

ЗЕМНО- ВОДНЫЕ

ТЕКСТ РОМАНА СИТНИКОВА
ФОТО АЛЕКСАНДРА ЦАРЕВА И АВТОРА

Мыс Бесов Нос манил давно. Ещё лет пятнадцать назад, на волне увлечения автомобильным трофи, я собирался доехать до него. Не сложилось. Очередная попытка выбраться туда, уже на мотоцикле, была предпринята в 2008 году, когда я возвращался с Кольского полуострова. Опять не получилось – непрекращающиеся осенние дожди сделали маршрут непроходимым для супермото, обутого в спортивную резину. Удивительно... В этом году мысль увидеть своими глазами Онежские петроглифы пришла в голову в начале октября, и мы сразу занялись проработкой поездки.



Мыс Бесов Нос является особо охраняемой природной территорией (ООПТ) регионального значения, относящейся к государственному природному заказнику «Муромский». Кроме того, мыс Бесов Нос относится к уникальному комплексу памятников первобытной культуры Карелии: здесь расположены многочисленные захоронения и стоянки древних людей, а также наскальные изображения, известные как Онежские петроглифы.



СМОТРИТЕ ФИЛЬМ
ПО ИТОГАМ ЭКСПЕДИЦИИ
НА МЫС БЕСОВ НОС
НА YOUTUBE-КАНАЛЕ
ЖУРНАЛА «МОТО»:
youtube.com/user/motorusmag.



Сначала мы планировали обойтись одним автомобилем: загрузить в кузов Toyota Hilux квадроцикл CFMOTO X5, в прицеп поставить «кибитку» Z10 и вокруг неё набросать прочее снаряжение. Идею пришлось отбросить: даже сухая масса Z10 – почти 600 кг – уже не позволила везти его на имеющемся в редакции прицепе с разрешённой максимальной массой 750 кг и собственной 340. А для прицепа большей грузоподъёмности нужна категория Е к В, которой ни у кого из нас пока нет. В результате на Бесов Нос поехали два «Хайлакса», один из которых вёз квадрик, а второй был под завязку забит остальным снаряжением. А багги вообще привезли из Питера прямо к месту старта ребята из CFMOTO, решившие составить нам компанию в этой экспедиции.

Изучая маршрут по отчётам побывавших там туристов, мы неприятно удивились: на множестве фотографий присутствовали следы пребывания людей в виде валяющихся то тут, то там пакетов, бутылок и т.п., как на подъездах к Бесову Носу, так и на самом мысе. Так родилась мысль совместить приятное с полезным: не просто прокатиться посмотреть на петроглифы, но заодно собрать и вывезти оттуда оставленный туристами мусор.

А раз так, ехать решили на квадроциклах – их грузоподъёмность позволяет не только захватить с собой палатку, спальники, коврики, газовую горелку и продукты, но и без проблем вывезти собранный на мысе мусор.

С техникой определились довольно быстро: российский дистрибьютор CFMOTO, с уважением относящийся к подобному рода затеям, выделил для путешествия на Бесов Нос квадроцикл X5 и сайдбай-сайд Z10.

Определившись с технической частью, занялись изучением возможности законного посещения мыса. Бесов Нос относится к особо охраняемым природным территориям, и, как выяснилось, уже были прецеденты выписывания туристам штрафов за нарушение правил нахождения на ООПТ, и штрафов значительных. Поэтому мы сразу связались с Дирекцией этих самых особо охраняемых природных территорий, поделились соображениями об экспедиции в целом

и наведении порядка на мысе в частности и отправили официальный запрос на проведение задуманного мероприятия в Дирекцию и Министерство природных ресурсов и экологии Республики Карелия. Ответ получили оперативно: да, можно, с соблюдением соответствующих требований. Ура!

И тут в голову пришла необычная идея: пойти, как и планировалось, на квадроциклах, но двумя разными

маршрутами. Один квадрик отправить преодолевать сухопутную «дорогу» к мысу, второй же, принимая во внимание рекомендации отдавать приоритет перемещению по водным маршрутам, оснастить ёмкостями непотопляемости и попытаться достичь Бесова Носа по воде! Благо большая часть пути идёт вдоль реки Чёрной, впадающей в Онежское озеро всего лишь в паре километров от мыса, и сложностей



Мотовездеходу CFMOTO Z10 в этой экспедиции было явно тесно. Да, здесь были и скоростные просторы по лесным дорожкам, и глубокие грязевые ванны, и лесовозные колеи глубиной около метра, и он справлялся играючи. Но всё это помещалось на участке протяжённостью около 20 км, а этому «литровому» монстру нужен оперативный простор! Так что в следующий раз мы обязательно возьмём его туда, где он сможет раскрыть свои таланты по максимуму.



Сборка нашей плавающей конструкции с перерывами на съёмку и приём пищи заняла около полутора часов, но при необходимости сейчас мы бы смогли уложиться даже в 30–40 минут. Элементы каркаса катамарана фиксировались под багажниками с помощью обычных грузовых стяжек, ими же был закреплён на багажнике и подвесной мотор. При этом оба надувных баллона, каркас и ножной насос перевозились в сумке, которая без проблем помещалась на переднем багажнике квадра.

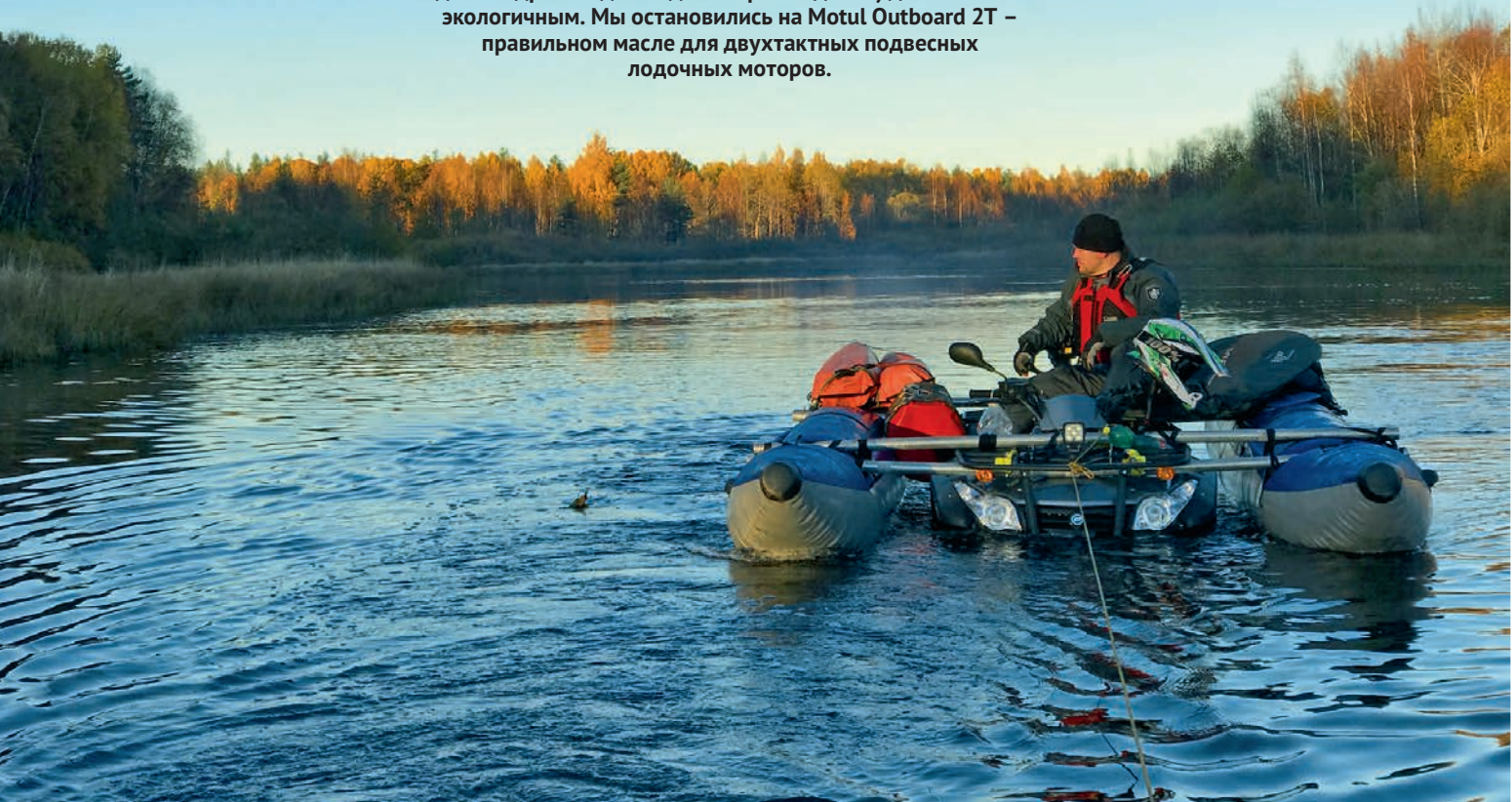
с контролем идущего по воде квадра быть не должно. В теории.

На практике же первые эксперименты с применением шин большего размера (а значит, и лучшей плавучести) и расширителей колёс GKA с установленными в их полости ёмкостями непотопляемости показали, что осадка квадра в этом случае получается излишне большой: он погружается в воду практически до сиденья. Для штурма речки или перехода через болота допустимо, но для сплава протяжённостью 20 км не вариант. Поэтому мы по старой водной памяти заехали в гости к парням из «Вольного ветра» – компании, уже много лет занимающейся производством и продажей оборудования для водного туризма.

Решение пришло быстро: мы взяли баллоны от сплавного катамарана «Арктика» и элементы каркаса, чтобы научить наш квадрик плавать.

Проверка теории на практике подтвердила правильность выбора: конструкция получилась непотопляемая. Но крайне тихходная: тяга 27-дюймовых колёс перемещала гибридный квадроцикл и катамаран с очень уж небольшой скоростью, да и манёвренность оставляла желать лучшего. Кто-то пошутил, что надо ставить 150-сильный подвесной мотор, уж он-то точно заставит нашу конструкцию выдавать 50 узлов, несмотря на наличие гидродинамического тормоза в виде квадроцикла. Но в каждой шутке лишь доля шутки, поэтому уже на следующую

Раз уж мы путешествуем по воде на особо охраняемых природных территориях, то и подход к выбору масла для лодочных моторов (а их было задействовано два – для квадрика и для лодки сопровождения) должен быть экологичным. Мы остановились на Motul Outboard 2T – правильном масле для двухтактных подвесных лодочных моторов.



ший день на заднем багажнике плавающего квадрика был установлен лодочный мотор! Конечно, не монстр о полутора сотнях «лошадей», а двухтактный моторчик мощностью в 2 л.с., но даже он позволил «квадрокатамарану» не только довольно бодро перемещаться по поверхности воды, но и прогнозируемо маневрировать.

Казалось, все вопросы решены, и пора выдвигаться на север, но... Прогноз погоды вдруг резко поменялся: на ближайшие несколько дней дожди в районе Бесова Носа сменил уверенный «минус». Не до водных процедур... Тем не менее удача была на нашей стороне: в один из ближайших дней метеорологи пообещали ясную солнечную погоду с потеплением до +9 °С, да и следующий день практически без осадков. Неплохо для середины октября. Едем!





Стартовали из Москвы втроём на двух «Хайлаксах» рано утром, ещё затемно, вторая часть команды с CFMOTO Z10 должна была подъехать уже на место. Дороги пустые, 450 км пролетели незаметно, первая остановка в Вологде: заехали в «Ленту» на объездной за продуктами, там же и позавтракали. Оставшиеся 400 км прошли под бодрящую музыку и трёп по радию со второй машиной, сопровождаемые непрерывающимся дождём. В деревню Каршево прибыли засветло, оценили состояние дорог и глубину луж, подъехали к реке Чёрной, посмотрели на появляющийся на траве иней и... решили переночевать в гостинице в городе Пудож! Помёрзнуть мы ещё успеем.

Утро встретило нас ясным небом, толстым слоем инея на машинах и температурой

–2 °C за бортом. Бр-р-р-р... Пора! Долетели до Каршево, ушли на грунтовку вдоль Чёрной. Ехать решили «до упора», пока на обутых в дорожную резину «Хайлаксах» не станет совсем тяжело. Глубина и протяжённость луж, поначалу не воспринимавшихся всерьёз, с каждым километром удаления от цивилизации становилась всё больше, дорога уже, а деревья практически смыкались над головой.

Через несколько километров мы действительно упёрлись – но не в сложнопроходимые колеи, а в разрушенный паводком мост через приток Чёрной. Шансы проехать на автомобилях дальше были равны нулю, поэтому на площадке перед мостом мы и разбили лагерь, приступив к постройке нашего водоплавающего квадроцикла. Около полудня на квадрик



уже был смонтирован каркас, навешены баллоны, установлен на багажнике лодочный мотор. Ещё пара штрихов – и можно спускать «квадрока-тамаран» на воду! Но сначала обед.

После горячей еды стало теплее и радостнее. Позитива добавляло солнце и безоблачное небо, температура

воздуха потихоньку росла. К этому моменту подъехал питерский экипаж, выгрузил CFMOTO Z10, и после короткого брифинга мы начали готовиться к старту.

В первую очередь решили переправить Z10 через разрушенный мост. Два бревна, укрепленных стяжками, позволили расширить мост до

габаритов сайд-бай-сайда. Квадр медленно пополз вперёд, но, когда до конца узкого участка оставалось меньше метра, одно из брёвен уехало в сторону, и Z10 чуть не ушёл с моста вниз. Спасло то, что бревно упёрлось и не дало мотовездеходу отправиться в свободный полёт, а стяжки, лебёдка и противовес в виде

штурмана позволили выбраться на другой берег без потерь.

После ушедшего в направлении мыса Z10 пришла очередь спускать на воду X5. На баллонах закрепили палатки и спальники, упакованные в гермомешки, я сел за руль «квадрокатамарана», аккуратно просочился между деревьями и как-то буднично плюхнулся в реку. Подвесной мотор завёлся сразу, полный вперёд – приключение началось!

Экипаж лодки сопровождения, понимая, что их скорость движения будет заметно выше, чем у нашего «земноводного», задержался в лагере, чтобы убрать все вещи в машину и собрать в дорогу продукты, бивуачное снаряжение и запас топлива. Я же в течение первого часа сплава был полностью предоставлен самому себе. Очень специфические ощущения: один посреди реки на квадроцикле, вокруг вода, лес – и ни души.



Что должно быть в ящике с ЗИПом, если ты отправляешься на квадрик туда, где его можно утопить – не важно, в воде или в грязи? В первую очередь, моторное масло и трансмиссионка: на тот случай, если всепроникающая вода всё же окажется в двигателе или редукторах. Поэтому в отдельном экспедиционном кейсе с нами ехали канистры моторного масла Motul 5100 10W-40 и трансмиссионной жидкости Motul Gearbox 80W-90.



Наскальные изображения на мысе Бесов Нос относятся к группе Онежских петроглифов и датируются IV–III тысячелетием до нашей эры. Знамениты в первую очередь триадой: человеком (бесом), рыбой и ящерицей. Также на скалах мыса много абстрактных рисунков, неидентифицируемых фигур. Считается, что где-то в XV веке монахи Муромского Свято-Успенского монастыря совершили акт вандализма, выбив поверхность изображения триады христианский крест – чтобы «обезвредить нечисть». Изображение триады стало узнаваемым символом Онежских петроглифов. Памятник на мысе Бесов Нос включен в государственный реестр объектов культурного наследия, а в 2018 году вошёл в список объектов Всемирного наследия ЮНЕСКО.

Несколько раз я глушил лодочный мотор и просто слушал тишину, пока течение неторопливо несло непонятную конструкцию в сторону Онеги. Беспокойства добавлял лишь один момент: Солнце уже шло к закату, а до Онеги оставалось около десяти километров.

Лодка догнала меня, когда Солнце приблизилось к горизонту. Коллегиально мы приняли решение искать место для ночёвки. Что оказалось не так просто: чтобы иметь возможность пересечься с экипажем Z10, встать нужно было на правом берегу, но он был либо низкий болотистый, либо лесистый высокий, куда на квадрике с баллонами не вылезти. В результате зачалились уже в полной темноте, при этом квадрик пришлось оставить ночевать в воде. Спасибо экипажу Z10: они, услышав звук наших моторов, подъехали к месту высадки десанта и поддержали её светом фар.



Одна из основных целей экспедиции на мыс Бесов Нос – сбор и вывоз мусора, оставленного там туристами. К сожалению, даже по фотографиям, сделанным посещавшими мыс, можно понять, что отношение к природе оставляет желать лучшего. И если на стоянках первобытных людей чистота и порядок, то на обустроенных в окрестностях Бесова Носа стойбищах наших современников дела намного хуже: бумага, пластик, бутылки, брошенные мангалы и прочие следы пребывания «человека разумного» режут глаз.



Обсудив с экипажем сайд-бай-сайда расчётное время нашего прибытия на Бесов Нос, мы начали ставить палатки и готовить ужин. Кибитчики же, ехавшие на разведку налегке, выдвинулись в сторону оставленных в лагере машин. Мысль месить грязь в темноте одним квадриком показалась нам не самой разумной, но всё бивуачное снаряжение экипажа Z10 осталось там, поэтому варианты не было. Мы же, поужинав, завалились спать – завтра предстоял сложный день.

Сложности начались с момента подъёма: по крыше палатки барабанил дождь, с Онеги дул сильный встречный ветер, а экипаж «кибит-

ки» к лагерю почему-то не приехал. Мобильная связь, разумеется, отсутствовала, рация не добивала. Но вариантов нет, нам надо идти.

Последние километры до выхода в Онежское озеро тянулись долго, слабенький подвесной моторчик тарахтел изо всех сил, но яростный встречный ветер основательно тормозил продвижение «квадрокамамарана» вперёд. Экипаж лодки сопровождавший сначала успел снять фото и видео идущего по воде квадрика со всех сторон, потом начал издеваться, то отставая, то обгоняя меня, после чего парни поняли, что так мы будем идти долго, и взяли «земноводное» на буксир.

Скорость движения сразу выросла, и через час впереди наконец-то замаячил выход в Онегу. Но выход в озеро – это ещё не само озеро...

Лодка ушла вперёд, так как парням нужно было подготовиться к фото- и видеосъёмке знакового момента – выходу плавающего квадрика в Онежское озеро и его причаливанию к берегу. Я же, немного отдохнув, поменял тактику движения: зафиксировав подвесной мотор в положении «только вперёд» и выставив обороты, близкие к максимальным, завёл двигатель квадрика, включил полный привод и блокировку переднего межколёсного дифференциала и устремил-

ся навстречу волнам Онеги. Хотя «устремился» – громко сказано: скорость «квадрокамамарана» хоть и выросла, но ровно настолько, чтобы пробить встречные волны, обогнуть скалистый мыс и, избежав навала на камни, уйти направо, в бухту.

Причалить в намеченное место не получалось – ветер постоянно доворачивал катамаран, направляя его в другую сторону. До берега оставалось уже всего ничего, но сильные волны не давали подвесному мотору реализовать все свои скромные возможности: винт то выходил из воды, то погружался слишком глубоко. В какой-то момент квадроцикл, проваливаясь между волн, начал доставать колёсами до дна – и сразу же терять скорость. Пришлось вернуться к тактике «гибридного привода»: зафиксировав подвесной мотор, вновь завести квадрик и на полном приводе рвануть из воды. Получилось! Поймав зацеп, X5 ускорился, и буквально через минуту я уже выезжал на песчаный онежский пляж. Удивляло только одно: в условленном месте нас не ждал экипаж Z10...

Дальше всё было банально: сбросив с квадроцикла лодочный мотор и каркас с баллонами, мы проехали чуть более километра до знака «Бесов Нос», откуда ещё метров 400 пешком – и вот он, заброшенный маяк, который столько раз видели на фотографиях. А чуть дальше – те самые скалы с петроглифами.

Но петроглифы не единственная цель нашего визита, поэтому следующие пару часов мы посвятили сбору мусора в окрестностях маяка. Процесс шёл бодро и весело, один полиэтиленовый мешок вставал рядом с другим, а где-то глубоко внутри сидело непонимание. Зачем? Зачем люди, приезжающие в это уникальное место, тащат с собой центнеры мусора? Неужели рука не дрогнет бросить под ноги пустую бутылку? Почему не возникает мысли забрать с собой хотя бы то, что привёз, а лучше, конечно, и то, что оста-



Согласование проведения экспедиции журнала «Мото» на мыс Бесов Нос проходило с Министерством природных ресурсов и экологии Республики Карелия и Дирекцией особо охраняемых природных территорий. В полученном от указанных ведомств письме были регламентированы правила нахождения на территории ООПТ, в частности, запрет на повреждение напочвенного покрова, передвижение используемой в экспедиции техники только по существующим дорогам и рекомендации отдавать приоритет перемещению по водным маршрутам.



Длиннобазный CFMOTO X5, обутой в «злые» шины диаметром 27", поместился в кузове «Хайлакса» без проблем. Более того, вокруг квадрика мы умудрились разместить лодочный мотор, канистры с топливом, баллоны и каркас катамарана и кучу всякой мелочи.



Незадолго до старта меня вдруг осенило: имеющаяся у меня эндурная экипировка не лучшим образом подходит для сплава на квадроцикле. В результате у нас появилось два комплекта квадроэкипировки от Finntrail: вейдерсы, куртка, ботинки и перчатки. Это оказалось оптимальным решением для нашего путешествия: мембранный полукомбинезон и куртка не позволили замёрзнуть на ветру и промокнуть по пояс в воде, жёсткие ботинки отлично фиксировали голеностоп и не буксовали в грязи, а перчатки не скользили по рулю даже после долгого купания в грязной жиже. Жаль только, что одну перчатку я в результате там и утопил. Мне будет её очень не хватать...

вили предшественники?
Не понимаю...

Мешки с мусором мы закрепили на катамаране, туда же покидали всё бивачное снаряжение и, привязав катамаран к лодке, отправили обратно в лагерь. Сами же двинулись по наземному маршруту, надеясь по дороге прояснить причины отсутствия на мысе CFMOTO Z10. При этом следы их вчерашнего пребывания здесь были заметны, но что-то не позволило им повторить этот трип...

Обратный путь совсем не был похож на лёгкую

прогулку, которую я представлял себе поначалу. Полный привод был включен практически всё время, регулярно приходилось врубать «понижайку» и блокировать межколёсный дифференциал, втягив проползая по заполненным бурой жижей колеям или остаткам некогда положенной в низинках гати. В одной из луж наш X5 вдруг начал терять скорость и остановился. Оказалось, что он просто сел защитой днища на глинистое дно, при этом огромные 27-дюймовые колёса свободно вращались в грязи, не доставая до плот-



➤ Подготовка квадроцикла CFMOTO X5 Classic к экспедиции не ограничилась подгонкой катамаранного каркаса и установкой подвесного мотора. После обкатки квадрика мы поменяли масло в двигателе и редукторах, для минимизации массы демонтировали спинку пассажира и лебёдку, а также обули его в «злые» шины диаметром 27" – как для лучшей тяги на воде, так и для повышения проходимости. Сразу скажу, что лебёдку можно было не трогать (нашим пятиметровым баллонам эти килограммы были не критичны), а вот колёса оказались очень кстати: они отлично гребли и в воде, и на бездорожье.

ной поверхности. А лебёдку-то мы сняли – массу квадрика снижали... Помог кусок бревна, валявшийся рядом: им как рычагом я поддел квадрик и переставил его в сторону, после чего спокойно выехал.

А чуть дальше в болотистой низинке перед нами предстали следы серьёзной битвы с бездорожьем, намекнувшие нам на то, почему Z10 мы сегодня не увидели. Добравшись до лагеря, мы наконец встретились с Z10

и его экипажем, поведавшем нам о своих приключениях. Оказывается, когда они ночью выдвинулись в сторону лагеря, то поехали без просмотров сложных мест – дорога-то уже хорошо знакома. В итоге в той самой низинке в темноте пошли не по нужной траектории, ухнув в грязь глубиной почти по руль! Длины троса лебёдки не хватило до ближайшего дерева, удлинитель лопнул, из-за чего квадрик съехал набок и умудрился хлебнуть воды. На остатках заряда аккумулятора они вытащили Z10 на сушу и отправились в лагерь пешком – за маслом и инструментом. В итоге работы по приведению «кибитки» в боеспособное состояние закончились незадолго до нашего возвращения в лагерь.

Тем не менее эмоции у всех участников экспедиции были исключительно положительные. Понравилось то, что у нас с первой попытки получилось реализовать задуманное. Удивил

и тот факт, что на это нам потребовалось неполных два дня. Будем ли мы продолжать эксперименты в этом направлении? Обязательно. Уже сейчас мы начали проектирование более компактной конструкции, обеспечивающей квадроциклу плавучесть и приводимой в «боевое» положение за несколько минут. Впереди ещё много интересных экспедиций! ●

Благодарим:
компанию «АВМ Трейд»
за предоставленную технику CFMOTO;
компанию Toyota Motor Rus
за предоставленные автомобили;
компанию Finntrail
за предоставленную экипировку;
компанию Motul
за предоставленные смазочные материалы;
компанию «Вольный ветер»
за предоставленное сплавное оборудование;
компанию GKA
за предоставленные экспедиционные кейсы и канистры для топлива.