

Томская Федерация Спортивного Туризма (ТФСТ)
Туристско - Альпинистский Клуб ТУСУРА ([ТАКТ](#))
Томский Велоклуб (velo.tomsk.ru)



Отчет

О прохождении велосипедного туристского спортивного маршрута 4 к.с.
по Центральной Хакасии, совершенном в период с 27.06 по 8.07.2009

№ маршрутной книжки: **001-014-09**
Руководитель группы: **Иванкин М.Н.** \ _____
Судья маршрутной квалификации: _____ \ _____

МКК СФО рассмотрела отчет и считает, что поход может быть зачтен всем участникам и руководителю 4 к.с.

Томск
2009

Содержание

1. Справочные сведения о походе.....	3
2. Состав группы	4
3. Сведения о районе путешествия	5
4. Расчет категории сложности.	6
4.1. Локальные препятствия.....	6
4.2 Протяженные препятствия	7
4.2.1. Горные протяженные препятствия	7
4.2.2. Равнинные протяженные препятствия.....	7
4.3. Категория сложности	8
5. График движения группы.....	9
День 1. (27.06.2009)	11
День 2. (28.06.2009)	12
День 3. (29.06.2009)	13
День 4. (30.06.2009)	15
День 5. (01.07.2009)	17
День 6. (02.07.2009)	19
День 7. (03.07.2009)	24
День 8. (04.07.2009)	29
День 9. (05.07.2009)	32
День 10. (06.07.2009)	35
День 11. (07.07.2009)	38
День 12. (08.07.2009)	40
7. Специальное снаряжение	42
8. Весовые характеристики груза и нагрузки	42
9. Заключение.....	43
9.1. Итоги, выводы и рекомендации	43
9.2. Краткая характеристика участников.....	44
10. Приложения	48
10.1. СХЕМА ПРОЙДЕННОГО МАРШРУТА.....	48

1. Справочные сведения о походе

Маршрутная книжка: № 001-014-09, выдана МКК СФО г. Новосибирск;
Район путешествия: Республика Хакасия, Кемеровская обл., юг Красноярского Края.
Вид туризма: велосипедный;
Категория сложности: 4 (четвертая);
Время проведения: 27 июня - 8 июля 2009 г.;
Продолжительность: 12 дней;
Количество участников: 10 чел.;
Протяженность: 752 км;

Маршрут запланированный:

г. Междуреченск – р. Бол. Майзас – пер. 734 м – Кизес – пер. Изыгаш (982 м) – р. Колос – Ортон – Бол. Ортон (неж.) – р. Федоровка – р. Балыксу – Балыкса – р. Теренсуг – р. Уйбат – Усть-Бюр – р. Тибек – р. Бейка – Темир (неж.) – Майский – Аххол – р. Немир – р. Чазыхол – р. База – Верх. База – Аскиз – Апчинаев – р. Табат – Усть-Киндирла – Табат – р. Турунташ – пер. Джойский (1185 м) – р. Клай – пер. 1075 м – Богословка – р. Уй – Майна – пгт. Черемушки – Саяно-Шушенская ГЭС – Сизая – р. Сизая – Каптырево – Шушенское – Казанцево – Знаменка – оз. Тагарское – г. Минусинск – г. Абакан

Протяженность: **714 км**

Маршрут пройденный:

г. Междуреченск – р. Бол. Майзас – пер. 734 м – Кизес – пер. Изыгаш (982 м) – р. Колос – Ортон – Бол. Ортон (неж.) – р. Федоровка – р. Балыксу – Балыкса – р. Теренсуг – р. Уйбат – Усть-Бюр – р. Тибек – р. Бейка – Бейка – Аххол – р. Немир – р. Чазыхол – р. База – Верх. База – Аскиз – Апчинаев – Бондарево – Табат – р. Турунташ – пер. Джойский (1185 м) – р. Клай – пер. 1075 м – Богословка – р. Уй – Майна – пгт. Черемушки – Саяно-Шушенская ГЭС – Сизая – Каптырево – Шушенское – Казанцево – М-54 – оз. Тагарское – г. Минусинск – г. Абакан

Протяженность: **752 км**

2. Состав группы

№	ФИО	Год рожд.	Контактная информация	Туристская подготовка	Обязанность
1.	Иванкин Максим Николаевич	1979	Томск, 8913-822-4146, xenon@radiosibir.ru	3 вел.р., 4 вел.у., 3 г.р., 3 г.у.	руководитель
2.	Одиванов Александр Сергеевич	1974	Томск, 8905-992-4308	4 вел.р., 2 вел.у., 2 г.у.	ремонтник
3.	Рыбина Алена Николаевна	1983	Томск, 8906-949-7178	2 вел. у. 5 г.у.	видеооператор
4.	Кириченко Дмитрий Владимирович	1979	Томск, 8960-972-1909	3 вел. у.	отв. за аптеку
5.	Анненков Роман Валерьевич	1974	Томск, 8903-913-0539	3 вел. у.	участник
6.	Костылева Наталья Анатольевна	1978	Томск, 8909-545-7212	2 вел. у., 2 г.у.	завхоз
7.	Завьялов Николай Дмитриевич	1977	Томск, 8913-881-5753	3 вел. у.	фотограф
8.	Бакеев Рустам Альфредович	1979	Томск, 8913-881-8819	1 вел. у.	завснар
9.	Поляков Алексей Владимирович	1980	Томск, 8906-948-1226	1 вел. у.	участник
10.	Макунин Алексей Анатольевич	1975	Томск, 8905-990-9964	3 вел. р., 4 г.р., 5 г.у.	навигатор

3. Сведения о районе путешествия

Хакасия расположена в зап. части Минусинской котловины, по левобережью Енисея, на вост. склонах Кузнецкого Алатау и сев. склонах Зап. Саяна. Это положение обуславливает резко континентальные климатические условия. Площадь республики 61,9 тыс. км², Она вдвое больше Бельгии, в полтора – Дании, Голландии и Швейцарии.

Выгодно географическое положение Хакасии: Южно-Сибирская магистраль соединяет ее с Минусинским правобережьем, Иркутской областью и Кузбассом, а автодороги Абакан-Кызыл (Усинский тракт) и Абакан-Ак-Довурак с Тувой. Железная дорога Абакан-Ачинск и река Енисей дают выход Хакасии к Центрально-Красноярскому району и на Енисейский Север.

Почти 66% республики занято горами. По западной границе проходит Кузнецкий Алатау. Это сильно расчлененный реками хребет, его вершины имеют высоты до 1700-2000 м. Высшая точка – гора Верх. Зуб (2178 м.) Южную часть Хакасии занимает Зап. Саян, его осевой хребет Саянский поднимается выше 2500 м. Горы Кузнецкого Алатау покрыты главным образом лиственницей с примесью пихты и кедра, Зап. Саяна – кедром и пихтой. Предгорья заняты светлыми травяными, лиственничными и вторичными березово-осиновыми лесами.

Между горами расположены обширные котловины с плодородными почвами, хорошими пастбищами и сенокосами. Рельеф котловин холмисто-увалистый, а местами даже низкогорный. Только по долинам рек Енисея и Абакана и по их притокам встречаются широкие пространства с равнинным рельефом. Для котловины характерны ландшафты степи и лесостепи.

Природные ресурсы республики имеют большое значение, как по своим запасам, так и по качественным показателям эффективности их использования. Топливо-энергетический комплекс Хакасии базируется на богатой энергии рек и запасах местного угля. Технично-экономические условия позволяют получать дешевую электроэнергию на Саяно-Шушенской и Майнской ГЭС, а на шахтах и разрезах добывают уголь, причем 60% его добывается открытым способом. Крупнейшим потребителем электроэнергии является Саянский алюминиевый завод, производящий высококачественный алюминий. Горнодобывающая промышленность всегда занимала большое место в общем производстве промышленной продукции республики. Ее отрасли – добыча молибдена, железной руды, золота. На крупнейшем в России Сорском месторождении молибдена АО "Молибден" производит молибденовый и медный концентрат, а также извлекает сопутствующие благородные металлы. Добыча железной руды ведется двумя рудниками. Содержание железа в магнетитовых рудах 30-40%. Добыча золота – наиболее давняя отрасль горнорудной промышленности. На территории Хакасии добывают россыпное и жильное золото.

Более 40% территории республики покрыто лесом. Запасы древесины составляют 430 млн. м³. Лесопромышленный комплекс включает в себя лесозаготовительные и лесоперерабатывающие предприятия. Часть лесопроизводства идет на экспорт.

Важнейшей частью природных богатств Хакасии являются земельные ресурсы. Природные условия Хакасии благоприятны для развития сельского хозяйства. Десятки тысяч гектаров пахотных земель и пастбищно-сенокосных угодий – потенциал сельского хозяйства республики. Посевные площади занимают $\frac{1}{10}$ территории Хакасии.

Ценное природное богатство Хакасии представляют ее водные ресурсы. Большинство рек берет начало в горах и поэтому обладают большим запасом гидроэнергии. Кроме этого речную воду используют для сплава леса, орошения полей и обводнения пастбищ и лугов. Для судоходства пригодны р. Енисей и устье р. Абакана. Многочисленны озера Хакасии. Пресные естественные и искусственные озера, соленые озера имеют бальнеологическое значение, на их берегах расположены курорты и зоны отдыха.

По современному уровню производства и особенно по перспективам экономического развития, опирающегося на использование богатейших энергетических и сырьевых ресурсов, Хакасия занимает видное место среди восточных регионов России, выполняя важную роль поставщика электроэнергии, каменного угля, молибдена, золота, некоторых видов машинного оборудования, строительных материалов.

В настоящее время в Хакасии проживает 585,8 тыс. человек (на 01.01.1996г.), доля городского населения составляет 71,7%. Республика Хакасия является одной из наиболее густозаселенных территорий Восточной Сибири. Население размещено неравномерно, исторически концентрируясь вдоль естественных путей сообщения, а также транспортных артерий. Наиболее густозаселенными ареалами на территории Хакасии является Абакано - Черногорский анклав, где плотность населения колеблется в пределах 1000-2000 человек на 1 км². Самым малозаселенным районом является Таштыпский, где плотность едва достигает 2 человека на 1 км².

Крупнейшим городом республики является ее столица - Абакан, с населением 163,1 тыс. человек (1996г.). Это политико-административный и культурный центр, важный транспортный узел. В городе несколько театров, филармония, Хакасский НИИ языка, литературы и истории, Хакасский госуниверситет и другие учебные заведения.

Национальный состав республики разнообразен, что является отражением истории заселения региона. Здесь проживают представители более 100 национальностей, однако наиболее крупными этническими группами являются русские, хакасы, украинцы и немцы.

Хакасы – народ, родственник тувинцам, алтайцам, шорцам. Территория Хакасии была заселена с древнейших времен и считается сейчас археологической Меккой. Здесь насчитывается около 30 тыс. памятников древней истории, найдены памятники культуры медного, бронзового, железного веков. По всей территории Хакасии можно встретить древние захоронения. В урочище Салбык, ее степная часть имеет несколько десятков вождевых (царских) и сотни родовых курганов Тагарской культуры (VII-I вв. до н.э.), на севере Хакасии в Бело-Июсском историко-природном заказнике археологии открыты святилища бронзового века, на стенах которых обнаружили таинственные композиции рисунков и не менее загадочные знаки. В долине реки Белый Июс сосредоточено, помимо могильников, много других памятников – пещер, гротов.

4. Расчет категории сложности.

Принятые сокращения:

КТ - категория трудности в баллах;
 ЭП - эквивалентный пробег;
 ЛП - локальные препятствия;
 ПП - протяженные препятствия;
 L_ф - фактическая протяженность маршрута;
 L_н - номинальная протяженность маршрута;
 T_н - номинальная продолжительность похода;
 T_ф - фактическая продолжительность похода;
 L_{под} - протяженность подъема в км;
 K_{пк} - коэффициент дорожного покрытия;
 K_{пр} - коэффициент протяженности;
 K_{пер} - коэффициент пересеченности местности;
 K_{нв} - коэффициент набора высоты;
 K_в - коэффициент абсолютной высоты;
 K_{кр} - коэффициент крутизны;
 L_{пп} - протяженность препятствия в км;
 СГ - сезонно-географический показатель;

4.1. Локальные препятствия.

№	Тип (сложность)	Место	Длина (км)	ЭП (км)
1.	Переправа (брод)	пр. приток р. Ортон	0,01	0,5
2.	Переправа (брод)	р. Ортон	0,015	0,5
3.	Переправа (н/к)	р. Ортон	0,030	2
4.	Переправа (брод)	р. Федоровка	0,015	0,5
5.	Переправа (н/к)	р. Федоровка	3x0,010	3x2
6.	Переправа (брод)	р. Федоровка	0,005	0,5
7.	Кам. завал (простой)	вдоль р. Теренсуг	2x0,10	2x2
8.	Переправа (1А)	р. Теренсуг	0,020	10
9.	Растительный покров (1А)	вдоль р. Теренсуг	7,5	75
10.	Переправа (1А)	р. Каинзас	0,025	10
11.	Переправа (н/к)	р. Теренсуг	7x0,020	7x2
12.	Растительный покров (1А)	вдоль р. Теренсуг	5,2	52
13.	Переправа (н/к)	р. Теренсуг	0,015	2
14.	Переправа (брод)	р. Немир	0,015	0,5
15.	Переправа (н/к)	р. База	0,020	2
16.	Переправа (брод)	р. База	0,008	0,5
17.	Переправа (брод)	р. Табат	3x0,005	3x0,5
18.	Растительный покров (н/к)	спуск с пер. Джойский	12	60
Всего:				241,5 км

Интенсивность:

$$I = ((L_{\text{ф}} + \text{ЛП}) \cdot T_{\text{н}}) / (T_{\text{ф}} \cdot L_{\text{н}}) = ((752 + 241,5) \cdot 13) / (12 \cdot 600) = 1,79$$

* Т.к. дневки отсутствовали, то исключаем коэффициент дневок из расчета интенсивности.

4.2 Протяженные препятствия*4.2.1. Горные протяженные препятствия*

№	Наименование	Выс., м	К _{нв}	К _в	К _{пк}	К _{кр}	Балл*	КТ
1.	пер. Майзасский	736	1,1	1,15	1,3	1,1	1,81	2
2.	пер. Изыгаш	985	1,2	1,19	1,3	1,2	2,23	2
3.	пер. 706 м.	706	1,0	1,14	2,5	1,3	3,71	3
4.	пер. 880 м.	880	1,11	1,17	1,6	1,2	2,49	3
5.	пер. Изыхский	1022	1,2	1,21	1,3	1,1	2,08	2
6.	пер. Тибек – Бейка	866	1,05	1,17	1,6	1,2	2,36	2
7.	пер. Бейка – Аххол	839	1,02	1,17	2,0	1,3	3,1	3
8.	пер. Чазыхол	943	1,14	1,18	1,0	1,1	1,48	1
9.	пер. Джойский	1184	1,24	1,24	2,0	1,3	4,00	4
10.	пер. Клай	1058	1,15	1,21	2,0	1,3	3,62	3

4.2.2. Равнинные протяженные препятствия

№	Наименование	Л _{пп}	К _{пк}	К _{пр}	К _{пер}	К _в	Балл*	КТ
1.	с. Ортон – прав. приток р. Ортон	5,5	2,5	1,06	1,2	1,13	3,59	3
2.	пер. 706 м. – пос. Бол. Ортон (нежил.)	7,2	2,0	1,07	1,2	1,1	2,82	3
3.	пос. Бол. Ортон – ур. Федоровка	18	1,6	1,18	1,2	1,1	2,49	3
4.	пер. 886 м. – ур. Усть-Веселый	10	1,6	1,1	1,2	1,12	2,37	2
5.	п. Балыкса – р. Ниж. Березовая	20,5	1,3	1,21	1,0	1,1	1,73	2
6.	р. Ниж. Березовая – р. Каинзас	9	1,6	1,09	1,0	1,12	1,95	2
7.	р. Каинзас – р. Иссул	8,2	2,5	1,08	1,2	1,13	3,66	3
8.	р. Иссул – пер. Изыхский	37,2	1,3	1,37	1,2	1,17	2,50	3
9.	пос. Усть-Бюр – пер. Тибек-Бейка	14,4	1,3	1,14	1,0	1,15	1,70	2
10.	вдоль р. Бейка до с. Бейка	9,3	1,3	1,09	1,0	1,1	1,56	2
11.	с. Бейка – пер. Бейка-Аххол	6	1,3	1,06	1,0	1,12	1,54	2
12.	с. Аххол – р. Ахтый (по р. Немир)	7,2	1,3	1,07	1,0	1,12	1,56	2
13.	р. Ахтый – развалины пос. Немир	9,5	1,6	1,1	1,2	1,16	2,45	3
14.	отвалы руд. «Чазыгол» - р. База	32,3	1,3	1,32	1,2	1,13	2,33	2
15.	с. Табат – р. Арбатская	23	1,3	1,23	1,2	1,13	2,17	2
16.	пер. Джойский – по хр. Джойский	22,3	2,5	1,22	1,4	1,2	5,12	4
17.	пер. Клай – с. Богословка	11,4	1,3	1,11	1,0	1,14	1,65	2
18.	р. Оя – р. Коя	21	0,8	1,21	1,4	1,0	1,36	1

* Сезонно-географический показатель для всех ПП взят равным СГ = 1

4.3. Категория сложности**Сумма баллов за ПП**

Категория сложности	Кол-во ПП	Баллы	Баллы в зачет
1	-	-	-
2	14	27,04	5
3	10	30,43	10
4	2	9,12	9,12
		Всего: 66,59	$\Sigma_B = 24,12$

Автономность:

$$A = A_1 \cdot (T_1/T_{\phi}) + \dots + A_n \cdot (T_n/T_{\phi}) = 1,2 \cdot (6/10) + 1 \cdot (2/10) + 0,8 \cdot (2/10) = 1,08$$

Категория сложности (КС):

$$КС = \Sigma_B \cdot I \cdot A = 24,12 \cdot 1,79 \cdot 1,08 = 46,6$$

Набранное кол-во баллов (КС = 46,6 балла) и километраж ($L_{\phi} = 752$ км) соответствуют походу 5 к.с., минимальное кол-во протяженных препятствий и их категория трудности (4 кт – 2 шт., 3 кт – 10 шт.) соответствует походу 4 к.с.

Расчет категории сложности похода производился в соответствии с **«Методикой категорирования велосипедных маршрутов»**, утвержденной ЦМКК решением 11.12.2004 г. и действующей на 2009 г.

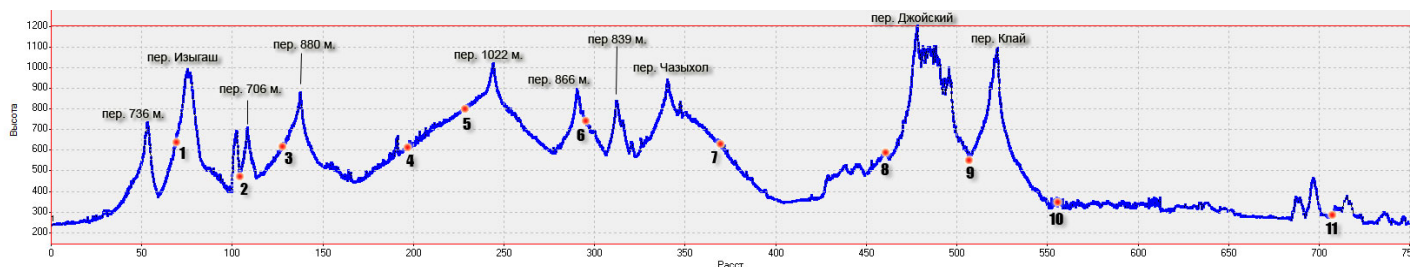
Источник: <http://www.tssr.ru/>

5. График движения группы

День пути	Дата	Участок пути	Км.	Покрытие	Участок маршрута (названия н.с.)	Погода
1.	27.06	г. Междуреченск – переправа через р.Томь	20	Асфальт	г. Междуреченск – паромная переправа через р.Томь напротив с. Майзас	Пасмурно, дождь, +10° - 15°
		переправа через р. Томь – р. Бол. Изыгаш	49,3	Профил. гравийка	Переправа через р. Томь – с. Майзас – р. Бол. Майзас – пер. Майзасский (736 м.) – с. Кизес (нежил.) – р. Бол. Изыгаш	Переменная облачность, солнечно, +15° - 30°
2.	28.06	р. Бол. Изыгаш – пос. Ортон	30,3	Профил. гравийка	р. Бол. Изыгаш – пер. Изыгаш – р. Колос – пос. Ортон	Переменная облачность, солнечно, +20° - 25°
		пос. Ортон – прав. приток р. Ортон	5,5	Бездорожье	пос. Ортон – заросшая дорога вдоль ЛЭП – прав. приток. р. Ортон	
3.	29.06	прав. приток р. Ортон – пос. Бол. Ортон	11,6	Каменистая грунтовка	прав. приток р. Ортон – пер. 706 м. – р. Ортон – пос. Бол. Ортон (нежил.)	Переменная облачность, солнечно, +20° - 25°
		пос. Бол. Ортон – р. Федоровка	14	Укатанная грунтовка	пос. Бол. Ортон (нежил.) – р. Федоровка	
4.	30.06	р. Федоровка – р. Балыксу	18,2	Укатанная грунтовка	р. Федоровка – пер. 880 м. р. Веселый – ур. Усть-Веселый – р. Балыксу	Солнечно, +15° - 20°
		р. Балыксу – пос. Балыкса	19	Профил. гравийка	р. Балыксу – с. Николаевка – пос. Балыкса	Солнечно, +20° - 30°
		пос. Балыкса – р. Теренсуг	27,3	Каменистая грунтовка	пос. Балыкса – р. Томь – р. Теренсуг	
5.	1.07	р. Теренсуг – переправа через р. Кайнзас	2,2	Каменистая грунтовка	р. Теренсуг – переправа через р. Кайнзас	Солнечно, +25° - 30°
		переправа через р. Кайнзас – устье р. Иссул	8,2	Заросшая колея	переправа через р. Кайнзас – устье р. Иссул	
		устье р. Иссул – недалеко от устья р. Каролиновка	22,6	Профил. гравийка	устье р. Иссул – р. Теренсуг – пос. Тамалык (нежил) – недалеко от устья р. Каролиновка	Переменная облачность, гроза, +20° - 30°
6.	2.07	недалеко от устья р. Каролиновка – с. Усть-Бюр	34,5	Профил. гравийка	недалеко от устья р. Каролиновка – пер. Изыхский (1022 м.) – р. Уйбат – с. Усть-Бюр	Переменная облачность, +15° - 25°
		с. Усть-Бюр – пер. Тибек - Бейка	28,1	Каменистая грунтовка	с. Усть-Бюр – р. Тибек – пер. Тибек-Бейка (866 м.)	Солнечно, +20° - 25°
		пер. Тибек – Бейка – р. Бейка	6,5	Грунтовка	пер. Тибек-Бейка (866 м.) – р. Бейка	
7.	3.07	р. Бейка – с. Бейка	9,2	Каменистая грунтовка	р. Бейка – с. Бейка	Солнечно, +25° - 35°
		с. Бейка – устье. р. Ахтый	23,3	Укатанная грунтовка	с. Бейка – пер. Бейка-Аххол (839 м.) – с. Аххол – р. Немир – устье. р. Ахтый	
		устье. р. Ахтый – исток р. Немир	9,5	Грунтовка	устье. р. Ахтый – р. Немир – разв. Богородск – разв. Немир – исток р. Немир	
		исток р. Немир – недалеко от моста через р. База	9,1	Профил. гравийка	исток р. Немир – пер. Чазыхол (943 м.) – рудник «Чазыгол» – отвалы рудника – недалеко от моста через р. База	
		недалеко от моста через р. База – р.База	20,8	Укатанная грунтовка, конская тропа	недалеко от моста через р. База – р. База	

День пути	Дата	Участок пути	Км.	Покрытие	Участок маршрута (названия н.с.)	Погода
8.	4.07	р. База – с. Верх. База	11,5	Каменистая грунтовка	р. База – с. Верх. База	Солнечно, +25° - 35°
		с. Верх. База – ст. Аскиз	17,2	Профил. гравийка	с. Верх. База – с. Усть-База – ст. Аскиз	
		ст. Аскиз – с. Табат	51,8	Асфальт	ст. Аскиз – пгт. Аскиз – аул Апчинаев – мост через р. Абакан – с. Бондарево – с. Верх. Киндирла – с. Табат	
		с. Табат – р. Чазрыг	11,9	Грязная грунтовка	с. Табат – р. Табат – р. Чазрыг	Переменная облачность, +25° - 35°
9.	5.07	р. Чазрыг – пер. Джойский	21,6	Укатанная грунтовка	р. Чазрыг – р. Табат – р. Турунташ – пер. Джойский (1184 м.)	Солнечно, +25° - 35°
		пер. Джойский – Джойский хреб.	14	Заросшая колея	пер. Джойский (1184 м.) – по Джойскому хреб.	
		Джойский хреб. – р. Клай	10,2	Укатанная грунтовка	Джойский хреб. – р. Аялыгхол – р. Клай	Переменная облачность, +20° - 25°
10.	6.07	р. Клай – пер. Клай	16	Укатанная грунтовка	р. Клай – пер. Клай (1058 м.)	Солнечно, +25° - 35°
		пер. Клай – р. Котуй	2,6	Каменистая грунтовка	пер. Клай (1058 м.) – р. Котуй	
		р. Котуй – с. Богословка	8,9	Укатанная грунтовка	р. Котуй – р. Уй – с. Богословка	
		с. Богословка – Майнская ГЭС	17,3	Профил. гравийка	с. Богословка – р. Уй – Майнская ГЭС	Пасмурно, дождь, +15° - 25°
		Радиально на СШГЭС	53,7	Асфальт	Майнская ГЭС – р. Енисей – пос. Черемушки – СШГЭС – пос. Черемушки – пос. Майна – Майнская ГЭС	
		Майнская ГЭС – устье р. Кибик	4,5	Укатанная грунтовка	Майнская ГЭС – р. Енисей – устье р. Кибик	
11.	7.07	устье р. Кибик – с. Сизая	3,7	Укатанная грунтовка	устье р. Кибик – с. Сизая	Солнечно, +25° - 35°
		с. Сизая – оз. Тагарское	98,2	Асфальт	с. Сизая – с. Каптырево – с. Шушенское – с. Казанцево – трасса М-53 – оз. Тагарское	
12.	8.07	оз. Тагарское – г. Абакан	40,7	Асфальт	оз. Тагарское – г. Минусинск – мост через р. Енисей – с. Подсинее – мост через р. Абакан – г. Абакан	Солнечно, +25° - 35°

Высотный график похода



6. Техническое описание маршрута



Фото. 1. Сбор на ЖД-вокзале Междуреченска перед стартом.

Направление везде указывается по ходу движения, время Томское (GMT+6). Километраж сквозной, измеряется от ЖД-вокзала в г. Междуреченске.

Из Томска выехали в 21:00 26 июня на заказанном до Междуреченска ПАЗике. Обошлось в результате 1600 с человека. Рюкзаками и байками забили всю заднюю площадку и часть прохода, 3 велосипеда даже не разбирали. В 5:00 приехали на ЖД-вокзал Междуреченска. В честь нашего приезда тут же прошел ливень.

День 1. (27.06.2009)

Под навесом здания ЖД-вокзала собрали велосипеды и в 6:00 выехали в сторону Майзаса. Идет мелкий моросящий дождь. Немного заплутали, раньше времени переехав ЖД через путепровод, но в конце концов выбрались за город на асфальт, ведущий вверх по р.Томь. 20 км – приехали к понтонной переправе через Томь, но нынче в половодье её смыло и вереницу понтонов собирали снова в «мост» вдоль берега, а через реку курсировал катер. Переправа обошлась в 20 руб. с человека (10 руб. – сам человек и еще 10 – байк с рюкзаком).

На той стороне реки в пос. Майзас начинается гравийка, ведущая в Ортон. Дорога отличная – профилированная, трафик – 1 машина в час, идет вдоль р. Майзас, периодически пересекая её по мостам. Распогодилось – после обеда все уже в шортах и футболках. Большую часть дня движемся к перевалу Майзасскому (734 м.), постепенно и плавно набираю высоту. В 47-ми км от старта начинается непосредственный подъем на перевал, в этом месте у дороги находится родник. Уклон ощутимый, в 13:30 поднимаемся на небольшую седловинку, где дорога делает крутой поворот влево, с седловины видно долину р. Кизес. От нее еще чуть больше километра и мы на седловине Майзасского перевала (14:00, 53 км, 736 м над у.м.).

Спуск с перевала серпантинном и на большой скорости, в самом низу пересекаем по мосту р. Кизес (60 км), здесь же находится поляна, на которой раньше была деревня Кизес. Начинается очередной пологий подъем в следующем перевалу – Изыгаш (985 м.) пытаемся найти место под бивак, но безуспешно проезжаем около 10 км – вдоль дороги либо тайга, либо болотные «пампасы» в пойме р. Бол. Изыгаш и всё под уклоном. В конце концов, находим подходящее место перед очередным мостом через реку километрах в 5 от седловины следующего перевала (17:35, 69 км). Во



Фото. 2. Паром через Томь в Майзасе.



Фото. 3. Дорога от пос. Майзас

57-й километровый столб.

Спуск такой же, как с предыдущего перевала – скоростной с серпантином, местами в дорогу уложены бревна, чтобы не размывало, что создает некоторую «изюминку» при «полетах» на больших скоростях. Спуск выводит к р. Колос и дальше вдоль нее мы спускаемся до окраин Ортона (13:20, 99 км). По дороге Алена рвет по корду покрышку и остаток похода продолжает на одной из 3-х запасных покрышек.

В сам Ортон мы не заезжаем, а немного возвращаемся назад к кладбищу, где по нашей карте начинается дорога, ведущая в Бол. Ортон. Она действительно когда-то там была, на нашей карте 1988 года она



Фото. 4. Вдоль р. Майзас



Фото. 5. Серпантин на спуске с пер. Майзасский

время ужина прошел короткий и неожиданный для всех дождь.

День 2. (28.06.2009)

Хорошо отоспавшись в 10:00 выезжаем на перевал. Моросит мелкий дождь. Дорога всё та же отличная гравийка, сделанная из плотно спрессованного песка. Сделав несколько крюков серпантина, дорога выходит на седловину перевала Изыгаш (11:00, 75 км, 985 м над у.м.). На седловине старый песчаный карьер (видимо его использовали при отсыпке этой самой дороги) и

обозначена, как и ЛЭП, ведущая вдоль нее в Ортон. Ехать по ней в начале невозможно, потому что уклон большой, а сама дорога больше напоминает старую конную тропу. Начинается пешая часть нашего велопохода... Постепенно выполаживается, но и дорога превращается в заросшую всем, чем можно в этой местности, тропу идущую вдоль ЛЭП (16:00, 102 км) Посменно прокладываем тропу через заросли малины, ивы, крапивы и пучки по просеке



Фото. 6. Начало подъема вдоль ЛЭП

Выехали снова в 10, а точнее потолкали по болоту и заросшей дороге свои байки дальше. Но судьба оказалась благосклонной к нам и через 200-300 м. перейдя в брод выше указанный приток Ортона, мы вылезли на отличную грунтовку. Мокрая каменистая грунтовка с обилием луж и местами грязная стала подниматься в сторону небольшого местного безымянного перевала в 706 м – водораздела двух соседних правых притоков р. Ортон. Она-то и ведет из пос. Ортон в Балыксу,

ЛЭП. Процесс осложняется обилием комаров, периодическими болотами, буреломом и острыми обрубками срубленных кустов в траве. Средняя скорость около 1 км/ч. «Тропоукладчики» начинают меняться чаще, т.к. расход сил очень высок. Появляются первые покушанные клещами.

Через 2 км от начала этого безобразия начинается спуск и появляется какое-то подобие колеи с канавой глубиной в метр. Оказавшийся в этот момент первым Саня – садится и едет вниз по «пампасам» с воплями радости, остальные присоединяются. Так довольно «быстро» (скорость не превышала 10 км/ч), хлеща себя и других ветками и несколько раз падая в канаву мы выезжаем к правому притоку Ортона, где форсировав пару его собственных притоков, устраиваем бивак. На этом месте видимо некогда был бивак у охотников или еще кого – нашли костровище, несколько шлакоблоков и скамейки.

Все купаются в ручье, на котором встали и отбиваются от комаров до отбоя.

День 3. (29.06.2009)



Фото. 7. Спуск с пер. Изыгаш в долину р. Колос

собственно кусок этой дороги мы и обошли по «пампасам».

Набрав 240 метров за 9 км вылезли на седловину этого перевала (11:15, 108 км 706 м над у.м.) – седловина особо ничем не привлекательна, кроме поворота дороги и уширения. Спуск с перевала оказался интереснее подъема: дорога «оборудована» кучами срубленных веток и длинным каменистым участком с текущим по колее ручьем. В конце концов, выезжаем к



Фото. 8. Седловина пер. Изыгаш. Слева – подъем.



Фото. 9. «Дорога» вдоль ЛЭП из Ортона

вдоль реки Ортон, все дома разрушены, причем многие видимо насильственно, много запчастей от техники. Скорее всего, в поселке жили золотодобытчики и лесорубы. Стоит отметить, что место очень живописное и красивое. На выезде прямо у дороги стоит разрушенный дом, в огороде перед которым до сих пор цветут красные маки.

Дорога от Ортона идет хорошая – укатанная грунтовка, хотя преобладает



Фото. 11. Саня на спуске с пер. 706 м.

полуразрушенному мосту через р. Ортон, где оказывается, что приехавший первым Саня еще вверху даунхила упал, разбив себе коленку и поцарапав живот. Короткая медицинская процедура, и дальше уже по хорошей дороге вдоль Ортона, но с обилием луж.

Макс пробивает колесо, и т.к. планируется обед в ближайшее время, отправляет всех искать место у воды, а сам тащит байк и рюкзак 2 км на себе к обеду. Практически сразу после обеда въезжаем на окраины бывшего Большого Ортона (14:10, 115 км). Развалины поселка занимают довольно большую площадь



Фото. 10. Подъем на пер. 706 м.

покрытие из крупного трамбованного камня. В 2 км от развалин, в месте слияния рек Ортон и Федоровка, всё распаханно вдоль долин обеих рек – здесь мыли золото в промышленных масштабах. Возле развилки дорог стоит указатель «Междуреченск 98 км – Балыксу 52 км», за ним дорога переходит вброд Ортон (14:50, 117,4 км), и дальше мы едем вверх по Федоровке. Каменистая грунтовка, иногда встречаются отрезки крупнобулыжной



Фото. 12. Дорога до Большого Ортона км» (10:10, 133,5 км). Влево стоит указатель, что там охраняемая территория и въезд запрещен (с той стороны течет река), вправо – на перевал и в Балыксу. Начинаем подниматься на перевал – дороги вверх всего 4 км, довольно круто, но покрытие отличное – укатанная грунтовка с мелкими камнями.

Седловина перевала с условным названием «880 м» выраженная, но ничем не примечательная (10:40, 137,6 км, 880 м над у.м.) Спуск в сторону р. Балыксы вдоль ручья Веселого –

«мостовой», огромное количество глубоких луж. Несколько раз дорога переходит вброд через реку, т.ч. приходится таскать байки на себе. Очередной раз Макс пробивает камеру – сегодня не его день.

Встречаем первую машину более чем за сутки – «Газель» с тувинскими номерами. Водила удивляется нам и интересуется, проедет ли он до Ортона и дальше в Междуреченск. Мы сошлись на мнении, что проедет, если поедет по дороге, а не повторит наш путь. Проехав еще некоторое время, находим отличное место для ночевки (18:20, 129 км) – остров на реке, с гладкой каменистой поверхностью и кустами.

День 4. (30.06.2009)

Прогресс в утренних сборах – старт в 9:35. Дорога под перевал-водораздел р. Федоровки и ручья Веселый – продолжение вчерашнего вечера, всё абсолютно также. Несколько каменных мостовых, метров 200 текущей по колее реки и мы подъезжаем к развилке с дорожным знаком «Опасные повороты» и указателем «Балыкса 30



Фото. 13. Медобработка ранений Сани от падения на спуске истинный праздник и веселье: 10 км по гипотенузе и 340 м по высоте, дорога без особых колдобин и дефектов, хорошо укатанная и плавно вниз. Даунхилл на диких скоростях до самого устья ручья, это место называется «Усть-Веселый» (12:10, 147,6 км). Большая часть долины ручья раскопана золотарями и превращена в сплошные каменные отвалы, никакой рекультивации не проводилось.



Фото. 14. Руины поселка Большой Ортон



Фото. 15. Руины дома на окраине Бол. Ортона

часть строящейся дороги из Новокузнецка в Абакан. Но нам не туда, а дальше в Балыксу.

Балыкса (14:50, 166,6 км) – крупный поселок, большая железнодорожная станция, лесозаготовительный завод, много магазинов, школа, бетонный мост через Томь и пр. Закупаемся в магазинах и проезжаем насквозь поселок мимо станции, через ЖД переезд и мост через р. Томь на другой берег. За поселком едем некоторое время вдоль Томи до устья р. Теренсуг (175 км). Старая дорога в Абакан (сейчас только до

Выехав на дорогу вдоль р. Балыксу, едем в пос. Балыкса, первые 6 км от Усть-Веселого долина реки раскопана золотарями еще глобальнее ручья Веселого – в ширину несколько км и русло реки явно изменилось в этих местах. Дальше дорога поднимается на левый борт долины и идет по густому лесу, но в разрывах видно, что внизу долина также испохаблена почти до самого поселка. В 3 км от Усть-Веселого «крупная дорожная развязка» – отворот на Вершину Теи, Аскиз, Абакан. Дорога – профилированная гравийка в 4 полосы, с километровыми столбами, знаками и бетонными мостиками – это



Фото. 16. Переправа через Ортон в слиянии с Федоровкой

Шоры вдоль ЖД) переходит вброд в устье, а мы едем вверх по течению вдоль Теренсуга.

Первые километров 15 дорога идет неплохая – укатанная грунтовка с полусгнившими мостами и лужами, кроме нескольких каменистых россыпей. Примерно от моста через р. Ниж. Березовая (17:45, 187,09 км) начинает портиться, превращаясь всё больше в колею и постепенно зарастая. С моста через Ниж. Березовую открывается изумительный вид вверх по речке на Терень-Казырский хребет с его заснеженными покатыми и голыми верхушками.

Несколько притоков приходится проходить вброд – мосты уже отсутствуют. Участок дороги в пару км обходит прижим у реки (старая дорога затоплена под этим прижимом), при этом там есть только грязная колея от проходимых грузовиков, проложенная довольно круто через лес и обилие клещей. В одном месте лидерам группы «посчастливилось» увидеть небольшого медведя, который убежал от нас, оставив на луже круги, а на грязи свои следы.



Фото. 17. Дорога вдоль Федоровки



Фото. 18. Наш бивак на острове, р. Федоровка

Кайнзас ничем особым от вчерашнего вечера не отличались: песчанно-грязе-каменистая дорога с нависающими ветками на ней.

Переправа через р. Кайнзас (9:56, 196 км) оказалась самой сложной за поход – 25 метровой ширины горная река с холоднучей водой и довольно сильным течением, глубина тоже оказалась большинству по шорты. Кое-кто переходил парами, большинство пользовалось палками при переправе. Кайнзас никого не смыл, но очень пытался.

За рекой развилка дорог: влево уходит дорога из огромных луж и грязи, но более наезженная (она идет вверх по Кайнзасу), вправо – заваленная деревьями и заросшая колея дальше по Теренсугу. С этого момента и на следующие 6 км начинается фактически неезженный участок нашего пути.



Фото. 19. Спуск с пер. 880 м по урочищу Усть-Веселый



Фото. 20. Отвалы породы вдоль р. Балыксу

Встали на ночевку в 2 км от устья притока Кайнзас на маленькой полянке прямо на дороге, рядом с рекой. Настоящие таёжные дебри, но комары и мошкара в принципе пока не уносит и живьем не съедает участников.

День 5. (01.07.2009)

Дежурных подняли на час раньше, но выехали всё равно позже, чем пожелал руководитель, в 9:32. Нас ждал один из самых сложных дней в походе, и все долго с утра морально настраивались на это. 2 км до переправы через приток

В самом начале несколько раз переправляемся через Теренсуг, его протоки и притоки (что из них что – не понятно толком, всё перемешано), дорога идет просто по руслу реки, постоянно пересекая его, потому что по берегу не проехать из-за обильной растительности. За переправами болота с пампасами из кустарника и обширными глубокими (в колее по пояс) лужами с головастиками. За лужами кусок заросшей колеи – основная



Фото. 21. Сиеста после обеда на дороге в Балыксу

жара стоит приличная.

С той стороны реки действительно была дорога: четко видно прорубленный створ дороги, есть ямы от колеи, но всё это заросло лет 20 назад. По полю, заросшему травой и пучкой высотой в человеческий рост, первые 200 м еще можно прокладывать дорогу на байке, но дальше начинается лес с буреломом, и байк прокладывает дорогу на тебе.

В конце этого этапа последний прорыв через кусты и бурелом, в обход прижима реки, и совершенно неожиданно для всех и к общей радости мы вылезаем на нормальную дорогу (15:40, 204,2 км) в устье небольшого ручья. Здесь находится небольшая полянка с костровищами, оставленными видимо рыбаками или охотниками, заезжавшими со



Фото. 22. 15 км до пос. Балыкса



Фото. 23. Центральная улица поселка

трудность в том, что она загромождена молодыми наклоненными березами и свисающими с обочины кронами кустов. Иногда получается ехать, но в основном всё проходим пешком, раздвигая или приминая растительность. В одном месте дорога расходится (14:00, 202,3 км): вправо идет дальше такая же заросшая колея, влево – брод через реку. Принимаем решение идти вброд, т.к. на том берегу растительности меньше, а по старым картам дорога идет именно там. Форсируем реку, попутно купаясь в ней в одежде –

сторону Усть-Бюра на машинах. Дорога просто прекрасна: каменистая укатанная грунтовка, через 200 м она пересекает мост и выходит на еще более прекрасную гравийку. Она идет из Усть-Бюра в верховья р. Иссук на лесоповалы.

Дальше ехать просто отлично – 15-20 км/ч можно держать, когда не объезжаешь лужи. Тайга становится реже и начинается урочище (17:00, 215,2 км) с часто попадающимися полянами. На них встречаются остатки загонов для скота и пастбища. В одном из таких уголков Земли нас



Фото. 24. Дорога по Теренсугу в 20 км от Балыксу

грибок с надписью «Градиент». Прямо под ним бьют холодные ключи.

Отъехав несколько км, сворачиваем на проселок, ведущий непонятно куда и зачем, встаем прямо на нем ночевать (18:45, 226,8 км). Через некоторое время натягивает мощные тучи и на ужин нас муторно поливает с неба водой. Самый длинный день подошел к концу.



Фото. 26. По Теренсугу. Обход прижима реки.

накрывает неожиданный и мощный ливень, от которого мы прячемся на обочине дороги под тентом. После ливня снова светит яркое солнце.

Вечером доезжаем до места, где раньше была деревня Тамалык (18:10, 223 км). Судя по размерам луга, огромному количеству остатков изб и заборов – поселок был крупный, сейчас тут осталось только 2 двора. В 2005 году мы ездили мимо этого места поход 3 к.с. и встречали тут мужиков, которые живут летом тут и собирают черемшу, а потом продают ее в Усть-Бюре. На выезде из Тамалыка ручей, в котором стоит



Фото. 25. Мост через р. Ниж. Березовая

День 6. (02.07.2009)

Сегодня выехали в 9:00 – потуги руководителя в области экономии времени на лицо. С утра сыро – последствия вчерашнего полива. Дождя нет, но дорога грязная. Из-под колес поначалу летят куски грязи и камни во все стороны, но по мере движения грунт подсыхает, и ехать становится приятнее.

Постепенно движемся к Изыхскому перевалу – это водораздел рек Уйбат и Теренсуг. Конкретный подъем на перевал начинается в месте, где дорога пересекает Теренсуг по мосту и уходит влево, обходя гору (10:00, 238 км). Подъем довольно короткий (5 км) и мы на седловине (243 км, 1022 м над у.м.). Седловина непримечательная – просто дорога делает крутой изгиб в обе стороны и начинается плавный спуск вниз вдоль притока Уйбата и дальше по самому Уйбату. Уже во всю светит солнце.



Фото. 27. Переправа через Каинзас



Фото. 28. Заросшая дорога после переправы через Каинзас



Фото. 29. Дорога по руслу протоки Теренсуга



Фото. 30. Последняя переправа вброд через Теренсуг



Фото. 31. Дорога вдоль Теренсуга

Рельеф начинает меняться: лес из хвойного и густого становится редким и лиственным, начинаются типичные «хакассские» степи. В конце концов, лес вовсе заканчивается, давая простор степям и холмам с редкими деревьями. Начинают обильно встречаться курганы – захоронения древне-хакассских племен, возле одной группы мы останавливаемся посмотреть менгиры и просто пропитаться духом степей после длительного катания по таежным джунглям (13:30, 266,1 км). Дорога – отлично укатанная гравийка с мелкими камнями и длинными полосами «стиральной доски», погода под стать – жара и легкий ветер.

Въезжаем на окраины Усть-Бюра – довольно крупного поселка, но чуть меньше Балыксы, и первым делом движемся в магазин. В магазине затариваемся на последующие 3 дня (14:10, 275 км) и, проехав через весь поселок до железной дороги, выкатываемся из него в сторону р. Тибек.



Фото. 32. По плечи в зарослях пучки

Начинается плавный подъем вверх по долине вдоль ручья. В нескольких км от Усть-Бюра плотина на Тибек с небольшим озером. Переезжаем по плотине на другой берег и движемся дальше до развилки дорог, рядом с которой стоит столб «Частная собственность. Въезд запрещен» (15:50, 287 км). Не столько пугает табличка, сколько ров и маленький вал на дороге, ведущей вправо. Наша же, левая дорога, свободна. Она отходит от ручья и сразу начинается подъем на очередной маленький перевальчик в соседнюю долину.



Фото. 33. Дорога от р. Ассуг в сторону Тамалыка



Фото. 34. Поляна бывшего поселка Тамалык



Фото. 35. Начинающиеся хакаские степи недалеко от Усть-Бюра



Фото. 36. Окраины Усть-Бюра

же стало очевидно, что Димыч сгорел на солнце и остаток похода он провел на «темной стороне силы», прячась в тени и не снимая термобелья с длинными рукавами.

Взлет короткий (3,2 км) и легкий – дорога из мелкого гравия и песка, всё утрамбовано и без крупных дефектов полотна. Наверху слышен «колокольный звон» – где-то в леске пасется стадо коров, но его не видно. На седловине (18:10, 292,2 км, 866 м над у. м.) дорога прорезана сквозь перегиб, поэтому по сторонам небольшая стена с песочными склонами. Спуск тоже короткий с выкатом в долину



Фото. 37. Запруда на р. Тибек



Фото. 38. Макс и Руся ремонтируют педаль Crank Brothers

Практически сразу же у Макса ломается контактная педаль CrankBrothers Candy C – ось остается в шатуне, а пластиковый корпус со всем содержимым – пристегнутым к ноге. Причина: разрушился подшипник, от него осталось 2 обода и грязь из металлической стружки с осколками шариков. Сломанный подшипник удачно заменяет проставочное кольцо из алюминия от V-брейковых колодок, доработанное напильником тут же. При чем поточить напильников за время ремонта успело полгруппы. Тут

какого-то мелкого ручья, впадающего в Бейку.

Спускаемся вниз к Бейке, минуя стадо коров, пасущееся недалеко от кошар. Выезжаем на огромное пространство, покрытое степью, – долину Бейки. Сама река ниже, а тут только небольшой ручей, который мы «перепрыгиваем» и на склоне за дорогой, ведущей в село Бейка встаем на бивак рядом с одиноко стоящей лиственницей (18:50, 296 км).

Все это пространство заполнено пастбищами и курганами. Место очень



живописное, в конце похода этот бивак был признан лучшим. Вечером группа не накатавшихся и очень любопытный «лосей» забегает на прилегающий холм с целью посмотреть округу. Перед отбоем все валяются под лиственницей и пьют пиво, прикупленное в Усть-Бюре.

День 7. (03.07.2009)

Это утро превзошло все ожидания рук-ля – выехали аж в 8:40. Отлично выспались, роса с утра быстро испарилась в степи, а дежурные проявили профессиональную приткось.

Вылезает на дорогу и просто

Фото. 39. Начало подъема на пер. Тибек-Бейка

летим по ней вниз вдоль реки Бейки в село Бейка. Группа лидеров при этом развивает космические скорости для нашего похода, глотая адреналин бочками. Бейка (9:20, 305,3 км) – совсем небольшой поселок, около 30 дворов, но довольно неплохо выглядящий – по крайней мере, нет ощущения, что он вымирает. В нем объезжаем запруду на реке по плотине и движемся к очередному мини-перевалу, ведущему нас в Аххол. Дорога проходит мимо кладбища и идет вдоль ЛЭП до самого Аххола. ЛЭП уже давно «не под напряжением».

Опять пекло. Подъем на перевал 3 км, идет по грунтовой



Фото. 40. Спуск с перевала в долину р. Бейка



Фото. 41. Наш бивак под лиственницей, р.Бейка

дороге, как и все степные дороги, она плотно утрамбована. Большую часть подъема дорога и ЛЭП идут через небольшой лесок, прячущий нас от солнца и жары. В леске дорога представляет собой уже колею, по которой иногда гоняют коров, и во время дождя здесь возможна грязь. На седловине лес кончается (11:00, 312 км, 839 м над у.м.), и дорога рассыпается на несколько путей, ведущих вниз по пастбищам мимо красивейших холмов.



Фото. 42. Вид на долину р. Бейка с окрестных холмов



Фото. 43. Село Бейка



Фото. 44. Спуск с пер. Бейка - Аххол



Фото. 45. р. Немир. Скалу в устье р. Ахтый

вброд, но мы перелезаем по бревну на обочине, кроме Лехи Полякова, который на глазах у всех посреди брода со всего разгона очень зрелищно падает в воду, уткнувшись в камень колесом.

Дорога по Немиру – очень хорошая грунтовая колея, но до определенного момента, пока основная накатанная дорога не уходит вправо в сторону ущелья р. Ахтый (13:00, 328,6 км). Слева приметный скальный выход за рекой. Переходим р. Немир вброд, немного едем по полям, по еле видной колее и выезжаем снова на грунтовку вдоль реки, но с другой стороны. Грунтовка немного хуже, той, что до брода,



Фото. 46. Карьер на развалинах Немира

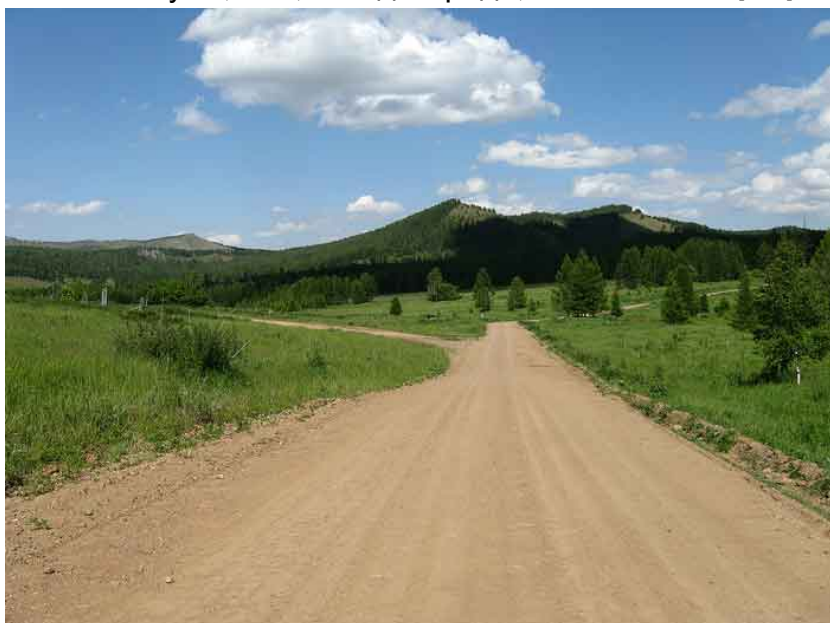


Фото. 47. Поляна быв. Немира, дорога на Чазыхол

Спуск – отличный даунхилл, ровная колея с небольшим уклоном, скорости под 50 км/ч. В определенный момент становится ясно, что мы «в пылу сражения» уехали не по той колее – делаем небольшой крюк и выезжаем снова к ЛЭП и через некоторое время к Аххолу. По дороге Макс снова пробивает камеру.

Аххол (12:00, 321,7 км) – средняя деревня, довольно опрятная и обжитая. Проезжаем её почти по окраине и выезжаем к мосту через р. Ниня и дальше вверх по долине Немира. Один из рукавов Нини проезжается

но ехать по ней вполне хорошо. Поднявшись немного вверх, выезжаем на поляну, где по карте обозначены развалины Богородска, а сейчас среди поляны стоит новая ферма с новым коровником. Еще с километр и мы выезжаем к 2-м крупным карьерам (по обе стороны дороги), скорее всего, это ванны для амальгамирования при добыче золота (15:00, 338,1 км). Сразу за ними начинаются развалины поселка золотодобытчиков Немир.

В Немире остались только шесты от заборов, отдельно торчащие столбы и маленький домик из плит, стоящий у дороги. На



Фото. 48. Золотой прииск «Чазыгол»

экскаваторами и ползающими вдалеке БЕЛАЗами, а вдоль нее идет две параллельные дороги в 4 полосы каждая, на одну из которых мы выезжаем. Через километр нас ждет шлагбаум (15:50, 343,1 км) и охранник. Золотые прииски – объект стратегический, поэтому на карте не отмечен, а нам приходится свои паспортные данные записать к охраннику в книгу «незванных гостей». Тем не менее, охранник к нам очень благосклонен, т.к. выяснилось, что он наш земляк – родом из-под Асино и восхищенно удивляется нашему образу

стенах дома граффити. А на дальней окраине наша грунтовка упирается в отличнейшую профилированную гравийку в 2 полосы! Это абсолютно неожиданно для нас, т.к. по карте ничего подобного нет. Как выяснилось позже – это дорога из Узунчула в Бирикчуль, сделанная золотодобытчиками. Двигаемся по ней в сторону Бирикчуля, а точнее вдоль р.Чазыхол.

Очередной сюрприз: за небольшим взлетом стоит в лесу небольшой дом отдыха, а еще чуть дальше начинаются золотые прииски. Вся долина заполнена отвалами в несколько ярусов, с



Фото. 49. Борога в верховьях р. Базы

путешествий. Он передает по радиации на следующий пункт, чтобы нас пропустили без остановки и с наилучшими пожеланиями указывает на дорогу, по которой мы и уезжаем, оставив ошеломленного мужика на посту. Прииск находится в самом истоке р. Чазыхол.

Естественно, дорога отменного качества, и не совпадает с тем, что у нас на карте. Несем с горки вниз по долине Чазыхола, но вскоре приходится свернуть на грунтовку, чтобы не уехать в Бирикчуль, куда нам не особо



Фото. 50. Стадо коров берет нас в плен. Р. База



Фото. 51. Скала по дороге вдоль р. Базы



Фото. 52. Выезд из Верх Базы на трассу в Аскиз



Фото. 53. Станция Аскиз



Фото. 54. Отдыхаем у магазина в Аскизе

коровы, одно из стад коров нас чуть не «взяло в плен», из любопытства почти окружив, но мы разогнали их камнями и матами. Проехав немного вниз по долине, встаем на бивак (19:27, 368 км). Впечатление дня: весь день нас пекло солнце.

День 8. (04.07.2009)

Выезжаем в 8:45 с бивака. Дорога – хорошая полевая грунтовка, утоптанная машинами и коровами, почти без луж. Через 11 км выезжаем к окраинам села Верх. База (9:45, 379,5 км), тут уже начинается типичная «хакасская степь». От Верх. Базы в Аскиз идет профилированная



Фото. 55. Мост через р. Абакан за Апчинаевым



Фото. 56. Типичная хакасская степь. Перед Бондарево.

надо. По грунтовке добираемся до моста через Базу (16:40, 350,1 км). Здесь нам приходится искать хоть какой-то вариант вылезти на дорогу вдоль реки в Аскиз, т.к. грунтовка ведет вверх по притоку Копчул.

По GPS, по полям, по заросшим выработкам и по какой-то колее через брод вылезаем к ЛЭП, ведущей в Аскиз вдоль Базы. По долине вниз ведет отличная грунтовка, вдоль нее узкие пастбища, а на склонах долины лес. На пастбищах пасутся кони и

гравийка со всеми атрибутами дороги районного значения: километровые столбы, знаки, покрытие типа «стиральная доска», машины и пыль.

По дороге Макс опять пробивает колесо, теперь уже серьезный разрыв по корду задней покрышки, поэтому приходится распрощаться с Schwalbe BlackJack и переобуться в любезно предоставленный Димычем Michelin. Вскоре выезжаем на окраины станции Аскиз, где начинается асфальт и по нему до самого Аскиза. Аскиз – районный центр Аскизского района, поэтому тут есть почти всё, что



Фото. 57. Улица Ленина в с. Табат

асфальту до аула Апчинаев и по мосту переезжаем реку, предварительно искупавшись в ней. Абакан – река крупная, поэтому удастся наконец-то поплавать, а не помочить зад в воде как обычно. Далее, так же изнывая от жары, доезжаем по степи через небольшой перевальчик до с. Бондарево (16:15, 433 км). Село довольно крупное, размерам почти как Аскиз. Тут снова мороженное и вкусняшки, которых не было на Теренсуге или Ортоне. Дальше по асфальту с «мордодуем» через Верх. Киндирлу в Табат. Этот промежуток дороги идет по холмам, изредка покрытым полосами леса и степью. Справа мы постоянно

есть в крупных городах: магазины, сотовая связь, светофоры и ЖД-станция... Закупаемся в магазине (12:00, 404,5 км) на окраине, едим мороженное, сидя в тени у стенки и наблюдаем, как теленок пьет воду, льющуюся из кондиционера на стене магазина. Жара стоит адская. Несколько болтливых местных хакасов сообщают нам, что сегодня народный праздник «Тун-Пайрам» и что все едут в степь его справлять. А мы снова едем не со всеми. Стоит отметить, что в Аскизе очень высок процент коренного хакасского населения, хотя по республике он составляет всего около 9%.

Вдоль р. Абакан добираемся по



Фото. 58. ЛЭП идущая от СШГЭС недалеко от Табата

наблюдаем смешанный лес и возвышающиеся над всем отроги Джойского хребта, который входит в горную систему Западных Саян. Завтра нам предстоит его переехать...

Табат (17:50, 448,5 км) – крупная деревня (на улице Ленина последний дом за номером 240 с чем-то), расположенная на одноименной реке под склонами Джойского хребта. Съезжаем с трассы, проезжаем насквозь деревню и скатываемся с асфальта на грунтовку, ведущую вверх по реке Табат в сторону Джойского перевала. Грунтовка ужасная: вся вытопанная и загаженная



Фото. 59. Дорога вдоль р. Табат



Фото. 60. Дорога в сторону Джойского перевала



Фото. 61. Крутые серпантины на подъеме к пер. Джойский



Фото. 62. Подъем на Джойский перевал



Фото. 63. Вид с Джойского пер. на вер. Борус.

коровами. 4 года назад, когда по ней ездили 3-ку, был дождь и мы выматерились, пробираясь по ней в Табат, т.к. грязи с навозом было по щиколотку и выше. Сейчас было проще – 3-й день стояла жара и дорога была почти сухая, но следы засохшей грязи присутствовали повсеместно.

Немного увлекшись поисками стоянки подальше от пасущихся коров и их продуктов жизнедеятельности, уехали на километр в долину притока Чазрыг. За то нашли отличное место на берегу реки, тут и заночевали.

День 9. (05.07.2009)

Выехали в 9:08 (460,4 км) - вернулись обратно до Табата и перешли его вброд недалеко от коровника. Дорога начинает постепенно подниматься вверх к Джойскому перевалу. Отъехав 10 км от переправы, остановились отдохнуть, и выяснилось что Ромы, Сани и Аленки нет поблизости. Подождали 20 минут, и Леха Поляков вызвался налегке скататься вниз, посмотреть, что у них случилось. По возвращении выяснилось, что у Ромы сломалась задняя втулка – собачки перестали цеплять из-за износа и люфта барабана, и они там её



Фото. 64. Старая дорога по Джойскому хребту.



Фото. 65. Спуск с Джойского перевала вдоль Аялыгхола

ремонтируют. Сели на дороге и стали ждать, попутно отбиваясь от комаров и оводов, трупы последних аккуратно складывали в кучку, и к моменту приезда «ремонтников» кучка была уже приличной. Пока сидели, в 10 м от дороги ни с того ни с сего упал ствол гнилой березы.

Дорога к перевалу идет серпантинами, постепенно становясь всё круче и круче. Несколько раз встречаются развилки, но это всего лишь варианты подъема на седловину. Жара стоит адская и на седловину (13:50, 478,3 км, 1184 м над у.м.) поднимаются все мокрые. На седловине встречаем двух мужиков



Фото. 66. Ночевка на Клае

травой и кустами. Видимо раньше этой дорогой пользовались, но потом где-то рядом проложили другую. Дорога идет по склону хребта, и она вырезана в склоне грейдером. Вниз с нее открываются в разрывах леса красивейшие виды на хр. Алан и Борус. Периодически на дороге встречаются следы медведя и более мелких зверюг.

В конце концов, пролазив по ней около 18 км за большую часть дня, мы вылезли на неплохую укатанную лесовозами грунтовку (18:35, 496 км). Видимо это и есть «другая» дорога. С этого места начался «настоящий» спуск с

на лошадях, они дают информацию, которая абсолютно не клеится с картой.

Спуск с Джойского перевала тяжело назвать спуском – дорога почти без сброса высоты в пределах 1000 – 1100 м. над у.м. идет по Джойскому хребту, огибая его вершины юго-восточнее. Вначале едем по неплохой каменистой грунтовке с лужами и выезжаем к лагерю лесорубов. Там узнаем, что надо немного вернуться и свернуть направо. Так и делаем – от свертка начинается грязная грунтовка с обилием луж и местами очень сильно заросшая



Фото. 67. Дорога вдоль р. Клай к пер. Клай

перевала – довольно быстро и на большой скорости слетели вниз по логу вдоль р. Аялыгхол до его впадения в р. Клай. В Клайский залив не стали заезжать, т.к. там у дороги стояла табличка «Егерский кордон» и оттуда были слышны техногенные звуки, а встали на ночевку прямо у моста через Аялыгхол на обочине дороги (19:40, 506,2 км). За день довольно сильно вымотались, поэтому после позднего ужина сразу все поотрубались. Почти весь день доставали оводы и мошки.



Фото. 68. Подъем на пер. Клай



Фото. 69. Разъезд на седловине пер. Клай. Мы поехали налево



Фото. 70. Крутой участок в начале спуска с пер. Клай.



Фото. 71. Перекресток дорог с пер. Уйский и пер. Клай



Фото. 72. Выезд из Богословки в сторону Майны

переходит в серпантины и мы выкатываемся на седловину перевала Клай (11:31, 522,2 км, 1058 м над у.м.) На седловине довольно большой выкатанный плашмяк, на котором без труда может развернуться лесовоз и одни кусты вдоль дороги, т.ч. спрятаться некуда от солнца. Хаотично двигаемся всей группой в одних шортах из одежды и веточками отбиваемся от оводов и мошек.

С перевала идет вниз 2 дороги: одна «плохая», с лужами и серпантином, а про вторую мужик на УАЗике, встреченный в лагере лесорубов по дороге, сказал так: «1,5 крутого спуска, а дальше полого и ровно, у вас тормоза хорошие – спуститесь легко». Мы выбрали «легкую дорогу»: с седловины налево немного вверх и дальше только вниз под таким углом,



Фото. 74. Дорога в Майну

День 10. (06.07.2009)

Ранним утром нас перепугал своими воплями лось, который припёрся на водопой. Это стало основной темой разговоров на завтрак. А еще был побит рекорд по скорости сборов: старт в 8:26 утра! Довольно не плохая укатанная грунтовка идет от кордона в сторону перевала вдоль р. Клай до самого её истока. Часто попадаются лужи и грязь, размешенная лесовозами, но в целом едетя всё, не слезая с седла. Как и все предыдущие дни стоит изнуряющее пекло.

Довольно быстро дорога



Фото. 73. Памятник репрессированным в урочище Бабик

что на заблокированных тормозах байк сам сползает куда надо. Колея из средней щебенки довольно сильно промыта ручьями, поэтому местами оголены крупные острые камни. На боковине одной из небольших канав поперек дороги виден след бампера автомобиля – вот такой уклон... 2,57 км спуска дались с большим выплеском адреналина, некоторые места проходили пешком.

В финале выехали к мосту через ручей Котуй, приток р. Уй, где обе дороги с перевала сходятся и склон значительно выполаживается (12:25, 524,76



Фото. 75. Енисей поздним вечером

знаки, деревянные мосты с поручнями. Несемся 28-32 км/ч вниз. По дороге останавливаемся в ущелье Бабик возле памятника «Берегиня», посвященному репрессированным украинцам. Чуть дальше въезд на горнолыжный курорт «Гладенькая».

В 15:00 авангард группы выкатывается к Майнской ГЭС (550,9 км) на асфальт, ведущий из Саяногорска в Черемушки и дальше на СШГЭС. Переезжаем по плотине Майнской ГЭС на ту сторону Енисея и встаем на бивак в 4,5 км от деревни Сизая (15:26, 555,5 км).

Перекусили, искупались, и



Фото. 77. Грейпфрут и Саяно-Шушенская ГЭС

км). При этом, сбросили 330 м по высоте с уклоном в 13%. Далее идет довольно накатанная пологая грунтовка с камнями,. По ней мы приехали сначала к р. Уй, а потом по еще более укатанной дороге и до с. Богословка (13:50, 533,6 км). Богословка – довольно живописная и ухоженная деревня, если не считать здоровенную ЛЭП, идущую с Саяно-Шушенской ГЭС и проходящую прямо над домами на окраине деревни. От Богословки в Майну идет отличная профилированная гравийка в 2 полосы, со всеми атрибутами цивилизованной дороги: километровые столбы, дорожные



Фото. 76. Майнская ГЭС

налегке часть группы в спринтерском темпе едет посмотреть на плотину СШГЭС и в Майну – в магазин за продуктами, покрыв туда-обратно чуть больше 40 км. Плотина ГЭС впечатляет даже с расстояния в 2 с чем-то км – 200 с лишним метров бетона ввысь и 1,5 км поперек реки. Кто же знал, что через 40 дней здесь произойдет крупная авария, машинный зал ГЭС будет полностью разрушен, погибнет 75 рабочих, а пляжик около нашего бивака будет залит тоннами машинного масла из генераторов.



Фото. 78. Трамвай, идущий с СШГЭС в Черемушки



Фото. 79. Дорога из Майны в Черемушки вдоль Енисея



Фото. 80. Енисей утром, Ур. Кибик



День 11. (07.07.2009)

Не смотря на то, что вечером проходит довольно прохладный дождь и с утра всё затянуто туманом, день снова обещает быть солнечным и жарким. Несколько участников обнаруживаем утром спящими на ковриках вне палатки – на берегу водохранилища и на траве недалеко от бивака. Долго встаем, долго раскачиваемся и выезжаем в 9:30.

Возвращаемся к Майнской ГЭС, но на ту сторону не перебираемся. Весь день от Сизой (9:50, 612,85 км) едем по восточной стороне Енисея по асфальту в сторону Шушенского и Минусинска. В начале дорога более-менее не скучная, но через некоторое время, она начинает утомлять, еще и ежедневная жара делает свое дело.

За несколько км до с. Шунеры (632,9 км) происходит

Фото. 81. Церковь в Сизой

неприятный инцидент: нас начинает обгонять КАМАЗ-молоковоз, и, ускоряясь, практически обходит наш плотный строй, после чего происходит громкий хлопок. Метрах в 10-15 впереди лидера из КАМАЗа во все стороны вылетает куча осколков и ошметков, а на дорогу как из ведра начинает литься машинное масло. КАМАЗ, сбавляя скорость, уходит на обочину, по которой едем мы – хорошо, что он уже по инерции укатился довольно прилично от нас, а мы начали тормозить. Нам остается лишь объехать его слева по полосе из машинного масла и, проехав еще немного, встать отдышаться и расслабить



Фото. 82. Сизая, мост через одноименную реку

нервы. По предположению наших знатоков машинного дела – у КАМАЗа лопнул картер двигателя.

Дальше дорога не представляет ничего интересного – тупое вкручивание в компании с машинами по горячему асфальту. Дорога из лесов и гор переходит в поля и степи. Заезжаем в Каптырево (12:50, 654,25 км), покупаемся в магазине, едим мороженое, обильно пьем и едем дальше. Аналогично ненадолго задерживаемся в Шушенском (15:40, 673 км) и выезжаем за Казанцево (16:45, 684 км) на трассу М-54.



Фото. 83. Трасса от Сизой до Каптырево



Фото. 84. Окраина Каптырево



Фото. 85. Шушенское



Фото. 86. Руся и Димыч читают баш.орг между Казанцевым и р. Коя



Фото. 87. Подъем на перевальчик между Оей и Коей

удался. Переезжаем р. Ничку и, проехав еще около 5 км, встаем на бивак недалеко от дороги в насадном сосновом бору в 500 м от оз. Тагарское (20:17, 711,11 км). Вообще, вдоль бора стоят таблички, что это Кривинский бор – памятник краевого значения, и что в нем вообще ничего нельзя делать. Но на отшибе, где встали мы и где недалеко расположены дачи, в бору попадает мусор и костровища. Вечером все идут смывать на озеро с себя пот, кроме Макса – он лег и случайно заснул.

На ночь четыре человека сразу легли спать на улице: Руся, Дима и Леха Поляков на тенте посреди бивака, Леха Макунин на коврике поодаль под сосной. Мухи не мучили, да и ночь была теплой.



Фото. 88. оз. Тагарское после заката

День 12. (08.07.2009)

Последний день похода – особо спешить некуда. Выезжаем в 9:40. Проезжаем мимо Минусинской ГРЭС, объездной дорогой огибаем Минусинск и выезжаем снова на трассу М-54 в районе Селиванихи. Попутно останавливаемся на Минусинской протоке Енисея поесть и помыть велосипеды (11:04, 731,72 км).

Через старый железный мост в районе села Подсинее переезжаем Енисей, далее через новый бетонный мост



Фото. 89. Завтрак последнего дня на Тагарском



Фото. 90. Пафосный въезд в Хакасию со стороны Минусинска

переезжаем р. Абакан и въезжаем в столицу Хакасии – город Абакан. Официальный конец маршрута на ЖД-вокзале г. Абакана (14:00, 752 км). Всё когда-то кончается...

Большая часть группы в этот же день уезжает в Томск на прицепном вагоне «Абакан-Томск», трое остаются у родственников догорать отпуск в солнечной Хакасии. В 14:35 по Томскому времени 09.07.2009 основная группа приезжает в Томск.



Фото. 91. Дорожный указатель «Абакан»



Фото. 92. Финал: посадка в вагон «Абакан-Томск»

7. Специальное снаряжение

Групповое		Личное	
Наименование	Кол-во	Наименование	Кол-во
GPS-навигатор	1 шт.	Велосипед	1 шт.
Комплект карт и документов	1 шт.	Велочехол	1 шт.
		Велорюкзак-«штаны»	1 шт.
		Велосипедная каска	1 шт.

8. Весовые характеристики груза и нагрузки

Наименование	На 1 чел.	На группу 10 чел.
Суммарный вес продуктов (всего / в день), кг	5 / 1,5	50 / 15
Групповое снаряжение, кг	5	50
Личное снаряжение, кг	7	70
Всего, кг	17	170
Максимальная нагрузка одновременно не превышала: на 1-го мужчину - 18 кг на 1-ну женщину - 13 кг		

9. Заключение.

9.1. Итоги, выводы и рекомендации

Поход, как и планировалось, получился довольно сложным и быстротечным, от этого и очень интенсивным. Маршрут получился очень разнообразным: на протяжении 12 дней удалось пересечь хребты нескольких горных систем: Горной Шории, Кузнецкого Алатау, Западного Саяна. Кроме этого маршрут проходил по степям Хакасии и Южной части Красноярского края.

Основной целью похода было: пересечь Хакасию в центральной части с запада на восток, что и было выполнено. Кроме этого удалось побывать на Саяно-Шушенской ГЭС – самой крупной ГЭС в России и мире. Благодаря неплохой общей физической подготовке группы и очень органично сложившейся команде поход прошел просто прекрасно и абсолютно без конфликтов. Маршрут был пройден с незначительными изменениями и в оговоренные сроки.

При планировании похода основной акцент в организации был поставлен не на разработку нитки маршрута, а на подбор участников команды. После сбора команды под нее и был «сделан» маршрут. Такая концепция планирования похода себя вполне оправдала для этого района путешествий и группы.

Время проведения похода подобрано, исходя из климатических особенностей Хакасии: в конце июня – начале июля сутки имеют максимальное световое время в году, перепад дневных и ночных температур минимален. Кроме того, в это время устанавливается хорошая погода в центральной части Хакасии. Вода в реках уже спадает до нормального уровня после весенних половодий, что не осложняет переправы. В жертву этому было принесено: отсутствие гнуса и клещей, а также буйность растительности.

На фоне выше сказанного все-таки следует отметить некоторые отрицательные нюансы в подготовке и проведении похода:

- ✓ Из-за недостаточности информации по данному району путешествия некоторые участки маршрута оказались «темной лошадкой». Что и привело к изменениям в маршруте и его временном прохождении;
- ✓ При большом кол-ве участников (10 чел.) следовало бы укомплектовать ремнабор большим количеством запасных частей и расходного материала. А также заложить больше времени на прохождения маршрута в связи с увеличением вероятности поломок «на душу населения».

После прохождения маршрута можно дать следующие рекомендации руководителям будущих велопоходов в данный район:

- ✓ Район похода очень интересен с точки зрения спортивных походов именно интенсивностью и разнообразием рельефа;
- ✓ Время проведения похода рекомендуется: конец июня – начало июля. Либо конец августа – начало сентября.
- ✓ Оптимальными категориями сложности для велосипедных походов в данном районе являются 2 - 3 к.с.

Причины изменения маршрута:

- ✓ р. Тибек – с. Аххол: в связи с потерей большого кол-ва времени при передвижении по р. Теренсуг и в районе пос. Ортон из-за ухудшения дорожного покрытия было принято решение проехать более простым и «быстрым» путем, исключив из маршрута н.п. Темир и Майский;
- ✓ пос. Немир – р. База: дорога, отмеченная на всех имеющихся картах, оказалась совершенно другой в связи с появлением в этом районе золотого прииска «Чазыгол» и прилегающих к нему дорог;
- ✓ мост через р. Абакан – с. Табат: из-за потери времени при передвижении по р. Теренсуг и в районе пос. Ортон, а также прогнозировании скорости передвижения группы было принято решение исключить кусок маршрута с н.п. Усть-Табат и Усть-Киндирла в пользу «быстрого» куска (хотя и немного большего по километражу) Бондарево – Верх. Киндирла.

9.2. Краткая характеристика участников



Иванкин Максим (руководитель) – физически подготовлен отлично, вынослив, очень хорошо владеет техникой передвижения по всем видам рельефа. Отлично приспособлен к жизни в походных условиях, в быту неприхотлив, не конфликтен в условиях хорошо подобранной группы. Хорошо ориентируется на местности и отлично знаком с районом путешествия. Строгий, авторитарный руководитель, но всегда прислушивается к мнению участников. Отлично справился с обязанностями руководителя на всех этапах подготовки и проведения похода. Рекомендуются для участия в походах 5-6 к.с. и после приобретения формального опыта для руководства походом 5 к.с. (характеристика дана Макуниным А.А.).

(Велосипед: custom на раме Marin Palisades Trail '08)



Одиванов Александр (ремонтник) – отлично подготовленный во всем участник. Имеет огромный опыт сложных велопоходов, абсолютно не конфликтен и уживается в любой компании. Спокойно и ровно переживает все походные тяготы. Спокоен и сдержан, но в «своей» компании проявляет недюжинное чувство юмора. Несмотря на опыт и знания, к обязанностям ремонтника отнесся без достаточной серьезности. Рекомендую участие в походе 5 к.с. или руководство походом 4 к.с.

(Велосипед: custom на титановой раме Hilux)



Рыбина Алёна (видеооператор) – физически подготовлена удовлетворительно, вынослива, навыки передвижения по рельефу на среднем уровне. Экспедиционные навыки на высоком уровне, к тяготам похода относится легко и с юмором. Абсолютно не конфликтна и неприхотлива, морально устойчива. Веселый и добродушный человек, как в походе, так и по жизни. В группе поддерживает веселую и шутливую атмосферу в любом состоянии и любых обстоятельствах. С обязанностями видеооператора справилась отлично. Рекомендую участие в походах 4-5 к.с.

(Велосипед: Jamis Durango 2.0 '08)



Кириченко Дмитрий (ответственный за аптеку) – физически подготовлен отлично, вынослив, обладает прекрасным умением передвижения по любым видам рельефа. Имеет высокий уровень экспедиционных и средний уровень навигационных навыков. К тяготам похода относится легко. Отличный участник, неприхотлив, не конфликтен. Хорошее чувство юмора и умение общаться с людьми. Морально устойчив. С обязанностями медика справился отлично. Рекомендую участие в походе 5 к.с. или руководство походом 1 к.с.

(Велосипед: custom на раме Marin Indian Fire '08)



Анненков Роман (участник) – физически подготовлен удовлетворительно, вынослив достаточно для данного похода. Навык передвижения по пересеченной местности хорошо. Из-за большого веса (120 кг) вынужден ездить аккуратно, что иногда отнимает много времени. Имеет высокий уровень экспедиционных навыков, навигацией не занимается. Тяжелые условия похода иногда влияют на настроение. Характер экспрессивный, веселый, очень общительный, «душа компании», интересный человек и собеседник. Рекомендую участие в походах не выше 3-4 к.с. включительно или руководство походом 1 к.с.

(Велосипед: Jamis Durango 3.0 '06 upgraded)



Костылева Наталья (завхоз) – физически отлично подготовленный участник, вынослива, легко передвигается по любому рельефу. Имеет высокий уровень экспедиционных навыков, навигацией интересуется из любопытства. Спокойный, очень добрый и уравновешенный человек. Никогда не унывающий и всегда оптимистично настроенный. Неприхотлива и толерантна в любых условиях. Легко общается с любыми людьми. С обязанностями завхоза справилась отлично. Рекомендую участие в походе 5 к.с. или руководство походом 1 к.с.

(Велосипед: Jamis Durango 3.0 '08)



Завьялов Николай (фотограф) – физически отлично подготовленный участник, вынослив, имеет высочайшие навыки передвижения по любым видам рельефа. Имеет высокий уровень экспедиционных навыков, навигацией не занимается. Спокоен, излишне уравновешен, не конфликтен. Любые трудности воспринимает легко. В общении обычно сдержан, но в «своей» компании проявляет отличное чувство юмора. С обязанностями фотографа справился хорошо. Рекомендую участие в походе 5 к.с.

(Велосипед: GT Force 3.0 '07 upgraded)



Бакеев Рустам (завснар) – физически хорошо подготовленный участник, вынослив. Обладает высоким уровнем навыков передвижения по любым видам рельефа. Имеет не плохой уровень экспедиционных навыков, навигационные навыки на удовлетворительном уровне, но легок в развитии в этой области. Веселый, дружелюбный, спокойный уравновешенный участник. Легко находит с любым общий язык, обладает отличным чувством юмора. Трудности похода преодолевает с нордической стойкостью, в полевых условиях абсолютно неприхотлив. С обязанностями завснара справился прекрасно с особой тщательностью и рвением. Кроме этого прекрасно разбирается в ремонте велосипедов. Рекомендую участие в походе 5 к.с. или руководство походом 1 к.с.

(Велосипед: custom на раме On-one Inbroad)



Поляков Алексей (участник) – физически прекрасно подготовленный участник, очень вынослив и силен. Постоянно находится в авангарде группы. Прекрасно передвигается по любым видам рельефа, особенно вброд. Имеет высокий уровень экспедиционных навыков и быстро развивается в области навигации. Отлично приспособлен к жизни в походных условиях, в быту неприхотлив. Вспыльчив и импульсивен, но абсолютно не конфликтен «своей» группе. Ярко выраженные лидерские качества. Любит посмеяться и поспорить но без фанатизма и в меру. Отлично вписался в группу. Рекомендую участие в походе 5 к.с. или руководство походом 1 к.с., после дополнительной подготовки в навигации.

(Велосипед: KHS Alite 3000 '07 upgraded)



Макунин Алексей (навигатор) – физически хорошо подготовлен для данной категории похода, вынослив. Имеет высочайшие навигационные и экспедиционные навыки, огромный опыт походов. В походных условиях чувствует себя как рыба в воде. В общении с людьми всегда имеет собственное мнение, но вполне адекватен и легко переубеждаем. Всегда весел, любит поспорить и поговорить. Ярко выраженные лидерские качества. С обязанностями навигатора справился идеально. Рекомендую участие в походе 5 к.с. или руководство походом 4 к.с.

(Велосипед: Jamis Durango 2.0 '08)



Вся группа: стоят слева направо: Завьялов, Бакеев, Кириченко, Анненков, Макунин, Одиванов, Поляков. Сидят: Костылева, рюкзак, Иванкин, Рыбина.

10. Приложения

10.1. Схема пройденного маршрута.

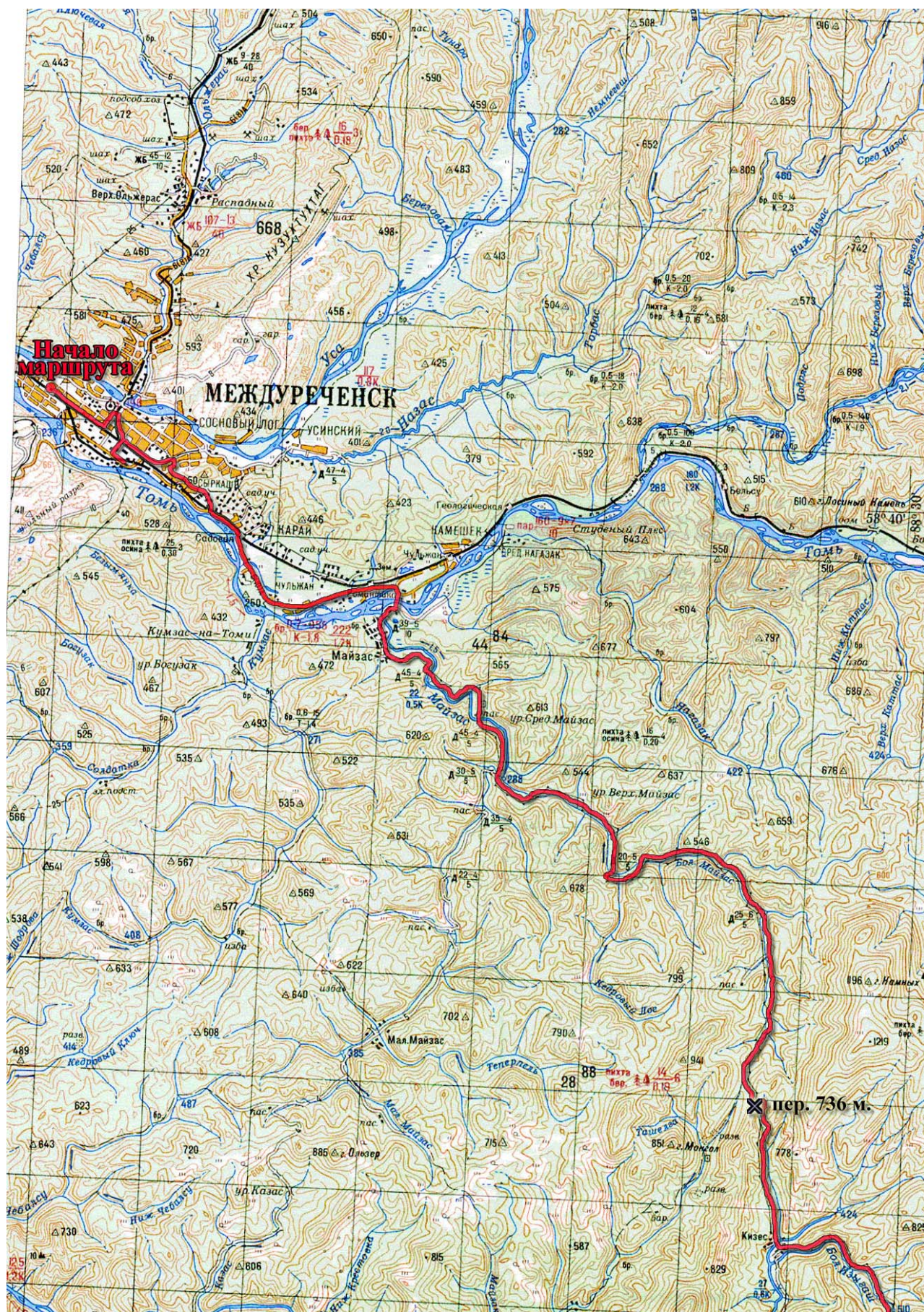


Схема 10.1. Часть пройденного маршрута от г. Междуреченска до р. Бол. Изыгаш.



Схема 10.2. Часть пройденного маршрута от р. Бол. Изыгаш до р. Федоровка.

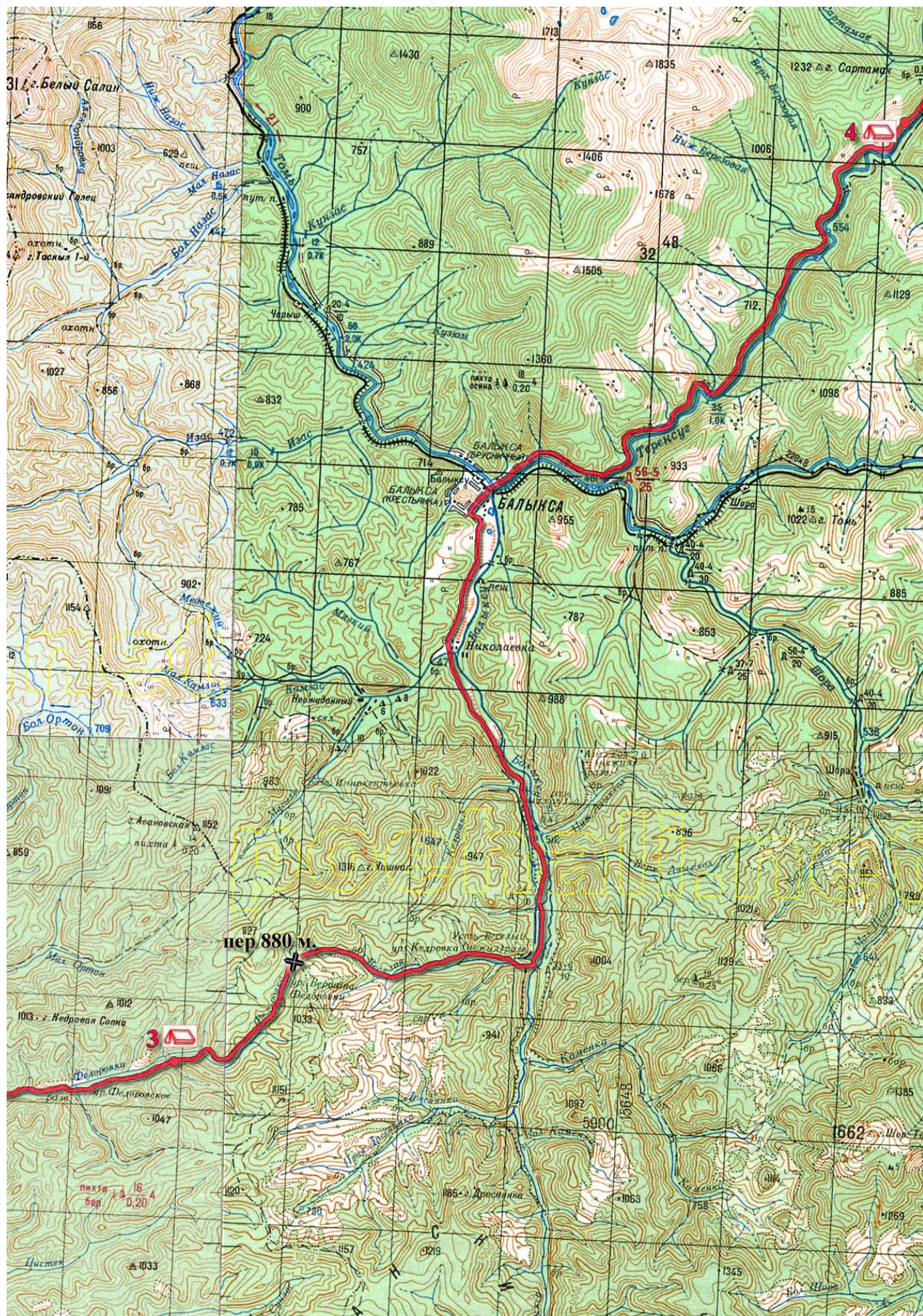


Схема 10.3. Часть пройденного маршрута от р. Федоровка до устья р. Каинзас.

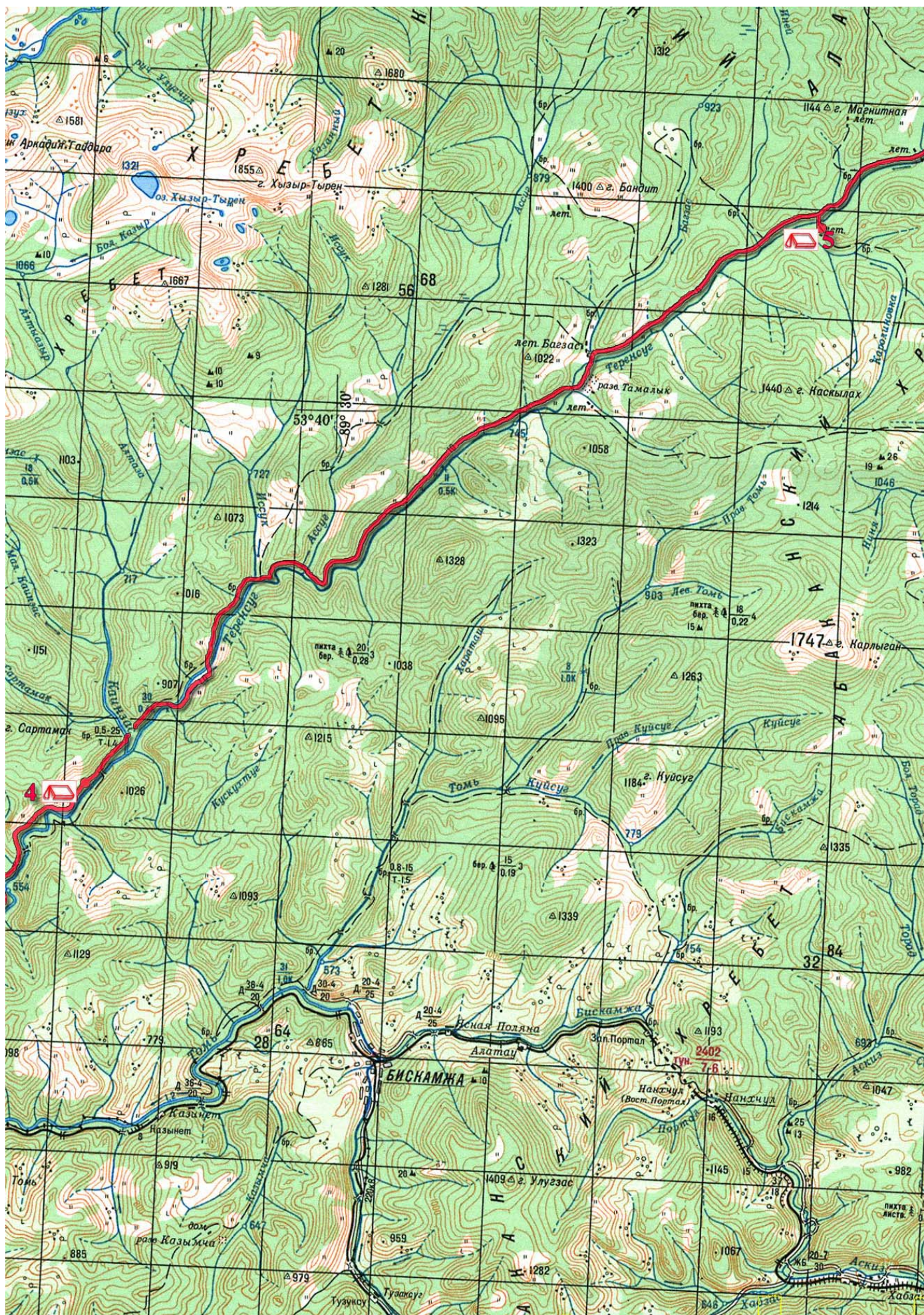


Схема 10.4. Часть пройденного маршрута вдоль р. Теренсуг.

52

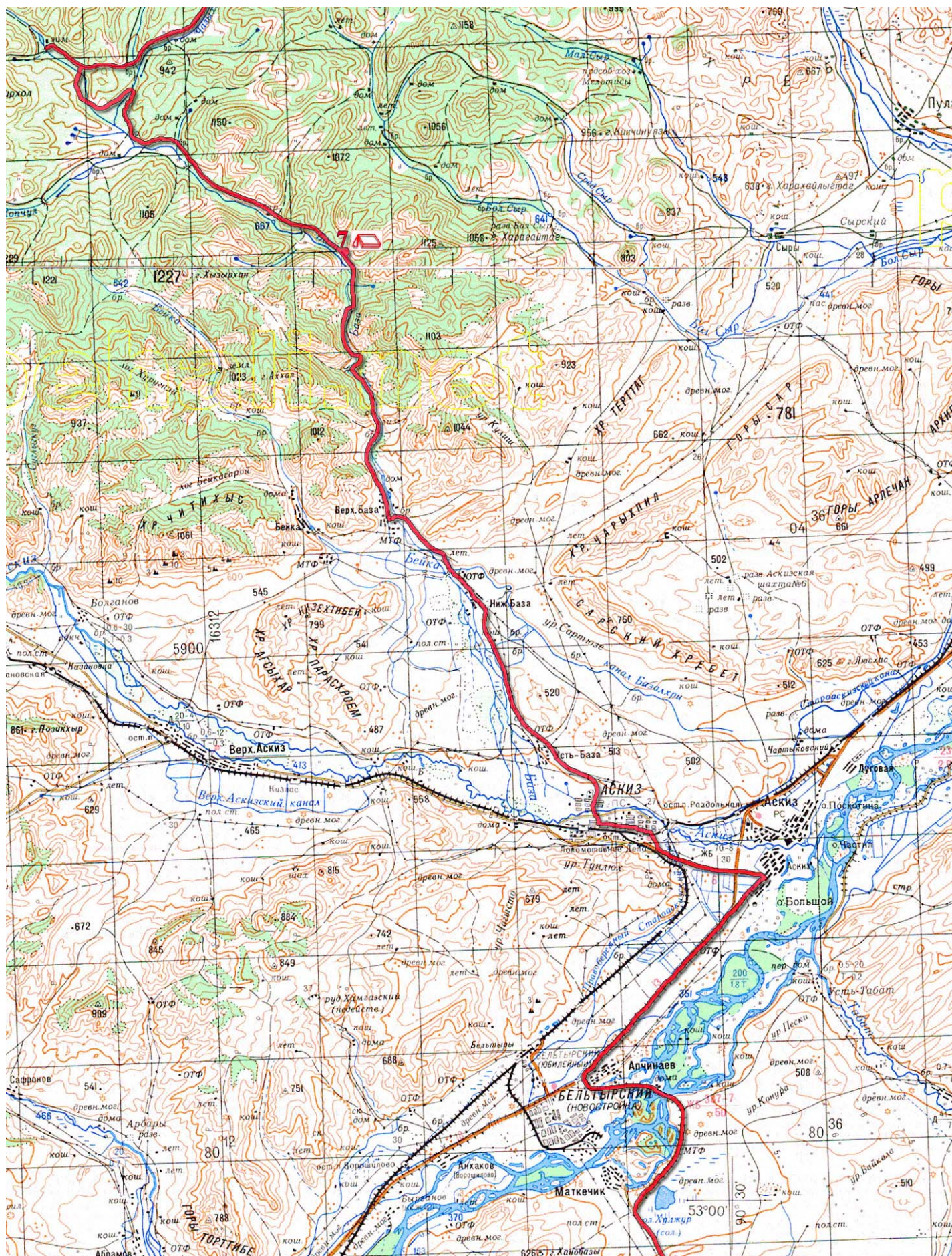


Схема 10.6. Часть пройденного маршрута от пер. Чазыхол до моста через р. Абакан.

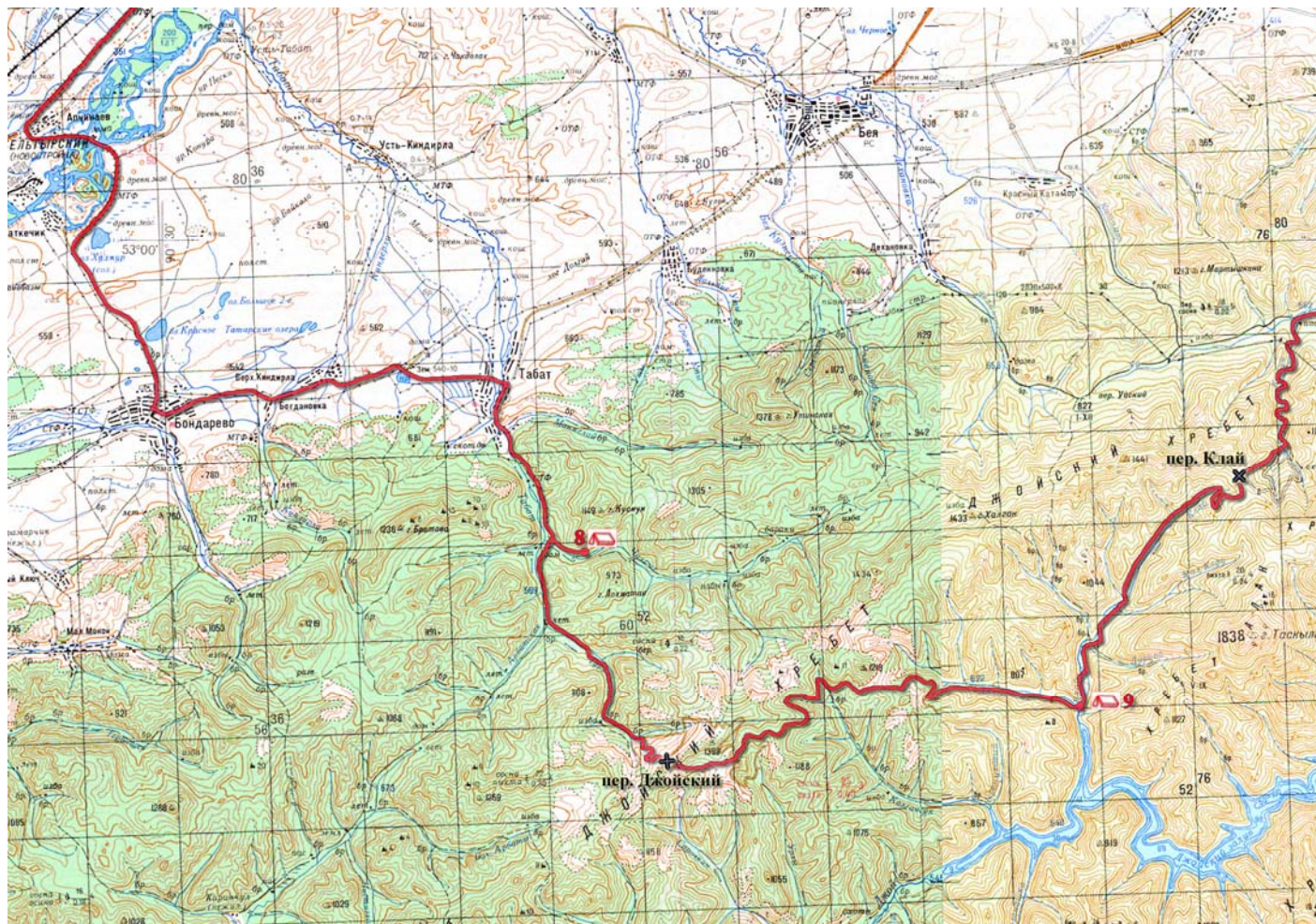


Схема 10.7. Часть пройденного маршрута от моста через р. Абакан до р. Уй.

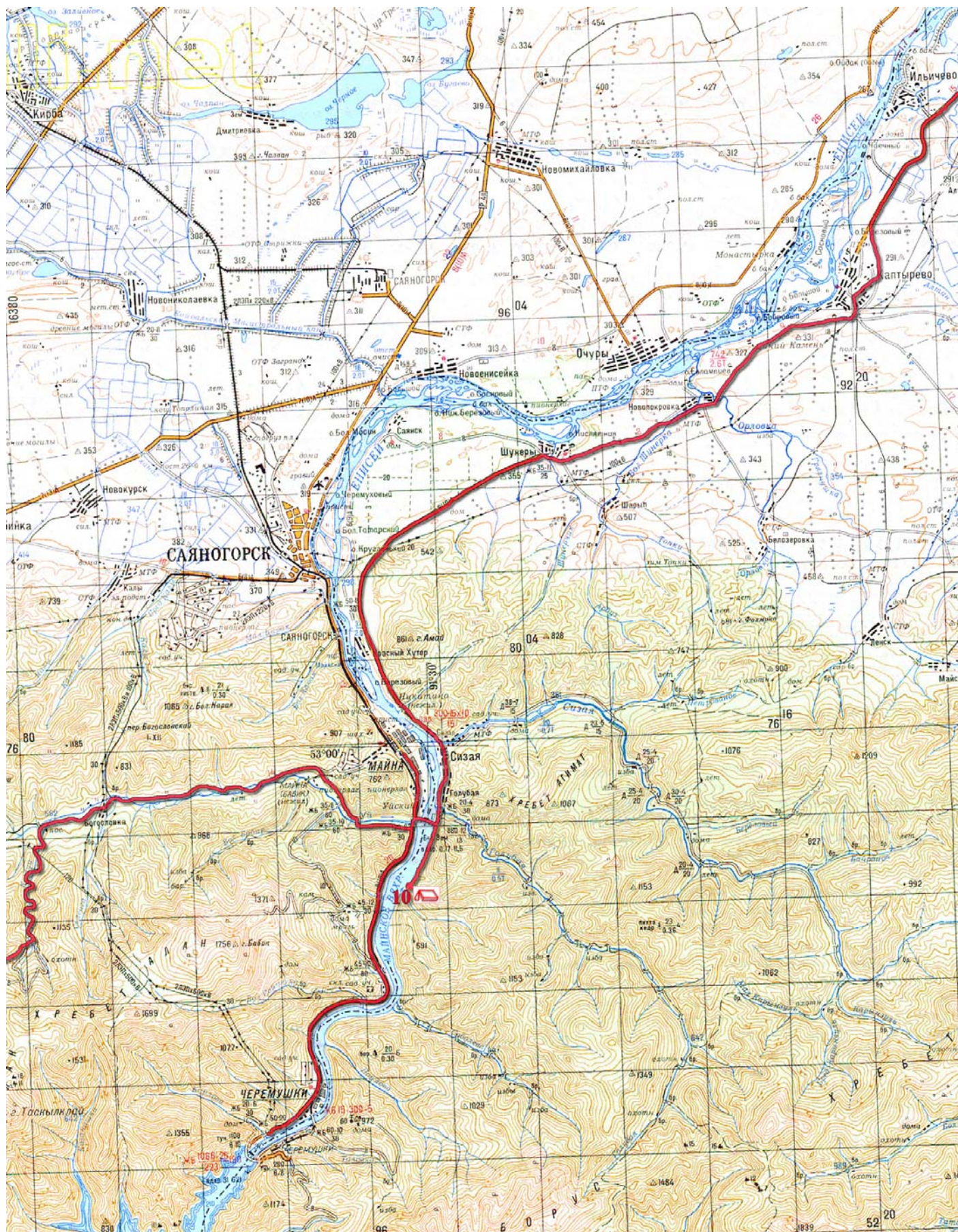


Схема 10.8. Часть пройденного маршрута от р. Уй до с. Каптырево.



Схема 10.9. Часть пройденного маршрута от с. Каптырево до г. Абакан.

Отчет написан и оформлен: Иванкин М.Н.

Фотографии: Иванкин М.Н., Макунин А.А., Завьялов Н.Д., Поляков А.В.

Подготовка материала: Иванкин М.Н., Макунин А.А.