



Приключение «Challenge Yamaha 2011», или Три дня на Алтае

Фото Романа Романишина

Игорь Лагутин ■ Когда главный редактор «Кия» сказал, что предстоит 400-километровое путешествие на квадроцикле по Алтаю*, приглашение на которое пришло из «Yamaha CIS», сразу же заныли старые переломы и вывихи, дали о себе знать и прочие «следы» беззаботной молодости. Однако, здраво поразмыслив, подумалось, что сидеть «на попе ровно» тоже надоело, и я стал относиться к предстоящему приключению, как и положено старому «фрику», исповедовавшему когда-то буддизм, со здоровой долей фатализма. К тому же, как известно, все что ни делается, все к лучшему.

На деле приключение под названием «Challenge Yamaha 2011» оказалось не таким уж и страшным, как представлялось в фантазиях. Ездить на мелкой технике еще не разучился, тем более что цивилизация уже достигла если не пиков Алтайских гор, то, по

*Республика Алтай (южноалт. Алтай Республика) — республика в составе Российской Федерации, субъект Российской Федерации, входит в состав Сибирского федерального округа. Столица — город Горно-Алтайск. Образована 1 июня 1922 г.

крайней мере, подножий ледников и вершин. Да и организаторы рейда сделали все возможное и невозможное, чтобы участники этой экспедиции могли нормально подкрепиться и отдохнуть.

Сама езда на квадриках по «направлениям» дорог и трасс не доставила сложностей, в отличие от перелетов из Санкт-Петербурга до Москвы и далее до Барнаула и почти 10-часовой поездки на автобусе по Алтайскому краю и Республике Ал-



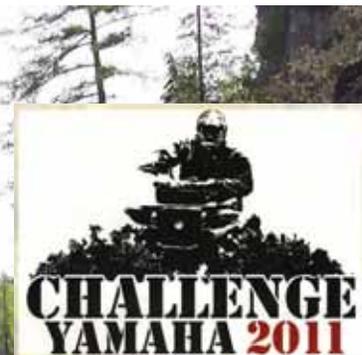
тай. Автобус перевез нас из Барнаула до поселка Акташ по трассе М52 (хорошо известна туристам), где находилась первая база маршрута. На базе, а вернее, на территории небольшого, но аккуратного хостела (с удобствами снаружи) уже стояли «запряженные (заправленные) кони». Основной ударной силой в рейде стали «Grizzly 700», «550» и «450», а также «Rhino 700». Первый день довелось провести в седле «700-го», второй – в седле «450-го». И что любопытно, квадроциклы были разные – отличались и их рабочие объемы, и, понятное дело, мощность, крутящий момент и вес, дискомфорта при пробеге в первый день примерно 120 км и более 180 км во второй не чувствовалось ни на

трассах, ни на открытом off-road. Да, «мелкий» тянет чуть хуже, но, по ощущениям, на нем проще ехать, так как он легче и не «страдает» избыточной мощностью, в отличие от своего 700-го братца, который иногда требует жесткой руки и крепких нервов. А «малыш» запросто прощает ошибки в управлении на большой скорости, да и топлива ест меньше. Но это так, о личных предпочтениях...

Приключение состояло из трех этапов, поэтому дальше – по порядку. В первый день нам необходимо было по плану, составленному организаторами, проехать

около 120 км (на самом деле получилось около 130), пересечь Курайскую степь, подняться к леднику Актру, повернуть назад и, миновав поселок Курай, вернуться на базу.

План первого дня мы выполнили не без приключений. Первым препятствием, которое нас ожидало на маршруте после того,



как мы покинули поселок Акташ, проехали следующий поселок Чибит и въехали в ущелье Чуи, был мост с воротами, их раскрыл нам «храни-тель». А вот далее шла «козья тропа», ведущая к одному из перевалов. Справа от тропы была скала, а слева – ущелье глубиной 300–400 м. Ширина же тропы – всего около метра. И, если обычные квадрики могли более или менее протиснуться по ней, несмотря на множество опасных мест, то широкий «Rhino» приходилось буквально проползать вдоль скалы, и только благодаря опытным водителям и их помощникам, откренивавшим в опасных местах мотовездеходы, с подъемом на перевал мы справились.

Дальше стало немного проще. После недолгого странствия по разноцветной и ароматной степи начали подъем в горы к леднику Актру. Пара ручьев, которые квадрики и «утили-

тарники» взяли «на ура» – не в счет. Но затем глинистая дорога со множеством камней размером с пушечные ядра, что у Царь-пушки пирамидкой сложены, пошла в гору. По ней, как и по дороге, что привела нас к леднику, по всей видимости, кроме как на «шишиге» («ГАЗ 66») вряд ли кто в здравом уме ездит.

Подъем до плато, которое ведет к леднику, в общей сложности занял около часа. Еще некоторое время потребовалось, чтобы преодолеть «тропы» по плато и небольшой подъем, и «группа туристов на квадроциклах» достигла верхней точки своего маршрута. Высота над уровнем моря составляла примерно 2300 м. До самого языка ледника оставалось метров 200. И тут мы увидели не только лагерь альпинистов, но и туристскую базу с деревянными постройками и настоящим общепитом,

где мы смогли заправиться горячей едой.

На обратном пути, миновав долину и поселок Курай, отправились через высохшее болото в Акташ. На лесной дороге один из участников рейда вылетел из седла, квадрик дважды перевернулся в воздухе, но... встал на колеса. Все обошлось и с наездником, и с «Grizzly 700», которому довелось сделать в воздухе пару кульбитов. Механики привели его в чувства за пару минут, выправив руль, и проинспектировали оборудование. До конца путешествия этот квадрик жил, как и все остальные. Правда, народ сетовал, что после ударов о землю металлические багажники не смогли сами «выправиться», в то время как крылья приняли первоначальную форму. Но это уже из разряда шуток-пожеланий производителю.

На второй день плановый пробег



должен был составить 180 км. По GPS получилось почти 195 км. На этот раз день оказался «скоростным», на многих участках кавалькада перемещалась со скоростью 60–70 км/ч, но движение время от времени замедлялось из-за дождя.

Выехав из Акташа, мы направились в сторону Телецкого озера. Путь пролегал через долины рек Чулышман и Башкауус. Места здесь красивые, в частности, перевал Кату-Ярык, через который вела дорога-серпантин, Судя по всему, этот край имеет древнюю шаманскую историю.

После более чем часового пробега вдоль Чулышмана на максимальной возможной скорости под дождем, караван достиг Телецкого озера. Тут квадрики погрузили на самоходную баржу, а участники перешли на катера, и все отправились на север в поселок Иогач, хотя и с разной

скоростью. Если катера затратили на дорогу немногим более часа, то баржа шла около шести часов. Расстояние по воде от устья Чулышмана (самая южная точка озера) до истока Бии (самая северная точка), где и находится п. Иогач, – более 70 км.

Конечным пунктом второго дня пути стала туристская база (вернее, современный отель) «Серебряный берег», где участников ждали не только ночлег, но и ужин, баня и прочие радости жизни пилигримов.

На третий день испытатели разделились на три группы: одна решила еще поездить на квадриках, «поскольку не накатались», другая отправилась на рыбалку, а третья – на экскурсию по озеру на катере. Несмотря на совершенно разноплановые цели и задачи этих групп, все остались довольны, так как получили то, что хотели.

Настало время итогов. Приключение под общим названием «Challenge Yamaha 2011» состоялось, при этом очень удачно. Удалось увидеть и горы с ледниками, и козьи тропы, и села, и... О природе этих мест много рассказывать смысла нет, она, бесспорно, прекрасна и разнообразна, но ее надо видеть. Да и о технике тоже много сказать не получится, даже скучно как-то: с ней не произошло ни одного происшествия, и это при том, что по вине водителей или, скорее, из-за возникающих ситуаций (не будем грешить на драйверов) случались и кульбиты, и замятые диски...

Автор выражает благодарность за организацию «Challenge Yamaha 2011» компании «Yamaha CIS» и всем тем, кто проложил маршрут и обеспечил всем необходимым участников рейда. ■

