

Хара-Мурин - Снежная – 1981

Это был один из самых запоминающихся наших походов. Группа прошла его с каким-то особым душевным подъемом, на необыкновенном кураже, с редким боевым настроем, в сопровождении нескончаемого потока шуток, смешных розыгрышей и разных забавных происшествий. Одни только стихотворные высказывания, которые непрерывно сотворял народ, чего стоят. Например: "Только очень сильно датый смог пройти ручей Добатый". Или: "Дружил Гаврила с Калихманом, конец Гавриле наступил". Впрочем, вырванные из контекста, эти фразы смотрятся не так интересно. Гораздо органичнее они выглядят в канве общего повествования, в нашем замечательном дневнике.

Однако сам поход был довольно трудным – как с технической точки зрения, так и по затраченным на него физическим силам. Мы прошли связку из двух довольно сложных рек, с двумя пешими переходами, протяженность которых (переходов) в сумме составила около 160 км и (редкий случай) превысила протяженность самого сплава.

Впервые эту связку прошла в 1979 году группа под рук. Калихмана (отчет 3612 МГЦТК), поэтому маршрут отличался определенной новизной. В те времена район Хамар-Дабана вообще редко посещался водниками. Никто из нас в этом районе раньше не был, представление о нем мы имели довольно поверхностное, так что все участники с большим интересом ожидали встречи с неизвестным Хамар-Дабаном.

На маршрут были оформлены две независимые группы. Первая группа (руководитель Владимир Снегирев) была заявлена на маршрут 6-й категории сложности, что предполагало прохождение всех препятствий. Средства сплава - два 4-х местных катамарана.

Другая группа была оформлена на тот же маршрут в варианте 5 к.с., с обносом "шестерочных" препятствий р.Снежной, порогов "Жаба" и "Снежинка". Средство сплава - один 6-ти местный катамаран. Руководить этой группой должен был Леонид Каплун. Однако незадолго до отъезда оказалось, что в поход он пойти не сможет. Переоформить руководство было не на кого. Объединить обе группы под руководством В.Снегирева, означало практически начать оформление маршрута заново, на что уже не было времени. В результате, официально составы остались такими, как были заявлены. А на самом деле, произошло небольшое перераспределение участников – я, будучи заявленным в составе группы Снегирева, заменил Л.Каплуна, а Миша Балашов, записанный в группу Каплуна, перешел к Снегиреву. В результате, маршрут мы прошли в таких составах:

1-я группа: В.Муравьев, А.Гулеев, М.Балашев, К.Палагута, М.Егоров, С.Воронов, В.Астапов, В.Снегирев;

2-я группа: С.Паккер, В.Подрезов, А.Иванов, Д.Смолянский, Н.Тихменев, А.Галкин.

Разделение участников на две группы было достаточно формальным, поскольку подготовку и прохождение маршрута мы осуществляли единым дружным и очень сплоченным коллективом. Группы были объединены общим графиком движения, связаны единой продуктовой раскладкой, совместным использованием снаряжения, организацией взаимной страховки и т.д. Обе группы прошли все препятствия, за исключением пор."Жаба" на Снежной, который был обнесен моим

экипажем. Мы посчитали тогда, что большой 6-ти местный катамаран не впишется в крутой вираж на выходе "Жабы".

По завершении похода, мною был написан отчет, хранимый с тех пор под № 4262 в библиотеке МГЦТК. Отчет описывал прохождение маршрута только группой В.Снегирева в его официально заявленном составе. В тексте лишь было упомянуто о существовании параллельной группы и приведен ее состав (тоже заявленный). Чтобы вернуть народу "историческую справедливость" (как раньше любили говорить в нашей стране), я недавно поправил текст отчета, чтобы он соответствовал тому, как на самом деле и в каком составе был пройден маршрут. В новой редакции отчета дано описание прохождений порогов обоими группами, приведен реальный состав участников, добавлены фотографии прохождений препятствий моим катамараном и т.д. Исправленную таким образом версию отчета я публикую на данном сайте, поскольку назад, в библиотеку, после таких серьезных правок, его вряд ли уже возьмут ☺.

Теперь можно рассказать о том, как проходил сам поход. Вернее, добавить отдельные штрихи, поскольку все события довольно подробно описаны в дневнике.

Я уже упоминал о том, что этот поход проходил как-то по-особенному весело. И веселье это началось буквально с первых минут данного мероприятия – Володя Снегирев и Дима Смолянский (он же Джим) опоздали на поезд. Я наблюдал этот момент во всех его подробностях, поскольку был среди провожающих – я улетал на следующий день самолетом. (У меня была оформлена рабочая командировка на одно из предприятий Ангарска, где на самом деле мне, конечно, делать было нечего. Это был некий вид материальной помощи - оплата расходов на дорогу - которую предоставило мне руководство нашего отдела.)

Опоздавшим на поезд ничего не оставалось делать, как составить компанию мне и воспользоваться услугами единственного в то время воздушного перевозчика страны, компании "Аэрофлот". Это прошло не без трудностей, т.к. с билетами тогда были извечные проблемы. К тому же, паспорт Джима отбыл в поезде вместе с его рюкзаком. Тем не менее, вскоре Джим и Снегирев просоединились ко мне, сжимая в руках заветные билеты. Завтра утром мы были должны все вместе вылететь в Иркутск. На радостях, решили "посидеть" вечером у меня дома. Посидели - откушали водки и очень так душевно пообщались. Поздно вечером Джим уехал за паспортом, который ему одолжили для покупки билета – вот времена были! Договорились встретиться с ним в аэропорту "Домодедово".

Утром выяснилось, что эпопея с опозданиями еще не закончилась, т.к. по каким-то неведомым для нас причинам, мы с Володей промахнулись с электричкой и прибыли в а/п "Домодедово" за 7 (!) минут до вылета нашего борта.

Сейчас трудно в это поверить, но тогда не существовало правил, запрещающих посадку после окончания регистрации рейса. Точнее, регистрация шла практически до момента отлета самолета. Т.о., нам надо было за 7 минут успеть добежать до трапа самолета, надеясь, что он не улетит раньше указанного в расписании времени. С бешеной скоростью (насколько позволяли рюкзаки) мы понеслись к так называемому накопителю – залу, где пассажиры ожидают, пока их не позовут на летное поле для доставки к трапу самолета. Пассажиров в накопителе уже не было, только у двери грустно маячил одинокий милиционер. Узнав, что мы туристы, он вдруг захотел досмотреть наши

рюкзаки. Но, глянув на наши онемевшие и посиневшие от ужаса лица, тут же решил отказаться от этой дурацкой затеи. Однако для порядка попросил предъявить ему (вместо паспортов) какие-нибудь документы, подтверждающие, что мы туристы. Его вполне удовлетворила наша маршрутная книжка (фантастика!). Мельком глянув туда, он без лишних разговоров выпустил нас на летное поле, махнув неопределенно рукой в сторону стоящих невдалеке самолетов, готовившихся к вылету.

Никогда не забуду этой картины – мы вдвоем с Володей, с болтающимися на спине рюкзаками, бежим, что есть силы в сторону ВПП, на ходу соображая, который из самолетов наш. Каким-то внутренним чутьем мы определяем, что наш – вот тот, от которого только что отошел трап. Вскликиваем на отходящий трап, шофер без разговоров сдает назад, но дверь в салон уже задраена. Стучим (!). Вскоре дверь открывает недовольная стюардесса, которая сообщает, что не может нас взять в полет, т.к. на нас не заготовлено еды. "Да черт с ней, с этой едой!", – одновременно вопим мы с Володей. "А багаж как же?...", – задумчиво говорит девушка, косо глядя на наши немаленькие рюкзаки. "Возьмем в салон". И нас милостиво пускают внутрь, вместе с вещами. Но напоминают еще раз, что кормить в полете не будут.

Усаживаясь в два свободных соседних кресла, так удачно оказавшихся рядом со входом, замечаем невдалеке бешеные от радости глаза Джима, который никак не ожидал от нас такого подсада. Сам он здесь находился давно, зарегистрирован был под чужим именем, в связи с чем знакомый сотрудник аэропорта, которого Джим упросил помочь, провел его в салон прямо через кабину пилотов. Конечно, лететь ему без нас было бы очень одиноко.

Самолет вышел на рулежку. "Повезло вам", – говорит, проходя мимо, проводница – "Это самолет модификации `Ту-154б`, и за счет дополнительной буквы здесь на два места больше. Но кормить вас все равно не будем". И точно, когда давали еду, нас тщательно обходили стороной. "Может, хотя бы чаю дадите", – сказал проводнице Володя, по-возможности изобразив на своем небритом лице милую улыбку. И в самом деле, после бешеной беготни по взлетному полю нам очень хотелось пить. В ответ проводница изрекла фразу, которую мы запомнили на всю жизнь: "Чай есть только для пассажиров". Правда, по стаканчику воды нам все же дали. А Джим в это время уминал за нашими спинами плотный обед, и даже не поперхнулся.

Дальше все пошло не так напряжно. Мы прилетели в Иркутск, дождались утра, побродили по городу, а вечером отбыли в Ангарск, где мне надо было отметить командировочное удостоверение. Перед отъездом купили водки и закуски – подготовились к ночевке на открытом воздухе. Затем зашли перекусить в столовую, где весь провиант и напитки успешно забыли. Вспомнили уже на улице, вернулись, но куда там... Так и ночевали на берегу Ангары – голодные, совершенно трезвые, и в окружении жуткого вида дымовой завесы, стекающей от ангарского химкомбината в сторону реки ядовитой желтой полосой.

Рано утром я достал из рюкзака специально приготовленную для этого случая и еще ненадеванную майку, стряхнул со штанов дорожную пыль, и отбыл в местный научный институт, отмечать командировочное удостоверение. Все мероприятие заняло не более 10 минут. В лабораторию, куда я пришел, народ моему прибытию удивился несказанно. Зачем я на самом деле приехал в Ангарск, я им сказать, конечно, не мог. Объяснил уклончиво, что, мол, проездом здесь, и решил, вот, посетить коллег, занимающихся близкой тематикой. Задал пару второстепенных технических вопросов,

получил туманные ответы, поблагодарил, после чего перешел к главному вопросу: "А где у вас командировку можно отметить?" Показали, отметили, мило распрощались, и вскоре я вернулся к своим.

Днем мы погуляли по Ангарску, купили перед отъездом бутылку коньяку (опять предстояла прохладная ночевка на свежем воздухе, теперь на берегу Байкала), и едва (в который раз!) не опоздали на последнюю электричку. Похоже, эпопея с опозданиями еще на закончилась, но из хронической фазы, слава богу, перешла в вялотекущую.

Как и планировали, ночевали на ст.Слюдянка, на берегу Байкала, наслаждаясь его неповторимыми видами. Утром должна была прибыть основная часть группы. Хотя мы ночевали примерно в 20 минутах хода от вокзала ст.Слюдянка, по сложившейся уже традиции, к прибытию их поезда мы все-таки опоздали. Прибывшие, не обнаружив нас среди встречающих, впали в легкий "ступор". Но когда через 10 минут мы все же появились, взаимная радость от воссоединения затмила все трудности дороги.

На этом наши незабываемые дорожные приключения закончились. Перепаковав вещи, и оставив часть продуктов в камере хранения (на вторую половину маршрута, на Снежную), мы наконец вышли на тропу, ведущую в сторону перевала, носящего лирическое имя – "Чертовы ворота".

После всех дорожных мытарств, пешеходка бальзамом легла на наши утомленные дорогой души, и вскоре жизнь вошла в стандартное походное русло.

На второй день перехода, мы с удивлением обнаружили, что заметно отстаем от графика движения Калихмана, отчет которого мы использовали на маршруте. И это несмотря на то, что у Калихмана в группе были женщины, а у нас только представители не самой прекрасной, но более сильной половины человечества. Народу стало обидно, и мы поднажали. Но "догнать" группу Калихмана мы так и не смогли. Кто-то очень точно окрестил весь этот бешеный переход "гонкой с Калихманом".

Надо сказать, что на пеших переходах я любил идти впереди и, так сказать, "возглавлять концессию". И на этот раз я не изменил своей привычке. Однако в дневниках народ жалуется, что, я мол, зачастую задавал слишком высокий темп движения, что они за мной не успевали угнаться, и т.д. и т.п. Я неоднократно объяснял народу, и сейчас, пользуясь случаем, еще раз заявляю: высокая скорость моего перемещения по тропе была результатом чисто практических соображений. Я считаю, что основная задача водника на пешем переходе (кроме попадания в его конечную точку) – как можно меньше времени находится под тяжелым, зачастую неподъемным рюкзаком. А это, если подумать, можно обеспечить только единственным способом - увеличением скорости движения туриста по тропе. Таким образом, я просто убегал от трудностей пешеходки и уводил за собой остальных. Так что, не надо жаловаться, ради вас старался :-.)

По пути на Хара-Мурын, мы наблюдали редкое природное явления – полное солнечное затмение. Удивительно было видеть, как за пару минут яркий солнечный день превратился в тусклые сумерки, а весело щебетавшие до того птицы, испуганно притихли, не понимая, что происходит. Участники похода, в процессе затмения никаких изменений в своем организме не ощутили, и использовали его в качестве причины для незапланированного перекура.

Сплав по Хара-Мурину прошел чудесно, несмотря на некоторый недостаток воды в его верховьях. Тем не менее, все препятствия были пройдены, включая замечательный и довольно техничный порог "Рубикон". Наиболее неприятной оказалась 2-я ступень "Рубикона", где струя на выходе наваливается на правобережную скалу, имеющую неприятный выступ, напоминающий по форме морду верблюда. Если проходить рядом со скалой (а этого избежать трудно), то выступ приходится ровно на уровень груди гребцов правого борта, грозя смести их с катамарана. Что чуть не случилось с экипажем катамарана зеленоградцев, прохождение которого мы наблюдали с берега. Катамарану Володи Снегирева удалось миновать выступ, благодаря весьма интенсивной и слаженной работе экипажа. Костя Палагута решил не рисковать, и его катамаран прошел 2-ю ступень слева, через серию проблематичных ворот и сливов. Наш "шестикрылый Серафим" (в смысле, 6-м катамаран), был слишком тяжел и недостаточно маневренен для прохода слева. По этой же причине, уйти от выступа в скале мы тоже не могли. Долго осмысливая ситуацию, я наконец придумал, как нам миновать коварную скалу. Решение было следующим – на выходе мы не уходим от скалы, а сознательно ударяемся в нее носом судна. Нос (не зря я его сделал таким "выдающимся") должен спружинить, а катамаран отскочить от скалы влево, на чистую струю. Главное при выполнении этого неординарного маневра, чтобы судно подошло к скале по точно намеченной траектории, а гребцы в последнюю секунду "не дрогнули" - тогда правильный отскок будет гарантирован.

Все получилось, как и было задумано. Конечно, заход на лобовой таран скалы на полной скорости смотрелся с катамарана устрашающе, а сминающийся в гармошку нос правого баллона мгновенно порождал в головах гребцов самые нехорошие мысли. Но маневр вполне удался, корму не подтопило, нос быстро расправился, оттолкнув нас от скалы, и судно мягко сместилось на чистую воду. (В дальнейшем, подобный вынужденный маневр нам пришлось применить еще однажды, при прохождении порога "Камень преткновения" на Башкаусе, когда мы сознательно таранили на плоту этот самый "камень". И в тот раз все прошло удачно и без потерь.)

Пеший переход на Снежную шел по реке Лангутаи, впадающей справа в Хара-Мурин в его низовьях. Чтобы забрать припасенные в камере хранения ст. Слюдянка продукты, рассчитанные на вторую половину маршрута, туда были отправлены несколько человек. По пути с ними произошло удивительное, практически любовное приключение, на котором я здесь останавливаться не буду, поскольку оно подробно описано в дневнике.

Движение в сторону Снежной проходило еще веселее, чем переход на Хара-Мурин. Для начала, мы подверглись нападению роя ос (причем, два раза, хотя второе нападение завершилось меньшими "потерями" - см. дневник). Затем, нам пришлось организовывать навесную переправу через Лангутай, т.к. перейти его вброд оказалось невозможным. Далее, перед выходом к перевалу "Лангутаиские ворота", все вокруг окутал плотный туман. Отправленная на поиски тропы разведка заблудилась, и если бы не громогласное песнопение, устроенное для согрева оставшимися внизу участниками, еще не известно, чем бы кончилось дело. Плутая в тумане, мы по ошибке взяли другой перевал, о чем узнали далеко не сразу. (В качестве оправдания, могу сообщить, что в связи с плохой видимостью, другой перевал "взяли" и Всесоюзные сборы водников, в составе которых была много членов ЦМКК и просто опытных туристов.)

Пока народ отогревался у костра после спуска с псевдолангутайского перевала, я ушел на очередную разведку. Выйдя на какую-то полянку, замеченную впереди сквозь прорехи в тумане, я неожиданно нос к носу столкнулся со своим старым знакомым, Володей Чивелевым. Он был участником сборов и тоже пошел на разведку. Нашему взаимному удивлению не было предела. Вероятность такой встречи в горах можете подсчитать сами. (Правда, однажды у меня была еще менее вероятная встреча – на улицах Москвы мне дважды в один и тот же день повстречался Сережа Боев.)

Сплав по Снежной был наиболее интересной частью маршрута. Долина Снежной симпатичнее, чем Хара-Мурина, да и препятствия там посложнее будут. Красив водопад Хырмын-Дулю (что в переводе означает "Полет белки"), где вода мечется между стенок двух скальных желобов, низвергаясь примерно с 10-ти метровой высоты. Почти сразу за водопадом расположены пороги "Жаба" и "Снежинка" – кульминация всего маршрута.

Порог "Жаба" получил свое названия из-за крупной скалы в центре порога, весьма похожей на это земноводное. Порог технически сложен, поскольку требует очень аккуратного и точного маневра для ухода от камней и попадания в финальный слив. Прохождение порога по центру, правее "жабы" мы сочли опасным. Вторым вариантом было похождение у левого берега, но здесь, для попадания в финальный слив, требовалось совершить на выходе довольно резкий маневр – развернуть судно два раза на 90 градусов – сначала вправо, а затем влево. И все это на участке, протяженностью около 5-8 метров. Однако катамараны Снегирева и Палагута идеально справились с этой задачей, прошли сложный поворот, не задев ни одного камня. Мой шестиместный катамаран был слишком тяжел и велик для совершения такого маневра, и мы обнесли его, поставив ниже "Жабы" на страховку.

Но самым впечатляющим порогом Снежной был, конечно, порог с лирическим названием "Снежинка", где два мощных слива вспенивали воду в пороге до практически снежной белизны, подтверждая его название. Первый слив был коварен – в пенном "котле", которым он завершался, просматривался сильный боковой свал воды вправо, который надо было учитывать при заходе. Катамаран Снегирева прошел "Снежинку", как по "нотам", в вот Костя Палагута не учел силы свала в "котле", и его катамаран перевернулся. На снимках (см. фото) отчетливо видно, как в "котле" нос судно развернуло вправо, правый борт оказался подтопленным, и многотонный "Скат-3" легко, как перышко, перевернулся.

Ниже "Снежинки" было относительно спокойно, и вскоре "Скат-3" был зачalen нашим страхующим катамараном. Кроме потери пары весел, других последствий переворота не было. Кроме одного – во втором сливе Костя Палагута сильно ударился коленом о камень. Днем травмированное колено вело себя пристойно, а вот вечером, Костя перегрел его у костра, получил резкий болевой шок, сопровождавшийся кратковременной потерей сознания. Это было страшное зрелище – Костя, стоявший рядом с костром и мирно беседовавший с народом, неожиданно для всех стал падать прямо в огонь, на кипящие котлы, в которых варилась еда. Слава богу, кто-то оперативно среагировал и успел его подхватить.

Наш 6-ти местный катамаран прошел "Снежинку" замечательно. За счет своей большой массы и высокого водоизмещения, он прострелил "котел" первого слива, почти не изменив направления своего первоначального движения. Но сильного удара не выдержал боковой шов оболочки правого баллона, и второй слив мы проходили с дырой в 2 метра, из которой наружу торчали внутренние

камеры. Второй слив, хоть и смотрелся страшнее первого, на самом деле проще. Даже на приспущенном баллоне, мы прошли его без проблем, и тут же пошли на чалку – надо было срочно латать нашего "серафима".

В этом походе мне представилась долгожданная возможность поснимать на хорошую камеру. Влад Астапов доверил мне свой замечательный "Киев-6С", работавший с широкоформатной пленкой 6x6. Получились, как мне кажется, очень неплохие ч/б кадры, а уж слайды были, по тем временам - просто супер! Однако было немного обидно, что их оказалось совершенно не на чем смотреть. Как-то не любили в нашей стране широкий формат: камер с его поддержкой было мало, а проекторов вообще не найти. Тогда, для устранения этой несправедливости, я решил поработать Самоделкинским. Из фанерок, обклеенных черной бумагой, я соорудил небольшой ящик, внутри которого разместил лампу от швейной машинки, прикрытую матовым рассеивателем, установил направляющие для слайда, а с торца закрепил часовую линзу, купленную в магазине "Кинолюбитель". Дополнял комплект кнопочный электрический выключатель, установленный с другого торца ящика. И что бы думаете – устройство прекрасно справилось с возложенными на него функциями, позволяло рассматривать слайды во всех подробностях, любоваться чудесными пейзажами Хамар-Дабана, наслаждаться незабываемыми моментами сплава по Хара-Муруну и Снежной. Но только, глядя на них одним глазом.

К сожалению, оцифровать эти кадры я смог совсем недавно, и к этому моменту первоначально яркие цвета несколько поблекли, а качество картинки от времени заметно ухудшилось. Но все равно, даже сейчас видна существенная разница кадров 6x6, по сравнению со слайдами обычного формата. Жаль, что больше "Киевом-6С" мне снимать не довелось.