

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER
ОТЧЕТ

Об автомобильном спортивном походе пятой категории сложности

«Сибирский марафон 2006».
«ТЮНГУРСКИЙ ПРОРЫВ»

По Горному Алтаю включая тропу Тюнгур-Иня
с 24 июля по 7 августа 2006г.

Маршрутная книжка № 0-61-06

Руководитель группы: Куликова Валентина Александровна

Маршрутно-квалификационная комиссия рассмотрела отчет и считает, что путешествие может быть зачтено всем участникам и руководителю

Маршрут имеет пятую категорию сложности

Отчет использовать в:

г. Новосибирск

Автомобильный спортивный поход

«Сибирский марафон 2006».

«ТЮНГУРСКИЙ ПРОРЫВ»

Содержание:

1. Справочные сведения о походе
2. Состав группы
3. Краткие сведения о маршруте
4. Списки снаряжения и оборудования
5. Легенда Маршрута
6. Описание маршрута – дневник путешествия
7. Сведения о прохождении маршрута участниками
8. Выводы и рекомендации
9. Приложения:
 - График движения
 - Маршрутный лист
 - Видеофильм
 - Фото отчет
 - художественное описание путешествия (статья)

1. Справочные сведения о походе.

1. Вид туризма - автомобильный
2. Район проведения – Горный Алтай
3. Категория сложности - V (пятая)
4. Число участников - 20 человек
5. Средства передвижения – автомобили 4x4
6. Сроки проведения - с 24 июля по 7 августа 2006 года
7. Продолжительность - 16 дней, из них: 14 ходовых дней. 2 дневки.
Общее количество полевых ночевок 15
8. Протяженность маршрута - 3500 км
9. Нитка маршрута: г. Новосибирск – Майма – Туэкта - Усть-Кан – Усть-Кокса – Тюнгур – Иня – Акташ – Усть-Улаган – пер.Катуярык- Усть-Улаган-Акташ-Майма-Новосибирск.

2. Состав группы.

№	Марка	Модель	Экипаж	Город
1	Нива		Куликов Игорь Николаевич	Новосибирск
2			Куликова Валентина Александровна	Новосибирск
3	Нива		Келус Евгений	Томск
4			Шашенко Алексей	Томск
5			Левашов Евгений	Томск
6	Suzuki	Escudo	Булгаков Олег Валерьевич	Новосибирск
7			Булгакова Юлия Валериевна	Новосибирск
8			Гусев Александр Владимирович	Камень-на- Оби
9	Toyota	HiLux	Коломейцев Алексей Вадимович	Новосибирск
10			Петраков Дмитрий Александрович	Новосибирск
11	Nissan	Datsun	Кароед Виталий Николаевич	Новосибирск
12	Toyota	Land Cruiser 80	Панков Игорь Николаевич	Новосибирск
13			Сиваракша Вадим Германович	Новосибирск
14	Nissan	Safari	Кузмин Владислав Валерьевич	Новосибирск
15			Федюнин Алексей Иванович	Новосибирск
16			Мирошников Павел Николаевич	Новосибирск
17	Nissan	Safari	Михайлов Андрей Вячеславович	Новосибирск
18			Сан-Хоо Алена Алексеевна	Новосибирск
19	УАЗ	«Санитарка»	Бортной Михаил Анатольевич	Новосибирск
20			Бортная Любовь Александровна	Новосибирск

3. Краткие сведения о маршруте.

В июле-августе 2006г. группа автотуристов в составе 10 экипажей, из Новосибирска, Томска, Камня-на-Оби совершили автомобильное первопрохождение по тропе Тюнгур-Иня в рамках трофи-экспедиции по Горному Алтаю общей протяженностью 3500 километров и длительностью 16 дней.

24 июля 2006 года в городе Новосибирске стартовала очередная, седьмая по счету, экстремальное автоприключение «СИБИРСКИЙ МАРАФОН». На этот раз местом проведения трофи-экспедиции 2006 года стала знаменитая Алтайская тропа «Тюнгур-Иня». Принято считать, что проехать по этой тропе, кратчайшему расстоянию между Чуйским трактом и Белухой, на автомобилях невозможно.

Протяженность тропы Тюнгур-Иня - 60 км, из них непреодолимыми для автомобилей считается более -20 км. Наикратчайшая существующая автодорога (объезд) между двумя поселками – 400 км.



Иня – крупный населенный пункт на Чуйском тракте, основной автомагистрали соединяющей Россию и Монголию.

Тюнгур – стартовая точка для большинства покорителей горы Белуха (4 506 метров – высочайшая точка Горного Алтая). От Тюнгур стартуют водные маршруты по сложнейшим порогам «Катунской трубы». Эти места по праву считаются одними из самых живописных на Алтае.

Тропа Тюнгур-Иня входит в состав маршрутов высшей категории сложности для вело и мото - туристов.

«Тюнгурская тропа» - Историческая справка.

Строительство «большой дороги» между населенными пунктами Тюнгур и Иня началось сразу после окончания второй мировой войны. Основной рабочей силой были пленные немецкие военнослужащие, которые в 30-60-градусном склоне прорубали так называемую «копаную дорогу». Часть дороги проходила на высоте около 300-метров выше уровня реки Катунь! Задача была стратегической важности – необходимо было в кратчайший срок соединить Чуйский тракт и Усть-Коксинский район автомобильным сообщением. Однако госкомиссия построенную дорогу не приняла, посчитав ее слишком экстремальной для движения автомобилей. Проектировщики и инженеры, руководившие строительством, были отданы под суд.



В дальнейшем дорога, прорубленная на десятки километров в скале над бурлящей Катунью, использовалась в качестве скотогонного пути из Монголии.

Сегодня эта «дорога» экстремальный маршрут для любого путешественника. Рубленные полки над бурлящими порогами Катунь местами обвалились, а копанная дорога осыпалась так, что сейчас пригодна лишь для коней... В некоторых местах осталась лишь часть укрепленных обрывов, выложенных из камней перил.

В последние советские годы планы строительства «безопасной» автодороги были, ее даже успели внести в некоторые автомобильные атласы, что внесло изрядную путаницу в головы любителей автопутешествий! Но до сегодняшнего дня этим планам не суждено сбыться.

Трофи-экспедиция «Сибирский марафон-2006. Тюнгурский прорыв» первая попытка преодолеть на автомобилях этот маршрут. Осенью 2005 года членами клуба была проведена пешая разведка маршрута.

Маршрут экспедиции, особенно в части первопрохождения (Тюнгурской тропы) чрезвычайно тяжелый и технически сложный. Кроме того, маршрут сопряжен с риском потери техники и прямым риском для жизни (движение по полуразрушенной скальной полке над обрывом высотой до 300 метров)

Учитывая эти факты, маршрут потребовал от каждого члена команды проявить всю знания и способности. А так же специальной подготовки автомобилей и комплектов специальных приспособлений.

В задачи похода входили:

Основная задача: Первопрохождение по тропе Тюнгур-Иня

Дополнительная задача. Отработка навыков вождения автомобилей в экстремальных горных условиях. Отработка приемов преодоления горных препятствий считающихся непроходимыми для автомобилей, а именно – боковые крены до 40 градусов, узкие полки, скальные выступы.

Дополнительная задача 2. Посещение исторических и природных достопримечательностей Горного Алтая.

При планировании маршрута использовались карты местности 1:100000, спутниковые снимки, отчеты мото и вело путешественников.

Планирование экспедиции затруднял тот факт, что опыта вождения автомобилей в подобных условиях не описан ни в одном доступном источнике об автотуризме в России. Частично использовался опыт зарубежной автодисциплины – Роккроулинг.

Условия передвижения по тропе существенно осложняют психологический фактор (риск опрокидывания и сползания автомобиля в обрыв) и повышенные меры безопасности движения.

Предварительно проведенная разведка маршрута, правильная экипировка и подготовка команды, позволили преодолеть все разнообразные препятствия с существенной экономией времени.

До Базового лагеря N1 (в 20 км восточнее п. Тюнгур по левому берегу р. Катунь) движение осуществлялось колонной из 10 легковых автомобилей повышенной проходимости (класс ДЖИП) отечественного и импортного производства 1987-2003 годов выпуска.

От Базового лагеря N1 категорийный участок было отобрано 5 автомобилей обладающих наименьшими габаритами – два автомобиля НИВА, Судзуки Эскудо, Тойота Хай Люкс и Нисан Датсун. Крупные внедорожники (Тойота Лендкурзер, Нисан Сафари, Микроавтобус УАЗ) оставлены в базовом лагере, с них сняты экипажи, таким образом чтобы все члены экспедиции приняли непосредственное участие в преодолении категорийного участка.

В момент, когда команда достигла середины категорийного участка (р. Казнахта) 5 членов команды совершили пеший переход до базового лагеря N1 и перегнали автомобили поддержки Через Тюнгур- Усть-Кан на Чуйский тракт до села Иня, и установили базовый лагерь N2 у югу от с. Инегень, после чего присоединились к основной команде.

Таким образом эта группа, совершила дополнительный пробег в 400 км на автомобилях и 20 километров пешком.

Команда экипирована для автономного прохождения маршрута:

Запас топлива на борту на 1000км пробега.

Запас продуктов питания на 20 дней сухим пайком

Запас питьевой воды 50л на экипаж.

Снаряжение для автономного проживания палаточным лагерем.

Запасные засти и оборудование для авторемонта. (Сварочный аппарат, дрели, болгарки, преобразователи 12/24->220V)

Средства спутниковой навигации и связи. Все автомобили оснащены СВ 27МНЗ.

Проживание участников во все время экспедиции – автономное (палатки).

Организатор экспедиции:

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

4. Списки снаряжения и оборудования

Комплект оборудования на автогруппу.

№	Наименование	Кол-во
1	Сварочный аппарат от = 12/24В	2
2	Дрель (электрическая 220В)	1
3	Сверла 2-12	2 К-та
4	Паяльник от = 12В	1
5	Болгарка + диски (10-шт)	1
6	Сварочный щиток, электроды, спецэлектроды	К-т.
7	Прибор спутниковой навигации GPS	3
8	Бензиновый генератор 2Квт	К-т.
9	Электро отбойный молоток	1
11	Перфоратор	1
12	Провода для "прикуривания"	4 к-та
13	Бинокль	2
14	Тент 4х6 м.	3
15	Набор карт местности по маршруту	2 к-та
16	Трос буксировочный или канат длиной 50 метров	2
19	Ножовка по металлу (с полотнами 10 шт.)	1
20	Пиломатериал	1м3
22	Лом	3
23	Кайло	3
27	Скобы для строительства плотов и мостов	50
28	Вязальная проволока	100м.
30	Стяжки пружин	2 кт-а
31	Клепальщик + клепки	1 –кт
32	Клубная аптечка (расширенная)	1
33	Флаги, флагштоки	4

Комплект оборудования на 1 автомашину.

№	Наименование	Кол-во
1	Штатный механический домкрат	1
2	Реечный домкрат (Hi-Jeck, Hi-Lift)	1
3	Бензопила	0,5
4	Огнетушитель	1
5	Запас питьевой воды	50 л.
6	Медицинская аптечка расширенная	1
7	Трос буксировочный 6-10 метров, усиленный (мягкий) 10тон.	2
10	Корозащитная стропа	1
11	Толстые верхонки	2 пары.
12	Скотч	3
13	Блок для троса	1
14	Гидрокостюм/Болотные сапоги	1
17	Лебедка автомобильная	0,5
18	Радиостанция автомобильная с антенной на 27 МГц	1
19	Набор необходимого инструмента	1 к-т
20	Переноска освещения =12В	1
21	Запасное колесо (в сборе)	1
22	Запасная камера	1
23	Монтажки для разбортовки колес	2
24	Автоаптечка для ремонта шин (клей, заплатки для камер и покрышек, наждачная бумага, золотники, соски, жгуты и грибки для бескамерных шин)	1 к-т
25	Автокомпрессор	1
26	Запасные лампы фар, поворота, габаритов, стоп-сигналов	1 к-т.
27	Свечи зажигания	2
28	Высоковольтный провод с колпачками	1
29	Аэрозольное средство для защиты от влаги системы зажигания ("Унисма", WD40)	3 бал.
30	Герметик радиатора	1
31	Герметик-прокладка силиконовый	1
32	Спец. герметик типа "холодная сварка"	1
33	Масло моторное, трансмиссионное (на полную замену)	1 к-т
34	Жидкость тормозная	1л.
35	Шланг для перекачки топлива	1
36	Топор, лопата штыковая	по 1
37	Резервные емкости под топливо	к-т
	Газовая плитка, Палатка, Котелок	по-1
38	Газ для приготовления пищи (на 20 дней)	1 к-т
39	Мостки (трапы) по длине базы колес	2
40	Мощный фонарь	1
41	Компас	1
42	Автомобильный атлас	1
43	Второй ключ зажигания	1

Комплект имущества на 1 человека в автомашине

Наименование	Кол-во.
Продукты питания сухим пайком на 20 суток	1 к-т
Спальный мешок	1
Плащ от дождя	1 1
Фонарик (с запасной лампочкой)	1 (на
Спички в герметичной упаковке	1 к-т
Ложка, тарелка, кружка (желательно пластмассовые)	1 к-т
Нож	1
Накомарник	1
Средство от комаров и клещей	1
Туалетные принадлежности (мыло, зубн.паста, щетка, полотенце)	1 к-т
Полиэтиленовый тент 4х3 м.	1
Рабочие перчатки	5
Очки солнцезащитные	1
Головной убор	1
Комплект закрытой одежды (Х/б)	1
Увлажняющий и солнцезащитные крема (лицо, руки, ноги)	2
Комплект теплой одежды	1
Закрытая обувь с высоким голенищем (берцы)	1
Коврик туристический	1
Рыболовные принадлежности	1

Автомобили подготовлены согласно инструкции: Необходимые условия.

1. Все основные системы автомобиля, обеспечивающие безопасность движения (система торможения, рулевое управление, подвеска, электрооборудование и др.) должны быть, дополнительно проверены и отрегулированы до начала пробега.
2. Для преодоления водных преград необходимо защитить систему зажигания, двигатель, агрегаты и электронные блоки от попадания влаги.
3. Увеличить высоту воздухозаборника. Проверить надежность герметизации воздушного фильтра и воздухопроводов.
4. Необходимо иметь надежную защиту картера двигателя, коробки передач, тормозных шлангов, топливопровода от ударов камней.
4. Обязательное наличие буксировочных крюков или фаркопов спереди и сзади автомобиля.
5. Обязательное наличие грязеулавливающих брызговиков для передних и задних колес.
6. Обязательное наличие верхнего багажника.

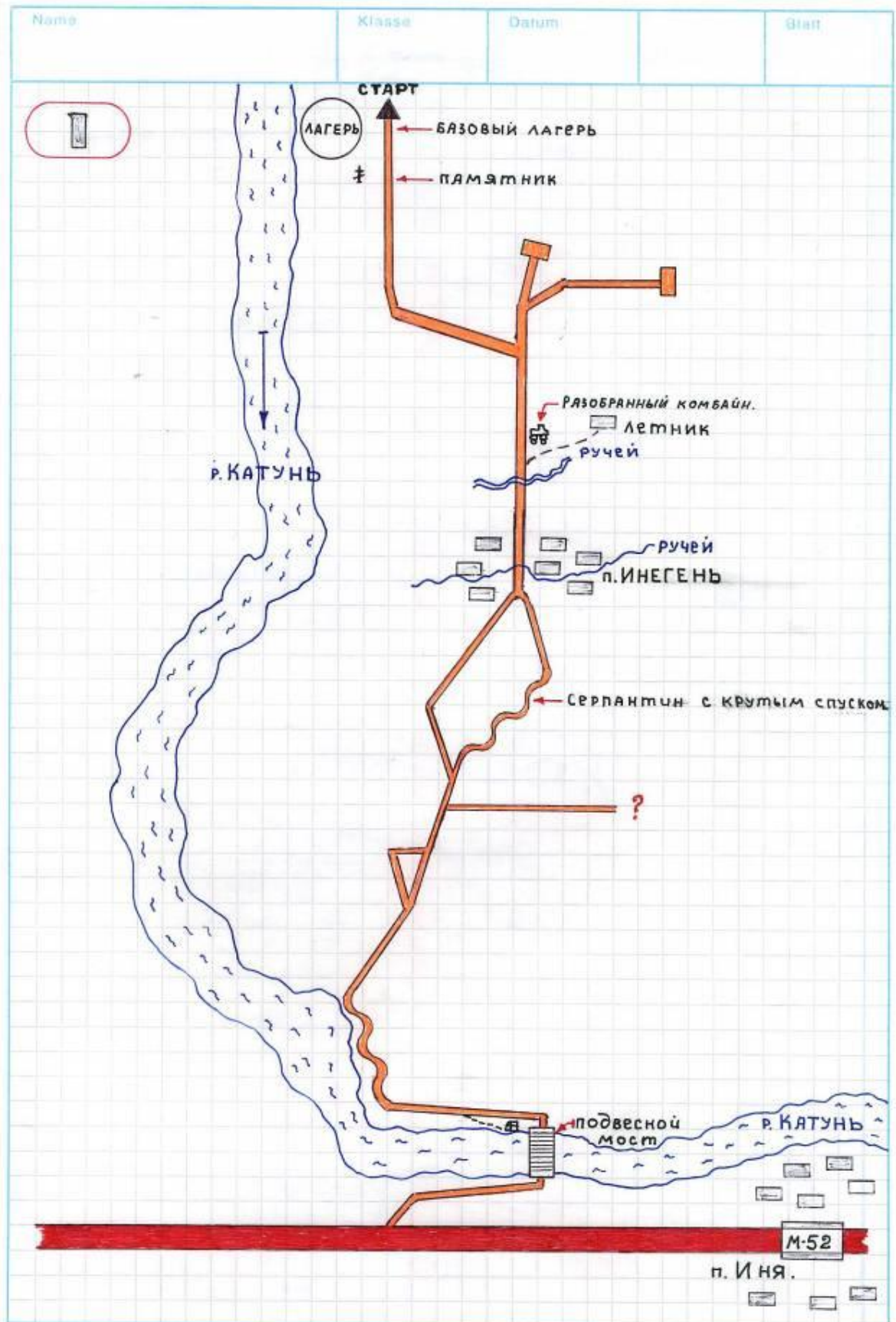
7. Обязательное наличие радиостанции 27 МГц. С разрешением
госсвязьнадзора
8. Покрышки на всех колесах должны быть с развитыми грунтозацепами.
9. Специальные крепления для снаряжения и груза.

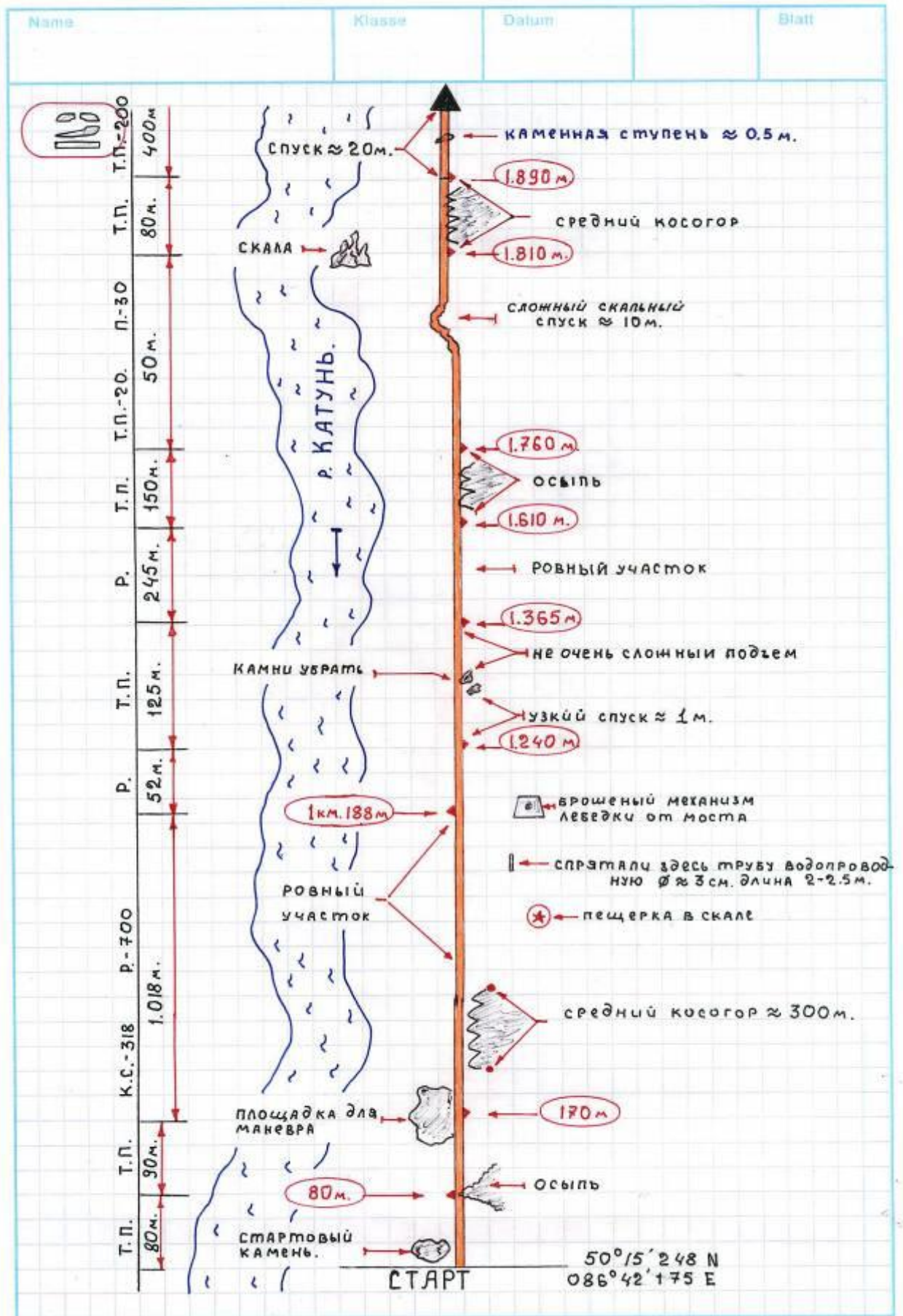
Рекомендуемые условия.

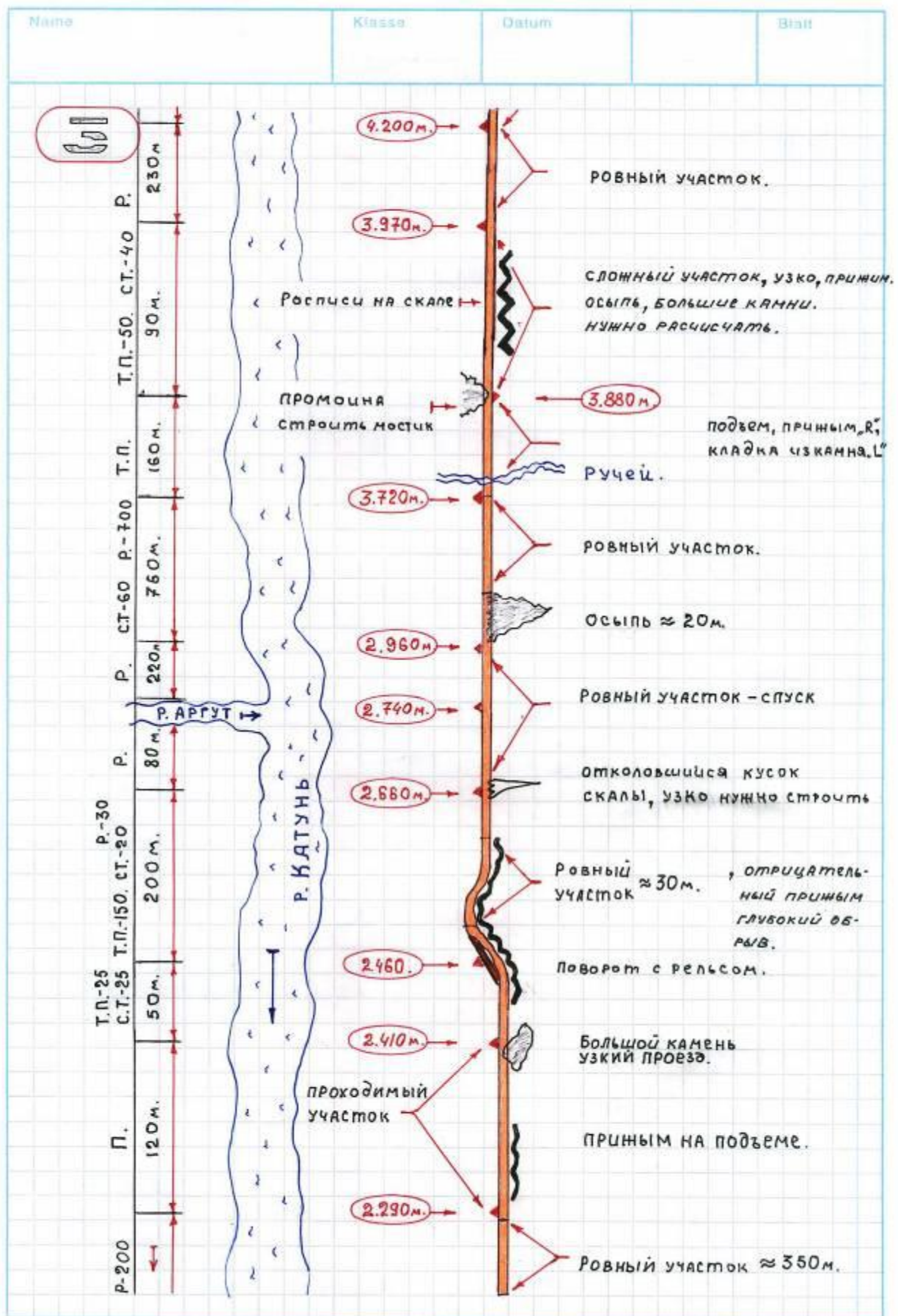
1. Наличие установленной или автономной лебедки.
2. Наличие фар-искателей.
3. Наличие автомобильной сигнализации для защиты автомобиля и груза.
4. Дополнительная фара сзади, для движения задним ходом.
5. Снятие заднего сидения.
6. Снятие левого сидения (для праворульных автомобилей)
7. Полка или сетка в верхней части салона для размещения ценного груза.
8. Дополнительные дуги безопасности спереди ("кенгурятник").
9. Веткоотбойники, защищающие лобовое стекло от ударов веток.
10. Дополнительные точки подключения электрооборудования =12В
(прикуриватели, разъемы, тройники).
11. Наличие трансформатора 12/24/220V, Зарядных устройств.

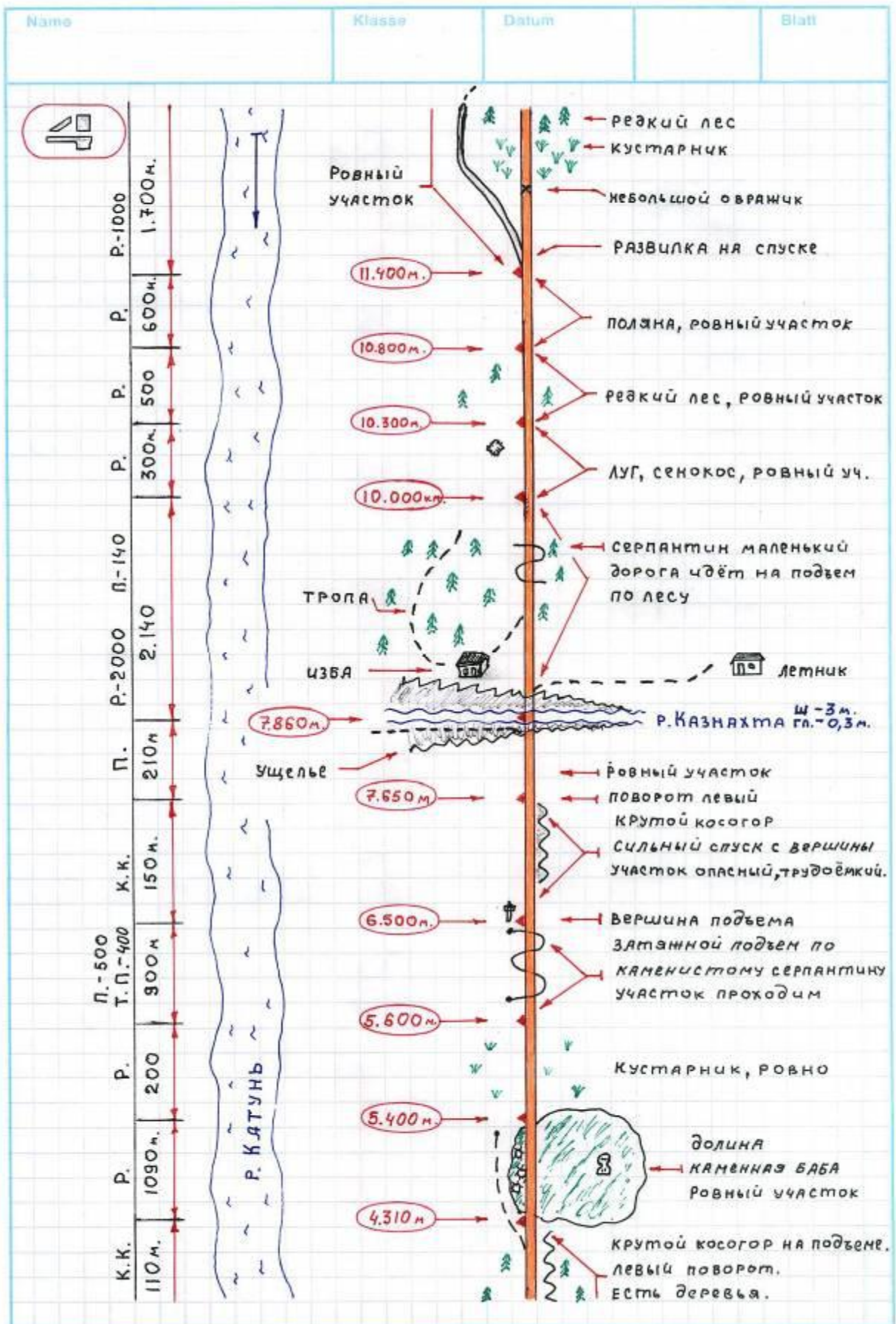
6. Легенда Маршрута.

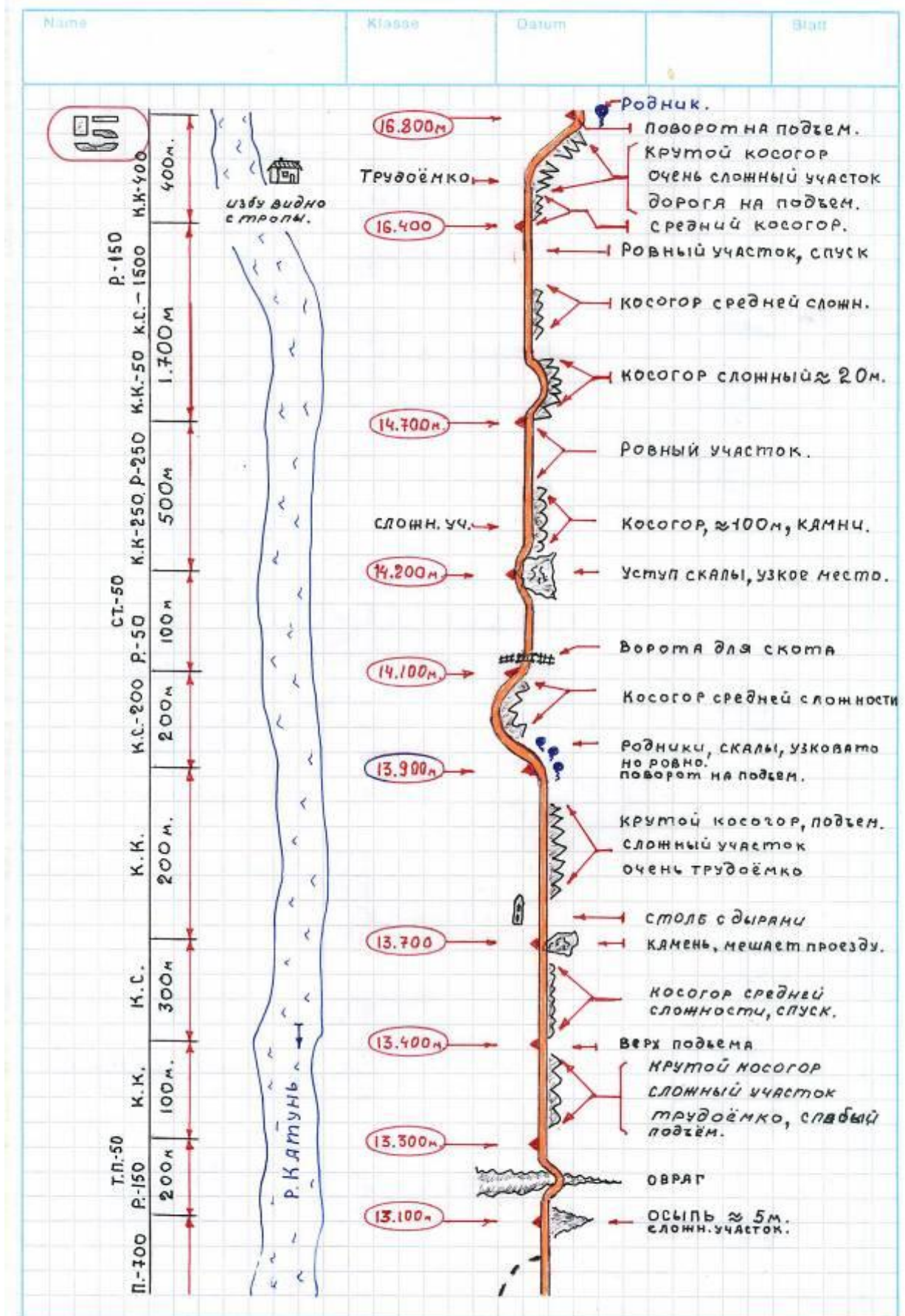
Данная легенда составлена в ходе разведки маршрута в октябре 2005 года. Схема направлена от пос. Инегень в сторону с. Тюнгур. Фактически маршрут пройден в обратном порядке.

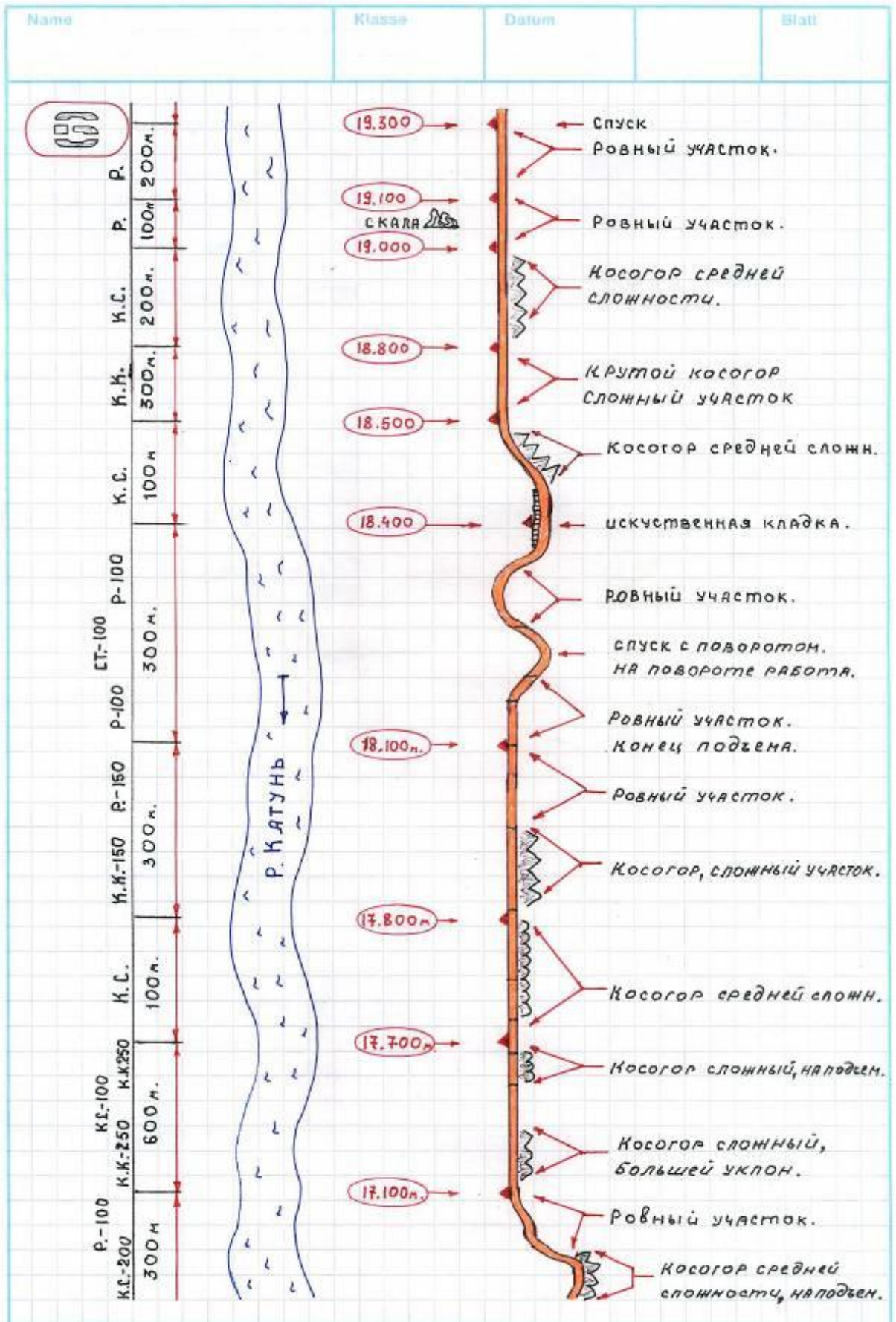


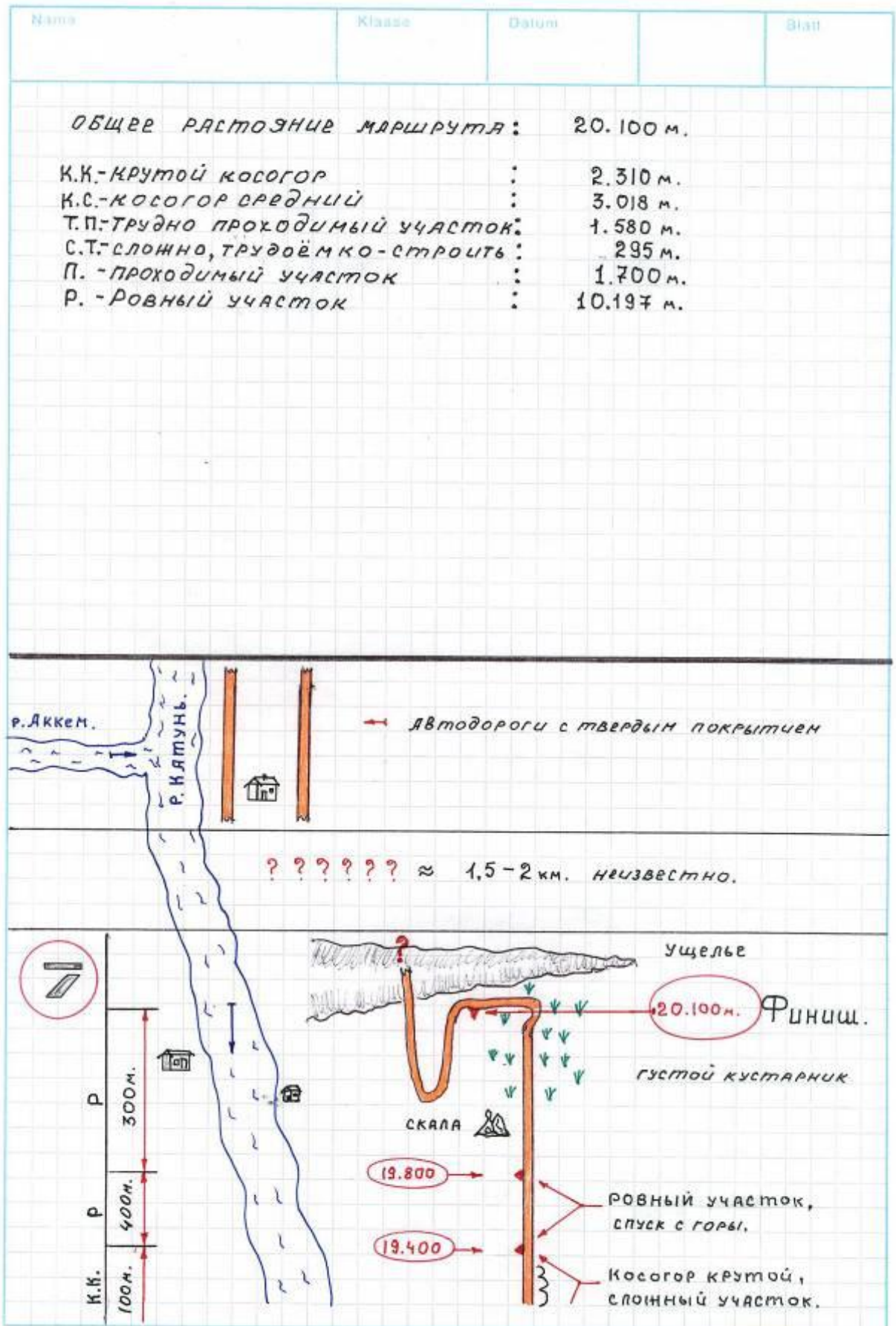












5. Описание маршрута. Дневник путешествия.

Дневник экспедиции Сибирский марафон 2006 "ТЮНГУРСКИЙ ПРОРЫВ "

Готовиться к экспедиции клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER начал задолго и основательно. Сама идея пройти на машинах по тропе Тюнгур-Иня существовала уже много лет, но уж больно авантюрным и опасным выглядел проект, чтобы легко на него решиться.

В октябре 2005г на тропу была снаряжена разведгруппа. Пробежав по горам 40км, мы составили впечатление о предстоящем маршруте и провели фото-видеосъемку местности. Тропа Тюнгур-Иня не безосновательно считается непроходимой для автомобилей. Ширина полки, прорубленной в скалах над бушующей Катунью, местами не превышает 1м. Старая копаная дорога за 80 лет осыпалась и стала пригодна лишь для пешего туризма. Редкий мотоциклист осмелится преодолеть ее не слезая со своего коня. Узкая тропа, крутой косогор, переходящий в трехсотметровый обрыв... Без горной подготовки пешему идти тяжело и страшно, о машинах не может быть и речи. Но все-таки мы пишем подробную легенду маршрута и разрабатываем план проезда по тропе.

Долгие зимние вечера коротали за обсуждением того как совершить это первопрохождение, создавали макеты из спичек и ждали весны для проведения горных тренировок.

За месяц до старта определился точный состав участников и машины, идущих на штурм. В экспедицию идет команда из 20 человек и 10 внедорожников. Четыре из них – средне- и малоразмерные претендуют на роль первопроходцев.

В предстартовой горячке сборов нам поступает экстренная информация: подвесной мост через р.Катунь – единственный путь, соединяющий Чуйский тракт и пос.Инегень – отправную точку маршрута – разрушен. Люди, оказавшиеся на том берегу, бросили свои автомобили и перебрались по оставшимся канатам на большую землю. Опрос официальных лиц, МЧС и туристов Алтайского края никакой ясности не внес, и нам пришлось снарядить оперативную разведгруппу, которая должна оценить степень повреждения моста, перспективы восстановления и возможность выхода на нужную точку по тропам Теректинского хребта.

Оперативная разведка не принесла утешительных результатов. Мост восстанавливать никто не спешит, а подходы через соседнюю деревню надежно закрыты отрогами Теректинского хребта. Впереди нас ждет неизвестность, ясно только что задача усложняется на порядок. В этот момент мы принимаем решение развернуть маршрут на 180° и заходить на тропу не с Чуйского тракта от пос.Инегень, а со стороны пос.Тюнгур, в тайне надеясь на то, что к концу нашего прохождения мост отремонтируют. Но рассчитывать только на мост глупо, поэтому мы рассматриваем другие варианты. Например, возможность переправы на понтонах или пароме.

А в это время полным ходом идет подготовка автомобилей. В группу прорыва выбраны две НИВЫ, Suzuki Eskudo и Toyota HILUX Surf. Все машины умеренно отлифтованы чтобы не переборщить с центром тяжести. На них установлены колеса большей размерности, силовой обвес, защита рулевых тяг, картеров, двигателя, коробки и бензобаков.

24 июля. (День 1)

СТАРТ!

10 автомобилей команды выстроились на площади перед Вознесенским собором. Теплые слова напутствия, улыбки, но в глазах видна тревога. Команда идет на самый сложный штурм, и путей выхода оттуда пока нет – единственный мост разрушен.

В сопровождении машины ДПС колонна покинула город.

За первый ходовой день пройдено 490км до р. Мунушка в респ. Горный Алтай. На месте ночевки нас ждали ребята из группы разведки, которые 3 дня скакали по горам в поисках путей выхода со стороны пос. Инегень на Чуйский тракт. Много пройдено дорог, болят ноги, но результаты не утешительны – горы непреступны. Прорабатываем вопрос о возможности организации понтонной переправы.

25 июля (День 2)

Наша цель – Тюнгур – стартовая точка категорийного участка. У НИВЫ 1 оторвало крепление заднего амортизатора. Видимо, сказалась чрезмерная нагрузка автомобиля. Оперативно размотана полевая сварка. Пока проводились сварочные работы, был проведен беглый осмотр подвески и принято решение заменить рулевые наконечники на новые, предоставленные компанией FENOX. Все работы заняли около часа.

К вечеру прибыли в поселок Тюнгур. В горах темнеет быстро, и к подножию тропы колонна подошла уже в темноте. Разбили лагерь – утро вечера мудренее. За день прошли 400км. по перевалам и серпантинам Горного Алтая.

26 июля (День 3)

Четкие команды руководителя: механики готовят штурмовые машины, разведка на TLC 80 ушла круто в гору для поиска места установки базового лагеря. Место было найдено – это последняя полка перед непреступными уклонами тропы Тюнгур – Иня. Заброску на штурмовую площадку производили двумя группами. За 800м дистанции набор высоты 250м от уровня р. Катунь. Завораживающие виды Катунского хребта. Нелегко приходится всем, и разведчикам, и тем, кто впервые попал на столь крутые склоны. Первая пониженная, педаль в пол и только небо в лобовом стекле.

Разбили базовый лагерь и начали подготовку четырех машин группы прорыва. Закачали воду в колеса по левому борту, с той же стороны закрепили самые тяжелые грузы: ломы, арматуру, доски, бензогенератор и отбойный молоток. Так же в эти машины сложили все необходимое от сварочного аппарата до запаса продуктов на 5 суток. Каждая машина прошла процедуру опрокидывания для определения предельного крена и надежности закрепления груза. Это был тест не только для автомобилей, но и для пилотов. Так же, для возможности экстренной эвакуации пилотов, с машин группы прорыва сняты левые двери.

27 июля (День 4)

10:00 Торжественное построение, разрезание ленточки, речь руководителя и команда стартовала на штурм тропы. Первый день самый тяжелый в психологическом плане. Разум подсказывает водителям двигаться ближе к горе, что не всегда верно. Иногда лучше ехать ближе к краю тропы – крен меньше.

Первые 400м. относительно ровного участка, штурмана отвешивают левый борт, и машины на 1-й пониженной скорости по одной двигаются вдоль обрыва. Узкий поворот и в ход идут кайло и лопата. Прокапываем колею под левое колесо

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER автомобиля, чтобы устранить критический крен. Выходим на косогор средней сложности поросший травой. НИВА Томичей проходит его нормально, а идущую следом НИВУ 1 и Suzuki стаскивает по траве к обрыву. Опять подкапываем колею и всей командой протаскиваем самый широкий автомобиль – HILUX Surf. Ремонтируем старую искусственную кладку на обрывистом овраге. К обеду ударным трудом прошли 1500м.

Погода в горах очень переменчивая, то дождь, то зной, порывы ветра сдувают палатки и тенты в базовом лагере, но это не помешало команде поваров вовремя доставить горячий обед прямо на тропу. Перерыв 30 минут и с новыми силами команда вгрызается в скальный грунт. 3 кайла, 8 лопат, 2 лома при одновременной работе издают лютый грохот. К концу дня удалось пройти еще 800м. до ручья, что превзошло наши самые смелые ожидания.

2300 метров за ходовой день! И это Успех! По нашему плану на 20 километров топы отведено 12 дней. Неискушенного читателя эти цифры могут повергнуть в недоумение – что за черепашии бега? Но кто был, тот знает... Не даром все нам твердили в один голос, что на машинах пройти по этой тропе – вообще невозможно.

Выставив охрану автомобилей, команда двинулась к базовому лагерю. Уставшая, но окрыленная успехом команда обсуждала события прошедшего дня. Эмоции пилотов трудно описать словами. В их лексиконе наиболее употребимы: «кошмар, ужас, ужас-ужас» и различные идиомы. При движении по сорокаградусному косогору, даже со снятой дверью, пилоту леворукой НИВЫ будет сложно покинуть автомобиль в случае опрокидывания или соскальзывания в пропасть. Про праворукие автомобили и говорить нечего. Проем левой двери напоминает люк крыши, выскочить через него практически невозможно. Вид в правом окне завораживает: трехсотметровый крутой склон и голубая лента Катунь далеко в низу.

28 июля (День 5)

Стало ясно, что мы движемся быстрее, чем планировали. Встал вопрос с переброской базового лагеря глубже в горы. Оценив объем груза, возникает сумасшедшее предложение – запустить на тропу пятый автомобиль - Nissan Datsun. Утром готовим машину, грузим до выгибания рессор и всей командой протаскиваем до места стоянки штурмовой группы.

Крутой скальный склон, грохот ломов, кайла, лопат. Сегодня на прижимах в ход идет отбойный молоток. Четыре часа ушло на прохождение 300 метрового отрезка. Не взирая, на кажущееся ничтожным расстояние, сегодня идем бодрее. Вся команда работает четко, сменяем друг друга на самом тяжелом и эффективном инструменте, «отдыхая» на лопате. В минуты перекуров, утирая пот со лба, наслаждаемся красивейшими видами Катунь с высоты птичьего полета. За день под нами пролетел вертолет, прошли сплавщики на 4-х рафтах, и на пути встретилась семейная пара алтайцев, едущих на мотоцикле ИЖ из Инегеня на свадьбу в Тюнгур.

Алтайцы рассказали, что были готовы ехать на Жигулях в объезд 450 километров, и только сломанный мост вынудил их сесть на мотоцикл и ехать по «короткой» дороге

Почти 1500м. идем не применяя тяжелый инструмент, уклон на траверсе очень серьезный, но полученный опыт позволяет пройти его за 1 час.

Пилотам легче не становится, привыкнуть к виду Катунь с высоты 300м при маневрировании над обрывом – невозможно. Единственная возможность держать себя в руках – это, не отрываясь, смотреть на руки штурману, указывающему направление. Только полное доверие штурману и четкое выполнение команд

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER пилотом – залог безопасности. Надо отметить, что штурман находится не в машине, а впереди её. Пятясь задом по тропе, он следит за положением колес машины и жестами указывает водителю направление движения.

Прорываемся к трем ручьям на отметке 5300м от старта. Обедаем на тропе, и снова готовимся к штурму крутого склона. Наша цель – старый верстовой столб на скальном повороте. За этим поворотом есть крошечный пяточок, где можно группой расположиться на ночлег. N 50' 10.903 E 086' 37.542 высота 995м.

В нашей легенде отрезок прописан, как «крутой косогор, очень трудоемко», но это видно и без легенды.

Работа на склоне кипит до позднего вечера. Снимаем грунт с левой стороны и переносим под правые колеса, снимаем второй слой ... Слева образуется колея с твердым бортом, на нее вся надежда. Цепляясь за этот бортик колесами, машина проползает над обрывом. НИВЫ прошли в сумерках, а Suzuki и двум «грузовикам» достался полный экстрим.

В кромешной тьме абсолютно ничего не видно, ни скалы слева, ни обрыва справа, ни тропы! Включенные фары слепят штурмана, и он не видит положение колес, тем самым, рискуя отправить машину в пропасть. Едем с габаритными огнями. Один человек с фонариком подсвечивает колеса автомобиля, другой руки штурмана третий контролирует заднее правое колесо, которое постоянно стремится соскользнуть вниз. Так и едем, куда кривая в ночи выведет. Переживания пилота трудно описать, но во всем этом кошмаре есть и приятная сторона – во тьме не видно устрашающего обрыва справа. Работа штурмана – это отдельная тема. Кроме того, что он несет ответственность за ведомый автомобиль, ему необходимо пройти задом весь отрезок.

Выйдя на относительно ровный участок, остановились на ночлег, втиснув палатки между автомобилями.

29 июля (День 6)

У НИВЫ 2 засорился обратный клапан подачи топлива, бензонасос не мог перекачать топливо в карбюратор. Прочистили клапан, завелись и поехали дальше.

NI-LUX Surf до сих пор едет с генератором в котором вместо заднего подшипника втулка из солдатского ремня. У НИВЫ 1 склонность к закипанию, требуется постоянно следить за температурой.

За ходовой день прошли нереальные бкм.- рельеф благоволил нам. Продираясь сквозь кусты по косогорам, мы вышли в долину р.Казнахта. Сегодня, в основном, работали бензопилой. Разбирая лесные завалы, команда стремилась к месту долгожданного отдыха. К обеду добрались до места стоянки на р.Казнахта, пообедали, отдохнули и снова принялись за работу. 15 человек взяли инструмент, запас воды и двинулись в горы расчищать перевал. Работать начали с вершины. Поднялись и оценив обстановку, принялись расчищать каменные осыпи и прокладывать вторую колею. За 4 часа ударного труда под палящим солнцем подготовили 1000 м «дороги». В лагере нас ждал сытный ужин и долгожданная баня.

30 июля (День 7)

Дневка.

Поле грибов и море рыбы! Команда наслаждается отдыхом. Пора перегонять пять машин поддержки, оставшихся в лагере у Тюнгурса, на финиш категорийного участка со стоны деревни Инегень. Иначе дежурным, сменявшим друг друга, придется делать все более длительные марш-броски. Пилоты машин, оставшихся в базовом лагере, вместо отдыха и бани отправились перегонять автомобили. С утра 12км пешей пробежки по горам, упаковка вещей и

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий **OFF ROAD MASTER** 5 автомобилей двинулись в объезд. 450км по горным перевалам, а впереди наш многострадальный мост. В результате опроса населения выяснилось, что администрация не спешит с ремонтом моста да вообще объявила смету в 1 млн. рублей. Но жителям Инегеня не впервой рассчитывать только на свои силы и они провели свой, своеобразный «ремонт» моста. Изначально штормовым ветром порвало один из перильных тросов, и мост повис с большим креном на бок. Жители **ОСЛАБИЛИ** второй перильный трос и таким образом уравнили крен. На въезде висит «кипич» и строжайшее предупреждение администрации района о запрете проезда в связи с аварийным состоянием. Наглядно видно, как внесенные «изменения» самым пагубным образом влияют на изначально надежную конструкцию. Полуразрушенный мост скрипит и раскачивается над бурлящей Катунью. Для начала прошли мост пешком и приняли нелегкое решение ехать.

Выставили двух дежурных с фонарями по обоим берегам Катунь, чтобы в случае падения было видно куда плыть, хоть и вероятность выплыть из ледяного бушующего потока очень мала. Первым через мост едет самая тяжелая машина – TLC80. Открыта дверь водителя и окно, одеты перчатки, чтобы можно было зацепиться за трос. По одной проводили машины, подбадрывая водителей добрыми словами. Ночью, по дороге вырубленной в скалах, группа добралась до места выхода основной команды с тропы и организовала там базовый лагерь. Наутро они побегут 8км. навстречу команде до р.Казнахта.

31 июля (День 8)

Поднялись на перевал по заранее подготовленной тропе, спуск вели по серпантину, тщательно отыскивая дорогу. Встретили велосипедистов из г. Одесса, они никак не ожидали на тропе увидеть автомобили. Спуск сложный. Разгребаем камни, на серпантине не хватает радиуса поворота - маневрируем.

Сразу за спуском большая поляна 1000м – древнее тюркское кладбище и каменное изваяние бабы. Небольшая передышка и снова штурм. С глухими ударами кайла и скрежетом лопат прокладываем спуск с поляны. Дальше начинаются скальные прижимы и каменные осыпи. В наиболее прижимистых местах делаем каменную кладку, расширяя тропу. В самом известном опытным путешественникам месте тропы устанавливаем памятную табличку. Теперь тропа Тюнгур – Иня называется ул. Степана Разина. Эта табличка – талисман томского экипажа. Пол часа работы отбойным молотком и на скале высечен логотип клуба Off Road Master.

За следующим поворотом знаменитый рельс, висящий над обрывом. Из всех ужасов тропы это место кажется самым непроходимым. И местные жители, и бывалые туристы уверяли нас в безнадежности нашего предприятия именно из-за этого места. На сложном повороте ширина тропы чуть больше метра, слева скала, справа 30м. обрыв. Многие группы, доходя до этого места, убеждались в непроходимости тропы для автомобилей, но не зря мы так тщательно готовились к этой экспедиции.

Первым делом очистили и достали рельс – это оказался швеллер, повернули его на бок и оперативно разработали конструкцию помоста. В ход пошел весь арсенал экспедиции. Перфоратором пробивали шурфы, установили арматуру, приварили ее к швеллеру. Пробили 6 шурфов на 50см ближе к скале, загнали в них арматуру и поперечной арматурой связали их со швеллером. Лишние концы арматуры отрезали болгаркой. На швеллер положили 40-ю доску, просверлили отверстия и привязали доску к швеллеру болтами. Из остальных досок застелили помост и скрепили его гвоздями и скобами. Помост удался на славу!

До финиша осталось 2800м.

**Друзья и машины, горы, костер
Песня мотора, ветер в упор,
Кирки звон и лома надрыв,
Это трофи - Тюнгурский Прорыв!**

У читающего строки нашего дневника может сложиться ошибочное впечатление, что мы просто прокопали, построили тут дорогу. Приходилось даже слышать мнение, что «с такой экипировкой и подходом можно проложить маршрут и через Эйфелеву башню». Но уверяем Вас – это не так. Даже наоборот. Осенняя разведка сулила нам 5-6 километров непроходимых участков, на самом деле из 20 километров тропы мы «подготовили» суммарно не более 1000 метров, а остальные пройдены благодаря слаженным действиям и опыту команды.

В дневник попадают события, камни и осыпи, кирка и лопата, 50 метров в час...

В то же время километровый проход машины по неподготовленному склону со сжатыми зубами и белыми пальцами на руле остается между строк...

Также между строк остается и завораживающая красота горных хребтов, ущелья Катуня, Аккема и Аргута, насыщенный аромат трав и россыпи ягод, стрекот кузнечиков и рев диких горных козлов, зной солнца и свежесть воды, ночное небо и утренний исход тумана.

Всего этого не увидишь нигде, но только здесь, лишь только надо поднять глаза от тропы...

Близость финиша придала всем сил. Легкий перекус и снова беремся за работу. Разбираем каменные осыпи и на узких участках укрепляем осыпавшуюся тропу. Выстраиваемся цепочкой и делаем каменную кладку. Вниз складываем крупные камни, сверху поменьше, пересыпаем их песком и щебнем. После первой машины кладка оседает, укрепляем ее и проводим следующую машину. Многие участки проходим без подготовки. Сказывается накопленный опыт и близость финиша. Торопимся и ... ошибаемся.

Скальный подъем – каменный триал. 20м. старой скалы с уклоном в пропасть. По-хорошему, надо было потратить целый день на обработку скалы отбойным молотком, но мы решаем проходить без подготовки. Подкладываем камни и мешки с травой. Подъем крутой и чтобы не порвать машины, используем по максимуму мускульную силу. Пятеро толкают НИВУ сзади, еще пятеро тянут вперед за веревку, остальные придерживают сбоку, страхуя от соскальзывания. НИВА 2 на медведях проходит скалу почти без проблем, НИВЕ 1 на штатной резине подъем труднее. Со скрежетом мостов и лонжеронов вытаскиваем машину на верхнюю площадку. Следующая идет Suzuki. Казалось бы, 31 резина и автоматическая трансмиссия должны позволить пройти препятствие легче, но не тут то было, одна ошибка и машина соскальзывает с выступа и зависает над пропастью. Попытка вывести машину левее только усугубляет положение. Скрежет рамы по камню и звонкий выстрел в переднем мосту. При вывернутых колесах на скручивании разорвало корпус хвостовика переднего редуктора. Машина все больше сползала в пропасть. Пилот выкидывает страховочный пояс в проем двери, готовится к падению с 20м высоты. Быстро прицепляем страховочный канат к впереди стоящей НИВЕ и, на побелевших от напряжения пальцах, вытаскиваем машину на безопасный участок. Учítывая ошибки, проводим 2 оставшихся автомобиля. Surf с натужным ревом двигателя выходит наверх без потерь. Nissan сильно перегружен, часть вещей переносим на руках, но этого оказывается недостаточно. При проходе скалы вырван передний торсион. Черт побери!!! Всего за 1200м до финиша начинаем нести тяжелые

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER
технические потери: Eskudo остался на заднем приводе и без пониженной
передачи, Nissan без торсиона, но и это оказывается не все, через 100м встала
НИВА 2 – сцепления.net.

Стемнело. С фонарем читаем легенду: 200м относительно ровного участка, 300м
косогора и 2 осыпи. Все, уже виден сигнальный огонь в базовом лагере.
Начинается дождь. Предложение оставить все до утра отменяется, желание
финишировать слишком велико. По камням на косогоре на руках проталкиваем
НИВУ 2 без сцепления вверх до площадки, где можно разъехаться. Вперед
выходит Suzuki, следом НИВА 1 тащит на веревке НИВУ 2. Штурм продолжается.
Ударная группа с кайлом и лопатами в свете фар расчищает тропу от больших
камней. Проходим 300м косогора. Быстрее! Дождь усиливается, склон становится
скользким. Последние серьезные осыпи. В желтом свете противотуманных фар
нити дождя кажутся золотыми. Замах, удар, еще удар. Кайло глухо вгрызается в
грунт, шкворчат по щебню лопаты. Эгей! Ломы на передовую! Кто поздоровее –
вперед! Кубометровые каменные «чемоданы» удар за ударом по дециметру
отдают свое тело натиску лома.

Финишный камень прошли около полуночи. Усталость была настолько
велика, что сил хватило только на ужин и победную бутылку шампанского. В этот
вечер было трудно осознать, что ВСЕ! ПОБЕДА! Мы сделали это!!! Понимание
сделанного, обсуждение, все это ждет нас завтра, а пока все упали спать.

1 августа (День 9)

Безмятежное утро. Сегодня дневка – технический день. Надо хорошо
отдохнуть и подготовить машины для дальнейшего путешествия. Равномерно
распределить груз, слить воду с колес, поставить двери. Томичи меняют
сцепление: скинули коробку и колдуют над корзиной. Снарядили экипаж в
д.Инегень за запасными частями и хлебом Они вернулись с трофеем – Горно-
алтайская газета на алтайском языке с подробным материалом о нашей
экспедиции. Вот почему все местные жители хорошо знали о нашем проекте.

С утра прибыли 2 группы мотоциклистов. Первая под руководством
Пантыкина из Барнаула, вторая под руководством Киселева из Новосибирска. Они
надеялись встретить нас где-то посередине тропы, и были немало удивлены
нашему стремительному проходу. Мы порадовали их тем, что на мотоциклах по
тропе теперь можно ездить колонной по двое и, что сама тропа переименована в
улицу Степана Разина.

С утра и позднего вечера на берегу Катуня работала клубная Баня.
Многочисленные сплавщики с удивлением рассматривали нашу веселую и
шумную группу.

Приняли решение финишировать в Новосибирске 7 августа, а пока
продолжить путешествие по горному Алтаю.

2 августа (День 10)

Неспешные сборы и выдвигаемся в сторону д.Инегень. Хотим подробнее
расспросить местных жителей об истории тропы и поселка. От алтайцев узнаем,
что деревне Инегень уже около 850 лет и по тропе Тюнгур – Иня никогда не
ездили на автомобилях, она была прорублена для прогона скота из Монголии в
сторону Усть-Улагана, Усть-Кана и далее на равнинный Алтай. Дорогу рубили
раскулаченные крестьяне, которые позже были расстреляны. Инженеров,
руководящих строительством, тоже ждала незавидная участь – им подстроили
ДТП – грузовик с людьми рухнул с обрыва в бушующую Катунь.

Сфотографировались с директором школы в которой учатся 20 деревенских
ребятишек, поставили отметку в спортивной книжке и двинулись к мосту через
Катунь. Действующий участок дороги от Инегени до Ини изобилует крутыми

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER подъемами и спусками и частично прорублен в скалах над Катунью да так, что антенна рации звеня, цепляется за выступ. На одном из подъемов закипает, а потом и загорается Nissan Datsun – замыкание в проводке. Пожара удалось избежать, но центральный жгут проводов выгорел полностью. Натянули тент от палящего солнца и за 2 часа переложили всю подкапотную электропроводку автомобиля.

Переходим по одному через аварийный мост, прощаемся с тропой и движемся к пос.Акташ. Оттуда наш путь лежит через «красные ворота» к Усть-Улагану и далее через перевал Кату-ярык в долину р.Чулышман.

Ночь застала нас на вершине перевала, на высоте 2080м, высота ощущается в дыхании. Снежные белки видны на всех соседних горах, да и на этом перевале запросто может выпасть снег в это время года. Удивительной красоты ясное звездное небо, мириады звезд и созвездий. В эти минуты хорошо понимаешь, как велика наша вселенная.

Отметили сразу два дня рождения: Влада Кузьмина и Любови Бортной, а так же день десантника. Троекратный салют, шампанское, икра – мы отдыхаем.

3 августа (День 11)

Проснулись и пошли купаться в чудесное озеро изумрудного цвета, заключенное в кольцо стройных елей.

Проехали Усть-Улаган и к обеду вышли на один из самых живописных перевалов Алтая Кату-ярык. Перевал опасен, особенно в дождь. По крутому склону горы извилистые полки. За 3,5км снижаем высоту более чем на 600м, спускаемся в долину р.Чулышман. Заезжаем на остров ниже по течению и устраиваем полудневку.

4 августа (День 12)

Выдвинулись в обратный путь. Поднялись на Катуюрык, к обеду вышли в Акташ и дальше по Чуйскому тракту через перевалы Чекетаман и Семинский. После Семинского перевала вошли в зону ливневого дождя. У пос.Шабалино все обочины, кюветы и склоны гор усыпаны градом. Градины до 2,5см в диаметре. Наблюдаем по 2 и даже по 3 радуги одновременно. Головная машина вырывается на удивительно сухой участок и тут же попадает под шквальный залп града. Приходится скакать через кювет в укрытие под кронами берез. Благодаря радиосвязи, основной колонне удается переждать непогоду под крышей АЗС.

Томский экипаж отправляется искать утерянный сотовый телефон на место первой ночевки и уже через несколько минут от них поступает запрос на электросварку. Оказалось, что ребята вырвали А-образный рычаг. В месте крепления рычага в полу за водителем сиденьем зияла дыра размером с кастрюлю. Несмотря на проливной дождь, развернули походный слесарный участок. Дрель, болгарка, сварочный аппарат – все пошло в дело. Ремонтные работы длились до полуночи.

Дождь все усиливался, начался гром и молния на весь небосвод. Настоящее испытание для туристического снаряжения.

5 августа (День 13)

Последний бросок, прошли 450км и мы на месте финальной дневки на всем известной Фестивальной поляне за старым Искитимом.

6 августа (День 14)

Дневка перед финишем – традиция всех Сибирских марафонов. Здесь участники могут отдохнуть, привести себя в порядок и подготовиться к встрече с большим городом. Сюда приезжают друзья и родные, подкармливая уставших

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER путников домашней выпечкой и арбузами. Рассказы у костра о пережитом стихают только под утро.

7 августа (День 15)

Финиш назначен на 12:00 на площади у Вознесенского Собора. Плотной колонной прорываемся через пробки на Бердском шоссе. Нас ожидают 4 телеканала и множество журналистов. Церемония финиша отточена до мелочей за многие годы. Построение, интервью, награждение, брызги шампанского, но погода решила разнообразить наш праздник, встретив нас проливным дождем. Но на то мы и команда, чтобы не мешкая развернуть 2 тента, под одним разместились журналисты, а под другим участники Сибирского Марафона. К моменту обливания шампанским дождь прекратился, выглянуло солнце.

Трофи окончено!

Нас ждут новые маршруты.

6. Сведения о прохождении маршрута участниками

Все 20 участников прошли маршрут полностью. Вместо запланированных трех автомобилей прошли пять по категорийному участку (Тюнгур-Иня). Полногабаритные внедорожники (Нисан Сафари, Тойота Ландкрузер, Уаз) были перегнаны с первого базового лагеря во второй в объезд через Усть-Коксу, Усть-Кан, пер. Чекетаман, Иню во время дневки команды на р. Казнахта. Во время нахождения команды на тропе, было организовано дежурство в базовых лагерях, с целью охраны автомобилей и снаряжения. Посменно, ежедневно 2 человека совершали пешие переходы по 3-12 км к базовому лагерю, и утром – обратно к группе.

7. Итоги, выводы, рекомендации

Подводя итоги, можно заявить, что основные и дополнительные цели экспедиции, выполнены полностью.

Совершено автомобильное первопрохождение по знаменитой тропе Тюнгур-Иня. Команда Сибирского марафона в очередной раз отодвинула планку «невозможного» для автотуристов.

Наиболее сложный участок маршрута – тропа Тюнгур-Иня пройдена существенно быстрее запланированных на нее двух недель. Это стало возможным благодаря тщательной подготовке команды.

Мы не имели опыта прохождения подобных препятствий и в ходе разведки могли воочию убедиться в невозможности штурма их «в лоб».

Наиболее сложные препятствия разделены на две группы:

- Крутые косогоры. Боковой крен до 40 градусов.

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

- Скальные прижимы. Места где тропа уже автомобиля на ширину колеса и более.

Были разработаны следующие технические меры.

- Снижено давление в левой паре колес (борт идущий выше по склону)
- Закачена вода в левую пару колес, для смещения центра тяжести
- Сняты левые передние двери – мера безопасности
- Сняты левые передние сидения праворульных машин – меры безопасности.
- Груз распределен и закреплен с преимуществом веса на левый борт.
- Проработана технология строительства пандусов на узких скальных прижимах (пиломатериал, стальные штыри, перфоратор, крепеж, сварка)
- Продумана технология строительства бортика, ограничивающего боковое соскальзывание автомобиля в обрыв (доски, штыри)
- Продумана система боковой страховки автомобиля на склоне. (не применялась)
- Разработана технология прокапавания одной колеи под левую пару колес (кайло, лопаты, ломы, отбойный молоток)

Дополнительным позитивным фактором, как ни странно стала авария подвесного моста через Катунь в пос. Иня. Этот факт заставил нас развернуть маршрут и проходить тропу со стороны пос. Тюнгур. Таким образом, самые тяжелые участки в техническом психологическом плане оказались в самом начале маршрута, в то время как команда была полна сил.

Экономия времени на «тропе» позволила команде совершить дополнительный маршрут к реке Чулышман и перевалу Кату-Ярык.

Мы не можем рекомендовать повторить прохождение тропы Тюнгур-Иня другим группам автотуристов, ввиду чрезвычайной сложности и прямой угрозы для жизни. Однако не исключаем, что найдутся горячие головы, которых не остановят любые предостережения. В связи с этим изложим некоторые соображения.

«Тропа» находится в относительно близости от крупных населенных пунктов. Так от Новосибирска до Ини – 700км, до Тюнгура - 800. с любого из базовых лагерей можно за день доехать до ГорноАлтайска и закупить необходимые запасные части и материалы. Этот фактор облегчает этап заброски на маршрут и возможную эвакуацию. В отличие от таких районов как пустыня Гоби, Тофалария или Обь-Енисейский канал.

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

На самой тропе мы проводили инженерные работы – копали колею, расчищали тропу от завалов, строили помост и прочее, но не стоит уповать, что следующее прохождение будет легче по причине «подготовленности» дороги. Горы и природа ликвидируют результаты наших работ за 2-3 сезона

Не надо пытаться идти на штурм без разведки. По двум причинам:

Во первых - пройти тропу пешком туда и обратно занимает всего один день (хотя это довольно тяжело без соответствующего опыта пеших походов). Разведка позволит оценить текущее состояние препятствий, и соотнести вашу подготовку и решимость со сложностями «тропы»

Во вторых – если сунуться на автомобиле на тропу, то отступить можно далеко не везде. Места для разворота есть, но они разделены длительными и тяжелыми участками. Выйти с тропы задним ходом – не возможно.

Пройти тропу на автомобиле с приводом на одну ось теоретически возможно, но сложнее и опаснее, чем на автомобиле с колесной формулой 4x4. Требуется пониженный ряд в раздаточной коробке.

Прохождение на машине шире, чем Нива или Nilux усложняет задачу многократно.

Пройденный маршрут показал правильную предварительную оценку сложности маршрута, локальных и протяженных препятствий, адекватную подготовку и экипировку автомобилей и участников трофи-экспедиции «Сибирский Марафон 2006. Тюнгурский Прорыв»

Дополнительные материалы и фото отчеты об экспедиции на сайте
www.offroadmaster.ru

**НАМ С ВАМИ ПО ПУТИ
OFF ROAD MASTER CLUB**