

**Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий
OFF ROAD MASTER**



ОТЧЁТ

о спортивном походе на средствах передвижения
(0840051411Я)

четвертой категории сложности
«СИБИРСКИЙ МАРАФОН 2013 – 15 ЛЕТ В ПУТИ»
совершённом по респ. Алтай, Тыва, Хакасия, Горная Шория
с 22 июля по 12 августа 2013 г.

Маршрутная книжка № 0-117-13
Руководитель: Шальнев Евгений
Владимирович

Пройденный маршрут соответствует _____ категории сложности по
автотуризму и может быть зачтён всем участникам и руководителю

Новосибирск 2013

ОГЛАВЛЕНИЕ

Справочные сведения о пройденном маршруте	3
Состав группы	5
Автомобили и их подготовка	6
Обзорная карта региона проведения маршрута	7
Организация прохождения маршрута	8
Общая смысловая идея маршрута	8
Сведения о районе прохождения маршрута	9
Планируемый график движения по маршруту	12
Пройденный график движения по маршруту	13
Техническое описание прохождения маршрута	17
Итоги, выводы, рекомендации	56
Приложение 1	57
Материальное оснащение группы: Комплект оборудования на 1 автомашину. (необходимый минимум)	57
Материальное оснащение группы: Комплект имущества на 1 человека в команде	57
Приложение 2	59
Картографический материал	59

Справочные сведения о пройденном маршруте

Проводящая организация:

Россия, Новосибирская область, г. Новосибирск, Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

Место проведения:

Спортивный маршрут был пройден в Российской Федерации по административной территории Новосибирской области, республик Горный Алтай, Тыва и Горная Шория.

Общие справочные сведения о маршруте:

Вид маршрута	Кат. сложности	Протяж-ть, км	Продолжит, дн.		Сроки
			общая	ходовых	
Авто	четвертая	3505	21	20	22.07-11.08.13

Транспорт

8 внедорожных автомобилей с колесной формулой 4x4:

7 автомобилей из Новосибирска, 1 из Находки.

Требования к подготовке техники и экипажам:

1. Полностью исправный автомобиль
2. Защиты агрегатов по днищу
3. Наличие лебедки
4. Наличие грязевой резины с развитым грунтозацепом
5. Запас топлива для пробега на 1000 км.
6. Радиостанция на частоте 144МГц
7. Наличие верхнего багажника для перевозки снаряжения.

Специальные требования по командному и индивидуальному снаряжению отражены в списках снаряжения (приложение 1)

Подробная нитка пройденного маршрута

г. Новосибирск – г. Бийск – г. Горно-Алтайск – пос. Бирюля – пос. Урлу-Аспак – оз. Каракольские (1820 м.) – р. Каракол – р. Элекмонар – пос. Элекмонар – р.п. Чемал – пер. Ороктой (1600 м.) – р.п. Онгудай – пос. Иня – сл. рек Чуи и Катунь – пос. Инегень (радиал.) – пос. Акташ – пер. Улаганский – р.п. Улаган – пос. Балыктуюль – пер. Катунь-Ярык – пос. Балыктуюль – р.п. Улаган – пер. Улаганский – пос. Акташ – пос. Курай – Курайская степь – а/л Актру – (пешие рад.) – пер. Учитель (3100 м.) – Голубое озеро (2823 м.) – а/л Актру – Курайская степь – р.п. Кош-Агач – пос. Кокоря – пер. Бугузун – р. Богояш – г. Макату (2598 м.) – оз. Джулукуль – оз. Хиндиктиг-Холь – пос. Мугур-Аксы – Дорога Хайчин-Дзам – оз. Эски-Толайты – пос. Мугур-Аксы – р. Толайтыг – р. Барлык – пер. Арзайты (2222 м.) – пос. Хандагайты – пос. Ак-Чыраа – пос. Берт-Даг – пос. Шара-Сюр – оз. Шара-Нур – оз. Торе-Холь – пос. Эрзин – г. Кызыл – пос. Ардан – пос. Казанцево – пос. Шушенское – пос. Черемушки – пос. Аскиз – пос. Верх-Таштып – пер. б/им. 909 м. – р. Хойхазы – р. Кабырза – пос. Усть-Кабырза – г. Таштагол – г. Белово – р.п. Тальменка – г. Новосибирск

Препятствия, определяющие сложность маршрута

Вид препятствия	Название	Кат. тр-ти	Характеристика препятствия
Лесные тракторные дороги	Подъем-спуск на Каракольские озера (1820 м.). Участок Верх-Таштып – Усть-Кабырза	3	Глинистая сырая почва, глубокие колеи, завалы из деревьев, старая гать с провалами, болото. Сильно заросшая лесом старая тракторная дорога.
Броды	Бугузун Каракол Хойхазы Кабырза и др.	3	Глубина до 1,5 м вязкое, илистое или каменистое дно, заболоченные берега. шир. от 10 до 40 м., теч. 2,0 м/сек.
Перевалы	Бугузун (2580 м) Ороктой (1600 м) Арзайты (2222 м)	4	Затяжной подъем-спуск, разбитая грунтовая дорога, валуны
Перевал, броды	Участок дороги: база «Перевал» – а/л Актру (2097 м)	3	Сложный каменистый подъем-спуск, сильно разбитая грунтовая дорога по пересеченной местности, валуны. Броды через р. Актру каменистое дно, шир. от 20 до 50 м., теч. 2,0 м/сек, гл. до 1,0 м.

Маршрут начинается и заканчивается в г. Новосибирск.

Состав группы

№ п/п	ФИО	Данные
1.	Шальнев Евгений Викторович	Руководитель . 2 разряд.
2.	Бояркина Дарья Александровна	Опыт пеших походов
3.	Бузунов Павел Сергеевич	Марш. вых .дня, поход 2 к.с.
4.	Буров Александр Дмитриевич	Марш. вых .дня
5.	Бурова Людмила Ивановна	Марш. вых .дня
6.	Ведяпина Елена Григорьевна	Монголия 2011, марш. вых .дня
7.	Вовний Александр	Марш. вых .дня
8.	Куликова Валентина Александровна	КМС, более 25 походов, 7 руков.
9.	Лабенский Дмитрий Галюсович	Марш. вых .дня
10.	Лонкевич Владимир Александрович	Марш. вых .дня
11.	Малицкий Андрей Александрович	Марш. вых .дня
12.	Останькович Александр Анатольевич	3 разряд, 6 походов 1-6 к.с.
13.	Филатов Сергей Сергеевич	Марш. вых .дня, поход 2 к.с.
14.	Шальнева Анна Евгеньевна	Марш. вых .дня
15.	Шиляев Денис Анатольевич	3 разряд, 5 походов 2-5 к.с.
16.	Шиф Александр Владиславович	3 разряд, 5 походов 2-5 к.с.

Автомобили и их подготовка

№ п/п	ФИО пилота	Марка а/м	Вид топлива	Сведения о подготовке
1.	Шальнев Е.В.	Toyota Land Cruiser 105	Дизель	Силовой обвес, лебедка, 35" резина, все блокировки, шноркель, р/станции 27, 144, багажник, защита, допбак 120л, спальник.
2.	Буров А.Д.	Toyota Land Cruiser 105	Дизель	Силовой обвес, лебедка, 33" резина, шноркель, р/станция 144 МГц, багажник.
3.	Шиляев Д.А.	Toyota Land Cruiser 80	Дизель	Лифт 4", Шноркель, Лебедка перед, Колеса М/Т 36", Блокировки, Силовые бампера, доп. бак
4.	Малицкий А.А.	Toyota Land Cruiser 100	Дизель	Лифт 2 дюйма, мет. Бампер, лебедка, грязевые шины.
5.	Шиф А.В.	Nissan Patrol	Дизель	Силовой обвес, лебедка, 35" резина, шноркель, р/станции 27, 144, багажник, защита.
6.	Бузунов П.С.	ISUZU Trooper	Бензин/газ	31я грязевая резина , защита днища, шноркель , эксп.багажник,
7.	Филатов С.С.	Toyota Land Cruiser 78	Дизель	Колеса 35' все блокировки, шноркель, лебедка перед и зад, багажник, люстра, спальник.
8.	Лабенский Д. Г.	Toyota Land Cruiser 80	Дизель	Колеса 35", блокировки, шноркель, лебедка, р/ст 144.

Адрес хранения отчета:

Отчет о пройденном туристском спортивном маршруте хранится в библиотеке Новосибирского Отделения Туристско-спортивного союза России.

Обзорная карта региона проведения маршрута



Организация прохождения маршрута

Район достаточно удален и труднопроходим, находится на границе с Монголией, и является заповедником. Для посещения требуется разрешение в погранзону и в зону заповедника.

Разрешение в погранзону оформляется в погранчасти с. Акташ, Улаганского района или п. Кош-Агач. Пропуска в ПЗ бесплатные.

Пропуск в заповедник оформляется в офисе заповедника в г. Кызыл. Нахождения в заповеднике 1 день стоит 100 руб.

Общая смысловая идея маршрута

"Клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER" создан в 1998 году. И первым путешествием был маршрут по дорогам Алтая, Тывы и Шории. Другие условия, другие автомобили, другая их техническая подготовка. Сохранился отчет того путешествия (можно ознакомиться на сайте клуба: <http://www.offroadmaster.ru/file/detail.php?ID=75807>) Также на сайте размещен фильм о Сибирь-трофи: <http://strecord.ru/st98.html>. В 1998 году были бумажные карты и бумажные фотографии. В архиве клуба есть большой фотоальбом.

В этом году участники решили повторить маршрут 15-летней давности. Планировалось пройти участки Сибирь-Трофи 98 и смонтировать фильм, используя видеоматериалы с маршрутов 1998 и 2013 года.

Сведения о районе прохождения маршрута



Республика Тыва́, Тува́ (тув. Тыва Республика) — республика в составе Российской Федерации, субъект Российской Федерации, входит в состав Сибирского федерального округа. Образована 11 октября 1944 года.

Республика Тыва расположена в географическом центре Азии на юге Восточной Сибири, в верховьях реки Енисей. Общая площадь — 168,6 тыс. кв. километров. Столица — город Кызыл.

Тува представляет собой гористый регион с чередованием горных хребтов и межгорных котловин. Около 80 % территории республики занимают горы, и лишь оставшаяся её часть — равнинные степные участки. На западе Тувы расположены хребты и отроги Алтайских гор с вершинами высотой более 3 км над уровнем моря. Высшая точка — Монгун-Тайга (3976 м),

Горы играют роль стены, изолирующей от внешних климатических изменений, определяя климат республики как резко континентальный — морозная, безветренная зима, в котловинах малоснежная. Лето умеренно тёплое в горах и жаркое в котловинах.

Республика Тыва имеет огромный туристский потенциал, сочетающий уникальное разнообразие природно-климатических условий с живописными пейзажами, богатство фауны и флоры, сохранившиеся национальные традиции, уникальные памятники истории.

Здесь расположены 16 заказников, 14 памятников природы и два заповедника. Один из них — государственный природный биосферный заповедник Убсунурская котловина является памятником всемирного культурного и природного наследия ЮНЕСКО.

В Туве расположен географический центр Азии, в связи с чем в столице республики установлен обелиск «Центр Азии».



Республика Алта́й (южноалт. Алтай Республика) — республика в составе Российской Федерации, субъект Российской Федерации, входит в состав Сибирского федерального округа. Столица — город Горно-Алтайск. Образована 1 июня 1922.

Республика Алтай расположена на юге Западной Сибири. Протяженность территории с севера на юг — 400 км, с запада на восток — 360 км.

Климат Горного Алтая континентальный. Летом погода часто бывает

прохладная и дождливая. Температура воздуха, в основном, 10-18° С. Зима в Чуйских белках суровая, снега выпадает мало, поэтому в долинах малоснежно, но в горах имеются значительные снежные массивы.

Рельеф республики характеризуется высокими хребтами, разделенными узкими и глубокими речными долинами, редкими широкими межгорными котловинами. Самая высокая гора — Белуха (другие названия: Кадын-Бажы; Уч-Сумер) — 4509 м, является высочайшей точкой Сибири.

Среднегорный рельеф имеет высоты от 800 до 1800—2000 м и занимает более половины территории Алтая.

Гидрографическая сеть насчитывает более 20 тысяч водотоков с общей протяжённостью более 60 тыс. км и около 7 тысяч озёр общей площадью более 600 км².

Основу экономики составляет сельское хозяйство — животноводство и садоводство, а также туризм.



Республика Хакасия расположена в южной части центральной Сибири, в долинах рек Абакан и Енисей, занимает часть Минусинской и Чулымо-Енисейской котловин. В хозяйствах преобладало скотоводство. Хакасия вытянута с севера на юг на 450 км. (51° 15' - 55° 23" северной широты), при поперечнике до 250 км. (87° 50" - 91° 57" восточной долготы). На западе от Кемеровской области ее отделяют горы Кузнецкого Алатау. Южная граница с республиками Алтай и Тыва проходит по хребтам Западного Саяна. С востока границей служит Джебашский хребет и река Енисей, разделяющие Хакасию с Шушенским, Минусинским и Краснотуранским районами. Только северная граница с Красноярским краем не имеет ярко выраженных природных рубежей, пересекая степные просторы Чулымо-Енисейской котловины.

Административный центр - город Абакан (171,1 тыс. жителей). Расстояние от Абакана до Москвы - 4218 км. Разница во времени с Москвой - +4 часа.

Административно-территориальное деление - это 5 городов (Абакан, Черногорск, Саяногорск, Сорск, Абаза), 8 административных районов (Алтайский, Бейский, Боградский, Аскизский, Орджоникидзеvский, Таштыпский, Ширинский, Усть-Абаканский), 12 поселков городского типа, 79 сельских администраций.



Горная Шория (шорск. Тағлығ Шор) — горно-таёжный регион, расположенный в южной части Кемеровской области на стыке Алтая и Саян, географически входит в горную систему Алтая.

Горная Шория занимает южную часть Кемеровской области, где сходятся в сложный узел хребты Северо-Восточного Алтая, Кузнецкого Алатау и Салаирского кряжа. За удивительную красоту природы этот благодатный край часто называют Сибирской Швейцарией.

Современный рельеф Горной Шории образовался в результате длительного разрушения пород и постепенного поднятия всей территории. Это горы средней высоты, преимущественно 500—800 метров. Наивысшая точка Горной Шории — гора Мустаг (Ледяная гора) — крупный гранитный массив, протянувшийся с юго-запада на северо-восток более чем на 25 км.

Климат Горной Шории резко континентальный с большим перепадом среднемесячных и среднесуточных температур. Зимой преобладает ясная, умеренно-морозная погода без ветра.

Большую часть Горной Шории на высоте 600-1200 м занимает темнохвойная тайга, где преобладают хвойные деревья - пихта, ель и кедр. В пихтовых лесах много полян, на которых травы достигают высоты 3-4 метра. Выше 1200-1300 м древесная растительность становится низкорослой и угнетенной. Здесь расположен пояс альпийских и субальпийских лугов.

На территории региона создан Шорский национальный парк и Таштагольский заказник, который создан для охраны пушного зверя, в частности соболя.

Планируемый график движения по маршруту

Даты	Дни пути	Участки маршрута	Км	Способы передвижения
22.07	1	Новосибирск – Бийск – Горно-Алтайск – Бирюля – Урлу-Аспак	490	Авто
23.07	2	Урлу-Аспак - Каракольские озера – Элекмонар - Чемал	65	Авто
24.07	3	Чемал – Ороктой – Онгудай - Иня	140	Авто
25.07	4	Иня – Акташ – Улаган – пер. Катунь-Ярык	184	Авто
26.07	5	пер. Катунь-Ярык - Акташ – Курай – а/л Актру	165	Авто
27.07	6	а/л Актру, ледник	-	Пешее восхождение, дневка
28.07	7	а/л Актру – Курай – Кош-Агач – п.Бугузун – г. Макару	205	Авто
29.07	8	г. Макару – оз. Джулукуль - оз. Хиндиктиг-Холь	30	Авто
30.07	9	оз. Хиндиктиг-Холь – Мугур-Аксы - Базовый лагерь	70	Авто
31.07	10	Базовый лагерь	-	Пешее восхождение, дневка
01.08	11	Базовый лагерь – Мугур-Аксы – Хандагайты – Ак-Чыраа	334	Авто
02.08	12	Ак-Чыраа - Берт-Даг – Шара-Сюр – оз.Шара-Нур – оз. Торе-Холь	253	Авто
03.08	13	оз. Торе-Холь – Эрзин – Кызыл - Сесерлиг	286	Авто
04.08	14	Сесерлиг – Казанцево- Шушенское	280	Авто
05.08	15	Шушенское - Черемушки – Аскиз - Казановка	175	Авто
06.08 – 09.08	16-19	Казановка – В.Таштып – Сарасет – Усть-Кабырза - Таштагол	240	Авто
10.08 – 11.08	20-21	Таштагол – Новосибирск (Финиш)	635	Авто
		ИТОГО:	3552	

Наиболее длинный участок маршрута без заправочных станций: Кош-Агач – Эрзин. Расстояние 782 км.

Пройденный график движения по маршруту

Дата	День пути	Участок пути	Характеристика участка	Км.	Ход. вр.	Метеоусловия
22.07	1	Новосибирск – Бийск – Горно-Алтайск – Бирюля – Урлу-Аспак	Асфальт. За Бийском начинается Чуйский тракт. До Урлу-Аспак – грунтовая дорога.	490	8	С утра солнечно, +23-25, дождь
23.07	2	Урлу-Аспак – оз. Каракольские (1820 м.) – р. Каракол – р. Элекмонар – Элекмонар	Тракторная дорога, грязь, крутые короткие и длинные пологие подъемы-спуски, лес, горные луга, верховые болота. глубокие колеи с камнями.	65	12	+ 19, переменная обл., дождь
24.07	3	Элекмонар — Чемал – пер. Ороктой (1600 м.) – Онгудай – Иня – сл. Чуи и Катунь	Участок Элекмонар – Чемал: хороший асфальт. От Чемала – грунтовая дорога. Подъем на перевал затяжной по лесной дороге. В Онгудае выход на трассу М-52	140	10	+17
25.07	4	сл. Чуи и Катунь – пос. Инегень (радиал.) – Акташ – пер. Улаганский – Улаган – Балыктуюль – пер. Кату-Ярык	До Акташа асфальт (М-52). Дорога от Акташа до Балыктуюля асфальт вперемешку с неровной пыльной грунтовкой. После Балыктуюля неровная извилистая, очень пыльная грунтовка.	184	8	+ 20
26.07	5	пер. Кату-Ярык – Балыктуюль – Улаган – пер. Улаганский - Акташ – Курай – Курайская степь	До Балыктуюля неровная извилистая, очень пыльная грунтовка. Дорога от Акташа до Балыктуюля асфальт вперемешку с неровной пыльной грунтовкой. От Курая до базы «Перевал» (около 1700 м.), грунтовка извилистая, несколько бродов через небольшие речки. Через р. Актуру разрушенный мост, реку переезжали вброд. Вода мутная, не видно глубины и наличия крупных камней в русле. До альплагеря Актру. (высота 2097 м.) около 12 км. очень тяжелой дороги. После пункта пересадки дорога резко поднимается в гору, Сырая скользкая, глубокие колеи и лужи с	165	8	+ 15

Дата	День пути	Участок пути	Характеристика участка	Км.	Ход. вр.	Метеоусловия
			большими камнями. Дорога все время поднимается вверх. Перед лагерем открывается плоская долина, где река разбивается на множество рукавов, при преодолении брода четко придерживаться направления, потому что могут быть промоины не видные в мутной воде.			
27.07	6	а/л Актру – (пешие рад.) – пер. Учитель (3100 м.) – Голубое озеро (2823 м.) – а/л Актру	2 пешие радиальные экскурсии – пер. Учитель и на Голубое озеро. На пер. От озера часть пути можно пройти по леднику, потому что тропа по каменистой осыпи крутая, неудобная и опасная. В районе скальников Бараньи лбы (около 2600 м.) тропа уходит резкий спуск вниз начало реки Актру, далее по каменистому берегу, потом по лесу выходит к лагерю.	12 (4 + 8)	6	+ 18. На перевале понижение температуры, сильный холодный ветер
28.07	7	а/л Актру – Курайская степь – Кош-Агач – Кокоря – п. Бугузун – р. Богояш	Лесная дорога с глубокими колеями, за р. Актру грунтовая дорога, неглубокие броды. От Курая до Кош-Агача асфальт (М52). Последняя заправка в Кош-Агаче. За пос. Кокоря грунтовая дорога. Пыль, небольшие кочки, уклоны. Дорога на перевал идет по долине реки, уклоны, подъемы и спуски, каменистые броды. Перевал Бугузун (2580 м). Спуск с перевала с колеями, промоинами и камнями. Далее дорога довольно ровная, пыльная, с подъемами и спусками. В долине реки Джеты-Тей несколько бродов.	200	10	+ 8,
29.07	8	р. Богояш – г. Макату (2598 м.)	Верховые болота, камни, кочкарник, броды.	30	6	+ 3, пасмурно, дождь, град
30.07	9	г. Макату (2598 м.) – оз. Джулукуль - оз. Хиндиктиг-Холь	Верховые болота, камни, кочкарник.	30	6	+ 10

Дата	День пути	Участок пути	Характеристика участка	Км.	Ход. вр.	Метеоусловия
31.07	10	оз. Хиндиктиг-Холь – Мугур-Аксы – Дорога Хайчин-Дзам – оз. Эски-Толайты	С северо-запада озера довольно крутой, затяжной подъем, дорога с крупными камнями. Затяжные подъемы и спуски по склонам окружающих гор. Попадают верховые болота. Часть дороги идет по берегу озера. Один участок имеет опасный уклон. Авто проводим не спеша по одной, отвешивая один борт. Перед перевалом (выше 2400 м.) и перекрестком на Мугур-Аксы затяжной подъем. От Мугур-Аксы до оз. Эски-Толайты полевая дорога (Хайчин-Дзам) по горной местности пыльная, с камнями и промоинами, с уклонами, подъемами и спусками, извилистая.	70	8	+ 10
01.08	11	оз. Эски-Толайты – Мугур-Аксы – р. Толайтыг – р. Барлык – пер. Арзайты (2222 м.) - Хандагайты – Ак-Чыраа	Полевая дорога по горной местности пыльная, с камнями и промоинами, с уклонами, подъемами и спусками, извилистая. До Хандагайты по ущелью с несколькими перевалами, грунтовая.	334	10	Утром +5, днем +25, ливень.
02.08	12	Ак-Чыраа - Берг-Даг – Шара-Сюр – оз.Шара-Нур – оз. Торе-Холь	Степная пыльная дорога.	253	10	+ 23
03.08	13	оз. Торе-Холь – Эрзин – Кызыл - Ардан	Грунтовая дорога, далее асфальт	286	8	днем +30, вечером +12, дождь
04.08	14	Ардан – Казанцево – Шушенское	Асфальт	280	8	+ 20. переменная облачность

Дата	День пути	Участок пути	Характеристика участка	Км.	Ход. вр.	Метеоусловия
05.08	15	Шушенское – Казанцево – Черемушки – Аскиз – Верх-Таштып	Асфальт, грунтовая дорога. За Верх-Таштыпом лес, болото, бездорожье.	180	8	+20 переменная облачность
06.08	16	Верх-Таштып – пер. б/им. 909 м.	Лес, болото, броды, бездорожье.	18	12	+18 переменная облачность
07.08	17	пер. б/им. 909 м. – р. Хойхазы	Лес, болото, броды, бездорожье.	6	10	+20, дождь
08.08	18	р. Хойхазы – р. Кабырза	Лес, болото, броды, бездорожье.	12	10	+20 переменная облачность
9.08	19	р. Кабырза – Усть-Кабырза	После лесозаготовительного участка – грунтовая дорога.	45	11	+22 переменная облачность
10.08	20	Усть-Кабырза - Тальменка	До Таштагола – грунтовая дорога, далее - асфальт	505	8	+24 малооблачно
11.08	21	Тальменка - Новосибирск	Асфальт.	200	4	+20 малооблачно
			ИТОГО:	3505		

Техническое описание прохождения маршрута

22 июля 2013, день первый.

Пройдено 490 км. Ходовых часов 8.

Новосибирск – Бийск – Горно-Алтайск – Бирюля – Урлу-Аспак.

С утра солнечно, +23-25, дождь



Старт экспедиции на площади возле цирка. Впечатляет количество машин, их подготовленность, нарядность и мощь! И люди тоже нарядные, участники в фирменных футболках, с улыбками на лицах! Все в предвкушении. Суетный день – фотосессии, интервью, - а так хочется поскорее выбраться из города! И весь день, проехав от Новосибирска до деревни у Каракол, где организовали первый свой лагерь, не дал пока ощущения свободы и простора! Уж очень много туристического народа. Даже крутой «Алтай-Ресерт» встретили. Зато дал первые радостные ощущения команды – движение в колонне, команды по рации, обращение по бортовым номерам, запреты на кафе и гостиницы.

На ночевку встали уже в сумерках и под дождиком, на поляне перед подъемом на Каракольские озера. Первая ночевка! Костер! Ужин с тушенкой! Знакомства более тесные!

23 июля 2013, день второй.

Пройдено 65 км. Ходовых часов 12.

Урлу-Аспак – оз. Каракольские – р. Каракол – р. Элекмонар – Элекмонар.
+ 19, переменная обл., дождь

Утром разведали первый подъемчик на другом берегу речки, куда надо было начинать движение к Каракольским озерам.

«– Это точно наш подъем?»

– Это наш подъем!»

Какой наш? Сразу из речки почти отвесно вверх, мокрая грязь...



Машины в подъем шли без штурманов, чтобы было легче, а мы уже пешочком. Кругом все буйно зеленое. На самом деле подъем оказался не сложным, прошли на раз-два. Взбодрились. Дальше едем по тайге и лугам, вокруг мощные кедры, цветы – огоньки, дикая лилия, ромашки. Остановились на перевальчике. Оценили местную медовуху. Впереди – гряда гор с заснеженными распадками.

За очередным подъемом и поворотом первый снежник)) Еще вчера в Новосибирске было около +30, а сегодня снег! Все экипажи остановились и мы как дети игрались в снежки, катались с горы. Вот тот момент, когда можно на мгновение освободиться от оков взрослой жизни в городе и просто подурочиться и насладиться природой.



Проехали верховыми болотцами, среди курумника, разбрелись каждый в поисках своей дороги, первые «посадки». Выехали наверх, и, о чудо, такой вид открылся, просто завораживает! Внизу перед нами видны четыре озера сразу, расположенные каскадом. Два маленьких выше, два больших ниже. Видно, как они соединяются ниточками ручейков. Повезло с погодой – ясное небо, солнце, все прекрасно обзревается!!! Просто дух захватывает! Наснимались! Удивительным было еще то, что на таком месте оказалась связь МТС, еще и поделились эмоциями с близкими.



Теперь спускаемся к большому озеру. Дорога становится сложнее – по ней «шишарики» возят «туриков». Добрались до озера, полил хороший дождь, верхушки гор уже не были видны.

«- Дождик напрягает...

- Расслабься, дождь в этих местах обычное явление.

- Дождь – да, я в этих местах необычное явление».

Еще раз поблагодарили небесную канцелярию за возможность посмотреть на красоту сверху. На озере убогая базенка с банькой и столовкой с московскими ценами. Один смельчак из 40-го экипажа отважился искупаться в озере под дождем, и, судя по крикам, получил удовольствие. Сбылась мечта Саши – только на третий раз посещения Каракол смог искупаться.

При выезде из базы сложный участок с крупными валунами. Местный УАЗик однако его преодолел лихо. Мы же «испортили» дорогу, вымостив ямы камнями. На спуске с Каракол началось – после дождя колеи наполнились водой, камней не видно, штурмана забегали. Кто-то «садился», кто-то объезжал между деревьями – если «моську не раскормил».

«- надо где-нибудь остановиться.

- зачем?

- штаны вытряхнуть...»

«- Я догадался, наконец, что у меня стучит!
- Зубы?»



В итоге времени на спуск ушло много. Хотели остановиться на поляне ровно в 20.00, но решили проехать 5 км до какого-то «примечательного» местечка. Поехали. У подножия оказалась черноземная грязь по уши, завязли все не по разу, и, выбравшись уже затемно, встали лагерем там, где оказались. Грелись у костра, ужинали, некоторые серьезно спорили, «редуктор переднего моста на 105 и на 80 разные или нет», а кто-то уснул, растянувшись прямо у костра. Это Саша-оператор умотался, снимая нас, забегая вперед колонны. Саша-оператор – отдельное явление в нашей экспедиции.

«-Это преступление, здесь ехать!!! Здесь надо снимать!!!»

«-Запускаем оператора!

–Если полетит низко, - к дождю...».

На утро некоторым не понравилось присутствие коров с боталом и отсутствие водоема...

24 июля 2013, день третий.

Пройдено 140 км. Ходовых часов 10

Элекмонар — Чемал – пер. Ороктой (1600 м.) – Онгудай – Иня – сл. рек Чуи и Катуни.

+17, переменная облачность.

И снова утро, такое интересное тем, что шел дождь и светило солнце, красивый сказочный лес, разве увидишь такое в городе.

Едем до Элекмонара, доделываем вчерашний путь, по бродам, по руслу речки, отмываем «колесики и пузики» от вчерашней грязи, снимаемся красиво с брызгами в свете люстр!



В Чемале стояли долго, Оператора в интернет включали, затарились «резино-техническими изделиями» в виде сапог, кому необходимо. Посетили места, которые за прошедшие 15 лет стали уже туристической Меккой – Чемальская ГЭС, остров Патмос. 111-й экипаж остался в Чемале. Александр Останкович: "Захожу к друзьям семьи в Чемале. Я их помню с детства. Это жена Павлова Виктора Николаевича. Они за свой счет построили весь храмовый комплекс на острове Патмос в Чемале... Ничего не было на том месте до него, все уничтожили при Советах ... а сейчас это место притягивает всех туристов. Виктора вот уже второй год как не стало (зато дело его живет!)" Рассказал Александр, что Виктору Павлову очень активно мешали местные жители, которые были против всех предпринимаемых им и его супругой действий, и даже по началу против того, что он здесь живет! Больше десяти лет ушло у Виктора Павлова на восстановление храма.

Перед Онгудайским мостом с берегами-скалами остановились, поведясь на легенду, что надо камней набрать. Для чего? Но набрали в машины, кто один, кто два. Проехав по мосту, вышли и, как оказалось, камни нужно было бросить в Катунь, что мы и проделали дружно, не дождавшись рафтеров... Камней же вокруг лежало предостаточно... Папашкин припер самый большой валун...



С моста отлично видны одни из самых красивых порогов Алтая — Тельдекпеньские (так называемые Пни), по которым очень часто летом сплавляются водные туристы на рафтах, катамаранах и каяках в сторону Чемала. Едем на Ороктойский перевал, поблудили немного по лесу конными тропами в поисках короткой дороги. На перевале нас встретил шикарный кедр-исполин на «ногах»!



Дорога от моста по левому берегу Катунь идет в сторону села Ороктой, и через Ороктойский перевал по горной дороге выводит к селу Нижняя Талда, а затем и на Чуйский тракт к селу Курота, расположенному в 10 км от Онгудая. Таким образом можно от села Чемал через село Еланда доехать до Онгудая. Но путь этот возможен лишь для полноприводных машин и в хорошую погоду.

На ночлег встали на месте слияния Чуи и Катунь. Теперь эта вся территория огорожена коммерсантами и встать, кроме как рядом, негде.

25 июля 2013, день четвертый.

Пройдено 184 км. Ходовых часов 8.

сл. рек Чуи и Катунь – Акташ – пер. Улаганский – Улаган – Балыктуюль – пер. Кату-Ярык

+ 20 Дождь и ночью, и утром.

Ночью к нам присоединился 111-й. Судьба Паровозика, 054 экипажа, который должен был нас догнать из Томска, пока не ясна. Сломался, не доехав до Онгудая 40 км. Команда разделилась на 4 пары: 072 поехал тащить Паровозика до Онгудая, 040 и 031 выдвинулись в Онгудай искать гараж с ямой для ремонта Паровозика, Док и Папашкин уехали на СТО в Акташ, варить раму, 116 и 111 остались в Ине снимать мосты.

Цаплинский мост, как его еще называют "Ининский". Подвесной лиственничный мост через реку Катунь в селе Иня является памятником архитектуры Российской Федерации. Мост был спроектирован в начале тридцатых годов прошлого столетия выпускником московского автодорожного института Сергеем Афанасьевичем Цаплиным, который впоследствии руководил и процессом его строительства. Строительство моста началось в конце 1934 года. Его строили около трех тысяч заключенных Сибирского лагеря НКВД, которых после удачного завершения строительства обещали амнистировать (отсюда появилось еще одно название «Дембельский»). Всё строительство велось вручную. В апреле 1936 года были проведены испытания моста, а 1 мая объект был сдан в эксплуатацию. Ининский мост уникален тем, что он является первым двухцепным мостом в мире. Лишь спустя годы такие мосты были построены в США. В сентябре 1970 года после завершения строительства нового железобетонного моста, подвесной мост был выведен из дальнейшей эксплуатации.



В ожидании отставших несколько экипажей едут до села Инегень на экскурсию. Дорога на Инегень. Красиво..., но этим словом не выразишь все ощущения...)

Проезжая по этой дороге, сразу вспоминаешь истории вроде: "еду я такой по горной дороге, с одной стороны обрыв, с другой-скала, а тут резкий поворот...и...";))))

Прокатившись по дороге на Инегень, по каменным прижимам, возвращаемся обратно.

Мы покидаем село Иня и направляемся по Чуйскому тракту в сторону Акташа. По дороге решаем посетить очередное исторически интересное место.



Калбак-Таш – это уникальный комплекс древних петроглифов на правом берегу реки Чуя на 723 км Чуйского тракта, между селами Иня и Иодро. Название Калбак-Таш переводится как "плоский, расширенный, висячий камень, гора". На скальной уплощенной возвышенности, расположенной поперек долины реки Чуи, нанесено более 500 композиций, насчитывающих более 5 тысяч рисунков., выполненных с помощью каменных и металлических орудий, как правило, точечной техникой. Древнейшие из рисунков датируются 8 тысячелетием до н.э., а также надписи, относящиеся к древне-тюркскому периоду. На Калбак-Таше выявлено 30 строк рунической письма, выполненного енисейским алфавитом.

Выдался день ремонтов и съемок. Отстаем от графика на сутки.

Для ночевки остановились на стоянке недалеко от Акташа. Соорудили теплый душ, у 115 экипажа – мужской, у 031 – женский!

Вечером собрались у костра на партсобрание на тему отставания от графика, решили все же всей командой дожидаться окончания ремонтов, нашли взаимный компромисс «вписать» без ущерба для графика съемки, порученные Саше-оператору.

26 июля 2013, день пятый.

Пройдено 165 км. Ходовых часов 8.

пер. Кату-Ярык – Балыктуюль – Улаган – пер. Улаганский - Акташ – Курай – Курайская степь

+ 15. солнечно, вечером +9.

Утро – доброе, светит солнце, спали кто сколько хочет. Ждем окончания ремонтов – 054му ставят привезенную запчасть, Папашкина отремонтировали-таки, Док съездил на сварку. Оператор снимал в свободное время Красные ворота, Пазырыкские курганы. Главное – дождались Паровозика! Все так радовались! Мужики окружили открытый капот, смотрели, нюхали дикстрон, сравнивали по цвету... Решили менять.

Со стоянки выехали в обед, в сторону Курая, в полном составе – 8 экипажей!

Курайскую степь проезжали в темноте, и лагерь ставили тоже. Зато с утра можно уже начинать восхождение на Актру. Ложимся спать, за окном +9.

Прошло 5 дней пути, а ощущение, что все только начинается.



27 июля 2013, день шестой.

2 пеших радиальных маршрута по 4 и 8 км.

а/л Актру – (пешие рад.) – пер. Учитель (3100 м.) – Голубое озеро (2823 м.) – а/л Актру

+ 18. На перевале понижение температуры, сильный холодный ветер

Утро на стоянке в Курайской степи было чудесное – солнечное и теплое, видны горы со снежными шапками. Сегодня в плане Актру.

Перед началом подъема – довольно широкая река с разобранным деревянным мостом. Шли вброд, через камни. Дождя не было. «Дорога» в гору – камни+грязь. Горки, большие валуны, глубокие лужи. Всё преодолели, везде проехали)))



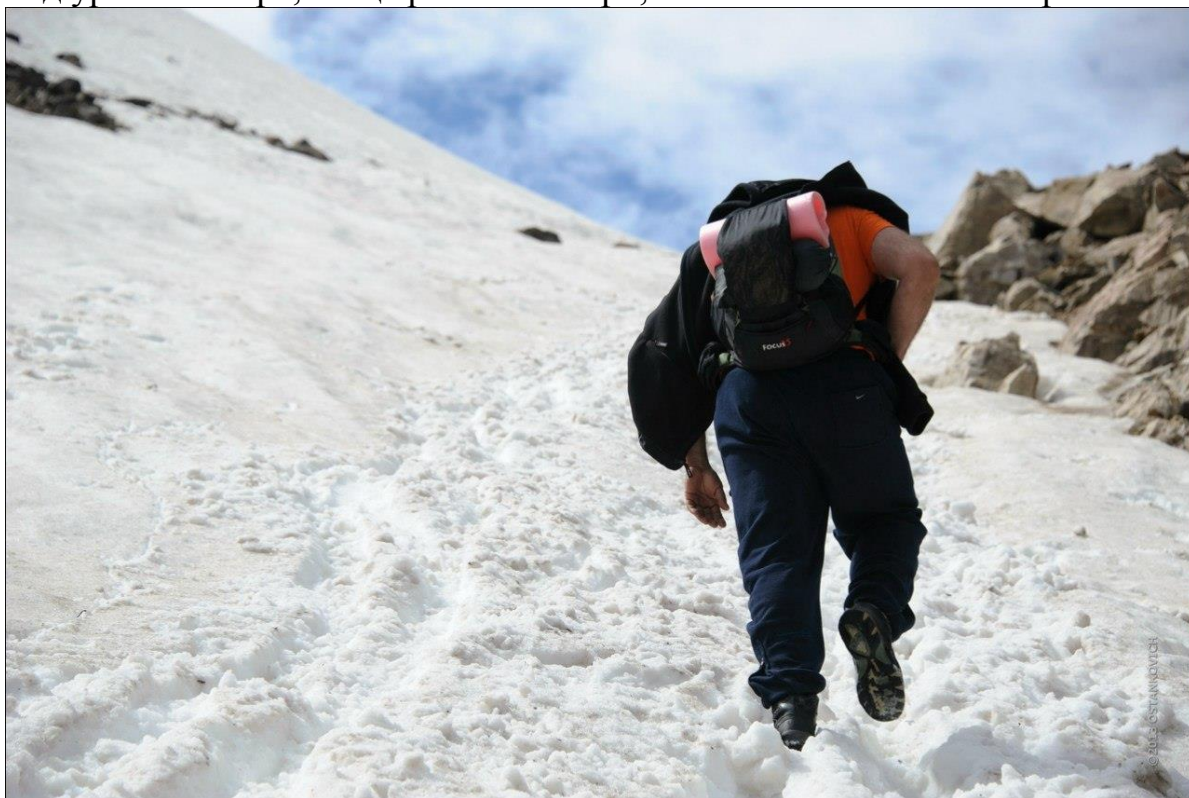
Выезжаем в долину между гор, движемся по реке. Хорошо, что она в данный момент не полноводна! Есть где нам разгуляться)))

Добрались до альплагеря, 2000 м над уровнем моря. Дальше пешее восхождение. Часть пошли на перевал Учитель, часть – на Большой ледник и Голубое озеро, 2840 м. Погода благоволила, солнышко, но ветер дует холодный.

Сказать, что подъем дался легко, ничего не сказать! Некоторые чуть не померли! Но необыкновенность ледника и красота озера стоили того. Уже спустившись, не верилось самой, что смогла! На озере вскипятили чайку. Было достаточно много народу, туристов, альпинистов. На подъем шли 3 часа, на озере побыли минут 40, спуск занял 2 часа. Спускаться гораздо веселее, шли без привалов.

116-й и 111-й экипажи идут на перевал Учитель. Хочется подниматься быстрее, туда, на вершину, но поверьте это самая главная ошибка!!

Необходимо учитывать, что ты уже находишься на высоте 2000 метров над уровнем моря, а еще рвешься вверх, остановись! Не стоит торопиться.



Идти вверх надо так, чтобы в один твой шаг укладывался выдох или вдох, при этом дыхание должно быть спокойное, глубокое и носом, а не ртом. Если ты не получаешь достаточно кислорода при дыхании носом, начинаешь дышать ртом, значит выбранный тобой ритм неправильный, если ты активно потеешь, значит темп движения очень быстрый - тем самым ты создаешь своему организму слишком большие нагрузки, сбавь темп!!

Настроение приподнятое – то ли от взятой высоты, то ли от воссоединения команды, то ли от предвкушения вкусного ужина, а то ли от всего!



Отдохнув и перекусив колонна двинулась в обратный путь, вниз, а дальше по Курайской степи на Чуйский тракт в сторону Кош-Агача.

До Кош-Агача мы не доехали, встали на ночевку у речки. Очень своеобразную стоянку выбрали товарищи – сплошные камни россыпью. Ничего, зато ни коров, ни людей...

28 июля 2013, день седьмой.

Пройдено 200 км. Ходовых часов 10.

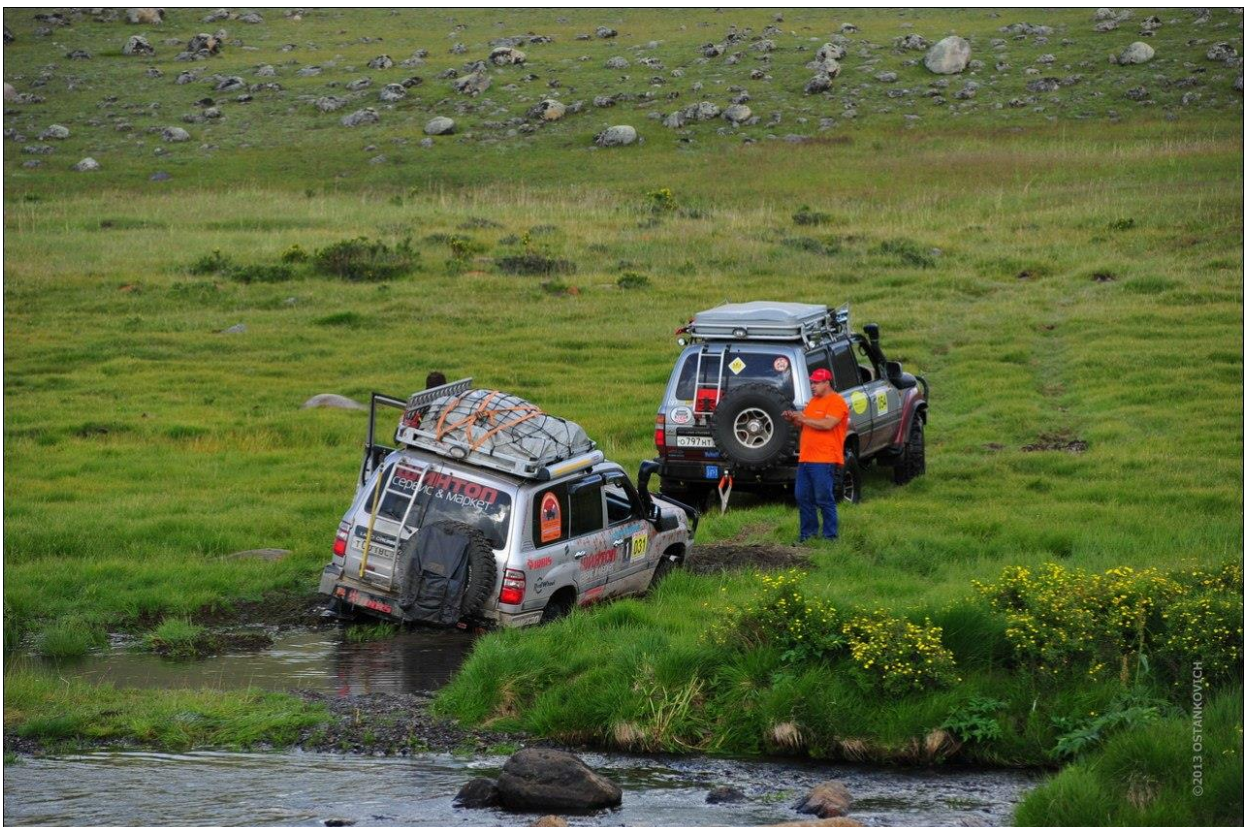
а/л Актру – Курайская степь – Кош-Агач – Кокоря – п.Бугузун – р. Богояш

+ 8, переменная облачность.

Выдвинулись в Кош-Агач, последний оплот цивилизации перед Тывой. Заправляемся на заправках и в магазинах. Забираем барана. Едем по Чуйской степи, вышли на категорийный участок наконец. Несколько раз пересекаем реку Бугузун, идем на перевал. На перевале кино-фотосессия. Вот и Тыва!



За перевалом – Чулышманское нагорье, 2333 м, много озер красивейших, больших и маленьких. Бесконечные пастбищные места, кошары, отары вдалеке. Кумыс покупали у тувинки, девушки 15 лет. На вопрос, хотела бы она выйти замуж за городского, та искренне ответила нет. Здесь дорожат свободой, простором, традиционным укладом кочевой жизни.



Узнаем много интересного по части ботаники от Саши-оператора. Карликовый Иван-чай, дикий ревень. Дороги здесь в виде примятой травы, куда едешь, там и дорога.

До озера Джулукуль не доехали. Встали вечером около озера с песчаным пляжиком. Купались, несмотря на холод и тучи комаров. Ужинали вкуснейшим пловом из барана, шурпу оставили на завтрак!

29 июля 2013, день восьмой.

Пройдено 30 км. Ходовых часов 6.

р. Богояш – г. Макату

+ 3, пасмурно, дождь, град

Ночью слышен сильный ветер, дождь. Спали в шерстяных носках под спальниками, не жарко! Поехали искать дорогу на о. Хиндиктиг-Холь через о. Джулукуль. Места – горы, верховые болота, камни валуны, ни одного дерева или куста. Слышим Монгун-Тайгу – им 3 м до вершины, идет снег, они в предвкушении победы. Вся команда как бы вместе! Мы ищем дорогу по треку и не находим. У 040 – боковой порез, сказались Каракольские камни, перебортовываемся.



Дальше давим дорогу по болотине, чаче, карлушке. Карлушка встает через полчаса, и колеи не видно. Как-то сами собой экипажи разделились. 072 и 054 поехали вперед через болота разведать возможную дорогу, 040, 115, 070 – пошли за ними, но правее. 111 пошел своей тропой. «Голова» и «хвост» колонны 031 и 116 остались на пригорке, для координации.



072 и 054 ушли вперед, целятся в трек по карте. Перебрались через болото, взобрались на гору Макату, остановились, дожидаясь нас. С высоты они имели возможность наблюдать и как барахтаются в болотине три экипажа с одной стороны, и как три других экипажа, с другой стороны горы, тоже ищут дорогу. Сверху давали указания как лучше проехать, ориентируясь по цвету травы. 040, 115 и 070 выкарабкивались втроем, приликая и цепляясь друг за друга. Колеи не видно, прокладываем тропу сами, исходя из возможностей машин. Машины разные – одна тяжелая, другая легкая, третью кренит. Друг за другом не поедешь. Там, где пройдет одна, не сможет другая. Все индивидуальности учитываем, не отъезжаем друг от друга на расстояние больше лебедки. Стравили колеса до 0,5!



«- Индивидуальный мозг говорит все, приехали, что же дальше? А коллективный мозг подсказывает – делаем так-то.»

«- Лебеда включай!

- Заякориться надо!

- Дерн не рвать!

- Давай ходом!»

Начался дождь приличный, местами переходящий в град, в общем, сыро и тоскливо. Верховые болота нас не отпускают.

Куда пробиваемся, сами не знаем, выйдем или нет в нужном направлении.

15.00 – дороги все еще нет. Ни у одной из групп. 031 осторожно закидывает тему вернуться назад. Какое там? Назад не легче, чем вперед. Идем дальше, болота становятся непроходимыми. Качающиеся лохматые кочки как грибы, на которых стоять-то невозможно, не то, чтобы проехать. Между кочками болотная жижа, местами выше колена... Куропатки непуганые в метре от машин на нас смотрят, даже не улетают. Дальше ехать надо практически в лоб на Макату. Иначе либо болота, либо крен. В лобовое стекло видим только капот и небо... Хоть бы на валуны не наехать. Караколы с Актру вместе взятые – детский утренник. Жуть... Если выберемся, пойду «вытряхивать штаны».



Уфф! Мы на Макату!!! Вместе 070,072,054,040,115! Как родные! До снежной шапки на вершине рукой подать! Сверху вдали видно и озеро Джулукуль, надолго запомним эти названия. Красиво, конечно, герои типа, покорители, но страшно!

«- Ну, Джулукуль мы увидели, какое там озеро у нас дальше?»

Сверху действительно, как в цирке, видна арена действий, как ее и наблюдали 054 и 072: видно, как 031 уехал вперед, как 116 и 111 через перешеек между озерками переезжают. Чай попили и дальше, вниз, вертикально под гору! Непередаваемые ощущения!!! Внизу опять поджидают те же болота. Едем навстречу трем экипажам 031,111,116. Между нами болото, валуны, ручей. Опять же, вытаскивая друг друга, выходим на заранее сверху присмотренную твердую поляну небольшую. Впереди – ручей, на том берегу 031 светит нам фарами, Валя с Леной бегают по берегам ручья в поисках переправы, приделывая к кустам флажки. Уже 9 вечера, темно. Решили не устраивать ночное трофи, на сегодня экстриму хватило без этого!



Располагаемся лагерем. Женя к нам пешком пришел, для поднятия боевого духа! Доедаем вчерашнюю шурпу и плов, как это было предусмотрительно – недоеденный ужин разместить в наших экипажах! Тем временем слышим по рации, как засел 031 на том берегу, как прилип 116, выехавший ему на выручку. Если бы еще и 111 зарылся, каждый ночевал бы в своей луже...

Утро вечера мудренее. Завтра будем воссоединяться с «головой» и «хвостом».

За бортом +3. Вот когда пригодились шапки и куртки.

30 июля 2013, день девятый.

Пройдено 30 км. Ходовых часов 6.

г. Макату (2598 м.) – оз. Джулукуль - оз. Хиндиктиг-Холь

+ 10, переменная облачность.

Встали рано, в 8.00 уже штурмуем болото и ручей. Провели разведку.

Ручей узкий, но глубокий, берега - чача полнейшая, кочки, промоины, валуны. Первый – Денис. Ходом прошел болото, уперся почти перпендикулярно в противоположный берег ручья. Собственно, выбирать было не из чего, мест явно легче не было, выбрали по принципу – чем короче, тем лучше.



Коллективный мозг подсказал искать валун, за который можно залебедиться. Первый валун выкорчевался лебедкой. Второй окапывали в метр глубиной, вытащились!!!

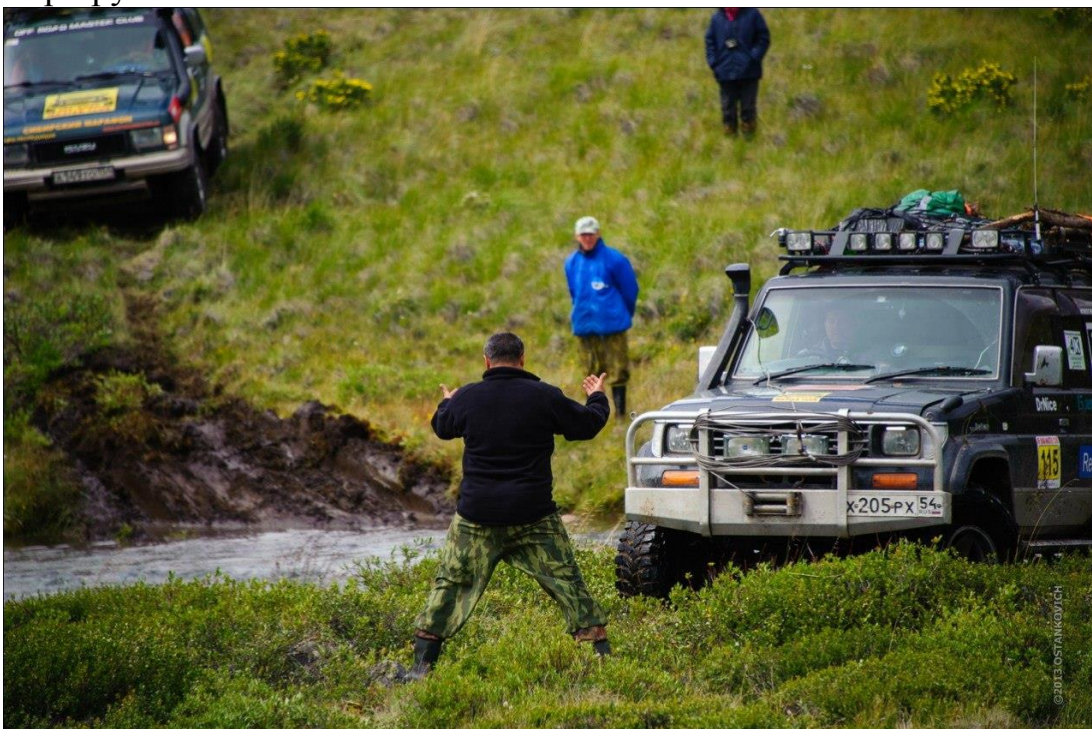
Теперь каждую следующую машину вытягивал наш Паровозик! По ручью укладывали дрова, у кого какие были припасены, сандтраки. Вышли на вчерашнюю колею 031-го. О! Видим Сашу-оператора, всего мокрого в шлепках! Пришел нас поснимать. Рады увидеть человека с Большой земли!

Дальше идем уже веселей. В 12 дня подъехали до остальных машин, рядом с палаткой егерей. Как оказалось, мы вторглись в заповедник. Егеря, патрулировавшие территорию, не поверили своим глазам, увидев на вершине Макату маленькие машинки и людей. Побежали срочно настраивать спутниковую связь на случай ЧП, если наверхнемся с горы.



Последний раз здесь проходила машина в 1960-х годах, трумэн, ставила геологический столб. Рассказывали, тысячи лет назад такие болота, флора и фауна были распространены по всей Сибири. Сейчас остались только здесь. Этим кустикам карлушки по 30-40 лет. Все растет медленно в условиях короткого тепла. Дерн, моховик восстанавливается тоже через 30 лет. Со всех взяли объяснительные, каким ветром нас сюда занесло.

Вчера ребята работали, и работали мозгами, руками, ногами. Ситуация не стандартная. Сегодня они встретились, дали волю эмоциям, рассказывая приключения, переживания, с юмором, как всегда. Надо перекатегорировать маршрут.



Едем к Хиндиктигу. Видим его сверху, правда, сквозь дождь. Посреди озера остров высится холмом, наверное, поэтому название такое у озера – пуп земли. Едем по водоразделам вокруг Хиндика. Сверху смотрим на покоренную гору Макату, слева виден Джулукуль, справа – Хиндик. Мы на отметке 2555 м. Красотища неопишуемая. Смотрим и не верим, что вон та гора - «наша».

Снова встречаем своих знакомых егерей. Они пешком дошли быстрее нас на машинах. За сезон они 630 км нахаживают пешком!



С одной стороны Хиндика красивая коса – дамба, мы не поняли, естественная она или искусственная. Проехались по ней, помылись. Дорога петляет вокруг озера. В одном месте очень узкий прижим, машины кренит, пришлось отвешивать. Встретили землянку с тывинцами-рыбаками, пообщались. Прикупили у них на ужин свежего хариуса. Вскоре стали на стоянку на берегу. Красивейшее озеро, бакланы, как бы посмеивающиеся над нами, солнце, необыкновенные по простоте и красоте полевые цветы! Грибной супчик из болотных грибов, жареный хариус, чаек из чабреца – что еще надо для счастья?



31 июля 2013, день десятый.

Пройдено 70 км. Ходовых часов 8.

оз. Хиндиктиг-Холь – Мугур-Аксы – Дорога Хайчин-Дзам – оз. Эски-Толайты

+ 10, солнечно, облака

Утро на редкость солнечное и теплое. Едем дальше. Увидели столб на перевальчике, на котором узнали наклейку нашей Монгунской команды! Сегодня мы должны присоединиться к их лагерю. Спускаемся ниже, уже встречаются редкие лиственницы, встречаются каменные бабы, курганы. Проехали Мугур-Аксы с огромным памятником суслику и характерными для каждого тывинского села атрибутами советского времени – впечатляющая побеленная стелла «70 лет ВЛКСМ». Попытались заправиться, был только бензин.



Едем вдоль границы с Монголией, пограничные столбики, колючая проволока. Вокруг пейзажи: «мягкие» горы с минимальной растительностью, норы имурангов. Встречаются отдельно стоящие юрты, стада пасущихся сарлыков, либо баранов и коз. На перевалах традиционно сложенные из камней пирамиды с воткнутыми ветками, украшенными разноцветными лентами.

Подъехали к лагерю Монгун-Тайги. Ребята нас встречают торжественно – выстроившись в линейку, в красных майках! Бородатые, загорелые, как геологи. Топится банька, на костре пытит огромный котел с мясом. Обнимания, братания, рассказы, эмоции, радость и гордость!

Лагерь расположился на берегу озера, вокруг разбросаны крупные валуны. На одну из таких мини-гор гордо возружилась «котлета» с развевающимся флагом.

Ужинали дважды – Монгунской кухней и нашей, от Саши-оператора!



01 августа 2013, день одиннадцатый.

Пройдено 334 км. Ходовых часов 10.

оз. Эски-Толайты – Мугур-Аксы – р. Толайтыг – р. Барлык – пер. Арзайты (2222 м.) - Хандагайты – Ак-Чыраа

Утром +5, днем +25, ливень.

Ночью было холодно, всего +5. Удивительно после дневной жары. Выехали утром. Сегодня предстоит пройти 330 км. Пофотались возле пограничных столбиков наших и монгольских.

Едем по федеральной трассе, щебенка, пыль. У р. Кызыл-Чарык остановили пограничники. Убсунурская котловина – унылый пустынный пейзаж, одни колючки, клочки высохшей травы.



Хандагайты встретил нас сильнейшим ливнем с градом. Половина экипажей смогла заправиться (было даже дизтопливо), пока из-за грозы не отключился свет на заправке.

«- 111-й! Не хочешь на крыше 072 проехать? Есть вакантное местечко рядом с бараном?»»

Едем по перевалам. Дорогу размыло дождями, вода стащила сверху камни.

2365 м. Красивейший перевал без названия. Под нами горы как морские волны, грядами. На самый верх въезжаем прямо в облака.

Едем по безжизненной, казалось бы, пустыне – черно-коричневая песчано-каменистая почва, практически без растительности. Увидели соленое озеро с ровными отвесными берегами. Рядом какое-то село, поражаемся, как там можно жить? Ни скот пасти, ни огород выращивать. Солнце садится, ищем ночлег, по карте должен быть какой-то оазис. И правда, - река, каньон, в конце которого песчаный берег, деревья и даже зеленая трава. Поляна чудесная, даже дров полно – каждый экипаж устроил свой костерок. Вот только комарья жуть как много. Саша-оператор замутил баранью ногу в фольге, закопал в земле, обложил горячими камнями, углями. Кто пробовал, говорят, изумительно вкусно. Мы спали.

Координаты оазиса – недалеко от села Ак-Чыраа после моста через р. Хоолу поворот направо, 3 км.



02 августа 2013, день двенадцатый.

Пройдено 253 км. Ходовых часов 10.

Ак-Чыраа - Берт-Даг – Шара-Сюр – оз.Шара-Нур – оз. Торе-Холь.

+ 23 тепло, солнечно.

Сегодня наша цель – оз. Торе-Холь. Продолжаем путь по Убсунурской котловине. Выжженная степь.

«- Что-то 111-го не наблюдаю.

- а я пыль от 111-го распрекрасно наблюдаю!»

О-Шинаа поселок, заправка есть, но только бензин.

У каждого села встречаем побеленные стелы с изображением женщины в яркой красочной национальной одежде, с какими-то надписями на тывинском, поддерживаемых с советских времен. Одну деревню проехали, в которой побелено известкой абсолютно все: дома, заборы, памятники, стволы деревьев, прямо больничная палата.

Приметили наклоненный под 45 градусов электрический столб, с подпоркой – шедевр мастерства эксплуатационщиков!

Зачем Оффроаду федералка? Сворачиваем на второстепенную дорогу, идем к реке, чтобы перейти вброд. Перед пограничной заставой Шара-Суул, подъезжаем к реке Тез-Хем. Брод, обозначенный на карте, на самом деле – мост, 7т. Река довольно большая и глубокая. Экстрим не получился. Остановили пограничники, все проверили, как полагается. Вдоль дороги спиленные куски столбов с оборванными проводами. 031 наматывает на мост провода с палкой. Каких только нештатных ситуаций не бывает!

Саранча здоровенная перелетает, ящерики шныряют. Степь сменила картинку на более жизненную, зеленую. Сменили ведущего. Теперь голова колонны – 115. Чтобы прекрасный штурман не пропадал в дремоте.

На подходе к озеру видим нагромождение гладких камней, как будто их кто-то складывал. Рядом пастушка на скутере и козочки. Как лихо эти козочки повскакивали на гору и с нее, забавно! Одна долго истошно кричала, не понимая, как ей спуститься.



Встали лагерем на берегу озера Торе-Холь. Озеро мелкое, прогретое, с песчаным дном. Накупались вдоволь. Попытались порыбачить, здесь интродуцирована щука, но она прижилась у монгольского побережья, к несчастью наших рыбаков. Щук мы купили. Здоровенных, свежайших... Сидели все у общего костра, Леха рассказывал о том, как готовились и как проходило покорение Монгун-Тайги. Саша снова нас баловал, теперь уже щукой в углях. На этот раз спать никто не уходил...

03 августа 2013, день тринадцатый.

Пройдено 286 км. Ходовых часов 8.

оз. Торе-Холь – Эрзин – Кызыл – Ардан.

днем +30, вечером +12, дождь.

Сегодня нас выводит к Эрзину экипаж Папашкина. По рации объявил благодарность ребятам, починившим вчера его авто, Саше за ресторанный ужин.

В Эрзине колонка с Дт стоит, но дизтоплива не бывает по определению.

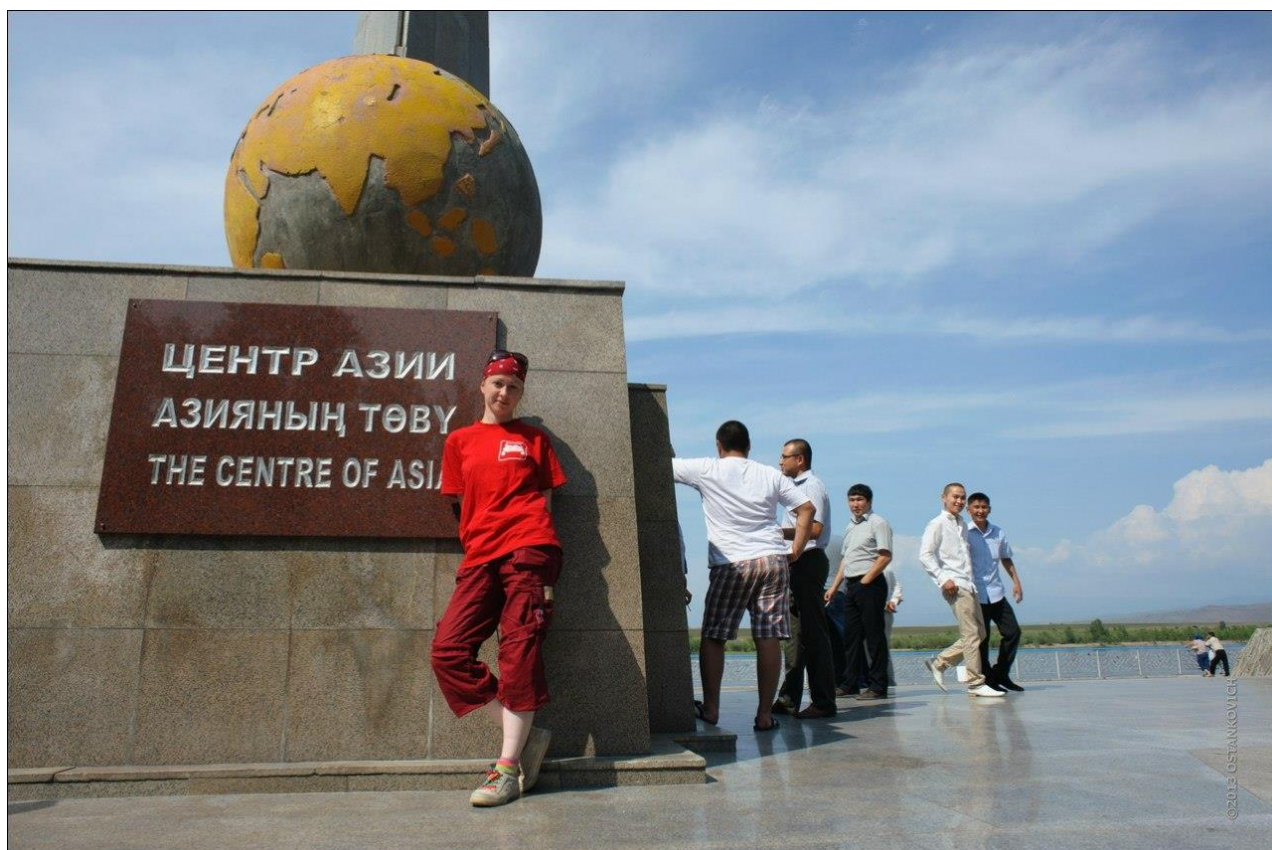
Самагалтай – нет солянки.

Бамазын – есть Дт, по 31.5р, заправились.

«- Полет проходит на высоте 950 м над у.м., температура за бортом +28, без осадков. От Новосибирска проехали 2200 км»

На трассе помогли вытащить машину, съехавшую в кювет.

Заехали в Кызыл. +32. Побывали в центре Азии, на слиянии Большого и Малого Енисея. И скорее вон из города.



В Кызыле Дт 30.5 руб.

У деревни Арадан Красноярского края расстались со 111 экипажем – им в Красноярск. Замечательные парни Артем, его сын Илья и Саша-оператор! До новых встреч, как максимум, снова через 15 лет!

Красноярский край встретил нас затяжным дождем и всего +12 тепла. Видим, как дорожники укладывают в такую погоду асфальт, за ними стоит пар как туман.

К вечеру нашли хорошую поляну со скошенной травой, прибыли, опередив дождик. Натянули тент, и вот он, дождь.

04 августа 2013, день четырнадцатый.

Пройдено 280 км. Ходовых часов 8.

Ардан – Казанцево – Шушенское

+ 20, малооблачно.



Сегодня с утра – культурная часть нашей программы - Шушенское. Все были единомышленны, музей определенно понравился. Посмотреть быт и услышать про уклад жизни деревенской восемнадцатого века, это здорово.



После обеда – Саяно-Шушенская ГЭС. Для посещения, к сожалению, была закрыта, побывали на смотровой площадке. В форелевом хозяйстве

наловили форели на ужин.

Встали на берегу реки Аскиз, соорудили душ, костер.

20 вечеров у костра! Здорово!



05 августа 2013, день пятнадцатый.

Пройдено 180 км. Ходовых часов 8.

Шушенское – Казанцево – Черемушки – Аскиз – Верх-Таштып
+20 малооблачно.

Продолжение культурной части маршрута. Сегодня посещение национального музея «Казановка». Лицезрели наскальные рисунки, которым от 6 до 2 тысяч лет. Рисунки - не творчество для человека, а то, что хотят, чтобы увидели духи. Рассказали нам о шаманизме, о связи шаманов с миром духов. О том, что в другом мире все наоборот. Если здесь животное убито, значит, в мире духов оно живое возникает. С этим связаны и обряды жертвоприношения. Чашка треснула, а в мире духов целая, нельзя из треснувшей чашки пить (поверье), т.к. ею пользуются уже в мире духов. То же про зеркало.



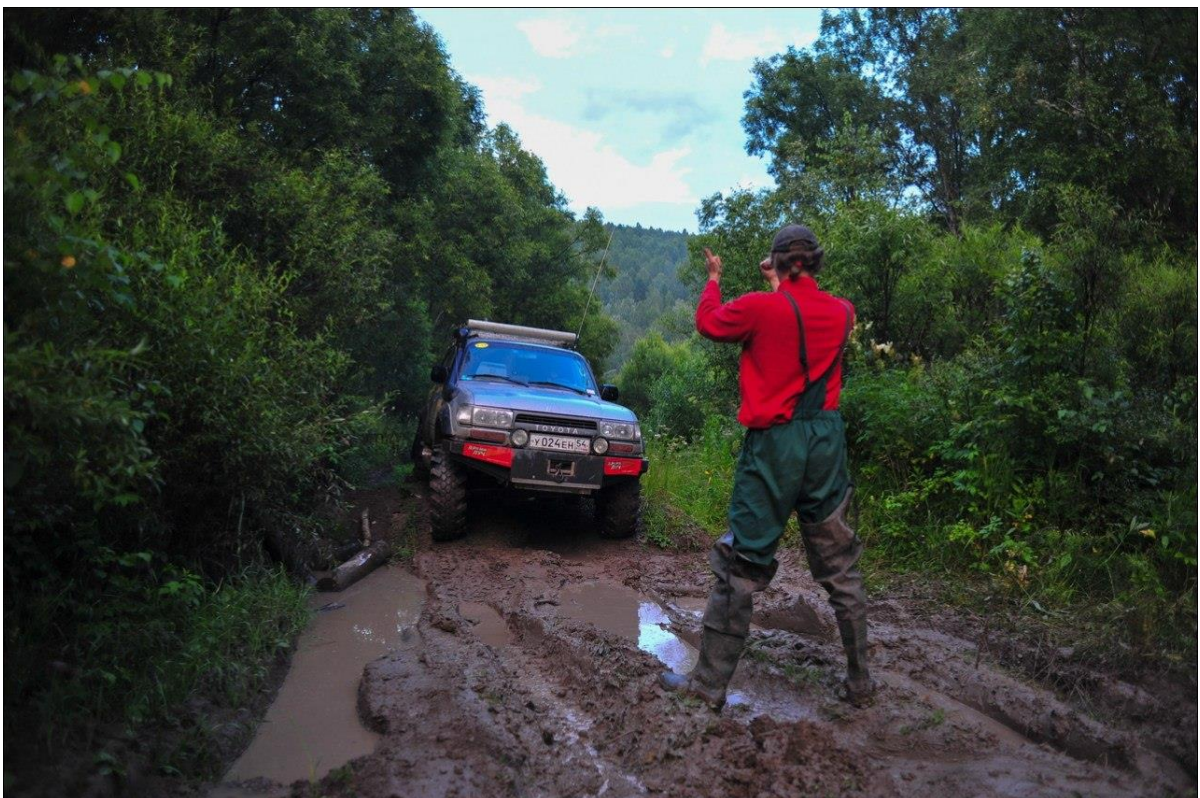
Рассказали и о том, как вести себя на перевалах. По поверьям, у каждой горы есть дух, хозяин. Ты приходишь к нему как-бы в гости. Должны поздороваться с ним, принести ему дары, затем самому попросить у него дороги, или еще чего. Бурханить – приносить дар. Это проделывает только мужчина, самый старший. Безмянным пальцем нужно побрызгать сначала на пирамиду камней, потом по часовой стрелке небу, земле, воде. Попросить что хочется. Потом обязательно долить и отпить каждому.

Пообедали национальными блюдами из баранины - шурпа, кровяная колбаса, горячая сметана.

Верх-Таштып 16.00. Сразу за околицей вмазываемся в чачу, не успев даже переодеться. Резкая смена культурной части на некультурную. То самое бездорожье, по тайге до Усть-Кабырзы, на карте не обозначенное никак. Нет такой дороги. Вдохновляет только то, что 15 лет назад, по воспоминаниям, здесь проходил наш клубный марафон, на стандартных машинах без подготовки.



С 16 до 21 прошли всего 4.5 километра! 115 со штурманом шел первым, потом 070, 040, 031, 054, 072, 116. Рубим сухостой, закладываем в колеи, прокапываем проходы, ворочаем камни, лебедимся. Когда дорога вышла к ручью и пошла против течения, это был лишь небольшой передых. Встаем на ночлег прямо в колее, с нее не свернуть. Лишь две машины чуть углубились в лес. Вокруг темнота, лес стеной, седой, бородатый. Но костер, ужин, палатки никто не отменял!



06 августа 2013, день шестнадцатый.

Пройдено 18 км. Ходовых часов 12.

Верх-Таштып – пер. б/им. 909 м.

+18 переменная облачность

Утром к 9 разведали возможные варианты «дороги». Решили идти по верхней колее, по лесу, а не вдоль реки по болоту выше колен. Какой-то части машин удастся проехать между колеями. Внизу же всем уготовано сидеть. Прокладываем дорогу – если невозможно проехать, ищем объезд, протаптываем его на предмет бревен или пней, если хватает разворота между деревьями. Либо топтуны расширяют обочину. 070й – полетела крестовина. Ремонтируем в рекордные сроки, за 1.5 часа. В 14.25 продолжаем движение. Пошел дождь. Ванны глубокие, но каменистые.



«- 2.5 км идем нормально, прямо со скоростью 4 км/ч

Штурман: – да, я и иду впереди со скоростью 4-5 км.»

«- Саня, ты цепями звенишь, как каторжанин»

Однако, здесь есть преимущества перед Макату: есть заданное направление движения и есть за что можно лебедиться.

Прошли перевал, спускаемся, очевидно, в новую чачу. Так и есть. Раздается голос нашего Левитана

«- Внимание, увесистые штурмана, срочно отвечать 115-го!!».

Сегодня семечки за рулем не щелкаем, как вчера на трассе. Подбираемся к границе Хакасии с Кемеровской областью. Границу отметили в 17. На стоянку встали в 20.30, снова прямо на «дороге».

Сегодня с 9 до 9 прошли 18 км.



07 августа 2013, день семнадцатый.

Пройдено 6 км. Ходовых часов 10.

пер. б/им. 909 м. – р. Хойхазы

+20, дождь

С утра прошел 1.5 часовой хороший дождь. Усложнил нам и так нелегкую задачу езды по глине по колее, по болотам.



12.40 – У Дока кончилась задняя лебедка, к которой присел Папашкин. Перестраиваем колонну: 115, 054, 072, 070, 040, 031, 116.

До обеда прошли 3 км, не густо. Пауты покусывают вопреки рефтамиду.

В 15 остановились недалеко от брода на ремонт – у 072 лопнул подшипник на ремне. Запасного такого не оказалось.

- Будем строгать березовый!

Я подумала, ну да, дилетанту можно и такие шутки отпускать. Оказалось, реально, - сидят, вытаскивают из березы. Потом в консервной банке над горелкой прокипятили в дикстроне, - чудеса инженерной мысли! Но не пошло, растрескался подшипник. Пережарили... Пришлось сваривать имеющийся.



К 19.30 ищем место для стоянки. Леха укатал мешком траву как катком. За сегодня прошли 6 км.

08 августа 2013, день восемнадцатый.

Пройдено 12 км. Ходовых часов 10.

р. Хойхазы – р. Кабырза

+20 переменная облачность

Подъем в 7, выезд в 8, так планировали с вечера. Но пришлось ждать 116 и параллельно снимать стартер у 115. Выехали в 9. Встали лагерем в 20.20. День выдался солнечным. Прошли 12 км.

Все то же самое – рубимся, лебедемся, протапываем, ищем объезды. Паутов, комаров, мошкату уже не замечаешь. Продираться сквозь заросли крапивы выше человеческого роста, сквозь поваленные бревна, проваливаясь во мху, цепляя стропу за ствол дерева, - обычная работа...



Я вела подсчет, сколько раз за этот день нашему экипажу приходилось вытаскиваться лебедкой, получилось 25, но, возможно что-то пропустила, времени ни писать, ни считать, ни фотографировать нет. Мое «рабочее место штурмана»: мокрые перчатки, грязные штаны и сапоги, стропа, пахнувшая кедровой смолой, шакал, ну и трос лебедки. Наша нова лебедка за три дня похоже, выработала весь свой жизненный ресурс: губы стерлись, один штырь вывалился, ухо срезало, контакт на бампере отходит... Как там другие экипажи, не видим, потому что идем первыми.

Вечером понимаем, что устали все, и снова вопрос вертится – как же было возможно 15 лет назад здесь пройти без лебедок, на стандартной резине? В общем, дороги становятся со временем не лучше, а хуже.



09 августа 2013, день девятнадцатый.

Пройдено 45 км. Ходовых часов 11 часов.

р. Кабырза – Усть-Кабырза

+22 переменная облачность

С утра снова то же самое. Четвертый день чача, колеи, грязевые ванны...
Когда уже выход из этой рубильни?

Бог услышал наши молитвы.

Прошли 7 км и в 11 утра попали на лесозаготовительный участок. Пообщались с работником, дорога дальше обещает быть проезжей!!! И вчера в 15 мимо этого участка проехали «Бизоны».



Дорога действительно пошла хорошая, по ней, судя по следам, проезжала Нива. Переправляемся по бродам через Кабырзу. В эфире рассуждаем, влияет ли вода и как при ее попадании в разные внутренности машины, в масло, даже в камеру! Каждый следующий брод шире и глубже предыдущего. Но Нива ведь прошла! Эта убежденность нас неожиданно и подвела. На одной из переправ Папашкина, а он шел вторым за Доктором, чуть не унесло. Передние колеса еще цеплялись по дну, задницу же приподняло, развернуло по течению и относит... Воды по уровень стекла двери...



Первым ринулся на выручку 072, вернулся и Доктор, Саша Шиф поднырнул под дно, зацепил крюк, Доктор подтянул его на косу, перецепили на 040 и вытащили на берег. Приоткрыли дверцу со стороны водителя, вода потоком хлынула из кабины. Пошел сильный, но недолгий ливень.

Сушили Папашкина 2 часа. Имели возможность воочию проверить влияние воды при попадании внутрь всего. По спинке сиденья ползала речная улитка с ракушкой.

Самое смешное было, когда в процессе сушки к реке подъезжает группа велотуристов, взваливают на плечи шмурдяк и по колено пешком переходят эту речку! Вот здесь-то Нива и ходила!

Деревня Усть-Кабырза – шорская, довольно большая и ухоженная, как, впрочем, все населенные пункты в Кемеровской области. Но моста автомобильного через реку нет.

Снова переправа, только река широченная, разливается рукавами, где ехать? Выход на противоположный берег не просматривается. На островке посреди реки пасутся коровы, и, похоже, собрались возвращаться. Наблюдаем за ними, думаем, что узнаем где брод! Не тут-то было, коровы бесстрашные на другой берег поплыли!



Переправились, конечно. Папашкина вез Паровозик.

Местные жители сказали, что нам повезло. Всего 4 дня назад вода в Кабырзе была на метр выше!

На ночлег остановились в 25 км от Усть-Кабырзы.

10 августа 2013, день двадцатый.

Пройдено 505 км. Ходовых часов 12.

Усть-Кабырза – Тальменка.

+24 малооблачно



Сегодня в плане пройти 450 км, по федеральной трассе. Периодически останавливаемся на технические перерывы. 13.30, на трассе авария, помогли вытащить из кювета автомобиль. Пролетел со встречки 300 м по кювету, пока не уперся в березу. Водитель живой, слава Богу.

Успешно прошли запланированное расстояние, встали на ночевку на широкой песчаной косе реки Чумыш. Сразу в речку!

За ночным костром обсудили всю поездку, что понравилось, что нет, а что нужно учесть на последующие поездки по технической части, по снаряжению, продуктам.

Немного грустно.

11 августа 2013, день двадцать первый.

Пройдено 200 км. Ходовых часов 4 .

Тальменка – Новосибирск.

+20 малооблачно

Финиш.



Маршрут получился насыщенным: трофи - 46 км таежной дороги; познавательный – музеи Шушенское и Казановка; пляжный – Торе-Холь, Чумыш; дальний – Тыва, граница с Монголией; экстремальный – болота Джулукуль, покорение Макату, спасение тонувшего Папашкина.

Узнали людей, сплотили команду, все сдружились, нам комфортно вместе!

Готовы к следующим поездкам.

Итоги, выводы, рекомендации

Для посещения Каракольских озер на автомобиле имеется 2 пути – через Урлу-Аспак и через Элекмонар. В обоих случаях через несколько километров за поселком начинается разбитая, лесная тракторная дорога с глубокими колеями и луговыми заболоченными участками. Постоянный набор высоты. Нижнее озеро находится на высоте 1820 м. Для успешного подъема на авто требуется наличие лебедки, наличие грязевой резины с развитым грунтозацепом, желательна защита агрегатов по днищу. Из личного снаряжения участникам необходимы резиновые сапоги, дождевики и комплект теплой одежды.

Участок пути от брода через р. Актуру до альплагеря Актру также доступна только для подготовленных автомобилей. В альплагере есть интересные, красивейшие радиальные маршруты для путешественников не имеющих туристической подготовки.

Районы оз. Джулукуль и хр. Танну-Ула (участок оз. Эски-Толайты – пос. Хандагайты) достаточно удалены и труднопроходимы, находится на границе с Монголией, и является заповедником. Для посещения требуется разрешение в погранзону и в зону заповедника.

Убсунурская котловина является уникальную территорию с максимально выраженной в масштабах планеты континентальностью климата, оставляющая в этом отношении позади Сахару и пустыни Австралии. На ночевки лучше останавливаться в немногочисленных оазисах (например, недалеко от села Ак-Чыраа после моста через р. Хоолу поворот направо, 3 км.).

Для изучения природы, истории и археологии, культуры народов Хакасии рекомендуем посетить Хакасский республиканский национальный музей-заповедник «Казановка» Границы его проходят в непосредственной близости от населенных пунктов: Казановка, Верх-Аскиз, Югачи, Верх-База, Нижняя База, Бейка.

Протяженность зимника Верх-Таштып – Усть-Кабырза 30км. По сравнению с 1998 годом состояние зимника сильно ухудшилось, для успешного прохождения рекомендуется наличие грязевой резины от 35” и обязательное наличие лебедки. Относительно затраченного времени на группу из 3 машин необходимо закладывать 2-3 дня, на группу более 5 автомобилей 3-4 дня.

Приложение 1

Материальное оснащение группы: Комплект оборудования на 1 автомашину. (необходимый минимум)

№	Наименование	Кол-во
1.	Штатный механический домкрат	1
2.	Реечный домкрат (Hi-Jeck, Hi-Lift)	1
3.	Огнетушитель	1
4.	Запас питьевой воды (емкости)	40л.
5.	Медицинская аптечка расширенная	1
6.	Лебедка	1
7.	Блок для троса	1
8.	Стропа/Трос буксировочный 6-10 метров, усиленный.	1
9.	Стропа/Трос динамический усиленный, >8 метров.	1
10.	Шакл, скоба соединительная	4
11.	Скотч	3
12.	Толстые верхонки	2 пары.
13.	Забродни/болотные сапоги	1
14.	Радиостанция автомобильная с антенной на 144 МГц	1
15.	Набор необходимого инструмента	К-т
16.	Переноска освещения 12V/220V	1
17.	Запасное колесо (в сборе)	1
18.	Запасная камера	1
19.	Монтажки для разбортовки колес	2
20.	Автоаптечка для ремонта шин и камер.	К-т
21.	Автокомпрессор	1
22.	Запасные лампы фар, поворота, габаритов, стоп-сигналов	К-т.
23.	Комплект ЗИП с учетом особенностей а/м	К-т.
24.	Аэрозольное ср-во для защиты от влаги сист. заж. ("Унисма", WD40)	5 бал.
25.	Герметик радиатора	1
26.	Герметик-прокладка силиконовый	1
27.	Спец. герметик типа "холодная сварка"	1
28.	Масло моторное, трансмиссионное (на полную замену)	К-т
29.	Декстрон (Для участников с АКПП)	8л.
30.	Жидкость тормозная	1л.
31.	Шланг для перекачки топлива	1
32.	лопата штыковая, лом, кайло, топор	По 1
33.	Мешки для мусора прочные	10 шт
34.	Газ для приготовления пищи (на 20 дней)	К-т
35.	Мостки (трапы)	2
36.	Мощный фонарь	1
37.	Карты по маршруту + автомобильный атлас	1
38.	Прибор спутниковой навигации GPS	1
39.	Провода для «прикуривания», силовые.	К-т
40.	Тент полиэтиленовый 4х3м	1
41.	Второй ключ зажигания	1

Материальное оснащение группы: Комплект имущества на 1 человека в команде

№	Наименование	Кол-во
1	Продукты питания сухим пайком на 20 суток	1 к-т
2	Водозащитный костюм (или болотные сапоги)	1
3	Спальный мешок теплый	1
4	Палатка	1 (на авто)
5	Котелок	1 (на авто)
6	Примус/газовая печка	1 (на авто)
7	Плащ от дождя	1
8	Фонарик	1
9	Спички в герметичной упаковке	1 к-т
10	Ложка, тарелка, кружка (не разовая посуда)	1 к-т
11	Нож	1
12	Средство от комаров и клещей	1
13	Туалетные принадлежности (мыло, зубн.паста, щетка,	1 к-т
14	Рабочие перчатки	5 пар
16	Головной убор	1
17	Комплект закрытой одежды (Х/б)	1
19	Комплект теплой одежды (непродуваемой)	1
23	Закрытая обувь с высоким голенищем (берцы)	1
24	Коврик туристический	1
25	Фотоаппарат	1
26	Рыболовные принадлежности	1
27	Нитки, иголки, булавки . . .	1 к-т
28	Паспорт,	По 1
29	Прививка от клещевого энцефалита	Курс
30	Радиостанция носимая 144mhz	1

Картографический материал

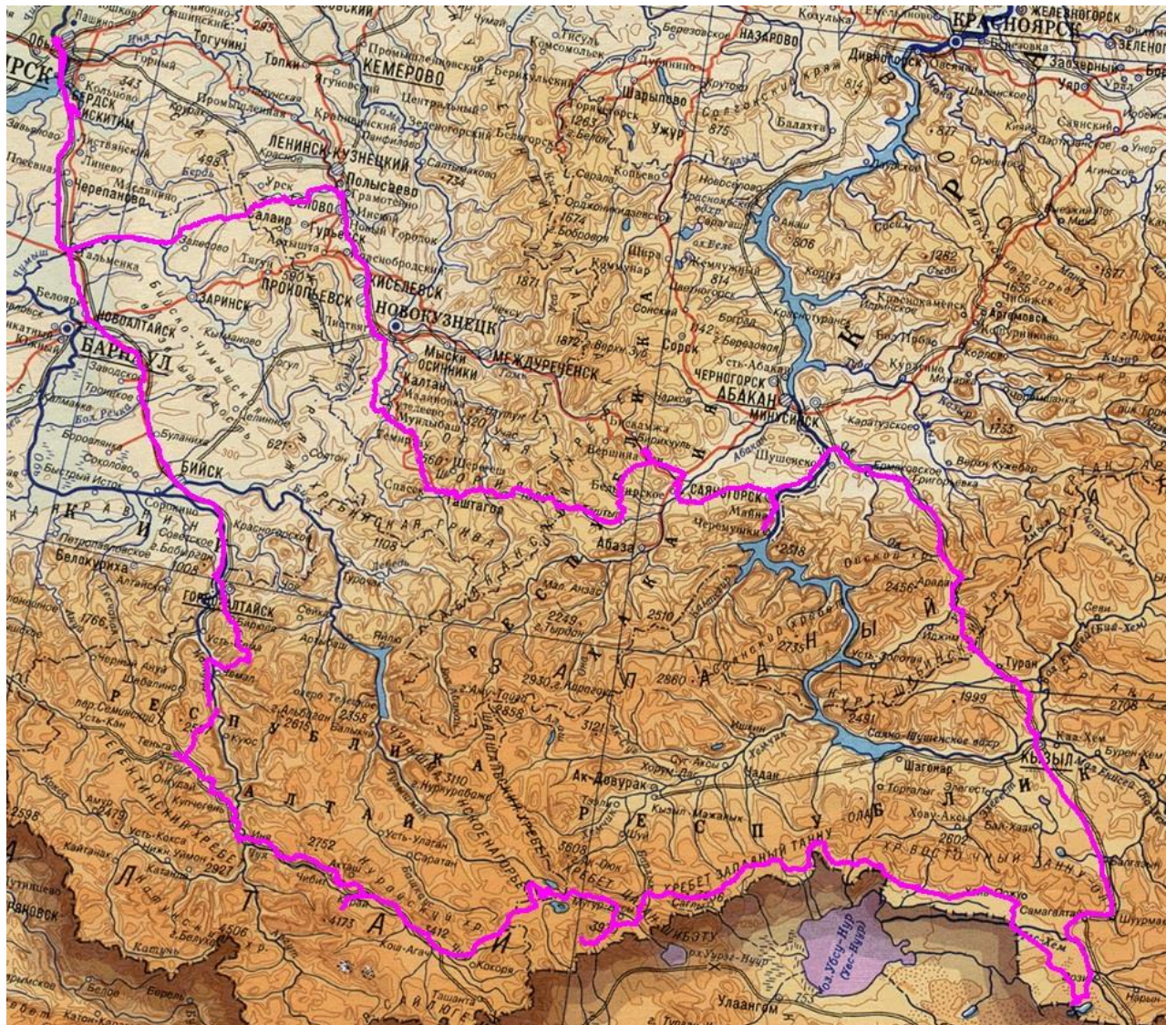


Схема 1. Общая схема трофи-экспедиции.

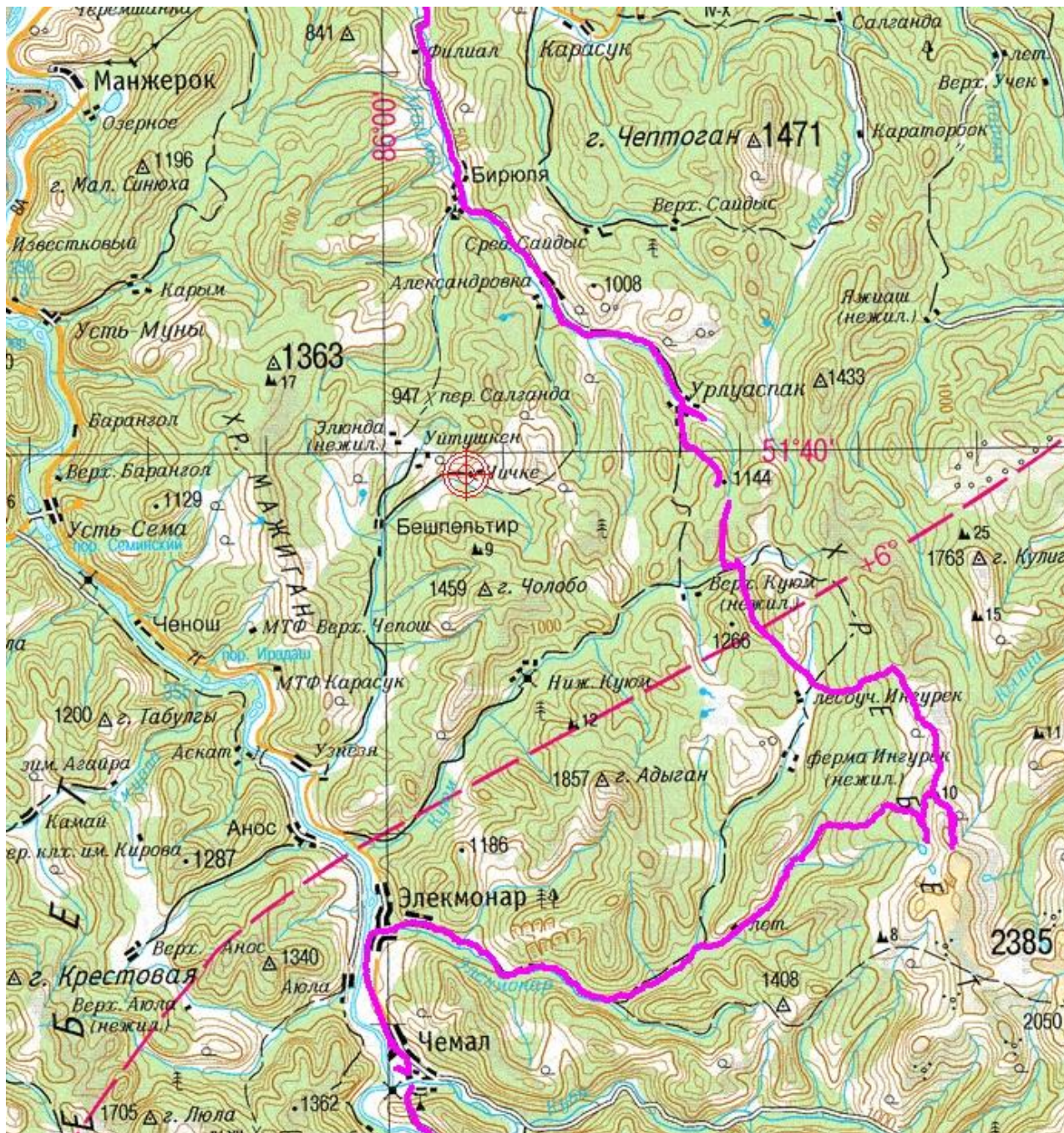


Схема 2. Участок маршрута Бирюля – Чемал с посещением Каракольских озер.

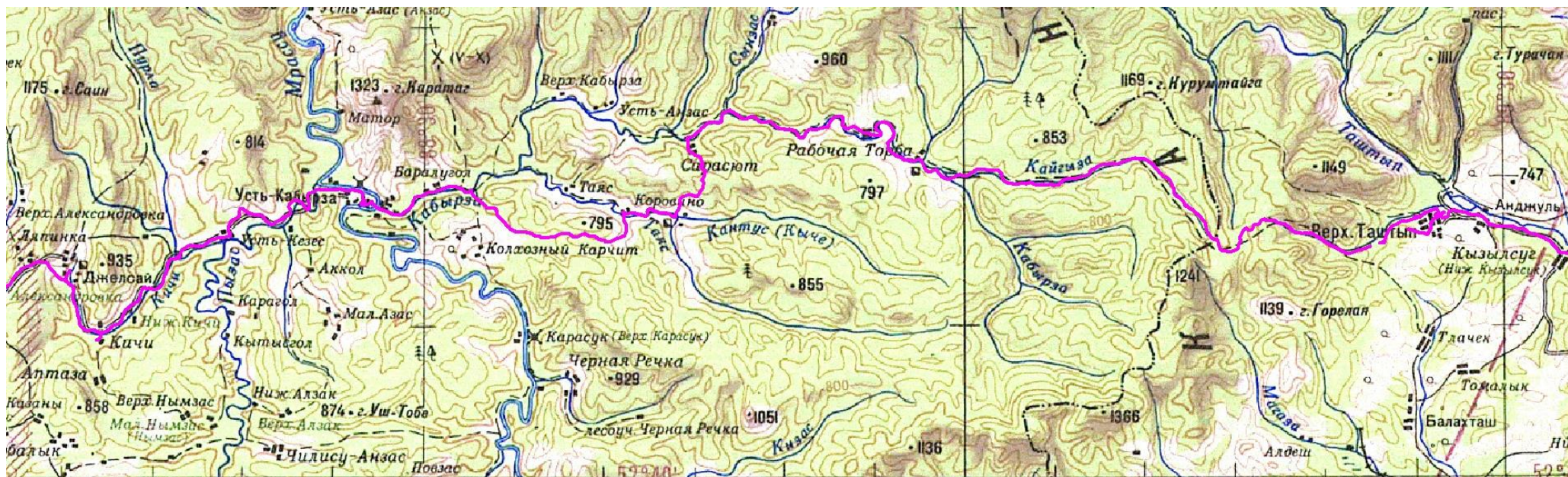


Схема 3. Участок маршрута Верх-Таштып – Усть-Кабырза.