

**Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий
OFF ROAD MASTER**



О Т Ч Ё Т

**о автопоходе четвертой категории сложности
по Горному Алтаю
МЕТЕЛЬ 2011 «ПЕРЕВАЛЫ АЛТАЯ»
совершённого с 02.01.2011 по 09.01.2011 г.**

Маршрутная книжка № 0173-10

**Руководитель: Максим Смирнов
630008, Новосибирск, ул. Никитина, 68-180
тел: +7-913-464-2543
e-mail: smirnov_maxim@ngs.ru**

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

Новосибирск 2011

Содержание

Паспорт маршрута	3
Участники и экипажи	4
Общие сведения о районе похода	5
График движения	7
Выводы и рекомендации	18
Фотоотчет	19

Паспорт маршрута

Организатор – OFF ROAD MASTER CLUB

Вид туризма – автотуризм

Категория сложности – четвертая

Район проведения похода – Республика Горный Алтай

Нитка маршрута – Новосибирск – Бийск- Усть-Сема- пер.Семинский – пер.Чекет-Аман – Акташ – Кош-Агач – Кокоря – Узунтал – р.Бугузун – Узунтал – Кокоря – Кош-Агач – Акташ – пер.Чикет-Аман – пер.Семинский – Усть-Сема – Бийск – Новосибирск.

Протяженность маршрута – 2000 километров.

Транспорт – 14 внедорожных автомобилей с колесной формулой 4x4.

9 экипажей из Новосибирска, 4 из Томска и 1 из Самары.

Сроки проведения – со 2 по 9 января 2011 г.

Количество участников – 29

Номер маршрутной книжки – 0173-10

Цель путешествия – популяризация автомобильного туризма, изучение истории Горного Алтая и Республики Тыва, пропаганда здорового образа жизни, активных видов спорта, экологического воспитания и совершенствование мастерства вождения транспортных средств.



Участники и экипажи

№ пп	№ экипажа, автомобиль	ФИО	дата рождения	обязанность
1.	1. TLC PRADO 90 бортовой № 49	Смирнов Максим Юрьевич	27.12.76	водитель
2.		Карташов Алексей Анатольевич	03.01.73	штурман
3.	2. УАЗ – 39094 бортовой № 54	Шиляев Денис Анатольевич	24.10.79	водитель
4.		Шиляева Надежда Анатольевна	01.11.76	штурман
5.	3. TLC 80 бортовой № 10	Булгаков Олег Валерьевич	10.08.71	водитель
6.		Булгакова Юлия Валериевна	23.10.79	штурман
7.	4. TLC 80 бортовой № 50	Бабинцев Алексей Сергеевич	18.06.76	водитель
8.		Сиваракша Вадим Германович	22.05.72	штурман
9.		Парфенова Юлия Викторовна	05.09.79	штурман
10.	5. TLC 105 бортовой № 40	Буров Александр Дмитриевич	12.07.60	водитель
11.		Шальнев Евгений Викторович	16.02.67	штурман
12.	6. TLC 80 бортовой № 56	Ермолич Андрей Алексеевич	12.03.76	водитель
13.		Ермолич Елена Владимировна	04.11.75	штурман
14.	7. TLC PRADO 90 бортовой № 1	Куликов Игорь Николаевич	25.06.61	водитель
15.		Куликова Валентина Александровна	12.11.61	штурман
16.	8. ISUZU-MU бортовой № 11	Гриднев Сергей Георгиевич	23.02.57	водитель
17.		Подкопаева Ольга Александровна	23.09.69	штурман
18.	9. TLC PRADO 90 бортовой № 72	Шиф Александр Владиславович	30.05.79	водитель
19.		Веселов Валентин Аркадьевич	29.07.86	штурман
20.	10. SUZUKI-ESCUDO бортовой № 20	Петраков Дмитрий Александрович	17.12.87	водитель
21.		Красильников Евгений Валерьевич	13.06.78	штурман
22.	11. TLC PRADO 90 бортовой № 47	Швецов Михаил Юрьевич	29.10.75	водитель
23.		Чайкин Михаил Викторович	08.10.73	штурман
24.	12. УАЗ – ПАТРИОТ бортовой № 55	Колесников Сергей Николаевич	24.02.61	водитель
25.		Колесникова Татьяна Анатольевна	04.09.59	штурман
26.	13. TLC 80 бортовой № 105	Табакаев Валерий Валерьевич	26.07.85	водитель
27.		Козлов Андрей Сергеевич	11.05.78	штурман
28.	14. MMC – DELICA бортовой № 103	Воронков Андрей Викторович	9.02.76	водитель
29.		Воронкова Ирина Юрьевна	12.06.85	штурман

Общие сведения о районе похода

Категорийный этап похода проходил на территории Горного Алтая вблизи с границей с Республикой Тыва и Монголией (район перевала Бугузун).

Заброска и выброска с категорийного этапа проходила по трассе М52 (Чуйский тракт), пролегающей по территории Новосибирской области, Алтайскому краю и Республике Алтай.

Климат

На формирование климата Горного Алтая огромное влияние оказывает его географическое положение и сложный рельеф - колебание высот от 350 до 4500 м. Климатообразующими факторами являются: континентальный арктический воздух свободно достигающий внутренней территории в течении всего года, теплые и влажные западные воздушные массы, приходящие с Атлантического океана, теплые юго-западные и южные ветры и формируемые рельефом горной страны местные циклоны и фенообразные воздушные течения. Как правило определяющим фактором в формировании погодных условий является движение западных воздушных масс. Существенное влияние на климат Горного Алтая оказывает рельеф, который образует вертикальную климатическую зональность - зону низкогорного климата (до 500-600 м) зону среднегорного климата (от 500 до 1500 м и более), зону высокогорного климата (свыше 2000-2500м).

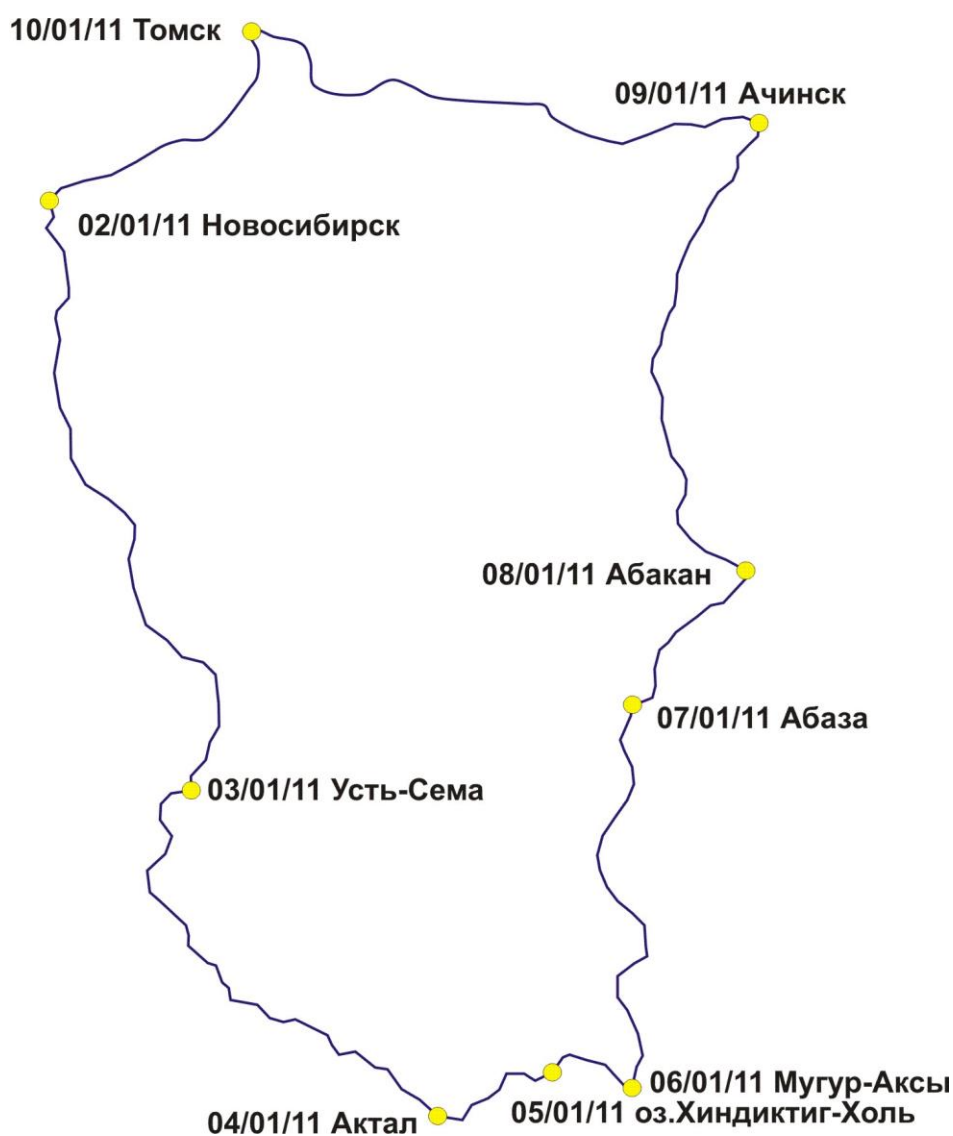
Зимой на территории Республики Алтай господствуют континентальные арктические массы, которые приносят холодный воздух с низкой температурой, северо-западные и западные воздушные массы низкого давления являются источником обильных снегопадов, юго-западные и западные ветры приносят малооблачную и сухую погоду. Средние годовые температуры воздуха в Горном Алтае колеблются в пределах от +4°, на северных и западных окраинах, до -7° в высокогорной зоне. В низкогорье, среднегорье и долинах рек зима продолжается 3-5 месяцев. Особенно суровые зимы бывают в межгорных котловинах, где происходит застой холодного воздуха. Так, *средняя температура января в Чуйской степи составляет -31,7°, тогда как в районе южной оконечности Телецкого озера только -8,1°*. В условиях высокого атмосферного давления в межгорных котловинах имеет место температурная инверсия. На высоте около 450 м, где застаивается холодный воздух, средняя температура февраля - 22,3°, а на высоте около 1000 м -12,5°. Это вызвано тем, что холодный, более тяжелый воздух скатывается вниз по склонам и заполняет нижнюю часть долины, образуя "озеро холода".

Также характерна для климата Республики Алтай большая разница абсолютных температур в различных районах. Например, средняя температура января в Чемале -12,6°, на юге Телецкого озера -8,1°, а абсолютный минимум температуры в Кызыл-Озеке -44°, *в Кош-Агаче -55°. В юго-восточных районах*

(Кош-Агачский) зима малоснежна, что способствует развитию вечной мерзлоты. Переход от зимы к лету совершается очень быстро.

Снежный покров устанавливается в конце октября-ноября. Распределение снежного покрова обуславливается рельефом, силой ветра и его направлением. **Наибольшая высота снежного покрова наблюдается на северо-востоке (до 1 м), наименьшая в Чуйской степи (8 см - Кош-Агач). Годовое изменение относительной влажности воздуха противоположно ходу температуры.** Самая низкая относительная влажность (35-40%) наблюдается в апреле-мае, а **самая высокая (до 70-80%) в декабре-январе.**

В целом можно сказать, что **наиболее суровые природно-климатические условия** имеют юго-восточные районы Алтая (**Улаганский и Кош-Агачский районы**), климат северной и северо-восточной части Алтая (Чойский, Майминский, Турачакский районы) более мягок.



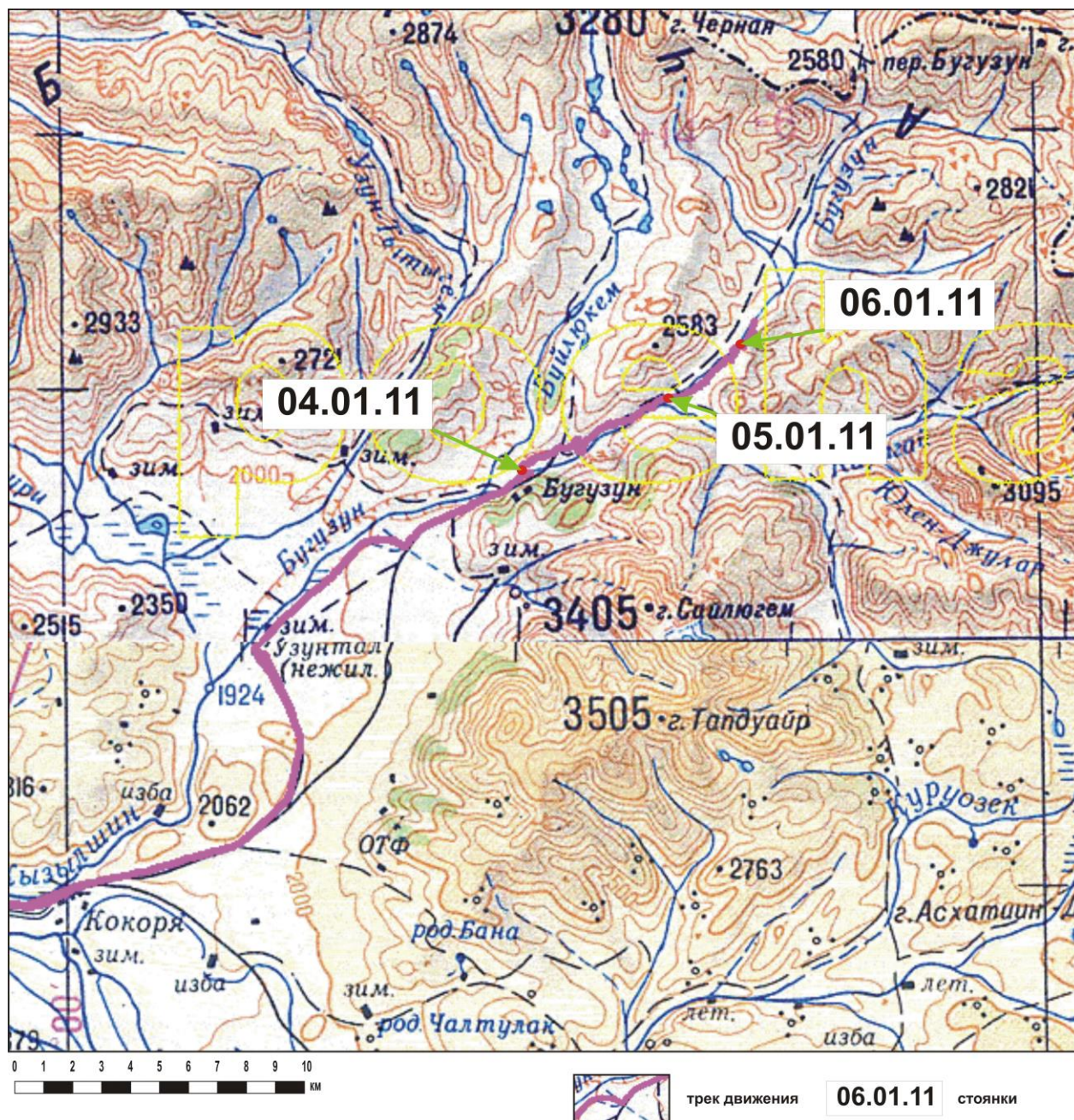
Планировавшаяся схема и график движения

График движения

Запланированный график движения по маршруту удалось соблюсти на этапе заброски и в начале движения по категорийному участку.

Населенные пункты	Расстояние (км)	Дата
Новосибирски – Усть-Сема	499	02.01.2011
Усть-Сема – Онгудай	139	03.01.2011
Онгудай – Акташ	155	03.01.2011
Акташ – Кош-Агач	101	03.01.2011
Кош-Агач – Актал	18	04.01.2011
Актал – Кокоря	9	04.01.2011
Кокоря – Узунтал	16	04.01.2011

График и схема движения по категорийному участку показаны на следующем рисунке.



Техническое описание прохождения маршрута

02.01.11

Старт экспедиции состоялся в 10:30 традиционно от площадки между цирком и Вознесенским собором. Задержка в полчаса была вызвана совпадением намеченного старта с массовой отправкой школьников на новогодний отдых. Не смотря на задержку, колонна участников с поднятыми флагами прошла по Красному проспекту на Большевичку и далее на Бердское шоссе. Замыкающим на все протяжении маршрута назначен 40ой экипаж.

В 11:10 колонна совершила остановку на въезде в г.Бердск для перестроения и приведения флагов в походное положение. Итак, трофи начато. Следующая запланированная остановка – на заправке между Бийском и Барнаулом.

Сразу за Бердском было прервано радиомолчание, и в эфир понеслись шутки и прибаутки. Настроение у всех участников приподнятое, все убежали от ежедневных бытовых забот, впереди ждёт неизвестный зимний Бугузун.

За Черепановским постом договорились встретиться с одноклубником Виталием Силаевым. К сожалению, из-за неточности в договоренности о месте остановки колонны, не всем участникам удалось отведать нажаренных Виталием блинов. В итоге принято решение колонне продолжать движение, а общаться с Виталием остались 1ый, 10ый и 40ой экипажи. Виталий, извини, что не остались всей колонной, дисциплина есть дисциплина, особенно в первый день экспедиции.

Как и планировали в 14:30 остановились на заправке «Роснефть» за Полковниково, заправились, залили антигель, слили лишние жидкости в теплом WC, глотнули чаю и покатались дальше. 1-й ушел вперёд искать места для эффектной съёмки проходящей колонны.

В 16:30 49ый и 72ой отделились от колонны и заехали в Горно-Алтайск для регистрации экспедиции в МЧС. Колонна сделала короткую остановку в Сростках около церкви.

В 19:00 экспедиция встала на ночевку близ Усть-Семы, поужинали, раскинули спальники, посидели у костра и легли спать. Подъем назначен на 7:00, старт на 8:00.

Первый день прошел на удивление гладко без штрафов, поломок и прочей кутерьмы. Правда, по состоянию здоровья, от общего места ночлега откололся 105ый.

03.01.11

Как и было запланировано, с места ночевки тронулись в 8:00. Утро немного удивило окружающим пейзажем. В Усть-Сему вчера мы прибыли в темноте и не заметили, что уже находимся в горах. Под несмолкающее радио Юмор-ФМ двинулись на Онгудай.

В 10:00 заехали на Усть-Семинский перевал и красиво встали в шеренгу на фоне стелы. Куликов Игорь затеял торговлю форменными метельскими куртками с одного из пустовавших прилавков. Поскольку окромя нас на перевале никого не было – торговля не задалась.

В результате подъема наметились излишки масла в агрегатах 72го и 20го. Устранив масляную капель, фотографируемся у стелы и снова в путь. Уже сейчас можно сказать, чьи фотографии по окончании экспедиции мы будем ждать с особым нетерпением – это Ольги Подкопаевой и Ирины Воронковой (Самара).

В 11:45 подходим к Чикет-Аману. Преодолевать его решено по старой дороге. Неторопясь, смакуя каждый сугроб, по прижимчикам двинулись на перевал. По пути то и дело встречаются нависающие над дорогой деревья, собирающие дань с путников. Мы отделались парой флажтоков и антенной 27МГц 56го экипажа. На перевале сделали краткую остановку и двинули вниз.

Незадолго до старта экспедиции Олег Булгаков предложил заехать в Инегень и отдать директору местной школы фотографии, сделанные в 2006 году. В довесок к фотографиям был кинут клич собрать немного подарков для алтайских ребятишек. В итоге было собрано более 20 кг карандашей, фломастеров и прочей канцелярии (отдельное спасибо Колесниковым, Эдику «Слепому», Жужукову Владу и другим) и сладкие подарки от томской кондитерской фабрики «Красная звезда». И вот в 13:00 мы переправляемся по подвесному мосту и держим путь в Инегень. Дорога очень живописна и сурова одновременно. Особенно адреналинит кровь один не очень уютный прижим, не хочется думать, что мы будем делать, если попадется «встречка». В поселке довольно быстро находим директора школы и передаем гуманитарный груз. Оказывается, в школе учатся 15 детей, а работает 2 человека. Учат в школе до 4го класса. В третьем часу поворачиваем обратно к Чуйскому тракту. На этот момент почти все экипажи освоили приготовление и употребление пищи на ходу. Выходим на трассу и двигаем в Акташ.

В 18:00 заправляем баки под завязку в Акташе, и продолжаем движение дальше, в Кош-Агач. После Акташа предпринимаем попытку набрать воды в каком-то попутном «модном» источнике. Из-за низкого уровня воды пополнить запасы удастся не всем.

В 20:30 подъехали к Кош-Агачу и встали на ночлег в бескрайней степи.

Вечером был мороз где-то минус 41-43⁰С, поэтому общий стол решили не делать, костер не запалили, все нашли себе хорошие места для ночевки.

04.01.11

Лично для меня это утро началось несколько раньше, чем планировалось. В 5 утра начались звонки от заботливого МЧС. Всего их было три: один из Горно-Алтайска и два из Кызыла. Хорошо, конечно, что мы

зарегистрировали экспедицию в МЧС, но в тот момент я так не думал. Уже после спасателей позвонил Андрей Третьяков и сообщил, что проходит Акташ и скоро нагонит нас, чтобы пожелать доброго пути.

В 7 утра общий подъём и вялое выдвигание в сторону последней перед спецучастком заправки в Кош-Агаче.

В 8 утра колонна собралась на въезде в Кош-Агач. Коллективное фото возле специально установленных арок, которые наверняка что-то символизируют. Кстати, обнаружилось, что стратегический запас соляры (Транссервис, Новосибирск), перевозимый на крыше 49-го, замерз и превратился в некое подобие киселя.

На заправке встречаем обратную сторону медали нашей популярности в виде водителя а/м Лексус RX300 из Бийска. Он где-то узнал о нашем трофи и жаждет присоединиться. Пришлось ему отказать. Кстати, как позже выяснилось он успел сообщить о нас в погрануправление и поднять там всех на уши.

На заправке к колонне присоединился Андрей Третьяков, желавший проводить нас до Кокоря.

В сопровождении 101го едем отмечаться у пограничников и забирать разрешение на въезд и пребывание экспедиции в погранзоне. Правда выяснилось, что пограничники не получили наш пропуск из Акташа, в результате оформление затянулось. Кстати, приготовленные для них заранее подарки пограничники не взяли, высказали сомнение в нашей затее и вообще в здравости наших умов.

В 11:00 закончили утрясать дела с пограничниками, за это время у погрануправления собрались уже все участники экспедиции, выстроились походной колонной согласно утвержденному ранее списку и выдвинулись в Кокоря.

В 11:30 в Кокоря прощаемся с двумя экипажами на «пузотёрках»: 101ый - Жиулло Дмитрий и Жирнова Галина и 43ий Третьяков Андрей и Шавкун Светлана. Ребята, реально жаль, что вам не удалось выйти на спецучасток! Ну, с кем не бывает, фотаемся на память и отправляемся к перевалу Бугузун.

Ура! Вот, наконец, и кончился асфальт! Кругом снежное поле. Колонна резво бежит по оставленному кем-то следу. Снега не много, но под его покровом таятся коварные колеи. Пару раз успеваем размотать стропы.

В 12:30 встречаем первую засаду – заметенное русло реки. Летом дорога не задержала бы нас и на 5 минут, а зимой все совсем по другому. 54ый, не ожидая подвоха, по борта уходит в снег. Вытаскиваем его на берег, одеваем цепи. 1ый демонстрирует правильную тактику прохождения «засады» - по следам осторожного штурмана. Делаем выводы и отправляемся дальше. Колонна немного разрывается и движется медленнее.

В 13:00 выходим к р. Бугузун и начинаем искать место для перехода на другой берег, где по наблюдениям снега вроде бы меньше. В голове колонны

10ый со штурманами ищет путь. Несмотря на сделанные ранее замечания – у двух экипажей сдают нервы и они начинают свой собственный поиск. В итоге два застрявших автомобиля и потерянное время.

Через какое-то время нащупали верный путь. Половина колонны ушла на противоположный берег и поднялась на первый подъём. Остальные стали на льду в ожидании своей очереди. На подъём пошел 54ый, в самом начале подъема его машина дернулась и встала. Первый осмотр показал обрыв крестовины заднего кардана. Не беда, у 55го нашлась запасная, поменяем. Штурману 54го, Надежде, не жалко для мужа ничего и на снег в качестве подстилки летит норковая шуба. ☺ Хотя острые на язык метельщики сразу пророчат Денису перспективу покупки новой шубы.

Откручиваем кардан и цепляем лебедку – не идет, якорим машину, за которую лебедемся на вершине – видим, что колеса 54го идут юзом. Решаем скатить 54го обратно на лед для более внимательной диагностики. Головную группу тем временем отправляем дальше в бой. Диагностика оказалась неутешительной – порваны главные пары обоих мостов, а обрыв крестовины – это уже следствие. Возвращаем голову колонны и погружаемся в тяжкие раздумья. Вариантов не много. Делать из Паравозика «телегу», тащить до трассы, а там либо лечить, либо в таком виде буксировать до дома. В общем грустно. И тут с оригинальной идеей, подкупающей, так сказать своей новизной, выступает Саша Шиф. Идея проста - починить машину и ехать дальше. Те, кому уже приходилось половинить мосты в полевых условиях, высказывают большие сомнения по поводу успешности сего предприятия. С другой стороны мы особо ничего не теряем от ночного ремонта, так что АЛГА!

1-й, 56ой и 72ой погнали в Кош-Агач за запчастями, остальные встали лагерем, кто-то поехал за дровами к ближайшему склону, заросшему ёлками. Вокруг 54-го натянули юбку, соорудили подобие палатки, запалили тепловую пушку, поели и стали предаваться вынужденному отдыху в ожидании запчастей.

В 19:00 в эфир пробился 72ой и сообщил, что часть запчастей куплено – кладите пациента на операционный стол. С недюжинным напором энтузиасты стали раскручивать Паравозика. К 20:00 вернулись экипажи, ездившие за запчастями, и начался полноценный экшен вокруг 54-го, сняли колёса, выкатили мосты, располовинили. Прикинули список недостающих запчастей и снова послали гонцов в Кош-Агач, которые вернулись уже в третьем часу ночи. В общем ремонтная бригада работала до 5-ти утра на 50-градусном морозе и ощутимом ветру. В итоге машину поставили на мосты. Еще остались мелкие доделки, но сил уже не было. Сон черной ладонью закрыл глаза не в меру разгулявшихся работников полевого СТО.

В 7:15 подъём. Для завершения ремонта 54-го остаются 55ый, 10ый, 72ой и 49ый. Остальные продолжают движение к перевалу под руководством 1го, даже те, кто за полночь ездил в Кош-Агач за запчастями. В 9:00 колонна, предварительно прогрев трансмиссию на льду реки, двинулась на Бугузун.

Завершить ремонт и прибраться в лагере удастся только к 12:00. Попутно всплывает проблема с невозвращением педали тормоза на 54ом. Эта проблема еще поссоривает нас кровь в будущем, но сейчас удастся ее преодолеть. Вот он момент истины, паровозик аки пароход со стапеля сходит с джеков на лед Бугузун! О, чудо! Не хрустит! Едет! Хотя почему чудо, ведь это результат упорного труда очень упертого коллектива. Опрокидываем по стакану кофе и бросаемся нагонять ушедших вперед.

Погоня оказалась недолгой, через пятнадцать минут с высокого правого берега реки мы видим наш авангард, стоящий на широкой террасе левого берега. Спуск на реку для воссоединения колонны имел такой наклон, что невольно подумалось: если придется возвращаться – надо будет искать объезд.

С этой точки до перевала остаётся ещё порядка 18 км. Почти все штурмана разбрелись в поисках места для продолжения движения. Дальше по реке в этом месте не пройти, слишком глубокий снег, правда метрах в трехстах снег на реке выдут и это внушает надежду. По берегу движение преграждает крутой лоб, который можно обойти по узкому перешейку, а за ним придется выкапывать спуск для машин. В итоге решаем идти берегом. Первыми идут тяжелые крузак 10ый, 56ой, 105ый. 10го и 105го обводим вокруг лба и буквально роняем с обрыва в реку. Уронить то уронили, но спуск крутоват для большинства оставшихся машин. Прощупываем дорогу и дальше по берегу находим вполне комфортный проход и спуск на реку. Никогда не забуду, как Денис весело бежал перед 56ым, показывая дорогу.

А дальше так и пошло. Дальняя разведка, выбор направления движения, и упорная работа штурманов, старающихся сберечь и свои силы, и ресурс машин, выбирая ровную дорогу, скрытую под предательски ровным на вид снежным покрывалом. И так по бесконечному кругу.

Это был очень тяжелый и долгий день. Лопаты уже не разбирали, а просто грузили в головные машины, чтобы не таскать далеко. К обычным снежным засадам добавилось новое развлечение – полыньи. Несмотря на сильный мороз, быстрая горная река во многих местах сильно подъела толщину льда, который перестал выдерживать машины. При преодолении таких мест дисциплина оказалась важна как никогда. Один малейший лишний маневр любителей ехать не в след колонне приводил к задержке на четверть часа, а иногда и более.

После наступления темноты бились вперед еще два часа. Можно было еще продолжать движение, но становилось очевидно, что не видя дорогу хотя бы на 500 метров вперед, мы двигались неэффективно, сильно перегружая и

штурманов, и технику. В 19:00 было принято решение ставить лагерь. От места прошлого лагеря мы отошли порядка 5 км.

Основные выводы этого дня:

1. Несмотря на большое количество штурманов, участвующих в разведке дороги, лишь единицы способны наметить оптимальный путь движения.

2. Постоянное растягивание колонны приводит к тому, что снег копают одни и те же люди. Штурмана из дальних машин зачастую просто не успевают дойти до головы колонны.

В 20:00 провели собрание всех членов экспедиции. Наметили две пары дальней разведки, чтобы дать им возможность менять друг друга. Определили состав машин, которые пойдут в голове, пробивать целину. Ставку сделали на более легких прадигов, которые проще выдергивать обратно на накатанную дорогу. Старт назначили на 7 утра. Небывалая для ОРМ рань.

После собрания Денис всех позвал на фуршет в честь выздоровления Паровозика. Как сейчас помню, меня это очень удивило... зачем только теперь проводить фуршет, ведь Паровозик починили тыщу лет назад! А между тем с момента выезда с нашего полевого СТО прошло чуть более восьми часов. В течение этого дня меня не покидало ощущение, что наша команда подобна сжимающемуся кулаку. Особенно это стало заметно с наступлением темноты. Все начинали понимать друг друга с полуслова, всё быстрее и беспрекословнее бросались на помощь. Команда становилась КОМАНДОЙ! Завтра покажет нам, какая судьба ждет наше трофи!

6.01.11

Как и планировали в 7:00 колонна была готова к движению. Короткая разведка маршрута и принимаем решение перевести колонну на соседнюю "косу", судя по всему, она дальше уходит вдоль реки. Вперед выходит 10ый и довольно легко пробивает проезд к косе по замеченной ложбине. Дальше по этой косе довольно оперативно продвигаемся метров на 500 вперед. В это время в лагере временно не могут продолжать движение два экипажа. 20ый переморозил выхлопную и выхлоп идет где-то в районе двигателя, и, как выяснится позже, разбортовалась одна из покрышек. У 11го экипажа двигатель не набирает обороты. Виной тому либо «умирающий» бензонасос, либо лед в баке. Выдаем 11му пушку для обогрева и поллитру спирта – залить в бак, когда лед оттаяет, чтобы связать и вывести воду.

В это время движение колонны зашло в тупик. Река прижала нас к крутому склону. Пройти вперед не удастся, а для перехода на лед реки в этом месте у русла слишком крутой берег. И снова разведка, и снова тридцать три варианта движения. Но сегодня уже проще, уже понятно кто и как "видит" дорогу. В итоге возвращаемся на 50 метров назад и, наконец, применяем

тактику, которая позволит нам медленно, но верно двигаться вперед. В голову колонны выходит 1ый. Штурмана намечают порядка 50-100 метров пути движения. По возможности вдоль намеченного пути снимается верхний наст. Правда местами наст двойной и эта процедура помогает не слишком эффективно. Потом 1ый берет разгон и летит вперед. Не зря я на финише назвал его "летающим танком". Относительно легкий прадик на больших, широких колесах, казалось, нарушал законы физики, глissiруя по снегу. В результате 1ый либо достигал "мелкого снега" и был готов "тропить" дальше, либо вставал и его вытаскивали обратно, после чего все повторялось. Натоптанная 1ым колея была вполне проходимой для крузаков, а после прохождения 3-4 тяжелых машин по дороге можно было катиться боком. Иногда приходилось дополнительно копать под тяжеловесов, а иногда и лебедить, и тянуть. Но все равно эта тактика была лучше, чем пускать вперед 80ку, поскольку тогда приходилось копать сразу до земли.

Примерно в 10:00 хвост колонны решил свои технические трудности, и колонна собралась вместе. В это время мы перешли на правый берег реки. Тогда мы еще не знали, что это место станет лагерем, а потом и точкой возвращения экспедиции...

При очередной работе с динамической стропой у 56го что-то хрустнуло. Почти следом за ним захрустел 47ой. Пробивная группа уходит вперед (1ый, 10ый, 72ой и следом за ними 40ой и 55ый), с ними идут штурмана почти всех экипажей. Остальные машины остаются с 56ым и 47ым и начинают диагностику поломок. Итог не утешителен, у обеих машин порваны главные пары. У 56го перед, у 47го зад. В этот раз ремонт безнадежен, поскольку за запчастями пришлось бы ехать значительно дальше, чем до Кош-Агача. Экипажи просто начинают "ремонт", который позволит им двигаться без проблем на моноприводах. 49ый пытается вывести вдогонку за головой 11го, 103го и 105го, но после неудачного преодоления брода примерно на два часа выбывает из строя.

В это время к группе прорыва вернулся из дальней разведки штурман 72-го Валентин Веселов и принёс неутешительные вести. По его словам, продвинуться к перевалу можно было ещё примерно на 1800 м, дальше везде снега было столько, что лопата тонула полностью, а лёд на речке вызывал большие опасения. Тем не менее, группа прорыва пробилась ещё метров на 800 вдоль прижима, к тому времени в ней осталось три машины (1-й, 10-й и 72-й) и три штурмана. Очередная разведка утешительных вестей не принесла, оставалась надежда завтра попробовать переправиться на другой берег, вернувшись назад, и искать дорогу уже там, хотя ближе всех продвинувшийся к перевалу Валентин был настроен весьма скептически.

Стемнело, группа прорыва отправилась обратно к стоянке за ручей, по дороге пару раз пришлось покопаться, но, в общем-то, до основной колонны добрались легко.

В 17:25 колонна собралась вместе.

Из дневника штурмана 49го, Алексея Карташова:

"Битва с засыпанной снегом целиной была просто ужас! И это было круто на самом деле, именно таким оффроуд и представлялся, а не вялой ездой по засыпанным снегом дорогам. Простое перемещение пешком по колена в снегу вызывало уже через 100 м ощущение того, что ты промок насквозь, чего уж говорить об упражнениях с лопатой. В машины садились не греться, а обсохнуть. Не смотря на 35-градусный, мороз присутствовало стойкое ощущение жары. Если прошлым днём мы выкапывали машины, и на ум приходили мысли о бессмысленности таскания за собой таких тяжёлых "саней", то сегодня мы просто рыли дорогу, стремясь, чтобы вектор наших усилий был направлен на перевал".

Вечером я выслушал мнения и настроение всех участников экспедиции, переписал остатки топлива у экипажей в пересчете на дни движения в прежнем темпе. Еще около часа мы с Денисом Шиляевым думали над решением, хотя вывод уже был очевиден. Еще можно было разбить колонну на возвращающихся и идущих вперед, но в таком раскладе успех движения обоих колонн становился призрачным. Несмотря на очевидность, решение было очень трудным. Маршрут не пройден. Мы возвращаемся.

Настоящими героями того дня были штурмана, из которых больше всех отличились - Надежда Шиляева (штурман 54го), Елена Ермолич (штурман 56го), Алексей Карташов (штурман 49го), Валентин Веселов (штурман 72го), Юлия Булгакова (штурман 10го). Хотя в этот день не было ни одного празднично шатавшегося штурмана или пилота, копали все, просто каждый на своём участке.

От точки разворота головной колонны до вершины перевала оставалось менее 9 километров.

7.01.11

В 7:30 колонна выдвинулась в обратном направлении в сторону первой стоянки на льду р. Бугузун, где поломался 54-й. Построение колонны поменяли, теперь ее возглавляет 20ый и 11ый. На обратном пути шли по своим же следам, приятно удивил результат проделанной копки. Основной сложностью на пути назад стали полыньи и крутые подъемы. Всех поразила Делика самарского (103-го) экипажа, которая первой самостоятельно забиралась на все подъёмы, а затем лебедой вытаскивала передовые машины. Пару-тройку раз проваливались под лёд, вытаскивались, сушили тормоза и снова проваливались. Лопаты расчехляли редко. За пять часов прошли путь, который прорубали два дня, из них примерно

половину времени потратили на три подъема. По дороге немного передохнули и пофотались.

72ой на обратном пути пополнил собой число "моноприводов", сломав главную пару переднего моста в результате замерзания трансмиссии после купания. 54-й на последнем подъеме подпрыгнул и еще разок порвал передний мост. Итого счет стал 6 мостов.

К 14:00 прибыли на первую стоянку, где ломался Паровозик (54-й). 105-й экипаж отпросился на побывку к родственникам, пообещав присоединиться к колонне по дороге, но больше с ним до конца трофи уже никто не виделся. Наверное, он автономно махнул прямо в Томск.

Несмотря на разворот колонны - Рождество никто не отменял, тем более что так или иначе, а завтра мы выходим со спецучастка. Развели большой костер, сварили почти весь оставшийся запас пельменей. В результате вечер удался, были и пляски с бубнами, и танцы, и прыжки через костёр, и много других безобидных шалостей.

8.01.11

Утром колонна после томных сборов выдвинулась в Кош-Агач. К 12:00 прибыли в Кокоря. Здесь немного подзадержались для отключения блокировки на 56ом и покатали дальше. В Кош-Агаче заправили полные баки, и последовала долгая живописная дорога до места первой ночёвки на Усть-Семе.

Как только появилась сотовая связь - успокоили службы МЧС. Леха Макаренко, спасибо тебе за стойкое общение со спасателями.

Дорога обратно органично дополнила дорогу туда, по светлу прошли как раз ту часть, что до этого шли в темноте. Несколько раз останавливались в дороге для краткосрочных ремонтов 54го и 20го. В итоге 54ый скупил полмагазина запчастей в Акташе, быстро проинсталлировал их в Паровозик и покатыл дальше. 20ый выкинул из-под капота дополнительную помпу (не приживаются газелевские запчасти на японских машинах) и худо-бедно на умирающем бензонасосе пылил впереди колонны, задавая скоростной режим. Самарский экипаж (103-й) развлекал всех по рации информацией о славном Самара-городке. В районе перевала Чикет-Аман местные пацаны пытались зачем-то отбить у нас 20го, но видимо когда сообразили что реально происходит - быстро исчезли.

В 23:00 встали на ночёвку близ Усть-Семы, костров не жгли, плясок не было, все устали.

9.01.11

В 8:00 выдвинулись в направлении дома. 20ый ушёл вперёд за час до старта, чтобы не задерживать колонну. В дороге отработали учебную тревогу по тушению пожара на борту 1го. Победил штурман 72го, Валентин Веселов.

Несмотря на то, что к очагу возгорания он прибыл не первым - он быстрее всех разобрался с огнетушителем и погасил огонь. Думается, многие взяли на заметку подход Сергея Гриднева: дабы не париться с огнетушителем, беги тушить с лопатой.

По дороге было много разговоров о строительстве джипов и прочей околоджиперской тематике, щедро сдобренной рекламой от ДжипТойс. Был заезд в Сростки с целью отведать местных пирожков и подняться к памятнику Шукшину для коллективной фотосессии. Останавливались в Тальменке отведать тамошнего шашлыка. В общем, медленно, но верно катили на финиш.

В 18:30 прибыли в Новосибирск, подошли к Цирку организованной колонной.

Встреча была очень теплой, собралось много одноклубников, друзей, родственников. Сестра Дениса привезла огромный торт в мамином исполнении.

Вот трофи и окончено. Закончить рассказ я хочу цитатой из дневника Алексея Карташова, не внося в нее никаких исправлений, что называется ни убавить,

ни

прибавить.

"Трофи-экспедиция "Метель-2011. Перевалы Алтая" закончилась. Маршрут остался не пройден, что кого-то печалит, а кого-то нет. Родные и близкие рассказывают, как они провели эти праздники, знакомые жалуются на 30-градусный мороз, который многих заставил сидеть дома, не высовывая носа. Кто-то бодрился по магазинам и увеселительным заведениям, кто-то срал в форуме и на тёплом унитазе. Но всем им интересно, все задают тебе один и тот же вопрос, как оно было там? А ты отделяешься ничего не значащими фразами, типа, да нормально, жить можно, копали, ломались, чинились... Вроде и впечатлений целый воз, и куча эмоций, а рассказать пока не получается.

В реальности твоя машина уже разгружена, отогрета и помыта, на два раза любовно постиран прожженный "метельский" пуховик, лопнувшая на морозе кожа на пальцах уже практически зажила, диплом участника висит на стенке, а в двери кабинета настойчиво стучится работа. А ты всё ещё ТАМ, мокрый как мышь от пота, но полный энтузиазма, с лопатой в руке и по колена в снегу смотришь, как в десяти километрах от тебя исчезает в темноте перевал Бугузун". Лёха 49-й.

31 января 2011 года

Смирнов Максим

Выводы и рекомендации

1. Непрохождение маршрута связано с недостатком топлива и отведенного времени. В будущем такой формат экспедиции необходимо выполнять без жесткого ограничения времени на прохождение.
2. Все поломки главных пар связаны с использованием цепей при буксировании автомобилей из «засад». В будущем любое освобождение автомобилей из снежного плена рекомендуем проводить только с использованием лебедок.
3. Движение по снежной целине затрудняет концентрацию личного состава в голове колонны для разведки и работы лопатами. Необходимо внимательно следить за сменой работающего состава участников экспедиции.
4. Успешно опробовано оборудование для проведения зимнего ремонта и отогрева автомобилей – дизельная тепловая пушка и юбка из двойной стеклоткани.
5. Выбрана и практически опробована тактика движения по снежной целине с тяжелым настом, описанная в предыдущем разделе.
6. Высота снежного покрова в районе категорийного участка в последние годы сильно выросла. Еще пять лет назад прохождение такого маршрута в запланированные сроки было реально. По словам местных жителей на смену «черным» зимам пришли «белые».
7. Для работы дальней разведки надо брать не менее четырех комплектов носимых радиостанций.

Фотоотчет



www.kotenki.net © Irina Voronkova

Построение перед стартом



www.kotenki.net © Irina Voronkova

Первый вечер у костра



www.kotenki.net © Irina Voronkova

Передышка перед Семинским перевалом



www.kotenki.net © Irina Voronkova

На вершине Семинского



www.kotenki.net © Irina Voronkova

Дорога на старый Чикет-Аман



www.kotenki.net © Irina Voronkova

На старом Чикет-Амане



www.kotenki.net © Irina Voronkova

На вершине Чикет-Амана



www.kotenki.net © Irina Voronkova

Дорога на Инегень



www.kotenki.net © Irina Voronkova

Прижимы по дороге на Инегень



www.kotenki.net © Irina Voronkova

Директор школы



Колонна в Инегени



Дорога от Инегени до трассы



Заправка в Акташе



Утро под Кош-Агачем



www.kotenki.net © Irina Voronkova

На въезде в Кош-Агач



www.kotenki.net © Irina Voronkova

Кладбище под Кокоря



www.kotenki.net © Irina Voronkova

Въезд в Кокоря



www.kotenki.net © Irina Voronkova

Прощание с «пузотерами»



www.kotenki.net © Irina Voronkova

Начало спецучастка



www.kotenki.net © Irina Voronkova

Первая примерка цепей



www.kotenki.net © Irina Voronkova

Место поломки обоих мостов 54го



www.kotenki.net © Irina Voronkova

Ночной ремонт



На улице -53, в импровизированной мастерской – выше нуля



Склоны реки Бугузун



www.kotenki.net © Irina Voronkova

Разведка местности



www.kotenki.net © Irina Voronkova

Замысловат путь в снегах



www.kotenki.net © Irina Voronkova

Полыньи...



www.kotenki.net © Irina Voronkova

Вид спереди



www.kotenki.net © Irina Voronkova

**Тактика движения
Снимаем наст**



www.kotenki.net © Irina Voronkova

Запускаем Prado



www.kotenki.net © Irina Voronkova

Тащим Прадо обратно



www.kotenki.net © Irina Voronkova

Дорога готова



www.kotenki.net © Irina Voronkova

Александр Буров (остальные выглядели примерно также)



www.kotenki.net © Irina Voronkova

Возвращение головной колонны к лагерю 06.01.11



www.kotenki.net © Irina Voronkova

Точка возврата экспедиции



www.kotenki.net © Irina Voronkova

Полыньи на обратном пути



Водно-лёдные процедуры



Подъемы на склоны



www.kotenki.net © Irina Voronkova

Прощальное построение



www.kotenki.net © Irina Voronkova

Финиш