

ПУТЕШЕСТВИЯ ПО ЛЬДУ БАЙКАЛА



ЛЕДОВОЕ ЦАРСТВО

Прозрачный байкальский лед и сверкающие торосы особенно впечатляют весной. После оттепели и сильного ветра, который сдувает весь снег, лед становится идеально отполированным. Сквозь него отлично просматриваются на мелководье камни на дне. Если снега за зиму выпадает много, открытых участков зеркального льда на озере не так много. С конца февраля по начало апреля совершается большинство поездок по льду Байкала. Это идеальное время для путешествий по льду: тепло, можно ехать, например, на велосипеде в легкой одежде, без перчаток, и даже кратковременно раздеваться до майки. Небо синее-синее, небосвод чист, а заснеженные горы противоположного берега отчетливо различаются вплоть до деталей, как будто находятся рядом. В последние годы стало популярным на лыжах, коньках или велосипедах совершать длительные путешествия с юга Байкала, от пос. Култук, на север – до Северобайкальска.

В конце марта лед становится шершавым, наносы снега затвердевают, что позволяет передвигаться на велосипедах без специальной шипованной резины. Вообще, ездить по гладкому льду на велосипеде занятие довольно сложное, стоит чуть сильнее крутануть педали, и велосипед гарантированно соскальзывает набок. Практика проведения туристических путешествий по льду на автомобилях, снегоходах, судне-амфибии «Хивус-10» на воздушной подушке и собачьих упряжках достаточно нова для Байкала, такие туры стали регулярно проводиться только с 2003 г. По льду Байкала можно значительно быстрее, чем летом, добраться до удаленных мест на побережье, обычно доступных только с воды. Например, чтобы добраться до Байкало-Ленского заповедника на катере, надо непрерывно плыть около двух дней, зимой все это доступно за пять-семь часов езды от Иркутска.

Зимний Байкал оставляет неизгладимое впечатление. В конце зимы происходит мощная подвижка льда, и отдельные торосы могут превышать рост человека. Торосистые поля привлекают внимание фотографов необычным нагромождением сверкающего льда. Зеркальный байкальский лед и удивительная голубизна на сколах ледяных глыб поражают всех приезжающих. Исключительная прозрачность льда позволяет видеть дно вблизи берега и заглядывать в чернеющие таинственные глубины озера. Толщина даже толстого льда неощутима и определяется на глаз лишь в местах, испещренных трещинами.

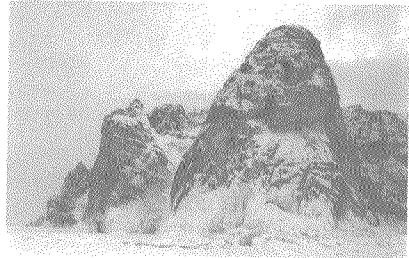
Прибрежные скалы зимой украшаются многометровыми в высоту, искриющимися на солнце ледяными наплесками. Толщина льда на прибрежных камнях достигает нескольких десятков сантиметров, а высота таких ледяных наплесков на скалах с наветренной стороны при сильном осеннем шторме порой превышает десятки метров.



Многометровые ледяные наплески на прибрежных скалах характерны для Малого моря



Многочисленные гроты украшаются множеством больших сосуллек и ледяными колоннами. Такие ледяные скульптуры создаются заново каждую зиму. Особенно эффектные наплески льда и соку встречаются на скалах Ушканьих островов, мысах острова Ольхон – Кобыля Голова, Саган-Хушун, Хобой. Ежегодно мощные надвиги льда образуют исключительно красивые торосы вблизи мыса Рытого.



Скалы Саган-Хушун зимой

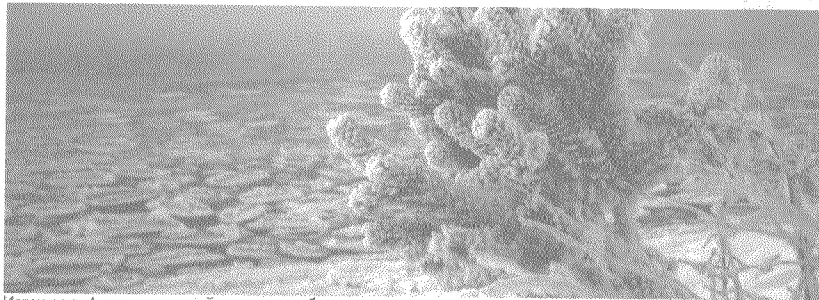
Саган-Хушун – «белый мыс» – чрезвычайно живописный скалистый мыс, находится на острове Ольхон, протяженностью около 1 км, сложен из мрамора светлых тонов, густо покрытого красным лишайником и имеющего поэтому бордовый оттенок. Зимой проехать по льду мимо него, не заметив, невозможно. Зимник, как правило, проходит недалеко от скал. У подножия — нагромождение прозрачных льдин, скалы на высоту десятков метров украшены ажурными ветвистыми сосулками.

В маленькой каменной бухте между скалами, на десятки метров вверх, ежегодно при замерзании озера образуются развесистые ледяные сталактиты, похожие на ветви елок. Рядом с севера находится 8-метровый грот, как в сказке о Снежной королеве, фантастически украшенный прозрачными ледяными сосулками, сталагмитами, ледяными кристаллами и узорами. Всю эту искрящуюся на солнце красоту трудно передать на видео или фотографии. Особенно эффектные ледяные кружева грота при заходе солнца, когда на короткое время солнечный свет освещает внутренность грота.

Обычно на лед выезжают рано утром, чтобы застать момент феерического восхода солнца. Первые лучи восходящего солнца наполняют обычно кристально прозрачные ледяные торосы таинственным золотистым сиянием. Желание увидеть эту зимнюю красоту манит на лед, в сторону от проложенного по льду зимника к необычным торосам или обледенелым скалам. Но лучше без крайней надобности не рисковать и не съезжать с зимника, а в местах, где возможны пропарины и трещины, двигаться с местным проводником, хорошо знающим особенности льда. Отличие дорог по льду – плотные надувы снега, на которых, как на трамплине, подпрыгивает машина. При преодолении замерзших трещин и заснеженных торосов подвеска машины часто испытывает сильные удары. Только на первый взгляд, издали, лед кажется гладким, как зеркало, на практике часто обнаруживается, что проехать напрямик по льду невозможно из-за извилистых трещин, торосистых полей и снежных заносов.

Местные жители и рыбаки давно и уверенно освоили ледовые просторы для передвижения на автомашинах. Между поселками побережья существуют ледовые дороги, а там, где дорог нет, в большинстве случаев можно проехать, лучше с проводником, обгибая торосы и трещины.

В марте можно наблюдать редкое явление – мощные надвиги льда, при гидроударе отдельные сколы льда вылетают вверх как из пушки и разлетаются далеко по льду.



Исток реки Ангары в сильный мороз, декабрь

Безмолвное равновесие торосов рассыпается при этом шорохом ожившего льда. Прямо на глазах льдины выдавливаются из-под льда. Все это сопровождается непрерывным гулом, как при землетрясении, звук идет прямо из-под ног, путая своей мощью. Торосистый шов трещины заметно шевелится, отдельные льдины падают и рассыпаются на мелкие куски. Подвижку льда можно образно сравнить с работой жернова – как будто плотно сжатые челюсти переламывают лед в мелкую крошку. Бывает, что в такие моменты на лед стремительно выступает вода и за короткое время покрывает его на 4–5 см. Через три-четыре минуты обычно все замирает, и наступает полная тишина.

В апреле начинается интенсивное таяние льда. За считанные дни, а иногда и часы автомобильный след полностью исчезает, покрывается водой, и ехать приходится по глубокому лужам наугад, в облаке брызг, как от глассера. Случается, что после обеда снег на льду так расквашивается, что найти даже свой утренний автомобильный след невозможно.

БАЙКАЛЬСКИЕ ЗИМНИКИ

Трудно удержаться от соблазна прокатиться на машине с ветерком по гладкому и толстому байкальскому льду, да так, чтобы веером из-под колес разлетался пушистый снег. В солнечную погоду замерзшее озеро просто неудержимо манит выехать на лед и подъехать вплотную к сверкающему нагромождению торосов или к прибрежным скалам, причудливо украшенным в высоту наплесковым льдом и закрученными штормовым ветром барашками сосуллек. Многочисленные автомобильные следы на льду во всех направлениях создают иллюзию безопасности. Однако не следует обольщаться – каким бы надежным лед ни казался, его коварство непредсказуемо. Даже дороги, отмеченные вешками, иногда преподносят неприятные сюрпризы.

Байкал ежегодно замерзает, и ежегодно по льду прокладываются дороги. С началом холодов, при температуре воздуха ниже -20°C , в первые 3–4 дня лед нарастает по 4–5 см в сутки. По акватории озера толщина льда колеблется от 70 до 113 см, при этом выявлена закономерность: чем больше снега, тем тоньше лед. Считается, что лед, разбитый штормом при замерзании озера, менее прочный, чем однородный и монолитный лед может внезапно дать трещину. Разорванный лед раздвигается, на морозе трещина очень быстро замерзает, ее слегка припорашивает снегом, и опасная ловушка для машин с 2-сантиметровым льдом возникает на дороге с вешками. Поэтому и переправа по льду с материка на Ольхон открыта только в светлое время суток: с 9 до 18 часов.

Лед толщиной 50 см выдерживает вес до 15 т, а толщиной около метра – вес вертолета или паровоза. Согласно инструкции по устройству ледовых переправ для прохождение автомобиля общей массой 10 т толщина льда должна быть не менее 30 см, 15 т – 35 см, 20 т – 40 см при среднесуточной температуре воздуха не менее 10°C . В истории Байкала известен факт прокладки по льду рельсового пути между станциями Байкал и Танхой в особенно суровую зиму 1903–1904 г. Грузные вагоны перегонялись по ледовому пути поштучно конной тягой. В теплые зимы лед на переправах через реки может искусственно наращиваться, что позволяет переправляться машинам до 5 т.

Открытые пропарины – поляны видны на льду со значительного расстояния, нужно только внимательно смотреть и уметь их различать. Опаснее, когда пропарины скрыты тонкой коркой льда, а после снегопада припорошены слоем снега. В этом случае обнаружить их затруднительно. Если пропарины вызваны выходом глубинных газов, тогда подо льдом, если он чистый и прозрачный, можно увидеть газовые пузыри. Пропарины, образованные термальными водами, ключами или подтоком



По льду Байкала путешествуют на автомашинах, снегоходах, велосипедах



Лед около метра выдерживает вес вертолета

теплых вод притоков, заметить труднее. Для этого нужно тщательно обследовать лед в подозрительном месте и опробовать его толщину пешней или другим острым предметом. Лучше всего местные особенности льда знают старожилы-рыбаки из этих мест.

Ежегодно в одних и тех же местах возникают становые щели — своеобразные температурные швы в ледяном покрове. Они образуются в одних и тех же местах, как правило, по прямой между соседними выступающими мысами. Отдельные сквозные щели могут достигать длины до 10–40 км и ширины до 4 м, но чаще всего трещины бывают шириной от 0,5 до 1–2 м. Появление этих щелей вызвано линейным расширением или сжатием льда при суточных перепадах температуры, достигающих иногда 20–30 °С в сутки. Подсчитано, что при изменении окружающей температуры на 1 °С линейное расширение льда достигает 70 мм на 1 км льда.

Опасностью являются трещины и щели шириной 0,5–2 м, простирающиеся на десятки километров. Многие из них не замерзают всю зиму, периодически суживаясь или расширяясь. Ни одна трещина, даже самая простая не пересекается с ходом. Перед каждой из них необходимо остановиться и проверить состояние льда с помощью пешни — специальной, кованой острой пикой с неровными гранями, чтобы та не прилипла к льду. Часто встречаются трещины с тонким льдом, легко пробиваемым до воды пешней. Такие трещины легко перепрыгивают автомашины на скорости. Для смягчения удара кромки трещины оббиваются пешней. Затем кусками льда забивается метровая щель с водой, машина для разгона отъезжает на 200–500 метров, выставляются ворота — ориентир для водителя, где машина будет прыгать через щель, затем стремительный разгон до 70–80 км в час — и прыжок через щель.

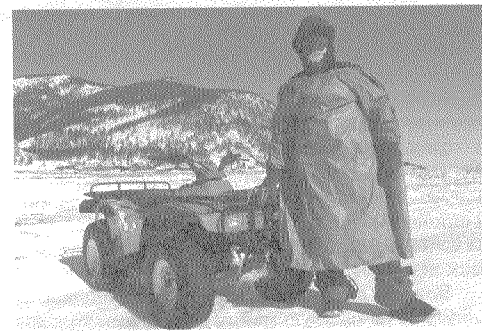
На толщину льда влияют также подводные течения, которые уменьшают его прочность. Например, в проливе Ольхонские ворота по этой причине не делают ледовой переправы. Зимой на льду здесь возникает множество трещин и пропагин. Переправу на Ольхон обозначают вешками, регулярно рассчитают грейдером и проверяют толщину льда. В разные годы ледовую переправу устраивают либо из залива Куркут, либо с материка после дельты реки Сарма. Указатель со стрелкой «Ледовая переправа» поможет в правильном месте выехать на лед.

В конце марта, когда начинает пригревать солнце, становится опасным близко подвезжать по льду к скалам, около которых таяние льда происходит стремительней, чем в открытой акватории озера. Следует также знать, что, несмотря на морозы и толстый лед, если выпало много снега, и он быстро растаял, такой лед из-за впитывания талой воды и изменения своей структуры менее надежен и однороден, чем лед, на котором не было снега.

Официальные зимники по льду Байкала отмечены замороженными в лед вешками и многочисленными знаками при съезде с берега: «Допустимая грузоподъемность машин 5 т», «Дистанция между машинами 200 м», «Остановка запрещена», «Рекомендуемая скорость 10 км/ч», «Время работы с 9.00 до 19.00». Но обычно большинство дорог проложены рыбаками и никаких предупредительных знаков не имеют. Опытные водители всегда предпочитают придерживаться следа в нужном направлении, а если и едут напрямик, то стараются объезжать трещины и подозрительные места, которые

отличаются по более серому цвету льда издали. Стопроцентной надежности на ледовых дорогах не бывает даже с проводником. Известно несколько случаев, когда машины проваливались на постоянных зимниках между поселками Листвянка и Коты, у становой трещины, которая начинается сразу от судовой палубы в Листвянке. Значительно чаще уходит под лед машины,двигающиеся по льду на свой страх и риск. В 2002 г. экспедиция МЧС летом проводила специальный поиск затонувших объектов и только в акватории Малого моря зарегистрировала 15 неподнятых автомашин. По оценке местных жителей, на дне Малого моря находится от 25 до 50 машин.

Обычно на Южном Байкале дорога пробивается от Байкальска до пос. Култук и от пос. Култук до пос. Маритуга. На среднем Байкале дорог меньше. Чаще всего по льду ездят из пос. Листвянка в пос. Коты (18 км), из пос. Большое Голоустное в бухту Песчаную. Иногда местные жители, если зима была холодной, пробивают зимник поперек Байкала из устья реки Анги на восточный берег. Официальная переправа, оборудованная вешками и указателями, ежегодно организуется между материком и островом Ольхон. Всего больше дорог на льду Малого моря, это в основном рыбацкие дороги до мест подледного лова, но есть и постоянные дороги от пос. Хужира, вдоль острова и в пос. Онгурены, до кордона Байкало-Ленского заповедника на мысе Солнечном и далее до бухты Заворотной. Ежегодно прокладывается зимник по льду в северной части Байкала между г. Северобайкальском и пос. Усть-Баргузином через Чивыркуйский залив.



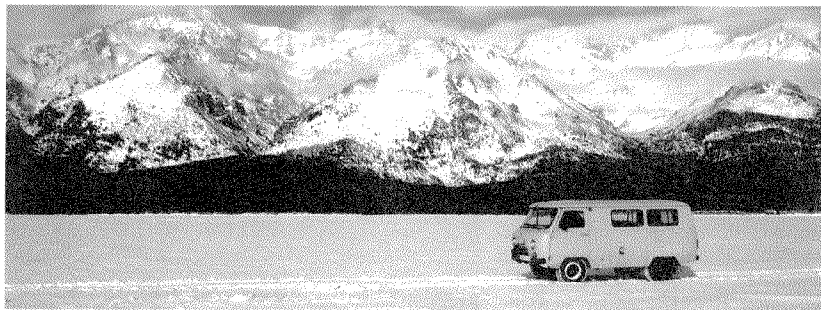
Водитель мотоцикла, переодетый во все сухое, после подъема провалившегося мотоцикла в трещину. Двигатель после погружения в воду не заводится

СОВЕТЫ БАЙКАЛЬСКИХ ВЕТЕРАНОВ

Как рассказывают знающие люди, проваливание под лед происходит неожиданно и стремительно. За считанные секунды машина ныряет носом и мгновенно оказывается подо льдом. При проваливании машины главное не паниковать и успеть открыть двери. Уже при погружении на 2–3 метра избыточное давление снаружи затрудняет открытие дверей и выбивание стекол. При ударах молотком по стеклам изнутри машины под водой стекла прогибаются, но не разбиваются. Опустить стекло и выскочить через окно в зимней одежде, преодолев мощный встречный поток воды, не каждый успеет. Если глубина известна и незначительна (10–15 метров), рекомендуют ждать заполнения водой салона автомобиля и выравнивания давления, тогда двери можно открыть. Времени хватает, чтобы снять унты и собрать вещи первой необходимости документы, спички, нож. Если удастся выбраться из воды на лед, сохраняется опасность просто замерзнуть на морозе и ветру, пока добираться до спасительного тепла близкого жилья. Обязательно надо иметь в кармане нож, чтобы выбраться на лед, и закигалку, чтобы развести огонь на берегу.

Чаще всего на льду губит излишняя уверенность и вождение автомобиля в пьяном состоянии. Даже опытные водители не застрахованы от коварных ледовых ловушек. В теплую зиму, особенно в конце зимы, трещины не смерзаются, а, если прокрянутся тонким льдом и припорошиваются снегом, становятся крайне опасными для автомашин. В холодное время, наоборот, смерзаются практически мгновенно, но толщина льда в таком месте недостаточна, чтобы выдержать вес машины.

Обычно рыбаки, пренебрегая опасностью и запрещающими знаками, едут по льду Байкала во всех мыслимых направлениях. Неоправданная самоуверенность часто заканчивается трагедией.



Зимник на Северном Байкале в районе бухты Заворотной

28 января 2003 г. в районе мыса Рытого ушел под воду УАЗ-452, медицинский фургон, направляющийся в Северобайкальск. Замерзающие люди, которым удалось выскочить из тонущей машины, оказались далеко от берега без сухих вещей и спичек. Только чудо в лице Александра Бурмейстера, случайно оказавшегося на своей машине именно в это время и в этом месте, спасло практически замерзших людей от верной гибели.

Вот что он рассказывает об этом случае: «Мы искали объезд трещины и наткнулись на свежую майну со следами только что ушедшей под воду машины. В ней плавали коробки с пустыми бутылками. На снегу отчетливо читались следы четырех человек, причем было видно, что с них стекала вода. День был морозным, около минус 30 градусов. Дул северо-запад 5–7 метров в секунду. Шанс выжить при таких условиях в мокрой одежде близок к нулю. Мы проехали по их следу 10 км, прежде чем увидели две шагающие фигуры. Когда мы приблизились к ним, поразило то, что они были настолько обессиленными, что даже не реагировали на наше приближение и не узнавали машину. Они не понимали, что это помощь, и уходили от нас прочь к берегу. Вид их был плачевен. Вся одежда коробилась ледяным панцирем, причем в местах сгиба одежда лопнула, и образовались дыры до голого тела. Это происходит со всей хлопчатобумажной и синтетической одежды, при замерзании не разрывается в местах сгиба только одежда из чистой шерсти. Замерзшую одежду было невозможно снять, она примерзла к телу. Все отморозенные

места мы интенсивно протерли водкой. Из рассказов картина случившегося предстала в следующей последовательности. При 30-градусном морозе разорвало и раздвинуло лед. Трещина мгновенно смерзлась 1-сантиметровым льдом, который быстро запорошило снежной поземкой. Водитель увидел разводье слишком поздно и не смог на гладком льду затормозить. Трещина была широкой, и машина целиком провалилась в воду. Погружение произошло стремительно, за 2–3 секунды. Водитель успел перескочить с водительского кресла в салон и открыть заднюю дверь для пассажиров, но, уже выпрыгивая, зафиксировал в своем сознании кромку уходящего льда. Глубина в этом месте превышает 800 метров. На руках у него были варежки, которые удалось приморозить к кромке льда и с их помощью выбраться на лед и помочь остальным людям. Им повезло, что мы оказались рядом...»

Выбираться на лед из полыни сложно. Рассказывают, что, если хватит терпения, в морозное время можно мгновенно приморозить ко льду любую одежду или тряпку и по ним выбраться из полыни на лед.



На льду следует соблюдать требования знаков. Эта ледовая дорога проложена в опасном месте через кварные пропарины

КАК ПОДНИМАЮТ УТОНУВШИЕ МАШИНЫ

Подъемом утонувших машин занимаются как местные жители, так и специально подготовленные бригады МЧС и иркутской водолазной фирмы «Аква-Эко». Поднять автомобиль можно с глубины до 40–50 м, глубины в 60–80 м – предельные для работы водолазов. Водолазы рассказывают, что машины почему-то чаще всего встают на дне на колеса, редко переворачиваясь на крышу. И если машину сильно не мять при подъеме, она останется в отличной форме. Для подъема водолазы цепляют машину в одной точке, обычно за раму или за форпост. Затем с помощью стрелы или самодельной конструкции из трех-четырех бревен, вмороженных вертикально в виде шалаша в лед, в верхней точке которых устанавливают блок для троса, машину поднимают со дна и затачивают на лед. Иногда обходятся без стрелы, как, например, было с провалившимся напротив пос. Ангосолка легким ЛУАЗом. В том месте имеется мелководная банка, и сразу начинаются глубины на 130 м, машина провалилась в 1,5–2 метрах от кромки обрыва, в этом месте сильное подводное течение и бьют ключи. Лед был слишком тонким и не позволял поднять машину обычным способом. Спасатели решили в салон машины завести ненадутую резиновую лодку, которую затем накачали по шлангу со льда из баллона со сжатым воздухом. Этого хватило, чтобы ЛУАЗ всплыл на поверхность.

Если лед тонкий и не позволяет организовать подъем машины, ее извлекают из воды летом с помощью катера, который буксирует утопленную машину к берегу. А уже там ее вытаскивает на берег трактор.

Буряты достают машину из майны с помощью ворота. Делается лунка по диаметру чурки, к чурке, вставленной в лунку, привязывается веревка с длиной веревкой. Один конец цепляется за раму или форпост машины в одной точке, чтобы машина вышла на поверхность либо носом, либо задом. На краю майны сооружают стрелу из толстых бревен или специально сваренной железной конструкции длиной до 6 метров, как правило в длину машины. Стрела устанавливается на краю льда, под углом 45 градусов над водой, и с помощью лебедки или ворота поднимается вместе с машиной над льдом в вертикальное положение, после чего опрокидывается на лед вместе с машиной, что сопровождается сильным грохотом, когда машина встает на колеса.

Если на улице тепло, поднятую со дна машину буксируют без слива масла и топлива. Если температуры низкие нужно не допустить замерзания воды, которая могла попасть в автомобильные агрегаты. Для этого незамедлительно сливаются моторное масло, тормозная жидкость, топливо и масло из мостов. Заменяются все фильтры и свечи.

ЛЕДОВЫМИ ДОРОГАМИ БАЙКАЛА

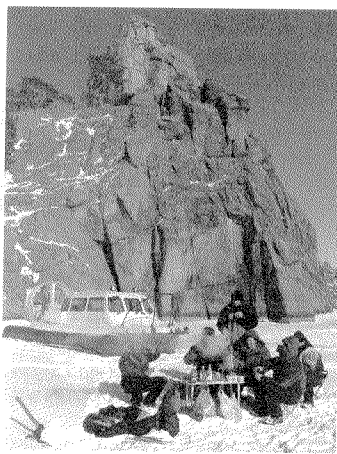
ПО ЛЬДУ В БУХТУ ПЕСЧАНУЮ

Поездка в бухту Песчаную совершается из Иркутска за один день. Общий пробег составляет 300–320 км. В Большом Голоустном есть возможность переночевать.

В зимнее время из пос. Б. Голоустное в бухту Песчаную прокладывается зимник по льду Байкала (35 км). В отличие от дорог по льду Байкала: от материка на остров Ольхон, от пос. Листвянка до пос. Б. Коты, зимник в бухту Песчаную менее наезжен, не отмечен вешками, и в снегопад с него легко сбиться. Лучше договориться о сопровождении с местными жителями из пос. Б. Голоустное, часто выезжающими на рыбалку в район бухты Песчаной.

Дорога до Б. Голоустного занимает меньше 3 часов (120 км). Первые 40 км дорога асфальтирована, остальной участок гравийный. Зимой гравий плотно закатывается снегом, и можно ехать достаточно быстро без обычной лютости тряски и пыли. Очень мало машин. Дорога проходит по долинам рек Ушаковка и Б. Голоустная, среди густого смешанного леса, состоящего из сосны, кедра, лиственницы, березы и осины.

На 56 км дорога поднимается на Онодский перевал (1050 м) и после пятнадцатикилометрового спуска приводит в пос. Малое Голоустное (71 км), где имеются гостиница, столовая и продуктовые магазины. На выезде из поселка дорога раздваивается: налево – в пос. Бугульдейка и деревню Куртун, направо – вниз по долине р. Б. Голоустной



Однодневная экскурсия на «Хивусе-10» в бухту Песчаную

вой дороге. В 6–7 км от байкальского берега, вверх по течению, на Шантуйском мосту построен туристический комплекс из бурятских юрт. Зимой он обычно не работает.

Впадая в Байкал, р. Б. Голоустная образовала обширную, сильно заболоченную, степную дельту. Для того чтобы выехать на лед, надо, не переезжая через новый мост в поселок, повернуть к Байкалу по левому берегу реки.

Проживание

Размещение в визитном информационном центре Прибайкальского национального парка (пос. Большое Голоустное, ул. Свердлова, д. 40. 10 мест). Русская баня. Тел.: 144-785.

От пос. Б. Голоустное до бухты Песчаной 35 км по льду. (По тропе летом 1,5–2 дня хода.) На лед выезжают рано утром с восходом солнца, чтобы успеть съездить в бухту Песчаную и вернуться в этот же день в Иркутск. Можно успеть съездить в бухту Песчаную и за полдня. Зимник сильно петляет, обходя поля ледяных торосов, временами значительно удаляясь от берега. В середине марта на льду в большом количестве скапливается вода от растаявшего снега. За считанные дни автомобильный след растаивает, и ехать приходится по глубоким лужам наугад.

Зимой турбаза в бухте Песчаная не работает. Привлекательны для посещения многочисленные гроты, сквозные трещины среди скал с наплесковым льдом, которые летом недоступны для осмотра из-за подъема воды и неудобных подходов: входы в большинство из них находятся в воде. И хотя снежное и ледяное убранство в них слабее маломорских, где шторма при замерзании Байкала случаются чаще, зато размеры гротов больше.

Прямо напротив Бакланьего камня (N52°14'31 E105°40'77) расположен вход в один из таких гротов, его протяженность 15 м, высота 3 м, заканчивается набитым волнами валом мелкой гальки. При внимательном осмотре скал со льда можно различить большое количество темных отверстий, некоторые из них, если в них заползти по льду, дальше расширяются и уходят в глубь скал до 24 метров, заканчиваются они полом с обкатанной кварцевой галькой. Недалеко от Бакланьего камня, в 2 км от скалы Малая Колокольня, в обрыве берега на высоте 2 метров над уровнем воды, скрыт вход в грот-пещеру. Туннелеобразный проход, по которому можно идти в полный рост, длиной 14 метров, заканчивается небольшим залом с высотой до свода около 6 метров. В зале полная темнота, и мощности светодиодных фонариков не хватает, чтобы осветить свод пещеры.

(длина реки – 125 км) к Байкалу. От пос. Малое Голоустное до пос. Большое Голоустное 50 км живописной дороги. Характерной особенностью в марте являются большие голубые наледы на реке Б. Голоустной. Склоны долины украшают скалы и каменные россыпи. По рассказам местных жителей, в скалах имеются многочисленные пещеры. Можно увидеть в бинокль темные входы на склонах правого берега, в районе второго и третьего моста, если считать их от берега Байкала.

Через 10 км после пос. Малое Голоустное дорогу пересекает р. Илга, и начинается подъем на перевал (850 м), при спуске с которого можно попасть в нескольких местах в коварную наледь, ежегодно перерезающую дорогу. На перевале по местной традиции останавливаются привязать залаа духу перевала. Все кусты и деревья здесь имеют на своих ветвях множество привязанных лент.

От поворота к деревне Нижний Кочергат до Байкала около 20 км спуска по хорошей грунтовой дороге. В 6–7 км от байкальского берега, вверх по течению, на Шантуйском мосту построен туристический комплекс из бурятских юрт. Зимой он обычно не работает.

Впадая в Байкал, р. Б. Голоустная образовала обширную, сильно заболоченную, степную дельту. Для того чтобы выехать на лед, надо, не переезжая через новый мост в поселок, повернуть к Байкалу по левому берегу реки.

Оригинальный грот находится также южнее по берегу от скалы Малая Колокольня, практически напротив нее (N52°15'36 E105°41'71). Грот имеет два входа, что позволяет летом проплыть сквозь него на лодке. Зимой в нем можно комфортно расположиться с раскладным столиком и стульями прямо на льду, компанией из 10–12 человек. Обмеры его полости со льда дали следующие результаты: два входных отверстия 3,5 м на 1,5 м и зал высотой 4,5 м, шириной 4 м и длиной 12 м. У основания Малой Колокольни, с южной стороны, имеется также узкий и длинный 20–22-метровый грот, заканчивающийся небольшим расширением с частотом метровых ледяных сталагмитов. В течение двух зим внутри грота наблюдались одинаковые, ежегодно вырастающие на одном и том же месте, три сросшихся вместе метровых сталагмита с тонким основанием ножек, как щупальца осьминога.

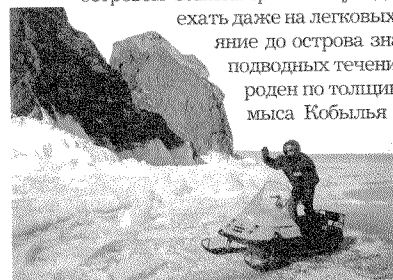
К ЛЕДЯНЫМ ГРОТАМ МАЛОГО МОРЯ

Путешествие можно осуществить за два дня с одной ночевкой в теплых условиях либо на острове Ольхон (усадебя Бенчарова), либо на базе индивидуального отдыха «Енхок» (Тонкий мыс, западный берег Малого моря). Общий пробег составляет 750–800 км. Поездка интересна посещением ледяных гротов, летом которые видны только с катера. Прекрасным безопасным дополнительным транспортом для экскурсий послужат взятые с собой велосипеды или снегоход, их можно смело использовать вне зимника, перемещаясь вблизи скал, например мыса Хобой (336 км от Иркутска), к которому подъехать вплотную на машине достаточно трудно из-за большого количества трещин и торосов на льду.

С материка на остров зимой прокладываетесь зимник, отмеченный вешками и дорожными знаками. Всю зиму по нему проезжают машины, в том числе и тяжелые грузовики.

От Иркутска до берега Малого моря дорога (250 км) проходит за 3,5 часа. Заправиться можно в Баяндае и Еланцах. В Еланцах необходимо залить минимум одну канистру бензина в запас. В пос. Еланцы работает уютное кафе «Ольхонские ворота» (после бензозаправочной станции, справа от дороги), где целесообразно перекусить перед выездом на лед.

Не доезжая МРС (45 км от пос. Еланцы), надо свернуть к базе Сахюрта к заливу Куркут или на р. Сарму по указателю «Ледовая переправа». В бинокль отчетливо видна ледовая трасса с вешками на льду и дорожными знаками. Дорога регулярно расчищается грейдером, и заметить ее достаточно легко. Дорога ежегодно прокладывается примерно в одном и том же безопасном месте, протяженностью 15–20 км. Торосистые участки перед островом Ольхон срезают бульдозером, поэтому по ледовой дороге комфортно ехать даже на легковых иномарках. В Ольхонских воротах, где расстояние до острова значительно короче, переправу не делают из-за подводных течений в проливе, в результате чего лед там неоднороден по толщине и представляет опасность для машин. Около мыса Кобылья Голова также ежегодно образуется становая трещина, начинающаяся от большой пропадины возле самого мыса. Мыс Хорин-Ирги отделен от полуострова Кобылья Голова отвесной расщелиной до самой поверхности воды и напоминает издали голову лошади. Зимой эта расщелина забита льдом выше человеческого роста. Сильно обледенелые скалы мыса издали привлекают внимание,



Путешествие вокруг Острова Ольхон на снегоходах. Северная оконечность острова – мыс Хобой



Мыс Малая Колокольня зимой, бухта Песчаная

но подбегать к ним вплотную не рекомендуется, особенно ближе к весне, когда начинается интенсивное таяние льда вблизи отвесных скал. Ледяные наплески – сокуи образуются на скалах при замерзании озера. Ледяные наплески из-за частого здесь осеннего ветра на мысе Кобылья Голова самые большие на Малом море.

Остановиться на ночлег можно в пос. Хужире в гостинице, частных усадьбах или лесничестве. За помощью в размещении можно обратиться в информационный центр в усадьбе Никиты Бенчарова, там всегда помогут с размещением. Зимой туристов практически нет, и найти ночлег в поселке легко даже без предварительной договоренности.

Вечером, перед закатом, можно обойти пешком по льду вокруг знаменитой Шаман-скалы у пос. Хужира. На южной стороне Шаман-скалы, при определенной степени воображения, можно рассмотреть изображение дракона с головой и хвостом. Утром следующего дня можно продолжить путешествие по льду Байкала до северной оконечности острова, мыса Хобой. Съезд на лед находится справа от мыса Бурхан или сразу от причала, в зависимости от ледовой обстановки. Его хорошо видно сверху. Дорога на север не обозначена вешками. В основном ее накапывают рыбаки, поэтому дороги на льду, как в монгольской степи, иногда расходятся веером. Принцип движения тот же – держаться наката и не ехать без колеи. Достоинными объектами посещения станут мыс Саган-Хушун и мыс Хобой, имеющие гроты, ледяные наплески на скалах, а мыс Хобой – и мощные надвиги льда с крупными торосами.

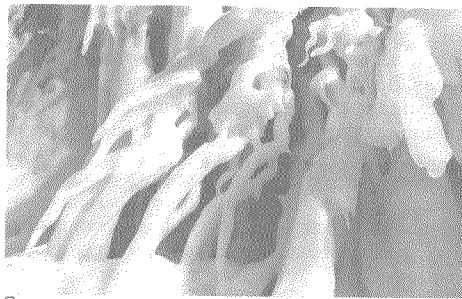
До мыса Саган-Хушун по льду от Хужира 35 км, от Саган-Хушуна до мыса Хобой еще 4 км. По дороге обязательно встретятся рыбацкие камчатки – лагеря рыбаков с палатками и машинами. Мыс Хобой – самый северный мыс на острове Ольхон, труднодоступный летом из-за плохой грунтовой дороги (4–5 час. от пос. Хужир), а зимой по льду Байкала проезд займет не более 40 мин.

Подъехать близко к мысу Хобой из-за сложной ледовой обстановки бывает иногда трудно, и последние сотни метров надо идти пешком. Со стороны большого Байкала у скал практически ежегодно образуются большие отвесные валы битого льда, на которые даже трудно забраться. Много крупных торосов и свежих трещин. С северной

стороны мыса на уровне воды имеются два грота. Один из них уходит под скалу на 21 м, и для его посещения нужен фонарик. Как и все гроты Байкала, образованные волноприбойным процессом, он имеет достаточно большое входное отверстие, в котором можно стоять в полный рост, и постепенно сужающийся ход, в конец которого можно попасть только ползком. На всем протяжении грот обильно оброс льдом и сосульками. Особенно эффектен вход, имеющий частокол ледяных столбов разного диаметра.

Кроме гротов мыса Хобой и Саган-Хушун, известны гроты на материковой части Малого моря: на мысах Курминский, Арал, Халтыгей.

От мыса Хобой дорога уходит по льду Байкала к материковому мысу Рытому и к Байкало-Ленскому заповеднику. Оттуда ездят на Ушканьи острова, Чивыркуйский залив, на север Байкала.



Принудительные ледяные наплески на прибрежных скалах



Украшенный ледяным убранством грот на мысе Саган-Хушун

ПУТЕШЕСТВИЯ ПО ЛЬДУ НА «ХИВУСЕ-10»

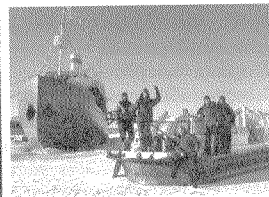
Аренда судна на воздушной подушке «Хивус-10»: фирма «Вездеход», тел. 388-414



Судно на воздушной подушке «Хивус-10»



Амфибия «Хивус-10» одинаково идет по воде и льду



Амфибия «Хивус-10» вмещает десяти пассажиров

Идея передвижения на амфибиях по воде и снегу не нова, но только недавно стала доступна для всех желающих по-настоящему надежные аэроходы, зарекомендовавшие себя как хорошее рабочее средство, легко ремонтируемые в полевых условиях, так же как УАЗы. Выпуск многоцелевых амфибийных катеров на воздушной подушке в 2-местном, 6- и 32-местном исполнении освоили в Нижнем Новгороде.

Судну на воздушной подушке не страшны никакие коварные байкальские трещины и пропарины, оно одинаково легко идет как по воде, так и по льду, способно преодолевать отмели, пологие береговые склоны, может двигаться по мелководью, глубокому снегу и болотам. Благодаря этим особенностям его можно эксплуатировать и в период межсезонья, когда перестает ходить обычный водный транспорт и еще нет возможности передвигаться по льду на автомобиле. Ранней весной судно способно перемещаться по рассыпчатому игольчатому льду, когда не то что на машине, но даже пешеходу пройти по льду уже невозможно. Судно непотопливаемо и даже при разрыве всех восьми секций надувных двухъярусных skeгов остается на плаву, так как его корпус выполнен герметичным, как у лодки. Судно оборудовано шестилопастным тяговым вентилятором и двумя вентиляторами для надува воздушной подушки. Среди его неоспоримых преимуществ: безопасность и высокая скорость перемещения по льду Байкала, берет он в два раза больше пассажиров (8 мест), чем легковой автомобиль, для его проводки по льду не требуется нанимать ледовых проводников – трещины он преодолевает, не замечая, под любым углом движения.

Амфибийный катер «Хивус-10» оборудован малощумным воздушным винтом, и в кабине шум примерно такой же, как в уазике. По воде катер разгоняется до 60 км в час, а по снегу – до 90–110 км в час. Водоизмещение катера – 1670 кг, полезная нагрузка – 800 кг. Длина – 7,55 м, ширина – 3,3 м. Количество мест – 9 чел.

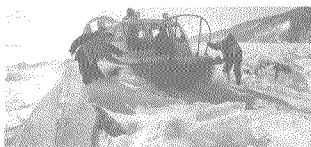
Катер-амфибия «Хивус-10» предназначен для круглогодичной эксплуатации. Катер имеет просторный салон, в котором даже в сильные морозы поддерживается комфортная температура. Окна в салоне расположены по всему периметру, что дает прекрасный обзор и позволяет всем пассажирам любоваться природой. При необходимости катер на автомобильном прицепе по автодорогам общего пользования может легко быть перебросан в любой водный бассейн.

Подобных катеров-амфибий на Байкале появилось уже достаточно. Один для организации спасательных работ у МЧС, второй – 4-местный «Пегас» у турбазы «Прибайкальская», третий – у туристическо-экскурсионной фирмы «Вездеход», которая намерена на базе таких катеров-амфибий организовывать маршруты зимой по льду Байкала и по рекам Прибайкалья – летом.

Из впечатлений первой поездки на катере в марте 2004 г.: «Первые ощущения: мягкий ход по надуваемому снегу, можно делать записи в блокнот на ходу, в салоне не шумно – можно разговаривать не напрягаясь. Судно одинаково ровно идет как по снежной целине, так и по своему собственному следу. С помощью спутникового навигатора замеряем скорость (по итогам поездки максимально зафиксированная скорость – 93,5 км в час, средняя путевая – 37 км в час). Для сравнения, катер типа «Ярославец» идет со скоростью 16–18 км в час.

Технические характеристики «Хивус-10»

Водоизмещение полное	1670 кг
Масса полезной нагрузки	800 кг
Пассажиروместимость	9 чел.
Длина габаритная	7,55 м
Ширина габаритная	3,30 м
Высота габаритная	2,55 м
Крейсерская скорость хода по воде	50 км/ч
Максимальная скорость хода по воде	70 км/ч
Крейсерская скорость хода по снегу	70 км/ч
Максимальная скорость хода по снегу	90 км/ч
Расход топлива	20 л/ч
Емкость топливных баков	120 л
Дальность хода	до 400 км
Допустимая скорость ветра	15 м/с



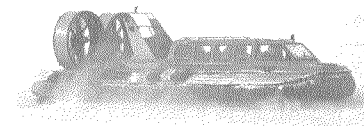
Амфибия «Хивус-10» преодолевает торосы



Судно на воздушной подушке «Хивус-10» на льду

Судно на воздушной подушке «Аллигатор» – конструктивно совсем новая амфибия. Выпускается она в Тольятти на ООО «Нептун-Альфа» по штучным заказам, к настоящему времени изготовлено всего несколько таких экспериментальных амфибий. Испытанный нами на себе – третий по счету аппарат в России. Из числа первых трех собранных амфибий две находятся на Байкале – одна в Иркутске в туристической фирме «Гранд-Байкал», вторая у пожарников в Бурятии. СВП «Аллигатор» крупнее «Хивуса» и смотрится более внушительно и хищно, окрашенный в яркий синий цвет, его призматический обтекаемый корпус вызывает уважение и неподдельный интерес.

Первое отличие, которое бросается с первого взгляда, это два лопастных тяговых вентилятора (у «Хивуса» только один). «Аллигатор» длиннее «Хивуса» на 1 метр 30 см, шире – на 60 см и выше – на 25 см, при этом пассажиро-местимость у обеих амфибий одинаковая, по



9 посадочных мест, и внутренний салон примерно по объему равный. На «Хивусе-10» установлен двигатель ЗМЗ-409 мощностью 149 л.с. с расходом топлива 20 литров в час, на «Аллигаторе» – два двигателя от ВАЗ-2112 с суммарным расходом 25 литров в час. За счет увеличения емкости топливного бака на «Аллигаторе» до 200 л против 120 л у «Хивуса», несмотря на разный расход горючего, заявленная по паспорту дальность у обеих амфибий одинаковая и составляет около 400 км. Однако для преодоления байкальских ледовых просторов обеим амфибиям приходится брать дополнительно на борт от 4 до 6 канистр с резервным топливом, так как запаса топлива в баках не хватает на дальние походы. Скоростные характеристики у амфибий примерно одинаковые, по паспорту показатели чуть выше у «Хивуса», но на практике разогнаться до максимальных скоростей на льду мешают торосы, и средняя скорость получается на обоих судах примерно 35 км в час. Водоизмещение у «Аллигатора» – 2,07 т, он тяжелей «Хивуса» почти на полтонны (у «Хивуса-10» – 1,6 т) и берет полезной нагрузки почти на 100 кг больше (у «Аллигатора» – 875 кг, у «Хивуса-10» – 800 кг). Конструкция надвух скелетов у амфибий различная: у «Аллигатора» – из специальной брезентовой ткани, позволяющей при проколах на торосах быстро закручивать и герметизировать проколотое место, у «Хивуса» – из резины, и на заклейки проколов уходит больше времени. Однако оба аппарата одинаково боятся торосов, неповоротливы и могут надолго застрять в них. Почему-то конструкторы не предусмотрели на амфибиях лебедки для таких случаев, а раскатать и сдвинуть с места 2-тонные конструкции без колес вручную не под силу даже всем пассажирам. Ледовые торосистые ловушки – одно из самых опасных для амфибий испытаний. Следует еще заметить, что маневренность судна от тяговых винтов в извилистых коридорах среди торчащих льдин значительно хуже автомобиля, и, чтобы удержать амфибию в нужном направлении, нужны определенные навыки и опыт вождения.

ЭКСПЕДИЦИЯ «ЛЕДОВОЕ ЦАРСТВО БАЙКАЛА» НА АЭРОХОДАХ «ХИВУС-10». Проводится ежегодно в марте – апреле.

Трасса маршрута: пос. Листвянка – бухта Песчаная – писаницы на скале Саган-Заба – Малое Море – вдоль западного побережья до бухты Заворотной – Байкало-Ленский заповедник – пересечение Байкала к устью р. Большой на восточном побережье – Баргузинский заповедник – горячие источники в Чивыркуйском заливе – Ушканы острова – остров Ольхон (восточный берег) – пос. Листвянка.

Продолжительность маршрута: 6 дней;

Расстояние (протяженность маршрута): 1200–1300 км;

Средство передвижения: судно на воздушной подушке «Хивус-10».

Шестидневные экспедиции планируются 13–20 марта для фотографов и 1–7 апреля – для рыбаков. Путешествия по льду будут проходить на двух СВП «Хивус-10», безопасных при движении по льду, способных преодолевать как ледовые трещины, так и пространства открытой воды. На амфибиях установлена информационно-навигационная система «Луч», позволяющая отслеживать местонахождение катера службой МЧС, с которой заключен договор о помощи в случае крайней необходимости. Все планируемые ночевки – на протопленных туристических заимках с русской баней или на кордонах в домах егерей. Для желающих могут быть организованы ночевки на льду Байкала с использованием зимнего снаряжения. Количество туристов в каждом «Хивусе» 5–6 человек. Маршрут составлен с учетом возможности посещения наиболее интересных мест на Байкале в зимнее время: феерические ледяные гроты и наплесковый лед на мысах, крупные и эффектные наледы на реках, падающих в Байкал, горячие источники среди снега, рядом со льдом. В зависимости от погодных условий маршрут будет корректироваться на месте. Запланирована рыбалка на хариуса – это один из самых азартных зимних видов рыбалки. Из свежей рыбы на месте будет приготовлена уха и экзотическая расколотка.

Программа

Первый день. Трансфер из Иркутска в пос. Листвянка на автомашинах. Выезд рано утром на двух амфибиях «Хивус-10» по льду Байкала из пос. Листвянка в 8.00. Максимально возможная заброска на север озера. Целодневное движение с чаепитием и фуршетом внутри катера вдоль западного побережья Байкала от пос. Листвянка до скал Саган-Заба (памятник истории с древними наскальными рисунками). Посещение бухты Песчаной для фотографирования. Дозаправка на МРС (400 л Аи-92). Ночлег на одной из т/б Малого Моря (т/б «Фрегат»). Запасной вариант ночлега: на т/б «Бугульдейка» или в бухте Ая.

Второй день. Ледяные маломорские гроты, «пленные» ниспадающие воды» в виде ледяных украшений. Около 350 км по льду Байкала. Остров Ольхон: осмотр наплесков на скалах и ледовых гротов на мысах Кобылья Голова и Саган-Хушун. Остановка на обед (горячие пельмени на льду) с рыбалкой на мысе Хобой. Переход к священному среди бурят мысу Рытому, где ежегодно образуются мощные многометровые торосы. Обряд почитания духов местности. Посещение нерпичьей пещеры на мысе Саган-Моря. Знакомство с местными рыбаками и особенностями подледной рыбалки сетями. Ночевка на заимке в бухте Заворотной. Для желающих – русская баня.

Третий день. Экскурсия вдоль берега Байкало-Ленского заповедника до речки Ледной. Осмотр одной из самых мощных наледей среди выпадающих в Байкал горных рек. Пересечение Байкала к берегу Баргузинского заповедника. Рыбалка в устье р. Большой (18 км от Давши). Ночевка на Северном кордоне Баргузинского заповедника.

Четвертый день. Переход вдоль восточного берега до горячих источников в Чивыркуйском заливе, Забайкальский национальный парк. Пикник с купанием в источниках. После обеда переход на знаменитые Ушканы острова – излюбленное лежбище байкальской нерпы. Наплесковый лед на скалах острова. Знакомство с егерем Юрием Будеевым и ночевка на его кордоне на Большом ушканьем острове. Вечером – русская баня с вениками и купанием (для желающих) в ледяной проруби.

Пятый день. Ранний выезд. Переход на остров Ольхон. Проход вдоль восточного берега острова. Ночевка на льду посередине Байкала или переход на одну

из т/б побережья («Энхалук», «Бугульдейка»). Запасной вариант: ночевка в пос. Хужире или на т/б «Лагуна» на Малом Море.

Шестой день. Целодневное возвращение в Листвянку с остановками в интересных местах. Прощальный банкет на льду с фейерверком. По прибытии вечером трансфер на автомашинах из пос. Листвянки в Иркутск.

Программа экспедиции имеет приключенческую направленность с элементами экстремальных условий (проживание на льду для желающих, преодоление трещин, полынй, прокладка коридоров среди торосов и т.д.) и выполнима только при наличии командного духа, когда от активного участия каждого из членов экспедиции зависит общий успех прохождения намеченного маршрута. В программе возможны изменения, в частности, обратная дорога может быть осуществлена на автомашинах с Малого Моря. Каждому участнику необходимо иметь запасные теплые вещи и носки, фонарик (желательно налобный светодиодный), валенки, пуховый спальник, солнцезащитные очки, рекомендуется: термос, махровое полотенце для источников, гигиеническая помада и солнцезащитный крем.

Экспедиционное снаряжение комплектуется по отдельному списку: спутниковый телефон, GPS и радики, самовар и дрова, походная печка и уголь, тренога для костра, жидкость для розжига, котелки, раскладные стульчики и столы, буксировочный фал, пешня, одноразовая посуда и стопки, государственный флаг России... Информация о возможности участия: e-mail: volkov@irkutsk.ru

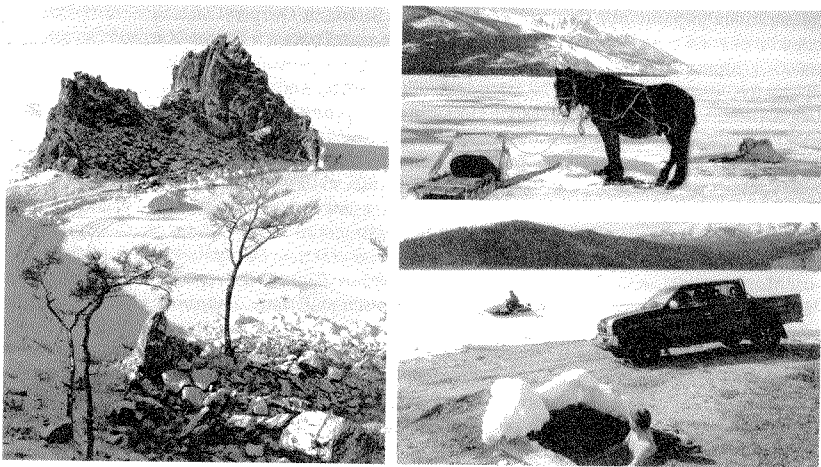
Контактный телефон в Иркутске: (8-395-2) 24-25-78

Информационная поддержка: <http://www.baikalirkutsk.ru/> / Раздел «Форум»/

ЗИМНИЙ ПЕРЕХОД ИЗ ЛИСТВЯНКИ В ТАНХОЙ

В 1965 г. иркутские студенты Сибирского энергетического института положили традицию однодневным зимним переходам по льду Байкала из Танхой в пос. Листвянка (40 км). Ежегодно в конце марта организуется массовый переход спортсменов через озеро пешком и на лыжах. Туристам предлагаются также туры пересечения озера на снегоходах или пешком с сопровождением на снегоходах. Желающие могут заночевать на льду Байкала в отапливаемых палатках.

Маршрут ледового перехода повторяет старинный гужевой путь, когда по льду озера прокладывалась дорога. В XVII в. очевидцы и участники ледовых переправ через Байкал сообщали, что верблюдам, идущим по льду, привязывают своего рода сапоги, хорошо подкованные снизу. Удержаться на скользком льду могут только хорошо подкованные лошади и быки.



В газете «Восточное обозрение» в 1888 г. сообщали: «Мы слышали, что во время зимы на середине Байкала были выстроены три ресторации под названием: «Московское подворье», «Сибирская гостиница» и т.д. для ямщиков и проезжающих. Перегон в 60 верст, требует отдыха, притом, принимая во внимание трещины и скачку через них, проезжающий здесь испытывает вдобавок сильные ощущения. И так винная торговля водворилась и на море. Не будет ли для некоторых теперь море по колено...».

Для желающих пересечь по льду Байкал предлагаются катер на воздушной подушке «Хивус-10» и снегоходы.

ГОРНОЛЫЖНЫЕ ЦЕНТРЫ ПРИБАЙКАЛЬЯ

Кроме популярного горнолыжного комплекса в Байкальске оборудованные горнолыжные трассы имеются в Ангарске, Северобайкальске, на реке Олке (Шелехов), Иркутске и в пос. Листвянка.

БАЙКАЛЬСКИЙ ГОРНОЛЫЖНЫЙ КУРОРТ «ГОРА СОБОЛИНАЯ». Байкальск. Тел.: (395-42) 32-596, 36-399. E-mail: sbo@bcbk.ru, <http://www.baikalsk.irk.ru/>

Самым известным и посещаемым горнолыжным центром на берегах Байкала остается Байкальский горнолыжный комплекс. Горнолыжная база создана в начале 90-х гг. АО ВЦБК и в настоящее время имеет пропускную способность – 1100 человек в день. Действует с ноября по май. В бархатный период горнолыжного сезона, в воскресные и суботные дни марта, сюда ежедневно приезжает от 600 до 1,5 тыс. отдыхающих. Наибольший наплыв приезжих – в воскресные дни, обычно в воскресенье приезжают на один день, а в пятницу и в субботу – с ночевками. Для азартных слаломистов проезд в один день туда и обратно по извилистой, узкой и местами заснеженной 148 километровой дороге от Иркутска до Байкальска только добавляет радости и адреналина в крови и обычно занимает 2–2,5 часа в одну сторону. Тем, кто располагает временем, можно посоветовать приехать покататься на горных лыжах среди недели:

меньше очередь на подъемник и на порядок ниже стоимость за пользование. Кроме этого, среди недели есть возможность воспользоваться услугами инструктора по обучению катанию на сноубордах или горных лыжах для всех возрастов.

Скоростной подъемник рассчитан на 800 человек в час. Прямо у подножия горы, рядом с горнолыжными трассами начато строительство нового гостиничного комплекса.



Горнолыжный курорт «Гора Соболиная»

В будние дни стоимость аренды снаряжения и услуг подъемника дешевле. Имеются платная автостоянка и камера хранения. Работает комплекс баров и закусок. Для желающих в городе есть возможность воспользоваться плавательным бассейном, теннисным и тренажерным залами, сауной спорткомплекса, а также бильярдной в гостинице «У озера».

Город Байкальск расположен на берегу Южного Байкала у подножия живописных гор Хамар-Дабана. Снежный покров на склонах гор лежит с ноября по апрель, т.е. почти полгода. Среднесуточная температура зимой около -10°C.

Расстояние от Иркутска 150 км, от Улан-Удэ – 300 км. Время проезда на автобусе 3 часа 40 мин от автовокзала Иркутска. Доехать до Байкальска можно также на пригородных и пассажирских поездах и рейсовых автобусах.

В Байкальске есть гостиница «У озера» и прекрасно оборудованный заводской профилакторий с двумя корпусами рядом с горнолыжной трассой. В этом профилактории останавливался два года назад президент России В. Путин, когда проводил свой краткосрочный отпуск в этом горнолыжном центре.

Горнолыжный комплекс имеет шесть сертифицированных трасс: две широкие (до 40 м) спортивные трассы длиной 1870 и 2100 м, две слаломные – 500 и 800 м, ночную