

МИНИСТЕРСТВО
МОЛОДЕЖНОЙ ПОЛИТИКИ И СПОРТА
РЕСПУБЛИКИ БАШКОРТОСТАН

ТУРИСТСКО-СПОРТИВНЫЙ СОЮЗ
РЕСПУБЛИКИ БАШКОРТОСТАН

ОТЧЕТ

О туристском спортивном авто-походе III (третьей) категории с элементами V (пятой) сложности по Горному Алтаю и Западным Саянам совершенном туристами турклуба «Авантюра» города Уфы совершенном с 25 июля по 14 августа 2014 года

Маршрутная книжка:

Руководитель: Алакаев Артур Раилевич
Адрес руководителя:
Тел:

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

Председатель ЦМКК _____ / _____ /

Штамп МКК

Уфа - 2014 г.

Содержание

Содержание.....	2
1. Справочные сведения.....	3
1.1 Проводящие организации.....	3
1.2 Район проведения похода.....	3
1.3 Общие справочные сведения о маршруте.....	3
1.4 Подробная нитка маршрута.....	3
1.5 Обзорная карта региона с указанием маршрута.....	4
1.6 Определяющие препятствия маршрута.....	4
1.7 Состав группы:	6
1.8 Адрес хранения отчета.....	7
1.9 Поход рассмотрен ЦМКК.....	7
2. Содержание отчета	8
2.1 Общая смысловая идея	8
2.2 Изменения маршрута, состава группы и их причины	8
2.3 Аварийные выходы с маршрута и его запасные варианты	8
2.4 График движения	9
2.5 Техническое описание прохождения группой маршрута	11
2.6 Потенциально опасные участки (препятствия, явления) на маршруте.....	83
2.7 Перечень наиболее интересных природных и др. объектов на маршруте	83
2.8 Дополнительные сведения о походе (перечень специального и особенности общественного и личного снаряжения, характеристика средств передвижения)	83
2.9 Стоимость проживания, питания, снаряжения, топлива.	83
2.10 Итоги, выводы и рекомендации по прохождению маршрута.	84
2.11 Копия маршрутной книжки.....	84
Схемы:	85

1. Справочные сведения

1.1 Проводящие организации:

Министерство молодежной политики и спорта республики Башкортостан
450008, г.Уфа, ул.Советская, 18. тел.272-86-90;
Турклуб «Авантюра».

1.2 Район проведения похода

Россия, Горный Алтай, Западные Саяны (Алтайский край, Алтайская республика, Республика Тыва, Республика Хакасия)

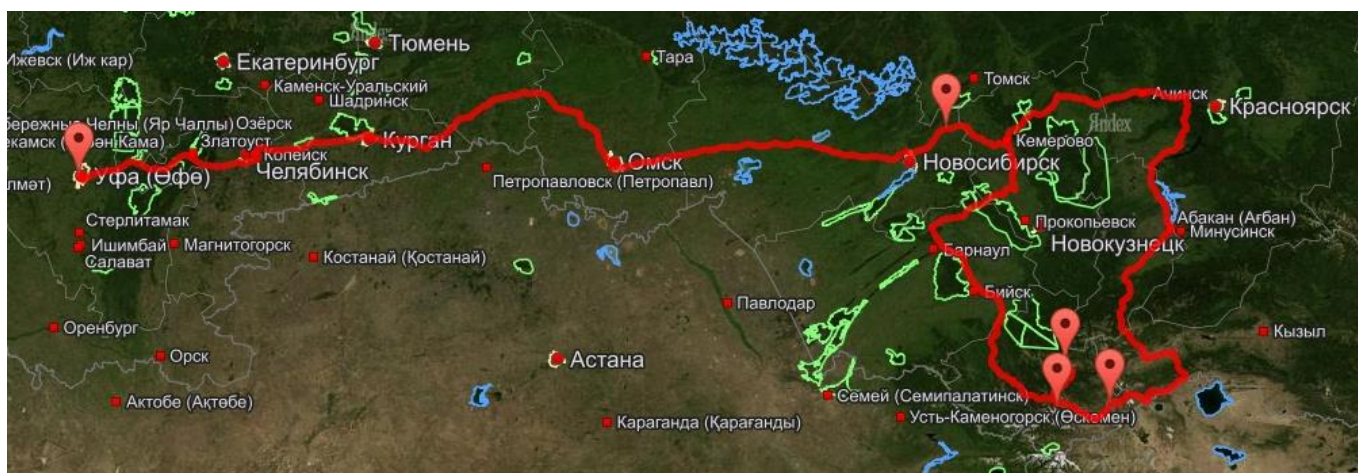
1.3 Общие справочные сведения о маршруте

Вид Туризма	Категория сложности похода	Протяженность активной части/зачётной, км	Продолжительность		Сроки Проведения
			Общая	Ходовых Дней	
Авто	третья	8036	21	21	25/07 - 14/08/2014г.

1.4 Подробная нитка маршрута.

Уфа – Сим – Златоуст – озеро Тургойак - Миасс – Чебаркуль – Миасское – Курган – Макушино – Частоозерье – Бердюжье – Ишим – Омск – Новосибирск – Омск – Барнаул – Бийск – Сростки – Шебалино – Семинский перевал – перевал Чике-Таман – Онгудай – Акташ - Красные ворота – Улаганский перевал - Улаган – Балыктуюль - перевал Кату-Ярык - Долина Чулышмана – устье реки Чульча - водопада Учар - устье реки Чульча - Долина Чулышмана - перевал Кату-Ярык – Балыктуюль – Улаган - Улаганский перевал - Красные ворота – Акташ – Кош-Агач – Кокоря – река Бугузун – перевал Бугузун - Чулышманское нагорье – озера Как-Холь, Кара-Холь, Ак-Холь - озеро Хиндиктиг-Холь – верховые болота - Мугур-Аксы - перевал Коге-Дава - перевал Арзайты - перевал Колчан - перевал Сап - асфальтная дорога А163 - перевал Хондерегай - Ак-Довурак – Акский перевал – Саянский перевал (граница Тывы и Хакасии) – Кубайка – Абаза – Кубайка – Абаза, дальше на моторных лодках по реке Абакан – Турбаза - по реке Абакан – Горячий ключ - вершина горы Этель - Мертвое озеро – вершина горы Этель - Горячий ключ – по реке Абакан на моторных лодках – Турбаза – сплав на катамаранах 30 км - по реке Абакан на моторных лодках 220 км – Абаза – Кубайка – Абаза – Абакан – Кемерово – Новосибирск – Омск – Уфа

1.5 Обзорная карта региона с указанием маршрута.



1.6 Определяющие препятствия маршрута

№	Вид препятствия	Протяженность, км	Характеристика препятствия	Категория
1	Трасса М5 Уфа-Челябинск	800	Большая интенсивность движения.	1
2	Трасса Р-254 Челябинск – Курган – Омск - Новосибирск	3280	Большая интенсивность движения.	1
3	Трасса М52 (Р-256 Чуйский тракт) Новосибирск – Барнаул - Бийск – Акташ - Кош-Агач	900	Два перевала: Семинский и Чике-Таман.	1
4	Улаганский тракт Акташ – Улаган – Балыктуоль	140	Улаганский перевал	2
5	Автодорога Балыктуоль – устье реки Чульча	120	Перевал Кату-Ярык, Долина Чулышмана, Устье реки Чульча.	3
6	Кош-Агач – Кокоря – Мугур-Аксы	200	Грунтовая, полевая дорога с большими камнями, верховыми болотами и перевалами.	5
7	Дорога Мугур-Аксы – Хандагайты до трассы А-163	155	Грунтовая дорога с многочисленными перевалами, большими камнями.	4
8	Трасса А-163 Чадан — Хандагайты	70	перевал Хондерегей	1
9	Трасса А-161 Чадан – Ак-Довурак -	480	Абаза — Саянский перевал — Ак-Довурак. На Саянском	2

	Абакан		перевале дорога на протяжении нескольких километров не имеет асфальтового покрытия. Это обусловлено слабыми грунтами.	
10	Трасса Р-257 (Енисей М54) Абакан – перекресток с Р-255	375	Большая интенсивность движения.	1
11	Трасса Р-255 перекресток с Р-257 - Кемерово - Новосибирск	700	Большая интенсивность движения.	1

1.7 Состав группы:

№ п/п	Фамилия, имя, отчество	Год рожд.	Место работы	Домашний Адрес	Обязанности в группе	Туристский опыт
1	Алакаев Артур Раилевич				Руководитель группы, основной водитель Шевроле Нива, фотограф	2Р-июль, 2013, 2100км, авто, Средний Урал; 1Р-май, 2013, 1300км, авто, Южный Урал; ПВД-2010-2013, Р, авто, Южный Урал
2	Хузяшев Наиль Надирович				Зам.рук.,основной водитель Suzuki Jimny, фотограф	3Р, вело, Крым; 4У, вело, Саяны; 3Р, лыжи, Архангельская область; 4У, лыжи, Северный Урал; 3Р, пеший, Северный Урал; 4У, пеший, Алтай; 2У, вода, Карелия
3	Хузяшев Рустам Наилевич				Штурман Ражеро Sport, комендант лагеря, помощник руководителя походной группы, фотограф, видеооператор	ПВД-2007-2013, Р, авто, Татарстан, Карелия
4	Ли Олег Викторович				Основной водитель Ражеро Sport	нет
5	Ли Евгений Викторович				Второй водитель Ражеро Sport	нет
6	Федин Николай Анатольевич				Второй водитель УАЗ 31519	нет
7	Федин Алексей Николаевич				Основной водитель УАЗ 31519	нет
8	Кучербаев Радис Рашитович				Основной водитель Toyota 4Runner	нет
9	Горицкий Сергей Михайлович				Завхоз по питанию, хронометрист, видеооператор	нет
10	Грачев Денис Германович				Второй водитель Suzuki Jimny, видеооператор	нет
11	Узаков Владимир Владимирович				Второй водитель Toyota 4Runner, фотограф	нет
12	Андронов Андрей Сергеевич				Штурман Toyota 4Runner, фотограф	нет
13	Иванов Константин Владимирович				Штурман Шевроле Нива, фотограф, видеооператор	нет
14	Яхина Зухра Камиловна				Штурман Suzuki Jimny, медик	нет
15	Лифинцева Валентина Витальевна				Штурман УАЗ, медик	нет

Экипаж №1 «Шевик»:

Алакаев А.Р., Иванов К.В., Грачев Д.Г.

Экипаж №2 «Джимни»

Хузяшев Н.Н., Яхина З.К.

Экипаж №3 «Уазик»

Федин А.Н., Федин Н.А., Лифинцева В.В.

Экипаж №4 «Паджеро»

Ли О.В., Ли Е.В., Хузяшев Р.Н.

Экипаж №5 «Фораннер»

Кучербаев Р.Р., Горицкий С.М., Андросов А.С., Узаков В.В.

1.8 Адрес хранения отчета

Экземпляр № 1 библиотека турклуба «Авантюра»

В составлении отчета принимали участие:

Фотографии: Алакаев А.Р., Хузяшев Н.Н., Хузяшев Н.Р., Федин А.Н., Андросов А.С., Узаков В.В.

Описание: Алакаев А.Р.

Оформление: Алакаев А.Р.

1.9 Поход рассмотрен ЦМКК

2. Содержание отчета

2.1 Общая смысловая идея

Основной целью похода являлось знакомство с достопримечательностями Горного Алтая и Западных Саян, а также повышение спортивного мастерства участников.

2.2 Изменения маршрута, состава группы и их причины

Ни каких причин для изменения маршрута не было.

2.3 Аварийные выходы с маршрута и его запасные варианты

2.4 График движения

Даты	Дни пути	Участки маршрута	Км, ориен т.	Способы передвиж ения	Метеоусловия
25.07	1	Уфа – Сим – Златоуст – озеро Тургояк	316	авто	Дождь
26.07	2	Озеро Тургояк – Миасс – Чебаркуль – Миасское – Курган – Макушино - Частоозерье	680	авто	Дождь
27.07	3	Частоозерье – Бердюжье – Ишим – Омск - Новосибирск	1000	авто	Дождь, ясно
28.07	4	Новосибирск – Омск – Барнаул – Бийск – Сростки - Шебалино	652	авто	Дождь
29.07	5	Шебалино – Семинский перевал – перевал Чике-Таман – Онгудай – Акташ	238	авто	Ясно
30.07	6	Акташ - Красные ворота – Улаганский перевал - Улаган – Балыктуюль - перевал Кату-Ярык - Долина Чулышмана - реки Чульча	130	авто	Ясно
31.07	7	Устье реки Чульча - водопада Учар – устье реки Чульча	20	пеший	Ясно
01.08	8	Устье реки Чульча - Долина Чулышмана - перевал Кату-Ярык – Балыктуюль – Улаган - Улаганский перевал - Красные ворота – Акташ – Кош-Агач – Кокоря – река Бугузун	300	авто	Ясно
02.08	9	река Бугузун – перевал Бугузун - Чулышманское нагорье – озера Как- Холь, Кара-Холь, Ак-Холь - озеро Хиндиктиг-Холь	70	авто	Ясно
03.08	10	озеро Хиндиктиг-Холь – верховые болота - Мугур-Аксы	50	авто	Дождь
04.08	11	Мугур-Аксы - перевал Коге-Дава	60	авто	Ясно
05.08	12	перевалом Коге-Дава - перевал Арзайты - перевал Колчан - перевал Сап - асфальтная дорога А163 - перевал Хондерегай - Ак-Довурак – Акский перевал – Саянский перевал (граница Тывы и Хакасии) – Кубайка	440	авто	Ясно
06.08	13	Кубайка – Абаза – Кубайка	110	авто	Дождь
07.08	14	Кубайка – Абаза, дальше на моторных лодках по реке Абакан - Турбаза	50	Авто + водный	Ясно
08.08	15	Турбаза - по реке Абакан – пеший поход до Горячего ключа	250 + 5	Водны й +	Ясно, дождь

				пеший	
09.08	16	Горячий ключ – вершина горы (высота 2039 м) Мертвое озеро – вершина горы (высота 2039 м) - Горячий ключ	10	пеший	Ясно
10.08	17	Горячий ключ – по реке Абакан на моторных лодках - Турбаза	5	Пеший + водный	Ясно
11.08	18	Турбаза – сплав на катамаранах 30 км - по реке Абакан на моторных лодках 220 км – Абаза - Кубайка	30 + 220	Водны й + авто	Ясно
14.08	19- 21	Кубайка – Абаза – Абакан – Кемерово – Новосибирск – Омск – Уфа	3400	авто	Ясно, дождь

Итого: 8036 км

2.5 Техническое описание прохождения группой маршрута

Первый день автопохода 25 июля прошел по хорошо знакомому участку трассы М5, проехали мимо поворотов на Ашу, Сухую Атю, Сим, Зюраткуль и уже поздно ночью проехали по окраине Златоуста в сторону Миасса. И остановились на ночевку в сосновом бору, недалеко от озера Тургояк. Всю дорогу шел ливень с грозой. Прошли 316 км.



Фото № 1 Стоянка рядом с озером Тургояк, Хузяшев Рустем и Федин Алексей собирают вещи



Фото № 1 Озеро Тургояк

Второй день. Проснулись рано утром, вообще, с этого дня спали мы мало, около 5-6 часов, а кто-то ещё меньше, так как нужно было идти по графику и в день проезжать около 1000 км. Окунулись в теплую воду озера Тургояк, дальше мы объехали Челябинск и началась тоска: прямая дорога, вокруг болота и степи, монотонный пейзаж усыплял.



Фото № 2 Развилка до Челябинска



Фото № 3 Поля после Кунгура

Опять почти все время шел дождь с грозой, поэтому многие заправки не работали.



Фото № 4 Неработающая заправка, Алакаев Артур и Грачев Денис заливают бензин в Джимни из канистры

Переночевали в кемпинге с баней прямо на границе Курганской и Тюменской областей. Пока мы купались в бане, молния попала в трансформатор и мылись мы уже при свете фонариков. Проехали 680 км.



Фото № 5 Место ночевки на границе Кунгарской и Тюменской областей, Грачев Денис, Олег Ли и Евгений Ли укладывают вещи в Паджеро

Третий день – проехали Курганскую область, заехали в Омск через Ишим. Решили ехать именно так, несмотря на небольшой крюк, потому что никому не хотелось проходить границу с Казахстаном. После Ишима есть около 20 км трассы, состояние её очень похоже на то, что там недавно была бомбежка. Средняя скорость машин была около 10-15 км/ч, там у Toyota 4Runner оторвался амортизатор.



Фото № 6 Дорога Бердюжье

В Омске посмотрели Иртыш, к нам добавилось ещё пара человек в команду.

В этот день на ночевку встали в гостинице, в 90 км от Новосибирска. Прошли 1000 км.

Четвертый день стал более интересным, в Новосибирске и Бийске к нам присоединились ещё два человека.

После Бийска природа вокруг стала более красивой, появились холмы, леса, напомнило Башкирию рядом с Уральскими горами, это и понятно, все-таки уже начался Алтайский край.



Фото № 7 Въезжаем в Алтайский край



Фото № 8 Алтайский край

В этот день заехали на родину Шукшина – деревню Сростки.

После Сростков стало все гораздо интереснее, появились высокие горы, скалы, горные реки, дорога превратилась в серпантин. Везде хотелось остановиться и сфотографировать. Мы переехали из Алтайского края в Республику Алтай.

На ночевку встали недалеко от деревни Шебалино, около горной реки Сема. Прошли 652 км.



Фото № 9 Горная река Сема



Фото № 10 Река Катунь

Пятый день автопохода в Саяны был полон впечатлений: несколько перевалов (Семинский и Чике-Таман), вся дорога шла по местам, которые обычно показывают в фильмах. И никто из нас не ожидал увидеть все это в действительности. Останавливаться было нельзя, чтобы не выбиваться из графика, но все-таки останавливались и даже сходили на водопад Ширлак, хотя их было гораздо больше.



Фото № 11 Экипажи на Семинском перевале



Фото № 12 Перевал Чике-Таман



Фото № 13 Экипажи на рынке в конце перевала Чике-Таман

В таком режиме доехали до поселка Акташ, где нам надо было оставить документы для получения пропусков в пограничную зону Россия-Монголия. Переночевали в поселке. Прошли 238 км.



Фото № 14 Поселок Акташ

На шестой день с утра сдали документы. И чтобы не терять времени на ожидание, съехали с основного маршрута посмотреть другие достопримечательности Республики Алтай.



Фото № 15 Чуйский тракт

Из Акташа проехали через Красные ворота по хорошей гравийке и асфальту, доехали до поселка Улаган. По дороге попадались много красивых озер, прошли Улаганский перевал.



Фото № 16 Красные ворота



Фото № 17 Экипажи после Красный ворот



Фото № 18 Улаганский перевал

В поселке Улаган пообедали, закупились продуктами и отправились дальше. Тут началась ужасная дорога, что-то вроде стиральной доски, с какой бы скоростью не передвигаться, все-равно дикая вибрация.



Фото № 19 Поселок Улаган

На подъезде к поселку Балыктуюль ребята из экипажа «Шевик», почувствовали запах масла. Остановились, оказывается, и в самом деле, под машиной за полминуты уже целая лужа и все ещё идет струйка масла. Залезли под машину и Кучербаев Радис заметил в чем проблема – была выбита задняя крышка коробки передач и болтался болт, который вкручивается во вторичный вал.



Фото № 20 Подъезжаем к поселку Балыктуюль

Попробовал его закрутить – не получилось, руководитель долго возился: снял защиту, крепления КПП, в итоге, достал болт и он оказался сломан. Видимо, не выдержал вибраций алтайских дорог.



Фото № 21 Поиск причины поломки Шевроле Нивы. Смотрят под капот Кучербаев Радис, Узаков Владимир, за ними Грачев Денис, Федин Николай, Федин Алексей, Алакаев Артур

Сделали крышку из крышки обычной пятилитровки, с герметиком встала как родная. Залили масла, попытался ехать, оказалось невозможно. Вторичный вал ходит ходуном, коробка шумит, скорости вылетают.



Фото № 22 Попытка устранения причины поломки Шевроле Нивы. Под машиной Алакаев Артур, рядом Грачев Денис, Узаков Владимир и Андросов Андрей

Собрали экстренное собрание, решили, что с экипажем «Шевика» остается экипаж «Паджиро», остальные продолжают задуманный путь. Так как это не основной маршрут, через пару дней они должны вернуться и за это время оставшиеся должны успеть отремонтировать машину.

Паджиро оттащил Шевик обратно в Улаган. Местные никто не соглашались этого сделать и вообще вели себя по большей части агрессивно.



Фото № 23 Местные жители из Балыктуюль

Стоит отметить, что среди алтайцев, так же, как и тувинцев, очень много агрессивно настроенных к приезжим. Хотя были люди, которые просто помогали нам. Например, пока в Улагане искали автосервис, нашли мастера, который в гараже ремонтирует машины. Он за ремонт Шевики не взялся, так как гараж уже был занят Нивой и перед гаражом стояла десятка, которой он капиталил движок. Зато он отдал на запчасти – коробку передач от классики. С неё руководитель снял впоследствии болт, крышку и подшипник.

Автосервис нашли, мастера подвинули очередь ради нас и до двенадцати ночи занимались коробкой Шевики. А им было нелегко, так как до этого они занимались только УАЗами, да и в местном магазине автозапчастей не было запчастей на Нивы. Здесь, как они сказали, все ездят на УАЗах, либо, если у человека есть Нива, то во дворе стоит ещё одна – на запчасти.



Фото № 24 Ремонт КПП Шевроле Нивы в поселке Улаган. Два автослесаря, Алакаев Артур и Грачев Денис

Закончили ремонт ночью, поехали догонять остальную команду. Ехали около четырех часов, спустились в Долину Чулышмана через сложный перевал Кату-Ярык, но осознали мы его сложность только тогда, когда возвращались обратно днем. Доехали до места встречи двух рек Чулышман и Чульча. Здесь на одной из баз мы снова объединились с основной командой и встали на ночевку. За время нашего отсутствия они успели съездить на озеро Телецкое. Правда, были на нем уже в темноте, поэтому увидели мало всего. Прошли 130 км.



Фото № 25 Перевал Кату-Ярык

Утром седьмого дня за несколько рейсов переправились на моторной лодке через Чулышман и отправились смотреть самый большой каскадный водопад Горного Алтая – Учар. Прошли 20 км (пешком).



Фото № 26 Переправа на лодке через реку Учар



Фото № 27 Река Чульча по пути к водопаду Учар



Фото № 28 Грачев Денис по пути к водопаду Учар



Фото № 29 Водопад Учар



Фото № 30 Хузяшев Наиль переходит по бревну по пути к водопаду Учар

Восьмой день начался у нас с обратного пути до Акташа, только теперь мы ехали днем и видели всю красоту, которую мы пропустили. С обеих сторон Чулышман возвышаются скалы, с которых падают разного размера водопады.



Фото № 31 Водопад долина Чулышмана



Фото № 32 Водопад долина Чулышмана

Прошли перевал Кату-Ярык и посмотрели на водопад Куркуре напротив него.



Фото № 33 Экипаж Фораннер (за рулем Кучербаев Радис) собирается подниматься на перевал Кату-Ярык



Фото № 34 Экипаж Шевик (за рулем Алакаев Артур) поднимается на перевал Кату-Ярык

Дальше снова были Балыктуюль, Улаган, Красные ворота и Акташ.

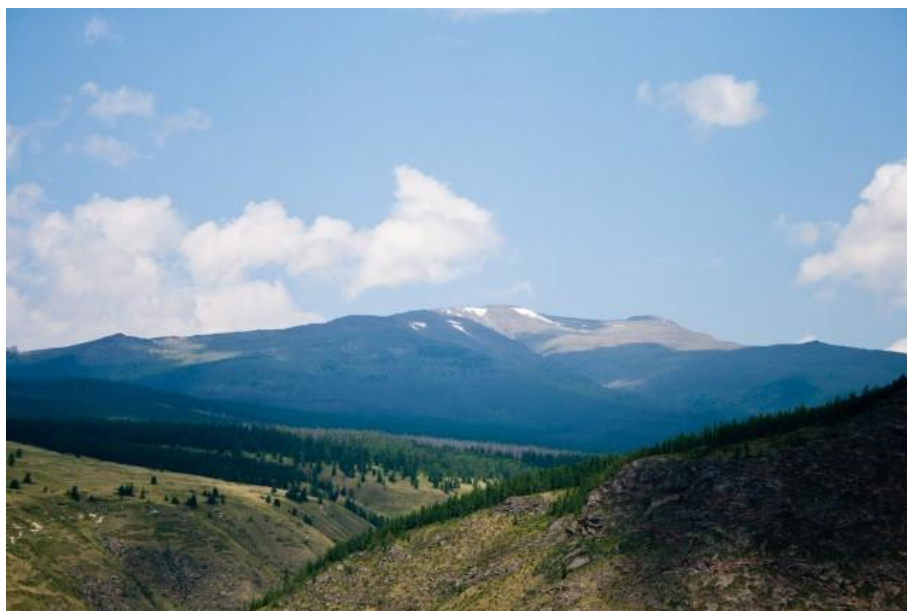


Фото № 35 Вид сверху за долину Чулышмана



Фото № 36 Озеро рядом с Улаганским перевалом

Мы получили пропуска, заправились и отправились дальше в сторону Монголии по Чуйскому тракту.



Фото № 37 Чуйский тракт

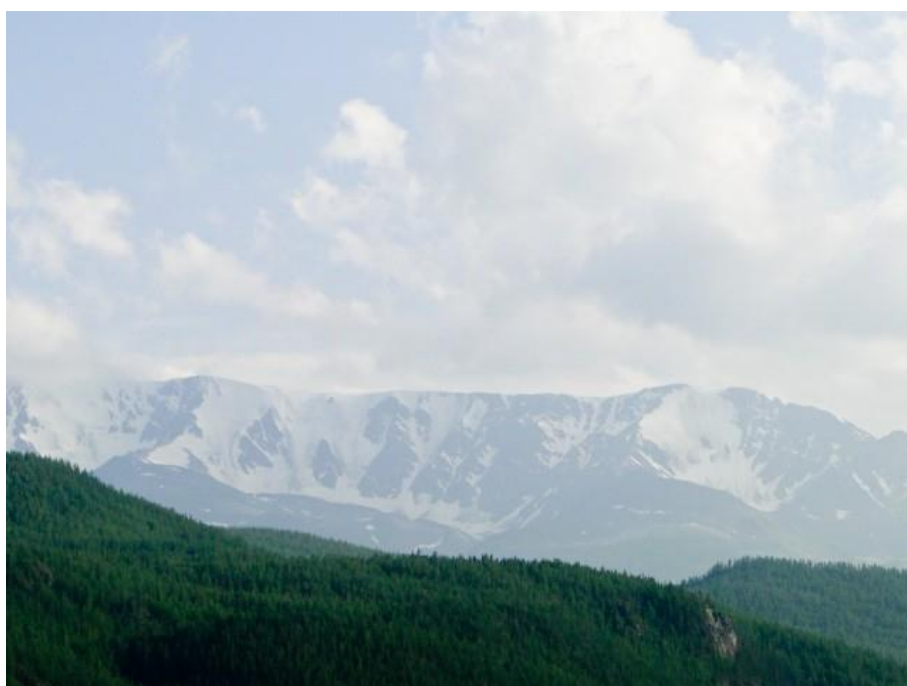


Фото № 38 Горы вид с Чуйского тракта

Через какое-то время горы Алтая расступились и стало больше холмов, а потом и вообще пошла равнина, опоясанная где-то вдали горами — Курайская степь. При этом высота оставалась все та же или даже прибавлялась — около двух тысяч километров над уровнем моря.



Фото № 39 Подъезжаем к Курайской степи



Фото № 40 Верблюд в Курайской степи

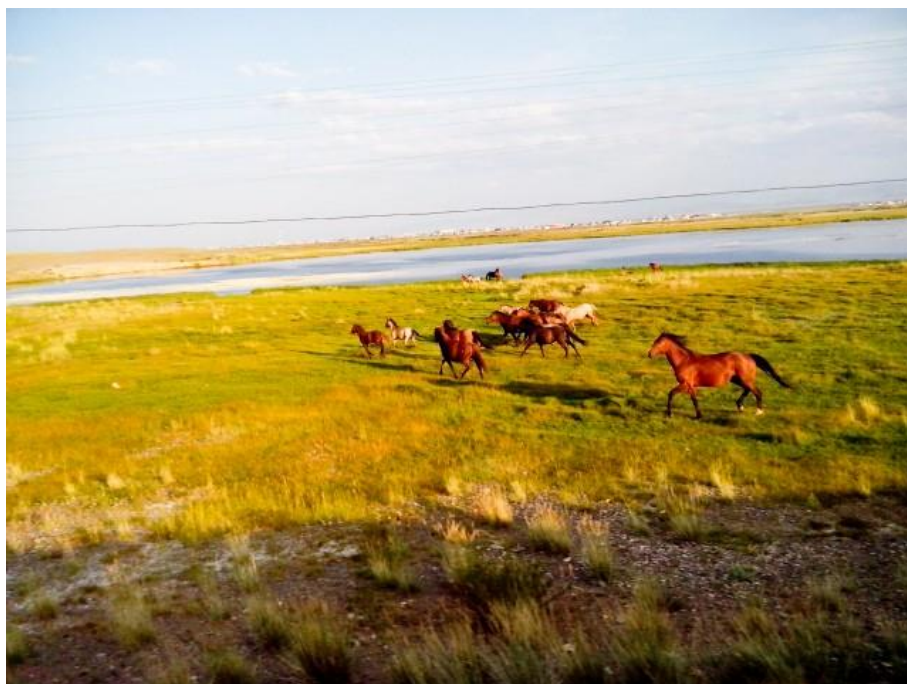


Фото № 41 Лошади в Курайской степи

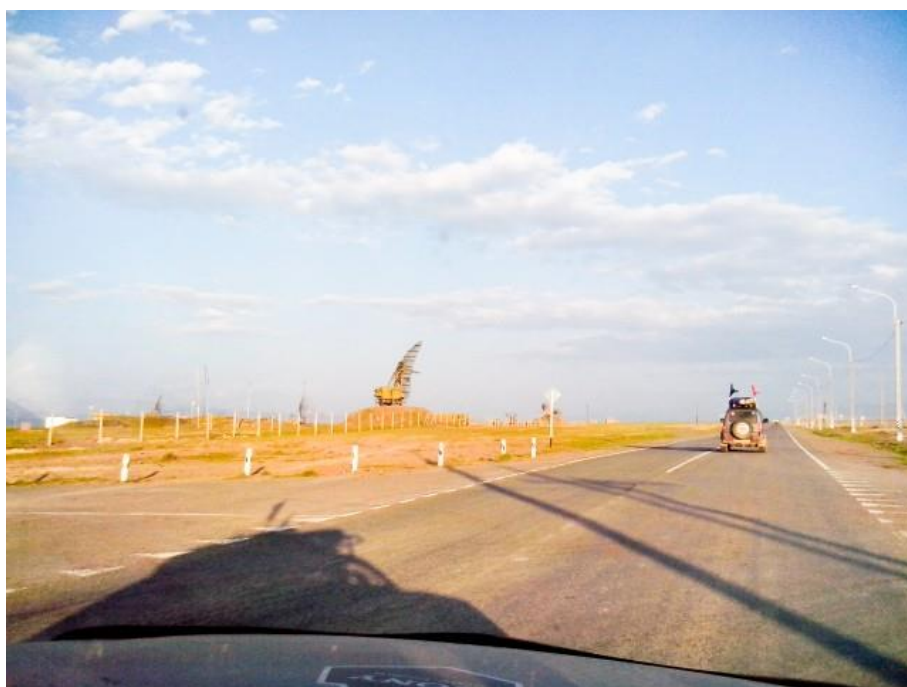


Фото № 42 Военная база в Курайской степи

Проехали поселки Кош-Агач, Ташанта, последний поселок был Кокоря.



Фото № 43 Поселок Кокоря экипажи готовятся выехать на бездорожье

Потом шли все время высокогорные степи и дороги в них, которые расслабляли внимание. Один раз водитель Шевики отвлекся на то, чтобы узнать высоту и машина подлетела на камне.

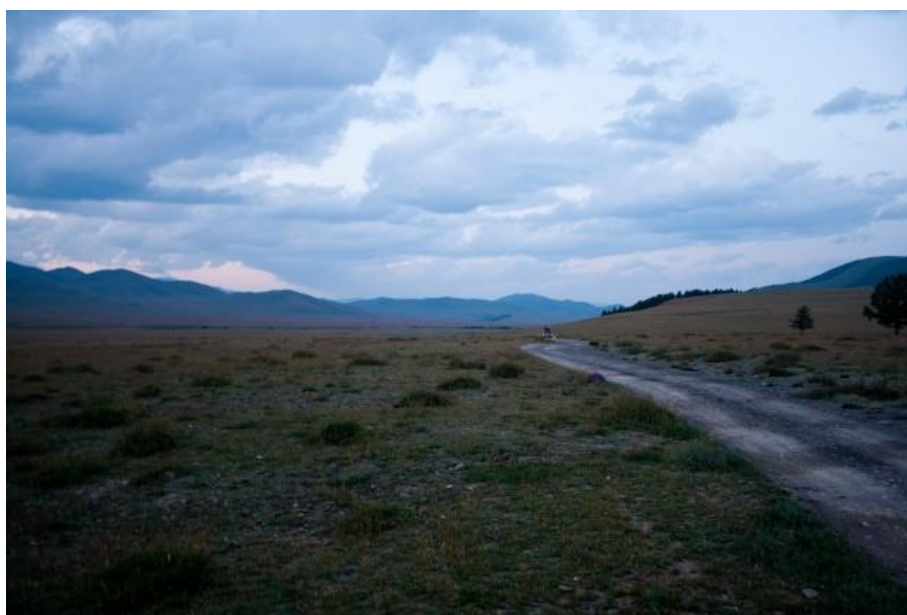


Фото № 44 По пути к реке Бугузун



Фото № 45 Шевроле Нива по пути к реке Бугузун

Таким образом доехали до реки Бугузун, где мы и встали на ночевку. Прошли 300 км.



Фото № 46 Место ночевки река Бугузун



Фото № 47 Озера Как-Холь, Кара-Холь, Ак-Холь

На девятый день автопохода в Саяны мы начали свой путь по обычной грунтовке, но чтобы добраться до перевала Бугузун, нам пришлось проехать несколько бродов, а потом и просто ехать по реке Бугузун, объезжая большие камни. Отвлекаясь на красоту природы вокруг, получали удары по защите машин, которые заставляли напрягаться. А отвлекаться было на что: горы со снежными шапками, ручьи с ярко-зеленым мхом, красивые цветы.



Фото № 48 По пути к перевалу Бугузун



Фото № 49 Фораннер (за рулем Кучербаев Радис) едет к перевалу Бугузун



Фото № 50 Путь к перевалу Бугузун

Перед самым подъемом на перевал стоял УАЗик с оторванным задним мостом, мы ему помочь ничем не могли, поэтому мы поехали дальше и поднялись на перевал Бугузун (2600 метров). Тут нас догнали ещё две машины – УАЗ Патриот с туристами. Где-то здесь находится граница Горного Алтая и Тывы.



Фото № 51 Все экипажи на перевале Бугузун

Спуск с перевала в Чулышманское нагорье тоже интересный, есть на выбор две дороги: одна с огромными камнями, другая с грязью, в которой завязнешь. Большинство выбрали первый путь, камни аккуратно переезжали.



Фото № 52 Экипаж Джимни (за рулем Хузяшев Наиль) спускается с перевала Бугузун

Уже после спуска экипаж УАЗа решил показать класс и поехал по полю. Поле на деле оказалось болотом, в котором он благополучно застрял. Его лебедка в этом месте мало применима, так как ни деревьев, ни столбов, только камни, за которые не зацепиться. Поэтому подъехал Фораннер и лебедились за него.



Фото № 53 Застрявший УАЗик после перевала Бугузун



Фото № 54 Федин Алексей тащит лебедку к Фораннеру

В это время над нами пролетел вертолет, все-таки граница.



Фото № 55 Вертолет рядом с границей Монголии

Скоро перед нами появилась небольшая речка, переехать самим вброд не всем удалось. Шевик и Джимни не смогли выехать на противоположный берег. Поэтому их вытянули лебедкой.



Фото № 56 Река за перевалом Бугузун



Фото № 57 Экипаж Джимни (за рулем Хузяшев Наиль) проезжает через брод



Фото № 58 Экипаж Фораннера (за рулем Кучербаев Радис) проезжает через брод



Фото № 59 Экипаж Шевича (за рулем Алакаев Артур) проезжает через брод

Дальше снова уже кажущиеся простыми степные дороги, идущие по холмам.



Фото № 60 Степи на пути к озеру Хиндиктиг-Холь



Фото № 61 Степи на пути к озеру Хиндиктиг-Холь

Все чаще стали попадаться одинокие юрты и стада яков. Одно стадо охранял конь и при виде нас он начал отгонять яков подальше.



Фото № 62 Яки в степях на пути к озеру Хиндиктиг-Холь



Фото № 63 Яки в степях на пути к озеру Хиндиктиг-Холь

Проехали мимо озер Как-Холь, Кара-Холь, Ак-Холь. Дальше немного заплутали, так как тут множество дорог, которые уходят в разные стороны.

Наконец-то нашли нужную и выехали к мосту через реку. Мост из себя представляет насыпь из камней и бревен. Чуть позже был ещё один такой мост.



Фото № 64 Спуск экипажа Шевича (за рулем Алакаев Артур) к полуразрушенному мосту



Фото № 65 Полуразрушенный мост



Фото № 66 Преодоление экипажем Шевики (за рулем Алакаев Артур) каменную переправу помогает Яхина Зухра

Выехали к большой юрте, где паслось много яков и несколько коров отдельно от них.



Фото № 67 Яки в степях на пути к озеру Хиндиктиг-Холь

Дальше поехали уже до озера Хиндиктиг-Холь, через крутые склоны холмов. На одном из подъемов руководитель заметил, что у Шефика из заднего моста вытекает жижа — вода плюс масло. А это значит, что сальник уже не держит и, как следствие, скоро накроется подшипник полуоси. Слили жижу, залили новое масло и дальше водитель старался ставить машину так, чтобы наклон был в другую сторону. Таким образом мы надеялись продлить жизнь подшипнику.



Фото № 68 Смесь воды и масла вытекающие через порванный подшипник полуоси Шевроле Нивы

Спустились к озеру, земля здесь мягкая, покрытая мхом. На берегу камни, о которые плещется чистейшая вода. Мы постарались оставить природу нетронутой после своего пребывания: не ссорили, не разводили костры. Переночевали у озера. Прошли 70 км.



Фото № 69 Место стоянки на берегу озера Хиндиктиг-Холь



Фото № 70 Озеро Хиндиктиг-Холь

Десятый день ожидался самый сложный, так как нужно было пройти участок верховых болот около озера Хиндиктиг-Холь. Отовсюду текли ручьи и земля, которая казалось вполне жесткой, на деле оказывалась топкой трясиной. Вся территория болот в следах колес, кто как мог, так и пробирался.



Фото № 71 Спуск к высокогорным болотам рядом с озером Хиндиктиг-Холь

Вначале мы объехали часть болот по берегу озера, потом пошли вход сэнд-треки, по которым выезжали на крутые берега и проезжали поверх ручьев. Правда, УАЗик проскочил все сам на скорости и лишь один раз чуть не сел. Вся команда работала слажено и поэтому никто серьезно не застрял.



Фото № 72 Экипажи машин прокладывают путь



Фото № 73 Экипаж Джимни (за рулем Хузяшев Наиль) штурмует водно-грязевое препятствие



Фото № 74 Шевику (за рулем Алакаев Артур) показывают, как проехать Андросов Андрей, Иванов Константин и Кучербаев Радис



Фото № 75 УАЗик (за рулем Федин Алексей) рывком преодолевает грязевое препятствие



Фото № 76 Шевроле Нива (за рулем Алакаев Артур) проезжает водное препятствие



Фото № 77 Фораннер (за рулем Кучербаев Радис) выезжает из воды

Дальше стали забираться выше и тут появились новые невидимые препятствия. Везде в болоте стали появляться камни, причем, покрытые сверху мхом или травой, поэтому незаметные при езде. Зато ощутимые по характерным стукам и хрустам защиты. На одном из таких булыжников свернул, как консервную банку, свою защиту Джимни. Дальше он ехал уже без неё. Было пару моментов, когда нас заставлял дождь и все, сильно вымотавшиеся, думали уже заночевать прямо на болоте, проехав всего несколько километров от места последней ночевки.



Фото № 78 Кучербаев Радис тащит трос лебедки к застрявшей Шевроле Ниве, помогают вытаскивать машину Узаков Владимир и Андросов Андрей



Фото № 79 Хузяшев Наиль снимает сломанную защиту Джимни

Но штурманы машин проходили вперед, точно определяя дорогу, выстраивая коридор.



Фото № 80 Экипажи машин пытаются найти дорогу выше болот

Таким образом, мы снова выехали на берег Хиндиктиг-Холь. Остался последний рывок по мягкому песку и выезд из болота.



Фото № 81 Последнее препятствие – песочный пляж на берегу озера Хиндиктиг-Холь



Фото № 82 Экипаж Шевича (за рулем Алакаев Артур) проезжает по песку, помогает Узаков Владимир

Все проехали сами, максимум – нужно было подтолкнуть машину, чтобы она выпрыгнула на жесткую поверхность.

Дальше было несколько крутых перевалов. Недалеко все так же виднелись горы с снежными шапками. На одном из перевалов стояла табличка Красноярского внедорожного клуба.



Фото № 83 Табличка Красноярского внедорожного клуба



Фото № 84 Экипажи машин после преодоления высокогорных болот

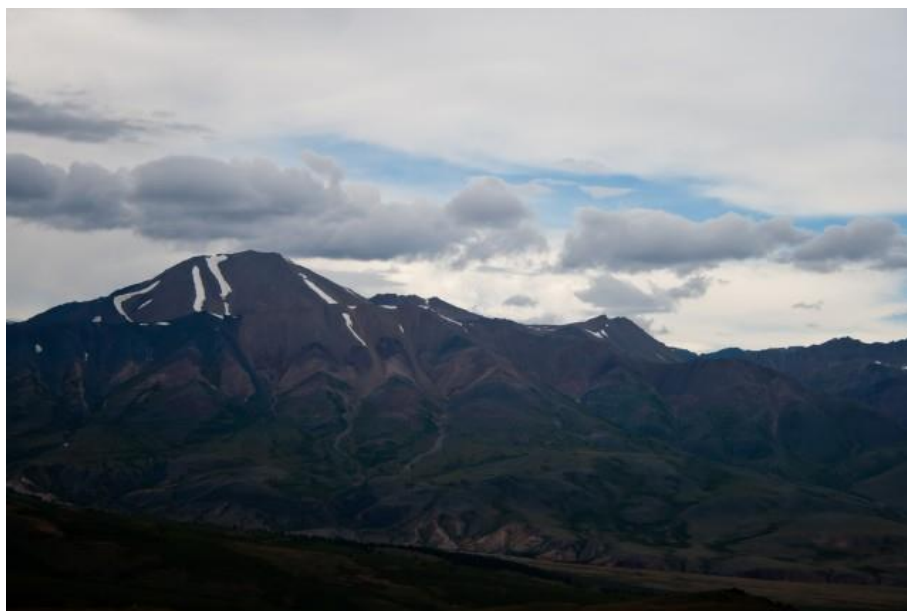


Фото № 85 Горы Алтай

После того, как выехали на хорошую грунтовую дорогу, начали искать место ночевки. Очень обрадовались, когда наконец стали появляться деревья. Остановились в небольшой чаще, где уже кто-то стоял с палатками. Мимо нас проехала буханка с значком «биологическая опасность». Оказывается, они ездят и травят сусликов, у которых эпидемия чумки, рядом находится какой-то санитарный центр. Ночевать здесь расхотелось.



Фото № 86 Гора Монгун-Тайга



Фото № 87 Горы Алтай

Решили доехать до населенного пункта Мугур-Аксы. Несколько десятков километров по гравийке и грунтовке и вот он – мост перед поселком. Экипаж Паджеро поехал за продуктами, ну а остальные стали ставить лагерь чуть в стороне от моста. Пока ставили прошел дождь и появилась двойная радуга. Прошли 50 км.



Фото № 88 Радуга над рекой Каргы

На следующий, уже одиннадцатый день, проехали поселок Мугур-Аксы. На выезде из поселка стоит памятник суслику.



Фото № 89 Экипажи в поселке Мугур-Аксы



Фото № 90 Экипаж Паджеро (за рулем Ли Евгений) пересекает речку Мугур

Дальше дорога снова гребенка, едем все время вдоль границы с Монголией, кое-где видна колючая проволока и таблички «Пограничная зона». Перед перевалом Коге-Дава у Шевики появился странный скрежущий звук, стало понятно, что скоро окончательно умрет подшипник полуоси.



Фото № 91 Экипажи на перевале Коге-Дава



Фото № 92 Перевал Коге-Дава

На перевале руководитель снова сменил масло в заднем мосту, но это не помогло, так как на спуске у машины вылетело колесо с полуосью. При осмотре стало видно, что от подшипника осталось только внешнее кольцо, а шарики превратились в многогранники и полусферы. Сальник, который должен держать масло внутри, изорвался. Вылетел тормозной цилиндр, хорошо, что нашли его и вставили обратно, хотя воздух в тормозную систему все-равно попал в большом количестве.



Фото № 93 Поломка машины у экипажа Шевика

За запчастями поехал экипаж Фораннер в ближайшую деревню, Кучербаев Радис вместе с председателем села нашел б/у запчасти. Мы их сразу стали устанавливать, ремонтировали все до темноты. Пришлось доставать редуктор и вторую полуось. Так как вылетая, полуось повредила направляющую из жестянки. Помогали кто чем мог, за что всем огромное спасибо. Одни ездили за едой, другие выбивали сломанный прикипевший подшипник, третьи собирали по новой полуось и т.д.



Фото № 94 Ремонт Шевроле Нивы – Алакаев Артур и Денис Грачев достают задний редуктор, Кучербаев Радис выбивает обойму подшипника полуоси

К полуночи машина поехала, за это время мимо нас проехало много маршрутных такси-буханок, мы никак не ожидали увидеть здесь такой трафик. Пара машин остановилась и местные старались помочь советами.

Лагерь разбили у реки, посидели у костра с гитарой под чистым, усыпанным звездами, небом. Прошли 60 км.



Фото № 95 Мост через реку Барлык



Фото № 96 Степи после перевала Арзайты

Двенадцатый день автопохода в Саяны начался с того, что прокачали тормоза на Шевике, они стали схватывать с пятого раза – это уже лучше, чем ничего.

Проскочили перевал Арзайты и после него выехали из гор в степную долину, которая опять опоясана кольцом гор. Очень похоже на Курайскую степь.



Фото № 97 Степи после перевала Арзайты

Тут все оторвались после горного серпантина и гребенки, дороги в поле показались нам как шоссе.

Снова шли вдоль границы с Монголией, периодически операторы связи говорили: «Добро пожаловать в Монголию», было много юрт, яков уже было не видно, только коровы. Потом выехали на дорогу-гребенку и так ехали больше сотни километров, в том числе, через несколько перевалов, один из которых – перевал Колчан.



Фото № 98 Перевал Колчан

После проехали какую-то долину, похожую на оазис: много сочной зелени, которую едят овцы, их пасут мальчишки. Когда мы проезжали мимо, они радовались и махали нам рукой.



Фото № 99 Дорога рядом с перевалом Сап



Фото № 100 Овцы гуляют рядом с перевалом Сап



Фото № 101 Овцы гуляют рядом с перевалом Сап

Эта долина находится перед перевалом Сап. Высота этого перевала 1820 метров, он довольно извилист.



Фото № 102 Перевал Сап



Фото № 103 Перевал Сап со стороны дороги А163

С перевала Сап стала видна асфальтная дорога А163 и заброшенное здание ДПС.



Фото № 104 Заброшенное здание ДПС дорога А163

Вот тут и началось блаженство, поднялись на перевал Хондергей без шумов и вибрации. Тут уже гораздо заметнее, что распространен буддизм, а не язычество. Так как висело множество тряпочек с Буддой.



Фото № 105 Перевал Хондергей



Фото № 106 Экипаж УАЗика поднимаются на перевал Хондергей

Дальше дорога простая, все время по хорошему асфальту до заправки, оттуда – до Ак-Довурака. В этом населенном пункте очень много заброшенных зданий и завод прямо в горе.



Фото № 107 Ак-Довурак

И снова пошли перевалы: Акский, Саянский и граница Тывы и Хакасии.



Фото № 108 Перед Акским перевалом



Фото № 109 Перед Акским перевалом



Фото № 110 Экипаж Шевика на Акском перевале



Фото № 111 Экипажи Шевика и Джимни на подъеме на Саянский перевал

К вечеру добрались до базы отдыха “Волшебный берег” в Кубайке. Здесь нам предстояло ждать на следующий день другую часть группы. Мы спокойно попарились в бане, покушали, зарядили устройства и легли спать. Прошли 440 км.

Тринадцатый день: часть людей поехали в Абакан встречать людей с самолетов и поездов, часть отсыпалась. А экипаж Шевика поехали в Абазу. Фораннер поехал закупиться продуктами, ну а руководитель хотел найти автозапчасти и сервис, чтобы поменять подшипник и сальник на новые.

Абаза – небольшой городок, название переводится как Абаканский завод и действительно, посреди города расположен завод. В городе есть супермаркеты, автозапчасти, автосервисы. Поэтому отремонтировали Шевик, а ребята купили продукты. Местные жители очень дружелюбные, что особенно бросалось в глаза после Тывы.



Фото № 112 Двор в Абазе

Когда вернулись на Кубайку, остальные уже приехали. В итоге нас стало около 50 человек. Ночевали кто в палатке, кто в домике. Команда делилась впечатлениям от поездки по Алтаю и Тыве, остальные завидовали и ожидали начала своих приключений.



Фото № 113 Место отдыха Кубайка



Фото № 114 Река Абакан

Четырнадцатый день автопохода утром погрузились в автобус и снова доехали до Абазы. Тут нас уже ждали десять моторных лодок, на которых мы начали подниматься вверх по течению **реки Абакан**.

Плыли хорошо одетыми, потому что из-за брызг воды и ветра было довольно холодно. Изредка останавливались, чтобы перекусить и в эти минуты все снимали с себя теплую одежду. Большую часть пути все либо наслаждались видами **реки Абакан**, либо дремали.



Фото № 115 Вверх по течению реки Абакан



Фото № 116 Вверх по течению реки Абакан



Фото № 117 Берег река Абакан

Поднимались целый день и остановились на ночевку на базе отдыха. Тут была баня, еда и сон.

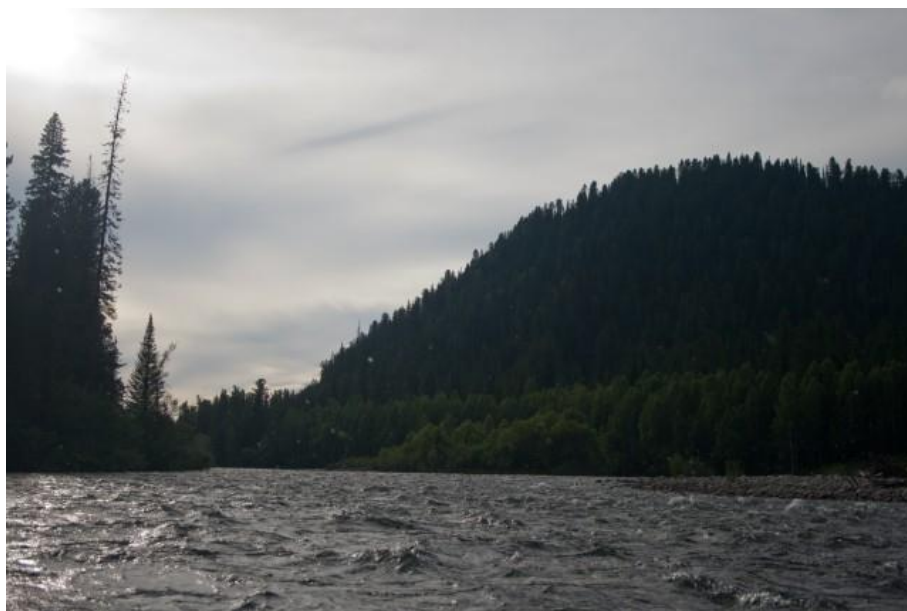


Фото № 118 Река Абакан

На пятнадцатый день ещё несколько часов плыли на лодках, пока не пристали к берегу. В общей сложности проплыли около 250 км по реке Абакан.

Тут начался наш поход в 5 км до Горячего ключа. Заселились кто где: кто-то в платном домике, кто-то в бесплатном, ну а кто-то просто в палатках на вертолетной площадке.



Фото № 119 Путь на Горячий ключ



Фото № 120 Домики на Горячем ключе

Шестнадцатый день: подъем на вершину горы Этель 2039 метров и спуск к Мертвому озеру.



Фото № 121 Подъем на вершину горы Этель



Фото № 122 Вид с вершины горы Этель



Фото № 123 Вид с вершины горы Этель



Фото № 124 Спуск к Мертвому озеру



Фото № 125 Спуск к Мертвому озеру во время дождя



Фото № 126 Мертвое озеро

Семнадцатый день: обратный путь с Горячего ключа и снова моторные лодки, только теперь уже вниз по течению. Один раз нас всех высадили с лодок, так как было очень мелкое место на реке Абакан, поэтому несмотря на то, что наши лодки плоскодонные, был риск застрять и повредить дно. Оказывается, по пути на Горячий ключ, почти все лодочники также высаживали людей, кроме пары опытных.

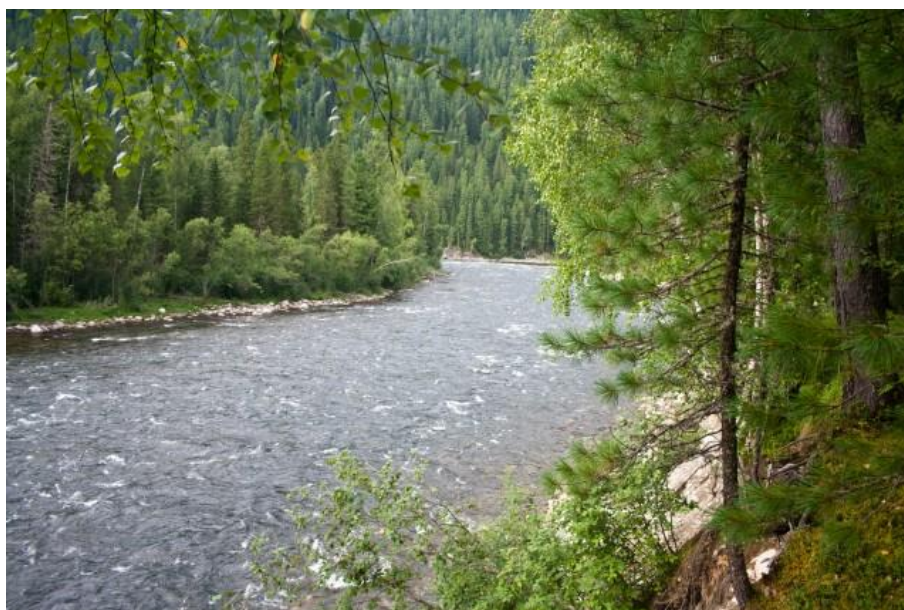


Фото № 127 Река Абакан



Фото № 128 Река Абакан

Пока лодочники проплывали сложный участок мы шли по тропе вдоль берега через кедровый лес.



Фото № 129 Тропа в кедровом лесу



Фото № 130 Кедровый лес

Здесь вся земля была усыпана черникой, которую все принялись есть и долго не хотели уходить, поэтому многих пришлось долго ждать.



Фото № 131 Черника



Фото № 132 Черника

Снова была ночевка на той же базе.

Восемнадцатый день: сплав на девяти катамаранах около 30 км по **реке Абакан**.



Фото № 133 Начало сплава по реке Абакан



Фото № 134 Начало сплава по реке Абакан

Сплав легкий даже с неподготовленной командой, многие дремали, пока река спокойно несла их к цели назначения — к устью Малого Абакана.



Фото № 135 Сплав по реке Абакан на фото Иванов Константин



Фото № 136 Река Абакан



Фото № 137 Река Абакан

Дальше был отдых на берегу **реки Абакан** под жарким солнцем и снова поплыли на лодках до Абазы.



Фото № 138 Галечный пляж река Абакан



Фото № 139 Устье реки Малый Абакан



Фото № 140 Окончание сплава по реке Абакан

От неё поехали на автобусах до Кубайки.



Фото № 141 На берегу реки Абакан в Абазе

Девятнадцатый день: все просто расслаблялись, отдыхали, загорали и т.п. Экипаж Шевича начал собираться в обратную дорогу. Выехали вечером, уже ночью заехали в Абакан.

Двадцатый и двадцать первый дни прошли как во сне. Постоянно ехали, менялись и спали по очереди. Остановились только в Кемерово на пару часов отремонтировать тормоза, которые оказались в ужасном состоянии. Ну а дальше за эти двое суток мы проехали до Омска и добрались до Уфы. Остальные участники автопохода поехали дальше по домам.

2.6 Потенциально опасные участки (препятствия, явления) на маршруте

Самая опасная часть пути полностью включала в себя маршрут пятой категории сложности из «Перечня классифицированных и эталонных туристских спортивных маршрутов и препятствий» утвержденным Президиумом ТССР 28 марта 2008г, а именно: Барнаул - Кош-Агач - р. Бугузун - пер. Бугузун - оз. Хиндиктиг- Холь - р. Каргы - Мугур-Аксы - р. Барлык - Саглы - Хандагайты - Чадан - Ак-Довурак - Абаза - Абакан (а, м)

2.7 Перечень наиболее интересных природных и др. объектов на маршруте

По всему маршруту начиная от Алтайского края и до Республики Хакасии, нас постоянно окружали живописные виды, из основных достопримечательностей: деревня Сростки (родина Василия Шукшина), перевалы Семинский и Чике-Таман, водопад Девичьи слезы (Ширлак), Красные ворота, озеро Чейбеккель, Улаганский перевал, озеро Сарыачик, Водопад Учар, перевал Катугу-Ярык, водопад Карасу, перевал Бугузун, озеро Хиндиктиг-Холь, перевалы Коге-Дава и Арзайты, перевал Колчан, перевал Хондергей (Хундургун), Акский перевал, перевал Саянский, Горячий ключ (Абаканский аржан), гора Этель, Мертвое озеро.

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

Средством передвижения в данном походе являлись автомобили:

ВАЗ 2123 (полноприводной, мощность двигателя 86 л.с., рабочий объем двигателя 1700 куб.см., масса без нагрузки 1200 кг). Автомобиль был укомплектован газовой горелкой, совковой лопатой. Домкраты и мягкие буксировочные тросы входят в стандартный автомобильный ремнабор. Экипаж был снабжен навигатором с установленным навигационным ПО Navitel 4.

Suzuki Jimny (полноприводной, мощность двигателя 85 л.с., рабочий объем двигателя 1328 куб.см., масса без нагрузки 1420 кг).

Pajero Sport (полноприводной, мощность двигателя 178 л.с., рабочий объем двигателя 2477 куб.см., масса без нагрузки 2710 кг).

УАЗ 31519 (полноприводной, мощность двигателя 74 л.с., рабочий объем двигателя 2235 куб.см., масса без нагрузки 2550 кг).

Toyota 4Runner (полноприводной, мощность двигателя 152 л.с., рабочий объем двигателя 2694 куб.см., масса без нагрузки 2380 кг).

2.9 Стоимость проживания, питания, снаряжения, топлива.

Данный маршрут был спланирован и пройден так, что бы финансовые затраты были минимальными. Экипажи, большую часть маршрута ночевали в палатках и автомобилях, поэтому затраты на проживание, были небольшие.

Автомобиль:	Расходы на топливо:	Вид топлива:	Дополнительные расходы:
ВАЗ2123	21000	АИ-95	Ремонт КПП (2000), ремонт заднего моста (500), тосол и тормозная жидкость (1000)

Toyota 4Runner	35000	АИ-92	Ремонт амортизатора (2500)
УАЗ 31519	64000	АИ-92	Тосол и тормозная жидкость (2000)
Pajero Sport	50000	Д/т	
Suzuki Jimny	30000	АИ-92	

Итого: 208000 рублей.

2.10 Итоги, выводы и рекомендации по прохождению маршрута.

Главным итогом было выполнение всех поставленных перед группой задач. Был пройден маршрут третьей категории сложности с элементами пятой. Мы познакомились с неизвестными ранее районами Горного Урала и Западных Саян пройдя вдоль границ Монголии. В спортивном плане самым сложным участком на данном маршруте был участок Кокоря - Мугур-Аксы. Горные перевалы с крутыми и затяжными подъёмами и спусками, серпантинами и резкими поворотами, камни, болота являются серьёзными определяющими препятствиями данного маршрута. Множество раз приходилось заниматься буксировкой и выталкиванием своих машин. Чётко отработали с помощью раций взаимодействие экипажей при движении в условиях отсутствия визуального контакта. Из-за продолжительной автономности ночевали в машинах и палатках. С экскурсионными целями большое количество достопримечательностей. Очень рекомендуем посетить перевал Кату-Ярык, долину Чулышмана и водопад Учар, но для этого необходимо дополнительное время. Всего было пройдено по спидометру 8036 километров с учетом блужданий, разведок и родственных поездок. Маршрут проходил по 11 регионам Российской Федерации: Республика Башкортостан, Челябинская область, Курганская область, Тюменская область, Омская область, Новосибирская область, Алтайский край, Республика Алтай, Республика Тыва, Республика Хакасия, Кемеровская область.

2.11 Копия маршрутной книжки

Схемы:



Схема № 1 Маршрут от Омска

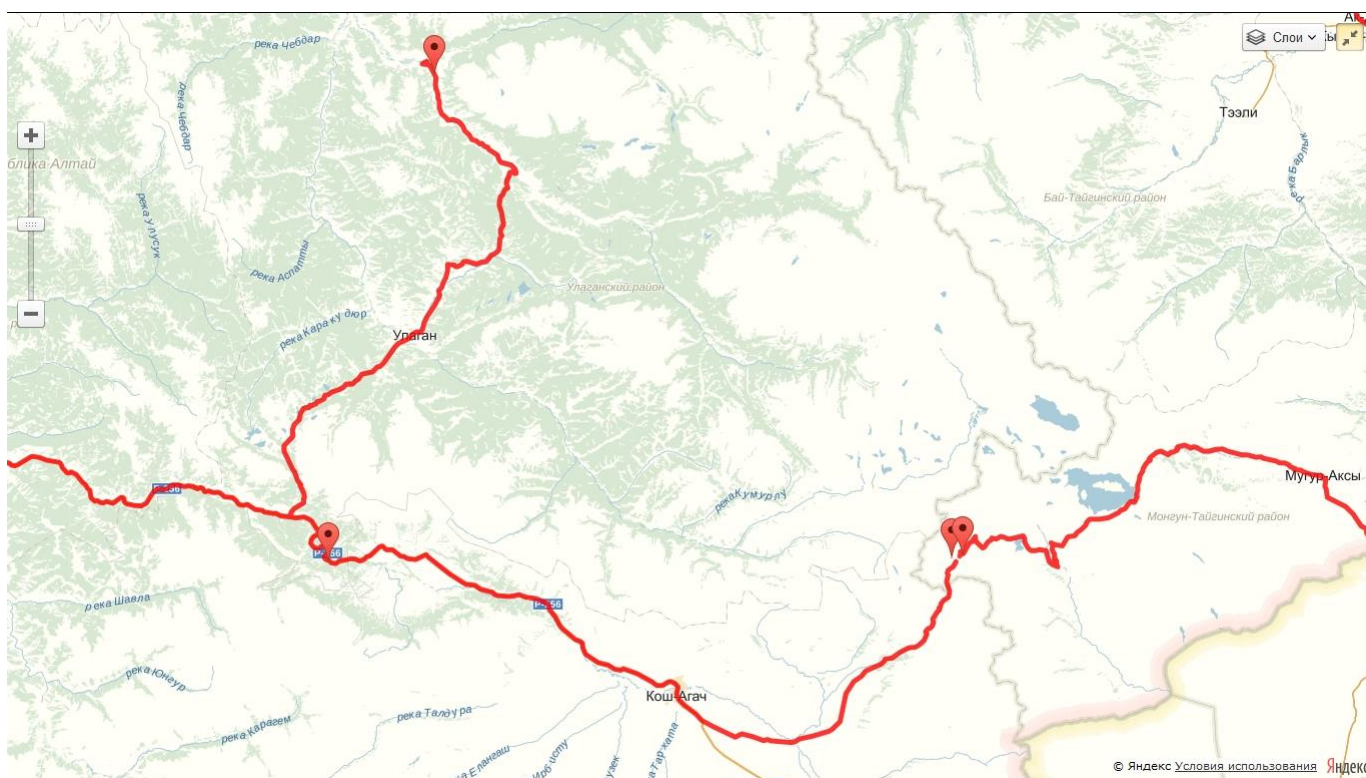


Схема № 2 Наиболее сложные части маршрута Акташ – устье реки Чульча - Акташ, Кош-Агач – Кокоря – Мугур-Аксы

