



2017
ЧУЙСКИЙ ТРАКТ





ЧУЙСКИЙ ТРАКТ - участок Федеральной трассы М52 от города Бийска до Ташанты, соединяющий Россию и Монголию.

По версии международного журнала National Geographic, Чуйский тракт занимает пятую позицию в мире, в рейтинге красивейших дорог мира.

Проехать по Чуйскому тракту - все равно что пересечь Россию, дорога непредсказуема и огромна, как и сама страна, так пишет издание National Geographic о великом шелковом пути..

Познакомиться с этой великой трассой можно не только из окна автомобиля, но и на велосипеде. На протяжении всего Чуйского тракта расположено огромное количество достопримечательностей: водопадов, смотровых площадок, перевалов, археологических памятников.

КИЛОМЕТРАЖ ЧУЙСКОГО ТРАКТА С ДОСТОПРИМЕЧАТЕЛЬНОСТЯМИ

- 354 км Бийск. «0» км Чуйского тракта
- 384 км с. Сротки. Музей В. М. Шукшина, памятник В. М. Шукшину на г. Пинет, археологические памятники, АЗС, базар, кафе
- 428 км Граница Алтайского края и Республики Алтай, Стелла
- 431 км Мост через Катунь
- 435 км с. Майма. Музей камня, памятник природы «Майминский рыхлый вал», кафе, гостиница.
- 445 км Аэропорт г. Горно-Алтайска.
- 454 км Старый Мост через Катунь (Айский мост), указатель «оз. Ая 5 км», кафе-бар.
- 464 км Родник «Черемшанский»
- 470 км с. Манжерок. Манжерокские пороги, Манжерокский источник, базар, кафе.
- 472 км Оз. Манжерок, археологические памятники, кафе, закусовые
- 478 км Мост через Катунь на туркомплекс Бириюзовая Катунь», искусственное озеро, Тавдинские пещеры, источник Аржан-Суу, кафе, сувенирные лавки
- 492 км с. Барангол. Подвесной мост через Катунь, дорога на Камышлинский водопад, сувенирные лавки
- 496 км с. Усть-Сема, кафе, мост через Катунь
- 502 км с. Камлак. Горно-Алтайский ботанический сад.
- 527 км Священная гора «Шаманский камень»
- 528 км Родник «Кара-Суу», стоянка, кафе
- 547 км с. Шебалино. СТО, АЗС, краеведческий музей Шебалинского района
- 561 км с. Кумальяр. Археологические памятники
- 574 км Подъем на Семинский перевал, указатель «Подъем 9, спуск 11»
- 583 км Семинский перевал, кафе, столовая, гостиница
- 611 км Развилка дорог - поворот на Усть-Кан, Усть-Коксу
- 614 км с. Туекта. Комплекс археологических памятников
- 619 км с. Каракол. Археологический памятник «Каракол», краеведческий музей
- 628 км с. Шашикман. Курганский могильник Балык-Соок
- 633 км с. Онгудай. Магазин народных промыслов «Торко Чачак», гостиница, СТО, кафе
- 648 км Старая ГЭС на р. Урсул, мост через р. Урсул.
- 655 км Указатель «Перевал Чике-Таман» - подъем 4 км, спуск 4 км»
- 659 км Памятник природы «Перевал Чике-Таман»
- 668 км Родник, стоянка
- 680 км Слияние рек Б. Ильгумень и Катунь, Ильгуменские пороги на Катунь, наскальные рисунки
- 692 км Место впадения р. Б. Яломан в Катунь, археологический комплекс, Яломанское городище, стоянка
- 703 км с. Иня Железобетонный мост через Катунь, подвесной двухцепной мост через Катунь - памятник истории и культуры Российской Федерации
- 706 км Оленные камни
- 708 км Мост через Катунь, указатель «Инегень 12»
- 712 км Место слияния Чуи с Катунью, беседка
- 714 км Природно-хозяйственный парк «Чуй-Оозы», гостевые домики, кафе, гостиница
- 716 км Порог Горизонт
- 717 км Порог Турбинный
- 723 км Урочище «Калбак-Таш», домик, беседка
- 742 км Скала Белый Бом, наскальные рисунки, кафе
- 744 км Памятник Кольке Снегиреву, справа от трассы
- 755 км Мост через Чую
- 759 км Водопад Девичьи слезы, стоянка
- 761 км Порог Бегемот на Чуе, мост через Чуу
- 780 км Мост через Чую
- 788 км с. Акташ. Дорога на с. Улаган и Телецкое озеро, кафе, телеграф
- 796 км Тропа на озеро Гейзеровое(Голубое)
- 802 км Открывается вид на Северо-Чуйский хребет
- 812 км Граница Улаганского и Кош-Агачского районов, археологический памятник
- 817 км Подъем на Курайский перевал, комплекс археологических памятников
- 820 км Панорама всего Северо-Чуйского хребта
- 826 км с. Курай. Мост через Чую, начало маршрута к ледникам долины р. Актру, АЗС
- 864 км Указатель «Чаган-Узун 2», мост через Чую, родник, стоянка
- 876 км с. Ортолык. Дорога к археологическим памятникам долины р. Елангаш, АЗС
- 890 км с. Кош-Агач. Гостиница, телеграф, кафе
- 897 км Поворот на с. Кокоря, где находится краеведческий музей
- 918 км с. Жана-Аул Музей казахов Алтая
- 938 км Р. Уландрык, археологические памятники
- 941 км с. Ташанта. Таможенный и пограничный пункты, археол. памятники
- 956 км Граница Российской Федерации и Монгольской Республики, «0» км Чуйского тракта, перевал Дурбэт-Даба высотой 2481 м, обелиск в честь дружбы СССР и МНР

МАРШРУТ БРЕВЕТА "ЧУЙСКИЙ ТРАКТ-2017"

Веломарафон будет проходить по следующему маршруту.

- Со старта в Бийске по автодороге Р-256 «Чуйский тракт» до Кош-Агача.
- Из Кош-Агача по Чуйскому тракту обратно, через Усть-Сему, до моста через Катунь около туристического комплекса «Бириюзовая Катунь».
- По мосту через Катунь, далее по левому берегу Катунь до села Ая.
- Из села Ая до села Алтайское.
- Из Алтайского через Нижнекаменку, Россоши и Старобелокуриху, мимо Белокурихи на курорт «Белокуриха-2».
- От «Белокурихи-2» по автодороге Р-368 «Бийск — Белокуриха» — на финиш в Бийске.

ДОРОГИ И РЕЛЬЕФ

На всем протяжении маршрут проходит по асфальтовым дорогам, качество дорожного покрытия в среднем хорошее. Вероятно, на момент проведения веломарафона какие-то участки будут ремонтироваться — обычно на таких участках работы ведутся на одной полосе, а вторая остаётся открытой для движения. Мы предупредим участников о дорожных работах.

Долина Катунь от Горно-Алтайска до Усть-Семы — это популярный курорт, здесь много населённых пунктов, баз отдыха и кемпингов, как следствие — на дороге может быть значительный трафик. Рельеф почти отсутствует, Чуйский тракт полого поднимается по долине реки.

Рельеф начинается в Усть-Семе сразу же за мостом через Катунь. Затяжной подъём к Семинскому перевалу — набор около 800 м на 80 км пути, а затем сам Семинский перевал — 9 км со средним градиентом 7%. Высота Семинского перевала — 1717 метров над уровнем моря.

С Семинского перевала дорога спускается в долину реки Урсул, а потом дальше по этой долине вместе с рекой, участников ждут около 70 км почти непрерывного спуска. После этого дорога поворачивает в долину Малого Ильгуменя, и начинается затяжной подъём к перевалу Чике-Таман, а затем и сам перевал — 4 км со средним градиентом 7%. Высота перевала Чике-Таман — 1295 метров над уровнем моря.

После спуска с Чике-Тамана снова начинается постепенный набор высоты, причём локальный рельеф становится более выраженным, на дороге теперь попадаются крутые затяжные подъёмы и спуски с градиентами до 10%. Такой характер дороги имеет до самого выхода в долину реки Чуи за Акташом. Около двадцати километров пути проходят по этой долине, и этот участок можно назвать плоским. После этого дорога выходит в Курайскую степь, и снова начинается постепенный набор высоты. Самая южная точка маршрута находится в селе Кош-Агач на высоте около 1750 метров над уровнем моря.

Обратный путь от Кош-Агача до Усть-Семы проходит через все те же места в обратном порядке. Перевал Чике-Таман имеет почти симметричный профиль, его южный склон — это 4 км со средним градиентом 7%. Семинский перевал несимметричен: его южный склон более пологий, чем северный.

Вскоре после Усть-Семы маршрут пересекает Катунь и следует через туристический комплекс «Бириюзовая Катунь», села Ая и Алтайское. Здесь участников ждёт Бириюжинский перевал с набором около 300 м на 20 км пути. После спуска с Бириюжинского перевала рельеф становится малозаметным, по равнине дорога идёт до села Белокуриха, за которым поднимается на последний серьёзный подъём — серпантин к горному курорту «Белокуриха-2».

Последние 80 км маршрута — от «Белокурихи-2» до Бийска — проходят по равнине.



ИЛЬИН ИГОРЬ
59:11



GERBER HANS-DIETER
62:06



VOGT MICHAEL
62:06



BLOCK CARSTEN
62:07



UWAROV ALEXEJ
62:07



ИЕВЛЕВ ВАСИЛИЙ
66:55



ИСТОМИН МИХАИЛ
66:55



ПЕВНЕВ ВАЛЕРИЙ
67:00



ШИШКИН ИЛЬЯ
67:53



РУДЕВ АЛЕКСАНДР
68:17



КУРГЕЕВ АЛЕКСЕЙ
75:04



ВЯЛОВ ДМИТРИЙ
75:07



МОСКВИЧЕВ ВЛАДИМИР
75:07



СОЛОДОВНИКОВ ГЕОРГИЙ
75:14



ИЛЯХИН НИКОЛАЙ
75:21



СКРИПНИЧЕНКО ПАВЕЛ
75:33



МАЛАХОВСКИЙ ВАДИМ
76:08



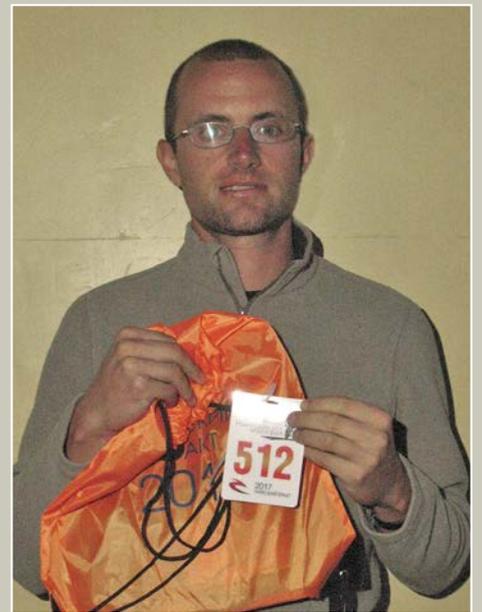
КИНЗИКЕЕВ ДАНИЛ
76:16



БОЛДЫРЕВ АЛЕКСЕЙ
77:42



JEKEL MANUEL
78:07



EISENBEIS JULIAN
78:22



ГУСЕВ ДЕНИС
79:28



РИМСКИХ АНДРЕЙ
79:31



ВИТКОВСКИЙ СТАНИСЛАВ
80:46



ЮДИН ДМИТРИЙ
80:47



ШУЛУБИН СЕРГЕЙ
80:51



БАРАНОВ СЕРГЕЙ
81:06



ГАВРИЛОВ ДМИТРИЙ

81:07



МАКАРОВ КОНСТАНТИН

81:10



ГОРБУНЦОВ ОЛЕГ

81:14



ВОЛКОВ ВЯЧЕСЛАВ

81:17



КОЗЛОВ АЛЕКСЕЙ

81:23



БУЛЫЧЕВ АЛЕКСЕЙ

81:56



JENSEN JAN ERIK

82:22



ВОЛКОВ ОЛЕГ

82:22



ЛЫГИН ПАВЕЛ

82:36



ИЛЬИН ЕВГЕНИЙ
82:37



АХМЕДОВ ФИЛИПП
82:59



АБРОСЬКИН АЛЕКСАНДР
83:00



SUNDSTRÖM ARTO
83:02



BOIE DETLEF
83:03



ZEYNS TORSTEN
83:03



ЗАВАРЗИН НИКОЛАЙ
83:08



МÄКИРÄÄ МИККО
83:12



КИСЕЛЕВ АНТОН
83:40



301

ПАРХОМЕНКО СЕРГЕЙ
83:51



ВАЛИКОВ АЛЕКСАНДР
84:14



МАЛАХОВ АНДРЕЙ
84:15



417

ТРИФОНОВ ДМИТРИЙ
84:16



ОСИПОВ МИХАИЛ
84:22



ЛЕБЕДЕВ АЛЕКСЕЙ
84:29



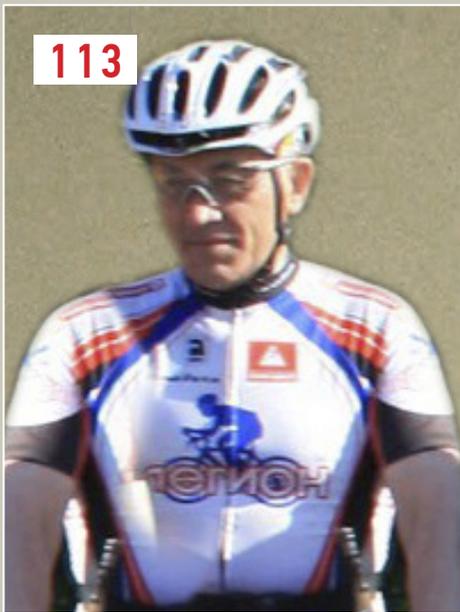
ИГНАТОВ ЮРИЙ
84:39



ТРЕГУЛОВ ФЯРИТ
84:41



ВАСИЛЬЕВ ПАВЕЛ
84:44



ТОРОПОВ СЕРГЕЙ
84:53



АНДРЕЕВ ПАВЕЛ
85:25



КУЗНЕЦОВ ДЕНИС
85:48



КУТЕРЖИН КОНСТАНТИН
86:18



ЧЕРНЫХ ВАСИЛИЙ
86:18



КАМЕНЦЕВ МИХАИЛ
86:22



ЗАВЬЯЛОВ ИГОРЬ
86:31



ФЕДУШИН СЕРГЕЙ
87:24



ШИРОЧЕНКОВ СЕРГЕЙ
87:25



ПОПОВ АНДРЕЙ
88:04



ГАБИДУЛЛИН РИНАТ
88:14



ЛАЗАРЕВ ВЛАДИМИР
88:14



МЕЗЕНЦЕВ АЛЕКСАНДР
88:16



САЗОНОВ АЛЕКСАНДР
88:16



ЗЕМЦОВ ДЕНИС
89:32



ПАРШУКОВА ОЛЬГА
89:38



БАХТИН ЕВГЕНИЙ
89:39



СУРМАЧ АЛЕКСАНДР



ЗАВЬЯЛОВ МАКСИМ



МАКОВЕЦКИЙ АРТЕМ



КОРОТИЧ СОНЯ



ВОЙТЕНКО КОНСТАНТИН



СОРОКИНА МАРГАРИТА



ВАРЛАШИН АЛЕКСЕЙ



ЛУКАШИН АЛЕКСЕЙ



ЗАХАРОВ АНДРЕЙ



ФОНАСЬЕВ АНДРЕЙ



ПЕТРОВ СЕРГЕЙ



ТЛЕУКЕНОВ ИЛЬЯ



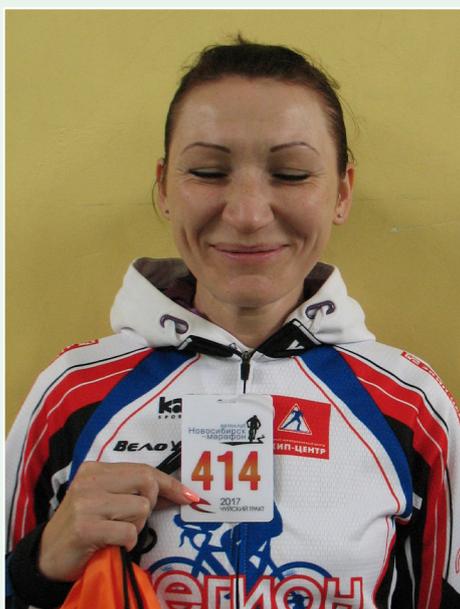
КАРПЕКИН ЕВГЕНИЙ



ПЕТРУШОВ ИВАН



МЕНАМЕТОВ ДИЛЯВЕР



МОИСЕЕВА МАРИЯ



РАСКОВ ВАЛЕРИЙ



МЕЗИН ИГОРЬ



СЛОБОДЕНЮК СВЕТЛАНА



ФЕДОРОВ МАКС



КОПЁНКИН ВЛАДИМИР



ИЛЬИН АЛЕКСЕЙ



ПОЛТАВСКИЙ АЛЕКСАНДР



ВАЛЕРИАНОВА НАТАЛЬЯ



КРУГЛОВ ВЛАДИМИР



ГОЛОМИДОВА ИНЕССА



ЧЕРНАЛЕВ МИХАИЛ



ЛАХМЕНЕВА МАРИЯ



ФОМЧЕНКОВ РОМАН



НЕГОДЯЕВ АНТОН



НОВЫЙ ГЕОРГИЙ



ПОХИЛЮК МИХАИЛ



СЯСЬКОВ СЕРГЕЙ



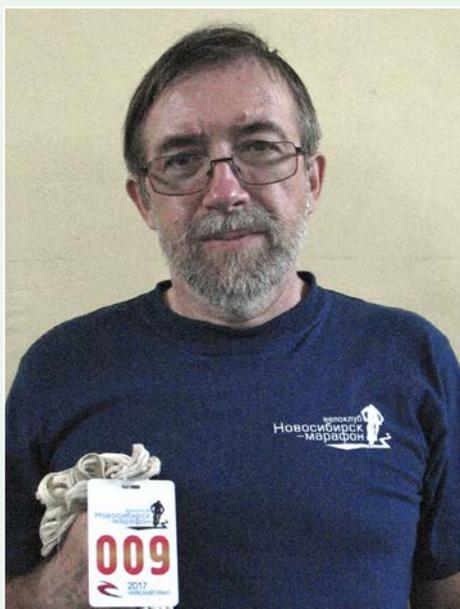
ПОЛЯНКИНА АННА



КАРТАВЦЕВ ДМИТРИЙ



УСАЧЕНКО АНДРЕЙ



БЕРЕЗЕНКОВ ИГОРЬ



ТУРУБАРОВ АЛЕКСАНДР



SCHELSKI KRYSZTIAN



БАХТИН ЮРИЙ



ПЕТРОВ ВАЛЕНТИН



ХОДОВ АЛЕКСЕЙ



ГОРБАЦЕВИЧ ПАВЕЛ



БЫКАНОВ НИКОЛАЙ



ЧУМАЧЕНКО ДЕНИС



КАЛИНОВ СЕРГЕЙ



JACOBSSON LARS



ИСТОРИЯ ЧУЙСКОГО ТРАКТА

На месте современного Чуйского тракта долгое время находился так называемый Мунгальский тракт, упоминания о котором содержатся ещё в китайских хрониках тысячелетней давности. На месте нынешней асфальтовой дороги долгое время находилась тропа, которой с древних времён пользовались торговцы и воины.

Торговля с Монголией

Освоение этого пути началось с 1756 года, когда южные алтайцы добровольно вошли в состав Российской империи^[2], однако долгое время русские дальше своего крайнего поселения, села Алтайское, не ездили.

Поводом для начала торговли на реке Чуе послужило ежегодное религиозное шествие тюрбенцев в сопровождении монгольского войска для положения дощечки в верховье реки Катунь в урочище Байхач (Баих-гач), где находилось большое священное дерево. По дороге к паломникам присоединялись местные жители для обмена товарами. Но русские купцы, не желая иметь посредников среди теленгитов, сами стали ездить в Чуйскую степь — первыми до ярмарки в поселении Кош-Агач добрались бийский купец Хабаров и змеиногорец Токарев. К середине XIX века русские уже имели там десяток складов и торговали тканями, топорами, пилами, молотками и прочими железными изделиями, галантереей, выделанной кожей; в обмен они покупали у монголов, китайцев и тибетцев скот, шерсть, пушнину и чай.

В то время тракт представлял собой лишь узкую вьючную тропу с выступами скал над ущельями — бомами. При их проезде возница шел к началу узкого места и клал на дорогу шапку, чтобы встречный караван заметил и пропустил путников. Иначе было не разъехаться. Отсутствие колёсной дороги на 250 километров от Онгудая до Кош-Агача сдерживало торговлю и препятствовало связям Российской империи в Центральной Азии.

Обустройство дороги

Купцы и ранее обустроивали свой путь, наводили мосты и переправы, но полностью благоустроить тракт для них было бы разорительно.

В течение 1860–1890 годов рассматривалось несколько вариантов дороги, которая должна была заменить караванную тропу, но государство не решалось вкладывать сюда внушительные суммы: по разным оценкам, требовалось от 393 тысяч рублей до 560 тысяч. В 1893 году Комитет Сибирской железной дороги выделил 45 тысяч рублей, ещё 35 тысяч собрали бийские купцы. После многочисленных дебатов летом 1901 года началось строительство Чуйского тракта под руководством инженера И. И. Биля. Расчётная ширина дороги была 5 аршин, а на бомах — 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. Оборот купцов-чуйцев вырос с 500 тысяч рублей в 1870-е до 3 миллионов. Однако дорога начала разрушаться сразу после строительства, через несколько лет вернувшись в первобытное состояние.

Подготовка для автомобилей

Летом 1914 года на Алтай прибывает искательная экспедиция под руководством инженера и писателя Вячеслава Шишкова, её цель — изучить новые прямые варианты дороги вдоль реки Катунь от Бийска через Майму и Усть-Сему, минуя Алтайское, Чергу и Шебалино. Инженеры метр за метром наносили на карты новые и старые варианты Чуйского тракта, и после их изучения к концу 1916 года для улучшения и расширения был выбран современный маршрут трассы.

26 мая 1922 года Чуйский тракт получил статус дороги государственного значения, тем не менее к середине 1920-х годов она уже 10 лет не ремонтировалась и пришла в сильный упадок. Во время гражданской войны были разрушены почти все мосты через горные реки. В 1924 году стоимость ремонта тракта оценивалась в 300 тысяч рублей.

В 1925 году автомобили Госторга впервые совершили семь рейсов по всей трассе от Бийска до Кош-Агача. В 1926 году по тракту прошли первые тракторы, появление которых среди местных жителей вызвало большой переполох.

Чуйский тракт перед Иней, Республика Алтай

В 1930-х годах тракт выравнивали и покрыли гравием, вместо опасных паромных переправ были сооружены мосты (в частности Ининский мост), у бомов 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, а орудиями труда являлись только кирка, лом, тачка и лопата.

Также в это время было изменено направление Чуйского тракта, на участке Бийск — Черга трасса была перенесена с левого на правый берег реки Катунь.

1 января 1935 года Чуйский тракт был сдан в эксплуатацию.

Зимой 1941—1942 годов по тракту прошёл монгольский караван в помощь советской армии.

С 1961 года название Чуйский тракт закреплено за автодорогой от Новосибирска до Ташанты.

Последнее коренное переустройство произошло в середине 1980-х годов, когда проложили новую дорогу через перевал Чике-Таман.

UJT

21

Hgjëm Bac!