

Мой Чуйский тракт

Это теперь кажется, что о Чуйском тракте я знал всегда. На самом же деле впервые об этом марафоне я услышал из уст Андрея Малахова примерно год назад в электричке, везшей нас от станции Кузнечное в город Санкт-Петербург. Мы возвращались с Вологды-Онего-Ладоги, время шло за разговорами и поглощением всевозможных сладостей, взятых мною перед отъездом. Я, менее суток назад завершивший свою первую 1200-ку, ни секунды не сомневался тогда в своем намерении ехать на Алтай через год, покорять новую более сложную трассу. Сейчас с гордостью могу сказать - я сделал это. Трое почти бессонных суток, холодные ночи, трудный рельеф.... и огромное оранжевое блюдце луны в ночном небе.

Тем сильнее чувство удовлетворения от сделанного.

Часть 1.

Вообще, в своей жизни я ни разу не был на Алтае. К моему стыду и, по мнению многих моих коллег-велосипедистов, - к радости открывателя. Действительно, сложно представить, как живя всего в 12 часах пути (от Омска именно столько) от этого удивительного горного края можно было так ни разу там и не оказаться. Но плотность событий в жизни и работе такова, что я с трудом выкроил время и едва не опоздал с намеченным стартом из Омска 5 июля в 20:00.

Ехать я собирался на машине. Время поездки специально было выбрано в ночь, чтобы сэкономить время дня и двигаться в ненапряженном ночном потоке. День и время старта я знал еще в марте. Заранее предупредил и другого омского участника Андрея Малахова.

Андрей - кладезь марафонского опыта. Он уже покорял Алтай в 2013 году. Благодаря его советам я взял с собой велокуртку и гетры ("ногова"), которые позволили не только выжить ночами, но и достаточно неплохо ехать. Один из его советов - относительно горной кассеты увеличенного размера - я позорно проигнорировал, за что потом и поплатился. Но ехать с ним, забегу вперед, было одно удовольствие. Он знал все местные достопримечательности, в особенности, родники, не хуже иного навигатора.

Закинув вещи в машину, и поставив наших боевых коней на крышу, мы точно в 8 вечера тронулись в путь. Нам предстояло проехать около 1000 км. до пункта назначения - Детского оздоровительного лагеря "Алтай" в пригороде Бийска.

Выезд из города был отмечен встречей Константина "КОТа" Анохова как раз перед подъемом на двугорбый мост в конце Кирова. КОТ катил нам навстречу и делал вид, что не узнает. На мой четырехкратный гудок он никак не прореагировал.

Далее последовало 12 часов спокойной ночной дороги, из которых самым примечательным моментом стал отказ гидроусилителя руля на полпути к Новосибирску. Обескураживает. Но едет? Едет! Рулится? Да, но с трудом. Двигаемся дальше. Старт важнее. В случае чего помощь всегда можно запросить. По приезду в Бийск связался с омскими официальными лицами, решил вопросы по будущему ремонту и больше голову этим не грел.



На въезде в Бийск

В Бийске мы с Андреем оказались около семи утра. Лагерь по яндекс.картам оказалось найти несложно. Время вволю порезвилось на этом куске местности. Нас встретили облупившиеся здания, Ильич с отмороженными пальцами, сжимающий в руке свою знаменитую кепку. Чуть поодаль пустыми глазницами окон на нас смотрел еще один корпус лагеря. По земле змеились трубы отопления в неновой изоляции, прихваченной проволокой, и ветхими неровно выкрашенными деревянными мостами кое-где. Центральную площадь лагеря, покрытую невысокой травой венчал столб с веером указателей на различные города.



Лагерь

Внутренности зданий впитали запахи десятилетий. Пахло медом, травами, краской, какой-то едой. Окрашенные в коричневый цвет полы скрипели под тяжестью шагов.

Атмосферное место.

Со всем этим приятно контрастировал отзывчивый персонал.



Тот самый столб

Заселившись в семиместный люкс, мы отправились завтракать. А вот над столовой года оказались не властны. Как будто попал я в раннее детство, в детский сад №88 города Омска. Кашка с утра, хлеб с маслом и кофейный напиток неясного состава. Не хватает только воспитательницы и ее “Сегодня у нас на завтрак... Приятного аппетита”. И нашего ответа хором: “Спасибо! Садитесь с нами кушать!”. Впрочем, я ни капли не издеваюсь. Это реакция на экзотику. Комфорт - последнее, за чем я еду на марафон.

День минус один перешел в день ноль. Надо было отдохнуть от ночной поездки и отоспаться перед заездом. Долгой подготовки не предвиделось. Все вещи были расфасованы еще дома: что пойдет в бэгрдроп, что поедет с собой, а что останется до

финиша. Техника смазана, настроена. Батареи заряжены. В общем - садись и езжай. Оргмоменты много времени не заняли - и за это спасибо организаторам.

В итоге остаток дня был посвящен еде и сну. Какая редкая удача. Правда сон все время прерывали телефонные звонки и отоспаться, как обычно, не получилось. На другом конце линии кому-то постоянно что-то требовалось. Но было намного хуже, если бы телефон молчал.



К старту готов

Неподалеку отыскался ларек, чьи запасы позволили скомпенсировать скудость столовского рациона. Местные продавцы с грустью сокрушались, почему же организаторы не предупредили их о массовом заезде голодных велосипедистов. Утешил как мог. В конце концов, через четыре года будет еще один Чуйский тракт.

Лагерь в течение дня наполнялся постояльцами. Я был рад увидеть людей, знакомых по прошлогодней Вологде-Онеге-Ладогге и радость моя, надеюсь, была взаимной.

Человек-ядерный взрыв Дима Вялов излучал вокруг себя, как всегда, неумную энергию. Новосибирец Павел Васильев со своим шведским другом Ларсом размеренно выясняли, что есть сталинизм в архитектуре, а что им не является. Вообще, было впечатление, что половину людей я знаю в лицо.

После ужина с удовольствием поизучал представленную на этаже технику, позадавал вопросы, удовлетворяя в ответ чье-то любопытство. Затем день ноль закончился и пошел отсчет дня 1.

Часть 2

Старт организаторы наметили на 9 утра - позаботились об участниках из европейской части страны и из-за рубежа, смягчив многочасовую разницу во времени.



Перед стартом



Орлы

На сей раз предстартовой суеты как таковой не было. У всех была возможность подготовиться без спешки заранее. После завтрака сумки с прикрепленными бирками-стартовыми номерами были сданы на временное хранение. Александр Дунаев - теперь почтенный отец семейства - выступил с краткой речью на двух языках и мы по очереди стартовали.

Утренняя прохлада бодрила, а запах бора, окружавшего дорогу на первых километрах, просто сводил с ума, пробуждая давно забытые воспоминания из детства.

Дорога приятно удивила качеством. Через некоторое время Андрей рванул вперед. Для себя же я твердо решил двигаться в комфортном темпе пока не вкачусь и участия в стартовой гонке не принимать.

Ехалось, в общем, комфортно. Утренняя погода радовала. Не сильно жарко, слабый ветерок, небольшие тучки.

Внимание отмечало интересные места окрест: вот деревня Сростки, где родился великий Василий Шукшин, вот Горно-Алтайск с единственным на всю округу аэропортом. А вот знаменитый Манжерок из старой песни Эдиты Пьехи. Огромных размеров лиф, валяющийся в дорожной пыли у километрового столба на въезде в этот курортный городок оставил больше вопросов.

Так ехал я до самого КП1, и чем дальше, тем отчетливее становилось понимание того, что организм вкатываться в этот марафон вообще не собирается. Совсем. Нарастало чувство голода и в ход пошло космическое питание из тюбиков.

Клонило в сон. В глубине сознания крепла предательская мыслишка свернуть в один из многочисленных придорожных отельчиков, что так манили табличками “Есть места”, и как следует там отъесться и отоспаться за 2-3 дня, а затем вернуться в Бийск. Временами я с трудом удерживал себя от соблазна именно так и поступить. В ход шли долгие самоуговоры и обещание самому себе вечером принять решение.

На КП1 в 13:49 я основательно перекусил бутербродами и печеньем с соком. Желание все бросить отступило. Так всегда происходит, когда поешь. Я немного побродил, давая отдых ногам и разминая пятую точку. “Легион” сопровождал собственный трейлер-автодача с водой и питанием. Молодцы. Самый организованный клуб. Андрей был уже здесь и, немного передохнув, мы двинулись дальше. Обычно КП1 - это финиш стартовой гонки. Дальше каждый едет в своем темпе.

Жара и влажность нарастали. Андрей ушел немного вперед. К тому моменту, когда мы пересекли Катунь в Усть-Семе солнце начало прилично припекать. Похоже его лучи здесь действуют активнее на буйные головы по причине большей высоты местности, и, соответственно, меньшей толщины защитного слоя атмосферы. У километрового столба с примечательной отметкой “500” черная японка через сплошную кинулась обгонять ПАЗик, который итак принял влево, обходя меня. Колеса японки оказались на левой гравийной обочине, по металлическому отбойнику заколотили камни, а сама машина, вильнув, и чудом не пропахав левым бортом по защитной балке отбойника, вернулась в свою полосу как раз к вершине очередного холмика. Повезло водятлу что на встречке никого не было.

На полуденном солнцепеке запасы моей воды начали подходить к концу. Я напряженно искал у дороги кафешки-заправки-магазинчики. Но чем дальше позади оставался КП1, тем более дикими становились места. Все меньше людей окрест и все больше животных. Особенно много было мелких грызунов, чем то напоминавшие бурундучков, которые весело скакали в короткой траве. В небе парили орлы. В конце-концов я пополнил бачки в реке Сема за деревней Барлак. Вода была вкусной и холодной, вполне питьевой.

Вскорости, буквально через каких-то 10 км. в деревне Мьюта обнаружилось вполне приличное кафе с собственным родником. Взятые холодный чай и супчик зашли хорошо, а мороженым я поделился с Михаилом Каменцевым. Андрей был уже тут, и по его совету я промочил голову и ноги в роднике. Стало и вправду легче.

Наличие кафе стало для меня, к стыду, полной неожиданностью. Обычно я тщательно изучаю маршрут и легенду. Но нынешний марафон наступил для меня в самых худших русских традициях внезапно. Уже накануне старта, планируя езду, мы с Андреем решили, что по итогу первого дня мы должны быть в Урсуле, форсировав Семинский

перевал. Темп езды, хотя и был невысок из-за постоянного набора высоты, но все же позволял двигаться в таком графике.

Более внимательное изучение маршрута показало бы, что первые 600 км расслабляться вообще не стоит, поскольку с чуть более, чем 200 м над уровнем моря в Бийске нам предстоит забраться на 1750 м к Кош-Агачу. Зато назад в целом двигаться будет легче - ибо под гору. Это не считая двух перевалов на пути туда - Семинского и Чике-Тамана. На обратном пути к ним прибавится Бирюксинский перевал и заезд в Новую Белокуруху

Дальше жара пошла на спад и ехать было легче. Из набегающих тучек иногда накрапывал дождь. Все таки на календаре было 7 июля - день Ивана Купалы. Несколько струй из водяного пистолета я получил еще утром из проходящих автомобилей под ободряющие гудки. В Шебалино детишки с брызгалками на обочине поливали проезжающие автомобили. Велосипедистов поливать им было боязно. Вдруг суровые дядьки бросятся догонять. На ходу попросил окатить меня от всей души, что они с радостью сделали.

Заехал на местную заправку за водой, отпустив Андрея. Дальше неожиданно начался ремонт дороги. Асфальту, и без того неплохому, прописали "улучшайзинг". Мелкие черные камушки вдавливались дорожной техникой в битум. В результате велосипед оказывался под градом липкой черной пакости от каждого встречного и обгоняющего автомобиля. Битум налипал на колеса, отчего многие велосипедисты останавливались и счищали налипшее с колес. Мелкие камешки попадали в цепь, и мне дважды на протяжении 500 метров пришлось останавливаться и поправлять слетевшую цепь. Я понял, что в таких случаях неплохо иметь ремонтные перчатки из х/б.

В Топучей еще раз отметил Ивана Купалу. А вскоре показался КП2. На часах 19:03. За тот час пока мы, с благодарностью принимая заботу волонтеров, кушали и отлеживались в палатке перед штурмом Семинского перевала, погода основательно испортилась. Солнце спряталось за тучи, ветер поменял направление. Резко упала температура и пошел дождь.



КП2 Урсул. Уютно

Одев куртку и “ногова”, я двинулся в путь. Мы с Андреем крутили довольно бодро и вскорости оказались у подножия перевала. Дождь разошелся не на шутку. В кафешке перед самым перевалом кто-то из марафонцев в яркой желтой куртке прятался от разыгравшейся стихии.

Со стороны Бийска 1700 метров высоты перевала не выглядели чем-то впечатляющим. 10 км подъема с градиентом 7-10% я одолел на своей равнинной кассете примерно за час, правда 3 раза спешившись. Андрей это сделал в лучшем темпе. Дождь все это время не стихал. Вместо аромата трав над этой частью перевала стоял устойчивый запах жженных тормозных колодок.

На вершине было прохладно. Тучи катились практически над самыми нашими головами, осыпая морозящим дождиком. Перед самой вершиной я умудрился завалиться на бок прямо на мокрый асфальт при трогании с места. Отстал.

Среди всех прочих заведений на гребне перевала оказалась одна небольшая кафешка. Я бы проехал ее, если бы не яростная отмашка Андрея. В ней мы с удовольствием попили алтайского травяного чаю в честь преодоления Семинского перевала. Дальше предстояла дорога вниз в ночной темноте и по дождю.

Вниз, разумеется, ехалось гораздо веселее. Андрей бодро летел метрах в 100 впереди. Характерное мигание его заднего фонаря - три коротких, один длинный - делало его заметным на фоне других велосипедов. Упав на лежак он шел под восемьдесят и не тормозил вообще.

Я делал лишь 60, периодически оттормаживаясь и не допуская переразгона велосипеда на незнакомой трассе. Пара тычков под зад с отрывом заднего колеса намекали мне, что надо все-таки быть осторожнее. Движение напоминало полет. В ушах грохотал ветер. В свете фары дорога стремительно летела на меня, ярко горящие полосы разметки здорово помогали ориентироваться, а знаки крутого поворота подсказывали направление невидимых в темноте виражей. Темные силуэты гор и деревьев были едва различимы во мраке.

Дождь залил только верх перевала. Чем ниже мы спускались, тем суше становилась дорога, тем теплее становился воздух. Не рассеивалась только окружающая тьма.

В какой-то момент впереди возник большой туристический автобус, стоящий без огней наполовину на обочине. Особенно умилял знак аварийной остановки в двух метрах от кормы.

За пять минут до этого я обогнал кого-то из наших. Его велосипед был вообще без габаритов и фар. Мысленно пожелал удачи и долгих лет.

Полчаса полета прошли незаметно, как и 30 км дороги. Я догнал Андрея, его фара на спуске погасла и он ехал с петербуржцем Игорем Завьяловым. Втроем мы добрались до КПЗ "Урсул" в 0:28, где было решено вздремнуть.

Часть 3

Время шло за полночь. На КПЗ, несмотря на почти полную темноту, разрезаемую лучами налобных фонарей, кипела жизнь. Стоял гул разговоров. Народ ел за столиками, сидел на ковриках прямо посреди лагеря. Из палаток доносился молодецкий храп. Над землей тянулись ароматные дымы от кухни. Настоящий феодальный поселок.

Перекусить нам удалось достаточно оперативно. Неплохо было бы часок поспать. Но место в палатке найти оказалось не просто. Заняв два свободных места в трехместной палатке, мы попытались уснуть. По крайней мере, у меня ничего не вышло. В палатку постоянно кто-то ломился, прося подвинуться. Но двухместная палатка, с уже лежащими в ней тремя телами, была способна взять новых постояльцев разве только еще одним слоем сверху. Без десяти минут два, раньше будильника, я поднялся, разбудил Андрея, и мы покатали в сторону перевала Чике-Таман, до которого оставалось километров 10.

Несмотря на лунную ночь, тьма стояла кромешная. Небо было закрыто облаками. Первые километры был слышен шум Урсула рядом. Затем мы проехали по спящей Хабаровке. Интересно, но дороги на Алтае, идущие через деревни, хорошо освещены. Так хорошо, что я гасил фару, экономя заряд батареи.

Сразу после Хабаровки дорога поползла вверх. Километров через пять она почти развернулась назад и стала значительно круче. Настолько, что мне не стало хватать усилия на педалях. В итоге на перевал я зашел пешком. В компании Андрея это было легко и интересно.

Для себя я полушуточно-полусерьезно определил задачу марафона так: “вернуться живым и здоровым”. Поэтому я особенно не гнал и не упирался в горках. Да мне бы просто не хватило на это подготовки. С количеством и качеством езды в этом сезоне у меня все грустно.

На ранней заре мы оказались на самом верху. Со смотровой площадки открывался отличный вид, как раз, чтобы заморить червяка. Уничтожив тубик космопита и банан, припасенный с крайнего КП, я ринулся вниз за Андреем. Через пару крутых поворотов он скрылся из виду. Все таки на спусках он неподражаем.

Мы пролетели Купчегень, и я пожалел, что не заехал на местную заправку. Утренний голод начинал сказываться. В запасе у меня оставался еще один банан.

Дорога дальше начала жаться к горам, слева ее подпирала Катунь, не оставляя никакого места. Мы сделали краткую остановку полюбоваться пейзажем, бурлящей Катунью на фоне утренних гор. Сфотографировались на фоне песчаных скал. Отличное место у излучины для того, чтобы просто посидеть и ни о чем не думать. Однако, времени мало и совсем скоро мы проехали Малый Яломан. Деревня еще спала в ранний час, хотя было уже светло и солнце начало освещать вершушки гор.



Катунь. Утро

За Малым Яломаном последовала Иня. Голод начал здорово донимать. На подходе к Ине я глазами выискивал заправку. Нашел издали, ее оказалось хорошо видно, и каково же было мое разочарование, когда вблизи выяснилось, что кроме бензина и масла на ней больше ничего нет. Голод грыз. Последний банан закончился на предыдущей остановке. До открытия первых магазинов оставалось еще часа полтора с лишним. Оставалось крутить двадцатку до ближайшего КП.

Заголодать - это одна из самых плохих вещей, которая может случиться с марафонцем. Уровень глюкозы в крови падает, его организму нечем поддержать, поскольку в желудке пусто. Пропадает физическая сила, снижается острота мышления, настроение лезет в минус. Скверная штука, которую лучше не допускать. Еще не все я знаю о своем организме, раз уж дважды за этот заезд по утрам попадаю в такие ситуации.

Но даже в таком состоянии я оценил красоту места, где расположилась Иня. Деревня, окруженная хребтами Алтайских гор, расположена на берегу Катунки, текущей в глубине ущелья. Ущелье глубиной метров 30 пересекает мост, по которому идет федеральная трасса. Неподалеку располагается знаменитый Цаплинский мост.

Я остановился сразу за деревней. Сил не было. В очередной раз захотелось все бросить и ловить попутку назад. Уговорил себя доковылять до КП. Попил воды,

немного полегчало. Вспомнил, что в населенных пунктах есть связь, отправил СМС домой. Не дожидаясь ответа вернул телефон в авиарежим. Попытался ехать без куртки - прохладно. Метров через 200 остановился и оделся.

Неподалеку от деревни дорога делала головокружительный нырок вниз, а затем взлетала наверх. На подъеме я нагнал Андрея, пешим порядком форсировавшего крутой склон.

На вершине подъема открывался вид на слияние Чуи и Катуня. Солнце начало уже припекать и, отъехав немного, мы с Андреем остановились. Голод мучил. Я попросил у Андрея орехов из его запаса. Это очень помогло.

Пока мы стояли прямо на нас несли Александр Сазонов. Его мы обогнали буквально несколько минут назад. Он занимался на обочине с сумками своего велосипеда. Сейчас он сосредоточенно крутил педали, глядя перед собой, не обращая никакого внимания на двух человек прямо по курсу. Расстояние между нами неумолимо сокращалось. Я крикнул "Осторожно!" и отскочил с велосипедом в на обочину, встегнутый одной ногой в крепление педали.

Александр не сворачивая въехал в образовавшееся между мной и Андреем пространство, зацепил Андрея плечом и упал на обочину. Он как-то неуклюже, на автомате пытался встать и не реагировал на наши обеспокоенные возгласы и попытки помочь. Спустя краткое время он пришел в себя. Просто в процессе езды отключился. Из повреждений - небольшая ссадина и дырка на ткани костюма. Техника цела. После уверения, что он может двигаться самостоятельно, Александр задержался, а мы с Андреем двинулись дальше.

В оставшиеся километры до КП4 "Чуя" мы посмотрели на порог "Горизонт" - одно из самых сложных препятствий у туристов-водников.



Там порог

Сверху, с трассы лагерь, находившийся ниже, у самой воды, было видно очень хорошо. Там была долгожданная еда. Без одной минуты восемь. Дистанцию в 83 км мы преодолевали почти 7 часов. Поев и минут 30 поспав, мы двинулись дальше. Дальше дорога шла только в гору. С примерно 850 м. над уровнем моря КП4 нам предстояло к концу дня забраться на 1800 м в Кош-Агаче.



КП4 Чуя

Я прикидывал время и понимал, что едем мы очень даже близко к флажку. Особенно если учесть, что последний отрезок длиной в 80 км. мы преодолевали 6 часов. И это притом, что мы едва проехали 400 км из 1200.

С КП4 с нами стартовал некогда омич, а ныне житель ракетной столицы России - города Оренбурга - Денис Куземцев. Денис, как и Андрей, Чуйский тракт штурмует во второй раз. В первый раз они не уложились в лимит времени. Нынешний же их решительный, не в пример моему, настрой просто не давал повода усомниться в успехе на этот раз.

Почти сразу же за мы стали свидетелями последствий ночного ДТП. Серая японка наехала на маленькую алтайскую лошадку. Для обоих участников - лошадки и японки - ДТП оказалось фатальным. Оба участника - искореженный автомобиль и несчастное животное - покоились на обочине. Водитель автомобиля, судя по всему, не пострадал. Конечно у техники, в отличие от людей и животных, всегда есть шанс на вторую жизнь - буксир, тянущий машину с помятым капотом и раздавленным лобовым стеклом через пару часов обогнал нас на одном из поворотов.

В Йодро нас поприветствовала местная ребятня, в Акбоме мы обошли группу велосипедистов, заполняющих бачки водой в роднике. Навстречу нам по начинающейся жаре бежала в одиночестве симпатичная девчонка-марафонец.

Сразу за деревней Акбом дорога сделала очередной клевок вниз и крутой подъем вверх, который опять пришлось преодолевать пешком. И в который раз я подумал об отсутствующей горной кассете. Наверху нас ждал памятник шоферу Кольке Снегиреву - мемориал всем водителям, погибшим на Чуйском тракте и остатки старой дороги. Все таки огромная работа была проделана по прокладке тракта. Дорога широкая, в идеальном состоянии. Езда по ней ничего общего не имеет с тем героизмом, что описан в старых книгах. На автомобиле, догадываюсь, сейчас это в чистом виде наслаждение и любование окрестными видами.

Но ясное небо и набирающее жар солнце диктовало свои правила. Скоро от комфортной утренней прохлады не осталось и следа. Дорога в гору добавляла трудностей и вот опять в моей голове ожила вчерашняя свербящая мысль все бросить и эвакуироваться. Когда на спуске у меня с крепления улетел навигатор, я был максимально близок к решению именно так и поступить. Более того, в голове уже созрело четкое оправдание этого поступка: я слишком мало отдыхаю в последнее время. И рука уже почти поднялась остановить встречную "Газель". Но нет. Усилием воли заставил, загнал этого демона назад в его берлогу...

Гармин, как всегда оказался на высоте. Резиновое покрытие бортов приобрело новую царапину, а экрану по-прежнему все равно куда и откуда падать. Водрузил его на место и поехал дальше. У ручья, который оказался неподалеку, залил бачки, побродил немного в холодной воде, вылил пару бачков себе на голову. Стало легче.

Дальше ехать стало интереснее. Ветер дул в спину, дорога забралась чуть выше и оказалась на плато, по которому мы катили целой толпой, приближаясь к Чибиту. Необычное ощущение. Как в детстве, когда пацаном лазил на шифоньер в отцовском кабинете. Вполне ровная поверхность, но по ощущениям гораздо выше, чем такие поверхности обычно могут находиться, где-то под потолком мира. За деревней остановились в очередной раз, пополнив бачки водой из придорожного ручья.

В Акташе навстречу нам попалась группа велосипедистов. С кухней одного из местных кафе знакомилась, как мне показалось, Дмитрий Вялов и Владимир Москвичев. Сразу же за ними проследовала навстречу большая группа юных велосипедистов. Поприветствовали их.

Почти сразу за Акташем показались белые вершины Северо-Чуйского хребта. Их вид зачаровывает - подпирающие небеса белые гиганты. Обманчив тут рельеф дороги. Глаз видят спуск, уклон вниз. Въезжаешь на него, но скорость не нарастает. Странно. И только глянув на экран навигатора видишь: 2% подъем. Иллюзия, с которой на равнине никогда не сталкиваешься. Тело неправильно определяет направление силы тяжести.



Там белые вершины

После очередной заправки водой на одном из родников выкатываемся в небольшую долину почти круглой формы. Дорога обходит ее по полуокружности. Вторую половину занимает Чуя. Красивое место, но в какой то момент, ветер, дувший в спину, начинает дуть в бок да так, что едва не опрокидывает на встречу. Велосипеды приходится ощутимо кренить вправо. Я вижу как Андрей впереди катит с внятным таким креном. И все же удержаться в своей полосе сложно.

Навстречу уже едут те, кто перевалил половину дистанции.

Опасный участок проходится быстро. Ветер вновь дует в спину. Набираю скорость и лечу в сторону КП5 "Курай", резво минуя границу Кош-Агачского района, отмеченную стелой.

Я думал, что дорога нам все простила. Что она больше не будет ставить над нами эксперименты как над мышами в лабиринте и с интересом наблюдать, как мы справляемся. Не станет строить нам стены, на которые предстоит карабкаться. Но нет. Неподалеку за стелой начинается затяжной подъем. Холм, за которым начинается финальный спуск на КП. Мне вновь не хватает момента и приходится спешиваться. Солнцепек. Соленый пот заливает глаза, отчего их невозможно открыть. Даром, что полторы тысячи над морем и поэтому здесь должно быть ощутимо

холоднее. Идем вдвоем с Пашей Андреевым из Новосибирска. Он неразговорчив. Слева разворачиваются потрясающие виды на степь и горы. Тело, лишенное обдува даже жарким полуденным воздухом, горит. Лью воду на голову. Это только смывает выступившую соль на лицо и в глаза. Некоторое время приходится шагать вслепую.

Наконец уклон уменьшается и можно седлать своего красного коня. Далее затяжной спуск. Паша остался позади. Андрей превысил 80 на этом спуске. Я же держался в пределах 60-ти.

КП "Курай" находится в долине речки Тюргунь. Это скорее даже ручей. Холодный, как и полагается ручью. Студеная вода немедленно пошла в бачки и на разгоряченные солнцем и ветром головы. Хорошо! Полчетвертого.

В маленькой речной пойме бушует ветер, только что так хорошо нам помогавший. Повалилось несколько палаток, палатку-столовую успели вернуть на место. И это опять-таки приятно.

Мы с Андреем оценили уровень местной кухни. Она, без сомнения, хороша и оригинальна благодаря работе волонтеров. Но расслабляться не время, хотя хорошая еда действует на меня как сирены на Одиссея. До закрытия Кош-Агача у нас шесть с половиной часов, а ветерок пока очень удачный. Решаем отправиться на штурм последних 70 км немедленно.

И тут впервые за прошедшие 30 или около того часов я поверил, что дистанция преодолима. Ведь удалось справиться уже практически с ее половиной. Оставшиеся до Кош-Агача километры не в счет. Так что надо лишь хорошо сделать остаток марафонской работы. В том, что это действительно работа, требующая напряжения духовного и физического, я не сомневался. И это та работа, что в своем горниле творит тебя человеком волевым и свободным. Человеком, победившим сильнейшего противника, от которого нет ни тайн, ни спасительных хитростей - себя самого.

Хотя я все-таки завидую Усейну Болту - пробежал 100 метров за 10 секунд и дальше пошел пиво пить в интересной компании.

Кстати, именно в Курае на прошлом марафоне задержались Андрей и Денис, самонадеянно решив одолеть расстояние за два с небольшим часа. Это фатально сказалось на времени финиша.

Дующий в спину ветер тем более давал повод для столь оптимистичных результатов. Однако, наученный погодой за прошедшие полтора суток, я ожидал подвоха. Пусть лучше приедем раньше. Пусть будет командирский резерв времени, ведь на обратном пути нам предстоит лезть на Семинский перевал с длинной его стороны, где нас ждет 30 км подъема с довольно большим градиентом.

Итак, мы стартовали от КП особенно не задерживаясь. Преодолев небольшой бугорок мы оказались в Чуйской степи на высоте 1700 метров над уровнем моря.

Открывшийся вид потрясал. Если к белым шапкам Северо-Чуйского хребта по правую руку от себя мы уже привыкли (нет, не то слово. Привыкнуть к этому все равно невозможно), то открывшееся пространство нарушало все интуитивные представления о земном горизонте. Горизонт был огромен. Это далеко не равнинные 11 км - это гораздо больше. Огромная котловина степи, поросшей редкой и невысокой растительностью, была окружена горами. Дорога, почти сразу прижалась к северной стенке - Курайскому хребту - понеслась, прямая, как стрела, дальше на юго-восток.



Чуйская степь. Фото бессильно передать

Горячий степной ветер, иссушивший за лето мелкую поросль до почти желтого цвета, гнал нас вперед к разворотному пункту в нескольких десятках километрах впереди. Но, несмотря на попутную тягу, скорость выше 30 не поднималась. Все-таки мы, хотя и незаметно для глаза, но шли в гору.

Так мы проделали около 20 км. Дорога вошла в ущелье. Ущелье это резко контрастировало с желто-выжженной равниной, оставшейся позади. Зеленые деревья, горы совсем рядом и речка Чуя, появляющаяся иногда справа внизу.

Почти на самом его входе, в леске у речки Тыдугем, одной из немногих полных воды рек в этой степи, в траве в тени деревьев мирно спал Паша Андреев, стартовавший минут на 15 раньше нас. Не стали ему мешать.

Все таки не зря я ожидал подвоха от погоды. Едва мы скрылись от солнечного жара под набежавшими внезапно тучками, ветер резко поменялся. Из попутного он стал

любовым, и причем довольно сильным. Крутить стало сильно тяжелее. Разок мы спешились и прогулялись. Андрей предложил ехать сменами по километру, что мы и выполняли на протяжении примерно десятка км. Но это, признаться, мало помогало. К Чаган-Узуну мы нагнали дождь, а вместе с ним стих ветер.

Сама деревня лежит в стороне от дороги за мостом через вплотную подходящую к дороге Чую. Было видно, что в деревне какое-то торжество, возможно, свадьба. На мост высыпал разодетый народ, стояли автомобили.

Заводи Чуи, которые в этом месте вплотную подходили к дороге, просто просили остановиться и закинуть удочку.

Опять выглянуло солнце и над дорогой начинал подниматься влажный жар. Но дело уже шло к вечеру и бани не получилось. К тому же, преодолев очередной бугор, мы увидели еще более завораживающее зрелище, заставившее забыть о погоде, - желтую степь от горизонта до горизонта окруженную горами, находящуюся чуть ниже нас. Деревни, раскиданные в кажущемся безмерном пространстве степи. Особую глубину и объем картине придавали в чистом небе облака, исторгавшие плотную завесу дождя где-то чуть ниже и далеко впереди, заслонявшие в лучах вечернего солнца еще более далекие горы с заснеженными вершинами.

Эти последние два десятка километров до разворота запомнились самым впечатляющим пейзажем.

Остановка по техническим надобностям задержала меня после Ортолыка. Андрей тем временем ушел далеко вперед по пологому склону перед самым въездом в Кош-Агач. Я решил догнать его, во что бы то ни стало. Но на скорости около 60 км/ч у меня не выдержала задняя камера. Похоже, перекачал. Нет, велосипед сохранил устойчивость и управляемость, позволил мне остановиться, но это и был тот самый "всякий" случай, ради которого делаются резервы.

Трижды я перекидывал камеру, прежде чем благодаря помощи остановившегося Филиппа Ахмедова догадался, что проблема у меня с насосом - раскрутилась одна из деталек. Закрутил ее и все получилось. После этого накачал камеру, лишь бы проехать оставшиеся 8 км и сэкономил тем самым 8-10 минут и без того потерянного времени. За время ремонта меня обогнало человек 10.

На КП я оказался минут на 20 позже Андрея, почти в 20:00. Меня уже потеряли. Пришлось еще и поискать это самое КП - здание спортшколы - в недрах городка. Далее обычный список дел - отметить, перекусить, заправиться водой. И, да, накачать колесо. После этого 15 минут отдыха ногами кверху в спортзале на матах. Вроде как лучше снимает усталость. Со всеми принятыми мерами отметил я за полтора часа до закрытия. То есть, на мой счет, уже почти "под флажок".

По одной из версий название "Кош-Агач" означает "два дерева". Два дерева, служивших ориентиром для торговых людей. Населенный пункт возник на этом месте

в 1801 году как центр торговли между Россией и Монголией. И в который раз меня поражает мой народ. Где Москва и где Алтай. И туда-то все равно дошли, и не предел это. Так что 1200 своими двумя ехать - это оттуда, из глубин веков и генетической памяти?

Назад мы выдвигались на закате. Готовясь к ночному холоду, я вновь надел куртку и гетры. Приятное ощущение, что перемена погоды тебя не касается. Ночное похолодание, однако, не было столь стремительным. Мы с Андреем уверенно крутили назад к Кураю и по расчетам должны были отметиться около 12 ночи.

Силуэты спортсменов на фоне заходящего солнца ну просто отсылали к "Неуловимым мстителям". А ехалось и вправду намного легче. Все таки теперь в масштабе дистанции мы теряли высоту, и накопленная с подъемом за два дня и ночь потенциальная энергия наших масс к нашему удовольствию высвобождалась в кинетическую, существенно добавляя скорости.

К Чаган-Узуну уже совсем стемнело. Иногда сзади нас нагонял свет фар - автомобили, велосипеды. Но вдруг свет заметался, скрежеща тормозами. Микроавтобус с прицепом вышел обгонять нас на встречную полосу и неожиданно увидел там автомобиль. Оттормозившись с юзом, чудом при этом никого не задев и не улетев за ограждение, он таки обогнал нас и покатил дальше.

Эта ночь была фантастически красива. На небе - ни облачка, светит огромная желтая луна. Где-то внизу, слева под луной шелестит Чуя. Гладкая как стол дорога совершенно пуста. Только несколько мигающих красных огней впереди - марафонцы.

Пока менял севшие, как потом выяснилось, еще до Кош-Агача батарейки в Гармине, мазал кремом памперс, глотал пару таблеток Кетанова для лучшего комфорта, я наслаждался окрестной тишиной. Да и не один я был такой. В одном из кустов километров пять назад копошился темный силуэт. Кто-то из марафонцев, совсем без габаритных огней и фар, менял в свете луны камеру на своем велосипеде. Разглядел я его лишь проехав вплотную. Успел только крикнуть: "Помощь нужна?" и услышал в ответ "Нет".

И вспомнилось мне виденный не так давно сюжет про то, как один человек, хотящий выглядеть матерым велосипедистом, давал рекомендации относительно 10 первых обязательных покупок для нового велосипеда. Так вот список у него начинался, не поверите, с подножки! Именно она была номером 1.

В моем личном списке такого девайса нет. На первых местах стояли бы шлем, передний и задний габариты, насос и сменные камеры. Первый приоритет - безопасность, все остальное - по желанию. У авиаторов даже поговорка такая есть: "безопасность начинается с меня". Мудрые слова. От моего личного отношения зависит моя жизнь, жизнь моих коллег и благоприятный исход всего дела. Велосипедисту ее тоже надо брать на вооружение.

А пока я лечу вперед, освещая вспышками переднего и заднего габаритов обступившую вплотную ночь, пробиваю двумя мощными светодиодами переднего фонаря себе тоннель в темноте. Вот уже показываются впереди убежавшие было мерцающие огоньки габаритов, вот я нагоняю их одного за одним. Держу за 30. Вот он маячит в паре километров - один длинный, три коротких - Андрей. Далеко укатил пока я останавливался. Видать, также ему легко катится в попутном ветре, как и мне. Андрея я нагнал к Кураю. На бугор мы залезли пешком, а сразу за ним - КП "Курай", имеющий теперь номер 7.

Время - полпервого ночи, 9 июля.. Решаем сначала поспать до двух, затем перекусить и двигать дальше. Место для нас двоих нашлось только в палатке волонтеров. Шлем я снимать не стал. Уж очень удобно, как оказалось, он держал голову, как хорошая подушка. Овечек считать не пришлось, организм отключился сам.

Часть 4

Приятно просыпаться с чувством здорового голода, зная, что тебя ждет накрытый стол. Тем более, когда от завтрака так сильно зависит твой день. И еще более, когда этот завтрак полон небольших, но приятных кулинарных открытий.

Так, я отведал пророщенный нут и сделанные из него обжаренные шарики фалафели. Очень в пору пришелся лагман. Однозначно, самая высокая походная кухня.

От всей души поблагодарил хозяев КП, но больше задержаться мы не могли. Бачки наполнены водой, естественные надобности справлены - вперед!

До рассвета мы гнали по ночной дороге. Скорость редко опускалась ниже тридцатки. Шли поодаль друг от друга, чтобы не мешать наслаждаться ночной тишиной. Рассвет мы застали в Акташе. Дорога здесь пошла похуже. На 23-ей резине велосипед мелко трясло. Я снизил скорость до комфортной. У Андрея стоит 25-я, и он не снижая скорости несся вперед.

Периодически из-за тряски Garmin норовил выпрыгнуть из своего кресла, но его плотно держала там страховочное крепление из веревочки, пожертвованной мне Андреем в Курае. Один раз навигатор все-таки вылетел на дорогу, после чего крепление пришлось усовершенствовать. Похоже, что долбить его об асфальт можно сколько угодно.

Пока я занимался с навигатором меня обогнали несколько человек. Чуть позже я нагнал Андрея и мы относительно не торопясь поехали по узкому утреннему ущелью Чуи, наслаждаясь звуками реки и утренних птиц и предрассветным ароматом трав.

Напротив порога Бегемот мы остановились и спустились к воде, оставив велосипеды у дороги. Бегемот был скрыт высокой водой, однако сложность порога была понятна даже мне, человеку несведующему в водном туризме. Рассказы Андрея о его водных походах были настолько увлекательны, что я непременно когда-нибудь решусь на нечто подобное.



Порог Бегемот скрыт высокой водой

Мы поднялись по крутой каменистой тропе назад к нашим велосипедам и продолжили путь к КП. И вот тут я столкнулся с небольшой, но досадной неприятностью.

Надобно сказать, что как раз перед омской 600-кой я купил новую велообувь, пошире. Ехать марафоны в ней намного удобнее. Правда потребовалось заменить педали на шоссейные. Об этом я пожалел уже на дистанции. Времени на “встегивание” требуется гораздо больше, чем для МТБ-контакта, так как нужно еще найти правильное положение педали. Поэтому видеть на старте спину Андрея стало для меня привычным делом, и я любовался стремительно удаляющимся сотоварищем на каждом старте.

Но это само по себе не беда. Проблема заключалась в пластиковом контакте шипе, который крепится к туфле и обеспечивает фиксацию ноги на педали. Эта штука просто не предназначена для пешего перемещения. Ходить в шоссейных контактах неудобно

и любая ходьба - это ускоренный износ шипов. А подниматься пешком в гору пришлось на этом марафоне много.

Короче, шипу на правой туфле пришла костлявая с косой. Поначалу я никак не мог встегнуться. Поправив пальцами остаток пластика, я вщелкнулся в педаль и дальше ехал относительно бесппроблемно, только выстегиваться пришлось движением пятки внутрь - обратным по отношению к обычному.

Взошло солнце, осветив вершины окружающих ущелье хребтов. Ехалось легко и приятно. В семь утра мы незаметно оказались на КП 8 "Чуя". Перекусив, я занялся бэдропом. Переодеваться было особо негде, так что я на некоторое время занял пустующую палатку-тент. Пока Андрей занимался со своими запасами, я успел вздремнуть полчаса в просторной общей палатке, где уже мирно посапывало человек пятнадцать.

Этот КП запомнился по-особому теплым приемом, который оказала нам на этом КП Ирина - супруга Сергея Ефимова, известного омского марафонца, погибшего в 2013 году на трассе. Ее заботу, как и заботу многих волонтеров на дистанции оценили по достоинству, думаю, все марафонцы. И от всей души хотел бы я поблагодарить волонтерские команды за то, что сделали отдых сытным и комфортным. Без их самоотверженного труда 1200 километров горной дистанции не покорились бы никому.

Но нам пора двигаться дальше. Самым главным нашим препятствием на сегодня были два перевала - Чике-таман и Семинский. Причем последний я воспринимал как гораздо более серьезную преграду, могущую поглотить уйму времени - длина подъема на перевал с той стороны, где мы находились, составляла около 30 км.



Где-то там остался КП4

По начинающемуся солнцепеку мы отправились в путь. Пока мы вновь преодолевали пешком подъем у слияния Чуи и Катуня, нас обогнал Дмитрий Трифонов из архангельского клуба "М8". Для Дмитрия это первый заезд на столь длинную дистанцию, и, надо сказать, держался он молодцом. Диковинный аппарат, который он сконструировал для марафона, поражал всех. Взятая за основу рама "горняка" Stern была снабжена шоссейным рулем-бараном и жесткой вилкой. Колеса с высоченными ободами оборудованы дисковыми тормозами и шоссейной резиной. Картину довершали шоссейные контактные педали и "лежак", установленный на руле.

Тем не менее Дмитрий уверенно карабкался на этом агрегате в крутой десятипроцентный подъем.

Нырок-подъем перед Иней, Дмитрий уходит вперед. Но сразу за городком он догоняет нас с Андреем - заезжал за мороженым - и дальше мы едем вместе, занимая друг друга разговором. До Малого Яломана доехали быстро - деревня находится километрах в десяти от Ини. Дорога в самой деревне идет по полуокружности, постепенно забираясь вправо-наверх и оставляя сельцо в центре круга. Слева - живописные крутые скалы.

Красивое место, как раз для того чтобы остановиться, смазать кремом памперс. Я как-то уже писал об очень деликатной проблеме, являющейся спутником каждого

марафонца - потертостях на пятой точке. Если на дистанциях 200 - 400 км ее еще можно избежать, то обойти ее стороной невозможно, когда речь идет о супермарафонах.

В этом сезоне я гораздо лучше подготовился к этой досаде, здорово донимавшей меня на прошлом марафоне - 1200-ке. Я поменял кожаное седло Brooks на легкое Selle SMP с прорезью, запасся специальным кремом и обезболивающими таблетками. В итоге проблема потертостей обозначилась - пока только обозначилась - уже во второй половине дистанции, в то время как на прошлом заезде уже после первой трети километража она высилась в полный рост.

Остановка не заняла много времени, но мое внимание успело привлечь козлиное бляение. Я не сразу понял откуда идет звук, ведь никакой живности рядом не просматривалось. За исключением небольшой компании пожилых автопутешественников недалеко впереди, которые смеялись и показывали пальцами куда-то вверх.

Когда я поднял взгляд вслед их рукам, то обомлел. На практически вертикальной стене, на ее незаметных уступах было целое стадо коз. Оно-то и издавало звуки. С первого взгляда было совершенно непонятно, как они могли там, на 30-метровой высоте, оказаться. Стая птиц легко могла бы там быть, но никак не копытные млекопитающие. Первая мысль была: "козлы прилетели!". Вторая: "а как они спустятся?". Нет, я конечно читал про горных козлов, но видеть своими глазами - это другое. Оставив загадку решаться самой по себе, я поехал дальше. Тем более, что солнце припекало все сильнее, и стоять под его прямыми лучами, даже разглядывая столь удивительное зрелище, было уже некомфортно.



Где-то здесь пасутся ко...(злы)

Дмитрий укатил вперед. Мы поехали следом. Умиравший шип на правой туфле периодически выстегивался из педали, делая привычное равномерно-круговое приложение усилия невозможным. Несколько раз, когда я забывал об этом, нога вылетала вперед я грохался на седло, лишенный опоры. Было очевидно, что проблема требует решения.

Солнце в этот день, наверное, решило оторваться на всю катушку. Жара стояла невероятная. У Андрея запас воды стал подходить к концу, у меня оставалось около полбачка - примерно стакан. Поэтому поиск воды к полудню стал важной задачей. Важной и относительно несложной, поскольку проблем с питьевой водой на Алтае нет.

Подходящий ручей отыскался сразу возле дороги в конце деревни Купчегень благодаря Андрею, который, казалось, помнил до деталей расположение всех источников воды на трассе заезда. По его указаниям мы нашли заветную трубу, из

которой лилась холодная и чистая горная вода, заполнили бачки, намочили ноги и головы - очень помогло на жаре. Теперь перед нами стояла задача преодолеть перевал Чике-Таман.

Проехав недалеко за указатель начала перевала, пришлось спешиться. Момента на педалях стало не хватать. Дальнейшее восхождение пришлось совершать пешком, благо длина заезда до верхней точки перевала составляет около 4 км.

Солнце отчаянно пекло сверху, а черный разгоряченный асфальт - снизу. Сложно поверить, что Чике-Таман мы проезжали всего лишь вчера утром - столько всего произошло за эти сутки.

Подъем на вершину занял около часа. Ближе к верхней точке нас обогнало несколько человек из Новосибирск-Марафона, которым я сел на колесо. Начинаясь говорить, голод, и бурное торжище на смотровой площадке оказалось весьма кстати. Я тотчас по прибытии отправился на поиски съестного и холодного питья. Новосибирец Алексей Козлов был очень огорчен отсутствием палатки с алтайским чаем, о чем выговаривал ближайшей торговке. Какая-то женщина спрашивала у меня про бегунов в районе Курая. Ведь я, велосипедист, по ее мнению, просто обязан был знать про бегунов.



Вид с перевала просто потрясающий

Короче, мы оказались в самом эпицентре базара. Между тем, я перестал замечать Андрея. Он словно растворился. Расспросы новосибирцев, стоящих кучкой ничего не дали, и я решил ехать вниз. Тем более, что до очередного КП оставалось меньше 10 км.

Под гору ехалось бодро, и практически всю дистанцию я не крутил педали. В те нечастые моменты, когда это приходилось делать, я твердо помнил про то, что правая нога у меня никак не прикрепляется к педали, поэтому усилия надо прикладывать строго сверху-вниз.

Наконец, в 13:44, в разгар самого солнцепека я оказался на КП9 "Урсул". Первым делом спросил про Андрея, и, еще не получив ответ, увидел его сам. Он не стал задерживаться на вершине Чике-Тамана и рванул вниз. А как он ездит с гор я уже прекрасно знаю.

Краем глаза на въезде я заметил прицеп-автодачу "Легиона". О, да это судьба! Ибо без одной педали оставшиеся несколько сотен км проехать будет сложно. Правда, шимановских шипов у них не было. В итоге мы договорились на том, что я купил шипы Кео, а педали мы сняли с одного из Легионовских велосипедов с условием их возврата на финише. Спасибо, Михаил!

Конечно, глупо с моей стороны было не взять запасные шипы, теперь я это понимаю. Как понимаю и то, что мне повезло с "Легионом". Они уже собирались, когда я подъезжал к КП, и минут через 10 после их фургончик уехал.

Решив ключевой для дальнейшей езды вопрос, без особого аппетита сажусь обедать. От солнца совершенно некуда спрятаться, тени нет. Андрей уже пообедал и полеживает где-то у речки, где есть какой-никакой тенек от кустов. Кто-то из марафонцев, совсем избавившись от одежды, ложится в неглубокую холодную воду Урсула лицом вниз. Перекусив, я занимаюсь с техникой. Эх, сам бы с удовольствием полежал в тени минут ...дцать. Но время - наш второй главный соперник на этой дистанции.

Закончив минут за десять я разыскал Андрея, и мы стартовали дальше навстречу Семинскому перевалу.

Часть 5

Шипы Кео Look с жесткой фиксацией ноги работали отлично. Дорога шла легко. Навстречу на малой высоте пронесся небольшой вертолет Робинсон. Помахал ему рукой. В Караколе мы остановились у придорожного магазинчика попить воды и скушать по мороженому.

Пока мы придирчиво выбирали, сходная мысль пришла в голову еще нескольким марафонцам. От магазина мы двинули небольшой группой и шли сменами к перевалу против несильного встречного ветра.

Мое внимание привлекли удивительные и редкие линзовидные облака, в жарком небе над холмами. Такие облака рождаются только над холмистой местностью в воздушных потоках, огибающих возвышенности. Они стоят над холмами как приклеенные. Красивое и необычное зрелище.



Те самые облачка. А “каблучок” в кадре - случаен

От начала перевала до его верхней точки никакие не 11 км, как указано на табличке (она, кстати, всего одна и почему-то только со стороны Бийска). Первый серьезный подъем в гору начинается километров за 20. Его протяженность километра полтора. Затем он сменяется небольшим спуском. Затем я потерял счет этим подъемам-спускам. Спуски облегчали наш путь наверх и существенно сэкономили время.

Жара начала спадать - может это время близилось к вечеру, а может и высота росла. Каждые 150 м подъема съедают 1 градус температуры.

Вот мини-рынок рядом с Зайсанской Еланью. Его я по ошибке принял за верхнюю точку перевала и даже успел обрадоваться. Рано. До верха еще где-то десяток км.

Вот слева над лесом появилась вышка сотовой связи, вот мы с ней равняемся, вот она позади. Кончается вода. Попытка попить из придорожного ручья проваливается. Я пробую воду - она горькая из-за разнотравья. Доедем на той, что есть. Скоро начнет смеркаться и организм уже не будет так интенсивно тратить воду.

Сникерсы, запасенные из Каракола подошли к концу. Температура падает и организм вместо воды начинает требовать еду. На затяжных подъемах опять не хватает момента, идем пешком. Стараюсь идти быстрее. Разгоряченный, не замечаю, насколько холодно вокруг становится. В какой-то момент понятно - пора одеться. До верхней точки перевала - километр или полтора.

Последний тягун заезжается на морально-волевых. Времени - около восьми вечера. Холодно, опять бегут низкие тучи. Лавчонки закрываются на ночь. Умудряюсь не удержать равновесие при остановке и завалиться на бок стоянке на перед рынком. Следом на площадку въезжает Андрей.

“Чистый мазохизм” - слышу реплику одного из проезжающих следом мафонцев.

Что-ж, что есть то есть. Не на пляже ведь лежим. Сколько раз за дистанцию мне приходила в голову мысль, что обычный человек не увлечется таким, с позволения сказать, отдыхом. Слишком многих усилий такой отдых требует. И именно поэтому супермарафоны напоминают встречи закрытого клуба. Но уж если кто подсел на эту иглу, то это навсегда. Невозможно передать ощущение дороги, которую преодолеваешь сам, без мотора - оно совершенно отличается от автопутешествия. Трудно рассказать об ожидании каждого нового поворота трассы. О гигантской плотности событий каждого дня, о преодолении и, в первую очередь, о самопреодолении. И сейчас, спустя время после финиша, все эти трудности очень хорошо ощущаются. Но тогда на перевале эта емкая фраза, брошенная мимоходом в порыве эмоций, глубоко впечаталась в мозг.

Перекусить после такого подъема - святое дело. Застаем коллег-марафонцев, готовых двигаться дальше. Им удалось разжиться шашлыком в одном из ларьков. Но мы уже опоздали. Благо, одна кафешка оказалась еще открытой и приняла голодных велосипедистов - нас.

Пирожки с чаем помогли заморить червя и мы рванули вниз. Это было просто. Андрей опять ушел в точку, я не превышал 60 и минут через 30, уже около девяти вечера оказался на КП10 Сема.

Перекусив, было решено полтора часа поспать и ехать дальше. Во сне на меня навалился кашель. Сказался холод перевала. Снилось что внутренности мои с кашлем летят наружу навстречу несущейся дороге. И это моя для нее жертва.

Проснулся я с предвкушением, что сегодня вечером все, наконец, закончится. На часах 23:00. Полчаса на туалет и сборы, и вот мы в абсолютной темноте и тишине едем дальше. Луны, украшавшей собой вчерашнюю ночь, сегодня в небе нет.

Едем на приличном расстоянии, чтобы не мешать друг другу наслаждаться ночью. И скоростью. Тихо и безветренно. Дорога на Горно-Алтайск с отличным асфальтом, гладкая, сухая и чистая. С небольшим уклоном под гору. Машин нет совсем. Рай для велосипедиста. Андрей метрах в ста впереди - три коротких-длинный, три коротких-длинный... Так и едем - каждый в гордом одиночестве. Слушаем шум ветра и шелест Семы.

На въезде в Шебалино совсем рядом из придорожной темноты пьяный голос сначала спросил откуда я еду, а потом потребовал "идти сюда". Вроде понедельник завтра, и на работу надо. Нет? Вообще, те немногочисленные люди, что попадались нам на пути были очень дружелюбны и заинтересованы. Нас расспрашивали взрослые откуда и куда мы едем, а дети громко здоровались. Я вновь ощущал себя, как и тогда на прошлогоднем ВОЛ, первым космонавтом Земли как минимум.

Само село, как и все попадавшие нам придорожные деревни отлично освещено. Проехали его без задержек и снова погрузились во тьму. Из чистого созерцания еще раз пришлось выйти в Камлаке, где практически перед нами в самой деревне произошло столкновение легковушки и небольшого фургона. Незадачливые водители умудрились сойтись на ярко освещенном участке. Сшиблись хорошо, но, похоже, люди не пострадали особо. Место аварии было с обеих сторон прикрыто машинами ГИБДД со включенными мигалками, так что шанса у случайного водителя залететь третьим не было никакого.

Вскорости мы пересекли мост через Катунь в Усть-Семе и двинулись в сторону Известкового. Ехать стало сильно хуже, шел ремонт. асфальт, вернее то, что от него осталось, было заферезеровано. Пустая ночная дорога позволяла нам выбирать любую полосу и сторону движения и в начале четвертого утра (в 3:17 если точнее) мы отметились на КП11 Катунь. Это был 959 километр путешествия.

Перекусив и 40 минут вздремнув, (спасибо организаторам, ради нас с Андреем возвели специально палатку - остальные были заняты) по серой предрассветной мгле мы пересекли металлический мост через реку. Строители моста, похоже, искренне считали, что велосипедисты - это фантастика. Металлические рейки настила с зазором между ними, сквозь который видна вода внизу, лежали вдоль, скользкие от утренней росы. Вдоль! Я сначала катил вел рядом, внимательно глядя под колесо. Но после того, как колеса, соскользнув, застряли, тащил на себе. Спасибо организаторам - дважды предупредили о такой особенности моста. Заехать на него на полном ходу было бы чревато.

Итак, форсировав реку, мы оказались в особой экономической зоне Бирюзовая Катунь. В зоне формируется туристический кластер. Но не туризм занимал мое внимание, хотя въезд на территорию обустроен очень достойно, а те самые проклятые потертости.

После короткого сна они с новой силой не давали покоя. Мозг никак не хотел просыпаться, и окружающий мир выглядел как часть сна.

Но через полчаса организм вновь собрался, картинка обрела четкость, а мозоли - перестали обращать на себя внимание. Зона оказалась довольно протяженной, насыщенной всевозможными турбазами и отельчиками. Тут была отличная широкая и пустынная дорога, окруженная плотным, подступавшим к самому ее краю, лесом. За лесом угадывалась Катунь. Совсем скоро сквозь плотные кроны деревьев начало проглядывать утреннее солнце, очерчивая силуэт далекой горы. Мы как по команде остановились, чтобы сфотографировать это чудо.

Дорога после села Ая перешла в плавный такой набор - мы начали приближаться к Бирюксинскому перевалу. Верх-Ая удивила количеством гостиниц и кафешек вдоль главной улицы. Прямо Лас-Вегас в горах Алтая. Правда, в отличие от того, в ранний час все это было закрыто.

Асфальт стал хуже, и дорога из ухоженной магистрали, к которой за последние дни уже выработалась привычка, превратилась в затерянную в горах уютную почти тропу. Очень кстати, что мы оказались на ней в утренний час - дурманящий запах трав еще не растворился в дневном зное.

Подъем к Бирюксинскому перевалу был постепенным, а сам перевал оказался по сути двумя короткими, но очень крутыми подъемами с градиентом больше 10%. Высота перевала - всего 500 м над уровнем моря. Сверху открывается потрясающий вид, а затем следует не менее захватывающий спуск почти до самого Алтайского.



На Бирюксинском перевале

Найти искомый стадион в Алтайском оказалось очень просто. Толковая легенда, надписи на асфальте. На стадионе, несмотря на утро понедельника, кипела жизнь. Кто-то увлеченно наматывал круги по беговой дорожке весьма недурного качества, кто-то занимался на зеленом газоне футбольного поля, кто-то подтягивался на турнике. Настоящий центр небольшого городка, в жизнь которого сегодня органично влились велосипедисты-”дальнобой”. Петербуржец и наездник совершенно невероятного фикса Сергей Шулубин увлеченно набивал мяч. Один из марафонцев, что-то подкрутив в своем велосипеде делал круг по стадиону, останавливался, неудовлетворенный результатом, опять что-то настраивал и вновь делал круг. У металлического заборчика, отделяющего пространство стадиона от здания стенкой стояли велосипеды.

Тут же на открытом воздухе были накрыты столы для марафонцев. Получив отметку (8:53), мы с Андреем принялись за еду. Дальше - помыться и отдыхать. Полноценно принять душ не получилось из-за особенностей местной сантехники, но смыть грязь в раковине все же удалось. Переписка с домашними, неотвеченные звонки. Спать только час, время жмет.



На привале

Перед выездом - спасибо волонтерам - бачки оказались заправленными водой. Здорово! Остается только сесть в седло и двигать дальше, пока нагрывшаяся журналистская братия с одного из местных телеканалов досаждают расспросами нашим иностранным коллегам-марафонцам. Солнце скрыто пеленой облаков, нет жары, так что ехать весьма комфортно, и до старой Белокурихи доезжаем практически незаметно, любуясь и лугами, и потрясающими видами, которые открываются во время немногочисленных спусков.

Мозг, как и утром, не хочет просыпаться. Мыслей все меньше и меньше с каждым километром - так сказывается усталость. Но зато происходит переход к чистому незамутненному созерцанию. Не хочется никого видеть, не хочется ни с кем говорить. Гаснет даже внутренний монолог. Прав был Паша Васильев, когда перед прошлогодним ВОлом рассказывал мне в автобусе про дзен. Наверное, это выглядит как-то так.

Но по мере того, как организм просыпается, возвращается привычная картина. В Старобелокурихе нагнал троих велосипедистов. Дальше мы ехали вместе, правда опять до очередного подъема, который приключился после Новотырышкино. Частично проехав, а частично пройдя его, я оказался на вершине холма, с которого открывался вид на западную оконечность Белокурихи. Вроде бы едешь вниз - глаза это видят, но легкого хода нет. Это не спуск, опять иллюзия. Дорога идет с небольшим набором.

Итак, нам остается последний большой подъем - Новая Белокуриха. 7 километров отличной, красивой и извилистой дороги и 420 метров набора, 12 зигзагов серпантина. Скажу честно, наверх я практически зашел пешком, мечтая о горной кассете. Ехать было решительно невозможно. Но вид, открывшийся сверху на равнину, стоил всех усилий. Ровные квадратики полей, бесконечный горизонт, тающий в дымке.



До верха недалеко

Дорога наверху заканчивалась буквально ничем. Прекрасный асфальт упирался в грунтовую площадку, от которой расходилось несколько колеи. Здесь будет курорт Белокуриха-2. Когда-нибудь. А пока неподалеку от дороги притаился наш крайний КП перед финишем. Отметившись в 14:56 и перекусив, я отправился вздремнуть минут 40. На Андрея, по его словам, “напал жор”, и пока я лежал на надувном матрасе под тентом, он отрывался у стола.



КП "Новая Белокуриха"

В 16:00 мы двинулись назад. Ехалось легко: мы катили под гору. Но еще сильнее помогало расслабиться и доехать ощущение сделанного дела. Трудности позади, осталось всего-ничего - проехать около 100 км по почти ровной местности. Навстречу проехал, перекусывая на ходу, петербуржец Игорь Завьялов - сосед по койке в нашем "семиместном люксе" в Бийске, помахал ему рукой. На повороте у Новотырышкино я остановился смазать потертости, и, к неожиданности, был застигнут кратким ливнем - едва успел заскочить в оказавшуюся рядом остановочную будку. Как и двое коллег-марафонцев, двигавшихся навстречу. Компанию нам составила симпатичная, но неразговорчивая девчонка из местных. Дождик был сильным, но лил едва ли несколько минут. Так что я поехал нагонять Андрея.

У поворота на бийскую трассу я его догнал. Ливень Андрея не застал, но он столкнулся с той же проблемой, что и я - потертостями. Мы решили, что два мужика, смазывающих кремом филейные части собственных организмов, будут выглядеть подозрительно, поэтому отошли за щит указателя. Спецмазь все же помогает, в сочетании с парой таблеток обезболивающего значительно оттягивает наступление болезненных ощущений от езды.

За разговорами дистанция шла незаметно. В Точильном остановились на перекус в одном из магазинчиков. Женщина-продавец тут же начала задавать вопросы: куда мы едем? (один из самых трудных вопросов, чтобы ответить на него убедительно и не

выглядеть при этом окончательно свихнувшимся), а перевалы? (преодолимо), а ночь? (одеваемся теплее), а дождь? (стараемся не промокать).

Все-таки на здешних трассах велосипедист - довольно редкий зверь. А в городках, как мне показалось, он и вовсе не встречается. - Мы уселись уничтожать еду прямо на бортик местной клумбы. - И тем не менее водители к нам относились предельно корректно. А что касается использованного слова "зверь" - так то чистая правда. В условиях трассы быстро дичаешь. Ну никогда бы в обычной жизни я не стал есть так вот расположившись на клумбе. А сейчас ем. И воду с земли не стал бы просто так пить. А тут пью, да еще и несколько дней подряд, да без вреда для себя. И чем мое существование, руководимое к концу дистанции понятными директивами: "есть", "пить", "спать" отличается от животного? Вот он истинный диогеновский цинизм в его изначальном понимании. Вычищает из тебя дорога все искусственное, наносное, оголяет твою сущность, делает проще и искреннее.

Оставшиеся 40 км до финиша ехались легко. Солнце садилось, жары уже не было. В самом Бийске я подумал, что неплохо бы нам закатить небольшую вечерину по поводу прибытия. Выпить по 0,5 хорошего крафтового пива, закусить шашлычком и отправиться отсыпаться. Андрей мою идею поддержал, и я прикидывал в голове варианты ее осуществления с поправкой на то, что гидроусилитель в машине у меня неисправен, и тяжелому танку будет трудно ворочаться на городских улицах в поисках парковки.

Вот уже поворот на путепровод, за ним красивый прямой участок с идеально гладким асфальтом и соснами по обе стороны дороги, освещенными вечерним солнцем. Вот мост через Бию и вот уже лагерь из которого мы стартовали, кажется, уже целую вечность назад.

Толпа на центральной площади встретила нас аплодисментами и радостными криками. Такого вдохновляющего финиша у меня еще не было.

На часах было 21:05, так что во все близлежащие ларьки мы уже опоздали. Как то сам собой в моей руке оказался пластиковый стакан с пивом. Спасибо коллегам-марафонцам. С великим удовольствием осушил его до дна. Дальше отметка на финише. Итоговое время - 84:14.

И у нас с Андреем был еще почти час, чтобы решить оргмоменты по ночлегу, помыться целиком в ногомойнике под холодной водой, в которой отказывалось пениться и смываться мыло. Короче, как говорится в сказках, ударились оземь и стали вновь добрыми молодцами - чистыми, причесанными, благоухающими одеколоном.



Я с медалью

А ровно в 10 вечера начался банкет по поводу завершения марафона. Мы не дождались его окончания и отправились отсыпаться. Назавтра предстояло отбросив цинизм возвращаться в домой.

Благодарности

Спасибо организаторам. Чуйский тракт действительно вышел той трассой, по которой ехать и сложно, и интересно. Каждый поворот таил новые красоты и сюрпризы, а каждый километр не давал ни на секунду расслабиться, выводя порою за грань твоих возможностей.

Работа КП была хороша, и за это огромное спасибо волонтерам. Без их напряженного труда Чуйский тракт и за 90 часов никто бы не преодолел. Низкий поклон.

Спасибо моей семье, за то что с пониманием относятся к такому моему хобби.

И, наконец, спасибо и тебе, Читатель, за то что, осилил и проникся. Этот отчет - лишь слабый отблеск эмоций трассы, немногочисленные фото - бледное отражение красот Алтая. Маленькому объективу не под силу охватить просторы степей, мощь и величие

гор. А горячее дыхание дороги, соленый пот, разъедающий глаза, живительный холод ключевой воды, и вкус победы на финише - они и вовсе останутся за кадром.

Захочешь попробовать все это - я буду рад.

Твой А.В.

