

ТЕКСТ: МАКСИМ ЕГОРЕНКОВ (ДИРЕКТОР ПО РАЗВИТИЮ КОМПАНИИ «СЕВЕРНЫЙ ВЕЗДЕХОД», ЧЕРЕПОВЕЦ) ФОТО: УЧАСТНИКИ ЭКСПЕДИЦИИ

КАК «ПЕЛЬЦЫ» ЭЛЬБРУС ПОКОРЯЛИ

ЭЛЬБРУС – «МАКУШКА ЕВРОПЫ» – КАК МАГНИТ ПРИТЯГИВАЕТ К СЕБЕ НЕ ТОЛЬКО АЛЬПИНИСТОВ СО ВСЕГО МИРА, НО И ИСПЫТАТЕЛЕЙ ВНЕДОРОЖНОЙ ТЕХНИКИ. НА ЕГО ВЫСОКОГОРНЫХ СНЕЖНИКАХ И ЛЕДНИКАХ УЖЕ ОСТАВИЛИ СВОИ СЛЕДЫ АВТОМОБИЛИ И МОТОЦИКЛЫ, АТВ И СНЕГОХОДЫ. А В АВГУСТЕ 2015 ГОДА НА СЕВЕРНОМ СКЛОНЕ «СЕДОГО ВЕЛИКАНА» БЫЛИ ЗАМЕЧЕНЫ ГУСЕНИЧНЫЕ ВЕЗДЕХОДЫ «ПЕЛЕЦ»...

Эта история началась с письма от МЧС с приглашением нас, компании «Северный вездеход», принять участие в восхождении на Эльбрус на вездеходах «Пелец». Цель – изучение возмож-



ностей проведения спасательных операций в горах с привлечением малой гусеничной техники. По разработанному в МЧС плану подниматься на вершину предполагалось с северной стороны от отметки 3800 метров, где находится хижина Олейникова и горноспасательная станция. Как сообщил представитель организаторов, до точки старта на наземной технике не добраться, поэтому доставлять нас туда будут вертолетом. А отвечая на логичное встречное «почему», он поведал о сложностях пути: об «обезьяньей тропе», проходимой только пешком, о крутом продолжительном 45-градусном подъеме с немецкого аэродрома и каменных кручах непосредственно перед хижинкой. Ознакомились мы с такими исходными данными, подумали, взвесили возможности

своей техники и, выразив согласие участвовать, начали готовиться к экспедиции. А через пару месяцев пришла информация, что этот проект переносится на следующий год... Но у нас-то все свербит! Настроились уже ехать, а тут такой неожиданный «разворот»! В итоге еще раз крепко подумали и решили отправиться в горы самостоятельно. Глобальных задач не ставили, просто хотелось провести «разведку боем», чтобы через год быть во всеоружии.

СЕВЕРНЫЙ МАРШРУТ

Эльбрус – высочайшая гора России и Европы. Ее западная вершина достигает высоты 5642 м, восточная – 5621 м. Эльбрус входит в программу «7 вершин» (семь высочайших вершин семи континентов) и поэтому привлекает к себе

1. Подъем на Эльбрус с северной стороны – это настоящее приключение! Здесь нет ни канаток, ни отелей – рассчитывать приходится только на свои силы

2. Каменное плато на подступах к базовому лагерю. Изначально для нас планировалась вертолетная заброска, но «Пельцы» справились своими силами



1. В горах красиво и страшно одновременно: вид с «обезьяньей тропы»

2. Акклиматизация проходит успешно: все участники проекта живы и здоровы!

большое количество альпинистов со всего мира. Основное количество восхождений совершается с южной стороны, от поляны Азау, где есть развитая инфраструктура турбизнеса, канатные дороги и отели, но, как заверяют путеводители, «восхождения на Эльбрус с севера подходят для любителей девственной природы, не испорченной цивилизацией, для тех, кто хочет испытать себя один на один с холмами, камнями, ветрами и вечными снегами. К северному склону не проложено асфальтированных дорог, там нет гостиниц, кафе

и уж тем более подъемников. Весь маршрут – от начала и до конца – необходимо пройти самому, и от этого покорение вершины с севера становится более интересным и престижным». Именно по северному склону в 1829 году было совершено первое официально зарегистрированное восхождение на Эльбрус, осуществленное российской научной экспедицией под руководством генерала Георгия Арсеньевича Эммануэля. И до недавнего времени все восхождения на Эльбрус с севера выполнялись только пешком либо с помощью выючных животных. Кстати, по пути к штурмовому лагерю мы встретили наездника на высоте примерно 3500 м. Но до самой базы подняться ему не удалось – слишком много на том участке шатающихся валунов и крутых осыпей.

АККЛИМАТИЗАЦИЯ С КРАЕВЕДЕНИЕМ

С первыми сложностями покорения Эльбруса с севера мы столкнулись еще на подъезде к поляне Эммануэля, на которой расположен основной базовый лагерь (2500 м) и откуда начинаются все восхождения. Сюда ведет одна очень узкая горная дорога, периодически размываемая сходящими со склонов ручьями и кое-где засыпанная камнями. Здесь одна из наших машин уже не смогла тащить прицеп с вездеходом, поэтому дальше «Пелец Транспорт» двигался своим ходом. На особо крутых подъемах он даже подталкивал тянущийся за автомобилем

прицеп. Ох и натерпелись мы страха, пока ползли в полной темноте по самому краю грунтовки, осыпающейся в черное ничто. А сверху над нами нависали глыбы острых камней. Но еще большее впечатление мы получили на следующий день, когда при солнечном свете смогли в полной мере оценить высоту тех километровых обрывов, вдоль которых ехали ночью. Мурашки по коже!

К тому же наутро мы сразу ощутили на себе буквально давящую разницу между жизнью на равнине

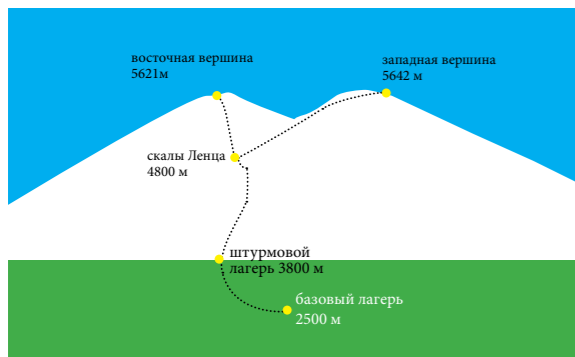
и пребыванием в горах. Это только самое начало длинного подъема, но дышать уже стало тяжело. Очень тяжело. Такое состояние называется «горной болезнью» (в просторечье «горняжкой»). Лучшее лекарство от нее – поэтапная активная акклиматизация с постепенно увеличивающейся нагрузкой. С этой целью решили отправиться в пешую вылазку на соседнее плато, находящееся на высоте примерно 2800–3000 м, но значительно удаляющееся в сторону от штурмового лагеря (3800 м). Так что подходящий маршрут для прохода техники в тот день не нашли, зато вдоволь налюбовались на окружающие красоты и немного окрепли физически. А вернувшись на стоянку и пообщавшись с гидами, узнали о целебных источниках поблизости. Один из них был всего в нескольких сотнях метров, фонтанировал из скал очень вкусной минералкой, называемой всеми «нарзаном». Возле него постоянно толпились как местные жители, так и туристы из лагеря. Отправившись чуть дальше, мы вскоре набрали на целое каменистое поле с такими же родниками, бьющими из расщелин. Кое-где из недр кроме воды вырывался и газ, который здесь тоже считается полезным для здоровья. И желающих



оздоровиться им было предостаточно! Зрелище, надо сказать, весьма забавное. Серьезные вроде бы с виду люди стояли в каменной яме и напускали себе под одежду этот газ, якобы помогающий в лечении

болячек. Со здоровьем у нас вроде все в порядке, так что этой странной процедурой решили пренебречь. Гуляя по окрестностям, заглянули в местный магазин – маленький деревянный сарайчик. Купили там

3. Добираться до ледника пришлось в обход, по заранее проложенному маршруту через плато



«Пелец Мини», первые испытания в горах. Глобальных задач мы не ставили, просто хотелось провести «разведку боем», чтобы через год быть во всеоружии



1



2

1. «Пелец Транспортер» на леднике Эльбруса, высота 3500 м

2. Угол въезда составлял от 30 до 40 градусов

семечек, орехов и крем от загара с максимальным уровнем защиты – необходимая в горах вещь! А весь обратный путь наслаждались прекрасными видами вечернего Эльбруса, ледяная шапка которого сверкала и переливалась в лучах заходящего солнца. Что ж, похоже, первичная акклиматизация прошла успешно, и пора переходить к более активным действиям.

Для начала необходимо было проложить точный маршрут продвижения вездеходов, поэтому на третий день пребывания в горах отправляемся в пеший марш-бросок на высоту 3800 м к хижине Оленникова. Это самый ближний лагерь к леднику, по которому собственно и

идет тропа к вершине. Небольшой палаточный городок тут разбит рядом с красивым озером, хранящим запасы пресной воды, пригодной для питья, отчего купаться в нем не разрешается. Да и трудно это было бы сделать – вода ледяная, аж зубы ломит! Проведя рекогносцировку местности и проложив примерный трек, начали спускаться к машинам, заглянув для расширения кругозора еще и на «поляну магических грибов». Это такое плато, на котором много камней, своей формой напоминая грибы. Ножка и шляпка сверху. Отсюда и название. Говорят, что они обладают особой, аномальной энергетикой, и у многих туристов тут ломались телефоны

или стирались карты памяти в навигаторах. К счастью или нет, с нами ничего подобного не произошло.

Четвертый день стал финалом этапа приготовлений. Вся наша команда разбилась на две группы: одна отправилась с вещами к хижине Олейникова, а другая занялась окончательной подготовкой вездеходов. Ведь перед штурмом нужно было проверить все соединения, натяжение цепей, состояние ремней вариаторов и многое другое.

ГУСЕНИЦЫ НА СКЛОНЕ

Наконец настало утро старта. Ушедшая на заброску снаряжения группа вернулась в лагерь, и мы все вместе на подготовленных везде-



Небольшой палаточный городок тут разбит рядом с красивым озером, хранящим запасы пресной воды, пригодной для питья



СИЛОВОЙ ОБВЕС
ДЛЯ НАСТОЯЩИХ ВНЕДОРОЖНИКОВ

- СИЛОВЫЕ БАМПЕРЫ
- СИЛОВЫЕ ПОРОГИ
- ЗАЩИТА КУЗОВА
- ГРУЗОВЫЕ ПЛАТФОРМЫ
- ЭКСПЕДИЦИОННЫЕ БАГАЖНИКИ

- 10 лет гарантии подтверждают надежность и качество
- Комплектации на любой вкус, от простых моделей до самых «заряженных»
- Большой выбор дополнительных аксессуаров, для придания индивидуальности и удобства
- В наличии изделия на все популярные марки внедорожников



ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ МАГАЗИНЫ, УСТАНОВОЧНЫЕ ЦЕНТРЫ, АВТОСАЛОНЫ
OJEEP.RU, E-MAIL: INFO@OJEEP.RU

Россия	Азов	OBVES4X4.ru	(918) 551-08-05	Москва	Мос-Бронто	(495) 933-34-44	Рязань	АвтоМодаТюнинг	8-800-700-49-41	С.-Петербург	Мегapolis-Авто	(812)309-92-29
	Армавир	Большое Колесо	(928) 660-33-68	Москва	ГарантАвто	(495) 229-30-34, доб. 777	Самара	apr-offroad.ru	(927) 697 48 41	Москва	4x4tools.ru	(499) 653-54-70
	Владимир	ТЦ Гранд	(4922) 431-263	Москва	ДжипФест	(495) 233-5202	С.-Петербург	9261144.ru	(812) 926 11 44	Коломна (ПВЗ)	4x4tools.ru	(499) 653-54-70
	Владивосток	ООО «Белый Парус»	(924) 731 37 99	Москва	Нива-Лада	(499) 179-0005	С.-Петербург	Авто ХХI	(812) 448-02-00	Екатеринбург	«Автотеленд на Новосибирской»	(343) 278-70-08
	Волгоград	Внедорожник34	(906) 404-27-54	Москва	Лайерт	(499)271-57-96	С.-Петербург	www.offroadrunner.ru	(812) 524-21-66	С.-Петербург	Туризм 4x4	(351)777-9577
	Геленджик	СТО «Auto-Baik»	(965) 466-50-06	Москва	Медведь-Трофи	(903) 796-17-39	С.-Петербург	Город русских машин	(812) 331-0-332	Н. Новгород	tarantaspp.ru	(8314)242-404
	Екатеринбург	Автоприбамбасы	(343) 254-41-83	Москва	МосНива	(926) 263-88-72	С.-Петербург	Подорожник	(812) 29-11-31	Екатеринбург	Большое колесо	(3433)725-314
	Жуковский	4WD	(926) 145-13-57	Москва	Автоприбамбасы	(499) 703-33-76	С.-Петербург	Юнайт-Авто	(822) 55-31-60	Сургут	ООО ПКФ Новотех	(3462)236-670
	Иваново	PROходимец	(4932) 49-14-41	Новосибирск	Н. Новгород	4x4 Н. Новгород	Сочи	ООО Автозапчасть	(848) 276-22-77	Новочебоксарск	ИП Майоров И. В.	(8352)382-003
	Ижевск	НЕКОН-Снаб	(3412) 773-272	Орёл	Орёл	Академия П. П.	Тверь	Нива-Трофи	(4872) 42-80-90	Барнаул	Алтай off road	(3852)717-727
	Калуга	Калуга 4x4	(930) 844-44-48	Оренбург	Оренбург	Автосалон-2000	Тюмень	tvk72.ru	(3452) 928-875	Барнаул	Магазин для автопутешественников	(903)910-6110
	Краснодар	Кубань 4x4	(918) 150-0200	Оренбург	За Рулём	За Рулём	Ульяновск	vnedorozhnik73.ru	(909) 36-00-555	Липецк	«ПРАЙМ-СЕРВИС»	(4742)500-777
	Красноярск	ООО СОЦ «ТИГР»	(391) 236-35-78	Орск	Автосалон-2000	Автосалон-2000	Ульяновск	CTG-parts.RU	8-800-700-66-48	Казхстан	Сириус-Прото	+7(701)518-90-19
	Липецк	Звери бездорожья	(4742) 33-42-60	Пермь	Master4x4.ru	Master4x4.ru	Уфа	(342) 27 104 44	(3022) 212-321	Актобе		
	Москва	Autocomf.ru	(499) 390-06-29	Ростов-на-Дону	Джип-Центр	Джип-Центр	Чита	Вне Дорог	(863) 237-70-70			
	Москва	CTG-parts.RU	(495) 602-02-12	Ростов-на-Дону	Ростов 4x4	Rostov 4x4	Смоленск	ИП Лайкова	(863) 246-50-76			

1. Пешая разведка. Сказывается высота, поэтому даже ходить здесь приходится медленно



ходах «поехали покорять Эльбрус». Дороги там узкие, только для пеших туристов, поэтому добираться до ледника пришлось в обход (по заранее намеченному маршруту) через плато. Начали с форсирования быстрой и очень каменистой горной речки и шедшего за ней подъема длиною почти в полкилометра с уклоном, местами доходящим до 40 градусов.

Сразу отметили, что на крутом затяжном склоне один из вездеходов – «Пелец Мини» – начал отставать. Мотор не развивал всей мощности. Скорей всего, это было связано либо с атмосферным давлением, либо с нехваткой кислорода: сказывалась высота в 3000 м. В принципе, вездеход ехал, к тому же неплохо, но все-таки не выдавал свой возможный максимум. По оценке водителя, мощность двигателя упала процентов на 20–30. Зато «Пелец Транспортер», напротив, будто бы и не заметил, насколько высоко мы уже поднялись в горы.

Он уверенно бежал по каменным ухабам, взбираясь на отвесные холмы и спускаясь в низины. Вскоре экспедиция подобралась вплотную к леднику, и настал «момент истины», ради которого и задумывалось это авантюрное путешествие. Заберется ли вездеход на ледник и сможет ли удержаться на нем?

Все напряглись, затаили дыхание, но... «Пелец» спокойно преодолел ледяную кромку и уверенно полез вверх. Я был за рулем. Угол въезда составлял от 30 до 40 градусов, периодически меняясь в зависимости от рельефа. Две первые сотни метров прошли без каких-либо проблем. Еще через 300 метров начали попадаться трещины во льду. И чем выше я взбирался, тем их становилось больше, они расширялись и росли в длину. На отметке в полкилометра особенно широкая трещина заставила остановиться и осмотреться. Сверху открывался замечательный вид на горы и долину Эльбруса. Угол обзора был про-

сто восхитительным. Все просматривалась на несколько километров вперед. Команда сопровождения внизу казалась маленькой черной точкой на белом фоне. Но вот только подходящего объезда препятствия поблизости видно не было. В этот момент от сопровождающего экспедицию сотрудника МЧС по рации поступил приказ, что нужно немедленно спускаться – дальнейший подъем опасен для жизни! Вверху призывно сияла своей белизной величественная вершина, однако пришлось подчиниться здравому смыслу и развернуться.

КРУТОЙ СПУСК

Но спускаться по такому крутому склону оказалось даже сложнее, чем карабкаться по нему наверх! Был огромный риск скатиться вниз кубарем. Чтобы не потерять контроль над транспортным средством, необходимо было все время поддерживать на определенном уровне обороты двигателя. А слыш-

2. Заезд начался с форсирования быстрой и каменистой горной речки

3. Третий день в горах. Хижина Олейникова, высота 3800 м

ком резкое торможение приводило к серьезным «клевкам» и могло закончиться опрокидыванием через нос. Напряжение было колоссальным! Спускались очень медленно, аккуратно «играя» тормозом и «газом». И все же, когда до кромки ледника остались десятки метров, из-за секундной потери внимания на особенно крутом участке вездеход начал самопроизвольно скатываться, норovia отправиться в «свободный полет»! Для меня это стало ужасной неожиданностью! Хорошо, что были установлены специальные дуги и каркас безопасности. Одной рукой я ухватился за него, а второй пытался выдержать траекторию, восстанавливая управление машиной. Повезло, что лед уже заканчивался. Как только гусеницы коснулись земли и камней, скорость снизилась, и все обошлось без последствий.

Самый важный этап экспедиции завершился, но приключения на этом не закончились. На обратном пути к поляне Эммануэля мы несколько раз попадали в сильнейшую облачность. Туман был настолько



густым, что из-за потери ориентации вездеходы чуть было не отправились... обратно к вершине! Лишь вовремя спохватившись и сверившись с GPS-навигаторами, мы все-таки нашли нужное направление.

Подводя же итоги нашего «Первого эльбрусского путешествия», столь богатого для новичков в горах на события и впечатления, можно без ложной скромности заявить, что мы добились главного,

а именно: поняли, что гусеничные вездеходы «Пелец» способны путешествовать по ледникам моря для них не предел. А заодно и рекорд установили! Конечно, это не официальное, но все-таки достижение – ведь до сих пор ни одно нелетающее транспортное средство гражданского или двойного назначения не забиралось своим ходом так высоко на Эльбрус с севера! **4x4**

Северный маршрут – от начала и до конца его необходимо пройти самому. Восхождение на вершину Эльбруса здесь сложнее технически, чем с южной стороны, но зато и престижнее

МАГАРЫЧ
МАШКОВСКОГО
 САМОГОННЫЙ АППАРАТ

Звонок бесплатный по России
8-800-550-00-17

Цена **6 990** р

Доставка в любой город России курьером с оплатой при получении

Ищем дилеров, оптовиков, представителей.

+7 (351) 750-38-39 | Телефон завода в Челябинске

Интернет-магазин **best74.ru**
8-800-550-00-17

ООО "Челябинский Завод Бытовых Товаров"



УНИКАЛЬНАЯ ЗАПАТЕНТОВАННАЯ КОНСТРУКЦИЯ С 2-МЯ СУХОПАРИЛЬНИКАМИ И ХОЛОДИЛЬНИКОМ



РАЗБОРНЫЙ СУХОПАРИЛЬНИК ДЛЯ ДОБАВЛЕНИЯ ФРУКТОВ, АРОМАТИЗАТОРОВ



ВСТРОЕННЫЙ ТЕРМОМЕТР ДЛЯ КОНТРОЛЯ ТЕМПЕРАТУРЫ

