

МИНИСТЕРСТВО
МОЛОДЕЖНОЙ ПОЛИТИКИ И СПОРТА
РЕСПУБЛИКИ БАШКОРТОСТАН

ТУРИСТСКО-СПОРТИВНЫЙ СОЮЗ
РЕСПУБЛИКИ БАШКОРТОСТАН

ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТУРИСТСКИЙ КЛУБ «КАСКАД» г.УФА

ОТЧЕТ

О прохождении автомобильного туристского спортивного маршрута
3(третьей) категории сложности по Южному Уралу
совершенном группой туристов турклуба «Каскад» города Уфы
с 02 по 06 января 2015 года

Маршрутная книжка: № БА-2015-01
ЦМКК № 1-2015А

Руководитель: Камский Михаил Яковлевич
Адрес руководителя: г.Уфа, ул. Российская, д.108, кв.147.
Тел: 905-359-63-68

Маршрутно-квалификационная комиссия ЦМКК рассмотрела отчет и считает,
что маршрут может быть зачтен всем участникам и руководителю _____
категорией сложности.

Отчёт использовать в библиотеке турклуба «Каскад»

Судья по виду _____ / _____ /

Председатель МКК _____ / _____ /

Штамп МКК

Москва - 2015 г.

Содержание

	Стр.
3. Справочные сведения	
3.1 Проводящие организации	3
3.2 Район проведения	3
3.3 Общие справочные сведения о маршруте	3
3.4 Подробная нитка маршрута	3
3.5 Обзорная карта региона с указанием маршрута, подъездов и отъездов	4
3.6 Определяющие препятствия маршрута	5
3.7 Состав группы	6
3.8 Адрес хранения отчета, наличие видео и киноматериалов	7
3.9 Поход рассмотрен МКК	7
4. Содержание отчета	
4.1 Общая смысловая идея похода	8
4.2 Изменения маршрута, состава группы и их причины	8
4.3 Аварийные выходы с маршрута и его запасные варианты	8
4.4 График движения	9
4.5 Техническое описание прохождения группой маршрута	10
4.6 Потенциально опасные участки (препятствия, явления) на маршруте	49
4.7 Перечень наиболее интересных природных объектов на маршруте	49
4.8 Дополнительные сведения о походе	49
4.9 Стоимость проживания, питания, снаряжения, топлива	50
4.10 Итоги, выводы и рекомендации по прохождению маршрута	50
4.11 Копия маршрутной книжки	51
4.12 Приложения	52
Карты маршрута с атласа автомобильных дорог	52
Отдельные участки маршрута с навигатора	54
Диск с электронной версией отчета и видеофильмом	58

3. Справочные сведения

3.1 Проводящие организации:

Министерство молодежной политики и спорта республики Башкортостан
450008, г.Уфа, ул.Советская, 18. тел.272-86-90
Турклуб Каскад
450040, г.Уфа, ул.Кольцевая, 43.

3.2 Район проведения похода

Россия, Южный Урал (республика Башкортостан, Челябинская область)

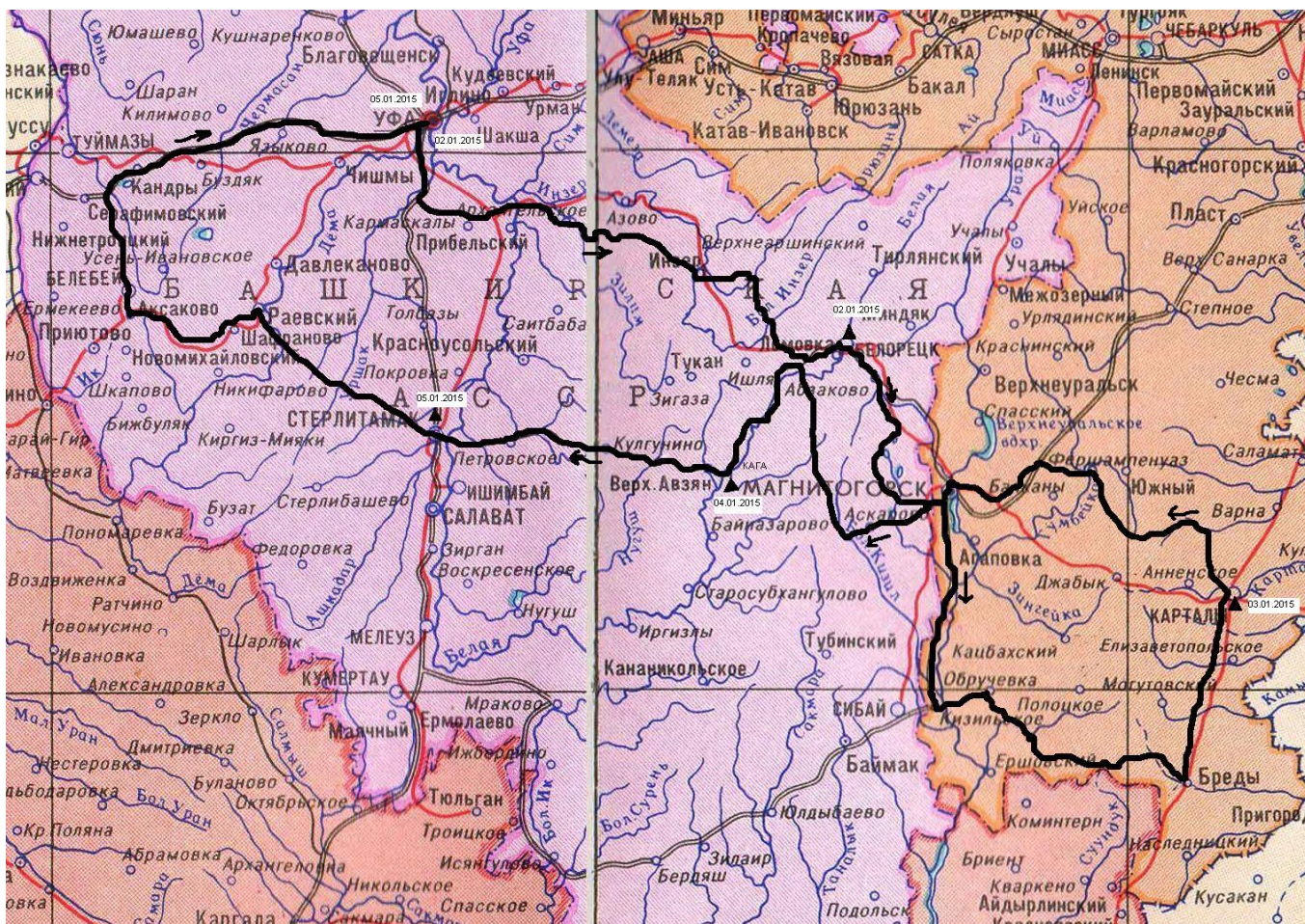
3.3 Общие справочные сведения о маршруте

Вид Туризма	Категория сложности похода	Протяженность активной части/зачётной, км	Продолжительность		Сроки Проведения
			Общая	Ходовых Дней	
Авто	Третья	1661/1608	5	5	02/01 - 06/01/2015г.

3.4 Подробная нитка маршрута.

Г.Уфа – п.Булгаково – с.Архангельское – п.Инзер – г.Белорецк – глц.Абзаково – глц.Банное – с.Кизильское – с.Обручевка – заповедник Аркаим – с. Бреды – г.Карталы – с.Татищево – с.Париж - с.Фершампенуаз – п.Нагайбакский – г.Магнитогорск – с.Аскарково – с.Бурангулово – с.Узянбаш – с.Серменево – с.Кага – с.Верхний Авзян – д.Бретьяк – с.Кулгунино – с.Макарово – глц.Шиханы – г.Стерлитамак – п.Раевский – с.Надеждино – г.Белебей – глц.Вертикаль – г.Белебей – оз.Кандрыкуль – г.Уфа *(см.видео 22 мин.)*

3.5 Обзорная карта региона с указанием маршрута.



3.6 Определяющие препятствия маршрута

№	Вид препятствия	Категория	Протяженность, км	Характеристика препятствия	Примечание
1	Трасса М-5	1	158	Большая интенсивность движения.	
2	Трасса Уфа – Белорецк – Абзаково	2	171	Горные перевалы, серпантины, снежный накат, заструги, перемёты	Хребты Зильмердак, Уралтау
3	Трасса Аскарново – Серменево - Кага	2	145	Горные перевалы, снежный накат, заструги, перемёты	Хребты Крыктытау, Уралтау
4	Трасса Кага – Макарово	3	93	Горные перевалы, серпантины, снежный накат, заструги, перемёты	Хребты Алатау, Бол.Калу, Юрматау, Бол.Юрматау

3.7 Состав группы:

№	ф.и.о.	Год рожд	Обязанности в группе	Домашний адрес	Туристский опыт
1	Камский Михаил Яковлевич	1953	Руководитель, Фотограф, оператор	450098 г.Уфа ул.Российская 108-147 тел.905-359-63-68	Южный Урал 2кс Р Север России 2кс Р
2	Камский Антон Михайлович	1981	Механик, запасной водитель, фотограф	450098 г.Уфа, ул.Российская 108-147 тел.965-924-24-13	Поволжье Кавказ 2кс Р
3	Перескоков Юрий Александрович	1961	Штурман, Фотограф завхоз	450083,г Уфа, Ул.Р.Зорге 43/1- 106 тел.917-798-84-79	Европейская часть России - Европа 2кс Р
4	Бикмеева Светлана Георгиевна	1963	Медсестра, зап.водитель, оператор	450038, г. Уфа, Проспект Октября 26-42 тел.927-237-27-20	Европейская часть России - Европа 2кс У



Экипаж№1:
Камский М.Я.
Камский А.М.



Экипаж№2:
Перескоков Ю.А.
Бикмеева С.Г.

3.8 Адрес хранения отчета

Экземпляр № 1 библиотека турклуба «Каскад»,
450040, г. Уфа, ул.Кольцевая, 43

Имеется видеофильм

В составлении отчета принимали участие:

Фотографии: Камский М.Я., Камский А.М., Перескоков Ю.А., Бикмеева С.Г.
Видео: Камский М.Я., Камский А.М., Перескоков Ю.А., Бикмеева С.Г.
Описание: Камский М.Я.
Оформление: Камский М.Я., Камский А.М.

3.9 Поход рассмотрен ЦМКК 100-00-666666656

4. Содержание отчета

4.1 Общая смысловая идея

Основной целью похода являлось повышение спортивного мастерства участников с целью дальнейшего повышения полномочий БашРМКК так как двое из участников похода: Камский М.Я. и Перескоков Ю.А. являются членами президиума федерации авто-мото туризма республики Башкортостан. За основу был выбран маршрут из Перечня классифицированных и эталонных туристских спортивных маршрутов и путешествий (стр. 116, 3 категория сложности), который начинался и заканчивался в Оренбургской области, но определяющая его часть проходит через хребты Южного Урала. В целях набора километража была предложена петля по югу Челябинской области с посещением заповедника Аркаим и села Париж. Планировалось экипажем №2 провести одну ночевку в зимних условиях в автомобиле. Так-же в планы участников входило знакомство с Аксаковскими местами, налаживание дружеских и родственных связей на маршруте, посещение горнолыжных центров на маршруте. Выбор времени проведения похода был обусловлен длительными новогодними праздниками.

4.2 Изменения маршрута, состава группы и их причины

Ни каких причин для изменения маршрута не было. По семейным обстоятельствам не смог выйти на маршрут участник Салахов Р.А. о чем по телефону было доложено Самарину Н.В.

4.3 Аварийные выходы с маршрута и его запасные варианты

В основном весь маршрут проходил по трассам, дорогам проходящим по населенной местности, кроме участка от Верхнего Авзяна до с.Макарово протяженностью 84 километра. На этом участке, в случае аварии, сойти с маршрута можно в селе Кулгунино находящегося посередине участка, откуда есть автобусное сообщение с городом Стерлитамак. В случае не проходимости данного участка из-за

заносов, запасным вариантом является маршрут Белорецк – Баймак – Зилаир – Мраково – Стерлитамак.

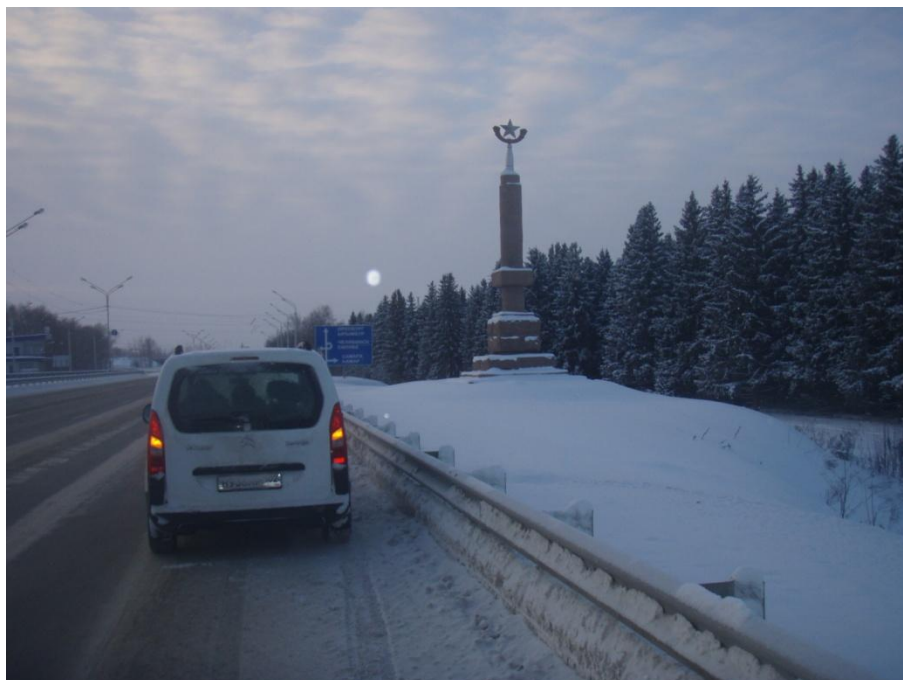
4.4 График движения

Даты	Дни пути	Участки маршрута	Км	ЧХВ ч - мин	Определяющие препятствия	Метеоусловия
02.01	1	г. Уфа – г.Белорецк	276	3-53	Хребет Зильмердак, серпантины	-13 -24 ясно
03.01	2	г.Белорецк – заповедник Аркаим – г. Карталы	412	4-50	Хребет Уралтау, снежный накат, заступы, перемёты	-16, -9 пасмурно
04.01	3	г.Карталы – с.Париж – г.Магнитогорск- с.Аскарково – с.Кага	371	5-30	Хребты Уралтау, Крыктытау снежный накат, заступы, перемёты	-2,-3 мокрая метель, позёмка
05.01	4	с.Кага – д.Бретьяк – с.Кулгунино – с.Макарово – глц Шиханы – г.Стерлитамак	165	5-30	Хребты Алатау, Бол.Калу, Юрматау, Бол. Юрматау Грунтовка 84 км., крутые подъёмы и спуски, серпантины, снежный накат, заступы, перемёты	-4 -0, буран метель
06.01	5	г.Стерлитамак – пос.Раевский – г.Белебей – глц Вертикаль – г.Белебей – оз.Кандрыкуль – г.Уфа	384	5-50	Белебеевская возвышенность, снежный накат, заступы, перемёты	-4, -1 сильная метель, позёмка

4.5 Техническое описание прохождения группой маршрута

02.01.2015 г.

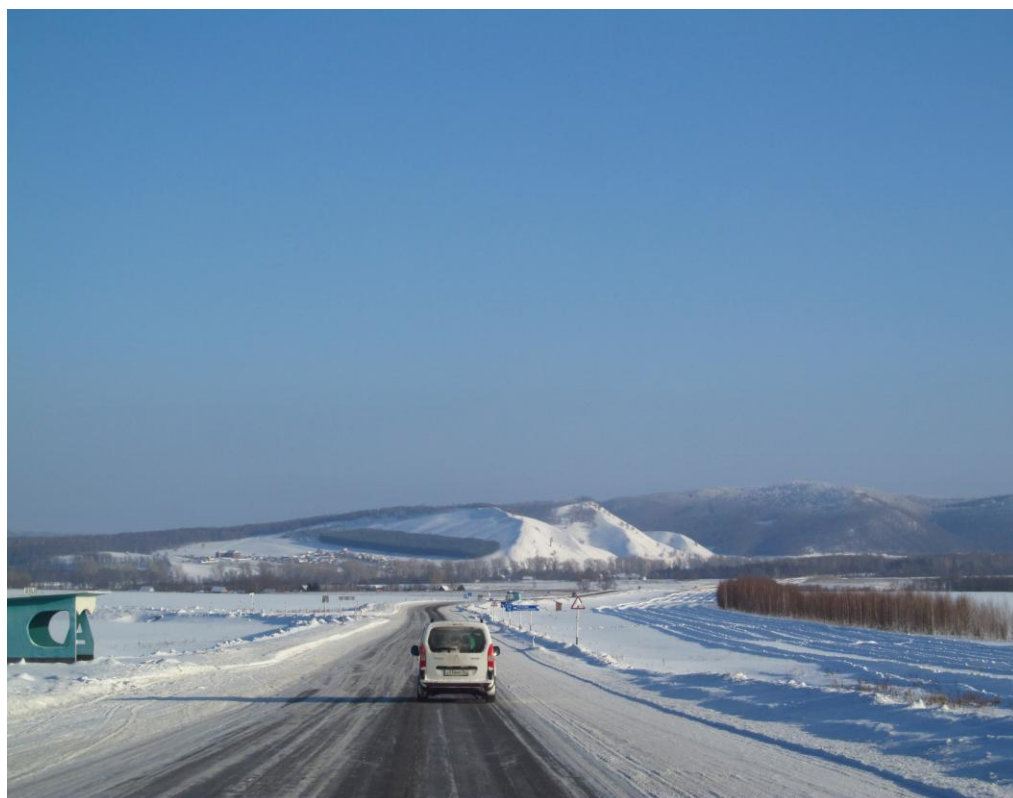
Экипаж №1 на переднеприводном Ситроене Берлинго (Камский М.Я., Камский А.М.) выехал от своего дома в 10-10. Температура на старте составляла – 13



градуса. За 18 минут дошли до границы Уфы, где провели короткую видео и фото сессию и по хорошему и чистому асфальту также быстро дошли до посёлка Булгаково. Здесь состоялась, как и было обговорено заранее, встреча с экипажем №2 на полноприводном Рено Колеос (Перескоков Ю.А., Бикмеева С.Г.), которые в местном магазине доукупили продукты. Далее и на всём

протяжении маршрута шли постоянно в паре стараясь держаться в пределах видимости. Сразу за Булгаково по путепроводу ушли с Оренбургской трассы на Белорецкую и по хорошему асфальту за 45 минут дошли до села Архангельское – райцентр одноимённого района. Это село является родиной мамы руководителя похода и родиной командира экипажа №2 Перескокова Ю.А., по этому в первую очередь мы поехали на местное кладбище, где отдали дань памяти усопшим ближайшим родственникам. После этого поехали в сельский дом Перескокова где пообедали и в 12-57 тронулись в дальнейший путь.

Остановившись для фотосессии перед началом Уральских гор, обнаружили мелкую неполадку – частично отвалилась пластиковая защита правой задней стойки на Ситроене. Мелочь, а неприятно. Хорошо зная этот маршрут стали искать эстакады на местах стоянок, но



они все были занесены снегом. Было принято решение провести ремонт в посёлке Инзер. Дорога, постепенно поднимаясь, вела нас в горы по отрогам хребта Зильмердак.



Погода хорошая, поэтому уже в 13-51 мы были на первом серпантине «Тёщин язык».



В прошлом году его расширили, но именно в прошлом году мы здесь наблюдали последствие аварии, когда не справившись с управлением большой экскурсионный автобус врезался в ограждение. Здесь же, три дня назад проезжая по работе в

Белорецк, участник похода Камский А.М. наблюдал как буксовали большегрузы на этих подъёмах. Через 9 минут после этого места непосредственно сам перевал,



с которого в хорошую погоду видна самая высокая вершина Южного Урала – гора Ямантау. Смотровая площадка слева по ходу, чуть ниже перевала. Отсюда начинается длинный спуск до деревни Усмангали,



сразу за которой, пройдя выемку, оказываешься в посёлке Инзер.

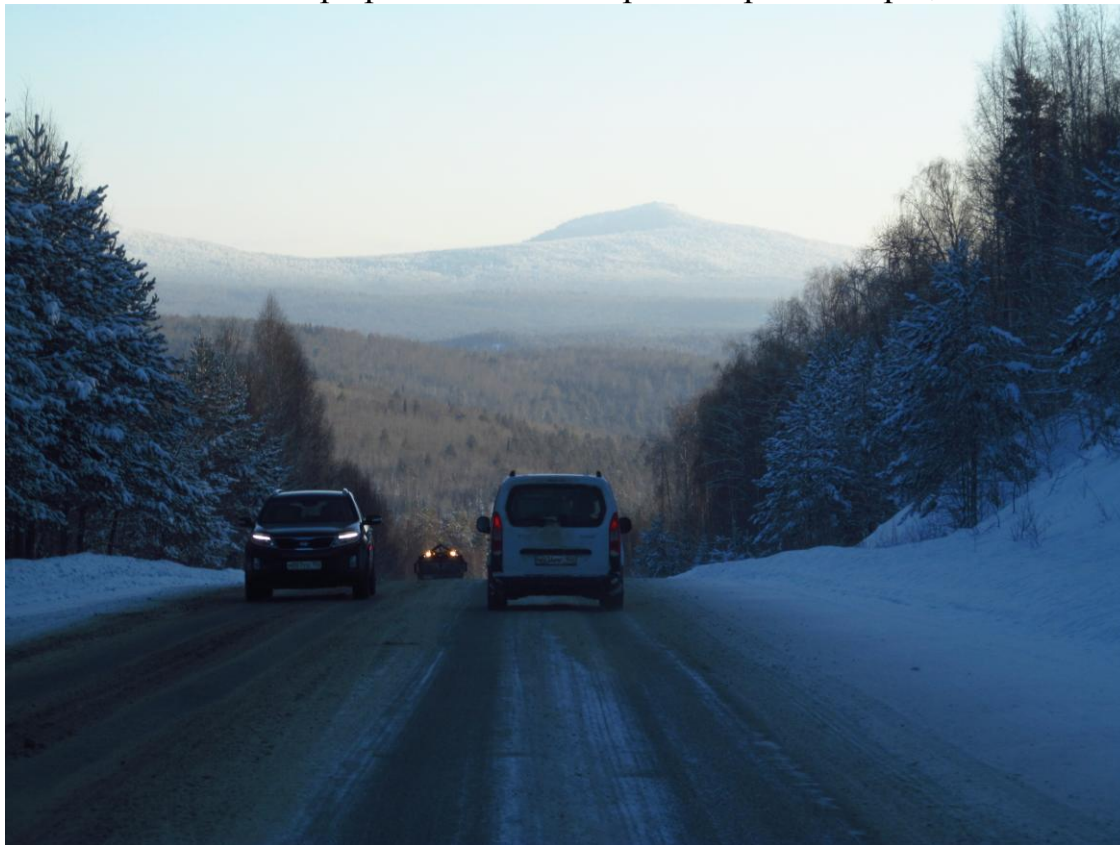


В виду праздников местная СТО не работала и мы сами поддомкратив автомобиль и поставив дополнительный упор устранили неполадку.



На фото видны доски в багажнике – элемент так называемой антипробуксовочной системы, которые в случае необходимости подкладываются под колёса автомобиля.

После посёлка Инзер трасса идёт по отрогам хребта Нары,



изобилуя крутыми подъёмами и спусками с резкими поворотами. На одном из перегибов стоят ДПСники и рядом эвакуатор с погруженной разбитой иномаркой теперь уже неопределённой модели и марки. Это ещё раз напомнило о соблюдении ПДД и скоростного режима. За деревней Бердагулово, слева по ходу, облагороженный родник, но он оказался замёрзшим. Вскоре горы расступились и впереди показался хребет Крака.



Но не доезжая его, в районе села Серменево, мы уходим влево на Белорецк. Слева открывается хороший вид на гору Малиновая, под которой каждый год осенью проходит бардовский фестиваль «Малиновый аккорд». В 15-39 въехали в город Белорецк. На въезде в город провели фотосессию у памятника металлургу,



после чего через центр, мимо знаменитой водонапорной башни, проехали на окраину, на ГЛЦ (горнолыжный центр) «Мраткино» (см. видео). В городе есть прекрасный краеведческий музей и хорошая картинная галерея. В Мраткино встретились со старым знакомым туристом-водником Глазычевым Евгением работающим здесь инструктором. Он то и сказал, что только что на соседней трассе сопровождал нашего президента Рустема Хамитова и министра спорта Андрея Иванюту. Катались уже в сумерках. На термометре было -24 . В трёх местах у руководителя, в разных концах города, проживают родственники, которых мы навестили и поздравили с Новым Годом, а у последних, почти на выезде из города, остановились на ночёвку. За день было пройдено 274 км. зачётных за ЧХВ (чисто ходовое время) 3 часа 53 минуты и 23км. намотали по городу.

03.01.2015 г.

Утром в 9-10 вышли на маршрут. Температура -16, слегка метёт. Сразу за Белоречком трасса ныряет под ж/д путями и идёт по отрогам хребта Уралтау.



Горы есть горы. Опять крутые подъёмы, спуски, всё это с поворотами. Вдобавок ко всему – метёт.





Но тем не менее в 9-45 мы в ГЛЦ «Абзаково». Учитывая длительность нашего дальнейшего маршрута взяли билеты только на один подъём. Спустившись с горы посетили местный зоопарк, перекусили предварительно разогретыми на обогреве лобового стекла пирожками и фруктами, и в 11-38 вышли на дальнейший маршрут.



Как это видно на фото мы во время всего похода пользовались рациями. Сразу за



Абзаково крутой подъём. Экипаж №1 во время всего похода ежедневно производил смену водителя, отдыхающий член экипажа в этот день вёл бортовой журнал. В этот день за рулём Ситроена был руководитель похода.

Экипаж №2 избрал другую тактику: они шли за рулём по полдня. Только в последующем, на участке Кага –Стерлитамак целый день за рулём был основной водитель. В 12-15 прибыли на ГЛЦ «Банное». Народу очень много, везде большие очереди. Было принято решение не кататься, так как не известно, что ещё впереди. Провели фотосессию, сходили в благоустроенный туалет и отправились в дальнейший путь. И на озере Банном и в полях перед Магнитогорском любовались кайтерами, чьи разноцветные парашюты разукрашивали однотонный пейзаж. Следуя по навигатору и указателям, минуя Магнитогорск, вышли на трассу в направлении села Кизильское.



Трасса хорошая, интенсивность движения небольшая. В 14-19 прибыли в село Кизильское,



через которое протекает река Урал являющаяся границей между Европой и Азией.



Температура повысилась до - 9. Провели фотосессию и в путь на Обручѐвку, поворотную точку на Аркаим. После Обручѐвки дорога местами разбитая, попался двухкилометровый участок грунтовки, на всѐм протяжении снежный накат с участками льда. Машин совсем мало, заправок вообще нет. Зауральские степи и метѐт позѐмка. В 15-13 подъехали к перекрѐстку на Аркаим.



Восемь километров по заснеженному асфальту



и вот мы на въезде в заповедник-музей под открытым небом.



Территория большая, объектов много, но ничего не работает, даже охраны не видно. На удивление на сопке «Шаманка» какая-то группа из шести человек, сидя в позе лотоса, медитирует. Мы тоже туда поднялись, но очень сильный ветер помешал нам поймать космическую энергию. Проведя фотосессию мы поспешно ретировались. В одном из предыдущих автопоходов наш руководитель был здесь летом когда работают все музеи, организовываются экскурсии. Мы рекомендуем побывать здесь летом и обязательно запланировать днёвку для осмотра этого уникального

заповедника. И снова в путь. Тот же асфальт с ледяным накатом, позёмка, заструги. Следующая поворотная точка – посёлок Бреды, куда мы прибыли в 16-43.

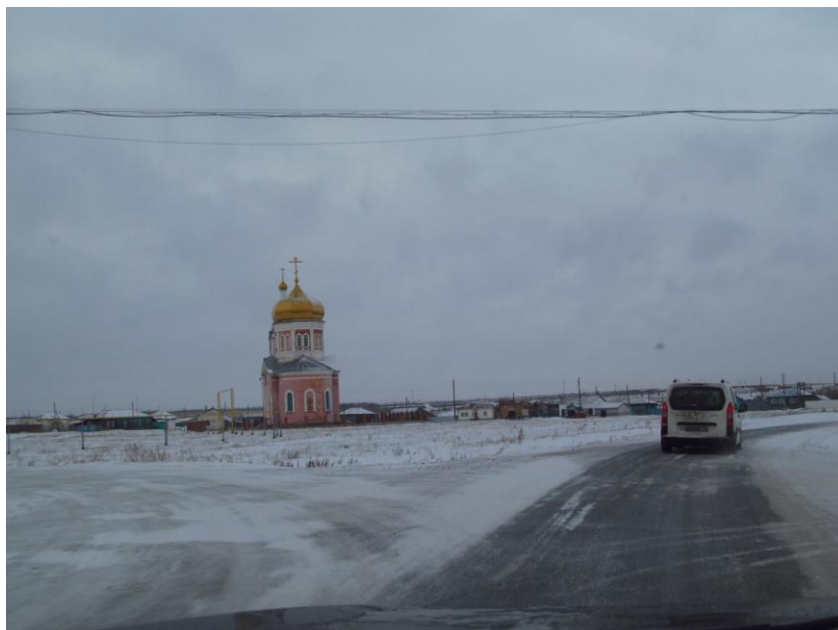


Перед ним стали попадаться перелески, где снега на дороге стало больше. За Бредами мы повернули на север и вдоль границы с Казахстаном, опять по степям, пошли на Карталы – крупный железнодорожный транспортный узел, в который мы въехали уже в сумерках в 17-40.



На наше счастье здесь тоже живут родственники руководителя. Поужинав у одних, поехали на ночёвку к другим. За день было пройдено 410 км. зачётных, ЧХВ составило 4 часа 50 минут. Восемь километров возвращения из Аркаима и восемь километров по Карталам в зачёт не идут.

04.01.2015 г.



Вышли на маршрут в 9-53. Температура -2, мокрая метель. Родственники объяснили как выехать из Карталов, так как навигатор упорно отправлял нас на Варну, а нам надо в Париж. А вокруг азиатские степи, кусты, небольшие сосёнки. Курс на Север через Великопетровку, с её красивой церковью на Татищеве.

Снега здесь совсем не много, всё выдувается степным ветром. Дорога – неровный асфальт, скорость заметно упала. Машин совсем нет. В посёлке Татищеве сворачиваем на Запад. Ни магазинов, ни АЗС, несколько разрушенных домов и всё. Вот она Российская глубинка. Снова небольшой участок грунтовки с естественным препятствием – коровами,



находящимися здесь на свободном выпасе. Разошлись благополучно.

В 10-49 въехали в Париж – небольшой посёлок посреди зауральских степей. Проехали в центр, здесь расположена уменьшенная копия знаменитой Эфелевой башни.





Немного плутанули по Парижу, но местный парижанин вежливо направил нас на нужный путь – «Месье, вам туда».

Так как со стороны Карталов указателя «Париж» не было провели фотосессию на выезде.



И снова вперёд по степи через снежные заносы, через метель и ветер. После посёлка Фершампенуаз трасса более оживлённая. В районе посёлка Нагайбакский в 11-48 выходим на трассу Челябинск – Магнитогорск.



Это уже автомагистраль с двумя трёхполосками в обоих направлениях. Но из-за снега чистая только одна полоса и манёвры с обгоном попутного транспорта представляют собой определённую опасность. В 12-15 въезжаем в Магнитогорск.



В городе идём по навигатору. Это значит, что экипаж №2 идёт впереди. Поддерживая связь по рации, ищем магазины с электроникой в поисках запасных дисков для видеокамеры, но безуспешно – такие модели уже устарели. Так идя по навигатору, вышли из Магнитогорска и в 13-20 въехали в родной Башкортостан: «Исямисес, то есть здравствуйте» - как у нас здесь говорят. В районе указателя «Красная Башкирия» навигатор увёл нас с трассы на просёлок и 7 км мы шли по занесённой колее.



В 13-49 прибыли в село Аскарково – райцентр Абзелиловского района. У стелы на въезде провели фотосессию, здесь же в симпатичном и не дорогом кафе пообедали.



Сделали отметку в маршрутной книжке. Отметились в местном уличном туалете, холодном, но чистым и с туалетной бумагой, что приятно удивило. Как отметили члены экипажа №2, недавно вернувшиеся из похода по Прибалтике и Скандинавии – выходим на европейский уровень. В центре села зашли в магазин, где обналичились и купили продукты на вечер. На выезде из села есть ещё одно кафе. Здесь уже снова начались Уральские горы.



Наш путь проходит по отрогам хребтов Крыктытау и Уралтау. Очень красивая природа, леса, дорога проходит между невысокими горами. Крутые повороты, подъёмы и спуски, участки с обрывами с одной стороны и скалами с другой – всё это характерно для Южного Урала. Проехали красивый и ухоженный посёлок Рыскужино. По дороге много парковочных мест с беседками. На этом участке экипаж №1 подобрал голосовавшую пожилую женщину. Во всех своих



предыдущих походах мы это делаем. И дело не в финансовой поддержке, а в общении, из которого узнаёшь об истории, экономике, транспортной инфраструктуре данного региона. По карте в районе деревни Узянбаш есть дорога напрямую на Узян. Остановившись на этом перекрёстке убедились, что дорога заснеженная и по словам местных жителей дальше по ней ходят только лесовозы.

Так что идём дальше на Серменево.



Подъезжаем к хребту Крака, но уже с другой стороны.



В 16-05 подошли к перекрёстку на Кагу, где расположена турбаза «Тенгри».



Справа село Серменево – родина нашего известного офтальмолога Эрнеста Мулдашева, кстати тоже туриста и путешественника. Здесь мы распрощались с нашей попутчицей и отправились на Юг в посёлок Кага.

Хорошая дорога со снежным накатом ныряя то вниз то взлетая круто вверх за 40 минут привела нас в Кагу.



Перед Кагой, на правом берегу реки Белой, которую мы неоднократно пересекали на этом участке пути, расположена турбаза «Агидель», откуда ещё в советское время проводился всесоюзный плановый маршрут №59 по реке Белой. Турбаза справа по ходу, перед мостом, внизу. При выезде на трассу буксует «Ауди». Мы помогли её вытолкать. У этих же ребят узнали что на базе мест нет. Они же нас сопроводили по объездной дороге до поворота на базу «Тенгри», сказав, что по такой погоде снизу из посёлка мы на турбазу не поднимемся. С трассы до базы метров 800 по снежной колее и вот уже в сумерках в 16-53 мы на месте.



За день было пройдено 369 км., ЧХВ ставило 5-30. Плутаний и обратного движения по одному и тому же пути не было. Запарковались во дворе.

Экипаж №1 снял номер по 700 рублей с человека в 4-х местном номере, а экипаж №2, согласно плана похода, расположился на ночёвку в своей машине. У «Рено» удобно откидывается задний борт превращаясь в столик на котором мы и отужинали предварительно сготовив на газовой горелке макароны с тушёнкой.



По телефону сообщили в Москву Самарину Н. о прохождении данной части маршрута. После ужина в помещении турбазы провели совещание с снегоходчиком Вячеславом Зубковым и конницей Аллой Маликовой по поводу дальнейшего развития туризма на средствах передвижения. Они здесь работают инструкторами. Само здание постройки 18-го века с огромными потолками и печным отоплением, отреставрированное, заслуживает отдельного внимания. Да и в посёлке есть на что посмотреть, поэтому рекомендуем планировать здесь в дальнейших походах полуднёвку.

05.01.2015г.



Вышли в 10-00. Идёт буря, температура -4. При выезде на трассу для проведения фотосессии «Ситроен» свернул с колеи и сразу же сел на брюхо. Пришлось откапывать и вытаскивать машину. Фотосессия удалась (см. видео).

Зафиксировались на перекрёстке на Верхний Авзян. Влево уходит трасса на Старосубхангулово, нам прямо.



Отсюда начинается определяющий участок нашего похода через хребты Юрматау, Большой Юрматау, Баштин, Большой Калу, Алатау.



Сразу за перекрёстком подъём в гору по хорошему снежному накату. В 10-27 мы уже в Верхнем Авзяне при въезде в который АЗС где мы и заливаем полные баки.





Снег то идёт, то перестаёт. Тёмные тучи над хребтами на пути нашего следования вносят определённое беспокойство в наше настроение. Посёлок большой, есть на что посмотреть, есть чего пофотографировать. Руководитель на этом маршруте раньше был и по этому Экипаж №1 встал у монумента для фотосессии, а навигатор увёл экипаж №2 вправо от маршрута. Хорошо что у нас были рации, по этому задержка по времени была минимальной. На выходе из села очень крутой подъём.



В сухую морозную погоду в предыдущих походах этот подъём брался, а вот в этот раз не удалось. Почти на самом выходе «Ситроен» зашлифовал. Попытка буксировки экипажем №2 так же не увенчалась успехом. На свежем мокром снегу обе машины не могли даже тронуться с места. Пришлось разворачиваться и спускаться вниз. Местные жители сказали, что по свежему снегу здесь всегда так и некоторые автолюбители забираются в этот подъём задним ходом. Мы же сцепившись снова в буксирной связке, на второй передаче, со второй попытки, всё же одолели этот подъём *(см. видео)*.



И это было только начало. Далее нам попался встречный большой бульдозер на базе Т-150 с цепями на задних колёсах. Это немного обрадовало.



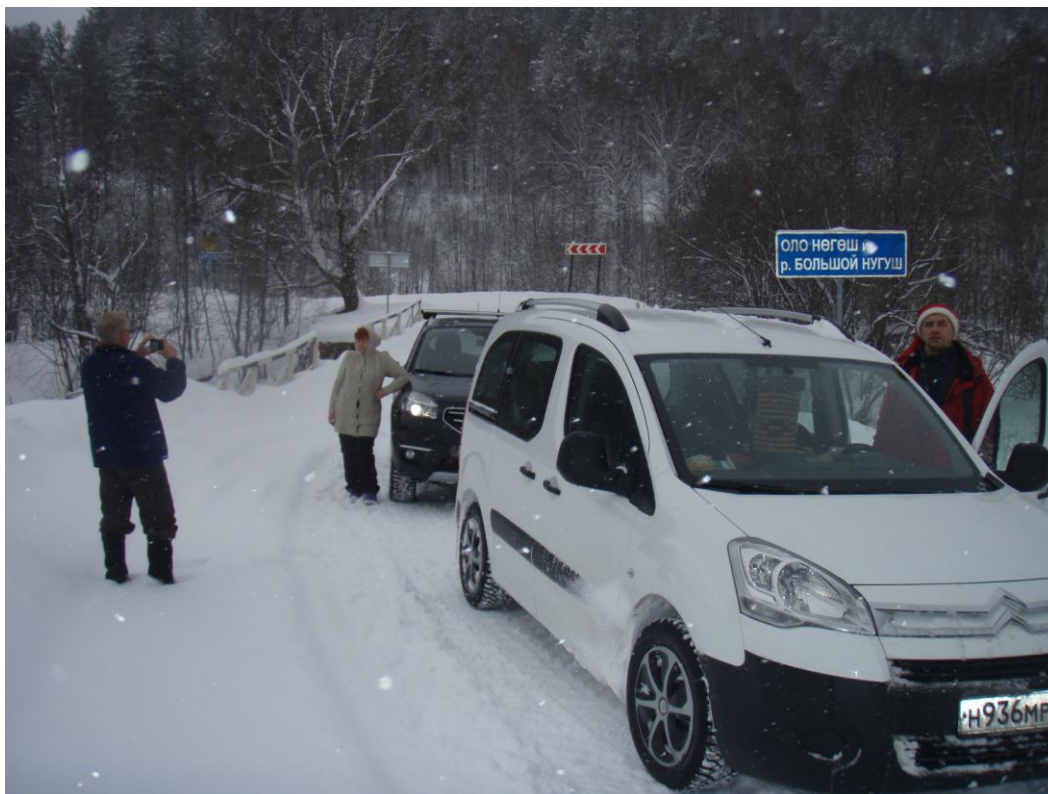
И снова вперёд на спуски и подъёмы, крутые повороты и серпантины.



Встречный бульдозер прочистил дорогу только до границы Белорецкого района куда мы прибыли в 11-43, а дальше пошла колея. На отдельных участках пути разъехаться с встречным автомобилем было бы невозможно.



За деревней Бретьак мост через реку Большой Нугуш где мы провели фотосессию.



Именно с этого места в далёком 1971 году начался путь в туризм руководителя похода. И снова по колее и серпантинам вперёд к намеченной цели.



На очередном подъёме «Ситроен» опять в глубоком снегу зашлифовал. Снова вперёд выходит «Рено» и снова буксировка. В дальнейшем эту процедуру пришлось повторять ещё 4 раза. Даже на чищенном ещё одним встречном бульдозером участке, на этот раз на базе «Кировца». У идущего впереди на подъём полноприводного «Рено» при скорости более 40 км\час срабатывает блокировка, и идущий сзади «Ситроен» вынужден сбрасывать скорость, переключаться на

пониженную передачу и в результате шлифовать в мягком, мокром снегу (*см. видео*). На горе перед Кулгунино безлесый участок, метровые отвалы после прохождения бульдозера.



Началась сильная метель, через час здесь снова всё занесёт, нам повезло. А впереди грозно встаёт последний на нашем пути хребет Алатау.



На этом участке нам попала только одна встречная машина. В 13-37 мы прибыли в большую деревню Кулгунино. За Кулгунино мы меняем тактику. Снова впереди на предельной скорости на штурм хребта идёт «Ситроен». В 13-48 подошли к Серебряному источнику – оборудованный родник, есть место для отдыха. Провели фотосессию. И снова разгон до максимально допустимой скорости. Дорога

чищенная, но давно. В одном месте на подъёме, при разъезде с встречной машиной, «Ситроен» ушёл вправо, зацепил снежный отвал и зашлифовал, но с помощью толкача в виде запасного водителя выбрался на дорогу и продолжил путь. Ну вот наконец и перевал. Появляются встречные машины. На спуске с перевала попались брошенные бульдозер и КрАЗ. Всмотревшись в фото видно, что внизу ждёт,



пока мы проедем встречная машина. Экипаж №1, вырвавшийся вперёд на подъёме, предупреждает встречную машину о идущем сзади «Рено». На этом участке двум машинам не разойтись. В дальнейшем мы также пережидали, пока на очередном



нашем подъёме спустятся три встречные машины. И снова длинный спуск. Справа гора и скалы, слева горный ручей.

Местами дорога узкая, но нам везло и мы разъезжались с встречными машинами там где это было можно. В одном из таких мест, в предыдущих походах была наледь и нам тогда пришлось изрядно попотеть, чтобы из неё

выбраться. Но сейчас на этом месте снежная каша, хорошо, что идём под горку.



В 14-28 прибыли к водопаду Кук-Караук. Даже сейчас, когда он замерз, сюда приезжают люди что бы полюбоваться окружающей природой, этим грандиозным ущельем. Что бы ощутить всю мощь водопада сюда надо планировать походы весной, в паводок. Далее спускаемся вниз до скалы Калим-Оксан, также являющейся

памятником природы. Прямо у основания её протекает речка Сиказы, которая только весной доходит до этих мест. Летом же, когда воды значительно меньше, она вся уходит в трещины известняков чуть выше по течению и выходит снова на поверхность возле села Макарово. В этой скале находится пещера Салавата.

Именно в этих местах в 1940 году снимался фильм «Салават Юлаев». Как и



положено провели фотосессию. Отсюда до села Макарово 13 минут хода по ровной грунтовке. Справа и слева живописные скалы. В Макарово есть небольшой монумент в честь героического рейда армии Блюхера в года гражданской войны. Именно по этой дороге из Белорецка и далее на



Красноусольск, Иглино шли с боями красногвардейцы.

Здесь кончаются горы и грунтовка, и начинается асфальт с хорошим снежным накатом.



Наш курс на ГЛЦ «Куш-Тау», который расположен на склонах одноимённой горы, одной из 4-х гор одиночек, которые известны под общим названием «Стерлитамакские шиханы». Здесь опять навигатор завёл экипаж №2 не туда куда нужно. Завёл в карьер, где им попался встречный БелАЗ.



После этого встретиться нам помогла рация. В 16-03 мы прибыли на ГЛЦ. Трасса не освещённая, поэтому прокатиться удалось только два раза. Отсюда навигатор нас чётко привёл к друзьям туристам в городе Стерлитамаке, где нас гостеприимно встретил Видинеев Валерий – известный в городе турист, у которого мы и заночевали. За день было пройдено 163 км. зачётных. ЧХВ составило 5-30. Обратное расстояние от ГЛЦ до трассы составило 9 километров.

06.01.2015г.

Температура утром снова -4 и опять метёт. Машины за ночь с одной стороны замело напрочь. Откопались и в 10-20 тронулись в путь. Провели фотосессию на выезде из города,



пересекли Оренбургскую трассу и пошли прямым курсом на Раевку. По радио передали штормовое предупреждение и попросили без нужды не выезжать.



Но у нас как раз нужда такая есть. Задувает не по детски, снежные заструги и перемёты. Иногда видимости почти нет и приходится включать аварийки. Встаём на фотосессию у Соколиной горы. Отсюда до родины отца руководителя 10 км., но решаем, что родственные связи поддерживать не будем, так как неизвестно что будет по такой погоде впереди. Ещё одна фотосессия на фоне характерного для этой местности холма, расположенного за селом Кипчак-АскарOVO.



Излюбленное место дельтапланеристов – можно стартовать в любую сторону. Было тоже желание скатиться с вершины на лыжах, но ветер сдул весь снег с его склонов. В этот день за рулём «Ситроена» запасной водитель.



В 11-49 въезжаем в посёлок Раевский – райцентр Альшеевского района. На путепроводе видим последствие аварии – видимо несоблюдение скоростного режима, ветром так не развернёт.



Пересекаем посёлок и выходим на Белебеевскую трассу.



Асфальт, но местами сплошной накат и по прежнему сильно метёт.



Поднимаемся на Белебеевскую возвышенность, здесь ветер ещё сильнее и опять приходится местами включать аварийки. В одном месте, на встречной обочине, замечаем одинокого мужчину и лишь проехав его Антон заметил внизу в кювете его автомобиль. На протяжении всего Белебеевского района местные дорожники посыпают дорожное полотно каким то грунтом красного оттенка, отчего снег то же становится красно-коричневым.



Так по красному снежному накату мы дошли до села Надеждино, где посетили дом-музей С.Т.Аксакова.



От музея до стелы перед въездом в город Белебей всего 5 километров.



Здесь так же провели фотосессию. В 13-43 въехали в город.

Предварительно созвонившись, на АЗС КПД,



встретились с местным туристом-водником Шарафутдиновым Ильдаром, который нас сопровождал до местного ГЛЦ «Вертикаль». Без него мы бы долго плутали потеряв драгоценное время. Сильный ветер. На горе буквально несёт назад. Немного покатались, перекусили в любезно предоставленном служебном помещении и в 15-20 двинулись дальше. Но и здесь не обошлось без приключения. Разогнавшись «Ситроен» преодолел снежный занос на выезде из деревни Подлесное, где расположена «Вертикаль». «Рено» стартовало следом. Через километр не обнаружив их в визуальном контакте мы стали ждать. Оказалось что между нами встрялась какая то «шестёрка», застряв в снежном заносе и Юре пришлось её выталкивать. Пройдя через весь город на выезде провели фотосессию на местном мемориале, куда мы прибыли в 15-33.



Отсюда до трассы М-5 всего 45 километров, но именно на этом участке, вернее в конце его, наблюдали последствие трёх ДТП- ушедшие в кювет микроавтобус, легковушка и большегруз (*см. видео*).



Температура за бортом - 1. Трасса М-5 мокрая и, как всегда, сильно загружена в обоих направлениях.



У озера Кандрыкуль провели очередную фотосессию и снова в путь.



Но быстро дойти до Уфы не удалось. Почти сразу за Кандрами и до самой Коб-Покровки ведётся строительство второй полосы с развязками и мостами.



В связи с этим много ограничивающих знаков и доблестных ДПСников следящих за соблюдением водителями требований этих знаков. Скорость резко упала. Но за Коб-Покровкой красота – автомагистраль с тремя полосами в обоих направлениях. 65 километров прошли за 48 минут и уже в сумерках в 18-30 прибыли в Уфу. Финиш. Фотосессия с Башкирским флагом у стелы на въезде в город и по домам.



В этот день было пройдено 382 км. зачётных. ЧХВ составило 5-50. Обратная дорога с ГЛЦ «Вертикаль» - 5 километров.

4.6 Потенциально опасные участки (препятствия, явления) на маршруте

Основные препятствия соответствующие третьей категории сложности это перевалы и серпантины на участках Архангельское - Инзер, Аскарково – Серменево, В.Авзян-Макарово. Заструги и переёмы вызванные бураном и метелями в период прохождения похода на всём протяжении маршрута. Гололёд на отдельных участках пути.

4.7 Перечень наиболее интересных природных и др. объектов на маршруте

Из природных объектов самыми интересными были озеро Кандры-Куль, пещера Салавата, водопад Кук-Караук, Серебряный источник, Стерлитамские Шиханы, Кипчак-Аскарковский холм. Данный маршрут также был интересным и потому, что дважды пересекали границу Европа – Азия через реку Урал. Посетили археологический музей Аркаим. Из архитектурных сооружений наиболее интересными являются Музейный комплекс семьи Аксаковых в селе Надеждино, Великопетровская Церковь, Верхнеавзянская Церковь, водонапорная башня в Белорецке, копия Эфелевой башни в селе Париж.

4.8 Дополнительные сведения о походе (перечень специального и особенности общественного и личного снаряжения, характеристика средств передвижения)

Средством передвижения в данном походе являлись личные автомобили «Ситроен Берлинго» (переднеприводной, мощность двигателя 90 л.с., рабочий объем двигателя 1600 куб.см., масса без нагрузки 1472 кг.), у которого очень объемное багажное отделение, что позволило все личное и горнолыжное снаряжение, взять внутри салона и «Рено Колеос» (полноприводной, мощность двигателя 171 л.с., рабочий объем двигателя 2500 куб.см., масса без нагрузки 1655 кг.), менее объёмный, но у него откидывается задний борт, превращаясь в удобный столик. Оба автомобиля были укомплектованы газовыми горелками, снеговыми и совковыми лопатами и антипробуксовочными системами в виде толстых досок, которые в крайнем случае, учитывая зимние условия похода, можно было использовать в качестве дров. Снеговые лопаты и горелка один раз понадобились, доски, слава богу, нет. Домкраты и мягкие буксировочные тросы входили в стандартные



автомобильные ремнаборы. Кроме этого в комплекте у «Рено» было устройство «восьмёрка» для крепления на фаркоп любых автомобильных тросов. Экипаж №2 был снабжен планшетом с установленным навигационным ПО Navitel 8, а для связи между экипажами использовали рации Midland M24, что очень помогло при движении по городам и перевалам в условиях ограниченной видимости.

4.9 Стоимость проживания, питания, снаряжения, топлива.

Данный маршрут был спланирован и пройден так, что бы финансовые затраты были минимальными. Не имей сто рублей, а имей сто друзей и родственников. Таким образом затраты на проживание у экипажа «Ситроена» составили 700 рублей с человека за ночёвку на турбазе «Тенгри». За весь поход только один раз обедали в придорожном кафе на въезде в село Аскарново – 80 рублей с человека. Расходы на топливо: у экипажа «Ситроена» бензин АИ-92 – 4141,04 рублей; у экипажа «Рено» бензин АИ-95 – 9674,50 рублей, на весь маршрут.

Из прочих расходов: 150 рублей посещение зоопарка в Абзаково и 50 рублей билет в Аксаковский музей с человека. На горнолыжках, в виду различного опыта катания, и ограниченности времени похода, тратили по разному, от 1 подъема до часа катания. Информационно далее предоставлены цены часа катания в праздничные дни: 360 рублей на ГЛЦ Мраткино, 800 рублей на ГЛЦ Абзаково, 900 рублей на ГЛЦ Банное (2 часа катания), 220 рублей на ГЛЦ Куш-Тау, 250 рублей на ГЛЦ Вертикаль.

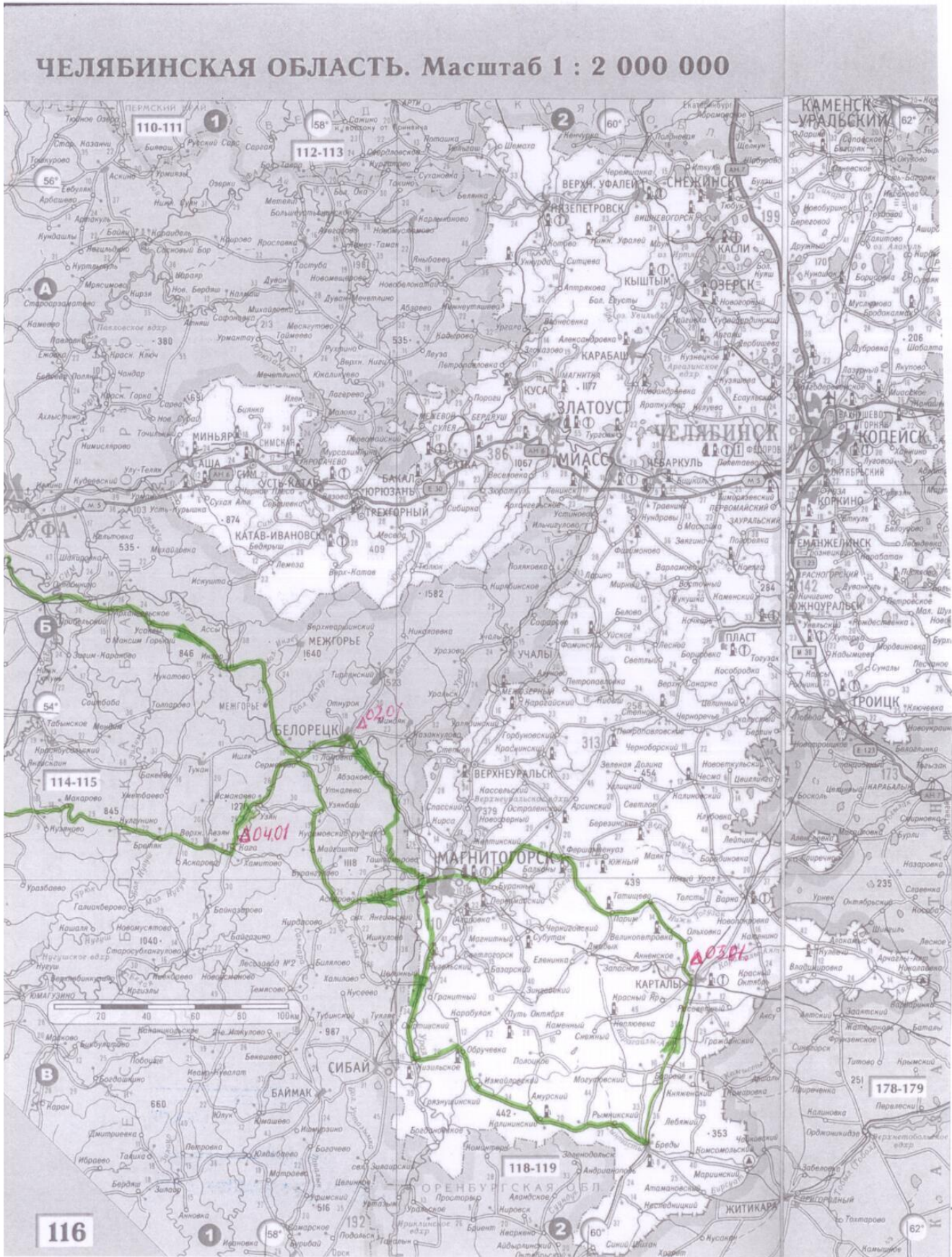
4.10 Итоги, выводы и рекомендации по прохождению маршрута.

Главным итогом было выполнение всех поставленных перед группой задач. Зимой, в неблагоприятных погодных условиях, был пройден маршрут третьей категории сложности. Мы познакомились с неизвестными ранее южными районами Челябинской области пройдя вдоль границ Оренбургской области и Казахстана. В спортивном плане самым сложным участком на данном маршруте был участок Верхний Авзян – Макарово. Горные перевалы с крутыми и затяжными подъёмами и спусками, серпантинами и резкими поворотами при наличии свежего мокрого снега и гололёда являются серьёзными определяющими препятствиями данного маршрута. Шесть раз приходилось заниматься буксировкой, трижды выталкиванием своих машин, дважды помогли выталкивать застрявших автолюбителей. Чётко отработали с помощью раций взаимодействие экипажей при движении в паре в условиях отсутствия визуального контакта. В целях тренировки автономного похода экипажем №2 проведена ночёвка в зимних условиях в автомобиле. С экскурсионными целями посетили музей-заповедник Аркаим. И ещё чем хорош зимний вариант прохождения данного маршрута – это возможность кататься на лучших горнолыжных курортах Южного Урала. В Абзаково рекомендуем посетить зоопарк и аквапарк, но для этого необходимо планировать полудневки. Всего было пройдено по спидометру 1661 километр с учетом блужданий, разведок и родственных поездок, из них 95 км. по дорогам с грунтовым покрытием, по 14 районам Республики Башкортостан и по 5 районам Челябинской области.

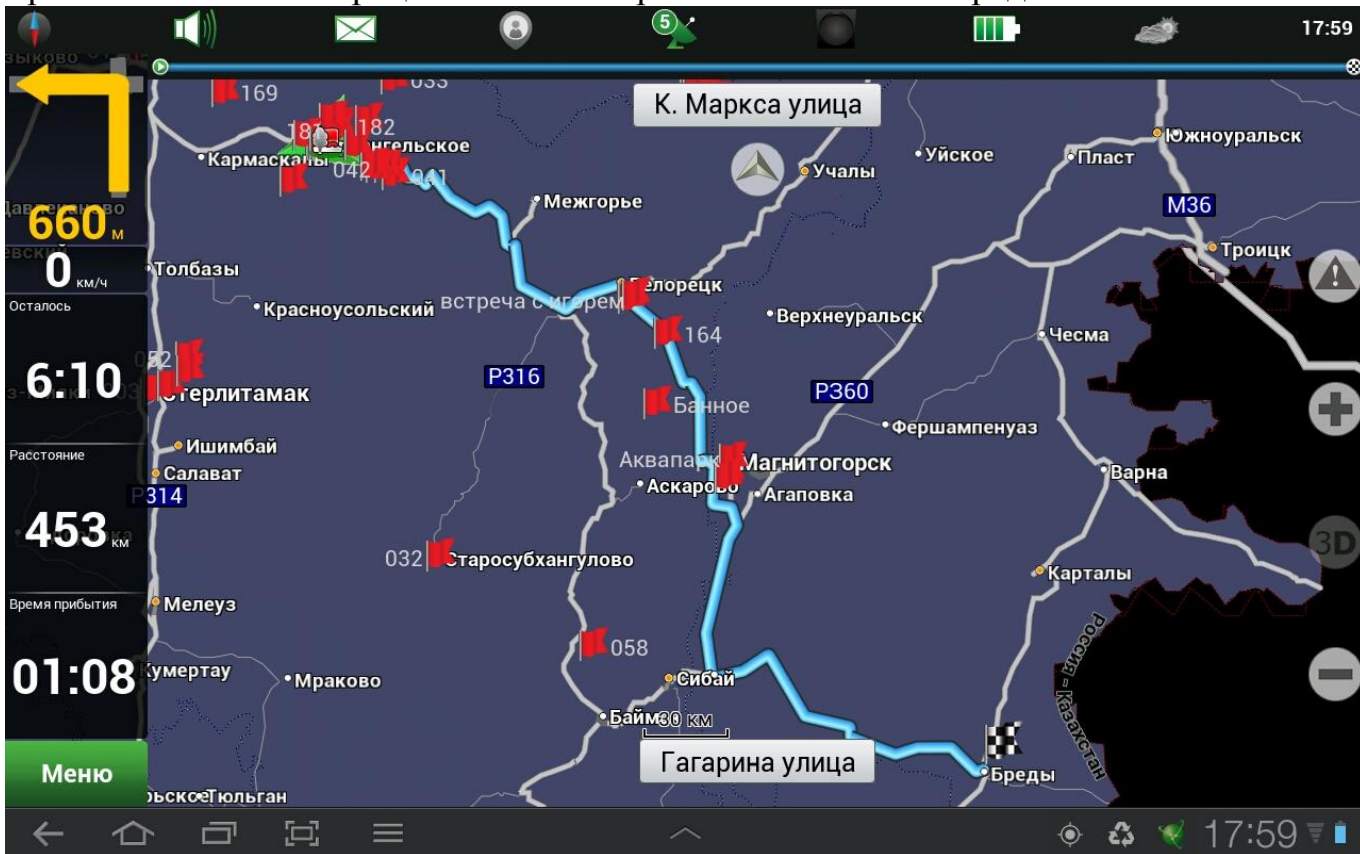
В отношении попутчиков думайте сами, решайте сами. Мы попутчиков брали. От них узнавали про местные достопримечательности, про расписание движения автобусов. Да и в финансовом плане это было небольшое подспорье.

4.11 Копия маршрутной книжки

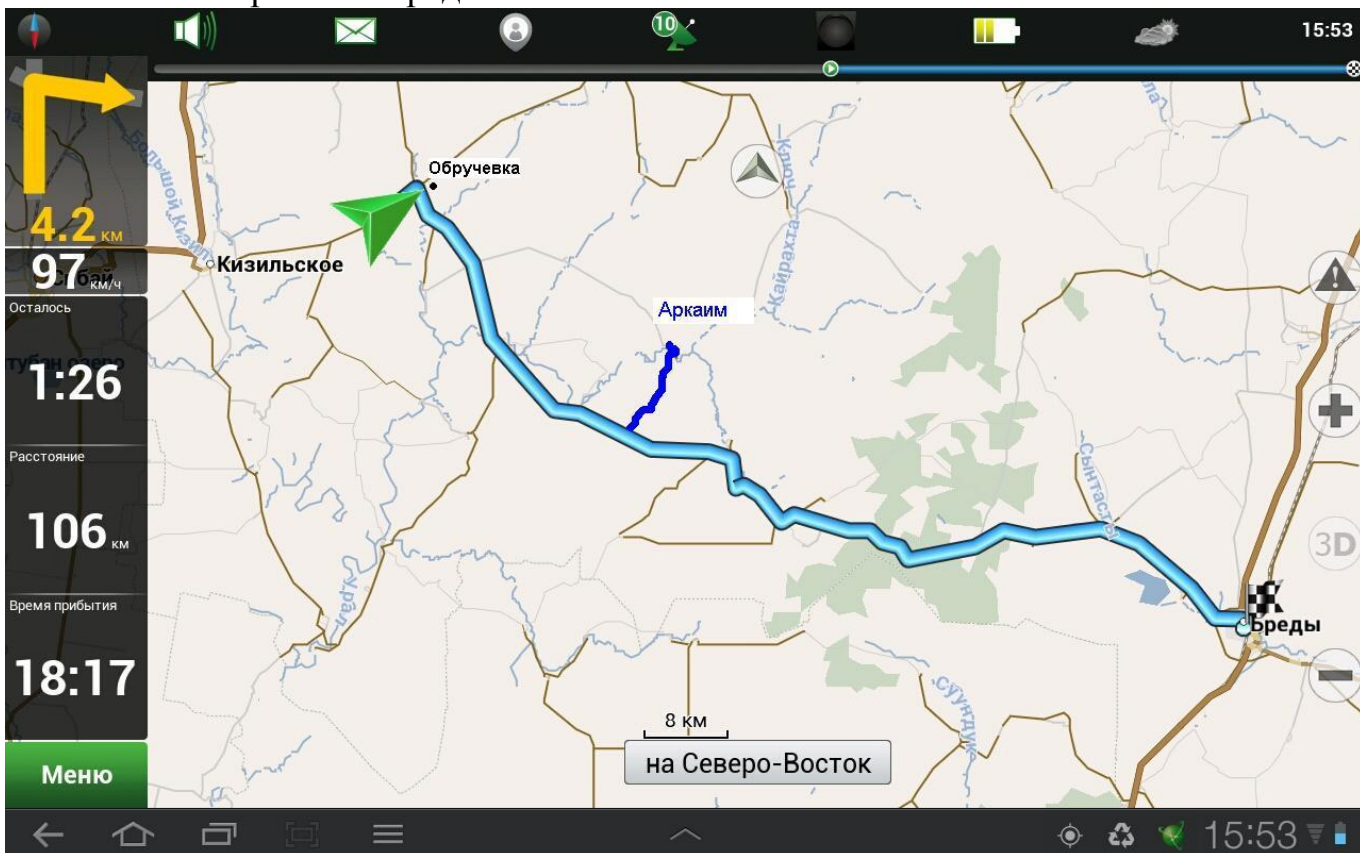
Участок маршрута по Челябинской Области



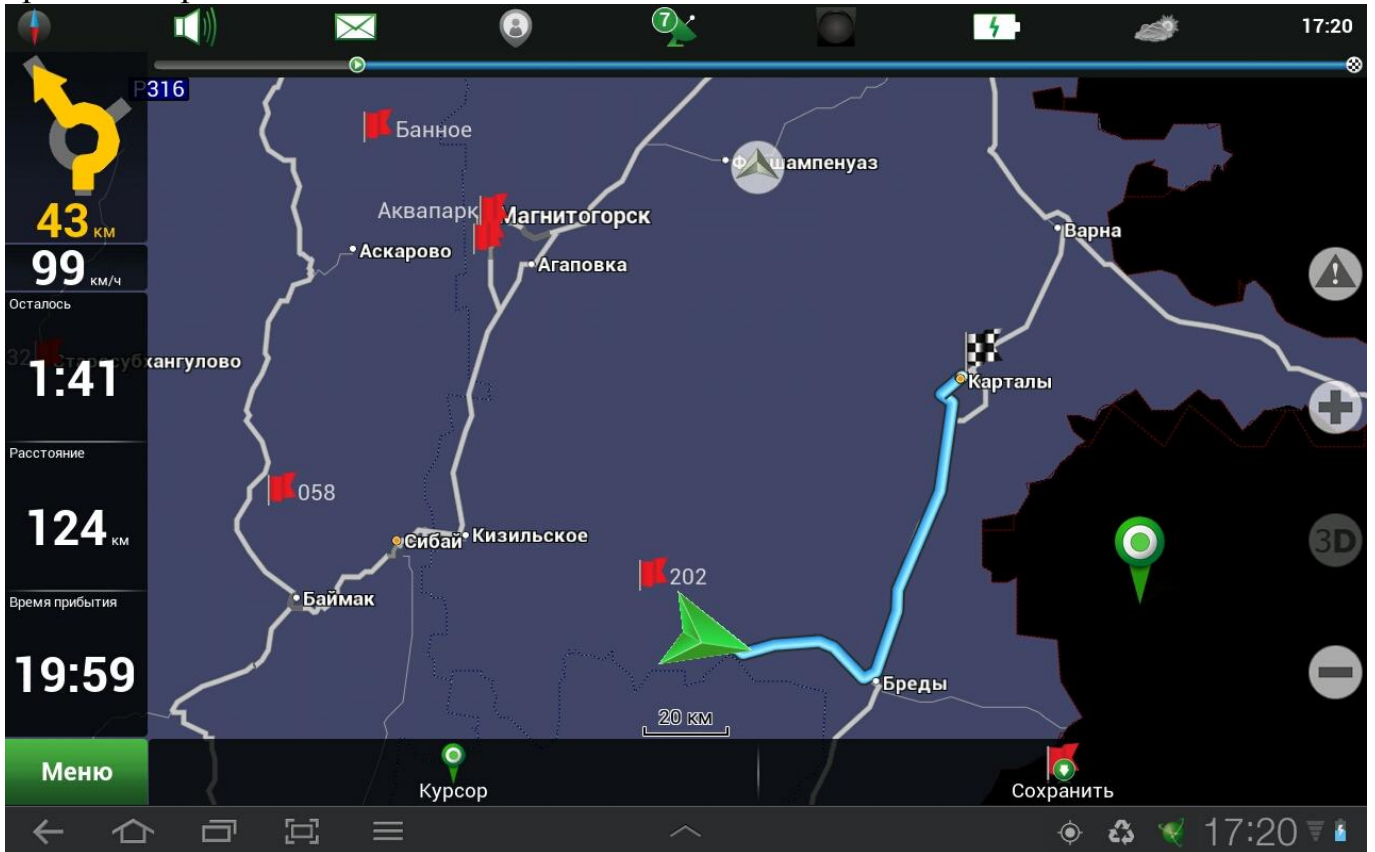
Архангельское – Белорецк – Магнитогорск – Кизильское – Бреды



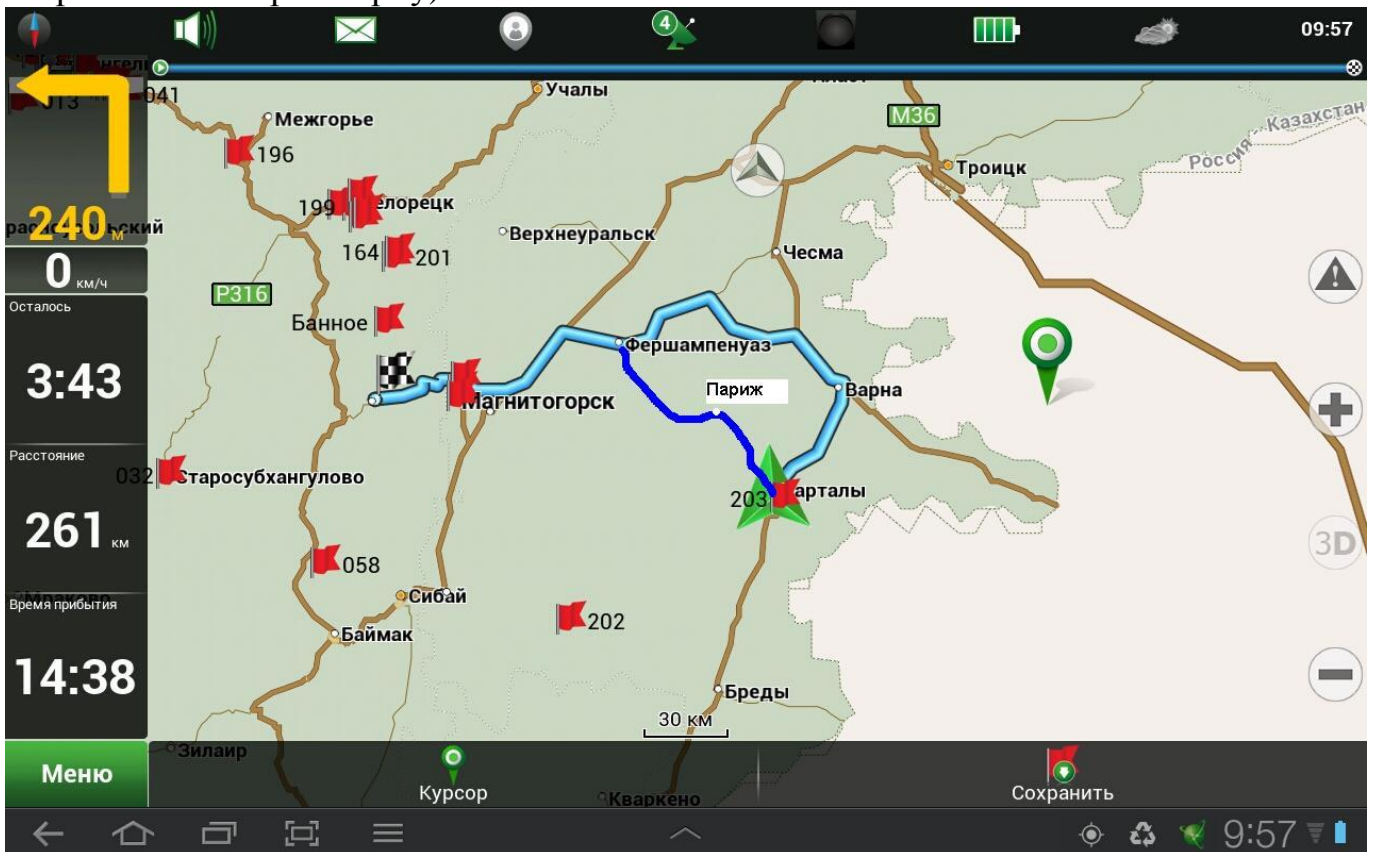
Кизильское – Аркаим – Бреды



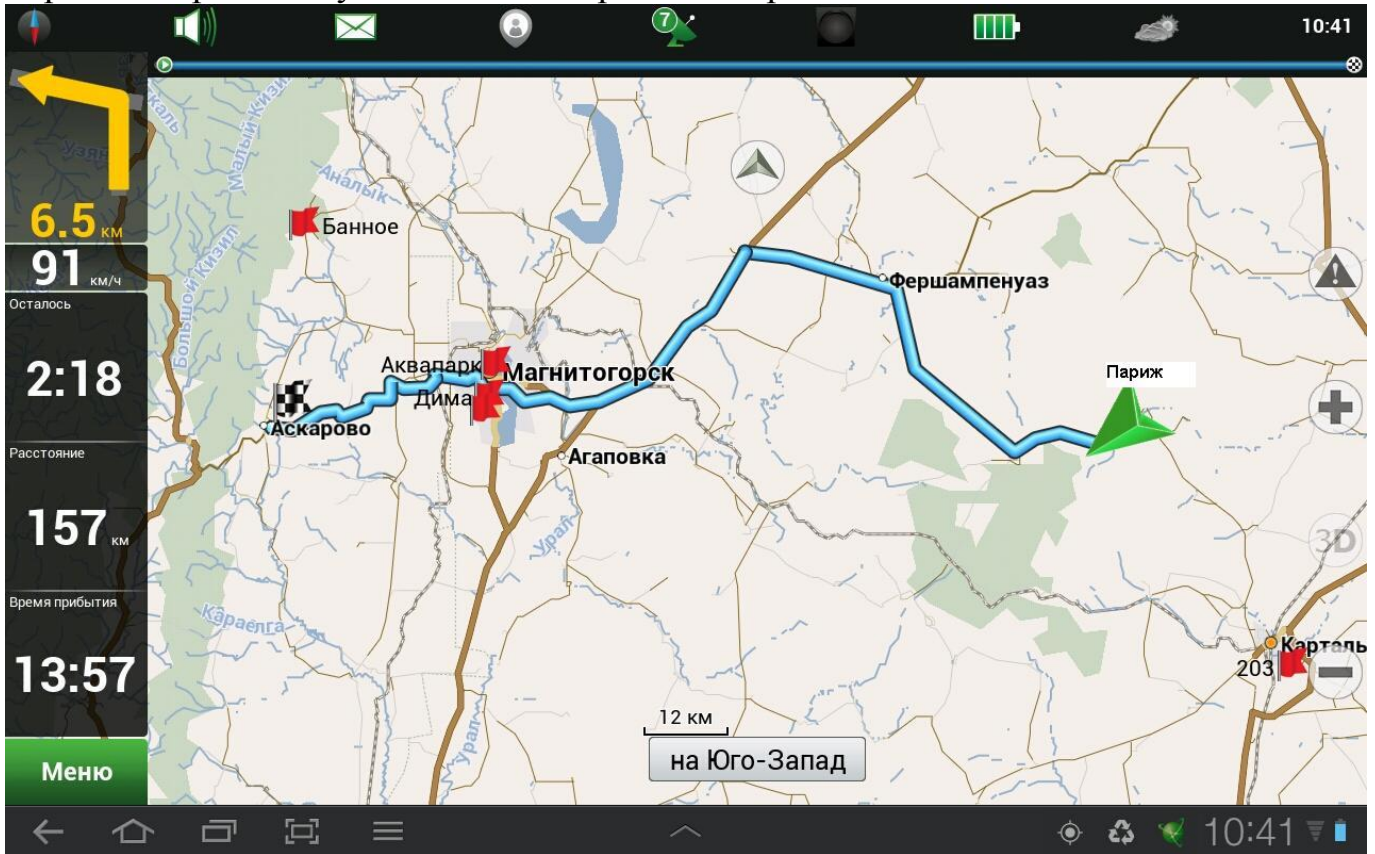
Бреды – Карталы



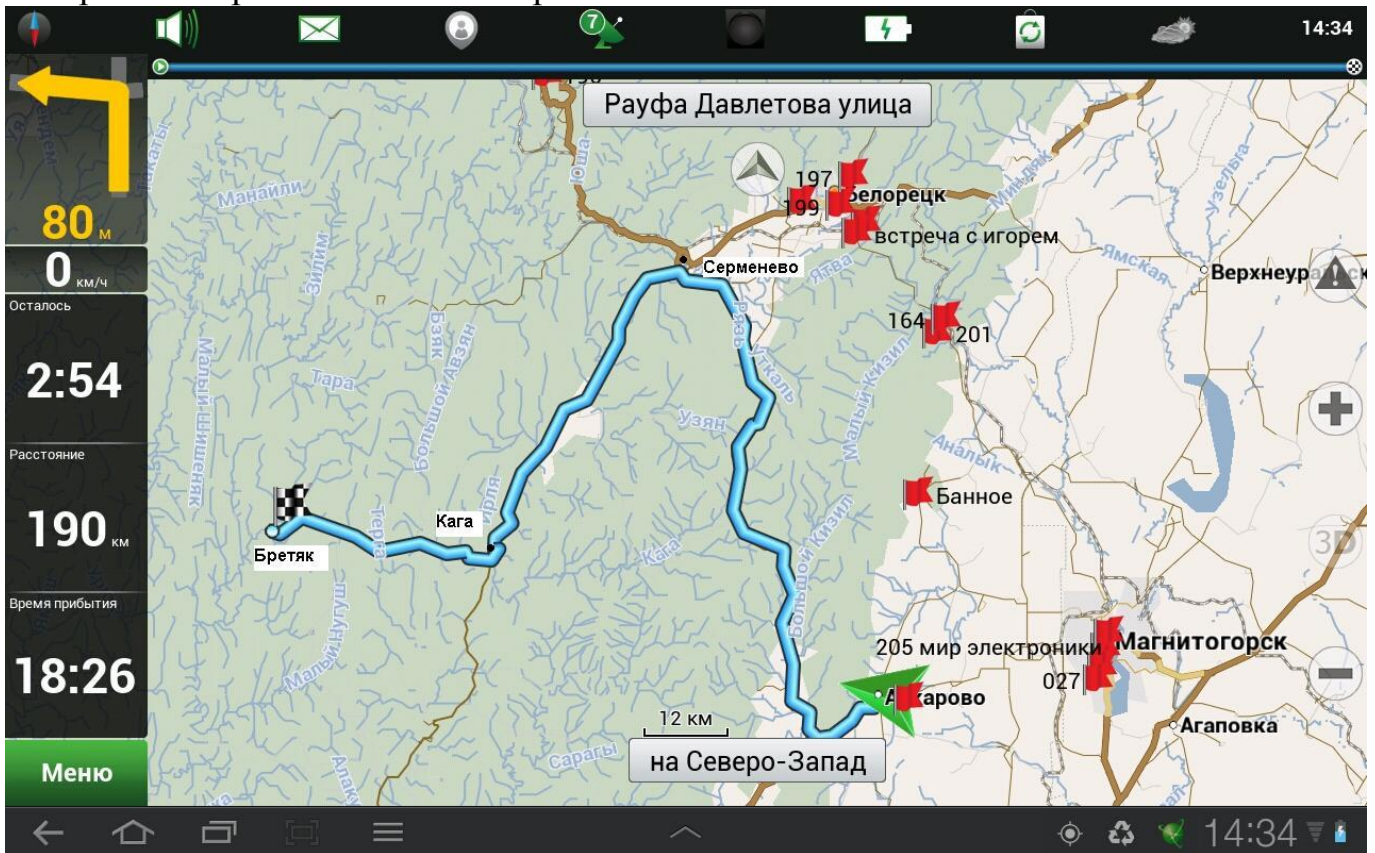
Карталы – Париж – Фершампенуаз – Магнитогорск – Аскароро (навигатор упорно отправлял нас через Варну)



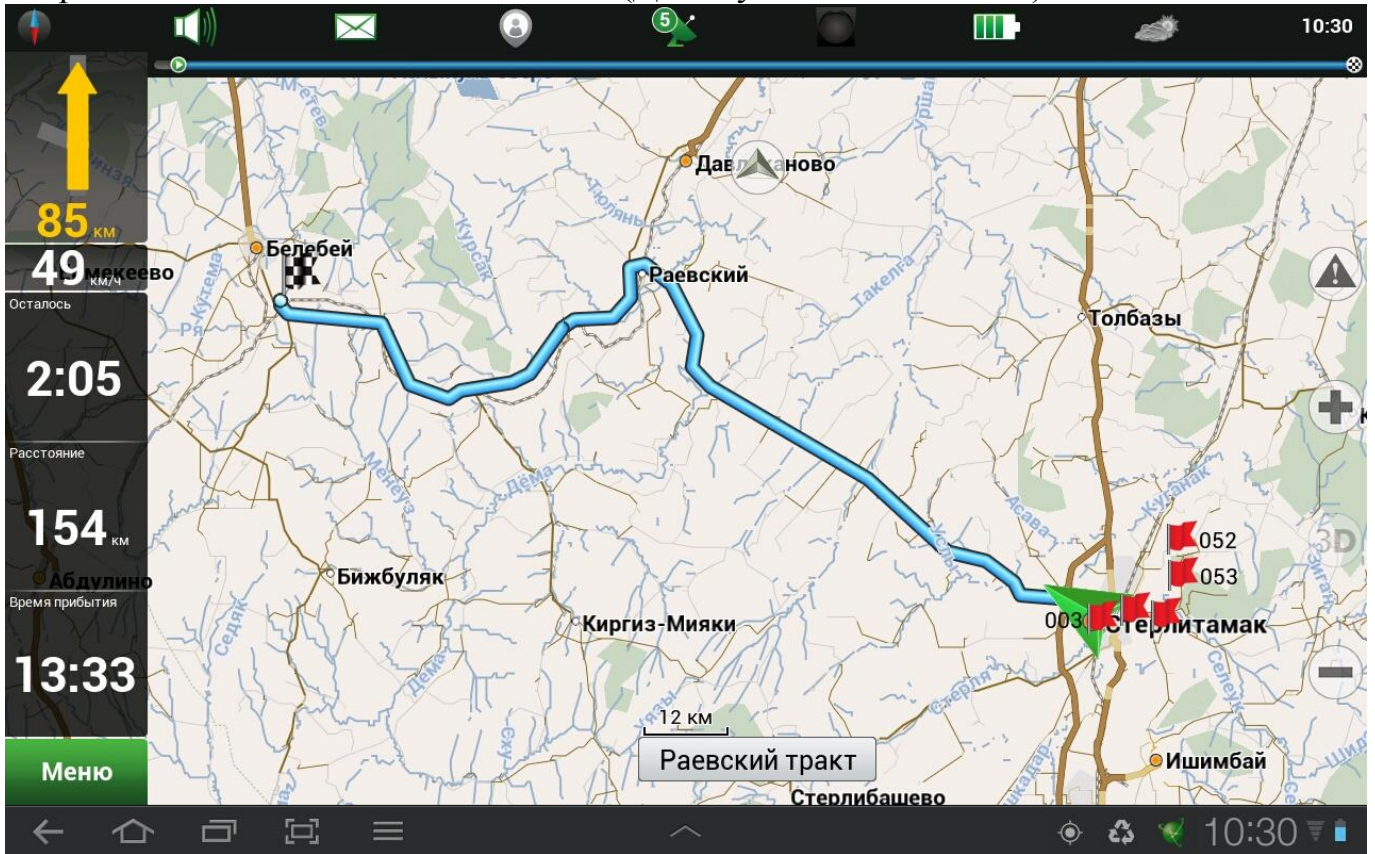
Париж – Фершампенуаз – Магнитогорск – Аскарово



Аскарово – Серменево – Кага – Бретьак



Стерлитамак – Раевский – Надеждино (Дом-музей С.Т.Аксакова)



Надеждино – Белебей – М-5 – Уфа

