

4x4 CLUB

№3
2015

ИЗДАЕТСЯ С 1995 ГОДА

+ ATV CLUB: ПРИЛОЖЕНИЕ О МОТОТЕХНИКЕ

BMW X6 M

ЭМОЦИИ СКОРОСТИ

**UAZ PATRIOT:
РЕАЛЬНЫЙ
РЕСТАЙЛИНГ**

**NISSAN X-TRAIL:
РЕВОЛЮЦИЯ
ИМИДЖА**



20 ЛЕТ

ЖУРНАЛУ



4 607004 540073

15003



MEDIA.CLUB4X4.RU

АВТОАЛЬПИНИЗМ



С СЕВЕРА НА ЮГ ТЕЛЕЦКОГО ОЗЕРА

Хорошая книга – Атлас автомобильных дорог Российской Федерации. Подробный, с множеством вариантов проезда из точки А в точку Б для любителей путешествовать. На странице с картой Республики Алтай обозначен один проселок, который часто занимал умы автопутешественников. Это грунтовая дорога из Артыбаша в Балыкчу вдоль западного берега Телецкого озера. Особо доверчивые даже пытались проехать по этому маршруту, но попытки заканчивались ничем – где-то за забытым поселком Обога все признаки дороги пропадают. А те, кто ходил известным туристическим маршрутом 76, добавляют, что часть участка по каньону реки Ачелман представляет собой почти отвесный серпантинный спуск с километровым (!) перепадом высоты.

НЕМНОГО ИСТОРИИ

В 2003 году команда мототуристов из Барнаула, Бийска и Новосибирска под руководством А. Е. Поддымникова прошла маршрут от Артыбаша до Балыкчи. Мотоциклы спускали со склона на веревках. Экспедиция была полна экстремальных приключений, не обошлось и без потерь в технике. Почти 10 лет повторить подобное никто не пытался. Но с недавнего времени у автоэкстремалов Сибири интерес к тропе стал возрождаться. В июне 2011 года три девушки из Новосибирского клуба экстремальных автопутешествий Off road master прошли пешком

по предполагаемому маршруту автоэкспедиции – по западному берегу Телецкого озера, по долинам рек Арча и Энмис с вылетом на реку Ачелман. Тогда показалось, что дороги там нет. В этом же году группа Омских квадроциклов попробовала по этому же маршруту пройти как можно дальше. В 2012-м активную разведку провела команда Бийска и Барнаула. В 2013-м – опять пешая разведка Off road master. И в этом же году сборная команда городов Алтайского края решила на штурм непокорной тропы. Вооружившись подготовленными автомобилями Suzuki Escudo, Suzuki Jimny, «УАЗ» и двумя квадроциклами, они проложили направление по бездорожью от реки Пыжа по рекам Аспарт и Аба и далее через водораздел до Ачелмана. Но на валунах скотогонной тропы техника начала ломаться, автомобили пришлось снимать с горы вертолетом. По тропе до Балыкчи спустились только квадроциклы.

АВТОМОБИЛИ, СНАРЯЖЕНИЕ И ТРОПА

Такой активный интерес к тропе не оставил нашему клубу времени для размышлений. Надо ехать! На июль 2014 года назначили старт очередной экспедиции. И началась невероятная по сложности подготовка.

Для экспедиции выбрали Mercedes Unimog – чемпиона первопрохождений 2010 и 2013 годов, участника всех крупных экспедиций клуба, маленький, но очень маневренный



Suzuki Escudo и багги-прототип, который уже участвовал в автовосхождении 2013 года на Монгун-Тайгу (см. 4x4 Club № 8'2014). Два автомобиля построили с нуля. Оба на шасси Unimog, но первый с кузовом TLC80, а второй – с кабиной от пассажирского Ford и тентованным кузовом для оборудования и снаряжения.

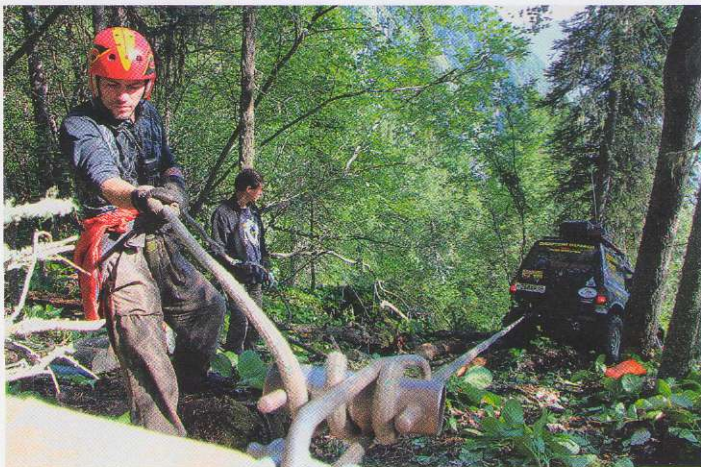
Из ста километров участка Артыбаш–Балыкча считались непроходимыми лишь 4–5 – те, что ведут по склонам каньона реки Ачелман в долину реки Чулышман. На самом деле это узкая скотогонная тропа среди вековых кедров, растущих на камнях. Между камнями почва довольно глубоко выбита копытами проходящего здесь скота. Во время дождя она становится невероятно скользкой и липкой. Местами тропа змейкой соскальзывает вдоль скальных выходов, образуя вертикальные многометровые сбросы, – и опять каменные ступени и скальные прижимы. На последних 400 метров их сменяет длинный скользкий серпантин...

Такой рельеф требовал особого подхода к выбору снаряжения. Для работы мы запаслись статическими веревками диаметром 16 и 20 мм и длиной 100 и 50

м соответственно, безопасными спусковыми устройствами (БСУ), шаклами, коррозийными стропами, металлическими анкерами и рым-гайками, камнекольными клиньями и перфоратором, а также ломом, hi-lift и сэнд-траками. Автомобили оборудовали лебедками – передними, задними и даже навесными боковыми, – чтобы удерживать автомобиль на заданной траектории при больших боковых кренах на скользкой тропе.

Дважды перед стартом участники команды провели полевые испытания техники, попрактиковались в спуске автомобилей по склонам.





ВЫХОД НА ТРОПУ

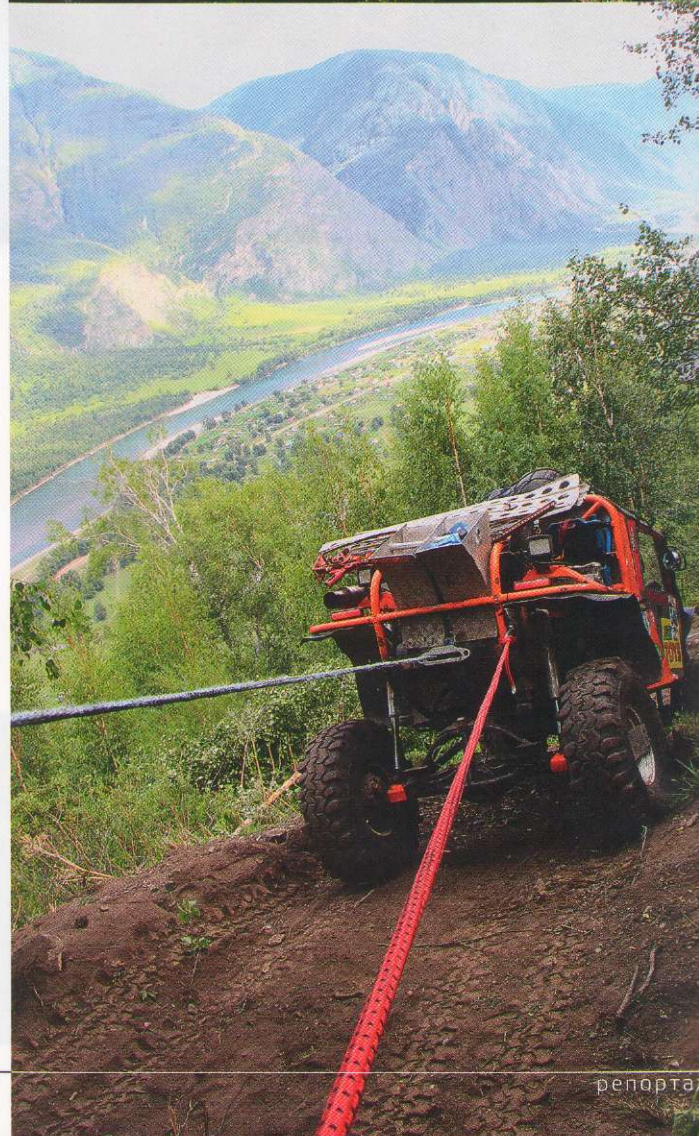
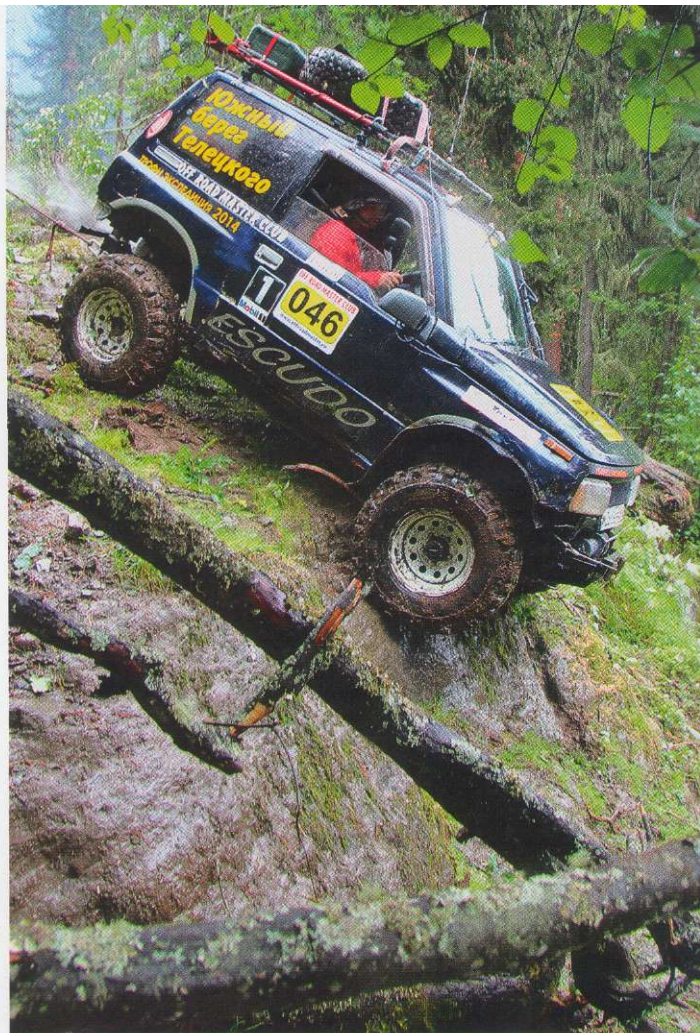
На старт вышла большая команда, состоящая из группы сопровождения и группы прорыва. Мы планировали пройти таежную часть маршрута за три дня, но сложный рельеф, обширные заболоченные участки задержали нас еще на два. Далее команда разделилась. Группа прорыва, перейдя Ачелман, устремилась на тропу, группа сопровождения вернулась в Артыбаш. На прохождение пяти оставшихся километров до Балыкчи у команды ушло 12 дней. За день мы могли пройти 700 м, а могли – 50, и все дни мы проводили практически одинаково.

Сначала проходили участок пешком и вдоль траектории движения выбирали точки крепления БСУ. Крепили все спусковые устройства, веревки и оттяжки. Веревки фиксировали в БСУ, автомобиль при этом стоял на включенной передаче и стояночном тормозе, под колеса подкладывали камни в качестве противооткатных упоров или привязывали машину веревкой за якорь – крепкое здоровое дерево или крупный валун. По команде штурмана спускаемого экипажа все участники команды занимали свои места, и начинался спуск – на максимально пониженной передаче с минимальным использованием тормозов, чтобы исключить соскальзывание на заблокированных колесах. Обо всех нештатных ситуациях каждый должен был немедленно доложить по радию, тогда штурман останавливал спуск или корректировал действия команды. Помимо радиий, работающих на общей волне в режиме односторонней связи, у каждого водителя и штурмана имелась также двухсторонняя постоянная радиосвязь, чтобы можно было постоянно контролировать траекторию автомобиля и его положение в целом. Главное – безопасность, поэтому все действия проводили тщательно и не спеша.

ЖИЗНЬ «КАТОРЖАН»

Погода в горах не сильно радовала. Солнечная в день старта, позже она сменилась частыми дождями. Особенно нам досталось в каньоне реки Ачелман. Здесь дождь шел каждый день. Утром мы любовались синим ясным небом, но к моменту, когда нужно было выходить на «каторжные» работы, из-за горы со стороны озера появлялась плотная серая тучка, тяжело переваливалась через вершину и начинала потихоньку выливать весь свой запас воды в ущелье. Вечером приходилось разводить два костра, чтобы сварить ужин, погреться и посушить одежду. Правда, предварительно одежду нужно было очистить от грязи после целого дня работы на мокрой тропе. Сложности это не представляло, достаточно было сойти с тропы в мокрые кусты или траву и походить там немного. Снаружи грязь смылась просто отлично!

На тропе сложно найти место для лагеря. Нет достаточного количества ровных поверхностей для кухни и палаток,





особенно на спуске к Чулышману. Некоторые участники везли с собой гамаки, которые очень пригодились для ночевки на склоне.

Но главной проблемой было отсутствие доступных источников питьевой воды. Хотя тропа идет вдоль реки, та шумит водопадами в довольно глубоком ущелье, а ручьев и родников на склонах нет. За водой приходилось ходить, загрузив канистры в рюкзак. Для мытья посуды использовали воду, собранную с тента. При выходе из ущелья к Чулышману тропа вовсе уходит в сторону, и поход за водой превращается в отдельное приключение. Поэтому когда кто-нибудь из нижнего базового лагеря вдруг собирался прийти к нам в гости, мы просили его принести с собой воды и хлеба.

ДАЛЕКАЯ БЛИЗКАЯ БАЛЫКЧА

А между тем с тропы на Балыкчу открываются красивейшие пейзажи на долину реки Чулышман с отвесными стенами, на южный берег Телецкого озера. Там, где тропа делает поворот из каньона Ачелмана, меняется природа, пейзажи, даже погода. Балыкча кажется близкой, но облака и небольшой вертолет летят ниже нас – значит, до финиша нам еще ползти и ползти. И мы ползли – цеплялись веревками, как хвостом, за деревья, объезжали огромные валуны, периодически отправляли вперед разведку, чтобы найти прямую дорогу и обойти очередное нагромождение камней.

Самыми трудными и самыми напряженными оказались несколько сотен метров перед финишем. Камни почти

закончились, остался крутой склон с редкими деревьями. Спуск пяти автомобилей – непрерывная, монотонная работа по перестегиванию страховки и БСУ в постоянном напряжении всех участников спуска – занял два с половиной дня. Водитель все это время находился в автомобиле, практически стоя на педалях, потому что под таким углом сидеть невозможно. А его здоровье и жизнь полностью находились в руках тех, кто работал со спусковыми устройствами и страховкой. Постоянное чувство опасности держало команду в напряжении на всем протяжении спуска и сказалось потом неким душевным опустошением, невозможностью до конца осознать, какой маршрут мы прошли, какое трудное прохождение мы совершили.

Очередное приключение завершилось в один из августовских вечеров, когда колонна автомобилей красиво выехала со склона, приветствуемая местными жителями. Теперь можно отдыхать, набираться сил и смотреть на карту нашей Родины в поисках новых маршрутов. ♪

