

Отчет

Об автопробеге пятой категории сложности по Алтаю, Туве,
Хакасии, совершенном с 9 июля по 30 июля 1998 года

Маршрутная книжка N 0-34-98

Руководитель группы
Куликов Игорь Николаевич
630107, г. Новосибирск, ул. Троллейная, д. 134, кв. 35

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

Список снаряжения на группу из 10 человек

1. Котелки 3 шт
2. Примус 2 шт
3. Топр 2шт
4. Пила двуручная 1 шт
5. Аптечка профессиональная 1 шт
6. Спец.инструмент для ремонта а/мобиля
7. Веревки d 20 мм 3 шт
8. Лебедка автономная 2 шт
9. Мостки 2 шт
10. Диэлектрик "Дюралюб" 2 шт
11. Лопаты штыковые 2 шт

Список личного имущества

1. Палатка
2. Теплые вещи
3. Средства личной гигиены
4. Емкость для воды
5. Канистра для топлива
6. Спальный мешок
7. Запасное колесо
8. Легкий плащ
9. Болотные сапоги
10. Индивидуальная аптечка
11. Спец.инструмент для а/машины
12. Посуда / тарелка, ложка, кружка /

Организация путешествия

Акция “ СИБИРЬ ТРОФИ “ была задумана впервые в 1996 году, после участия Новосибирской команды в ралли “ КАРАВАН –96 “.

Цель – развитие автотуризма в Сибири. Таким образом первый ралли рейд состоялся в 1997 году. Организовал его Новосибирский Клуб автотуризма.

В 1998 году “ СИБИРЬ ТРОФИ “ подготовили совместно редакция телепрограмм “ Юнитон Видео” (г.Новосибирск) и Клуб “ Сибирь “. Такие походы становятся традицией.

При отборе в команду “ Сибирь Трофи 98 “, особое внимание уделялось подготовке техники, для движения по горным дорогам с преодолением каменистых завалов, болот и глубоких бродов.

На всех автомашинах стояла специальная резина. Для прохождения болот брали надувные домкраты, длинные веревки, мостки. Для защиты эл.оборудования от воды использовали диэлектрик “Дюралюб”. Все это помогло нам успешно пройти категорийные участки.

с п и с о к г р у п п ы

| № | Ф И О | Обязанность | Место работы | Год ро | Домашн. Адрес |
|-----|----------------------------------|-------------------------------|-----------------------------|--------|--|
| 1. | Куликов Игорь Николаевич | водитель, руководитель группы | | 1961 | 630107, ул. Троллейная, д.134, кв.35 |
| 2. | Куликова Валентина Александровна | сменный водитель штурман | | 1961 | 630107, ул. Троллейная, д.134, кв.35 |
| 3. | Репин Вячеслав Мирославович | связист | Корпорация Капитал-Технол." | 1967 | Новосибирск, ул. Римско - го - Корсакого, д.7/1, кв.27 |
| 4. | Трокин Владимир Михайлович | водитель-механик | СТО слесарь | 1967 | Новосибирск, ул. Республиканская, 15-28 |
| 5. | Солобоева Людмила Александровна | водитель, повар | КБИ "Мангуста" | 1954 | Новосибирск, ул. Сиреневая, д.37, кв.96 |
| 6. | Нагорнов Андрей Иванович | сменный водитель штурман | маг. "Все для шитья" | 1972 | Новосибирск, ул. Танковая, д.41/3, кв.18 |
| 7. | Бабин Павел Викторович | водитель, врач | | 1975 | Новосибирск, ул. Инская, д.48, кв.1 |
| 8. | Лукьянов Анатолий Викторович | штурман видеооператор | РТП "Юнитон Видео" | 1964 | Новосибирск ул. Выборная, д.91, кв.55 |
| 9. | Ильяшевич Дмитрий Владимирович | водитель | НБС "Мотор" | 1967 | Новосибирск ул. Ватутина, д.11/1, кв.18 |
| 10. | Ильяшевич Татьяна Александровна | штурман фотокор | ООО "Лидия-С" | 1979 | Новосибирск ул. Троллейная, д.152/1, кв.7 |

Сведения о районе путешествия

Весь район путешествия можно условно разделить на несколько рельефных зон. Первая - это равнинный участок от Новосибирска до Горно-Алтайска и от Новокузнецка до Новосибирска. Здесь дороги идут в основном по степям, иногда пересекаются оврагами. Дорожное покрытие - асфальт.

Вторая - это предгорья Алтая и Хакасии. В этой зоне наш путь лежал от Горно-Алтайска до поселка Кош-Агач, и от Кызыла до Новокузнецка. На этих участках местность холмистая, с крутыми подъемами и спусками. Встречаются перевалы высотой до 2000 м. Покрытие дорог разное - щебеночное и асфальтовое.

Третья - Горный Алтай. Самый интересный и самый сложный участок нашего путешествия. Дорог здесь практически нет. От перевала Бугузун до поселка Саглы - болота и грунтовые дороги. От пос. Верх-Таштып до пос. Кичи - зимник, по которому летом транспортные средства не ходят. Автогруппа совершила здесь первопрохождение. Команда продвигалась по труднопроходимым участкам, квалифицирующимся пятой категорией сложности.

Во время путешествия было пройдено 3 000 км, преодолено пять перевалов: из них наиболее примечательные - Бугузун, безымянный перевал в районе пос. Саглы. Форсировано много речек и бродов, например - Бугузун, Какпак, Чеди-Тей, Каргы и другие.

Справочные сведения о маршруте путешествия

Маршрут автопутешествия пятой категории сложности :

Новосибирск – Горно-Алтайск – Усть-Сема – Онгудай – Кош-Агач — оз.Джулукль – Кызыл – Верх-Таштып – Усть-Кабырза -- Новокузнецк – Новосибирск

Общая протяженность маршрута - 3 000 км.

Активным способом передвижения – 3 000 км.

С п и с о к т е х н и к и

- 1.Мицубиси Паджеро V-2500
- 2.Нива V-1700
- 3.УАЗ
- 4.Тойота Сурф
- 5.Тойота Сурф V-2500

Итоги, выводы, рекомендации

Подводя итоги, хочется сказать, что месяц **ИЮЛЬ** самый подходящий по погодным условиям для путешествий как по Алтаю, так и по Туве, Хакасии.

Не смотря на это – ночи в горах холодные и комплект теплой одежды туристу не помешает. В горных районах, в болотах возникают трудности с дровами – здесь лучше пользоваться примусом / как для приготовления пищи, так и для сушки палаток и одежды/. Если есть возможность взять болотные сапоги – то ее надо использовать. Район нашего путешествия комарами был не богат, но кое-где они попадались. Поэтому средство от них желательно взять.

Минимальный запас топлива на одну машину должен быть не менее 40 литров. Расстояние между населенными пунктами, где есть заправки, – небольшие, но не исключена возможность отсутствия на них топлива. Дизельным автомобилям проще – солярку можно купить у местного населения по сходной цене. Тракторы, дизельные грузовики есть в каждой деревне.

Особое внимание нужно уделить автомобилям с бензиновым двигателем. Электрооборудование желательно обработать диэлектриком – это важно для прохождения бродов.

Резина – тоже важна. Обычная дорожная не желательна, особенно в заболоченных местах. При движении по каменистым дорогам, бродам очень поможет резина высокая. Чем крупнее протектор, тем лучше. Большая ширина колес поможет благополучнее пройти грязь и топкие места.

По поводу домкратов: обычные намгодились только при демонтаже колес. Надувные домкраты в нашем походе были незаменимы. Если у каждого водителя будет хотя бы по 2 надувных домкрата – это уже хорошо. Но их желательно поместить в плотные чехлы, т.к. они не очень прочные, и легко прокалываются.

Теперь о тросах: те, что продаются в магазинах – для таких путешествий абсолютно не пригодны по прочности. Лучше всего применять парашютные стропы или толстую веревку /20 мм/. Металлические тросы менее удобны для таких путешествий, т.к. засевшие машины приходится вытаскивать рывками. Металлический трос не эластичен и его использование пагубно сказывается на автомобилях.

В каждой машине должна быть веревка длиной не менее 10-15 метров. На группу – три-четыре веревки, длиной не менее 50 метров.

При преодолении глубоких бродов желательно, чтобы воздухозаборы системы питания двигателя воздухом были выведены как можно выше.

Так же может в походе пригодится двуручная пила. Иногда по дороге попадаются бревна, которые объехать невозможно, – остается их только распиливать.

Если на машине нет стационарной лебедки, – желательно иметь автономную / хотя бы одну на группу /. В болотах и в тайге может случиться так, что все машины одновременно “засели” / в нашем походе такое было /, тогда и выручает лебедка. Так же в походе потребуются мостки / на крайний случай доски /, min две – на группу.

Техническое описание маршрута

9 июля

10 часов утра. Автомобилепробег стартует из Новосибирска, с центральной площади города. 229 км по асфальту, - и мы в Барнауле, - столице Алтайского Края. Здесь состоялась встреча с представителями средств массовой информации, там же к нам присоединилась мотогруппа Барнаульского турклуба "Горизонт".

Группа из 5 машин и 7 мотоциклов двинулась к Бийску. Через 159 км догорода Бийска, проехали город без остановки и, свернув с Чуйского Тракта, двинулись вдоль реки Бии через населенные пункты: Карабинка и Турочак к Телецкому озеру. К вечеру въехали в пос. Артыбаш, который находится на берегу Телецкого.

/ Новосибирск - Артыбаш 646 км /.

10 июля

День отдыха.

11 июля

Барнаульский Клуб АМТ "Горизонт" проводил краевые соревнования по автотуризму. Новосибирцы принимали участие и заняли призовые места. В частности, из членов автогруппы "Сибирь Трофи" 1-ое место в слаломе занял Куликов Игорь, 2-ое -- Бабин Павел.

12 июля

Продолжение соревнований. Подготовка к отъезду.

13 июля

Участники пробега проехали 142 км до Горно-Алтайска / по асфальту / Затем еще 50 км до Усть-Семы и свернули с Чуйского Тракта для отдыха и ночевки.

14 июля

Усть-Сема - Чемал - 40 км по асфальту. Остановились на Чемальской ГЭС. Она небольшая, но посмотреть - есть на что: работает на оборудовании 1935 года и снабжает электроэнергией весь поселок.

Через 45 км грунтовой дороги приехали в поселок Куюс. Это туниковый населенный пункт, -дальше дороги нет. Уехали за деревню километров на пять, встали на ночевку у красивого водопада.

15 июля

Вернулись назад 15 км и переправились на пароме через реку Катунь. Двинулись по полевой дороге к первому перевалу на нашем пути.

Высоту безымянных перевалов определяли альтиметрами, расположенными на панели автомобиля. Такие приборы были в двух машинах - высоту вычисляли среднеарифметически. Этот перевал был 1 800 м над уровнем моря, грунтовой и довольно крутой. Преодолев его, через 35 км, группа вышла на Чуйский тракт в районе пос. Курата и двинулась дальше. Проехав 35 км, поднялись на перевал

Чике-Таман. В дословном переводе : Чике – прямой , Таман - подошва . Перевал несложный, асфальтовый и очень живописный.

Достигнув через 40 км пос. Иня, двинулись дальше – к пос. Акташ. Ехали вдоль реки Чуя. Через 10 км остановились посмотреть на слияние двух рек. Мутная Чуя, впадая в Катунь, заметно меняет ее цвет, добавляя известковый оттенок.

От слияния рек до пос. Акташ оставалось 80 км. В пяти километрах за поселком мы встали лагерем, выбрав место на берегу ручья, на фоне недостроенной Катунской ГЭС. Здесь впервые увидели горы со снежными вершинами.

16 июля

Двинулись к пос. Кош-Агач / 108 км / по правому берегу Чуи. Ехали по Чуйской степи, самому холодному месту на всем Алтае, но нам сопутствовала солнечная и жаркая погода. В Кош-Агаче переезжаем Чую по мосту. Еще 9 км асфальта, и пробег свернул на гравийку в направлении пос. Кокоря.

Природа заметно меняется: растительность небогатая, в стороне от дороги видны заболоченные места. Техника не подводит, и группа без проблем движется дальше. Через 25 км от поворота на гравийку – пос. Кокоря.

Дальше движемся по ущелью между двумя грядками гор. Слева – гора Чиворлу – без особой растительности. Покрыта только низкорослой редкой травой. Здесь же у мотогруппы возникают поломки. Автогруппа ожидает. Устранив неисправности, едем дальше. Дорога уходит на север на высоте, примерно, 2000 м. Примерно через 25 км от пос. Кокоря, начинаются долгожданные броды. На пути река Бугузун с бурным течением и довольно мелкая. Дорога петляет и через каждые 3 – 5 км переходит с одного берега на другой. Мостов нет. Пару раз встречали жилые юрты. Местные жители приветливо, но настороженно встречают. Показывают дорогу. Направление пришлось уточнить, потому что начали терять нить дороги. На карте есть, а реально – нет. Оказывается, дальше она идет по руслу реки, которая постепенно становится шире и разливается по всему ущелью. Как оказалось, причиной тому был тающий ледник. Многие из группы ледник видели впервые, поэтому остановка была неизбежна. Отдохнули, сфотографировались и поехали дальше. Впереди нас ждала интереснейшая дорога с булыжниками, бродами, крутыми спусками и подъемами, и вела она на перевал Бугузун, что на границе Алтайского Края и Тувы. Трава от обилия влаги становилась сочнее и гуще.

До Бугузуня остается около 10 км., ущелье сужается. Движемся по булыжникам, дорога уходит из русла реки, и начинается подъем. Сухая земля и камни. Максимальная скорость – не более 15 км/ч. Не доезжая до Бугузуня, на высоте 2500 м, безнадежно ломается мотоцикл “Хонда”. На перевал тащить его – нет смысла. Места безлюдные, “Хонду” оставляем на месте поломки, и всей группой уходим за перевал. Определяем место ночевки прямо у дороги, потому что в сторону от нее места заболоченные. Растущие прямо на земле шампиньоны сглаживают огорчения по поводу невозможности ночевать у воды. От пос. Кош-Агач до места ночевки – 90 км. Впереди, по левую сторону, виднеется озеро Груша.

17 июля

Наша цель – озеро Джулукуль. До него 40 км. Руководитель автогруппы принимает решение: два джипа возвращаются на перевал, грузят сломанный мотоцикл в кузов Тойоты и увозят его обратно в Кош-Агач. Там отправляют с попутной машиной в Новосибирск, затем догоняют остальных. И так, две машины возвращаются, остальные продолжают путь.

Здесь, по сути, начинается первый категорийный участок. Авто- и мотогруппы пойдут вместе. Горы расступаются, высота более 2 000 м. Погода солнечная, грунтовая дорога сухая и достаточно проходима, что особенно важно для мотоциклов. Но вскоре она теряется между многочисленных, необозначенных на карте, озер. Перед нами брод через реку Как-Пак. Он глубокий, но вся техника преодолевает его успешно. Вскоре группа въезжает на территорию Алтайского Края. Здесь без 2-ух километровой карты и компаса делать нечего. Безошибочно выбираем из многочисленных тропинок нужную и поднимаемся на гору. Почва здесь становится посуше, но ненадолго. Впереди препятствие: каменистая река, пересекая путь, петляет в радиусе 500 м. Объехать негде. Подложив камни под колеса, форсируем реку. Мотогруппа сделала это быстрее и легче, чем авто.

Слева от нас появляется гора Макату высотой 2 598 м. И снова впереди брод. Он мелкий, но сложность его преодоления в том, что он проходит по огромным камням. С ходу его не взять! Весь состав группы выходит на постройку дороги. Целый час мостим ее, затем с черепашьей скоростью ползем по мокрым, скользким булыжникам. Бережем поддоны машин. Населенных пунктов рядом нет, местных жителей нет, отремонтироваться негде, и поэтому передвигаемся очень осторожно.

До Джулукуля - 10 км. Слева огромное озеро, а впереди нет даже тропы! Сплошное болото с настоящими болотными кочками. Машины начинают застревать. Пробовали объезжать по горе, но верховые болота оказались коварнее равнинных. Забравшись на гору, УАЗ сразу увяз по самый кузов. Спас надувной домкрат: подняли, подложили веток и дружно вытолкали. Тут же поняли, что обычные домкраты в болотах совершенно бесполезны! Через час мучений выработали тактику, - болота нужно проходить "влет", пока не выйдешь на более-менее твердый участок. Пользовались рацией: впереди шел штурман и командовал, до какого места надо гнать. Прохождение болот осложнялось тем, что на пути разгоняющейся машины попадались крупные камни. Иногда, объезжая их, машины застревали. Здесь-то и пригодились длинные веревки / 50 м /. Близко не подъедешь, - сам сядешь, а с сухого места дернуть проще.

Так мы двигались до темноты, но до озера все же не доехали. Оставалось еще 6 км. Выбрали место посуше и встали лагерем. Ночью на связь вышли две возвращающиеся из Кош-Агача машины. Им была дана команда: в темноте не передвигаться! Но молодые горячие владельцы джипов решили рискнуть. Попытка закончилась неудачей. Утром всей группе пришлось выходить на помощь за 10 км.

18 июля

Погода испортилась. Сыро и холодно. Мотоциклам трудно, машинам еще труднее. Мысль “вернуться” гоним прочь. Ведь до заветной цели каких-то 6 км. А цель у каждой группы своя: мото – перевал Шапшал, авто – озеро Джулукуль. И снова буксуем, тянем, толкаем, копаем, - в общем едем.

Открывшийся взору южный берег озера прибавил сил и энтузиазма. На Шапшальский хребет надоело смотреть издалека. Огибаем Джулукуль с востока и подходим ближе к Шапшалу. Красота природы и наш восторг победы – неописуемы.

Автогруппа уходит вдоль Шапшальского хребта на восток, мотоциклисты остаются у подножия перевала. Еще 10 км крутых болот / полдня работы /, и машины попадают на приличную грунтовую дорогу с небольшими бродами. Снова шампиньоны и огромный ледник. Одним словом – цивилизация. Первый категорийный участок благополучно пройден.

Погода наладилась. Мы опять на территории Тувы, движемся на восток. Поселок Мугур-Аксы. Заправляемся там на какой-то “дореволюционной” заправке неизвестно каким бензином и уезжаем.

Природа этих мест отличается своеобразной красотой. Растений почти нет, горы лысые, но величественные!

Уходим южнее, к рубежам Моголии. Нас встречают Российские пограничники. Проверяют документы и отпускают с миром. Буквально сразу за заставой начинается подъем на красивейший перевал. Крупномасштабной карты у нас не было, поэтому его название осталось тайной. Серия серпантинов, крутых подъемов, где можно двигаться только на первой скорости. Гравийная дорога ведет от заставы к заставе. Справа, под обрывом, шумит река Барлык со множеством впадающих в нее бурных речушек. Удобных мест для стоянки мало: скалы близко к дороге. Кстати, мосты через реки добротные, прочные. Красота кругом! Встаем лагерем.

19 июля

Уезжать отсюда не хотелось! Но группа, придерживаясь графика, трогается в путь. Вскоре попрощались с речкой Барлык, свернули вправо, к горе Арзайты /3094 м/. Снова вдоль Монгольской границы к пос. Саглы. Там российские пограничники заывают в гости, топят для нас баню, предлагают остаться ночевать. Но туристу спать в палатке всегда мягче, и мы вежливо отказываемся от приглашения. На пути от заставы разглядываем Монгольские горы и даже Монгольские поселки. Трасса уводит нас севернее – в горы. Там и ночуем.

20 июля

В 15 км от Хандагайты, выскакиваем на асфальт, по которому никто не соскучился, и прямым ходом - на Чадан /88 км/. Далее – Шагонар. Мы хотели посмотреть на Енисейское водохранилище, но как велико было наше удивление, когда вместо обозначенного на карте огромного водоема, мы увидели просто реку. Место, где раньше была вода, заросло травой. Природа резко отличается от той, что осталась позади. Много березовых островков, трава, цветы. Мы ограничились купанием в Верхнем Енисее и двинулись на Кызыл. Туда приехали к вечеру, пообщались с журналистами, прикупили продуктов – и в путь. На границе Тувы и Хакасии, в 80 км от Кызыла, остановились на ночлег.

21 июля

Хочется быстрее проститься с асфальтом! На одном дыхании летим до Абакана, потом до пос. Таштыпа. Разбиваем лагерь перед поселком.

22 июля

Кому знакомо щемящее чувство дороги, тот поймет, с каким нетерпением мы ждали голубенькой таблички справа от трассы с надписью "Таштып". Вдохновленные победой над болотами, нам хотелось срочно победить тайгу. Говорят, зимник Верх-Таштып – Усть-Кабырза, не проходила летом ни одна машина. Но, взяв себя в руки, вся команда спокойно зашла в деревенский магазин, прикупила нужное количество продуктов, сладостей, пива и остановилась на дневку возле Верх-Таштыпа. По договоренности с мотокомандой, мы должны были дожидаться ее, чтобы дальше ехать вместе.

23 июля

Технике ремонт не требовался, поэтому мы просто купались и загорали.

24 июля

После обеда, наконец-то, появились наши мотоциклисты. К сожалению Шапшал они не взяли, совершили только разведку перевала.

25 июля

Утром обе группы тронулись в путь. Буквально через 5 км от деревни Верх-Таштып начинается зимник с нестандартной глубокой колеей, пригодной только для передвижения на "танкетке". Здесь начинался второй категорийный участок автомотопробега "Сибирь Трофи 98". Его мы прошли за два дня. Двигались медленно, увязали в грязи, - там ее хватало. В тайге влага испаряется очень медленно. Нам еще повезло, - месяц не было дождей. Выручали, опять-таки, длинные веревки, лопаты, надувные домкраты. Бывали моменты, когда все пять машин увязали в грязи и не могли тронуться с места. Тогда побеждал командный дух, - мы буквально выносили их на руках. Развилки в тайге много, пользовались картой и компасом. Выручал прибор GPS.

Прелесть тайги не только в непроходимой грязи, но и в огромных бродах. Мы постоянно натыкались на разрушенные ледоходом мосты и мостики. На одном из бродов УАЗ заехал так глубоко, что набрал полный бензобак воды. Через некоторые реки джипы протаскивали Ниву на тросе, чтобы она не нахлебалась воды. Остальные машины – дизельные, с ними проблем не было.

26 июля

К вечеру мы вышли полным составом к пос. Кичи. Эта встреча с цивилизацией означала конец крутого бездорожья. Вечером у костра, близ деревни Сарасет, долго обсуждали пройденные километры. Все поняли, что именно после тайги особенно сплотилась и сдружилась наша команда. Никто не хотел возвращаться домой.

