



**ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО СПОРТИВНОМУ ТУРИЗМУ**  
(на средствах передвижения)

**О Т Ч Е Т**

о прохождении мотоциклетного туристского спортивного маршрута шестой категории сложности по Алтаю в период с 8 по 24 июля 2015 года.

Маршрутная книжка № 0-100-15

Руководитель группы: **Пантыкин Виктор Михайлович**

г. Барнаул, пр-кт Ленина 75

e-mail: [viktor-motos@yandex.ru](mailto:viktor-motos@yandex.ru)

Отчет публикуется на сайте [АЛТАЙ туристский при Федерации спортивного туризма Алтайского края](http://alтай.туризм.рф)

Маршрутно-квалификационная комиссия рассмотрела отчет и считает, что маршрут может быть зачтен всем участникам и руководителю \_\_\_\_\_ категорией сложности.

Отчет использовать в библиотеке \_\_\_\_\_

Штамп МКК

г. Барнаул 2015 год.

# СОДЕРЖАНИЕ

№ страниц

<b>Титульный лист.</b>	1
<b>Содержание.</b>	2
<b>Рецензия на отчет.</b>	3
<b>1. Справочные сведения о путешествии.</b>	4
1.1. Проводящая организация.	4
1.2. Место проведения.	4
1.3. Общие справочные сведения о маршруте.	4-5
1.4. Обзорная карта - схема маршрута.	5
1.5. Схема участка маршрута «Змеиногорск - Тигирек»	6
1.6. Схема участка маршрута «оз. Кольванское - Тигирек».	7
1.7. Схема участка маршрута «Тигирек – Пономарево».	8
1.8. Определяющие препятствия маршрута – протяженные участки.	9
1.9. Состав группы.	10
1.10. Отчет рассмотрен МКК. Адрес хранения отчета.	10
<b>2. Содержание отчета. Основные сведения.</b>	10
2.1. Общая смысловая идея и цели путешествия.	10-11
2.2. Аварийные выходы с маршрута.	11
2.3. График движения.	12 – 14
2.4. Техническое описание прохождения маршрута.	15 –77
2.5. Перечень интересных природных и исторических объектов на маршруте.	77-81
<b>3. Дополнительные сведения и полезная информация.</b>	81
3.1. Специальное и групповое снаряжение.	81
3.2. Личное снаряжение мототуриста	81-82
3.3. Подготовка мотоциклов и результаты эксплуатации.	82
3.4. Ориентирование на маршруте и использование GPS.	82-83
3.5. Итоги и выводы	83
3.6. Рекомендации.	83-84
3.7. Общественно-полезная работа	84
<b>4. Приложения.</b>	84
4.1. Маршрутная книжка № 0-100-15	84
4.2. Электронная версия отчета	84
4.3. Пропуск в буферную зону Тигирецкого заповедника	85
4.4. Копия статьи в краевой газете «Алтайская правда»	86
4.5 Копия фотостенда «Заповедные тропы Алтая»	87



## РЕЦЕНЗИЯ

на отчет о туристском спортивном маршруте 6 к.с.  
по территории Алтая (июль 2015 г.)  
совершенном командой Федерации спортивного туризма Алтайского края  
под руководством **Пантыкина В.М.**

Изучив материалы отчета, можно сделать следующие выводы:

1. Маршрут по своей сложности и протяженности соответствует заявленной категории и пройден без нарушений Правил соревнований по спортивному туризму (код 0840005411Я).
2. Пересечение Колыванского, Башчелакского, Ануйского, Семинского хребтов Алтайских гор насыщено локальными препятствиями высшей категории сложности и является определяющей частью маршрута.
3. Выполнена большая общественно - полезная работа по подготовке Чемпионата СФО на средствах передвижения (длинная дистанция) в год активного туризма и в честь 65-летия автотуризма Алтайского края.
4. К недостаткам данного отчета следует отнести:  
- отсутствие трека

Мастер спорта России по туризму,  
Заслуженный путешественник РФ,  
член Зональной МКК

**В. Л. Трутанов**

# 1. СПРАВОЧНЫЕ СВЕДЕНИЯ О ПУТЕШЕСТВИИ.

## 1.1. Проводящая организация.

Федерация спортивного туризма Алтайского края, г. Барнаул, ул. Пролетарская 164.

## 1.2. Место проведения.

- Россия, Алтайский край, Республика Алтай.
- Территориально: Горная Колывань, Горный Чарыш, Горный Алтай.

## 1.3. Общие справочные сведения о маршруте, районе путешествия.

Вид туризма	Категория сложности путешествия	Протяженность активной части путешествия, км	Продолжительность		Сроки проведения
			общая	ходовых дней	
На средствах передвижения (мото)	шестая	2050 км.	17	14	8.07 – 24.07 2015 г.

1.4. Нитка маршрута: г.Барнаул-с. Пospелиха- с. Курья- оз. Колыванское- г. Змеиногорск- с. Черепановск - пер. Гляден- с. Колывань- оз. Белое- с. Бугрышиха - р. Белая - п. Тигирек- вдоль р. Иня- п. Усть-Ионыш (не жил)- с. Алексеевка (не жил.)- с. Майорка- с. Сентелек- с. Чарышское- пер. Сваловское седло- с. Бол. Башчелак - вдоль р. Башчелак- с. Пономарево (не жил.) – пер. Тележанское седло- с. Рыбное- с. Каракол- с. Черный Ануй- пер. Мариинский- с. Ильинка- с. Барагаш -пер. Чакыр – с. Ябоган - пер.Ябоганский- с. Онгудай – с. Курота- с. Ниж. Талда – пер. Ороктой - вдоль р. Катунь - с. Чемал – г. Бийск – г. Барнаул.

Северо-западная часть Алтая, представленная низкогорными и среднегорными хребтами, традиционно называется Рудным Алтаем. Большая его часть находится на территории Казахстана, относительно небольшая на юго-западе Алтайского края. Здесь расположен один из самых интересных туристических районов Алтая — **Горная Колывань**. Горной Колыванью принято считать низкогорный массив Колыванского хребта с высшей точкой г. Синюхой (1210 м), ограниченный с севера и запада предгорными степями. Колыванский хребет протянулся в широтном направлении вдоль границы Алтайского края и Казахстана.

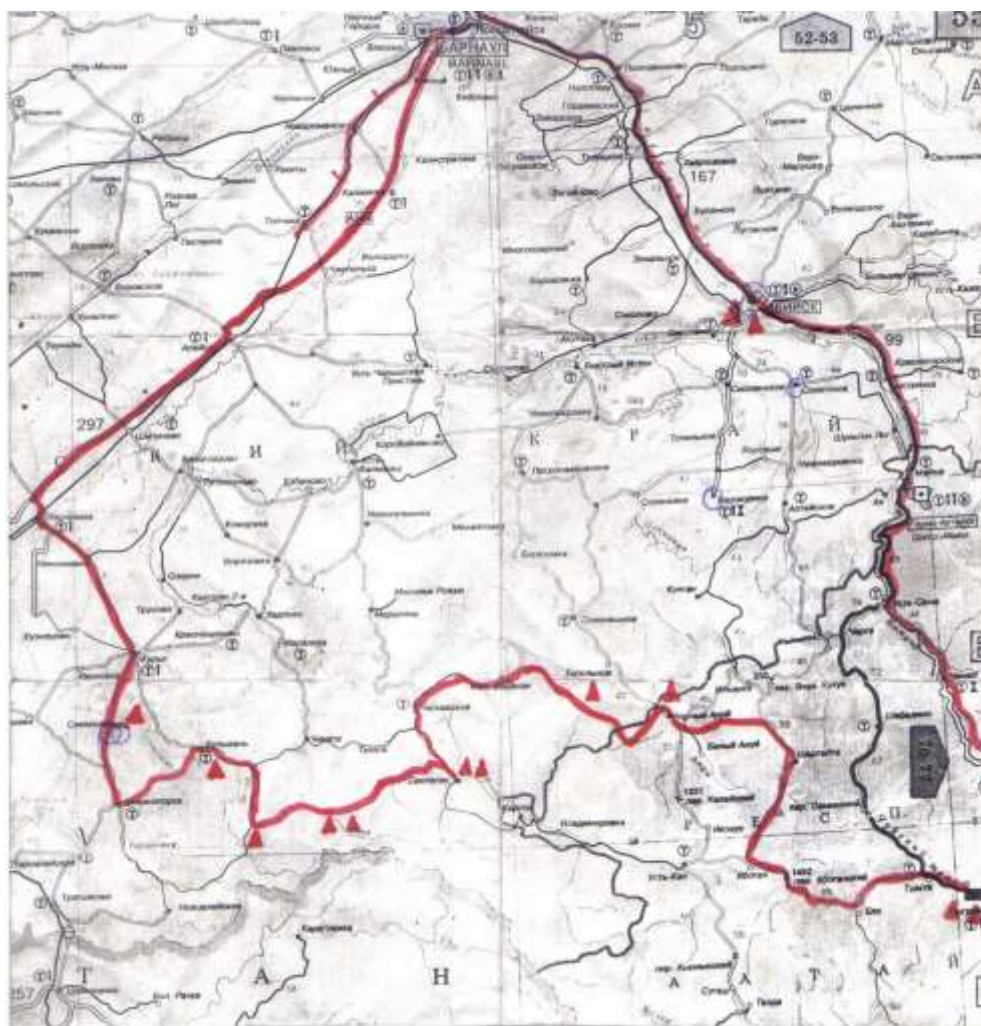
Район **Горный Чарыш** находится в междуречье Чарыша и Ануя, протянувшись почти параллельно вееру северных хребтов, вместе с Башчелакским хребтом. Его средние высоты составляют 1600—1800 м, высшая точка 2432 м. Южнее, за долиной Чарыша, лежат Коргонский хребет (высоты до 2480 м, протяженность около 200 км) и Коксуйский хребет (высшая точка 2598 м, длина около 100 км). Последний в северной части стыкуется с Тигирекским хребтом, ориентированным почти в широтном направлении (высшая отметка 2293 м, длина около 200 км). По району проходит граница между Алтайским краем и Республикой Алтай. Река Чарыш является одной из крупнейших рек Горного Алтая. Горную часть бассейна Чарыша вместе с окружающими хребтами называют также Горным Чарышом.

**Горный Алтай** – настоящая жемчужина Сибири. Редкое место на земле сравнится с Алтаем по красоте, потому неповторимому великолепию, которое создала здесь природа. Недаром европейские туристы сравнивают это место со Швейцарией. Действительно, Алтайские горы во многом похожи на Альпы, но имеют и ряд выгодных отличий. В красоте Алтайских гор присутствует свой особый колорит. Здесь восхищаешься не столько самим пейзажем, сколько той мощью и величием, которые буквально излучают горделивые вершины, увенчанные шапками снега. А океан хвойной тайги, сумасшедшие горные реки, кристально чистые озера, огромные луга эдельвейсов, восхитительные водопады. Стоит один раз увидеть, как все это навсегда зафиксировано в памяти.

Именно на Алтае находится самая высокая вершина в Сибири – Белуха. И, несмотря на то, что покорение Эвереста намного сложнее – восхождение на Белуху так же считается особым достижением у альпинистов. Поэтому каждый год не один десяток групп идет на штурм Белухи.

Горный Алтай – настоящая находка для автотуристов. Есть еще «белые пятна», не освоенные моторизованными туристами. Да и ранее существующие дороги, тропы становятся все более труднопроходимыми. Время делает свое дело: деревни, поселки умирают, дороги превращаются в реки, мосты дряхлеют и разрушаются.

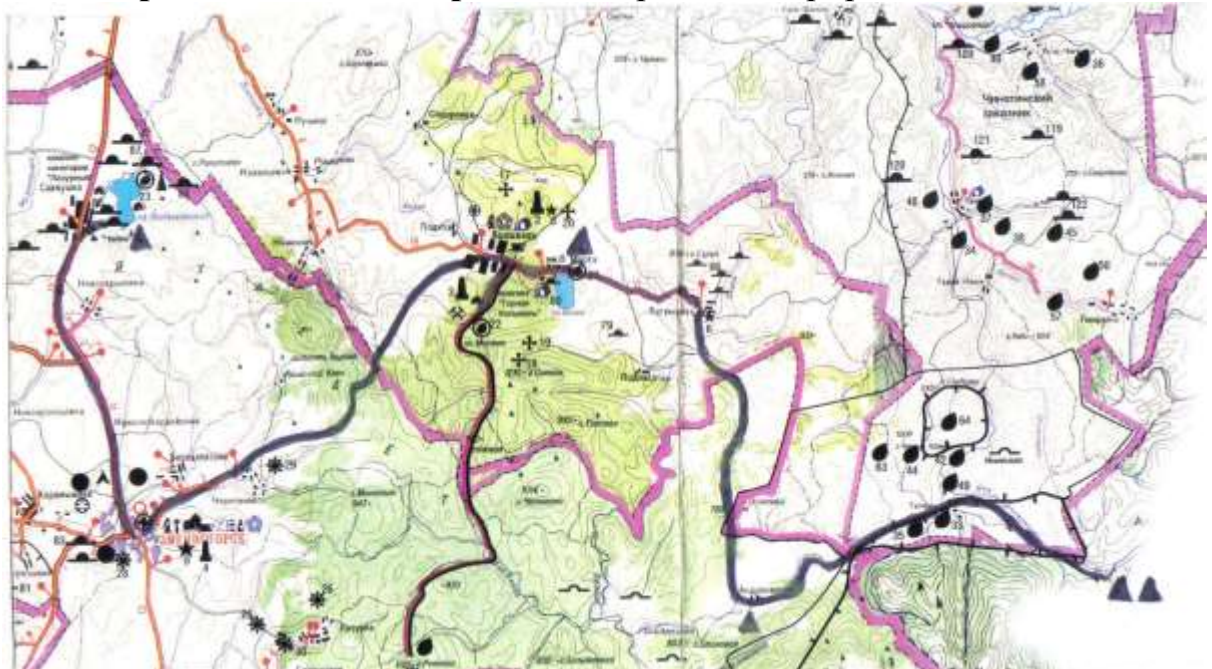
#### 1.4. Обзорная карта – схема маршрута.



**1.5. Схема участка маршрута «г. Змеиногорск - пер. Гляден – с. Колывань- пер. Осиновый – п. Андреевский - п. Тигирек»**



**1.6. Схема участка маршрута «оз. Колыванское - пер. Осиновый – п. Андреевский - п. Тигирек» с интересными природными объектами.**



**1.7. Схема участка маршрута «с. Тигирек- с. Чарышское – с. Бол. Башчелак - Пономарево» с интересными природными объектами.**





## 1.8. Определяющие препятствия маршрута – протяженные участки.

Участок маршрута	К.Т.	Протяж- сть и ЧХВ	Характеристики участка
<b>г. Змеиногорск– с. Черепановск- пер. Гляден- с. Колыань - оз. Моховое.</b>	5 к.т.	55 км. 5 часов	Прошедшие накануне дожди превратили дорогу в настоящий каток. А спуски, подъемы, коварные промоины, лесные завалы, броды превратились в серьезные препятствия. Крылья забиваются грязью, а трава спрессовывало все это в единый монолит.
<b>с. Бугрышиха - брод ч\р р. Белую - пер. Осиновый-п. Андреевский</b>	5-6 к.т.	30 км. 8 часов	Глубокий брод через р. Белую со страховкой и с помощью веревок, тяжелейший подъем на перевал Осиновый под проливным дождем. Промоины, грязь, поваленные деревья, глубокие лужи многочисленные броды через р. Бол. Ускучевка.
<b>п. Тигирек - навесная переправа через р. Иня с.-У- Ионыш (не жил.)</b>	6 к.т.	20 км 19 часов	Тяжелые броды через реку Черную, болота, промоины, упавшие деревья. Технически очень сложная навесная переправа через р. Иня.
<b>У- Ионыш (не жил.) – с. Алексеевка (не жил.)- с. Майорка.</b>	5 к.т.	40 км 5 часов	Многочисленные броды через реку Ионыш, заброшенные дороги, перевалы .
<b>с. Бол. Башцелак - р. Башцелак - с. Пономарёво (не жил.)- пер. Тележанское седло - р. Черновой Ануй.</b>	5-6 к.т.	30 км. 6 часов	Два брода через реку Башцелак со страховкой, трудности поиска выхода к заброшенному перевалу Тележанское седло, коварный спуск с него.
<b>р. Черновой Ануй - пер. Чилик - р Чилик - с. Елиново.</b>	6 к.т.	40 км 12 часов	Трудности выхода на перевал Чилик, движение по абсолютно нехоженным тропам и высокогорным болотам. Очень крутой спуск с перевала.
<b>с. Рыбное- р. Рыбная - с. Каракол.</b>	5 к.т.	30 км 5 часов	Болотистая тропа вдоль р. Рыбной с выходом на самую высокую точку маршрута (1649 м) и крутой спуск в с. Каракол.

## 1.9. Состав группы.

№	ФИО	год рождения	город	спортивный опыт, обязанности в группе
1	Пантыкин Виктор Михайлович	1955	г. Барнаул пр-кт Ленина 75-44	МС СССР, У1-Р руководитель, водитель, фотограф
2	Архипов Олег Михайлович	1969	г. Барнаул ул. Исакова 139-117	У1-У, 1 разряд механик-водитель
3	Мишурин Александр Владимирович	1985	г. Барнаул ул. К. Маркса 99	КМС , У-У водитель, завхоз
4	Поддымников Андрей Евгеньевич	1962	г. Бийск, ул. Стахановская 4-60	КМС, У1-У, У-Р Зам. руководителя, водитель
5	Пантыкин Константин Викторович	1985	г. Барнаул, ул. Гущина 175-15	КМС РФ, У-У, У-Р, механик - водитель
6	Мельчаков Андрей Николаевич	1978	г. Барнаул, ул. Калинина 49-14	У-У , водитель

## 1.10. Отчет рассмотрен. Адрес хранения отчета.

- Рецензент Трутанов В.Л., МС России, член МКК ФСТ Алт. рая и МКК СФО.
- МКК Сибирского Федерального округа. Полномочия <66665655>.
- Маршрут соответствует \_\_\_\_\_ категории сложности.
- Путешествие засчитывается все участникам и руководителю.

Отчет сделан в двух экземплярах:

- экземпляр № 1 хранится в МКК Сибирского Федерального округа;
- экземпляр № 2 передан в Главную судейскую коллегию Центральной МКК ФСТР.

## 2. СОДЕРЖАНИЕ ОТЧЕТА, ОСНОВНЫЕ СВЕДЕНИЯ.

### 2.1. Общая смысловая идея и цели путешествия.

В этом году, 16 февраля, Барнаульскому клубу автотуристов «Горизонт» исполнилось 35 лет. Летом 2015 года - 20 лет первому Чемпионату России по мототуризму «Алтайская кругосветка-95» Это был первый официальный старт после развала Советского Союза, который дал серьезный толчок реанимации Российского автотуризма и самое интересное – способствовал развитию байкерского движения в стране. Чемпионат, в то нелегкое время, организовал Туристско-спортивный Союз России при информационной поддержке журнала «Мото» издательства «За рулем» и при финансовой поддержке фирмы «ЛогоВаз», краевой станции юных техников, частного предпринимателя Чугунцова Валерия. Непосредственное проведение трехнедельного состязания взвалили на себя комитет администрации Алтайского края по культуре и туризму и клубы: «Горизонт» г. Барнаула, «Вымпел» г. Рубцовска, «Мастер» г. Змеиногорска.

...Осенью 2014 года был брошен клич ветеранам того легендарного рейда-собраться вновь. Откликнулись многие, в том числе и новая волна опытных мототуристов России из Москвы, Санкт-Петербурга, Кирова, Иркутской и Московской областей, Новосибирска, Кемерово, Омска... Естественно алтайские мототуристы никак не могли остаться в стороне от такого события. Конечно, очень хотелось просто повторить маршрут 20-летней давности. Но государственные границы между Россией и Казахстаном стали серьезным препятствием. Учитывали трудности организации массового восхождения альпинистов на г. Белуху в честь 100-летия подъема на вершину братьев Дроновых. Юбилейное восхождение планировалось со стороны Казахстана и было обречено на провал из-за пограничных проблем.

Поэтому всем участникам мотоэкспедиции «ЗАПОВЕДНЫЕ ТРОПЫ АЛТАЯ» был предложен другой, очень сложный маршрут по территории только России, а именно - по Алтайскому краю (Горная Колывань, Горный Чарыш) и по республике Алтай. С набором всех мыслимых и немыслимых естественных препятствий, с хорошей исторической и познавательной программой.

### 2.2. Аварийные выходы с маршрута.

На этапе планирования экспедиции были разработаны запасные варианты прохождения маршрута и выхода к людям, в случае ЧП, по кратчайшему пути. А сложных участков, которые требовали этого, было четыре: Тигирек - Покровка, Сентелек - Рыбное, через Теректинский хребет и тропа по правому берегу р. Катунь. Так как наша группа была частью **большой экспедиционной команды с разных городов** - то была установлена обязательная поддержка, техническая помощь и страховка друг друга. Также была установлена ежедневная связь, по спутниковому телефону, с аварийной автомобильной группой. Она шла параллельным курсом, по несколько дней дожидаясь нас в условленных местах.

## 2.4. Техническое описание маршрута.

### День 1. 8 июля. г. Барнаул- с. Пospelиха- с. Курья- оз. Колыванское.

Выехали из города в 1200. Начался дождь. Оделись в дождевые костюмы. На повороте в Топчиху зашли в кафе пообедать. Под нами образовались лужи. Обслуживающий персонал с сочувствием и пониманием отнесся к нам.

Дорога, ведущая нас на юго- запад в отличном состоянии. Трасса связывает Россию с Казахстаном, а именно – Барнаул с Семипалатинском и Усть-Каменогорском. На развилке Барнаул – Новичиха - Пospelиха-Рубцовск сворачиваем влево.

В Пospelихе зашли в кафе обогреться и попить кофейку. Дождь не унимается. В 1700 был в Курье. Хотели зайти в музей Михаила Тимофеевича. Калашникова-конструктора автоматического оружия. Закрыт. Работает до 1600. До 2013 года музей размещался в небольшом домике около сельского клуба. Сейчас музей находится в капитально отремонтированном здании бывшей школы, где в тридцатые годе прошлого столетия учился знаменитый конструктор.

Дождь утих. В 1800 были на Колыванском озере, в условленном месте – на западном берегу, в районе оптико-лазерного центра. Этот центр построили для наблюдения за летающими космическими объектами - особенно за падающими ступенями стартующих космических кораблей с космодрома Байконур в Казахстане.



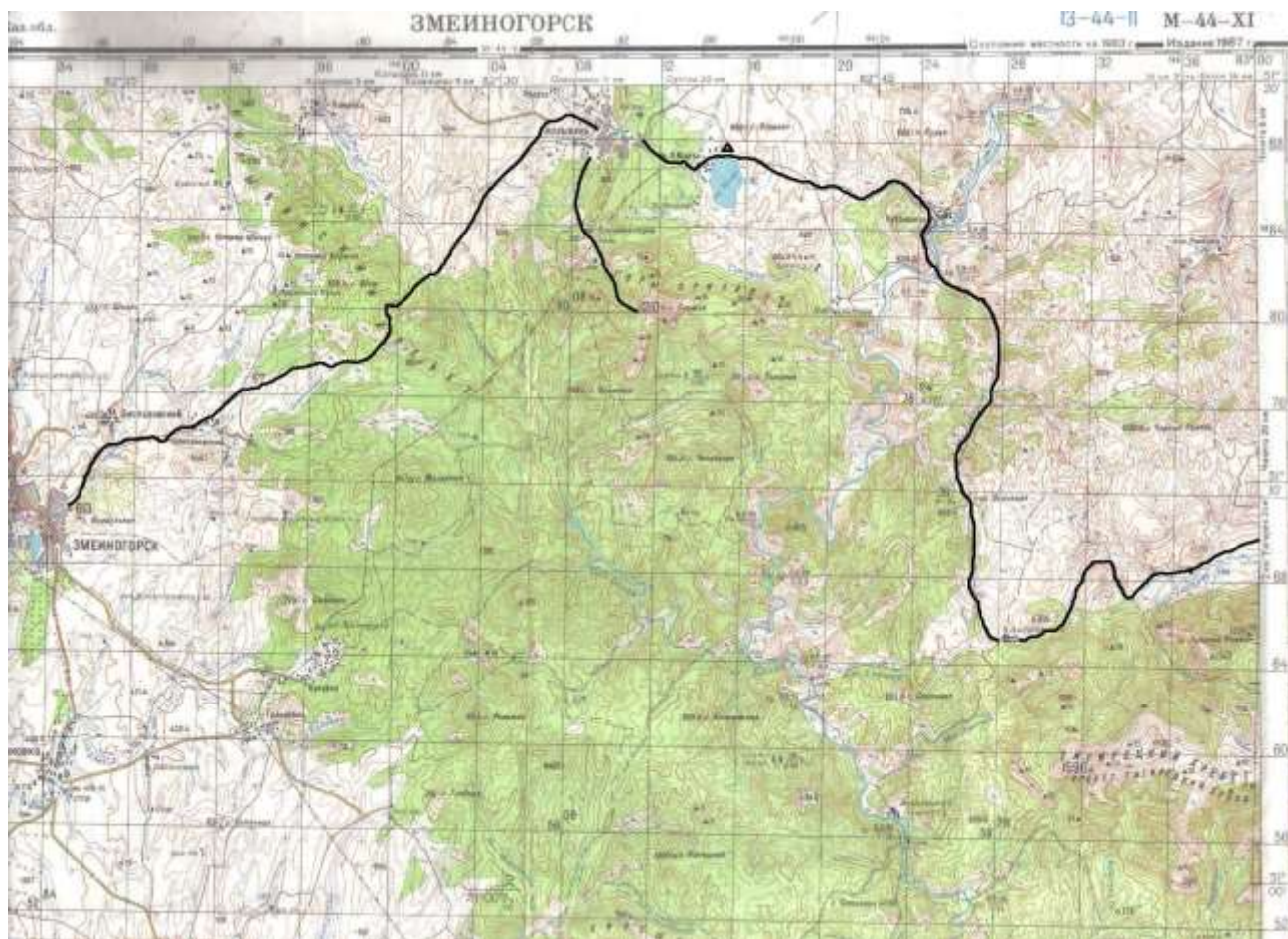
Озеро Колыванское во всей красе.

Все уже в сборе. Кто приехал вчера, кто еще раньше. Мы собрались практически в том месте, где прошел финиш 3-х этапного моторалли и стартовала самая сложная часть

Чемпионата «Алтайская кругосветка- 95»: через Восточный Казахстан, через перевал Кок - Коль (в непосредственной близости от Белухи) снова в Россию - Джазатор, Кош-Агач. Собрались в меньшем составе, чем я ожидал. По техническим причинам не доехала команда из Омска. По болезни не приехал Иван Ксенофонов - внештатный корреспондент журнала «Мото». Он участник «Алтайской кругосветки» и была надежда, что Иван напишет репортаж об этом событии. Кого-то не отпустили с работы, у кого финансовые проблемы. Короче - жизнь внесла свои коррективы. Но, тем не менее, состав солидный - около 20 человек на мотоциклах, плюс около десятка из спасательной автомобильной команды.

Разбили лагерь. Некоторые не виделись ровно 20 лет! Кое-кто не узнает друг друга! Бывает и такое. Все мы меняемся со временем. Хорошо, что есть повод встретиться, вспомнить, помянуть ушедших... Ветераны приехали вместе с сыновьями - продолжателями наших славных дел.

Костер, песни под балалайку и воспоминания, воспоминания... Но нужно отдыхать. Завтра тяжелый и насыщенный день. **Прошли 350 км.**



Участок Змеиногорск - Тигирек.

## День 2. 9 июля. Оз. Колыванское- г. Змеиногорск- пер. Гляден- Колывань- оз. Белое.

В 07-00 лагерь пришел в движение. В 0830 брифинг - ознакомление с планом сегодняшнего дня. В 09-00 колонна выкатилась на улицу с. Саввушка и двинулась в сторону Змеиногорска. Вскоре она рассыпалась на три части - начались мелкие поломки. И именно у тех мотоциклов, которые прибыли на старт в автомобильных прицепах.

Заправились на въезде в город. Сделали кольцо по городу: ознакомились с останками серебряного рудника, поднялись на плотину, построенную почти триста лет назад, поклонились памятнику Ермаку.



Интересна история этого памятника. Раньше он стоял в Казахском городе Ермак. После развала СССР город переименовали, местные националисты снесли памятник и разбили статую. Община русских казаков тайно погрузила останки памятника в вагон с углем и переправила в Россию. Это был последний поход Ермака. Реставраторы поработали, восстановили статую и вот Ермак уже созерцает на рудный город Змеиногорск с 2006 года.

У музея Горного дела встретились все, т.е. поломки ликвидированы. Красиво выстроились, чем сразу привлекли внимание местных активистов и СМИ. Посыпались вопросы: кто, откуда, куда, зачем? Интересная экскурсия в далекое прошлое города. Экскурсию ведет директор музея Смирнова Валентина Христиановна. Всю жизнь она положила на служение этому музею. Это по-настоящему ее детище. Пример достоин подражания!



Выходим из города в сторону Черепановска. Сразу за городом асфальт превратился в отвратительную щебенку. В центре Черепановска ничем не обозначенный поворот на Колывань. Сразу начались лужи, грязь от прошедших дождей. После 1-го ключа право, плато, спуск ко 2-ому ключу. Группа из пяти новосибирцев безнадежно отстала. Но сигнал SOS не подают. С ними мы встретимся только в Колывани - отставание объяснили усталостью одного из участников. Все же «Хонда-650» слишком тяжела для такой дороги. А дорога представляла собой набор заросшей дороги, скрытые травой промоины, небольшие, но коварные болотца, броды, камни, поваленные деревья. Падений было очень много. Стали грязными, как черти.

Перед третьим ключом, прямо в тайге, стоит огромный стол со скамейками, срубленный из распиленных бревен. И о чудо – аншлаг, указывающий верную дорогу на перевал и село Колывань!









Сразу от брода, через небольшой ручеек и начинается подъем на перевал. Он не крутой, но глубокая колея заставляет держаться межколеяного пространства, что дается тяжело из-за сколького грунта. Вершина перевала заросшая и не сильно выражена. Еще немного и начинается крутой спуск. Скользко. «Сваливаемся» в речку. Один брод, второй, движение прямо по руслу, третий брод и уже на выходе еще один, четвертый брод, и мы выкатываемся на холмистую местность. По-прежнему очень грязно и скользко. Встречаются развилки - нужно идти по самой накатанной колее. После выхода на лесовозную дорогу, двигаемся по ней - вариантов уже нет.



За несколько километров до села выезжаем на асфальтированную дорогу «Курья-Колывань».

Прибыли в Колывань в 15-00. Пообедали в пельменной. Нам организовали экскурсию на действующий камнерезный завод. После завода, посетили музей камнерезного искусства. Т.к. новосибирцев еще не видно, решили смотаться на озеро Моховое, расположенное высоко в горах, в 12 км от села.

От бывшего села Колываньстрой начинается крутой подъем к озеру. Село было организовано в 1935 году. Здесь добывали вольфрам, молибден, серебро, золото.



Село не сохранилось - только памятник.

Не все смогли взять коварный подъем с ходу. Огромные промоины, сель после прошедших дождей. Помогая друг другу, все-таки поднялись к озеру.



К озеру Моховому.



**Озеро Моховое.**

Вернувшись в Кольвань – заправились. Чем вызвали необъяснимую радость оператора заправки - сколько мотоциклистов! Позже мы узнали причину этой радости. Местные жители стараются не заправляться на этой АЗС. Емкости под топливо старые – много ржавчины, взвешенных частиц. Это мы ощутили чуть позже – на подъеме на перевал Осиновый.

Расположились на берегу озера Белого. Озеро очень живописное. Имеет почти круглую форму, с островком посередине. Глубина озера до 20 м. Вода чистая. Лагерь пришлось разбивать в высокой траве, других мест просто не было - все занято «дикими» автотуристами.

За день прошли **сотню километров.**



**Оз. Белое. Сушка мотобот.**

### День 3. 10 июля . Оз. Белое- с. Бугрышиха- пер. Осиновый- п. Андреевский.

Встали рано- 0700. На траве огромная роса. Вчера созвонился с инспектором Тигирекского заповедника на предмет нашего выхода в сторону заповедника. Въезд в заповедник строго по пропускам. Мы его оформили заблаговременно.

В 0900 выехали. Только тронулись и сразу остановились - на одном из мото заднее колесо шоркает за аккумуляторный отсек. Причина – вчера вечером на этом мотоцикле был заменен задний моноамортизатор. Новый оказался несколько короче - это и стало причиной задевания. Пришлось изготавливать проставки. Благо было для этого: железные пластины, болгарка, дрель. Через два часа все было готово и длинная колонна вытянулась в сторону Бугрышихи. Погода стоит отличная, светит солнышко, тепло.



Это пока только лужа.

Брод выше по течению реки Белой, километров в 3-х от села. Брод глубокий – выше колена. Течение быстрое. На две большие скользкие камни. Прошедшие дожди сделали свое «черное» дело» - уровень воды резко поднялся. Ищем другой вариант. Он оказался рядом, чуть ниже по течению от основного брода. Пришлось берегом, по кустам, пробираться к перекату, перетаскивать технику на веревках и снова по зарослям болотных кувшинок на основной путь.



**Брод через Белую.**

Вышли на основную дорогу, ведущую на перевал. Видно, что по ней в этом году мало кто ездил.



**Идет дождь, а нам вверх, на перевал Осинový.**

Сложно: очень много веток, хлещущих по глазам и лицу. Благо очки спасают. Едем вдоль речки Бол. Ускучевка. Бесчисленное количество бродов через нее. Глубокие лужи, в которых можно даже захлебнуться. Лавируем, стараемся их объезжать. Перед самым главным подъемом на перевал зарядил дождь. Стало невыносимо скользко. Лужи стали еще глубже.



...Глубоченные, грязные лужи.

Дождь нас сопровождал до вершины перевала, это около 3-х часов. Вымокли и с наружи и изнутри - от пота. На вершине угрожающие аншлаги «Запретная зона... Штраф». Здесь нас должны ждать инспектора заповедника. Не дождались. Пропуск предписывал нам движение только прямо, на п. Андреевский, хотя самая короткая дорога на Тигирек влево.

Едем прямо, чтобы не нарваться на неприятность со стороны администрации заповедника. Тут- то мы поняли, что попали в полную ж... В этом году здесь точно никто не ездил. Яркое тому подтверждение: поваленные огромные деревья, лежащие поперек

Едем по еле заметной дороге, лужи с глубокой вязкой грязью на дне.



Смеется тот, кто смеется последним.



... Поваленные огромные деревья.



Но только вперед!





Теряем драгоценное время на поиски объездов. Вечереет. Предательски забиваются грязью крылья, ведущие звездочки, цепи. Моторы с трудом вращают колеса.



Мест для разбивки лагеря нет: отсутствие ручьев, речек. Стараемся двигаться по траве, по неглубоким лужам, пытаюсь тем самым очистить протектор резины колес - так ехать легче. Группа изрядно растянулась. Появился поселок Андреевский всего в три жилых дома. Когда-то, лет тридцать назад, здесь была почта, школа, электричество. Решаем заночевать в брошенных домах. Но помог местный житель, Николай. Он любезно предложил нам на ночь свой просторный дом. Кое-как разместили свой огромный мотопарк в его ограде.



Ужин готовили на уличной железной печке-буржуйке. Здесь же сушились. Николай угощал вяленой лосятиной, медвежатиной. Круто!

Разместились очень тесно, но все в тепле. Спали вповалку. Вещи для просушки развесили по всему дому. Ночью от этого было очень душно.

За день прошли, проползли **55 км.**



Участок маршрута «Тигирек - Сентелек».

**День 4. 11 июля. «п. Андреевский - п. Тигирек - п. Камышенка (не жил)- р. Иня- п. У-Ионыш (не жил)».**

Спаслось плохо - жарко и душно. Утром опять дождь. Пытались переждать, но он не унимается. Что ж двигаться нужно дальше. Позавтракали около чудной печки, которая «кормила» все группы. Вышли в 09-15. На выходе из села какая – то пьяная женщина перегородила дорогу - требовала денег за проезд. Вот такие нравы.

Через несколько километров развилка. Уходим левее. Дорога петляет по красивым лугам, то вверх, то вниз.



Очень скользко, изрядно поливает дождь. Появилась еще одна развилка. Повернули вправо - к Тигирецкому хребту. Навигатор показывает какую-то чепуху: то до Тигирека 18 км (от Андреевского), то 20 км на первой развилке, то 53- на второй

развилке?! Но потом все стабилизировалось и мы стали стабильно приближаться к Тигиреку. Дождь кончился. Где-то в середине пути брод через Боровлянку и коварный выезд из речки. Один мотоциклист даже опрокинулся на спину. Но все обошлось вырванным тросом газа. По-прежнему очень грязно и скользко, а подсохнувшая вязкая грязь еще сильнее стала забивать колеса. Километров за 6 до Тигирека не глубокий брод через речку. Покатались по ней, очищаясь от налипшей жирной грязи.



Впереди по курсу - гора Шляпа. Правда похожа?



На въезде в село нас ждал УАЗик с двумя инспекторами заповедника. Короткий обмен мнениями, причиной нашей задержки и нас сопроводили на кордон. Сегодня в селе праздник- 250 лет Тигиреку! Толчок образованию села дала крепость, которая входила в состав Кольвано - Воскресенской оборонительной линии, которая защищала Россию от набегов алтайских, казахских, монгольских кочевников. Начиналась эта линия от крепости Защита (нынешний Усть - Каменогорск) и заканчивалась в крепости Кузнецк (ныне город Новокузнецк). Об этом нам напомнил информационный стенд, стоящи рядом с останками той крепости.



На месте Тигирекского форпоста.

На юбилей села собрался какой- то народ, приехали местные артисты, старожилы. Звонит музыка. Но добрались из Краснощеково (райцентр) не все - дорогу окончательно расквасило.

Напутственная инструкция по дальнейшему нашему движению зам. директора заповедника. Он специально приехал из Барнаула, чтобы лично проконтролировать движения нашей огромной группы.

На выход нас сопровождал экипаж на квадроцикле. Довел до брода через реку Тигирек, пожелал счастливого пути и скорейшего возвращения назад. Никто не верил, что мы прорвемся на Сентелек.

Дорога заросла и скоро мы даже растерялись в березовом лесу. Два брода через реку Черную очень глубокие. Они следуют друг за другом. Некоторые моты «захлебываются».



В Камышенке нас встречает пчеловод. Он здесь живет в единственном числе. Но меда в этом году еще нет - плохая погода, дождь не дает работать пчелам.

Движемся дальше по относительно ровной местности среди берез. Неожиданно глубокая река, неотмеченная ни на одной из карт. И навигатор ее не «видит». Путем логических рассуждений, приходим к выводу, что это протока реки Иня. И образовалась она после прошлогоднего страшного наводнения. Брод очень глубокий, камни - страховка обязательна.





Дорога становится все хуже и хуже: скользкие подъемы, промоины болотистые лужи.

Из некоторых спускаем воду, путем рытья каналов, с целью уменьшения их глубины. Требуется уже мускульная сила. Много поваленных деревьев. Ищем пути обходов, либо делаем трамплины, чтобы с ходу перепрыгнуть через крупные стволы. Дорога все ближе прижимается к Ине. Некоторые ее участки смыты, приходится прокладывать новый путь.

К 5-ти часам вечера мы уперлись в разлившуюся реку. Наш дальнейший запланированный путь лежит к п. Инской (не жил) по левому берегу Ини. Еле заметный след дороги уходит в воду, петляет, потом выныривает где-то на подъеме и скрывается в густом лесу. Спешились. Началась пешая разведка, оценка дальнейших действий. Видно, что воды в реке очень, очень много. Вся прибрежная зона затоплена. Вскипятили чай, попили и устроили Большой Совет. Было предложено три варианта:

1. Возврат в Тигирек, далее через Чинету-Тулату на Сентелек. Т.е то что было задумано еще дома.

2. Возврат до реки Черной и попытка форсирования Ини именно в этом месте. Здесь она сильно разливается и глубина не должна быть чрезвычайной.

3. Попытаться переправиться здесь по навесной переправе.

Остановились на последнем варианте. Это было после фразы одного из ветеранов: «Что-то мы не помним, чтобы Пантыкин отступал».

Откатились чуть назад и на сравнительно ровном месте разбили полевой лагерь. До ночи был переброшена основная веревка на остров.



Почему только на остров? Ширина реки настолько большая, что никакой длины веревки не хватит. И чем длиннее переправа, тем больше будет провис веревки, а это вызовет зависание техники в самом неподходящем месте.

С такими тревожными мыслями мы уснули. С трудом прошли за день **45 км.**



## День 5. 12 июля. Переправа через реку Иня.

Сегодня по заявленному графику мы должны отдыхать в Сентелеке. Созвониться с автогруппой не позволяет высокая гора на юге и густой лес. Ночью опять шел дождь. Как он надоел!

Позавтракали. Началась подготовка к переправе: натяжка основного каната, навешивание блока, вспомогательных веревок, карабинов, изготовление люльки для переправы людей. Натяжку основной веревки производили с помощью двух двойных блоков, т.е. усилие у нас было восьмикратное. Вначале - переброска на остров принимающей группы, потом подвешивание мотоцикла и за работу.



Переправа людей.

Со страхом смотрели, как первый мотоцикл скользил по канату, преодолев по воздуху не менее 30 метров. Долго приспосабливались к технологии подвешивания мотоциклов - мешал обрывистый берег. Именно за, росшую на самом обрыве, крепкую березу мы «заякорились».



Переправа мотоциклов.



Некоторые, наиболее тяжелые мотоциклы, погружались колесами в бурлящий поток, но страховочная группа на острове работала быстро и четко. Потом началась переправа груза. Его оказалось очень много - настоящий табор переправляется!



Переправа вещей и снаряжения.



К обеду переправились на остров. Пообедали. Пища готовилась параллельно переправе. Так что зря времени не теряли.



Впереди самый сложный участок русла реки - бушующий порог. Поиски места перехода реки в паре не привели к успеху. Этим смельчаков просто сносило. Попробовали организовать страховку с помощью двух спиленных тополей и наклоненной с противоположного берега ивы. Увы, быстрое течение как спички уносило 15-ти метровые деревья.



Остался еще один вариант - пройти по перекату, выше острова в связке пятеркой. Организовав страховку, группа отправилась в неизвестность. Переход был очень рискованный. Порой казалось, что группа повернет назад. Но малюсенькими шашками, цепляясь ногами за камин, отважные приближались к заветному берегу.



*Держи меня, соломинка, держи.*

Через 40 минут, окоченевшие от ледяной воды люди перебросили основную веревку к выбранным деревьям. И снова: натяжка, навешивание, переправа, страховка.



Работа продолжается - переправа с острова на берег.

К вечеру все было закончено, осталось снять переправу. Казалось бы, ничего сложного, но когда до берега оставалось 5 метров в блок, к которому была привязана люлька, попала страховочная веревка. Алексею Фивейскому из Питера стоило огромного труда, чтобы страхуя себя одной рукой, второй распутывать веревку. А внизу ревущий поток. Тягостно тянулись минуты. Это был самый драматический момент переправы. Остальные никак не могли ему помочь - обеспечивали натяжку веревки. Только с помощью брошенной второй страховочной веревки удалось вытянуть Алексея на берег. Силы его оставили и он рухнул на землю...



Результаты падений.



Лагерь разбили тут же - у переправы, на огромной живописной поляне. Когда-то тут кипела жизнь: гудел дизель - генератор, дети ходили в школу, геологи разведывали недра земли. Теперь только высокий бурьян выдает нахождение здесь когда-то жилищ людей. На этом месте располагался поселок Усть-Ионыш. Был автомобильный мост, пешеходный переход через Иню. Но это было так давно и только карты могут подсказать, что здесь жили люди...



Картографический материал сушится. Без него никуда.

**День 6. 13 июля. п. Усть-Ионыш (не жил.) – п.Алексеевка (не жил.) –с. Майорка-с. Сентелек.**

Сегодня нас с утра порадовало солнце! И может быть второй день путешествия будет без дождя? Отстаем от графика движения уже на 3 дня. Придется его менять. Хотя мы уже изменили план, отказавшись от участка « Инской- Покровка». Теперь пойдём: У-Ионыш- Алексеевка- Майорка- Березовка- Сентелек.



**Долина реки Ионыш.**

Связались с группой поддержки, сообщили о коррективах. Еле накатанная дорога ведет на Алексеевку, будет развилка. Влево на Генералку, нам - прямо. Набор препятствий стандартный: броды через Ионыш, камни, болота. Броды глубокие и коварные. В одном мот «хлебнул» воды, пришлось менять масло.



В Алексеевке всего три уцелевших дома. Никто здесь не живет. Но на одном висит свежий замок и надпись «Опорный пункт МИЛИЦИИ № 3 Чарышского РОВД». Видимо сюда еще не дошли реформы министерства внутренних дел России!?



В высокой траве находим верный выход из села - нужно держаться русла реки Ионыш, т.е. вправо. Так будет на всех перекрестках до самой Майорки. По-прежнему очень грязно, много падений, буксований.



Усталость...



Брод через реку Тулата.

Где-то к обеду прибыли в Майорку. Началась щебенка. Запели моторы. Полетели километры под колеса. Моторы действительно «закручивались». Ведь от самого Кольванского озера все идут на горных передачах, т.е. с уменьшенным количеством зубьев на ведущих звездочках, тем самым значительно увеличив крутящий момент на заднее колесо и одновременно уменьшая нагрузку на КПП и сцепление. В Березовке не отказали себе в удовольствии зайти в первый попавшийся магазин и съесть по мороженному! Можно сделать звонки домой, что мы живы - здоровы. Появилась связь.



По живописной дороге быстренько добираемся до Сентелека. Пополняем продукты в местном сельпо. Лагерь разбиваем за Сентелеком, на левом берегу Чарыша, у автомобильного моста. Прошли за день **75 км.**



Река Чарыш.

## **День 7. 14 июля. День отдыха.**

Сегодня день отдыха. Неторопливый подъем. Стоит отличная жаркая погода. Дождались! Еще вчера все ожидали, что мы бросимся наверстывать график путешествия, но команда «отдыхать» понравилась больше. Все способствовало этому - прекрасное место, хорошая погода. Первым делом все кинулись чинить, регулировать свои потрепанные мотоциклы. Одним словом - техническое обслуживание. Серьезных поломок нет. И это радует. Народ купается, загорает, ест, спит.

Идет интенсивный опрос местного населения на предмет движения вдоль реки Белой до водораздела с р. Башчелак. Лет 50 назад там проехал последний транспорт. Все завалено камнями, бревнами. Картину завершает прошлогоднее наводнение. И судя по дождям и уровень реки там не слабый. Принимается решение идти запасным маршрутом.

К вечеру решили организовать радиальную экскурсию на Царский курган. Царский курган — это памятник археологии эпохи скифов в долине реки Сентелек, Чарышского района Алтайского края. Памятник датируется 5 веком до нашей эры. Ученые предполагают, что этот уникальный комплекс являлся обсерваторией для жрецов древнего народа.



Курган находится в 4 км. к юго-западу от села Сентелек, вверх по течению реки Сентелек. Сверток с дороги к кургану не отмечен указателем. Около свертка стоит старая будка. Даже если не знаете где сверток, когда едете от Сентелека к кургану, просто смотрите направо, и увидите стоящие в ряд каменные стелы. Увидите, вернитесь немного назад к мосту. Перейдя по мосту реку Сентелек, надо двигаться влево, вверх по течению. Мимо кургана не пройдете, т.к. справа, у дороги, стоит щит с информацией по кургану.

В середине первого тысячелетия до н.э. на землях от Дуная до Забайкалья, жили народы, называемые скифами. Скифская цивилизация просуществовала около 500 лет и оставила память о себе и в Горном Алтае — Пазырыкские курганы, курган, где была найдена так называемая "алтайская принцесса", и на земле Алтайского края. В долине реки Чарыш

найденно сейчас около 50 курганов того времени. Царский курган самый большой из них. Диаметр его обводного кольца около пятидесяти метров, высота — два метра. В курганах такого размера хоронили обычно важных персон — вождей, жрецов. Курган широкий и плоский. Снаружи курган представляет собой обводное каменное кольцо и внутреннее, меньшее кольцо, выложенное горизонтальной кладкой. На восток от обводного кольца были выстроены в ряд 19 плоских балбалов (вертикально поставленных камней). Сейчас в этой линии осталось только 17 балбалов. О том, что были еще два, говорят следы в земле. Глыбы были установлены на расстоянии трех метров двадцати сантиметров друг от друга. Высота камней увеличивалась по мере отдаления от кургана, чтобы смотрелись они на одном уровне. Так ближний камень высотой два метра, а дальний — 4,5 метра. Ученые разделяются во мнениях о назначении этих камней. Возможно, число их соответствовало количеству побежденных врагов или наоборот соответствовало количеству родов в племени, которым управлял вождь. Есть еще предположение, что поставленные в ряд каменные глыбы служили для древних людей обсерваторией. На восходе Солнца, в день равноденствия, тени от всех стел сходятся. По направлению теней скифские жрецы могли определять время. В настоящее время курган представляет собой музейный памятник под открытым небом.

А вечером второй раз (после Кольванского) наш трубадур взял балалайку в руки. И далеко разлетались песни по широкой водной глади Чарыша.



... Я настрою балалайку на лирический лад.

**День 8. 15 июля. с. Сентелек - с. Чарышское- пер. Сваловское седло-с. Бол. Башелак- вдоль р. Башелак- с. Пономарево (не жил)- пер. Тележанское седло- с. Тележиха ( р. Черновой Ануй).**

Ночь прошла отлично. Подъем. Опять пасмурно. Только поднялись от Сентелека на увал, начался дождь. Стало скользко. Сбросили скорость до 30-40 км\час. Осторожно крадемся.



**Дождь сковывает движение группы.**

В Чарышском дождь кончился, выглянуло солнышко! Закупаем продукты для следующего броска на сложный участок, обедаем в столовой, заправляемся.

За Чарышским первый правый поворот с асфальта на щебенку. Указатель - Солонешное. С перевала Сваловское седло открывается захватывающий вид. Защелкали затворы фотоаппаратов.





Перевал Сваловское седло.



В селе Мал. Башчелак, на одноименной реке, остановились на смену звездочек. Опять ставим горные. Скоро уйдем с основной дороги. Некоторые успевают вскипятить чайку.

Добираемся до села Бол. Башчелак. На самом деле этот Большой Башчелак значительно меньше Малого Башчелака. Я бы даже сказал, что село медленно умирает.

За развалинами скотного двора мы сворачиваем право и в лоб штурмуем подъем, практически рядом с горой Оструха. Часть подъема идет по сосновому лесу. Грунтовый спуск выводит нас к реке Башчелак.



### Спуск в долину реки Башчелак.

Движемся правым берегом. Видно, что в необозримом прошлом здесь даже была щебенка. Видимо когда-то дорога вела в Пономарево, где сейчас ни одной живой души. Конечно все давно заросло, разбито. Первый брод потребовал усилий всей группы. Вода выше колена, стремительный поток, на дне крупные камни.



**Первый брод через Башчелак.**

Слаженными действиями водная преграда была успешно преодолена. За Пономарево , где сейчас расположилась база золотоискателей, дорога резко ухудшилась.

Едем по развороченному руслу реки – видно, что здесь тоже мыли золото драгами. Много ручьев, луж, на которые мы уже не обращаем внимание - проходим ходом.

На выходе из долины Башелака еще один брод. Меньше первого, но мы не стали расслабляться - организовали страховку по всем правилам.



Район пер. Тележанское седло, пер. Чилик.



**Второй брод через Башелак**

На противоположном берегу два дома пастухов конного стада. Сбивчивые рассказы по дальнейшему нашему пути завели нас в тупик. Карта безнадежно врет.

Поехали по легенде пастухов. Проехали ворота маральника и сразу потерялись в высокой траве.



**Куда ехать? Непонятно.**

Никаких ориентиров, трава по пояс. Следов никаких. Рассыпались веером в поисках хоть какого-то следа, тропы. Крик. Нашли! Собрались. Одного не хватает. Где искать? Вдруг еще один крик. Уже о помощи. Поехали на звук. Алексей упал, наехав на кочку, мотоцикл неудачно упал, поднять в одиночку тяжело. И вот все в сборе. На ощупь пробираемся по огромному лугу. Слева по курсу ориентир - гора Поворот. Название точно отражает наш путь. Перевалив через бугор, упираемся в маральник, поворачиваем влево и едем вдоль него по еле видимому следу. Сказать, что это автомобильный след - язык не поворачивается. Множество заболоченных луж.



Вдоль маральника.



Район пер. Тележанское седло.



Объезжаем их крутыми косогорами, рискуя «поймать» в густой траве камень, корягу, яму. Закончился маральник. Где – то рядом журчит ручеек. Жадно пьем живительную влагу. От угла маральника тропа постепенно начинает набирать высоту. И, тут ты понимаешь, что колесо автомобиля, гусеница трактора действительно не проходила здесь за последние лет 30. Чувствуешь себя первопроходцем. Вершина перевала Тележанское Седло. Тропа еще не просохла. Скользко. Тормоза бесполезны. Особенно на спуске.



Спуск с пер. Тележанское седло.

Опять начали забиваться грязью колеса, падения участились, т.к. мотоцикл в такой ситуации становится просто неуправляемым. Ближе к ручью Токаревскому появился след от тракторного волока. Здесь тащили спиленные деревья. Стремительно темнеет, а мы еще в тайге. Сыро, одолевают комары. Упираемся в ручей, движемся прямо по руслу с уже известной целью - очистить протектор. Преодолели очередной брод. Это уже река Черновой Ануй. Нам завтра нужно право, вверх - вдоль него. Но продолжаем идти вниз по течению в поисках удобной поляны под лагерь.



### Наши ишачки.

За 5 км до Тележихи наткнулись на зимник. Внутри все ухожено, даже газовая плита есть. Видимо хозяева отлучились ненадолго. В дом не заходим, разбираем палатки рядом - на берегу реки. Место отличное. Уже основательно стемнело - время 20-00. Все очень усталые, потные и грязные от тяжелого дня. Несмотря на комариный звон - моемся в холодной воде Чернового Ануя. Падаем в реку во всей одежде, сил раздеваться уже нет. Заодно и форму можно прополоскать. Нет лучшего средства от комаров, чем запах чистого тела и туалетного мыла. Проверено.

За день прошли **130 км.**



## День 9. 16 июля. р. Черновой Ануй- перевал Чилик-- р. Чилик- с. Елиново

Утром после длительного совещания решили разделить на две группы. Вчера на спуске с перевала один участник получил травму - острая боль в правом боку. Его сопровождают несколько человек до районной больницы. До Солонешного порядка 50 км вполне сносной дороги через Тележиху. Диагноз - перелом 3, 4 ребра с правой стороны. Вот так бывает, тяжелейший маршрут.

Костяк группы уходит дальше - вверх.



Где же тропа?

Через пару часов пути мы уперлись в крутую стенку цирка г.1055 м. Тупик. Спешились, долго колдовали над картами, навигаторами. Ушли по руслу другой реки!!! Возвращение, поиски верного пути и снова вверх по течению ручья Пролетного. Встретили двух пастухов за брошенным кладбищем. Они сообщили, что дальше тропа непроходима даже для лошадей. Предложили идти вверх по руслу реки Черновой Ануй. Когда-то, в верховьях реки Черновой Ануй было село Верх- Черновое. Местные жители даже говорили о сохранившемся зимнике, который подсказал нам дальнейший путь. При подходе к перевалу опять сбились - ушли в левый распадок. И опять - тупик. На самом деле нужно уходить правее - по реке

Вообще-то изначально мы планировали преодолеть водораздел рек Черновой Ануй и Шепета и выйти к селу Елиново по ручью Елиново. Как было сказано, что подъем в сторону Елиново оказался очень крут. А тут мы набирали высоту постепенно, идя вдоль реки. Но и здесь подъемы не слабые - в лоб по камням, деревьям и болотам. На высшей точке этого участка очень глубокие болота. Оказалось, бобры сделали запруды на реке Чилик. Пришлось разобрать их плотины и спустить воду. Простите нас, бобры. Но иначе мы утонем. Глубокая грязь, трава вровень с мотоциклом. И если бы идти со стороны Чилика, то подъем мог оказаться неприступным.

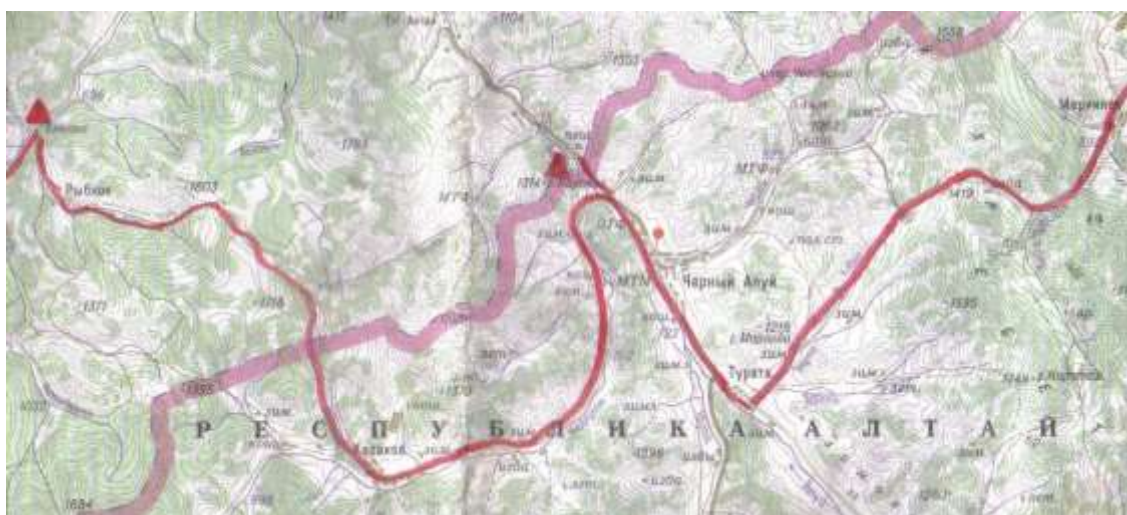


В топях болот.



Спуск - как прыжок со скалы. Идем по руслу реки. И когда тропа выполаживается, выезжаем на территорию ведомственной, очень ухоженной охотничьей базы «Чилик». Удивлению персонала нет предела! Откуда, как смогли!!! Раньше здесь тоже стояла деревенька с одноименным названием. Уже в сумерках прибываем в базовый лагерь, который расположился прямо у моста через Шепету в 2-х километрах от села Елиново. Все грязные как черти, мотоциклы в тине, водители мокрые по пояс. Группа с большим уже тут. Радости нет от долгожданной встречи.

За день прошли **40 км.**



Район Елиново - Каракол- Мариинск.

**День 10. 17 июля. «с. Елиново- с. Рыбное- р. Рыбная- р. Каракол- с. Каракол- Денисова пещера»**

Утро. Старт немного оттянули. Слишком сложными были последние два дня маршрута. Заканчивается горючее. Клянчим у спасателей.

По свежей ухоженной щебенке уходим на Рыбное. В селе осталось жить 60 чел. Две улицы. Уходим по левой и попадаем в заболоченную долину речки Рыбная. Стандартное движение по заброшенной тропе-дороге. Уже пару дней не льет дождь, солнечно.



Подсохли лесные стежки - дорожки, что значительно облегчает выбор траектории движения. Но все равно крутизна подъема солидная - приходится применять мускульную силу. Выползаем на плато. Кругом шумят кедры.



**Тяжелый подъем.**



Открывает чудесный вид на Башелаковский хребет и гору Потайнуха (2295 м). Кое-где натываемся на старые лесовозные дороги. Движения по ним особая тема. Не факт, что они могут вывести к людям. Зачастую наоборот - ведут в тупики, на лесосеки. И здесь нужно чутье, отличное ориентирование в пространстве, прекрасное чтение карты. Навигатор может только указать твоё местонахождение, дорогу, тропу он не «видит». Их для него просто не существует. Да и маленькое окно дисплея не даёт всю полноту картины. Приходится «привязываться» к местным ориентирам: вершины, русла рек, скалы, долины.

Мы уже поднялись так высоко (1649 м), что самый высокий каскад водопадов в Алтайском крае, на реке Шинок, должен быть уже под нами!



Пытаемся найти тропку к нему, чтобы сделать пешую радиалку. Каждый раз натываемся на обрыв, либо упираемся в таежный тупик. Да, видимо это задача отдельного путешествия.



У нас же время уходит, еще нужно найти верный спуск к Караколу и к вечеру прибыть к Денисовой пещере. Тут тоже несколько вариантов.

Благополучный спуск по ручью Пихтовому в село Каракол. Начинается долгожданная щепенка. Через 18 километров дорога упирается в трассу «Солонешное - Усть-Кан», которая связывает Алтайский край и республику Алтай. Еще немного и мы в лагере, на узкой, длинной поляне, зажатой между рекой и дорогой, на берегу Ануя. Осталось время на экскурсию в Денисову пещеру.



Денисова пещера – известный туристический объект в горах Алтая, который благодаря своей легко доступности и удобному расположению является одним из любимых мест посещения туристами. Находится пещера в долине реку Ануя на высоте 670 метров над уровнем моря, в 6 километрах от села Черный Ануя. Вход в пещеру очень удобный и широкий, недалеко от дороги, сама же пещера относится к горизонтальному типу и благодаря всему этому она очень легко доступна для любого человека.

Несмотря на то, что Денисова пещера была обнаружена еще в 19-ом веке, ее исследование началось лишь в 1977 году. Комплексное исследование объекта проводится и по сей день институтом археологии Сибирского отделения РАН. За почти четыре десятилетия раскопок, пещера дала ученым огромный исторический материал, а всего было получено более 20 культурных слоев самых разных эпох начиная с 300 тыс лет до н.э. Самая известная находка в пещере – Денисовский человек. Эти останки древнего человека не подходили ни Неандертальцам ни современным людям, а геном сильно различался. Сейчас уже с помощью серьезных комплексных исследований ученые установили, что Денисовский человек – ответвление от Неандертальца, однако при первой анализе находка завела в тупик научный мир.

... Под впечатлением увиденного, лагерь мирно засыпал. Прошли **55 км.**

**День 11. 18 июля. « Денисова пещера- с. Черный Ануй- пер. Мариинский- с. Мариинск- с. Ильинка- с. Барагаш- пер. Чакыр- с. Ябоган- пер. Ябоганский- с. Туэкта- с. Онгудай»**

Подъем как всегда - в 07-00. Светит солнце, на небе ни облачка. Будет отличная погода. Это вдохновляет.

Сегодня мы должны решить сложную задачу. Много времени было потеряно на преодоление Горной Колывани. Отставание от графика по - прежнему три дня. А впереди участок не менее слабый, через Теректинский хребет, полный неизвестности. Многие не успевают к окончанию своих отпусков. Большинство голосов решаем оставить Теректинский хребет и тропу вдоль Катуня на будущую экспедицию «Заповедные тропы Алтая -2». Будет повод собраться вновь через 5-10 лет.

Фото на фоне стелы «Алтайский край» и дальше.



Дорога - «убитая»щебенка.

За Черным Ануем развилка: на Усть- Кан и Белый Ануй. Уходим левее – на Белый Ануй.

Через несколько километров, в центре села Турата, незаметный поворот налево. Дорога петляет полями, засеянными овсом. Пшеница здесь не успевает вызревать - лето короткое. По пути встречается ферма. У фермы - брод через речку Ербак, далее нужно держаться левее - вдоль нее. Постепенно долина реки сужается и вариантов потеряться становится все меньше.

Можно только представить себе с какой трудностью столкнутся мототуристы в непогоду. Жирный чернозем наверняка заставит водителей сильно попотеть.

Итак, последняя кошара слева и начинается ярко выраженный подъем на перевал. Дорога вся изрыта промоинами, торчат камни. Еще немного и последний взлет на вершину перевала по лиственному лесу. Сверху отрывается чудный вид на хребты. Высота 1300 метров над уровнем мирового океана.



Спуск очень крутой и в сырую погоду наверняка вызовет определенные трудности. А вариантов спуска множество: прямо - резко вниз, по копанцу - с постепенным потерей высоты.



Начало спуска с пер. Мариинский. Пока все красиво...

Когда дорога наконец-то прекращает свой спуск, встречается пилорама. Угрюмый сторож. Говорит, что мы на верном пути. Еще несколько километров по косогорам, полям и мы прибываем в село Мариинск. Позади 22 категорийных километра от Тураты. Начинается приличная щебенка. Мечтали о сухой погоде – получайте. Впереди идущие мотоциклы поднимают густые клубы пыли. Идем со скоростью 60-70 км\час практически без остановок. Дозаправка в Барагаше и дальше. За Беш-Озеком начинается асфальт. Мы уже стали забывать как он выглядит. Крутой серпантин выводит нас на перевал Чакыр. Короткая остановка и вниз. У села Ябоган дорога упирается в Т-образный перекресток. Вправо, на Усть-Кан - крупное районное село. Нам влево - на Чуйский тракт. Еще один перевал - Ябоганский. На спуске на мосту через реку Угар асфальт заканчивается и начинается вновь только у села Ело.

В Туэкте, опять Т-образный перекресток. Нам направо - в сторону Монголии. Мы на знаменитом Чуйском тракте.

Федеральная автомобильная дорога Р256 «Чуйский тракт» (до 1 января 2018 года может также применяться номер М52) — автомобильная дорога федерального значения Новосибирск — Новоалтайск — Бийск — Майма - государственная граница с Монголией. Проходит по территории Новосибирской области, Алтайского края и Республики Алтай. Протяжённость автомагистрали — 962 километра. Является частью азиатского маршрута АН4 (Новосибирск — Бийск — Ярантай (Монголия); Урумчи (Китай)— Исламабад — Карачи).

В течение 1860–1890 годов рассматривалось несколько вариантов дороги, которая должна была заменить караванную тропу, и после многочисленных и долгих дебатов летом 1901 года началось строительство Чуйского тракта. Расчётная ширина дороги была 5 аршин, а на бобах — 3,5 аршина. Подряд на строительство получили крестьяне местных сёл. В 1902–1903 годах вьючная тропа переоборудована в колёсную дорогу, пригодную для небольших таратаек. В некоторых местах для облегчения обходов были установлены паромные переправы. В 1913 году начинает работу изыскательная экспедиция В. Я. Шишкова, предназначенная для улучшения и расширения тракта. К середине 1920-х годов дорога пришла в сильный упадок. Дорога не ремонтировалась в течение 10 лет. Во время гражданской войны отступавшими белыми войсками были разрушены почти все мосты через горные реки. В 1925 году автомобили Госторга впервые совершили семь рейсов по всей трассе от Бийска до Кош-Агача. В 1926 году по тракту прошли первые трактора, появление которых среди местных жителей вызвало большой переполох. В 1930-х годах тракт выровняли и покрыли гравием, вместо опасных паромных переправ были сооружены мосты (в частности Ининский мост), у бобов устраняли опасные участки. Все работы по строительству тракта в довоенный период осуществлялись трудом жителей близлежащих сёл и силами заключённых, в том числе и репрессированных, числившихся за 7-м отделением сибирских лагерей. Строительство шло в тяжёлых природных и климатических условиях: орудиями труда являлись — кирка, лом, тачка и лопата. 1 января 1935 года Чуйский тракт был сдан в эксплуатацию. Чуйский тракт — одна из немногих дорог мира, которым посвящён музей. Музей Чуйского тракта находится в городе Бийск. Разместился он в отдельном здании Бийского краеведческого музея имени В. Бианки прямо посередине Чуйского тракта. Так что не увидеть его невозможно. В музее собраны документы и фотографии времён строительства Чуйского тракта, есть уникальный объёмный макет дороги, картины и диорамы.

...Перед дорожным указателем «Онгудай» сворачиваем право, к реке Урсул . Переезжаем ее по новенькому мосту и разбиваем лагерь на правом берегу, в тени деревьев. Сегодня очень жарко. Вокруг много отдыхающих. Они купаются, загорают, жарят шашлыки, прыгают с моста Лето, однако!

Прошли за день **270 км.**

## День 12. 19 июля. «День отдыха, радиальный выезд на тропу «Иня-Тюнгур»

Сегодня день отдыха! Можно расслабиться, покупаться, выспаться, сменить масло в моторах. Несколько напрягает обилие местных отдыхающих. Решаем не искать лучшего места, а просто применить повышенные меры предосторожности. Группа желающих в количестве 10 мотоциклистов, в основном москвичи, питерцы, решают сгонять на знаменитую мототуристскую тропу «Иня-Тюнгур».



Альпийские луга Алтая. К тропе Иня-Тюнгур.



Что ж оправдано. Когда они еще приедут на Алтай? Тем более, что тропа только-только стала доступна мотоциклистам. Целый год не было возможности подъехать и тем более пройти ее из-за смытого весенним наводнением 2014 года моста через Катунь в районе Ини. Более года село Енигень остается отрезанным от мира. Сейчас идут завершающие строительные работы – подъездные пути к новым мостам через Иню и Катунь.



Автомобильного движения еще нет. Его планируют открыть только в сентябре 2015 года. Но местные мотоциклисты уже «просачиваются» по тропам. К вечеру ребята вернулись с ошалелыми глазами. Это надолго останется в их памяти. Длина пробега радиалки **250 км.**

**День 13. 20 июля. «Онгудай- Ниж. Талда- пер. Ороктой- с. Ороктой- с. Чемал- с. Усть-Сема- «Бирюзовая Катунь»**

Возвращаемся по Чуйскому тракту немного назад, до села Курота. Поворот вправо, пять километров щебенки, проезд через Нижнюю Талду и мы вновь выходим на категорийный участок. Вначале дорога идет вдоль реки Башлан, после первого зимника едем прямо - вдоль реки. Ворота первого маральника. Начинаются поля. Местность немного напоминает окрестности перевала Мариинского. За вторым зимником двое ворот загона маральника. Они следуют друг за другом с интервалом 20 метров. За ними большое стадо коров. За воротами дорога резко ухудшается - сразу бросается в глаза, что здесь ездят мало. Видимо нет особой надобности ломать свою технику на тяжелой дороге. Пробираемся сквозь лиственницы. Есть очень живописные: с разорванными обгоревшими стволами. Это «работа» молний. На перевалах это происходит зачастую. Поэтому старайтесь не проходить перевалы в грозу.

Высота почти 1600 м. Открывается прекрасная панорама на хребты Куминские Белки и Чемало- Кубинский водораздел. Бесконечное море тайги до самого горизонта в голубой синеве.

Спуск с перевала очень крутой. Приходится выключать двигатель и на включенной первой передаче, выключенном зажигании, осторожно работать рычагом сцепления, не допуская юза заднего колеса – «лететь» придется далеко, а падать больно. Крутой спуск заканчивает и начинается непрерывная потеря высоты. Где-то посередине этого пуска красивый бродик через кристально чистую речку Ороктой. Галька необычно белого цвета. Это мрамор. Когда-то в этом районе был мраморный карьер. Остановка, отдых.

Погода располагает, да и шелест ручья «шепчет»: «полежи еще, отдохни». Двигаемся на 1-2 передаче уже с работающим двигателем. Пробовали глушить моторы - быстро перегреваются тормоза. Опасно - гидравлические тормоза могут отказать в момент закипания тормозной жидкости. А когда наступит этот момент, никто не знает...

Покидаем лес и выезжаем на огромный сенокосный луг. Резкий спуск к реке. Брод и начинается довольно накатанная пыльная дорога, которая выводит нас в село Ороктой. Село проходится прямо, без единого поворота. Далее отличная щебенка до самого моста через Катунь. Мост переброшен в самом узком месте, сред скал. Ревущий поток неистово бьется внизу.

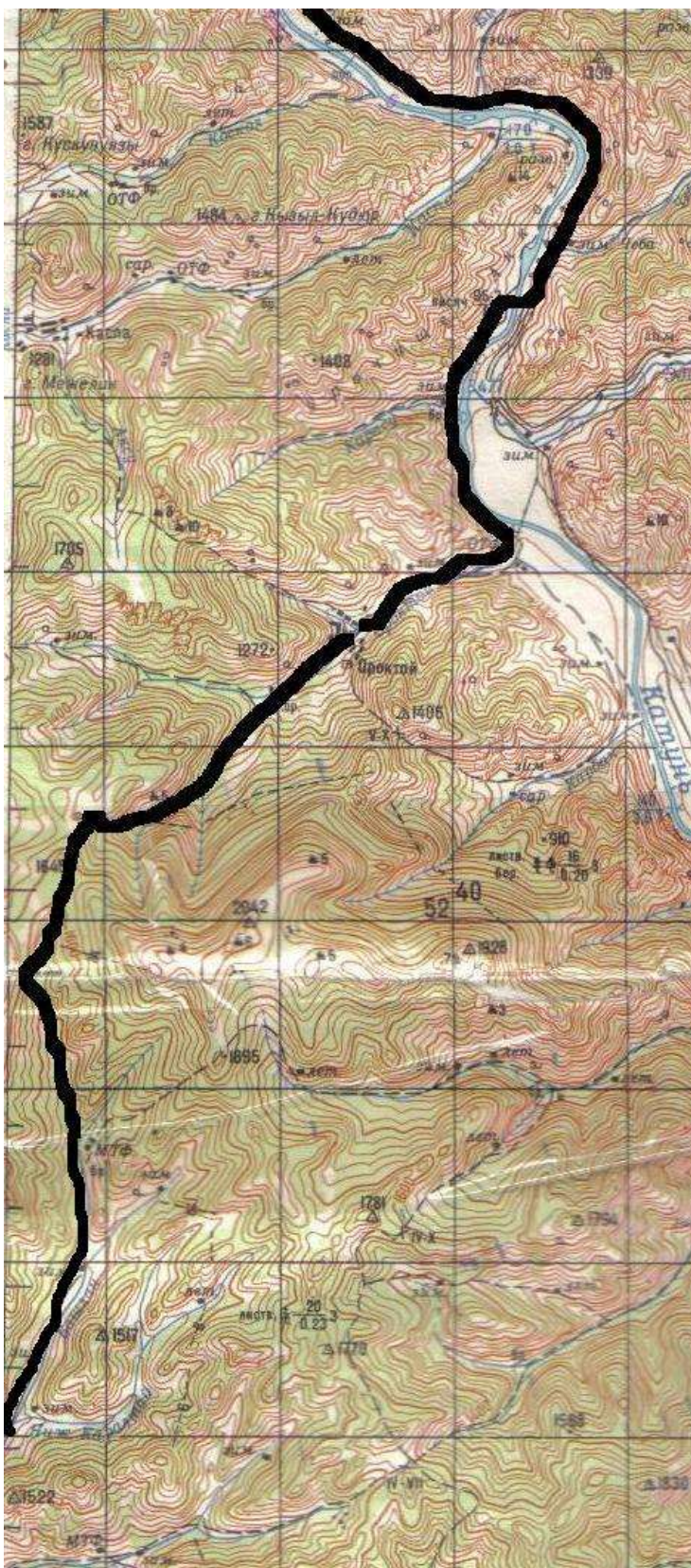


Внизу ревущая Катунь.

Зрелище завораживающее. Правду говорят: можно вечно смотреть как течет вода, горит огонь... Далее путь вдоль Катунь. Она постоянно слева. Один красивый вид сменяется другим. Хочется остановиться и тут, и там. Но нам еще ехать и ехать до предполагаемого ночлега. За Еландой начинается асфальт. Теперь он не будет нас покидать до самого дома. В Чемале посещение ГЭС, острова Патмос. И снова вдоль турбаз, домов отдыха, санаториев. Здесь самое плотное скопление туристских объектов. На каждом шагу прокат квадриков, прогулки на лошадях, автомобильные экскурсии на джипах и грузовых вездеходах на Каракольские озера, сплавы на рафтах, моторных лодках, бани, полеты на легких самолетах! Настоящий Клондайк.

Прошли Усть-Сему. Скоро, километров через 30, поворот на свободную экономическую зону «Бирюзовую Катунь» Ориентир - кафе «Арджан-Суу», рядом огромный рынок

сувениров. Мост через Катунь платный- 50 рублей с мотоцикла. На кольце уходим влево. Лагерь разбиваем на живописном берегу Катунь в километре от знаменитых Тавдинских пещер. Туда мы завтра пойдем на экскурсию.  
Прошли за день **260 км.**



Перевал Ороктой.

**День 14. 21 июля. День отдыха, посещение Тавдинских пещер «Бирюзовой Катунь».**

Сегодня очередной день отдыха. Абсолютное большинство ушло пешком на экскурсию в Тавдинские пещеры, фотографировались в красивых местах.



Долго любовались реактивным катером, который с шумом самолета стремительно передвигался по водной глади реки, делал невообразимые повороты, зигзаги, слушали визг пассажиров этого катера.

Мысли помаленьку начинают переключиваться домой, в повседневную жизнь. Решили финиш экспедиции устроить в Бийске в урочище Черная Забока, как 20 лет назад.

Выслали вперед группу организаторов праздничного ужина для закупки продуктов, дров, приготовления шашлыков, топки бань. Предупредили всех барнаульских, новосибирских, бийских мототуристов об успешном окончании экспедиции и предстоящем финише.



**День 15. 22 июля. «Бирюзовая Катунь – с. Сростки- г. Бийск (ур. Черная забока)».**



**К старту готовы.**

Чуйский тракт сильно нагружен автомобилями. Много отдыхающих со всей Сибири. Колонна растянулась - идти единой группой не представляется возможным. В Сростках поднялись на гору Пикет, поклонились памятнику В.М. Шукшину, посетили мемориальный музей - заповедник, поели знаменитых пирогов на местном рынке.



На въезде в город Бийск, поворот на Лесное. Через 6 км село, далее вдоль реки Катунь, вниз по течению. Это излюбленное место сбора, отдыха всех мототуристов Сибири. Правда после прошлогоднего наводнения вместо травы-муравы шумит высокая осока. Лагерь уже разбит. Желаящие поехали в баню к известному мототуристу, двухкратному Чемпиону СССР, Чемпиону России, Заслуженному путешественнику - Полякову Александру.

К вечеру начали подтягиваться барнаульцы, бийчане, новосибирцы. Поднимали тосты за успешный финиш, вспоминали далекий 95-ый. Кто-то, по каким-либо причинам, не смог принять участие в экспедиции жутко завидовали нам...

За день проехали **200 км.**

### **День 16. 23 июля. «День отдыха. соревнования по автотомногоборью».**

Неторопливый подъем. Для участников экспедиции и гостей была поставлена дистанция «линейного слалом» и ралли - спринт как для мотоциклистов, так и для автомобилистов.

Перед этим были показательные выступления воспитанников мото клуба «Триал» под руководством Ивана Феликсовича Москаленко. Молодыми ребятами было продемонстрировано филигранное владение мотоциклом в триале. Жаль, что он (триал) «умер» в России.

Вдохновленные этим красивым выступлением, участники экспедиции запрыгнули на своих усталых стальных коней и прошли линейный слалом и спринт. Если в слаломе за каждое касание и сбиту фишку был определен штраф, то в спринте это не регламентировалось. Главное скорость. Хотя особые скорости не было - зигзагообразная трасса между берез и сосен не позволяли сделать это.

Вечернее награждение победителей автотомногоборья и тихий отбой. Все мысленно уже были дома.

### **День 17. 24 июля. «ур. Черная забoka- г. Бийск- с. Полковниково- г. Барнаул».**

Знакомая трасса М52. Бесконечная вереница транспорта - лето в разгаре. Пообедали в дорожном комплексе «Ника».

В Полковниково завернули в музей космонавтики. Здесь родился и вырос космонавт № 2- Герман Степанович Титов.

До Барнаула проехали **200 км.**

## **2.5. Перечень интересных природных и исторических объектов на маршруте.**

**с. Курья** является родиной знаменитого на весь мир земляка-курьянца, генерального конструктора стрелкового оружия дважды героя социалистического труда, героя России, генерал - лейтенанта Михаила Тимофеевича Калашникова. В мировой практике оружейного дела не было, и сегодня нет конструктора, которого можно было бы сравнить с Калашниковым по многогранности созданных им образцов, их оригинальности и простоте устройства, высокой технической характеристике, надежности и безотказности. Армии 55 стран Мира приняли на вооружении автомат Калашникова, признав его самым надежным стрелковым оружием. Вряд ли существует другой пример, когда конструкторское изобретение становится частью государственной символики. Силуэт автомата Калашникова изображен на гербах и флагах шести зарубежных стран. В 1980 г. в

с. Курья был открыт бюст земляку М.Т.Калашникову.

Мемориальный музей М.Т.Калашникова расположен в здании бывшей сельской школы, которое было построено в 1905 году, и где когда-то учился Михаил Калашников. Сегодня здание является памятником архитектуры деревянного зодчества регионального значения. В 2013 году здание было полностью отреставрировано и открыт мемориальный музей. Для коллекции музея сам Михаил Калашников передал часть своего личного архива – книги, фотографии, награды, военную и гражданскую форму, коллекцию наручных часов, коллекцию оружия, автомобиль и многое другое.

**Колыванское озеро** — это одно из самых больших озер юго-западной части Алтайского края. Но знаменито оно не этим. Берега этого красивого, спокойного и очень чистого озера обрамляют скалы причудливых очертаний, которым воображение человека придает формы колонн, дворцов, фантастических животных, человеческих лиц. По мнению ученых, это результат совместных усилий волн древнего моря, плескавшегося некогда на месте Западно-Сибирской низменности, (Алтайские горы были его береговой линией), и последующего процесса выветривания. Явление это уникальное и нигде более в Алтайском крае не встречается.

**Алтайский оптико-лазерный центр (АОЛЦ)** расположен в Змеиногорском районе Алтайского края на границе Предалтайской равнины и Колыванского хребта. По количеству ясной погоды АОЛЦ занимает одно из лучших мест на территории РФ с количеством ясных ночных часов в году - 1400, количеством ясных ночей в году 160, а с учетом полярных ночей, пригодных для наблюдения космических объектов, количество рабочих ночей около 240, с примерно равным распределением зимой и летом.

**Город Змеиногорск** расположен в юго-западной предгорной и низкогорной части края в 380 км от г. Барнаула. Его история теснейшим образом связана с развитием горного дела на Алтае. Датой основания поселения, возникшего как город-рудник и город-крепость, принято считать 1736 год. В XVIII столетии главным серебро- и золотосодержащим рудником Алтая был именно Змеиногорский рудник. Горнозаводское дело способствовало развитию инженерной мысли. Для увеличения производительности и облегчения труда горнорабочих Козьма Дмитриевич Фролов создал уникальную вододействующую машину и другие гидросиловые установки на шахтах Змеиногорского рудника. А его сын, Петр Козьмич Фролов, создал первую в России конно-чугунно-рельсовую дорогу, соединившую рудник с плавильным заводом.

В 1827 году в Змеиногорске основан музей. Сегодня это муниципальное учреждение культуры «Музей истории развития горного производства им. А. Демидова». Фонд музея (более 18 тыс. единиц хранения) включает экспонаты, раскрывающие историю горного дела на Алтае, образование кабинетского округа, развитие технической мысли и культуры на Алтае. В 1871 году прекращается добыча руды, в 1894 году закрывается Змеиногорский сереброплавильный завод. К тому времени уже был сформирован исторический центр Змеиногорска, а город является административным центром Змеиногорского уезда, в котором проживало около 40 тыс. человек.

**Село Колывань** - старейший населенный пункт Горной Колывани и один из старейших на Алтае. В 1717 год, согласно историческим документам, томские рудознатцы Степан Костылев и Федор Комар, идущие по следам древней «чуди», сообщили сибирскому губернатору об открытии ими богатых месторождений серебряных и медных руд в северо-западных предгорьях Алтая. Сибирскими рудами заинтересовался крупнейший в то время уральский промышленник Акинфий Демидов. В 1723 году он посылает своих приказчиков в предгорья Алтая. Осматривая места древних выработок, приказчики Демидова нашли в 1724 году богатые месторождения медных руд в районе горы Синюхи, близ озера Колыванского. В 1726 г. Демидов добивается разрешения от Берг-коллегии на

строительство медеплавильных заводов на Алтае, в Томском и Кузнецком уездах. В этом же году был построен первый плавильный горн на реке Локтевке, в четырех километрах от современной Колывани, и проведена пробная выплавка меди с постройкой. К столетию выплавки первой меди на этом месте был установлен памятный знак.

**Колыванский камнерезный завод** имени И. И. Ползунова, занимается обработкой яшмы, порфиритов, кварцитов, мрамора для технических и художественных изделий. За время существования фабрики было изготовлено более 900 значительных произведений. Большая часть их сохранилась до сего времени. Только в каталоге Государственного Санкт-Петербургского Эрмитажа насчитывается 89 ваз, торшеров, чаш, 4 каменья, в том числе и знаменитая непревзойденная овальная «Царица ваз», размером по большому диаметру более 5 метров. Изделия завода разошлись по всему свету. Их можно встретить в государственных музеях и частных коллекциях Турции и Японии. Швеции и Франции, в таких городах, как Париж, Вена, Чикаго, Лондон.

При заводе действует Колыванский музей истории камнерезного дела на Алтае. Камень при всей своей силе и мудрости – материал деликатный и хрупкий. Гармония формы и содержания изделия из алтайского камня достигается на базе традиций мастеров Колывани. Колывань точит камень более 200 лет. Выступая символом императорского двора, вазы Колывани расходились по миру в качестве дипломатических подарков. Сегодня их можно встретить в Государственном Эрмитаже, Павловском дворце, в музеях многих городов России и столиц мира. Изделия Колыванского камнерезного завода всегда удивляли своей уникальностью и красотой. Они изготовлены из камня высокой прочности и, поистине, вечны.

**Гора Синюха** — одно из самых любимых мест паломников. Здесь образуются гранитные чаши, вода в которых считается святой. На северном склоне можно встретить источник. В 1997 году верующие установили крест на вершине горы Синюха. Она возвышается на 1210 метров над уровнем моря и отличается разнообразной и контрастной природой, что не делает ее менее прекрасной. Отсюда можно любоваться красотами Алтайского края — прекрасно виден город Змеиногорск, близлежащие горы, в том числе гора Очаровательная. В этих местах много великолепных озер — Колыванское, Белое, Моховое. На самой вершине горы Синюхи образовались гранитные скалы, которые соединились в разнообразных композициях — круглых и куполообразных. Может показаться, что очертания скал похожи на колонны, дворцы и даже на животных.

**Озеро Белое** не отличается большим размером, но зато имеет почти идеальную круглую форму, а в его центре находится скальный остров-останец. Это глубокое озеро с очень чистой водой, прекрасно подходит как для купания, так и для рыбной ловли.

**Тигирекский заповедник** создан в 1999 г. для сохранения и изучения растительного и животного мира низкогорных и среднегорных ландшафтов Алтая. Заповедник находится на юге Алтайского края и занимает часть Краснощековского, Змеиногорского района и Третьяковского районов. Границы заповедника на севере проходят по руслу реки Большая Ханхара, верховьям рек Иня и Белая, левым притокам Чарыша, на юге по верховьям рек Восточный Алей, Чесноков Алей. В Змеиногорском районе заповедник заканчивается на границе с Казахстаном. Площадь заповедника — 41 445 га, охранной зоны — 26 257 га.

**Тигирекский форпост** — памятник военно-инженерного искусства, относящийся к Колывано- Воскресенской оборонительной линии XVIII в. Был построен в 1765-1770 гг. Расположен в селе Тигирек, Краснощековского района Алтайского края.

**Царский курган** — это памятник археологии эпохи скифов в долине реки Сентелек, Чарышского района Алтайского края. Памятник датируется 5 веком до нашей эры.

Ученые предполагают, что этот уникальный комплекс являлся обсерваторией для жрецов древнего народа. Расположен в 4-х км от села Сентелек выше по течению реки на ее левом берегу.

**Денисова пещера** - археологический природно-исторический памятник, не имеющий аналогов на территории России. Пещера расположена в среднем течении реки Ануй, в 50 км выше по течению от села Солонешного, в 4 км от села Топольного Алтайского края. Вход в Денисову пещеру находится у подошвы горы Сосновой Ануйского хребта. Площадь пещеры составляет — 270 кв. м, длина — 110 м. Занесена в список «Всемирного наследия» ЮНЕСКО. Денисова пещера образовалась 800 тысяч лет назад. Вода постепенно вымывала породу, образуя полость с двумя внутренними тупиковыми галереями и тремя внешними отверстиями. Благодаря верхнему отверстию центральная обширная часть грота была освещена. Кроме того, оно обеспечивало прекрасную дымовую тягу.

**Остров Патмос** - одно из популярнейших туристических мест Чемальского района. Остров расположен посередине реки Катунь на окраине села Чемал. Соединяется с большой землей подвесным пешеходным мостом. На острове расположен женский монастырь и храм Иоанна Богослова. Пройти на остров можно только по подвесному пешеходному мосту, растянутому на высоте около 15 метров над Катунью. Мост раскачивается от проходящих людей, поэтому многие испытывают страх пройти по нему на остров, так и остаются на берегу.

**Село Сростки** - родина известного актера, писателя, режиссера Василия Шукшина. Сростки – старинное сибирское село, расположенное в 35 км к юго-востоку от города Бийска у подножья горы Пикет, с вершины которой открывается великолепная панорама поймы Катунь и предгорий Алтая. Именно в таком месте родился и вырос Василий Макарович Шукшин — известный и любимый народом писатель, кинорежиссер, актер, заслуженный деятель искусств РСФСР, лауреат Ленинской и Государственной премий СССР. В 2004 г. на вершине Пикета установлен памятник Василию Шукшину работы народного художника России Вячеслава Клыкова. В 1978 году в селе открыли музей именитого земляка. Дом у Пикета сразу полюбился людям, а в 1989 году деревянное здание Сростинской школы, которую закончил Василий Шукшин и даже немного преподавал в ней, стало главным зданием и хранилищем тысяч экспонатов. В 1999 году, когда Шукшину исполнилось бы 70 лет, музей приобрел статус Всероссийского мемориального музея-заповедника.

**Музей Чуйского тракта** расположен в центре города Бийска. Музей расположен в здании купца Варвинского, построенного в 1911 году. Краеведческий музей переехал сюда в 1928 году. В 2013 году у здания музея установлен памятный знак строителям и водителям Чуйского тракта. Знак выполнен в виде подковы с колесом внутри, что предполагает сразу несколько символических значений: первым средством передвижения по Чуйскому тракту были лошади; на подкове есть разметка, символизирующая изгиб Чуйского тракта; сторона подковы направлена в сторону Горного Алтая, куда ведет легендарная дорога. От здания музея начинается главная дорога Алтая, поэтому это место так и называется — «нулевой километр Чуйского тракта». Большой популярностью среди посетителей музея пользуется древнее колесо от китайской телеги. Люди верят, что если потереть рукой шляпку гвоздей телеги, то в дороге будет сопровождать только удача. Именно так купцы проверяли колеса своих телег перед тем, как отправиться в путь.

**Музей космонавтики им. Г.С.Титова** регулярно работает с 12.04.1965г. Музей космонавтики им. Г.С. Титова, единственный в Алтайском крае, экспозиции которого посвящены космонавту-2, земляку Г.С. Титову, а также его отцу, основателю музея (интересного,

самобытного человека, учителя, певца, композитора, художника).

**В селе Косиха** Алтайского края родился известный русский поэт Роберт Иванович Рождественский. Его земляки бережно хранят память о знаменитом уроженце: имя поэта носит Косихинская мемориальная районная библиотека, а в 2012 году здесь, в его родном селе, был открыт первый музей Роберта Рождественского. Он расположился в здании Центра патриотического воспитания, специально организованного к 80 Дню рождения поэта.

### **3. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СВЕДЕНИЯ И ПОЛЕЗНАЯ ИНФОРМАЦИЯ.**

#### **3.1. Специальное и групповое снаряжение:**

1. Спутниковый навигатор -1 шт.
2. Насос ножной -1 шт.
3. Веревка основная 40 м.
4. Спутниковый телефон – 1 шт.
5. Веревка вспомогательная 100 м (5х20м).
6. Репшнуры 50 м (5х10м).
7. Канистры с запасом топлива (5х5 л.).
8. Бутылки с водой питьевой (5х 2 л.).
9. Посуда кухонная – 1 к-т.
10. Эксплуатационные масла (5х1.5 л).
11. Канистра с водой технической 10 л.
12. Примус бензиновый 1 шт.
13. Набор блоков -3 шт.
14. Медицинская аптечка.
16. Иголка, нитки.
17. Запасные батарейки к навигатору 10 шт.
18. Картографический материал- 1 к-т
19. Фотоаппарат- 4 шт.
20. Набор ключей и приспособлений.
21. Мешок под мусор 60 л. - 20 шт.
22. Ремнабор.
23. Зарядное устройство к спутниковому телефону.
24. Запасная резина – 1 шт.
25. Запасные камеры – 5 шт.
26. Пила двуручная- 1 шт.
27. Пила цепная - 1 шт.

#### **3.2 Список личного снаряжения участника мотопохода.**

1. Сапоги, бердцы, либо ботинки на жесткой подошве.
2. Кроссовки.
3. Спальный мешок.
4. Костюм спортивный.
5. Свитер шерстяной или кофта.
6. Бейсболка.
7. Перчатки кожаные, краги.
8. Туалетные принадлежности.
9. Личная посуда (кружка, ложка, чашка – все либо из нержавеющей стали, либо железное).
10. Носки х/б, шерстяные.
11. Не продуваемый костюм.

12. Трико.
13. Куртка утепленная, мотокостюм.
14. Коврик туристский (пенка), либо матрас надувной.
15. Рюкзак, баул, либо большая спортивная сумка.
16. Мешки полиэтиленовые 120 л 3 шт.
17. Мешки не промокаемые по 2 шт. для личных вещей.
18. Гидрокостюм (химдым, ОЗК, костюм рыбака и т.д.).
19. Сапоги резиновые для взятия водных преград.
20. Фонарик.
21. Индивидуальный перевязочный паке.
22. Мотоочки.
23. Жгуты резиновые для крепления багажа – 8 шт.
24. Перчатки х/б (для ремонта, переправы) -1 пара
25. Очки солнцезащитные.
26. Термобельё.
27. Мобильный телефон.

### **3.3. Подготовка мотоциклов и результаты эксплуатации.**

Мотоциклы в группе были самые различные: от знакомых Ижей, Яв до современных Лифанов, Ирбисов, Хонд, Ямах, Кавасаки. Кубатура двигателей от 200 до 650 куб. см. Мощностью от 15 до 50 л.с. Вполне хватало 250 кубиков, учитывая применение «горных» передач. А «Хонда» с 650 кубовым мотором обходила тяжелые участки со спасателями. Все мотоциклы оборудованы традиционными багажниками с боковыми грузовыми площадками. На некоторых - специальные подсумки на топливные баки, рули, перья передней вилки. В них находились бутылки с водой, аварийный запас масла, медаптечка, инструмент. Использовалось каждое подходящее место.

Все мотоциклы были обуты в кроссовую резину.

#### **Результаты:**

Крупных поломок в нашей группе не было, за исключением лопнувших тросов сцепления и газа. Потек, а потом разобрался моноамортизатор на «Лифане». Была произведена замена. Проколов вообще не было!

4х- тактные моторы показали неоспоримое преимущество перед традиционными, 2-х тактными. Тяговитость с «низов» - отличное подспорье при движении на крутых подъемах, при трогании с места на тяжелых участках. А какое удобство завести заглохнувший двигатель в непролазной грязи, колее, среди камней электростартером! Где порой- то даже повернуть кик-стартер невозможно. Порадовал расход топлива. Он не превышал 5 литров на 100 км пути на особо сложных участках. На других участках- 3-4 л/100 км.

Опыт показал, что применение тяжелых мотоциклов (объемом двигателя более 250 куб. см.) нецелесообразно на таком сложном маршруте. И хорошо, что Хонда 650, пройдя Колыванский хребет, заняла место в «обозе», как и парочка других участников на БМВ.

### **3.4. Ориентирование на маршруте и использование GPS.**

1. Маленький экран навигатора уступает обычной карте в обзорности – для больших пространств это решающий фактор, только карта позволяет стратегически оценить маршрут.
2. Зависание топографии может привести к ослаблению важного качества любого туриста: умения ориентироваться на местности.

**3.** Мы понимаем, что недостаток настоящего отчета – отсутствие точного трека нитки маршрута. Но нет ничего хорошего, если наши последователи тупо будут ехать по нашему треку, повторяя ошибки предшественников. Нам бы хотелось, чтобы другие путешественники прежде всего думали головой, трезво оценивали свои силы.

Тем более, что в 2016 году часть нашего маршрута будет использована в Чемпионате СФО и ДВ на средствах передвижения (авто, мото, квадро), дисциплина маршрут, группа. И не хотелось бы раньше времени «раскрывать карты» перед потенциальными участниками.

**4.** Мы очень довольны, что использовали GPS лишь во избежание аварийной ситуации, определения расстояния до ближайшего населенного пункта. Для ориентирования полагались на заслуживающие доверия карты и свой многолетний опыт.

**5.** При планировании и прохождении маршрута использовались карты Генерального штаба 1942 года (для служебного пользования). На картах указано много населенных пунктов, **которых уже не существует десятки лет.** Поэтому, дорогие наши последователи, не обольщайтесь - в большинстве случаев уже никто и ничто не напоминает о существовании когда-то здесь людей и жизни

### **3.5. Итоги и выводы.**

- Общая протяженность маршрута составила около 2000 км. Что укладывается в нормативы прохождения маршрута 6 к.с. на мотоциклах. Продолжительность чуть выше, но объясняется чрезвычайной сложностью маршрута.

- В целом первоначальный график маршрута можно признать удовлетворительным. Маршрут пройден с отклонениями от заявленного плана, но не повлияли на категорию сложности.

- Спортивная сторона маршрута сочеталась с высокой познавательностью: мы познакомились с историческим прошлым Горной Колывани, Горного Чарыша, окунулись в омут 50-60- годов прошлого века.

- Данный маршрут был заявлен на шестую, высшую категорию сложности. Это оправдано с любой точки зрения: сегодня мы можем подтвердить все указанные факторы – маршрут потребовал от нас грандиозных усилий, приложения навыков выживания на грани возможного и высокого водительского мастерства. Для новичков в туризме он может быть просто непроходим.

### **3.6. Рекомендации.**

- Настоящий маршрут можно рекомендовать как основу для организации масштабных маршрутов, ралли - рейдов, трофи – рейдов, но только для очень опытных групп. Одиночкам тут делать нечего.

- Очень серьезно нужно относиться к запасам ГСМ и не рисковать.

- При всех благоприятных дорожных условиях неразумно планировать дневной пробег более 100 км. Вдруг с неба выпадут осадки, они - то точно добавят драйва.

- Следует избегать передвижения ночью без крайней необходимости. В противном случае будете организовывать ночлег в кювете, болоте и другом непригодном месте.

- На современные мотоциклы практически невозможно найти запчасти, поэтому вероятность квалифицированного ремонта равна нулю. Нужно полагаться только на свои силы.

- Потенциал Рудного Алтая и Горного Алтая для автмототуризма огромен – его территория позволяет разрабатывать и осуществлять путешествия повышенной категории сложности.



- Следует заблаговременно позаботиться о пропуске в буферную зону Тигирецкого государственного заповедника. Дирекция находится в г. Барнауле, ул. Никитина 44 на 2-ом этаже. Заявление нужно делать на бланке установленной формы. Сроки подачи заявления - за месяц до срока прохождения буферной зоны. Обязательное извещение инспекторов кордона заповедника за сутки о входе группы в зону.

### **3.7. Общественно - полезная работа.**

По итогам путешествия была сделана следующая общественная работа:

- Репортаж на сайте федерации спортивного туризма Алтайского края и сайте Алтайтурцентра.
- Статья в краевой газете «Алтайская правда» от 13 августа 2015 года ( копия прилагается).
- Выпущен фотостенд, который демонстрировался на собраниях руководителей автототоклубов Сибири 10 октября на т\б «Пихтовый гребень» и 14 ноября в санатории «Обские плесы», руководителей мотоклубов Алтайского края 28 ноября, в г. Барнауле, на заседаниях Совета ФСТ АК 30 октября и 26 ноября (прилагается копия).
- Подготовлена и отправлена статья в журналы: «Мото», «Мотоэксперт», «Супербайк».
- Информация на сайте федерации спортивного туризма России.
- Фоторепортаж на сайте «Байкпост».
- Готовится кинофильм для участия в фестивале приключенческих фильмов «Алтай - место силы».

### **4.0. Приложения.**

- 4.1. Маршрутная книжка № 0-100-15.
- 4.2. Электронная версия отчета.
- 4.3. Пропуск в буферную зону Тигирецкого заповедника.