

# СЛЕД В ИСТОРИИ



Кожеозерский монастырь. Ныне здесь только один храм, более чем скромный

В ВОЛОГДЕ ПОДСЕЛА СТАРУШКА. БЛАГООБРАЗНАЯ ТАКАЯ, БОГОМОЛЬНАЯ, В ТЕМНОЙ ОДЕЖДЕ – ПРИНЯЛАСЬ ЧИТАТЬ ЖУРНАЛЬЧИК, ВЕСТНИК \*\*\*СКОГО МОНАСТЫРЯ. НАВЕРНОЕ, ПАЛОМНИЧЕСКУЮ ПОЕЗДКУ СОВЕРШАЕТ ПО СЕВЕРНЫМ ОБИТЕЛЯМ. И ДАЖЕ ПОДУМАЛОСЬ НА МГНОВЕНЬЕ: А НЕ СЧАСТЬЕ ЛИ ЭТО? ВОТ ТАК, ПЕРЕЕЗЖАТЬ ОТ МОНАСТЫРЯ К МОНАСТЫРЮ, ПОВИНУЯСЬ НЕЯСНОМУ ВНУТРЕННЕМУ ЧУВСТВУ. НО ЧЕГО НАВЕРНЯКА НЕТ В ЕЕ ПРОГРАММЕ, ТАК ЭТО МОНАСТЫРЯ КОЖЕОЗЕРСКОГО...

ТЕКСТ: АНДРЕЙ ФАРОБИН ФОТО: АВТОР И СЕРГЕЙ КОЛЧЕВ

Н а север едем архангельским поездом. Выходят одни попутчики, новые садятся на станциях. Вроде бы мир, страна так изменились за последнее время, а прислушаешься к вагонным разговорам, и кажется, что все как прежде.

– Много-то воды в этом году на болотах, ягоды и нет почти. С Лешуконского приезжали, рассказыва-

ли: вода поднялась – так котел-то в бане плавает.

– Да-а... И с грибами ведь неважно. Только сейчас боровой вылез, с темной шляпкой, до того все белёсый шел. Правда, польского много – никогда столько не было.

Поезд идет на север...

## КОМАНДА

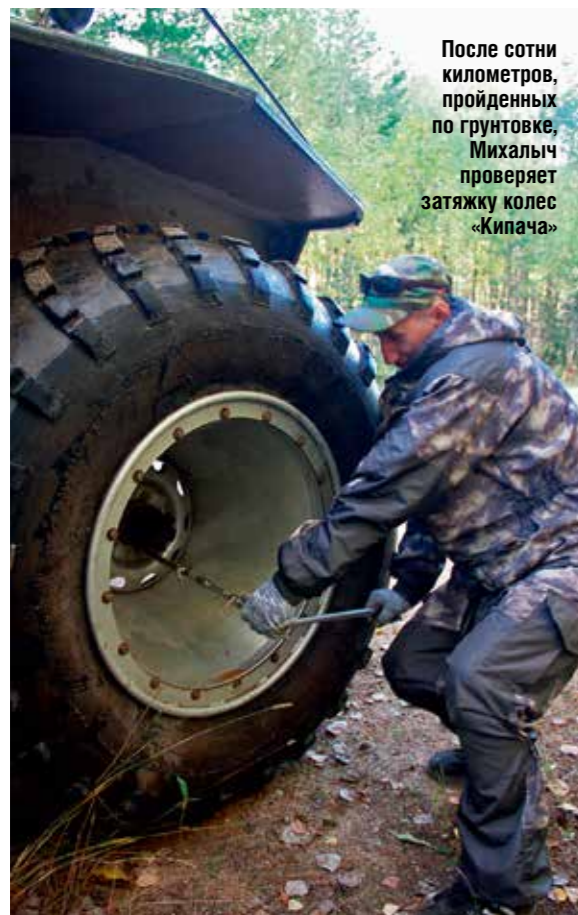
Не за грибами да ягодами мы, конечно, собрались. Все началось год назад, когда на встрече вез-

В Североонежске, перед стартом. Все бодр и полны решимости дойти до Кожозера! Все в кадр не вошло, но нас было 24 человека на 11 вездеходах. «По машинам!»





Болота были то совсем голые, то поросшие лесом. Тонкий сухостой ломаем прямо вездеходами. На переднем плане – «Виллис» Сан Саныча



После сотни километров, пройденных по грунтовке, Михалыч проверяет затяжку колес «Кипача»

деходчиков-пневмоходчиков под Вологдой, на единственных в своем роде состязаниях (см. «ПП4х4» № 10 за 2016 г.), я посетовал, что, вот мол, хотелось бы доехать до Кожозерского монастыря, одного из самых, а может, и самого труднодоступного в России. Не святыне поклониться, а просто – совершить путешествие, имея ясную цель в конце пути и зная, что, скорее всего, ее достигнешь, передвигаясь на таких вот вездеходах. Поддержал меня производитель «Лесников» Андрей Иванов. А Сергей Кулаков и брякнул: «Так я живу неподалеку, не раз к монастырю туристов возил – давайте, парни, организуем это дело».

И вот поезд спешит на север, и глухой ночью Сергей встречает нас на платформе в Плесецке, откуда верст сорок до Североонежска, где он живет и откуда намечен старт экспедиции.

«Да на Кожозеро и на джипах, и на квадраках ездили, а вы тут, вездеходы имея, мир удивить захотели», – возможно, заметит проницательный читатель. Все правильно, но все дело в том, как ехать.

Одно можно утверждать с уверенностью: никогда еще эти болота, да, наверное, и никакие другие, не видели такого съезда вездеходов! Вологда, Вожега, Дмитров, Липецк, Москва, Ростов-на-Дону, Санкт-Петербург, Северодвинск, Североонежск, Тихвин, Шенкурск, Ярославль – такова география людей, решивших покорить Кожозеро. Самый дальний путь проделал Алексей Гринкевич из Сургута, правда, свой «Тром» (см. «ПП4х4» № 9 за этот год), он оставил дома, о чем всю дорогу сокрушался, непривычно ощущая себя без собственного вездехода. Всего 11 единиц техники выдвинулись в сторону удаленного от мира монастыря!

#### ПОД АККОМПАНЕМЕНТ

Кто-то, кажется небезызвестный Алексей Гарагашьян, говорил мне, что мало построить суперпроходимый аппарат, надо, чтобы и по хорошей дороге он мог сносно передвигаться, ведь до того места, где технике понадобится блеснуть своими внедорожными качествами, еще доехать надо. Упомянутый сургутский «Тром», например, тут, мяг-

ко говоря, не очень силен. Прицеп? Решение проблемы, но только в том случае, если предстоит радиальный выезд. Кулаков же задумал кругосветку, так что прицепы остаются в Североонежске, и первую сотню километров пилим по укатанному проселку. Довольно утомительное занятие, но что делать!

Вездеходы, априори, техника шумная. Особенно нудно ехать на машинах с бортовым, как у гусеничной техники, принципом поворота. В нашей колонне таких почти половина: два «Шерпа», два «Севера» и одна самоделка «а ля ДИФ» Владимира Каранина. Кстати, «Север», что собирают в Северодвинске, на первый взгляд очень похож на «Шерп», но есть существенные от-



Первое серьезное препятствие на зимнике – довольно глубокая, но узкая речка. В брод идет Matizavr Виктора Шуляева



Свою колею торят Денис Глобин и Михаил Лукасон на «ММСЛвозе»

личия: продольно установленный двигатель, бортовые передачи от ГАЗ-71 в приводе каждого колеса, увеличенная колесная база. Помимо шумного цепного привода все эти машины лишены и подвески, так что на кочках всю душу вытрясает.

Кому можно позавидовать, так это Александру Коновалову, он же Сан Саныч, сменившему своего заднеприводного «Кузнечика» на машину полноприводную, также собственной разработки и постройки, за характерную внешность прозванную «Виллисом». Саныч, наверное, не скучает, шума вовсе не замечает: Володя Деев, что из Липецка, жарит всю дорогу на гитаре. Только остановимся, как тишину лесов вдоль дороги нарушает характерный чуть сипловатый голос Вовы да взрывы гитарных аккордов. Хорошо едем – весело! Путешествие

еще только в самом начале, и это дополнительно настраивает всех на отличное восприятие окружающей действительности.

Хотя если вдуматься, то повод для грусти есть, у меня во всяком случае. Нет, мы и наша техника тут ни при чем – дикой, нетронутой природе, подлинному богатству

Привал прямо посреди необъятного болота. Музыкальное сопровождение – Алексей Гринкевич



России, грозит, и давно уже, настоящая опасность. Этакая мина замедленного действия. Леса беспощадно вырубаются, нарушается природный экобаланс... Понятно, что жить надо, выживать, но все же жаль лесов. Вот и вблизи заповедного Кожозера, как рассказывают, недавно выделили площади под лесозаготовку, тянут дорогу, и значит, помимо смертельного приговора здешним лесам, сотни рыбаков на обычных «Нивах» да УАЗах получат легкий доступ к беломорской семге, поднимающейся вверх по реке Коже, – да и вообще во многом исчезнет очарование этих мест... Но не будем преждевременно лить слезы.

#### СВОИМ ПУТЕМ

Всё – приехали! До озера еще далеко, но дорога, многих измучившая, наконец-то закончилась! В предвкушении начала активной фазы экспедиции устраиваемся на ночлег – большинство в вездеходах, кто-то – в палатке, кто-то – в избушке на краю болота. Сейчас вокруг тишина и безлюдье, а зимой, говорят, тут шумно – собираются охотники и рыболовы, едущие на озеро на снегоходах, здесь и перевалочный пункт для монастырских грузов: сюда их доставляют на автомобиле, дальше везут снегоходами.

Трудно заочно сравнивать разные болота: архангельские, тверские, питерские, сибирские – это лишь те, где случалось бывать. По ощущениям – довольно тяжелые



Владимир Каранин и Борислав Борисов штурмуют глубокую и топкую канаву. «а ля ДИФ» справляется с задачей

они здесь, топкие, почти без спасительных кочек. Сразу подсаживается несколько машин, их дергают другие. Приходит черед вторично удивиться нашему экипажу, самому большому – «Кипач» Сергея Кулакова, единственная шестиколесная машина в нашей дружной кавалькаде, к тому же самая нагруженная – в ней четыре человека, а не два, как у всех – идет тяжело, но ни разу нагло не садится. Первый же повод зауважать «Кипача» был еще на дороге: мы легко развивали скорость, недоступную другим вездеходам, к тому же машина шла мягко – в том заслуга как пружинной подвески, так и трехосной конструкции шасси.

Сергей не раз был на Кожозере, но таким путем не добирался до него никогда. Маршрут составлен таким образом, чтобы каждый мог проверить, на что способен его вездеход, да и, согласитесь, скучно

**Первый ремонт на маршруте. Сан Саныч укрепляет кронштейн рулевого механизма своего «Виллиса»**



было бы на такой-то технике ехать пусть по очень плохой, но все же дороге. А дорога к монастырю, конечно, есть, и именно по ней пробиваются отчаянные джиперы. Мы же будем по ней возвращаться.

### МОХ И ВОДА

Болото – словно мягкое огромное одеяло, кочек почти не попадает. Зато встречаются большие

острова – поросшие лесом возвышенности. Попадая на них, можно перевести дух, хотя и тут бывают дорожки, доступные только вездеходам. Кроме того, внутри островов попадаются свои небольшие болотины, зачастую очень коварные. В одной из них, впрочем не в первый раз, садится... Daewoo Matiz. Ну, разумеется, это уже не корейская малолитражка – ее сюда только вертолетом можно было бы опустить! – но «пневмоход», построенный Виктором Шуляевым. Создавая кузов, он использовал переднюю часть «Матиза» – и по-

лучился Matizavr, о чем и свидетельствует надпись на радиаторной решетке.

Все машины, безусловно, укомплектованы лебедками – чаще съемными. Как правило, предназначенными для квадриков, поскольку «пневматики» нагло не садятся, им достаточно немного помочь, чтобы они вновь обрели подвижность. Александр Евдокимов вообще, когда Matizavr чуть подсаживался, выскакивал и подталкивал его. Часто помогал! Той же практики придерживались Денис Глобин и Михаил Лукасон на самопальном



Сейчас подождем отставших – и снова в бой!

«ММСЛвозе» – эффективность еще больше: ребята вообще ни разу лебедку не размотали.

Андрей Иванов на «Леснике Экстрим», вездеходе с открытой кабиной, «лапландеровскими» порталными мостами, на одних из самых больших на сегодняшний день колесах сверхнизкого давления «Тром 16», идет замыкающим – «метет» трассу. Периодически связываемся с ним по рации и слышим неизменно бодрый голос: «Все нормально, Сергей, едем потихонечку». Но однажды он сообщает, что у машины Саныча

проблемы с рулевым, дальше ехать невозможно.

Повезло, что неисправность наступила в замечательном месте – мы как раз проезжали мимо небольшого озерца, обнаружился сухой берег, а на нем – крепкая охотничья избушка. Пока одни колдуют с вездеходом, другие пробуют ловить рыбу. Да и попробовать нечего! Кидаешь спиннинг и вытясываешь окуня или щуку, кидаешь и вытясываешь. Мне много где приходилось бывать, но, пожалуй, такой рыбалки не припомню! Вот что значит по-настоящему глухой водоем, на котором практически не бывает людей. Впрочем, зимой сюда добраться не проблема.

Экспресс-ремонт, правда с применением сварки от трех аккумуляторов, ожидаемого результата не дал – нужно дорабатывать конструкцию, усиливать кронштейн рулевого механизма. Дело затягивается, поэтому встаем на ночлег. Рыбаки были, наверное, даже рады непредвиденной задержке, и, конечно, наваристая уха и несколько килограмм копченой рыбы на ужин были нам обеспечены.

Спутниковая навигация – изобретение, несомненно, удивительное! Кругом сплошные болота и перелески, но Сергей, сверяясь с картинкой на смартфоне, уверенно прокладывает путь. Пару раз упираемся в густой лес, тогда приходится искать объезды среди деревьев, и, чего греха таить, расчехлять бензопилы. Но мы же еще не в Кожозерском заповеднике, да и что наша жалкая пилка по сравнению с заготовкой леса в промышленных масштабах!



«Совет в Филях». Участвуют: Александр Евдокимов, наш «Кутузов» – Сергей Кулаков, Сергей Терехов



Андрей Иванов способностями новоиспеченного «Лесника Экстрим» на порталных мостах доволен. За рулем – Артем Красильников



И вздрогнули болота от такого количества техники! Не видать только «Шерпов» – их экипажи держались несколько особняком, да «Кипача» – на нем фотограф

«Кипач» – машина очень проходимая, но всему есть предел: утонули левым бортом – пришлось размотать лебедку



## НОЧЬ НА БОЛОТЕ

Преодолев один из лесных массивов, попадаем на особенно тяжелое, поистине гиблое болото. Разворачивается настоящая битва, даже «Шерпы» на своих зубастых колесах идут тяжело, застревают. Как ни странно, но «Кипач» продолжает двигаться самостоятельно, хотя я бы никогда не подумал, что этот вездеход сможет тут самостоятельно про-

ехать. Вся штука в том, что несмотря на большие размеры, он достаточно легкий, и колес все-таки шесть, а не четыре, как у всех, да и протектор на них, выходит, подходящий. Но стоит хоть на полминуты остановиться, как машину буквально присасывает, хотя до посадки на днище при таком клиренсе, конечно, далеко. Но трогаясь после одной из таких остановок, слышим неприятный

звук снизу, явно указывающий на какую-то поломку в шасси.

Спускаемся в болото – прыгать опасно, поскольку можно провалиться по пояс или даже выше – обходим машину, заглядываем под нее и обнаруживаем выскочившую пружину подвески на заднем мосту. Поддомкратить? Об этом на таком болоте нечего и думать! Чуть перекашиваем кузов при помощи лебедки на другом вездеходе, вправляем непослушницу на место. Но не тут-то было – ехать не получается. Дело обстоит серьезнее: выскочившая пружина – лишь следствие поломки кронштейна заднего А-образного рычага, удерживающего мост.

Хорошо, что разбирается пол в машине – можно залезть внутрь шасси. Попутно констатируем, что и карданный шарнир из-за перекоса моста разрушился. Приятель Сергея Андрей Поглазов, он же Михалыч, меняет шарнир; Сергей снимает рычаг; ребята, опять-таки на удачно оказавшемся лесистом сухом острове поблизости, разворачивают походную сварку.



Недооценили крепость пенька – погнули рулевые тяги...

...тут же их сняли и выпрямили: чего-чего, а силенок было не занимать



Пока возились с ремонтом, машина так «залипла», что при попытке тронуться не выдерживает нагрузки еще один рычаг – теперь уже на среднем мосту. Это хуже: добраться до него целая проблема, ведь над ним висит силовой агрегат! Снова случается внеплановый ночлег, но ремонт откладываем уже до утра – сегодня и так все измотались. Ночь, темная и беззвездная, упала на болота, но воды нашего отражали ярко горящие костры на острове, все звери в округе были

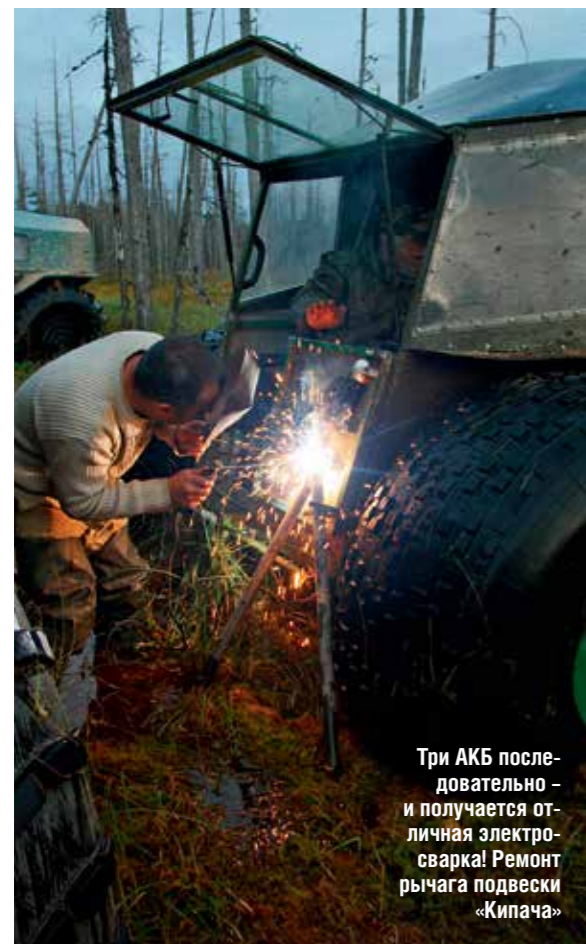
ООО «ПОЛИУРЕТАН»

ГАРАНТИЯ 1 ГОД

12 месяцев гарантии! Без ограничения пробега! На все автомобильные запчасти серийного производства!

[www.polyurethan.ru](http://www.polyurethan.ru)

Зимой тут летают на снегоходах, но в другое время года дорога выглядит вот так – серьезное испытание даже для вездеходов



Три АКБ последовательно – и получается отличная электросварка! Ремонт рычага подвески «Кипача»

растревожены громкими голосами двух десятков людей, звоном посуды – никогда ничего подобного не знали эти глухие места! Андрей Иванов на своем вездеходе вызвал-ся возить наш экипаж от «Кипача» на остров и обратно. Даже со всеми блокировками машина с сумасшедшим клиренсом, на огромных колесах еле-еле совершала рейс.

А спали мы в вездеходе, посреди болота, и это, наверное, один из самых необычных ночлегов в моей жизни!

Лишь рассвело, облачившись в вейдерсы, водитель «Кипача» погрузился в болото, чтобы подлезть под вездеход. Злополучный рычаг был снят, при этом ни один гаечный ключ или крепеж не утоплен. Затем – снова сварка, монтаж детали на место.

#### ПРИВЕТ, КОЖОЗЕРО!

К середине дня выходим наконец на старый зимник. Понятно, что только зимой тут может быть сносная дорога, но все так устали от болот, что надеялись: вот тут-то будет полегче. Дорога в целом оказалась поплотнее, чем нехоженое болото, но на ней попадались такие «окна»,

каких мы до того и не встречали. Точнее, на болоте мы их просто объезжали, завидев издали, а тут вроде как едешь по дороге, по краям лес, так что деваться особо некуда.

Пришло время активно использовать лебедки. В очередной раз убедился, что «трэколовские» колеса с мелкой шашкой, весьма распространенные, совсем не годятся для таких условий. «Лесник» Сергея Терехова то и дело, провалившись в очередное «окно», встает, бесполезно шлифуя колесами глину и траву. Наконец, и нашему экипажу пришлось размотать лебедку.

Лишь у самого монастыря дорога становится крепкой, мы въезжаем в сосновый бор, правда, наблюдаем его в свете фар. Но все полны решимости дойти сегодня до финальной точки. С трудом в крошечной тьме находим нужный поворот и вскоре оказываемся на берегу заветного Кожозера. Предстоит переправа на мыс, где, как говорит наш предводитель, райское место – песчаный пляж и сосны на берегу. В это даже трудно поверить после трех дней езды по болотам.

Все вездеходы в нашей команде – амфибии, и готовить их к пере-

Сколько Сергей Терехов не крутит рулем, его «Лесник» упорно ловит «диагоналку» и отказывается ехать дальше. Штурман Александр Салов вместе с добровольными помощниками пробует исправить ситуацию



праве особо не требуется. Разве что колеса подкачать. Кстати, у питерского «Шерпа» и северодвинского «Севера» подкачка происходит выхлопными газами, все четыре колеса соединены между собой – до этого додумался Алексей Гарагшьян. Оперативность изменения давления в колесах завидная, по сравнению с другими вездеходами, но есть у такого конструктивного решения и подводные камни, и мы их обнажим чуть позже.

Итак, все друг за другом ныряют в озеро. Специальных водных движителей ни у кого нет – движение происходит за счет вращения колес. Но это не река – течения нет, так что мыс быстро приближается. Сергей Кулаков, желая увеличить скорость на плаву, спускает на воду надувную лодку с 15-сильным мотором и цепляет за нее вездеход – видимо, уже опробованная схема. «Михалыч, газуй!», – звучит



Это болото оказалось особенно тяжелым – без взаимовыручки никак!

в рацию, и Михалыч выкручивает ручку румпеля, веревка между лодкой и вездеходом звенит струной, колеса «Кипача» поднимают белые буруны. Если и не опережаем остальных, то по крайней мере не отстаем.



Вот так, буквально сидя в болоте, Сергею Кулакову пришлось ремонтировать свой вездеход

#### МОНАСТЫРЬ

Два дня провели мы на Кожозере. И опять была удивительная рыбалка, восхищавшая меня, хотя сам я и не рыбак совсем, были долгие вечера под гитару у костра и, конечно, съездили мы к обители.

Еще накануне вырвавшийся вперед экипаж приметил табличку на монастырской дороге, гласившую, что подъезд к монастырю на вездеходах не богоугоден, или что-то в этом роде, потому мы отправились к монастырю на моторке. Ни сестер, ни отца Михея – настоятеля – не оказалось, нас встретил трудник Владимир. Он и провел небольшую экскурсию по монастырю.

автотехцентр  
**ТЕХРЕАЛ**

▶ НАНОКЕРАМИЧЕСКОЕ ПОКРЫТИЕ  
▶ ПОЛИРОВКА  
▶ ХИМЧИСТКА

www.texreal.ru  
**+7 (495) 366-85-65**

РЕКЛАМА



На Кожозере мы провели два дня. Особенная благодарность Владимиру Дееву – за кулинарные таланты, собственно, применительно ко всему походу



Этот экипаж прибыл издалека, из Ростова-на-Дону, чтобы проверить только что купленный «Шерп» делом

Вроде как, со слов Владимира, пустынножители даже не вправе вести какие-то реставрационные работы без ведома государства... Недавно, опять же со слов Владимира, приехал настоятель Новоиерусалимского монастыря, что под Москвой, вместе с ответственным лицом от РПЦ – официально признали, что монастырь пребывает в руинированном состоянии. Но если дорогу протянут поблизости, то все может в одночасье измениться. Только тогда это будет уже другой монастырь и другое озеро...

#### В ОБРАТНЫЙ ПУТЬ

Назад возвращались иной дорогой – именно дорогой, а не болотами, где нужно лишь выдерживать генеральное направление, двигаясь к намеченной цели. При определенном навыке, на хорошо подготовленном внедорожнике, а лучше на «котлете» какой-нибудь, тут проехать реально, и, видимо, здесь и ездят «туристы», стремящиеся на Кожозеро. Во всяком случае, название рек Никодимка, Подломка на слуху у тех, кто интересуется темой путешествия на Кожозеро.

Жалкое зрелище он представляет. Действует одна небольшая каменная церковь, бывшая, судя по въездной арке, когда-то надвратной. Настоятельский корпус, архитектуре которого позавидует и иной крупный город, Преображенский собор, соединенный с трапезной длинным переходом, деревянный амбар, сложенный из толстых бревен, – все в руинах. При этом на каждой постройке можно заметить ржавую, облупившуюся от времени табличку, на которой просматривается указание на то, что объект охраняется государством.



Признаюсь честно, такой рыбалки видеть не приходилось! А Михаил Балбошин поймал главный трофей



Форсировав приток Подломки Березовку, на котором когда-то стояла деревянная мельница, о чем ныне напоминают остатки гнилого сруба на берегу, останавливаемся на очередной ремонт: Александр Шилов на «Севере» неудачно цепляет острый корень, и он пробивает полуспущенное колесо. Дыра – рука пролезет! Тут и открывается один из недостатков вездехода с центральной подкачкой колес выхлопными газами. На военных автомобилях ведь как сделано? Пробитое колесо можно постоянно подкачивать, перекрыв доступ воз-



Летом на этих живописных берегах останавливаются байдарочники, зимой, говорят, на озере вообще жизнь кипит, благо до него просто добраться на снегоходе, а в межсезонье тут тишина и особая красота

духа от компрессора в неповрежденные колеса – и так продолжать движение. Или, если пробоина большая, ехать на накачаных целых колесах, пожертвовав пробитым. Здесь же все колеса постоянно между собой соединены, порвав одно, его из системы не исключить.

Народ подобрался опытный: тут же на свет явились вязальная проволока, жгутики – стали штопать «шерповскую» шину. Герметичность получилась не ахти, но все же теперь можно попробовать ехать,

подкачивая систему. Однако горячие выхлопные газы так разогрели ее, что один из толстых шлангов подкачки сорвало – вездеход, конечно, тут же сел на обода. Нет, что-то не додумал тут Гарагашьян... Как ни не хотелось, но пришлось разбортировать поврежденное колесо, чтобы наложить заплату изнутри шины. После этого вездеход обрел былую подвижность, и мы продолжили путь.

Кстати, Алексей Гринкевич, наблюдающий за процессом ремонта,



Северодвинцы на вездеходе «Север» собственной конструкции: за рычагами – Михаил Балбошин, в правом кресле – Александр Зубов



**КОЖЕОЗЕРСКИЙ МОНАСТЫРЬ** основан в середине XVI века. На старой монастырской дороге неподалеку от обители стоит деревянный крест, под которым, по преданию, покоится прах Серапиона. Став во главе братии, он после смерти Ивана Грозного отправился в Москву, где хлопотал о монастырском устройении, в чем и преуспел: монастырь получил во владение все озеро и богатые денежные пожертвования.

В середине XVII века игуменом в монастыре был будущий патриарх Никон. Монастырь за его трехлетнее игуменство окреп и вырос, число монахов достигло ста.

Кожеезерский монастырь одно время выступал конкурентом Соловецкому, но, пережив расцвет в XVII веке, в следующем столетии он скудеет, а в 1764 году Екатерина II упраздняет его, как и другие «неперспективные» обители. Лишь в середине XIX века монастырь возрождается стараниями игумена Питирима, который в частности строит монастырский тракт. К началу XX века здесь уже несколько каменных построек.

В 1917 году в монастыре начались волнения, связанные с изменением государственного строя в России, и тогда же возникла мысль «для спасения обители» преобразовать ее в женскую. Но планам этим не суждено было сбыться: вначале на монастырь напали вооруженные винтовками большевики из села Кривой Пояс, что километрах в 30 от обители, потом монастырь выбрали в качестве укрепрайона белогвардейцы, но их выбили красноармейцы, сумевшие протаскать по монастырской дороге пушку. Следы тех сражений до сих пор хранят стены каменных построек – на них можно разглядеть отметины от пуль и снарядов. Трудно представить ожесточенные бои в столь глухом месте, но история говорит о том, что они были.

В советское время на месте монастыря была основана коммуна Кожпоселок, было тут и поселение для вольнонаемных. Во второй половине прошлого века здесь действовал «Дом рыбака», жили геологи, лесники.

В конце 90-х в монастырь пришли монахи из Оптиной пустыни, среди них был и послушник Михаил. Ныне отец Михей возглавляет обитель, которая, как и было задумано век назад, стала женской. Монастырь официально считается действующим, но до былого величия ему еще очень и очень далеко.

На обратной дороге пришлось много пилить, но почти в каждом вездеходе была бензопила



Одно неверное движение – и шина «Шерп» на «Севере» получила серьезную пробоину. Остается шить и клеить

стало немного грустно от того, что приключения бесповоротно закончились – дальше сто с лишним километров «асфальта», применительно к нашей технике.

И снова этот финальный перегон вымотал многим душу, все-таки не вполне предназначены подобные вездеходы для такого применения, особенно «бортоповоротные». Но в итоге спустя неделю все вновь оказались на знакомой базе в Североонежске, и сразу началась пред-отъездная суета, как всегда, все тут

же куда-то заторопились, зазвенели на разные мелодии мобильники – поход, аналогов которому не было в истории, завершился.

Мы надолго запомним эти болота, а болота, к сожалению, запомнят нас, ведь следы на них долго не зарастают. Но все же рано или поздно природа возьмет свое, если, конечно, человек не опередит ее... А наш поход наверняка войдет в историю отечественного «пневмоходостроения»! **4x4**

высказал простую мысль: а если бы на переправе почему-либо сорвало шланг подкачки. В этот раз вряд ли, но такое возможно, например, зимой, при плавании среди льдов – льдина запросто может повредить шланг снаружи колесного диска. Конечно, вездеход имеет несущий кузов-лодку, но все же при полной загрузке машины подобное приключение на воде чревато большой опасностью.

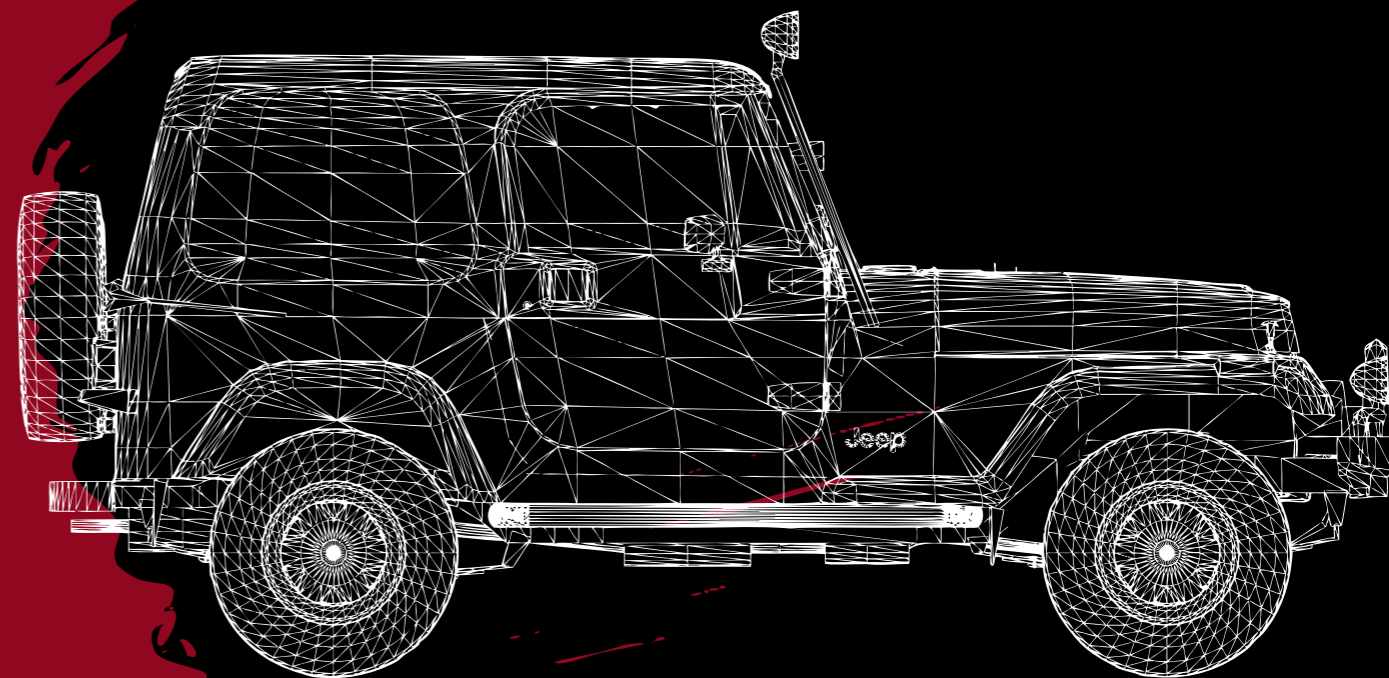
Перебравшись через Подломку по затопленному мосту, увидели на берегу обычный уазик. С одной стороны, все обрадовались, что конец мучениям (но не ради ли них все и поехали?!), с другой стороны,



Александр Шилов форсирует речку Никодимку – для «пневмоходов» это не препятствие, главное, чтобы не унесло течением, как «а ля ДИФ». Каранина (поймали конечно)

# ДВИГАТЕЛЬ ПРОГРЕССА

ОБЪЯВЛЕНИЯ О ПРОДАЖЕ И ПОКУПKE АВТОМОБИЛЕЙ, АКСЕССУАРОВ И КОМПЛЕКТУЮЩИХ



## МАГАЗИН 4X4

В ЭТОМ РАЗДЕЛЕ ФИЗИЧЕСКИЕ И ЮРИДИЧЕСКИЕ ЛИЦА МОГУТ РАЗМЕСТИТЬ ПЛАТНЫЕ ОБЪЯВЛЕНИЯ:

- О ПРОДАЖЕ АКСЕССУАРОВ И КОМПЛЕКТУЮЩИХ ДЛЯ ВСЕХ ВИДОВ ВНЕДОРОЖНИКОВ
- О РЕМОНТЕ ЛЮБОЙ СЛОЖНОСТИ
- О ТЮНИНГЕ БЕЗ ГРАНИЦ
- О ЗАЩИТЕ МАКСИМАЛЬНОЙ НАДЕЖНОСТИ
- О МОБИЛЬНОЙ СВЯЗИ И НАВИГАЦИИ
- ОБО ВСЕХ ДРУГИХ ВИДАХ УСЛУГ, СВЯЗАННЫХ С АВТОМОБИЛЬНОЙ ТЕМАТИКОЙ

## АВТОСАЛОН

ОБЪЯВЛЕНИЯ О ПРОДАЖЕ И ПОКУПKE ВНЕДОРОЖНИКОВ, КВАДРОЦИКЛОВ, СКУТЕРОВ, А ТАКЖЕ СОВЕРШЕННО НЕОБЫЧНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ, КОТОРЫЕ МОГУТ ПРОЙТИ ПО ЛЮБОМУ БЕЗДОРОЖЬЮ

**ВЫБОР НЕОГРАНИЧЕН – НАЙДЕТСЯ ВСЕ!**

Условия публикации вы можете узнать на сайте [WWW.4X4PRIVOD.RU](http://WWW.4X4PRIVOD.RU) или по телефону: 8 (495) 363-47-60.