

Новосибирское отделение Федерации спортивного туризма России  
Велоклуб «ВелоКузнецк»

## ОТЧЁТ

о прохождении велосипедного туристского маршрута  
третьей (3) категории сложности  
по территории Кемеровской области и Республики Хакасия  
совершённого группой туристов  
из г. Новокузнецка (велоклуб «ВелоКузнецк»)  
в период с 04.07.2022 по 15.07.2022 г.

Маршрутная книжка № 0-34-22

Руководитель группы: Герасимук А.В.  
Электронная почта: heavymetal7200@yandex.ru

Маршрутно-квалификационная комиссия Сибирского Федерального округа  
рассмотрела представленный отчёт и считает,  
что пройденный маршрут соответствует третьей категории сложности  
и может быть зачтён всем участникам и руководителю.  
Отчёт использовать в библиотеке Новосибирского отделения  
Туристско-спортивного союза России.  
Отчёт использовать в библиотеке \_\_\_\_\_

Судья по виду \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_

Председатель МКК \_\_\_\_\_ / Зюряев М.В./

Штамп МКК



Новосибирск 2022

## Оглавление

|   |    |
|---|----|
| 1. Паспорт спортивного мероприятия.....   | 4  |
| 1.1 Проводящая организация .....  | 4  |
| 1.2 Место проведения .....  | 4  |
| 1.3 Общие справочные сведения о маршруте .....                                    | 4  |
| 1.4 Определяющие препятствия .....  | 6  |
| 1.5 Состав группы .....   | 7  |
| 1.6 Материальное обеспечение группы .....   | 8  |
| 1.6.1 Материальное обеспечение группы .....                                       | 8  |
| 1.6.2 Материальное обеспечение группы .....                                       | 8  |
| 1.7 Библиотека .....  | 8  |
| 1.8 Сведения о районе похода.....   | 8  |
| 1.8.1 Горная Шория.....   | 8  |
| 1.8.2 Республика Хакасия.....   | 10 |
| 1.9 Краткая характеристика маршрута .....   | 11 |
| 1.10 Общая смысловая идея маршрута .....  | 11 |
| 1.11 Сведения о рассмотрении и утверждении маршрута .....                         | 11 |
| 1.12 Обзорные карты-схемы маршрута .....  | 12 |
| 1.13 Высотный профиль .....   | 14 |
| 1.14 График движения .....  | 14 |
| 1.15 График движения .....  | 15 |
| 1.16 Запасные варианты.....   | 16 |
| 1.17 Аварийные выходы с маршрута .....  | 16 |
| 1.18 Отклонения от заявленного маршрута.....                                      | 16 |
| 2. Техническая часть .....  | 17 |
| 2.1 Описание маршрута движения .....  | 17 |
| 2.1.1 Пролог .....  | 17 |
| 2.1.2 День первый (04.07.22). Первые перевалы.....                                | 18 |
| 2.1.3 День второй (05.07.22). До Усть-Кобырзы.....                                | 21 |
| 2.1.4 День третий (06.07.22). Навстречу приключениям! .....                       | 22 |
| 2.1.5 День четвертый. (07.07.22). Ничто никогда не идёт по плану. ....            | 26 |
| 2.1.6 День пятый (08.07.22). .....  | 28 |
| 2.1.7 День шестой (09.07.22). В центре Нигде. ....                                | 31 |
| 2.1.8 День седьмой (10.07.22). Побег из тайги.....                                | 35 |
| 2.1.9 День восьмой (11.07.22). Вожделенный асфальт.....                           | 37 |
| 2.1.10 День девятый (12.07.22). Роковая стоянка .....                             | 39 |
| 2.1.11 День одиннадцатый (13.07.22). Никогда такого не было и вот,<br>опять. .... | 41 |
| 2.1.12 День двенадцатый (14.07.22). У природы нет плохой погоды. ....             | 43 |
| 2.1.13 Послесловие .....  | 44 |
| 2.2 Техническое описание определяющих препятствий.....                            | 44 |

|  |     |
|--|-----|
| 2.2.1 Паспорт протяжённого препятствия №1 .....    | 46  |
| 2.2.2 Паспорт протяжённого препятствия №2 .....    | 49  |
| 2.2.3 Паспорт протяжённого препятствия №3 .....    | 52  |
| 2.2.4 Паспорт протяжённого препятствия №4 .....    | 55  |
| 2.2.5 Паспорт протяжённого препятствия №5 .....    | 60  |
| 2.2.6 Паспорт протяжённого препятствия №6 .....    | 68  |
| 2.2.7 Паспорт протяжённого препятствия №7 .....    | 78  |
| 2.2.8 Паспорт протяжённого препятствия №8 .....    | 81  |
| 2.2.9 Локальные препятствия .....                  | 88  |
| 2.2.10 Суммарные баллы .....                       | 89  |
| 2.2.11 Автономность похода .....                   | 89  |
| 2.2.12 Интенсивность .....                         | 90  |
| 2.3 Расчёт категории сложности .....               | 92  |
| 2.4 Список литературы .....                        | 92  |
| 3. Выводы и рекомендации .....                     | 93  |
| 4. Финансовый отчёт .....                          | 95  |
| 5. Приложение 1. Картографические материалы .....  | 96  |
| 6. Приложение 2. Маршрутная книжка № 0-34-22 ..... | 97  |
| 5. Приложение 3. Фотоотчёт .....                   | 103 |

# 1. Паспорт спортивного мероприятия

## 1.1 Проводящая организация

Велоклуб «ВелоКузнецк» (г. Новокузнецк).

## 1.2 Место проведения

Кемеровская область – Кузбасс и Республика Хакасия

## 1.3 Общие справочные сведения о маршруте

Таблица 1. Общие данные маршрута.

| Вид туризма<br>(на средствах<br>передвижения) | Категория<br>сложности | Протяжённость<br>активной<br>части, км | Продолжительность,<br>общая / ходовых<br>дней |    | Сроки<br>проведения       |
|---|------------------------|--|---|----|---------------------------|
| велосипедный                                  | третья                 | 596                                    | 12  | 11 | 04.07.2022–<br>15.07.2022 |

**Заявленная нитка маршрута:** п. Темиртау – п. Каз – Перевал 600 м – п. Центральный – Перевал 690 м – п. Чугунаш – г. Шерегеш – Таенза – ур. Шерек – г. Саин – ур. Верхняя Пурла – п. Усть-Кезес – п. Усть-Кобырза – п. Парлагол – п. Кантус – п. Сарасет – ур. Колхозная Тарба – ур. Рабочая Тарба – л/у. Кичи – г. **Большая Кольтайга\*** – п. Верхний Таштып – п. Хайлеол – ур. Татьянино – перевал 936 м – п. Усть-Весёлый – п. Шора – пгт. Вершина Тёи – п. Хабзас – п. Берикчуль – ур. Игирколь – ур. Чазыхол – п. Немир – п. Верхний Узунчул – оз. Баланкуль – р. Камышта – п. Аев – п. Чарков – п. Усть-Бюр – ст. Ербинская – лог Большой Кремнистый – ур. Карьеры – лог Широкий – п. Вершина Биджа – п. Московское – ст. Ковыльная – пгт. Пригорск – г. Черногорск – г. Абакан

*\*Восхождение на г. Большая Кольтайга является вело-пешеходным радиальным выходом из базового лагеря в л/у Кичи.*

Трек записан приложением Strava для Android на смартфоне Oukitel WP17 Pro.



Таблица 2. Типы дорог на маршруте (заявленные).

| Тип дороги  | Характерное описание  | км         | % от<br>Lф |
|---|---|------------|------------|
| Дороги высокого качества<br>(Кпк от 0,80 до 1,10) | Дороги с твёрдым покрытием в хорошем состоянии, либо с незначительными дефектами.   | 199,7      | 34         |
| Дороги хорошего качества (Кпк от 1,11 до 1,50)    | Профилированные дороги (грейдеры, гравийные, щебеночные); не профилированные лесные и полевые дороги в хорошем состоянии либо с незначительными дефектами; дороги с твёрдым покрытием со значительными дефектами. | 167,8      | 28         |
| Дороги среднего качества<br>(Кпк от 1,51 до 1,90) | Профилированные и не профилированные дороги, разбитые крупной колёсной или гусеничной техникой, каменистые горные дороги, тропы в хорошем состоянии   | 56         | 9          |
| Дороги низкого качества<br>(Кпк от 1,91 до 2,40)  | Дороги и тропы, осложнённые некоторым количеством технических препятствий, но по общему состоянию не переходящие в категорию 5 (лесовозные, вездеходные, зимники)   | 78         | 13         |
| Дороги сверхнизкого качества<br>(Кпк свыше 2,40)  | Заброшенные, осложнённые множеством технических препятствий дороги и тропы, бездорожье на грани проезжести, рыхлый песок, рыхлый снег, ледовые торосы   | 94,5       | 16         |
| <b>Итого:</b>                                     |   | <b>596</b> | <b>100</b> |

**Суммарный набор высоты: 8974 м**

**Суммарный сброс высоты: 9174 м.**

**Категория сложности: 3.**

## 1.4 Определяющие препятствия

Таблица 3. Определяющие препятствия на маршруте (заявленные).

| Название препятствия  | Вид препятствия | К.Т. | Характеристика  |
|---|-----------------|------|---|
| Протяжённое<br>ПП 1. Перевал п. Каз-п. Центральный<br>(стар. дорога, 600 м)   | горное          | 1    | Асфальтовая дорога хорошего качества, дороги среднего и низкого качества. |
| Протяжённое<br>ПП 2. Перевал п. Центральный - п. Чугунаш (692м)               | горное          | 1    | Асфальтовая дорога хорошего качества.                                     |
| Протяжённое<br>ПП 3. Перевал от п. Чугунаш до р. Б.Унзас                      | горное          | 2    | Асфальтовая дорога хорошего качества, дороги среднего и низкого качества. |
| Протяжённое<br>ПП 4. Перевал г. Саин (1146 м)                                 | горное          | 4    | Дороги низкого и сверхнизкого качества                                    |
| Протяжённое<br>ПП 5. Перевал п. Паралгол-п. Сарасет.                          | горное          | 3    | Дороги среднего и низкого качества.                                       |
| Протяжённое<br>ПП 6. Перевал Кичи - п. Верхний Таштып<br>(Абаканский Хребет)  | горное          | 3    | Дороги низкого и сверхнизкого качества.                                   |
| Протяжённое<br>ПП 7. Перевал Верхий Таштып - Сворот на В.Тёи                  | горное          | 3    | Дороги низкого и сверхнизкого качества.                                   |
| Протяжённое<br>ПП 8. Перевал Сворот на В. Тёи - Шора                          | горное          | 2    | Дороги среднего качества.   |
| Протяжённое<br>ПП 9. Перевал п. Шора-п. Берикчуль                             | горное          | 2    | Асфальтовая дорога хорошего качества, дороги среднего.                    |
| Протяжённое<br>ПП 10. Перевал п. Берикчуль-долина р. Камышта (траверс хребта) | горное          | 3    | Дороги низкого и сверхнизкого качества.                                   |
| Протяжённое<br>ПП 11. Перевал от п. Аев до лога Большой Кремнистый            | равнинное       | 2    | Дороги среднего качества.   |
| Протяжённое<br>ПП 12. Перевал Лог Б. Кремнистый – Пригорска                   | горное          | 2    | Асфальтовая дорога хорошего качества, дороги среднего.                    |
| Протяжённое<br>ПП 13. Перевал пгт. Пригорс – г. Черногорск.                   | горное          | 1    | Асфальтовая дорога хорошего качества.                                     |

## 1.5 Состав группы

Таблица 4. Состав группы

| № | Ф.И.О. обязанности   | Опыт                                  | Год рождения |
|---|--|---------------------------------------|--------------|
| 1 | Герасимук Александр Владимирович<br>Руководитель, медик<br> | 2Р Хакасия<br>2У Алтай,<br>1У Алтай   | 1990         |
| 2 | Речкалов Андрей Михайлович<br>Костровой/Повар<br>          | 2У Алтай,<br>1У Хакасия<br>2У Хакасия | 1988         |
| 3 | Аликин Юрий Александрович<br>Фотограф<br>                 | 2У Хакасия                            | 1969         |
| 4 | Алексеев Олег Юрьевич<br>Фотограф<br>                     | 2У Алтай,<br>1У Хакасия               | 1966         |
|   | Бушуев Александр Валерьевич<br>Хрнограф/Фотограф<br>      | 2У Алтай,<br>1У Хакасия               | 1991         |

## 1.6 Материальное обеспечение группы

Общее и личное снаряжение, ремонтный набор и аптечка комплектовались согласно обычным требованиям к проведению походов такого типа. Список продуктов составлялся на основе раскладок, опробованных в предыдущие годы. В среднем получилось по 500 г сухих продуктов на человека в день. Готовили на газовых горелках типа «Следопыт» для приготовления горячей пищи в котлах объёмом 3, 2, 1,5 л. Газ брали с запасом: 2 баллона (по 450 г) на человека. Так же приготовление пищи по возможности производилось на костре.

### 1.6.1 Материальное обеспечение группы

|                   |       |
|-------------------|-------|
| Палатки 1-местные | 1 шт. |
| Палатка 2-местная | 4 шт. |
| GPS (смартфоны)   | 5 шт. |
| Экшн-камеры       | 2 шт. |
| Газовые горелки   | 5 шт. |
| Котлы             | 3 шт. |

### 1.6.2 Материальное обеспечение группы

Велосипед, велошлем, ремонтный набор, набор лекарств и материалов в аптечке первой помощи, картосхема маршрута (бумажная или электронная)

## 1.7 Библиотека

Печатная версия отчёта находится у руководителя. Отчёт о пройденном туристско-спортивном маршруте хранится в библиотеке МКК Сибирского Федерального округа. Электронная версия доступна на сайте НО ТССР (режим доступа [www.no-tssr.ru](http://www.no-tssr.ru)).

## 1.8 Сведения о районе похода

### 1.8.1 Горная Шория

Горная Шория (шорск. Тағлығ Шор) – горно-таёжный регион, расположенный в южной части Кемеровской области на стыке Алтая, Саян и Кузнецкого Алатау. Регион условно может быть отнесён к горной системе Алтай.

Горная Шория занимает южную часть Кемеровской области, где сходятся в сложный узел хребты Северо-Восточного Алтая, Кузнецкого Алатау и Салаирского кряжа.

Современный рельеф Горной Шории образовался в результате длительного разрушения пород и постепенного поднятия всей территории. Это горы средней высоты, преимущественно 500–800 метров. На формирование рельефа основное влияние оказали текучие воды, колебания зимних и летних температур, химические и физические процессы выветривания. В результате образовались живописные узкие речные долины со скалистыми берегами, мягкие очертания вершин, многочисленные пещеры и гроты.

Высота региона от 500 до 1630 метров. Наивысшая точка Горной Шории – гора Патын. Одной из самых популярных является Мустаг (Ледяная гора) – крупный гранитный массив, протянувшийся с юго-запада на северо-восток более чем на 25 км. Под воздействием выветривания здесь образовались скалы, похожие на горбы верблюдов, пики средневековых дворцов, петушиный гребень. Кроме Мустага над хвойной тайгой поднимаются заснеженные вершины Патына, Улутага, Кубеза, Темиртау (Железной горы), Зелёной, Куль-Тайги. Почти на всех из них зимой катаются горнолыжники, а летом их покоряют альпинисты.

Главные реки Горной Шории – Кондома, Мундыбаш, Мрассу, Пызас.

Климат Горной Шории резко континентальный с большим перепадом среднемесячных и среднесуточных температур. Зимой преобладает ясная, умеренно-морозная погода без ветра.

Продолжительность солнечного сияния такая же, как на Черноморском побережье, – загорать можно уже с марта. Первый снег появляется обычно в сентябре, устойчивый снежный покров ложится, как правило, к ноябрю и держится до конца апреля, что так привлекает горнолыжников. Высота снежного покрова в речных долинах достигает 2 - 2,5 метра. Лето теплое, но влажное, осадков выпадает в два раза больше, чем зимой.

Большую часть Горной Шории на высоте 600 - 1200 м занимает темнохвойная тайга, где преобладают хвойные деревья – пихта, ель и кедр. В пихтовых лесах много полян, на которых травы достигают высоты 3 - 4 метра. Выше 1200–1300 м древесная растительность становится низкорослой и угнетенной. Здесь расположен пояс альпийских и субальпийских лугов.

Животный мир довольно богат и разнообразен. В таёжных лесах обитают лось, марал азиатский, кабарга, косуля, сибирский северный олень, бурый медведь, волк, рысь, россомаха, соболь, выдра, горностай, барсук, норка. На территории региона много птиц – коршуны, канюки, соколы, беркуты, глухари, рябчики, тетерева и другие. В реках природные условия благоприятны для жизни и развития рыб, их видовой состав разнообразен: хариус, таймень, ленок, елец, налим, щука, чебак, окунь, ёрш, пескарь и другие.

На территории региона создан Шорский национальный парк и Таштагольский заказник, который создан для охраны пушного зверя, в частности соболя.

## 1.8.2 Республика Хакасия

Республика Хакасия (хак. хакас республиказы; кратко: хакасия) – субъект российской федерации, республика в её составе. Входит в сибирский федеральный округ, является частью восточносибирского экономического района. Столица – город Абакан. На севере и востоке граничит с красноярским краем, на юге с республикой Тыва и республикой Алтай, на западе с Кемеровской областью.

Хакассия расположена на Юго-Востоке Сибири, занимает часть Минусинской и Чулымо-Енисейской котловины [1], а также территории Саяно-Алтайского нагорья. Протяженность территории с севера на юг 460 км, с запада на восток (в наиболее широкой части) 200 км [2]. Площадь Республики Хакасия составляет 61 569 кв км [3]. На Западе к территории области прилегают восточные склоны Кузнецкого Алатау (г. Верхний Зуб – 2178 м) и Абаканского хребта (до 1984 м – г. Большая Коль-Тайга); на Юго-Востоке – северные склоны Западного Саяна (г. Карогош – 2930 м). По характеру поверхности территория делится на 2 части: горную (2/3 территории) и холмисто-равнинную; равнинные участки котловины носят название степей (Абаканская, Койбальская, Уйбатская и др.) и приурочены к широким долинам рек Енисея и Аюакана, а также к низовьям их важнейших притоков.

Климат резко континентальный, с холодной и в котловинах малоснежной зимой. Средняя температура января в котловинах -19 – -21 градус. Лето в котловинах жаркое (средняя температура июля 18-20 градусов), в предгорьях и горах более прохладное (17-18 градусов). Годовое количество осадков колеблется от 300 мм в котловинах до 600-700 мм в горах. Максимум осадков (около 70%) выпадает летом. Главные реки – Енисей и его левый приток Абакан, а также Томь. Белый и Чёрных Июс (бассейн Оби). Многочисленные озёра с пресной (Чёрное, Фыркал, Иткуль и др.) и солёной (Беле, Шира и др.) водой располагаются в Чулымо-Енисейской котловине [1]. В республике более 500 озёр, рек и мелких речушек. Общая протяженность рек составляет приблизительно 8000 км [2].

В котловинах и отчасти в предгорьях развиты различного вида чернозёмы (от Южных до оподзоленных), среди которых пятнами встречаются солонцы и солончаки. В горах – горно-таёжные подзолистые и горно-тундровые почвы.

Степная растительность котловин сменяется лесостепями предгорий. Более 40% территории покрыто лесом. В горах, на восточных склонах – светлохвойные лиственничные и лиственнично-кедровые леса. На западных склонах – горно-таёжные темнохвойные леса. На вершинах – горная тундра и местами субальпийские и альпийские луга.

Степная фауна котловин и предгорий (многочисленные грызуны, птицы) включает большое число представителей лесных видов (кроты, горностаи, колонки). В горах из млекопитающих – белка, заяц-беляк, волк, лисица,

медведь и др. Из птиц – глухарь, кедровка и т.д. В реках – таймень, линь, щука, налим и др. [1].

### **1.9 Краткая характеристика маршрута**

Начало маршрута проложено в основном по асфальтовым и технически не сложным грейдерным дорогам для адаптации участников группы к режиму движения и нагрузок. Основной маршрут, приблизительно 70% его протяженности построен преимущественно по горно-таёжной местности, с преобладанием грейдерных и грунтовых дорог как хорошего качества, так и по старым заброшенным, заболоченным лесовозным дорогам, осложненным большим количеством протяженных и локальных препятствий (броды рек и ручьёв, разбитые горные перевалы, лесные завалы и др). При этом, дороги не являются неизвестными и могут быть найдены на картах ГГЦ, по которым и велось построение маршрута. В части маршрута, проложенного по Республике Хакасия, после выезда с оз. Баланкуль, преобладают (около 80%) асфальтовые дороги хорошего качества и преимущественно степной рельеф.

### **1.10 Общая смысловая идея маршрута**

Разработанный и пройденный маршрут преследовал несколько целей:

1. Проехать маршрут в спортивном темпе, по разнообразному покрытию: грунт, гравий, грейдер, асфальт.
2. По возможности, произвести восхождение на вершину Абаканского Хребта – г. Большая Кольтайга.
3. Исследовать дорогу через Абаканский Хребет, в частности, участок л/у Кичи – Верхний Таштып на предмет общего состояния.
3. Проехать разные по своему климату и природе ландшафты.
4. Участвовать в Чемпионате Новосибирска по спортивному туризму

В походе участвовали представители велоклуба «Велокузнецк». Маршрут разрабатывался и подходил для туристов, имевших за плечами опыт походов второй категории сложности.

### **1.11 Сведения о рассмотрении и утверждении маршрута**

Маршрут рассмотрен и утверждён МКК Сибирского Федерального округа № 154-00-666666664 Новосибирского отделения Туристско-спортивного союза России.







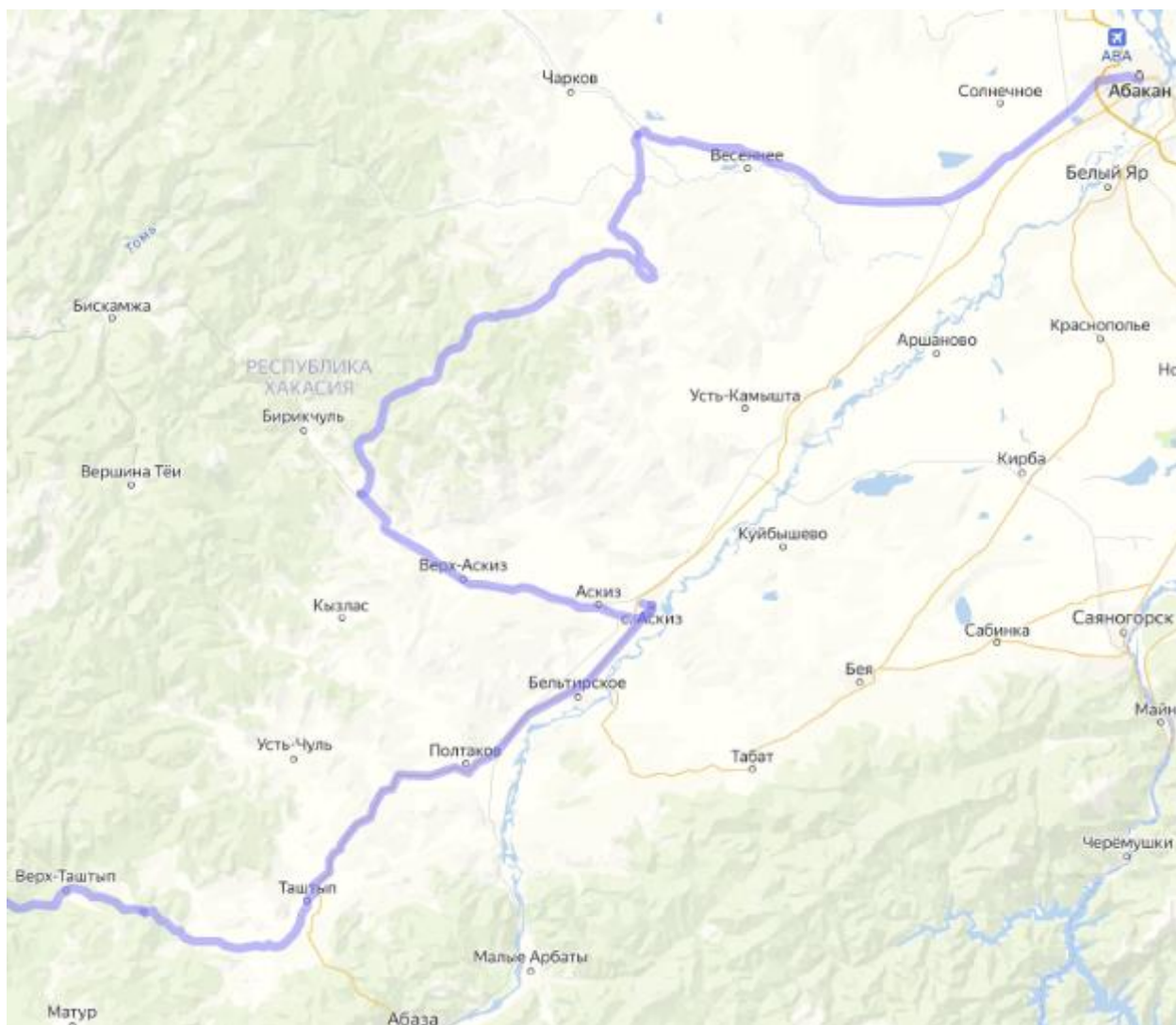
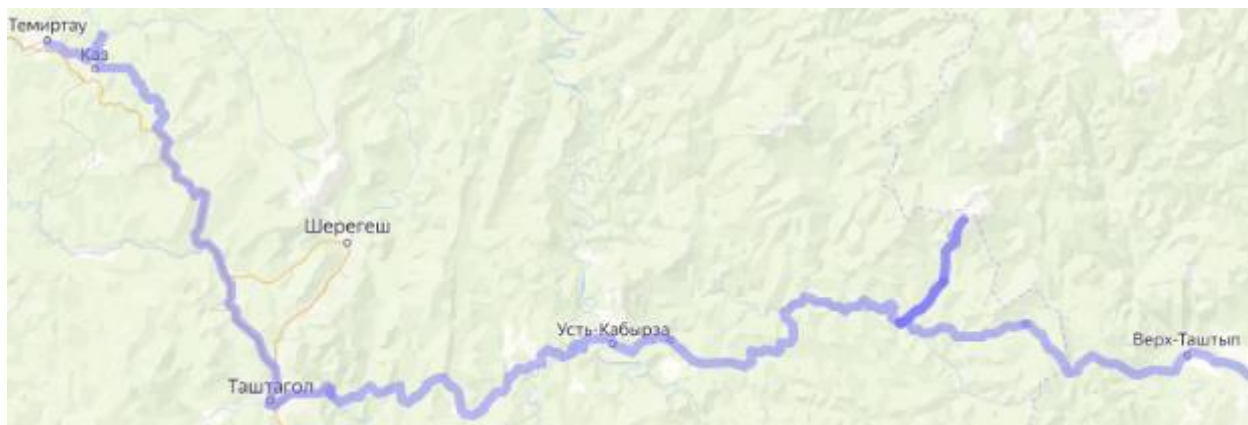


Рисунок 1.2. Обзорная карта-схема маршрута (фактическая).

### 1.13 Высотный профиль

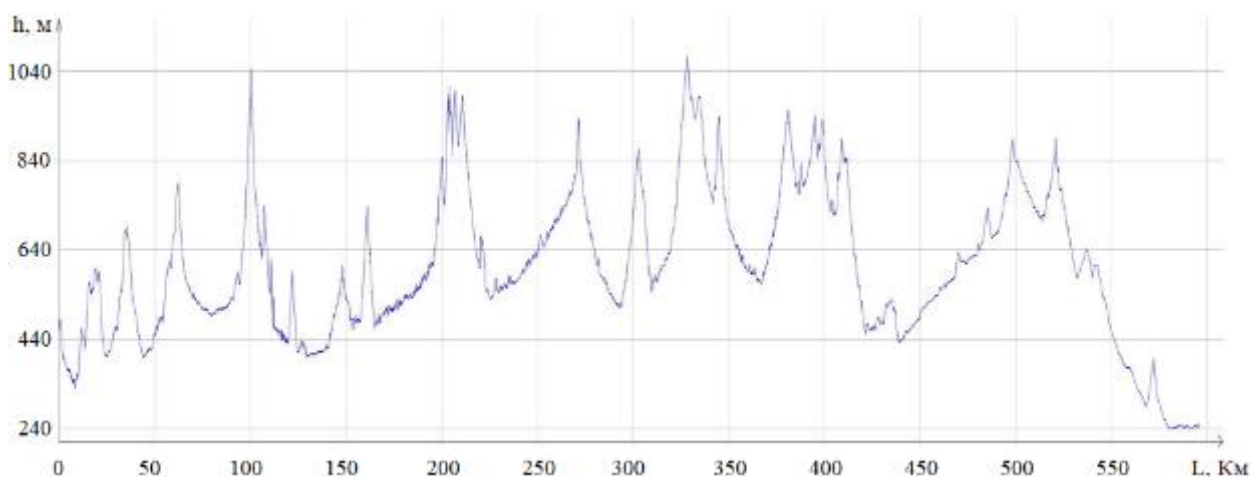


Рисунок 1.3. Высотный профиль маршрута (запланированный).

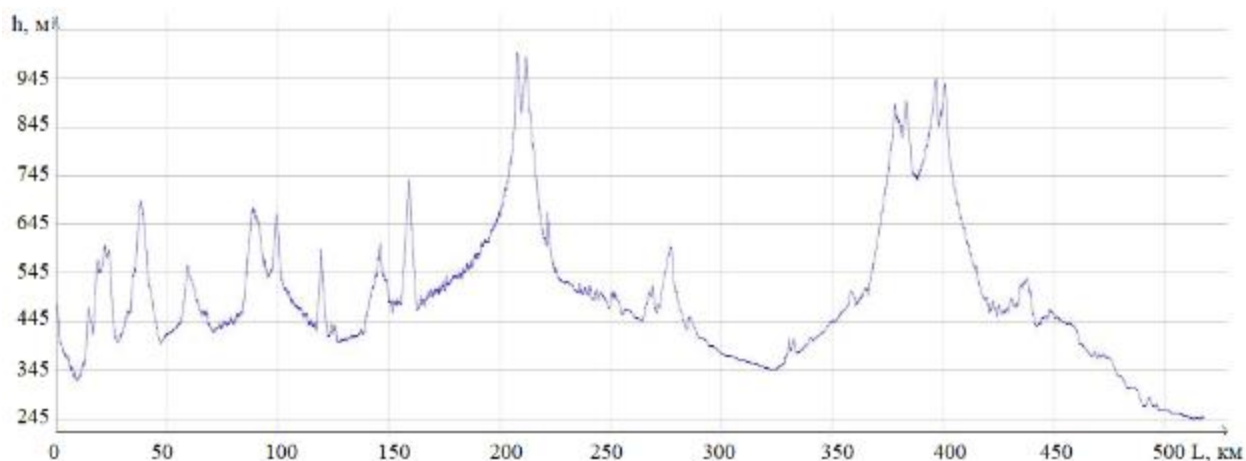


Рисунок 1.4. Высотный профиль маршрута (фактический).

На высотных профилях не показаны участки восхождения на г. Большая Кольтайга

### 1.14 График движения

Таблица 5.1 Заявленный график движения по маршруту.

| Дата  | Дни пути | Участки маршрута                   | км   | Способы передвижения |
|-------|----------|------------------------------------|------|----------------------|
| 04.07 | 1        | пгт. Темиртау - р. Большой Унзас   | 80   | Велосипедный         |
| 05.07 | 1        | р. Большой Унзас – п. Усть-Кобырза | 56,7 | Велосипедный         |
| 06.07 | 1        | п. Усть - Кобырза – л/у Кичи       | 48,1 | Велосипедный         |
| 07.07 | 1        | л/у Кичи - г. Большая Коль-Тайга   | 16,9 | Вело-пешеходный      |
| 08.07 | 1        | г. Большая Коль-Тайга - л/у Кичи   | 16,9 | Вело-пешеходный      |
| 09.07 | 1        | л/у Кичи – п. Верхний Таштып       | 40,1 | Велосипедный         |
| 10.07 | 1        | п. Верхний Таштып - Перевал 936 м  | 45,6 | Велосипедный         |
| 11.07 | 1        | Перевал 936м - пгт. Вершина Тёи    | 61,8 | Велосипедный         |
| 12.07 | 1        | пгт. Вершина Тёи - оз. Баланкуль   | 78,4 | Велосипедный         |

| Дата         | Дни пути | Участки маршрута              | км              | Способы передвижения |
|--------------|----------|-------------------------------|-----------------|----------------------|
| 13.07        | 1        | оз. Баланкуль – ст. Ербинская | 83,9            | Велосипедный         |
| 14.07        | 1        | ст. Ербинская – г. Абакан     | 101             | Велосипедный         |
| 15.07        | 1        | Запасной день                 |                 |                      |
| <b>Всего</b> |          |                               | <b>594*/629</b> |                      |

\*без учёта радиального выхода на восхождение

Таблица 5.2 График движения по запасному варианту.

| Дата  | Дни пути | Участки маршрута   | км   | Способы передвижения |
|-------|----------|--|------|----------------------|
| 04.07 | 1        | пгт. Темиртау – г. Таштагол                              | 76,5 | Велосипедный         |
| 05.07 | 1        | Г. Таштагол – п. Усть-Кобырза                            | 53,4 | Велосипедный         |
| 10.07 | 1        | п. Верхний Таштып – п. Таштып – п. Полтаков – пгт. Аскиз | 98,5 | Велосипедный         |
| 11.07 | 1        | пгт. Аскиз – п. Югачи - лог. Б.Аххол                     | 57,4 | Велосипедный         |
| 12.07 | 1        | лог. Б. Аххол - ур. Чазыхол - оз. Баланкуль              | 30,6 | Велосипедный         |

\*без учёта радиального выхода на восхождение

### 1.15 График движения

Таблица 6 Фактический график движения по маршруту.

| Дата         | Дни пути | Участки маршрута                            | км              | Способы передвижения |
|--------------|----------|---|-----------------|----------------------|
| 04.07        | 1        | пгт. Темиртау – г. Таштагол                 | 80,6            | Велосипедный         |
| 05.07        | 1        | г. Таштагол – брод р. Кобырза               | 59,2            | Велосипедный         |
| 06.07        | 1        | брод р. Кобырза – л/у Кичи                  | 45,7            | Велосипедный         |
| 07.07        | 1        | Днёвка                                      | 0               | Вело-пешеходный      |
| 08.07        | 1        | л/у Кичи - г. Большая Коль-Тайга - л/у Кичи | 35,67           | Вело-пешеходный      |
| 09.07        | 1        | л/у Кичи – подножие Абаканского Хребта      | 18,26           | Велосипедный         |
| 10.07        | 1        | подножие Абаканского Хребта – п. Кызылсуг   | 38,5            | Велосипедный         |
| 11.07        | 1        | п. Кызылсуг – пгт. Аскиз                    | 88,2            | Велосипедный         |
| 12.07        | 1        | пгт. Аскиз – п. Югачи                       | 45,7            | Велосипедный         |
| 13.07        | 1        | п. Югачи – п. Аев                           | 81,7            | Велосипедный         |
| 14.07        | 1        | п. Аев – г. Абакан                          | 70,5            |                      |
| 15.07        | 1        | Днёвка в г. Абакан                          |                 |                      |
| <b>Всего</b> |          |   | <b>528*/564</b> |                      |

\*без учёта радиального выхода на восхождение

## **1.16 Запасные варианты**

Ввиду сильного ухудшения погодных условий в районе Абаканского Хребта (большое количество гроз с ливнями и градом), движение группы осуществлялось по резервным ниткам маршрута.

## **1.17 Аварийные выходы с маршрута**

В первый и второй день маршрута аварийный выход возможен в любом месте маршрута, т.к. движение осуществляется по автомобильной дороге. В третий, четвертый и пятый дни аварийный сход с маршрута возможен только в п. Верхний Таштып, на четвертый день движения. Иные варианты отсутствуют, за исключением движения в обратную сторону ввиду отсутствия иных дорог. В остальные дни сход с маршрута возможен практически в любой точке маршрута в виду близости населённых пунктов и автомобильных дорог.

## **1.18 Отклонения от заявленного маршрута**

Вместо движения вверх на Абаканский хребет по трассе ВЛ, ввиду полного физического отсутствия её, движение происходило по основной дороге, которую обходила ВЛ, вдоль реки Кайгыза.

Ввиду сильного ухудшения погодных условий в районе пгт. Сорск и общей усталости группы было принято решение изменить маршрут в двух местах:

Вместо движения по участку Верх.Узунчул – оз. Баланкуль – долина реки Камышта движение продолжилось дальше по спуску от Верх. Узунчула сразу в долину реки Камышта по основной дороге.

Вместо участка п. Аев – п. Чарков – п. Усть-Бюр – ст. Ербинская – лог Большой Креминистый – ур. Карьеры – лог Широкий – п. Вершина Биджа – п. Московское – ст. Ковыльная – пгт. Пригорск – г. Черногорск – г. Абакан был пройден сокращенный вариант: п. Аев – п. Весеннее – п. Абакан.

## 2. Техническая часть

### 2.1 Описание маршрута движения

#### 2.1.1 Пролог

*«– Тебе будет, что рассказать, когда ты вернешься домой.  
–Ты обещаешь, что я вернусь?  
–Нет. Но если это случится, ты уже не будешь прежним.»  
(Дж. Р. Р. Толкин. Хоббит: Нежданное путешествие)*

Новокузнецк, пригородный вокзал. Июль 2022 года, время 7-27. Электропоезд Новокузнецк - Ахпун медленно тронулся от перрона и застучал колёсами по стыкам рельс, унося в себе четверых велотуристов в Горную Шорию. Картина привычная и не новая – на этой электричке иногда больше десятка раз за лето мы уже уезжали в ту сторону, чтобы вволю покататься по красивым шорским горам и полной грудью вдохнуть благоговенный хвойный аромат леса. Но в этот раз чувствуется особой трепет и волнение, возможно даже некоторый страх перед грядущим.

В этот раз мы отправляемся в почти двухнедельный поход, начинающийся от станции Ахпун в г. Темиртау и проходящий через г. Таштагол на восток, насквозь Абаканского хребта, по топям и болотам, старым, почти неизвестным и забытым дорогам в Хакасские степи. На четвертый-пятый день мы должны совершить восхождение на вершину Абаканского хребта, гору Большая Кольтайга (1843м). Гора считается священной у народов Хакасии и Горной Шории. Завершиться поход должен через 12 дней в столице Республики Хакасия в г. Абакан. Путь предстоит не близкий, 595 км, с набором высоты 8974 м без учёта пешего восхождения. Дороги в основном грунтовые, гравийные, лесовозные – асфальт только лишь в начале и в конце пути. Всем участникам заведомо известно, что маршрут будет тяжелым и, хотя он определён по сложности как третьей категории из шести, но фактически он может оказаться значительно сложнее и тайга всегда готова преподнести массу неприятных сюрпризов в виде проливных дождей, поваленных деревьев, каменных завалов и прочих всевозможных препятствий. Это, не считая докучливую мошкарку, комаров, слепней, которых всегда в изобилии можно встретить во влажных лесах и близи болот. В такой обстановке, пожалуй, самое главное быть не столько сильным телом (тем не менее, это тоже очень важно), но духом – не сломаться психически, когда тебе придётся на себе нести груженный велосипед через болото или пробиваться через высоченную траву, перетаскиваться через коряги и завалы, мокнуть сутками под дождём, мёрзнуть и постоянно думать о близком присутствии и внимании со стороны Хозяина тайги. Да, медведей в Кузбассе очень много. По данным учета 2020 года, численность популяции по Кемеровской области составляет 3040 особей. Это очень много и большинство сосредоточено в Горной Шории, горах Кузнецкого Алатау и Салаирского кряжа. Такое

соседство, тем более в глухих местах, вносит определённую нотку адреналина в ощущения от похода. Всё это я несколько забегаю вперёд и тороплю события, а пока мы едем в электричке до конечной станции.

Время 10-07. Прибываем в г. Темиртау, станция Ахпун. Неспеша выгружаем велосипеды из вагонов и велорюкзаки. Погода стоит тёплая, но не жаркая, градусов 20 – самое то, чтобы крутить педали, не обливаясь потом. Устанавливаем рюкзаки на багажники и едем до ближайшего магазина Мария-Ра закупать продукты на первый день движения. Здесь же ожидаем пятого участника группы, который по определённым причинам на электричку не успевал и был доброшен на машине отдельно. Изначально продукты в Новокузнецке не покупались, ибо в этом не было никакого смысла пока мы не подъедем к началу автономных таежных участков, где долго не будет людей и магазинов соответственно. Таскать с собой лишний вес не особо приятное занятие. Ближайшие два-три дня проблем с магазинами не предвидится. Продуктовая раскладка в целом стандартная и, можно сказать, классическая – пакетированные каши, лапша, тушенка, сахар, сгущенка, чай, печенье, сухари. Кто-то скажет, что это уже всё устарело и нужно носить сублиматы, ведь они занимают намного меньше места, меньше весят. Возможно так, но лично мне больше нравится обычная еда, да и степень автономности в целом у нас не такая, чтобы нести с собой на пол месяца еды. В ином случае, пожалуй, пришлось бы прибегнуть к сушняку, иначе рюкзаки бы стали совсем неподъемными. В нашем же случае – можем себе позволить возить консервы.

### **2.1.2 День первый (04.07.22).**

#### **Первые перевалы.**

Сегодня мы должны доехать до г. Таштагол и, проехав немного за него, встать лагерем где-нибудь у реки Кондома. Вообще, это не совсем исходный маршрут. Изначально, мы должны были двигаться в Шерегеш и встать лагерем на р. Большой Унзас, а на следующий день, двинуться в п. Усть-Кобырза через перевал горы Саин и далее по трассе ЛЭП до п. Верхняя Пурла, где вышли бы на основную грейдерную дорогу до Усть-Кобырзы. Однако, недавно прошедшие ливни и невозможность разведать реальное состояние дороги под ЛЭП грозили нам на второй день после спуска с перевала уткнуться в непроходимое болото, как часто бывает под ЛЭП и в итоге потерять много времени на обратный штурм перевала и движение в Таштагол по резервному пути. Опять же, не хотелось перегружать участников группы в самом начале похода, когда ещё идёт процесс вкатки и адаптации организма к режиму. В итоге решено было ехать резервным вариантом, изначально предусмотренным на такой случай. Далее описание похода будет идти с привязкой к пройденному расстоянию.

0 км. Время 11-30. Начинаем движение от Марии-Ра по маршруту. Выезжаем из Темиртау на асфальтовую дорогу ведущую к станции Каштау.

1,24 км. Сворачиваем на старую дорогу вдоль реки Малый Каз. Дорога в основном либо грейдер, либо грунтовка, отсыпанная гравием различной фракции. В целом, неплохая, видно, что по ней периодически ездят. Практически до самого Каза она идёт со сбросом высоты около 150 м, поэтому двигаться приятно и не напряжно, но следует четко смотреть под колёса – легко потерять управление грузным велосипедом на таком покрытии – резкий поворот и ты уже на земле.

7,79 км. Выезжаем на дорогу, ведущую от Каза до водозабора. Здесь река Малый Каз впадает в реку Каз. Едем к водозабору – там на берегу реки Тельбес сделаем первый привал и завтрак, которого, к слову, у нас ещё сегодня не было.

9,38 км. Доезжаем до реки, делаем привал. Завтрак лёгкий, в основном, перекус бутербродами, печеньем, хлебом. Кстати, здесь низшая точка сегодняшнего маршрута. Через час снова начинаем движение, по той же дороге в Каз.

12,73 км. Подъезжаем в п. Каз. Здесь же начинаются первые серьёзные уклоны. Сам населённый пункт своеобразный – весь в горках, подъемах, спусках, расположен у подножия горы Большой Шалбан, высотой 734м. Текущая высота 357м.

14,73 км. Высота 474 м. Поднялись от поселка к трассе. Подъем был до 9 градусов, но асфальтовый. По сути, это была первая вершина перевала между Казом и п. Центральный.

16,67 км. Высота 420 м. Небольшой сброс и здесь начинает основной подъем на перевал. Уклон 6-7 градусов.

18,17 км. Высота 536 м. Дорога становится грейдерной, пыльной, но не разбитой. Солнце начинает уже порядочно так припекать – время к часу дня.

22,06 км. Высота 600 м. Вершина перевала. Дорога снова становится асфальтовой. Дальше маленькая «качелька» и спуск.

23,81 км. Спуск с перевала к поселку Центральный.

28,1 км. Высота 404 м. Выезжаем на дорогу Новокузнецк-Таштагол. Здесь же заканчивается спуск с перевала. Но расслабиться не выйдет. Тут же практически начинается следующий затяжной асфальтовый перевал до п. Чугунаш.

33,74 км. Высота 466 м. Начинается основной перевальный взлёт, достаточно крутой, но мы его едем, не спешиваемся, хотя скорость и не высокая – грузный велосипед нехотя едет в семиградусный подъем. Не то что бы ехать слишком сложно или тяжело, но выматывает жара и низкая скорость – ветер тебя не обдувает, становится душно, не комфортно. От асфальта как от сковородки жарит. Прохладу приносят только проносящиеся мимо машины, обдувая потоком воздуха с выхлопом, но этого недостаточно. Едем. Терпим, обливаемся потом, но терпим и едем.

38,39 км. Высота 691 м. Вершина перевала. Открываются классные виды на горы Шерегеша. Можно немного отдохнуть, а можно сразу рвануть вниз долгий спуск. Тем более в Чугунаше есть хорошая кафешка (Шурави), где

можно устроить хороший обед и отдохнуть. На том практически безмолвно и порешили. Спуск классный, быстрый, асфальт хороший. Сейчас бы тут на шоссе мчать налегке. Но мечтать не вредно. Уши на спуске начинают периодически закладывать, сброс высоты около 300м.

47,17 км. Высота 401 м. Окончание перевала. Чугунаш. Отсюда же начинается легкий подъем к основному взлёту к перевалу Чугунаш-Таштагол.

52,1 км. Долгожданное кафе Шурави и вкусный обед, каждому на свой вкус – кому супы, кому шашлыки, кому каши. Около часа примерно отдыхаем в кафе и продолжаем движение.

56,6 км. Высота 447 м. Основной подъем на перевал, но уже не такой затяжной и высокий как предыдущий. Ерунда по сравнению с ним.

59,65 км. Высота 560 м. Вершина. На сегодня горки кончились. Не считая всяких мелких качелей в самом Таштаголе дальше, дорога вниз или прямо.

66,2 км. Высота 457 м. Пересекли реку Шалым. Начинается застройка Таштагола. Едем по городу. Решено закупить продуктов на 5 дней похода. Следующий населенный пункт – Усть-Кобырза. Он же последний населенный на последующие 4 дня, ибо дальше только тайга и горы. Как там дела обстоят с продуктами в магазинах доподлинно неизвестно, но, чтобы не попасть впросак, лучше закупиться здесь. Закупаемся в ближайшем Магните. В парке в этот раз мы не останавливаемся – уже и время к вечеру и ещё нужно найти место под лагерь. Да и в предыдущих походах и ПВД мы здесь уже бывали часто. Едем вдоль реки Кондома.

80,6 км. Высота 441 м. Нашли место под лагерь недалеко от горнолыжки на г. Туманная. Место не то, что бы уединенное, но вполне подходящее для нас. Далее начинается традиционная суэта: выбор места под палатки и их установка, распаковка вещей, приготовление чуть позднее небольшого ужина из каши и чая. Не забываем искупаться в реке и постирать вещи. Отбой у всех по-разному, но в среднем около 22-00.

За день набор высот составит 918 м, что в условиях достаточно сильной жары и езды на груженных велосипедах весьма немало для первого дня. Сказать, что дорога далась легко, пусть это в основном и был асфальт, не выйдет.

Сама по себе дорога до Таштагола живописна. Здесь проезжаешь и красивые скалы, и хвойную тайгу по бокам дороги. С перевалов открываются живописные виды на Горную-Шорию, Шерегеш – на гору Зеленая. Словом, для туриста здесь всегда есть что увидеть и даже почувствовать. Хвойный воздух действует бодряще и в тоже время успокаивающе, давая сил и мотивации двигаться только вперед. Неплохое начало для большого похода.



### **2.1.3 День второй (05.07.22).**

#### **До Усть-Кобырзы.**

Утро начинается в шесть утра. На то что бы проснуться, приготовить поесть, собраться отводилось два часа времени, чтобы примерно к 8-00 можно было выехать в путь.

За сегодня мы должны будем проехать приблизительно 60 км до п. Паралгол, что находится за Усть-Кобырзой и, перейдя вброд реку Кобырзу, встать лагерем. В целом маршрут незамысловатый и известный, неоднократно пройденный, каких-то приключений не планируется. Дорога практически вся – грейдер, хороший, не убитый, хотя местами и отсыпанный крупным гравием. Предстоит проехать три перевала, но не таких затяжным и высоких как в первый день.

0,00 км. Высота 441 м. Начинаем движение дальше по той же дороге. Собственно, других дорог и нет, только одна, до Усть-Кобырзы.

4,00 км. Высота 457 м. Начинается основной подъём первого перевала. Уклон 5-7 градусов.

5,38 км. Высота 522 м. На этом месте мы прощаемся с асфальтом на ближайшие дни 5. Здесь он заканчивается дальше только грейдер, грунтовки, тропы, бездорожье, направления и видимости направления.

8,40 км. Высота 675 м. Вершина перевала. Спускаемся к поселкам Ингол и Александровка.

15,4 км. Высота 536 м. Спустились. Отсюда начинается подъем на второй перевал. Они идут практически подряд.

19,4 км. Высота 663 м. Вершина второго перевала. Дальше долгий спуск до п. Усть-Кезес, откуда начнётся третий перевал.

47, 5 км. Высота 434 м. Усть-Кезес. Начинается последний перевал. Не самый высокий, но самый крутой – до 10 градусов. Местами некоторые из нас даже идут пешком. Большой угол на грейдерной дороге дается непросто, велосипед иногда норовит перевернуться под тяжестью на багажнике, приходится наваливаться на руль, чтобы перераспределить массу.

39,7 км. Высота 539 м. Вершина. Чувствуется, что порядком устали, минут 15 отдыхаем. Дальше спуск, такой же крутой и потом относительно ровная дорога до Усть-Кобырзы. На спуске встречаем пару автобусов, поднимающий достаточно сильную пыль.

44,0 км. В этом месте едем вдоль одного из живописнейших мест на этой дороге. Здесь, с одной стороны, красивая скала, с другой – река Пызас, очень близко прижимающаяся в этом месте к скале и делающая крутую петлю, а так тайга. Дорога в этом месте узкая, нередко на ней случаются обвалы, о чём свидетельствуют предупреждающие таблички. Вместе всё это образует очень яркий и насыщенный пейзаж.

46,8 км. Пересекаем реку Пызас. За мостом нас встречает приветственная табличка Усть-Кобырзы и статуя Йетти.

50,3 км. В Усть-Кобырзе. Магазин. Пополняем личные перекусы, запасы воды. Основной провиант закуплен ещё в Таштаголе. Встречаем рядом с магазином парней на подготовленной к бездорожью буханке. Разговорились. Оказывается, они тоже едут в нашу сторону, на Кольтайгу, но не дальше, потом – обратно. Взаимно пожелали друг-другу хорошей дороги. Парни подметили, что нам бы хорошо иметь с собой человека с ружьём и что нужно быть на хребте очень осторожными. Потом они уехали, а мы двинулись дальше и остановились возле местной пекарни, чтобы перекусить вкусными пирожками. Полчаса отдыхали от дороги и двинулись к месту предполагаемой стоянки.

51,1 км. Пересекли реку Мрассу по пешеходному мосту. Движемся в сторону Паралгола.

56,3 км. Паралгол. Деревенька буквально через 4 км от Усть-Кобырзы, но значительно меньше, но люди там живут, много ухоженных домиков, бань.

58,7 км. Добрались до брода через реку Кобырза. Когда-то здесь был мост, но очень давно, теперь о нём напоминает лишь насыпь на противоположном берегу. Это самый большой брод на нашем маршруте. Широкий – около 90 м и с высотой воды выше колена. Течение умеренное, заметного сопротивления не оказывает на ноги. Сначала переносим велики, потом вещи. Но вода не холодная, хождение несколько раз по броду не напрягает никак.

59,2 км. Высота 423 м. Ставим лагерь недалеко от остатка моста, предварительно перейдя ещё один брод ручья шириной около метра. В нём вода уже холодная. Время около 15-00. Есть время позагорать, искупаться, вздремнуть после перекуса. Кто-то стирает-сушит вещи. Вечером готовим ужин на костре, благо дров предостаточно на этой стоянке, даже кострище есть. Часов в десять вечера все потихоньку разбредаются по палаткам на ночлег.

В общем, день прошел достаточно легко, проще предыдущего, несмотря на отсутствие асфальта. Набор высоты 645 метров. Отдельно отмечу, забегая вперед, что за весь поход в целом кровососущие насекомые слишком сильно не докучали, их количество было умеренным, хотя это июль месяц и много различных водоемов было пройдено.

#### **2.1.4 День третий (06.07.22).**

##### **Навстречу приключениям!**

Строго говоря, именно с этого дня, по сути, и начинается наш поход. Два предыдущих дня были больше прелюдией к походу, потому как кто-то был во всех этих местах уже ни раз (до Усть-Кобырзы), да и дорога в целом никаких неожиданностей, испытаний и приключений не сулила. По ней активно передвигаются автомобили, автобусы, грузовики, иногда и пешие люди. А вот теперь уже начинаются места, где из нас не был никто, да и в целом мало кто был. И чем дальше, тем глуше тайга, реже можно кого-либо встретить. Редкие

смельчаки отваживались пройти этот путь, по крайней мере, я знаю только одну группу из Новокузнецка, прошедшую здесь в далеком 2013 году и которую знаю лично, и одну группу из Новосибирска в 2021 году, но в обратном направлении, из Хакасии в Горную Шорию. На форуме x-ride.ru попадалось тоже описание маршрута, пройденного в 2015 году группой из Красноярска, тоже в обратном направлении, но кроме текста, на том сайте ничего не загружается, поэтому посмотреть фото не удалось. Все дороги, что идут дальше, по спутникам просматриваются неоднозначно – где-то есть на снимках, где-то нет, где-то просто скрыты в чаще и не понять их состояния. Да и фотографий в сети не особо можно найти (а те, что находятся говорят о том, что дорог почти нет), всё только на уровне разговоров ребят из тех двух групп да различных слухов. А личный опыт, как известно, бесценен. В 6-00 подъём, в 8-00 выезд. Завтрак из каши с тушенкой, горячий чай, всё как обычно, в стандартном темпе. Снова отметка пути встаёт на 0 и вновь начинаем движение, а Strava снова пишет трек.

0,00 км. Высота 423 м. Начинаем движения от брода Кобырзы, предварительно затарившись водой. Дорога уходит вправо от реки и практически сразу начинается перевал из долины реки Кобырза в долину реки Таяс. Стоит отметить, что дорога намного лучше, чем она казалась по спутникам – это вполне качественно отсыпанный грейдер. Идеальным его не назвать, ямок хватает, но и назвать его разбитым тоже нельзя, едем спокойно, сильно вилять по дороге не приходится. Характерная гребёнка отсутствует. Возможно, дорогу недавно ремонтировали. Видны следы прошедшей недавно тяжелой гусеничной техники, расчищенные завалы, ломаные гусеницами кусты.

4,10 км. Высота 514м. Участок размытого подъема, с оголенными крупным булыжниками. Фэт-байк едет неплохо, остальным не очень.

4,41 км. Снова обычный грейдер.

7,30 км. Высота 604 м. Вершина первого перевала. Честно сказать, перевал лёгкий. Уклон в среднем 2-4 градуса и градусов 6 последние метров 250 у вершины. Проезжается легко, без каких-либо серьёзных усилий. Спуск ещё более пологий и длинный.

11,2 км. Высота 468 м. Можно считать, что здесь конец спуска с перевала. Здесь же ещё остался мост через р. Киза. Назвать его мостом, конечно, сложно. Брёвна болтаются, норовят сломаться, так как сгнили. Ещё лет пять и по этому мостику уже переправляться будет совсем рискованно. Машины же рядом прокатали брод. Быстрее было бы через него, но спешить нам особо некуда, а разуваться как-то лень. Мост перешли успешно, движемся дальше.

12,72 км. Снова брод. Река Таяс. Рядом с бродом виднеются сгнившие остатки колонн моста. Лет 40 назад, наверное, он ещё был здесь, теперь только безмолвная тень прошлого. Разведываем дно. Глубина опять до колен, течение уже ощутимое. Ширина метров 30. Перед выходом на другой берег промоина, там глубина до середины бедра. Выбора нет – нужно снимать рюкзаки и

поочередно перетаскиваться. Пока готовимся к переправе – переобуваемся, снимаем рюкзаки, брод форсирует подготовленный Land Cruiser 80. Зверь-машина. Не ожидали видимо мужики тут велосипедистов увидеть. Опять обмен информацией, кто куда едет, да взаимное пожелание удачи в дороге. Переправляемся на другой берег. Вокруг живописная долина, красивые горы, есть чего пофотографировать. Красота.

15,93 км. Снов брод этой же реки и намёки на остатки моста. По факту – четвёртый брод за поход и третий за сегодня. Здесь уже не так просто, начало и конец брода несколько смещены друг относительно друга и нужно не просто перейти реку поперёк метров 10, но и двигаться потом метров 30 вдоль реки. Итого около 40 метров брод. Вода относительно тёплая, но холоднее, чем в первом броде. Опять развьючиваемся и переходим брод.

16,76 км. Да, вы угадали, снова брод этой же реки! Только теперь нужно переходить её по диагонали, и ширина брода получилась по замеру 105м! Течение несильное, но вода местами прохладная, а дно илистое и слегка засасывает сапоги. Глубина тоже не маленькая, местами доходила почти до пояса. Переправляемся вновь. Чувствуется, что после такого количества водных процедур начинаем замерзать – после переправы на берегу заварили горячего сладкого чая, чтобы согреться. Это четвёртый за сегодня брод. Кстати, это место, где мы пьём чай – некогда бывший населённый пункт, на картах называется Кантус (нет, не кактус). Теперь об этом уже мало чего напоминает, кроме того, что здесь относительно ровная, но сильно заросшая площадка без деревьев и местами виднеются остатки каких-то столбов. Но это только если пройти немного вглубь, от реки. Со стороны же брода сложно понять, просто ли это поляна или бывшее поселение. В 2010 году по данным Википедии тут ещё жило 2 человека. На картах же ГосГис уже отмечено как нежилое.

17,07 км. Высота 481 м. Начало второго перевала, практически сразу после брода. Первые 20 м подъём реально очень крутой. 14 градусов – еле сдерживаешь велосипед, чтобы он не перевернулся назад, всем весом наваливаясь на руль. Ехать удаётся далеко не всем, но благо, это только 20 метров. Дальше профиль перевала стабилен и симметричен как пирамида, 6-8 градусов до вершины и 6-8 градусов спуск. Подъём идёт с южной стороны перевала. Дорога примерно такая же, как и была до этого, грейдер, неплохо отсыпанный, с короткими участками булыжников. В целом – едем. Ближе к вершине видим на пути старые медвежьи кучи. Профилактически бахаем пару шумовых зарядов.

20,66 км. Высота 738 м. Вершина. А вот спуск дальше веселее. Во-первых, это северная сторона перевала и на ней, судя по всему, дольше лежит снег и больше осадков и эрозии почвы. Дорога более размытая и практически вся выстлана крупными камням, вперемешку с остатками грунтов. Видно, что её подсыпали, но мелкие камни всё же все смыло, остались крупные и булыжники. Хорошо, что это спуск, но ехать приходится осторожно.

24,69 км. Высота 470 м. Спустились с перевала вновь к реке Кобырза. Как вы уже догадались, моста здесь уцелевшего, конечно же, нет, одни только остатки опор деревянные. Переходить его опять приходится не напрямую, а по дуге, обходя места с сильным течением и ямами. Тем не менее, глубина выше колена, а ширина получилась около 100 м. Шестой брод и пятый за сегодня. Пока собираемся ехать, из-за гор внезапно возникает черная туча, намекающая своим видом на скорый дождь. Начинаем движение. В итоге, через пять минут нас накрывает хороший такой ливень и приходится срочно надевать дождевики. К счастью, ливень идет не долго, минут 15. Дорога уже не такая широкая как ранее, но всё же она до сих пор основательно отсыпана. Более того, ещё давно мы заметили, что параллельно её идет сточная канава, прорытая вдоль всей дороги и не дающая воде скапливаться. Основательно строили, только зачем и куда? Вопрос, интернет ответов не даёт...

27,8 км. Развилка. Нам направо, туда, где большая грязная лужа. Налево, туда, где чище – дорога уходит в поселение Сензас и далее, на перевал через г. Патын. Потом эта дорога идет через населённые пункты Ильинка, Ортон до г. Междуреченска.

27,9 км. Новый брод. Шестой за сегодня. Река Сынзас. Ширина метров 10, но течение могучее. Велосипед приходится держать очень крепко, а ноги ставить твёрдо, чтобы не смыло. Глубина по середину голени. Движемся дальше. Дорога идет с набором высоты, ещё от прошлого перевала, но градиент малозаметен и будет длиться таким до самого Абаканского хребта.

33,2 км. Высота 510 м. Урочище Колхозная Тарба. Наверное, тут было какое-то поселение. Но следов нет никаких.

39,46 км. Высота 516 м. Урочище Рабочая Тарба. По информации из Интернета здесь было поселение. Но следов тоже совершенно уже никаких не осталось. А ещё Олег здесь пробивает колесо. Останавливаемся, меняем на новую камеру, а колесо снова спускает. Проверяем покрышку, смотрим обод, анализируем. Видимых причин нет, кроме некоторых мелких дефектов на ободе. Собственно, пробитие где-то с той же стороны. Наматываем на обод слой изоленды, ставим ещё одну новую камеру. Теперь вроде бы всё хорошо. Час времени приблизительно ушел. Пока едем, вдоль дороги иногда попадает табличка, гласящая что здесь копать нельзя, так как защитная зона кабеля связи. Согласно информации – это новая линия, построенная приблизительно в 2014 году взамен разрушенной в 90-е годы линии Москва-Пекин. Таблички на вид свежие, года, наверное, 2018 го – 2020 го. Едем дальше.

44,39 км. Высота 544м. Брод реки Кичи. Ширина метров семь, не более, но течение ощутимо. Глубина до середины голени. А за этим бродом ещё брод ручья шириной метра полтора. В общем, броды преодолеваем быстро, особо не задерживаемся.

45,00 км. Лесоучасток Кичи. Бывший кордон, объект Шорлага, а ныне частная собственность егеря. Зовут Кисков Лазарь Петрович. Как рассказывал участник одной из прошлых групп, у него можно будет оставить

вещи перед вылазкой на Кольтайгу. По плану так и было задумано, но, нам не повезло и никого дома не оказалось, ни самого Лазаря Петровича, ни его родственников. Пришлось поставить лагерь недалеко от бродов, чтобы за водой далеко не ходить.

Итого за день было пройдено расстояние 45,7 км с набором высоты 556 м. Дорогу тяжелой назвать сложно, перевалы вполне проезжаемы, весь путь неплохо отсыпан гравием, плохих участков минимум. Но количество бродов выматывает. Семь бродов, большая часть из которых крупные, это очень большая и потеря времени и сил. Итого, позади уже 8 бродов. На завтра намечено восхождение на гору Большая Кольтайга. Вещи, очевидно, придётся взять все с собой, проехать примерно до высоты 650м, до куда ещё виднеется по картам какая-то дорога, ставить там лагерь и штурмовать гору уже в пешей вылазке. Возможно, где-то выше придётся делать ещё один лагерь, гора далеко не простая и за один день до вершины и обратно можно не дойти.

В принципе, всё шло по плану, пока не настал вечер и где-то к 18-30 из-за гор внезапно показался грозовой фронт. Да, именно мощный черный и не предвещающий нам ничего хорошего фронт. Мы только-только собрались устроить себе ужин, и тут полило. И полило как из ведра. Ужинать пришлось по палаткам. Молнии сверкали по несколько раз в минуту, а гром грохотал так, как будто рядом без перерыва работала артиллерия. А дождь всё лил и лил, и лил, и лил. Прошел час, полтора, в итоге мы легли спать под эту канонаду, в надежде что она быстро стихнет, иначе, дело-труба.

### **2.1.5 День четвертый. (07.07.22).**

#### **Ничто никогда не идёт по плану.**

В общем, дело – дрянь. Во всех смыслах. Дождь лил всю ночь и практически до полудня. Естественно, утром просто продолжили спать столько, сколько получится. Дождь продолжает поливать, небо застлано облаками, местами туман. На гору идти нет никакого смысла – во-первых, восхождение становится крайне опасным, особенно по курумнику, по которому нужно будет набрать не менее 600 м высоты на гольце, а во-вторых, даже если мы и поднимемся, мы ничего не увидим с вершины, кроме туч и тумана. А спуск вниз может стать вообще огромной и смертельно опасной проблемой по скользким камням. Нечто подобно я уже проходил в пешем походе по парку Ергаки, первая категория сложности. Тогда из двух недель похода дождь не лил дня четыре. Но это была чистая пешка и соответствующее снаряжение. Одну группу, идущую после нашей, застала гроза. Прямое попадание молнии в камни вызвало камнепад и двух человек серьёзно травмировало (ЧМТ и переломы). Нам же здесь такое не нужно, поэтому было принято решение просто сделать днёвку. Подойдя к броду ручья, который был шириной метра полтора, я вижу коричневый поток шириной метра 4 и глубиной по колено. Река Кичи и вовсе напоминает больше какой-то селевой поток, бродить который мы бы уже не решились, если бы решили поехать в

обратную сторону. А что говорить про остальные броды, которые намного шире и мощнее? Очевидно, после ливней здесь можно двигаться теперь только вперёд, назад путь отрезан вздувшимися реками, глубиной теперь точно не менее чем по пояс и очень быстрыми.

Примерно к 16-00 дождь закончился и небо начало медленно рассеиваться. Как руководителю похода и человеку, изучившему Большую Кольтайгу мне было уже понятно, что даже если сейчас выглянет солнце и завтра всё будет отлично, у нас остаётся только один день вместо двух на восхождение и спуск. Добраться до вершины, мы, скорее всего точно, не успеем. Есть, конечно, дополнительный резервный день, который мы можем использовать и тем самым вернуть себе два дня на гору. Но вопрос в другом. Здесь, вблизи хребта, погода меняется особенно быстро и непредсказуемо. Он действует как стена, разделяющая климатические зоны, меняющая потоки воздушных масс и собирающая облака вблизи себя. Впереди нас ждёт самый сложный участок до п. Верхний Таштып, перевал через Абаканский хребет, до которого ещё нужно пройти почти 20 км по очень плохой дороге и пересечь неизвестное количество бродов. И хорошо, если они будут маленькие, потому что иначе, глядя на реку Кичи, возникает много вопросов, как быть, если их бродить придётся в ливень. Решено съездить на разведку до подножия горы, около 10 км, посмотреть состояние дороги и вообще, что нас там ждёт.

Едем вдвоём с Андреем. В целом, дорога не сильно хуже той, что была до лесоучастка. Местами немного заросшая, но в целом вполне хорошая. Рядом опять идёт кабель связи, о чём говорит табличка. Набор всего 70 м высоты. Через 7,73 км развилка. Нам налево, прямо дорога уходит неизвестно куда вместе с кабелем. Через 100 м утыкаемся в брод реки Кичи. Здесь картина особенно эпичная. Ширина брода метров 10 и поток настолько мощный и из-за своего непрозрачно цвета, кажется, глубокий, что о его форсировании даже без велосипедов речи идти не может. Смоет, просто смоет. А дальше большой завал, через который велосипед не перенести, то есть в любом случае, это та точка, после которой если и идти на гору, то только пешком. Разворачиваемся обратно в лагерь. Пока едем постоянно шумим, кричим, стреляем шумовые – мало ли, нас двое, а медведи где-то да есть.

Ясно одно, если сегодня погода не наладится, завтра даже частично идти на гору смысла нет. Недалеко от этого брода находится исток реки Кичи, на этой же горе. То есть площадь стока, откуда эта река впитывает в себя воду не такая большая, значит, если дожди прекратятся, то река достаточно быстро вернётся в спокойное состояние в том месте, в отличии от рек, расположенных намного дальше отсюда. Если нам повезёт, то мы всё же сможем подняться на гору хотя бы до уровня 1200-1400м из 1845, до уровня начала гольца-подковы (так выглядит вершина из космоса) или альпийских лугов. Если нет, значит придётся просто идти дальше по маршруту в сторону перевала через хребет.

Через два часа от нашего отъезда на разведку прибываем обратно в лагерь. Время около 19-00. Небо начинает расчищаться, появляются лучи

солнца. Утром будет видно окончательно – либо на гору, либо по маршруту. А пока ужин, попытки просушить мокрые вещи на костре и отбой.

### **2.1.6 День пятый (08.07.22).**

#### ***Часть 1. Непреступная Царица***

Утро принесло благую весть – небо чистое, солнечное. Нужно попробовать идти. Распорядок стандартный. Около 8-30 выдвигаемся к горе. Вещи оставляем в лагере, с собой только велосипеды и еда на перекусы. Через часа полтора добираемся до вчерашнего непроходимого брода. Сегодня, как я и предполагал, он уже вернулся в норму. Вода чистая. Велосипеды оставляем рядом с бродом в кустах. Вряд ли здесь их кто-то украдёт, слишком уж это далеко и безлюдно. Дальше начинается пеший маршрут.

0 км. Высота 583 м. Перейти брод и найти дорогу оказывается непростой задачей. Дело в том, что в этом месте происходит слияние реки Кичи и какой-то безымянной мелкой речушки. Именно вторая и была вчера непроходимым потоком. Выход на берег сильно завален и понять, что он там был получается очень плохо. Но глаза боятся, а ноги идут и вот уже завал был преодолен, правда ценою порванной пиковской мембраны. Жалко, обидно, но так часто бывает в походах. Дальше мы оказываемся на берегу уже второй реки, Кичи. Её нам переходить не нужно а пройти брод вдоль берега метров 20 и появляется выход на берег. Дальше начинается колея от дороги. Теперь она уже хуже, чем была до брода – заросла травой сильнее. Вокруг заросли ягоды малины и земляники.

0,62 км. Высота 599 м. Дорога внезапно превращается в реку. Теперь здесь одна из протоков, хотя видно, что всё же это была дорога. Глубина по щиколотку.

1,00 км. Выходим на твердую поверхность. Река сворачивает в сторону от дороги. Дальше дорога становится хуже, много глубоких ям с водой и грязью.

3,56 км. Высота 689 м. Развилка. Одна дорога прямо – в лес, одна налево – через ручей. Нам прямо. Здесь стоит какой-то импровизированный столик из бревна с открытой и оставленной кем-то давно сгущенкой и кострище. Дорога в лес становится уже сильно заросшей. То есть идти по ней ещё можно, хорошо видна колея, но по центру уже растёт трава, густая и по пояс.

3,74 км. Начинается густой лес. Дорога всё хуже и хуже проглядывается, хотя колея ещё видна.

4,13 км. Высота 773 м. Колея обрывается. Всё, нет дороги. Дальше идём уже чисто по треку и пытаюсь хоть как-то найти какую-то тропу. Кругом заросли травы, борщевика высотой выше роста, кусты завалы. Особо ничего не видно. Местами заросли сменяются хвойным лесом – тут заросли не такие высокие, но много бурелома. Под ногами постоянно какие-то палки, ручьи, канавы, кочки. Хорошей твёрдой поверхности почти нет. Идти непросто, ноги



вязнут и скользят. Постоянно норовишь за что-то запнуться и упасть. А подъём усиливается, становится круче.

~7,90 км. Высота 1200м. Выходим на условную зону альпийских лугов. Правда луга кажутся лугами только с виду и издалека. На самом деле здесь опять двухметровая трава и топь-болото под ногами, с, изредка, каменистыми и сухими участками. Пробиваемся дальше, хотя уже чувствуется усталость, ноги тяжелеют.

~8,9 км. Высота 1300 м. Начинаются каменные осыпи и поля курумника, но пока в стороне, мы же всё ещё преодолеваем “луга”.

9,29 км. Высота 1380 м. Очередной реденький лесочек, растущий в курумнике. Сложно понять, что у тебя под ногами – стебли, камни, лесная подстилка или корни. Идём осторожно.

9,55 км. Высота 1431 м. Вышли к более-менее четкой границе гольца и зоны лугов/лесов. Впереди остаётся ещё 400 м подъёма. Время близится к 14-00. Мысленно понимаем, что до вершины нам не добраться. Вернее сказать, если мы пойдём до конца, то назад мы уже спуститься засветло не успеем. Подъём по курумнику сложен, гора непростая, склон почти под 45 градусов и отнимает много сил, а мы только ступили на подъём по гольцу. А ведь если мы хотим ещё добраться до озера, то от вершины нужно будет ещё спуститься метров 200 к нему. А спуск без хотя бы даже трекинговых палок более сложен и опасен и занимает ещё больше времени и сил чем подъём. На обратный путь понадобится ещё целый день и это если не случится дождя, а погода здесь, на хребте очень переменчива.

9,7 км. Высота 1457 м. Время ориентировочно 14-30. Точка невозврата. Как бы нам ни было горько и обидно на погоду за предыдущий день, потерянный в палатках в лагере, но приходится признать очевидное и согласиться с голосом разума: нужно разворачиваться обратно. Как бы мы ни хотели рвануть до конца по принципу “ни шагу назад” – здесь не место для чувств и эмоций. Это была бы непростительная ошибка, цена которой могла бы стать непомерной. Горы не прощают беспечности и бездумного авантюризма и порою, отбирают у человека самое ценное – его жизнь. Более того, из-за вершины начинают выплывать серые облака, не предвещающие нам в перспективе абсолютно ничего хорошего, а появляющиеся порывы холодного пронзительного ветра это лишь подтверждают. Минут двадцать сидим на солнце, на камнях – переводим дух, любуемся теми видами, которые удаётся видеть с этой высоты, пьём чай с лёгким перекусом. Да, вершина Абаканского хребта, как и полагается быть истинной царице, горда и непреступна. Мы смотрим вверх, туда, на 400 м, где виднеются маленькие чахлые ёлочки, машущие нам оттуда своими ветвями. То ли манят к себе, то ли прощаются, а может быть всё вместе. Теперь уже не важно – мы выдвигаемся в обратный путь.

## *Часть 2. Нельзя просто так уйти.*

0 км. Высота 1457 м. Покидаем насиженное место на камнях.

0,42 км. Высота 1376 м. От пройденного навверх трека забираем вправо, в сторону леса. Пытаемся обойти луга, чтобы меньше идти по воде. Ближе к лесу грунт суше и твёрже, меньше травы, хотя, больше веток, брёвен и прочего лесного бурелома.

1,25 км. Высота 1250 м. Выходим на старый трек, идём по распадку между возвышенностей. Опять вода, болото, канавы ручьи. Ребята просят забирать к лесу. Я этому сначала сопротивляюсь, так как самое верное решение – идти так, как пришли. Однако, решил всё же уступить, и мы забираем вправо к лесу. Это было ошибкой. Не критической, но тем не менее – ошибкой, стоившей нам лишнего часа времени и пары километров пути.

1,73 км. Высота 1232 м. Сворачиваем в лес и начинаем отклоняться от начального трека на расстояние около километра. В лесу, с одной стороны, более-менее сухо и твердая почва, с другой – сплошной бурелом. Постоянно приходится обходить какие-то пни, поваленные деревья, уворачиваться от вездесущих сучков и сухих веток, которые изрядно докучают.

2,66 км. Высота 1160 м. Сверяемся с треком, так как понимаем, что уходим слишком сильно вправо и уклон усиливается – намек, что можем уткнуться в обрыв. Приходится забирать влево, в сторону исходного трека.

2,74 км. Высота 1180 м. Мы поднимаемся и идём перпендикулярно треку подъёма.

3,09 км. Высота 1185 м. Какая-то локальная вершина, большей частью закрытая чащей леса. С неё открывается тоже неплохой вид на тайгу Горной Шории через своеобразное окно из расступившихся деревьев, но всё портит просто фантастическое количество комаров. Быстро делаем фотографии и спешим отсюда ретироваться, ибо очень некомфортно.

3,9 км. Высота 1036 м. Пересекаем трек подъёма. Решаем идти чуть иначе, сместившись ниже трека, так как он шел вдоль обрыва и идти по нему вниз значительно менее комфортно, чем карабкаться вверх. В итоге опять делаем петлю в лишние метро 500. Пару раз утыкаемся в завалы и обрывы, возникающие на пути почти из ниоткуда. Сложная гора, очень сложная по рельефу, много сокрыто деревьями и по спутниковым снимкам вообще ничего не понять, а здесь, внизу, становятся понятны истинные её очертания. Между тем, небо заволакивают облака. Явно что что-то надвигается. Двигаемся дальше, немного ускоряемся. Нет смысла описывать количество переломанного борщевика и кустов, пока мы прокладываем тропу как истинные “путьекладчики”. Счёт давно потерян и перевалил за тысячи. Время, кажется, остановилось, лес всё продолжается и продолжается и вроде бы я навигатор в руках и трек пишется, и вот он старый трек отображается, и мы идём верным направлением хоть и иначе, но кажется, что и здесь, и здесь мы уже были и как будто идём по кругу. Это щекочет нервы, но спутник не врёт и твёрдо указывает направление движения. Это добавляет уверенности.

5,19 км. Высота 918 м. Вышли снова на исходный путь. Твёрдо решено больше ни шагу в сторону. В целом дальше так и шли, практически как пришли, за исключением пары мест, где шли не по тропе, а по зарубкам на берёзах, оставленных кем-то много ранее в качестве меток правильного пути.

8,6 км. Высота 689 м. Снова развилка со столиком из брёвен. Дальше спуск к броду, к реке Кичи, где мы оставили велосипеды. Здесь всё так же, как и на пути на гору, грязноватая дорога с лужами, протока реки, бегущая по дороге вместо русла. В течении часа добираемся до брода.

11 км. Высота 583 м. Добрались до брода. Велосипеды стоят как мы их и оставили, ждут нас. Время около 20-00.

Следующий час мы потратили на обратный путь к лагерю, уже на велосипеде. После пройденного пешком пути, езда на велосипеде вызывает какое-то особое упоение и восторг, будто до этого ты совсем на него не садился, много лет и вот вдруг поехал. Наверное, просто измотала постоянная борьба с травой, уклоном и поисками пути и теперь просто ехать по набитой дороге, пусть и далёкой от хорошей, как награда за все тяготы. Кольтайга медленно удаляется от нас и скрывается за рядом стоящими горами. Мы покидаем это место, возможно, когда-нибудь в другой раз, мы всё же взойдёт на эту вершину и увидим озеро, с плавающим в нём ледником. Но не в этот раз, не в этот.

Итого, обратный путь занял у нас приблизительно на полтора-два часа больше времени, чем путь на вершину. До лагеря добираемся сильно уставшими, сразу начинаем готовить себе ужин, жутко хочется есть.

В 21-30, как и ожидалось по наблюдениям, снова разразилась гроза с сильнейшим ливнем. В ужасе представляем завтрашний день – впереди штурм Абаканского хребта, около 44 км неизвестности до п. Верхний Таштып – ближайшей к нам цивилизации. Но пути назад нет, здесь уже нужно идти до конца. Позади много полноводных и непростых бродов, которые возможно и непроходимы после ливней из-за подъема уровня воды. Впереди же рек должно быть немного, а броды узкими и не сложными, но бывает и иначе. С такими мыслями так и засыпаем, укутавшись в спальники, чтобы утром двинуться дальше вглубь Шорского парка.

### **2.1.7 День шестой (09.07.22).**

#### **В центре Нигде.**

На утро погода нам благоволит. Облака медленно, но расступаются, обнажая голубое небо, а солнце начинает пригревать своими лучами. Просыпаемся в шесть часов утра. Два часа на завтрак и сборы. Стараемся не терять времени, так как дальнейшая дорога доподлинно неизвестно в каком состоянии. Известно только то, что всё плохо, а вот насколько – нет. Напряжение добавляет крайняя переменчивость погоды здесь, около хребта и перспектива попасть в ливень в где-то в центре тайги не радует.

0 км. Время 8-30. Выдвигаемся в сторону хребта. Дорога более-менее нормальная. С ямами, колеяная, но не непроходимая, катится вполне комфортно. Ненамного хуже, чем дорога до Кичей.

1 км. Только выехали из лесоучастка и нас встречает рукотворный завал дороги. Дальше начинается территория Шорского национального парка и, соответственно, какое-либо движение на технике, да и вообще нахождение даже пешком без специальных разрешительных документов запрещено. У нас таковой документ на руках, переживать не о чем. А вот наличие завала напротив, уже начинает тревожить – значит движения по этой дороге практически никакого нет. Значит, с одной стороны, хотя дорогу и никто не разбивает, но и никто за ней никак не следит и всё что там происходит на всём протяжении – всё сугубо по воле природы. Перетаскиваем велосипеды через завал и снова двигаемся в путь.

1,4 км. Время 9-50. Состояние дороги резко падает. Глубокие старые колеи, заполненные водой, обломки старых гатей или брёвен в наиболее глубоких ямах и высокая трава, выше пояса. Пока не густая, но чувствует, что дальше будет только хуже.

3 км. Время 10-20. Дорога залита водой, идём как по болоту. Трава стала ниже. Комаров и мошки минимум.

3,82 км. Прошли слияние рек Кабырза и Кайгыза. Идём вдоль последней.

3,85 км. Дорога превратилась внезапно в реку на ближайшие метров 400. Идём по руслу, глубина почти до колен, но течения нет.

4,25 км. Вышли на сушу.

4,8 км. Брод через реку Кайгыза. Первый. Течение сильное, вода прохладная, до колен местами. Ширина 10 метров.

5,21 км. Второй брод через эту же реку. Брод сложнее – необходимо идти вдоль течения метров 100. Заход на берег осложнён намытой ямой глубиной по пояс и наличием кустов. Так же сбоку подпирает поваленное дерево – неудобно, но в то же время это хоть какая-то, да опора. Другого пути нет – что есть сил несём на себе поочерёдно рюкзаки, велосипеды, ныряем в эту яму, держа всё над собой и запикиваем на берег. Кто-то один помогает на берегу тем кто внизу, в яме. Правда берег не совсем берег – скорее ковер из мягкого грунта и мха. За ним – разбитая колея и ещё один брод, через лужу глубиной тоже почти по колени, полную глины и длиной метров 15. Сплошные водные процедуры. Переправившись и передохнув, собрав мысли и волю в кулак – идём дальше. Мы ещё только в начале пути.

5,82 км. Время 11-58. Полчаса как ломимся через заросли травы, борщевика и много ещё какой высокой (до 2,5м) растительности. Идём практически по навигатору, впереди мало чего видно. Трек говорит, что мы на дороге. Возможно. Где-то под ногами вроде как угадывается колея, но это не точно. Солнце уже припекает порядочно, от травы сильно парит, становится душно.

7,24 км. Брод Кайгызы. Снова дорога превратилась в русло на очередные 200 метров. Глубина до середины голени. Пльвём дальше.

7,58 км. Время 12,12. Вышли на сушу. Снова идём через траву и борщевик, оставляя за собой широкую протоптанную тропу. Периодически попадаются лёжки животных – надеемся, что это не медведи были. Следы видели пока только в начале, незадолго после завала за Кичами, больше не попадались. Дорогу периодически то теряем, то находим среди зарослей травы. В какой-то момент приняли за колеи какую-то канаву и в итоге уткнулись в лес. Пришлось прогуляться и через этот очередной бурелом, назад идти уже желания нет.

10,48 км. Время 14,42. После двух часов борьбы с травой и борщевиком, пропиливания по пути упавших толстых веток деревьев ножовкой и изрядно уже измотавшись такой дорогой – снова брод с достаточно крутыми берегами. Перебравший через него делаем получасовой привал с чаем, нужно передохнуть. Идём вперёд на – далее сто метров бурелома и снова вроде как видимость прокатанной дороги. Где-то уже скоро должен быть по идее свороток на перевал вдоль старой ЛЭП. На спутниковых картах просека трассы очень хорошо просматривает, причём практически на всех (Google, Bing, Яндекс, ESRI). Хочется уже уйти из этой низины. Выше должно быть меньше воды, бродов и тверже опора под ногами. Выдвигаемся в путь с этими надеждами.

11,67 Брод. Метро 10, по колени.

12 км. Время 15-30. Веселье становится всё более безудержное. Дорога превращается просто в болото. Да, видно, что есть направление вперёд и дорога была, когда то, очень-очень давно, но теперь это просто настоящее болото, не фигуральное. Некоторые места приходится обходить сбоку, через кусты, прорубая и пропиливая себе дорогу через непролазные кусты и таща велосипеды практически в зубах, а руками раздвигая остальные ветки, цепляющиеся за рюкзаки, рули, одежду. Иначе никак, проверять глубину тех топей некогда дороги не решился никто, но, судя по виду, глубина ям в них не меньше, чем по пояс. Стоит ли говорить, что сухой обуви уже давно ни у кого не осталось? Ноги позабыли что такое сухость, чистота и уют и вот-вот запустится, а может и уже запустился, процесс их эволюции (или деволуции?) в ласты.

12,4 км. Навигатор пиликает что мы сошли с трека метров на 100. Останавливаемся, сверяемся с показаниями. Так и есть, мы прошли свороток. Но как? Ничего нигде не было. Группой в два человека отходим от остальных до точки пересечения основной дороги и трассы ВЛ, уходящей в гору. Стоим в месте пересечения. Здесь ничего нет. Только болото и глухая тайга, куда ни направо взгляд. Решаемся пройти вправо метров 50, по треку. Утыкаемся в глубокую траншею рукотворного характера. Видимо здесь шел старый кабель связи. Перебираемся через траншею, проходим ещё метров сорок. Потом вперёд, назад, прочёсывая всё в радиусе ста метров от предполагаемой пересечки. Ничего. Абсолютно, будто и не было никогда. Даже намёка нет. Становится ясно, что этот участок будет сложнее, чем планировалось. Придется идти по основному направлению бывшей дороги. Что там дальше –

неизвестно совсем. Маршрут строился по трассе ВЛ в данном месте именно по причине того, что там чище и суше дорога по рассказам бывавших здесь в 2013 году участников. Плюс это сокращает 9 км пути. По основной дороге они не ходили. Возвращаемся с этими выводами к остальным. Ясно, что идти просто по треку не имеет никакого смысла, дороги нет и ломиться через лес, да ещё в перевал, не разумно и слишком тяжело. Решено идти по карте, по основной дороге. До начала подъёма на перевал через Абаканский Хребет остаётся 6 км, но качество дороги лучше не становится. Понимая, что за один день, как планировалось, нам до Верхнего Таштыпа не добраться засветло, решено добираться до начала перевального взлёта. Там же должен быть очередной брод. В этом месте поставим лагерь. По крайней мере не будет проблем с водой, а завтра утром сразу начнём штурмовать перевал.

17,49 км. Брод какого-то притока Кайгызы. Далее дорога превращается в какое-то месиво и двигаться получается совсем плохо. Скорость 1 км/ч в лучшем случае. Да и до этого было не особо быстрее. Где-то здесь же заканчивается территория Шорского парка, но это ничем и никак не обозначено, кроме как на картах Google.

18,57 км. Начало последнего на сегодня брода через реку Кайгыза. Начало, потому что местность здесь то-ли затоплена, то ли заболочена, но понять, где именно идёт русло реки невозможно, пока не пересечёшь брод. Единственный ориентир – более твёрдый грунт под ногами – намёк что здесь бывшая дорога. По ней и идём. Глубина доходит почти до пояса. Так получается не без участия бобров, чьи деяния в виде плотин и поваленных деревьев незадолго до этого мы видели. Естественно, форсировать брод приходится в две ходки. Сначала велосипед, потом рюкзаки или наоборот. Не важно.

18,62 км. Другой берег и место установки лагеря. Ставим палатки где придётся, на берегу, на самой дороге. Вероятность, что здесь кто-то поедет стремится к нулю. Время около 19-30. Итого, почти 12 часов хода на 18,5 км пути. Очень сильно устали и вымокли. Благо, что погода тёплая и мы не мёрзли. Оцениваем запасы продуктов. По подсчётам хватит только на вечер и немного на утро. Дальше мы обязаны добраться до села во что бы то ни стало, иначе запасов не останется совсем никаких. До В. Таштыпа остаётся ещё 38,5 км. Готовим ужин из остатков каши и падаем спать. Костер оставили гореть на ночь, но дежурить некому, все никакие, силы покинули нас. Это был очень тяжелый день. Засыпаем где-то в самом центре неизвестности, в центре нигде. Здесь нет ни признаков какого-либо недавнего прибывания людей, ни какой-либо связи. Вокруг очень тихо. Ни шума воды, ни ветра, ни животных, никого и ничего. Кажется, что время остановилось. Впереди Абаканский Хребет и 38 км пути до населённого пункта, позади бесконечные топи, болота, броды...

## 2.1.8 День седьмой (10.07.22).

### Побег из тайги.

Утро седьмого дня. Доедаем последний пакет сладкой каши с ягодой и с последней банкой тушенки. В любое другое время упоминание подобной комбинации вызвало бы отторжение и только. Однако, в текущей ситуации, это было единственное наше блюдо. Причём, оказалось это очень вкусно.

0 км. Высота 668 м. Время 8-40. После непродолжительных сборов, мысленно прокрутив предыдущий день в голове отправляемся дальше по нашей дороге. От места стоянки сразу же начинается подъём на хребет. В целом, дорога практически такая-же, как и была: заросшая разбитая колея. Много непроходимых глубокий луж-ям, прокопанных колёсами какой-то тяжелой техники когда-то давно и которые приходится постоянно обходить где-то сбоку, напрямик через буреломы, кусты, заросли. По пути встречаются завалы из веток и упавших деревьев, но, благо, не толстых. Их удаётся перепилить ножевкой. Единственно, что стало лучше – мы поднимаемся от долины реки Кайгыза, воды становится меньше, ну а бродов и вовсе быть не должно и в общем дорога суше, если, конечно, так сказать можно в контексте бесконечных луж-ям. Реки по дороге уже не бегут. Периодические качели то вверх, то вниз с трендов вверх и средним уклоном 2-4 градуса. Особо не напрягает.

6,47 км. Высота 850 м. Время 11-55. Знаковое место. Здесь дорогу перебегают ручьи и отсюда начинается крутой перевальный взлёт до самой вершины хребта (одной из двух) крутизной до 12 градусов. Дорога каменистая и сильно размытая, пытаться ехать не реально совсем, только вести велосипеды вручную, что не просто. Но самое главное даже не это. В это место мы должны были выйти вчера, двигаясь вдоль ВЛ. Снова осматриваем окрестности – на спутниковых снимках пересечка есть, в реальности абсолютно ничего. Только в лесу виднеется параллельно дороге лежащая старая гать, но ни дороги, ни направления. Видимо тайга полностью поглотила дорогу и она осталась только в памяти снимков и некоторых людей. Прочесывать местность не стали, так как это не имеет никакого смысла, да и время нужно экономить. Сегодня обязательно нужно добраться до цивилизации.

7,78 км. Высота 998 м. Время 12-23. Первая вершина хребта. Надолго не останавливаемся, начинаем спуск. Сброс составляет 124 м. Дорога в целом лучше, луж меньше. В остальном всё тоже самое. А ещё здесь проходит граница между Кемеровской областью и Республикой Хакасия.

9,62 км. Высота 873 м. Конец спуска и начало подъёма на второй перевал. Здесь грязновато. Так же уже заметно присутствие человека по большому количеству следов от различной внедорожной техники, причём, не старых. Видимо здесь уже есть некоторое, пусть и редкое, движение. Территория шорского парка осталась уже позади и движение техники не

запрещено. Начинаем подъем на вторую вершину. Крутизна в среднем 3 градуса, мы даже едем. Особенность этого подъема – на нём больше глины, но, к нашему счастью, она не размокшая и укатанная. Ещё мы замечаем, что природа начала меняться. Лес стал другой, больше широколиственных деревьев и меньше хвойных. Состав трав тоже стал меняться и это видно невооруженным глазом. Видно, что мы въезжаем в другую природную и климатическую зону. Пока это ещё не явно, ведь мы всё ещё на хребте, но изменения есть.

11,6 км. Высота 963 м. Время 14-12. Вторая вершина. Делаем получасовой привал. Перекус делать нечем. Пьем чай с остатками сгущенки с джемом. Немного конфет. Теперь мы точно пустые, не считая одной банки соли и сахара. После начала движения второй раз за поход натываемся на след медведя. В отличие от предыдущего, который оставил подросток, этот огромный и больше отпечатка сапога 43 размера. Это несколько нас напрягает. Поэтому весь дальнейший спуск стараемся держать все друг друга в пределах видимости, 10-15 м. Спуск долгий, более 9 км и он очень непростой. Дорога больше не представлена глиноземом и в основном каменистая, но сильно разбитая техникой и эрозией. Колеи, булыжники, осыпи, всем этим изобилует восточный склон перевала. Погода стала теплее, суше, чуть ветренее. Дорога тоже значительно более сухая.

17 км. Высота 715м. Дорога превратилась в русло реки Торсуг, по которому нам необходимо идти. Обойти негде.

21 км. Высота 601 м. Мы вышли из русла на дорогу.

21,25 км. Небольшой брод шириной метров 5. Вроде бы река называется Хызылхаячаг и парой сотней метров далее впадает в Торсуг.

21,44 км. Выходим на поляну. Здесь дорога раздваивается. Левая ведёт в Верхний Таштып через ложбину между гор. Она сильно разбита, глубокие (полуметровые) колеи и высокая трава, через которую нужно снова продирается. Правая дорога, по которой проложен маршрут идёт через гору так же в посёлок, но дорога почище и твёрже. Набор высоты этой горы небольшой, всего 70 м, но вот угол некоторых участников частично обескуражил. По замеру до 20 градусов, плюс дорога каменистая, скальник. В общем, пришлось порядком поднапрячься что бы взобраться в этот подъём. За то не пришлось ломиться через траву.

21,8 км. Вершина последней на сегодня горки. Дальше плавный спуск в населенный пункт.

26,2 км. Вот мы и выбрались из тайги. Дорожный знак с надписью «Верх Таштып». Время 17-17. Внутри есть непередаваемое ощущение, что мы как какие-то дикари, вышли к людям. После пяти дней автономки и полного отсутствия признаков цивилизации. Уставшие, оголодавшие, грязные и не до конца ещё осознающие, что произошло. Первым делом ищем магазин. Калории сами себя не восполнят. Мороженое. Как же его не хватало, а последнее было 6 дней назад в Усть-Кобырзе. Возле магазина встретили местного жителя лет семидесяти, по виду коренного хакаса. Так как



дальнейший путь наш должен пролегать опять через тайгу, до Вершины Теи по дороге на Балыксу, начинающейся от этого села, решили расспросить его про то, что нас может ждать. Конечно, мы и сами уже представляем, что, но информация от местных крайне ценна. Дедушка был немногословен, но описал дороги из В.Таштыпа следующей фразой. Цитата дословная: «Здесь есть две дороги. Одна плохая, но по ней ездят иногда. Да, плохая дорога. А вторая... ууу, хуёвая. Нет там дорог на хребте». Как не сложно догадаться, вторая дорога, это та, по которой мы приехали. Первая – на Балыксу. Вспомнил, что давно, через хребет ездили кабельщики на танкетке, прокладывали линию связи. Это нам и так было известно. А между тем погода в очередной раз решила выкинуть фокусы. При просмотре прогноза погоды, было выяснено, что в районе В. Таштыпа, Кичей и вообще Абаканского хребта будет гроза. Небо медленно покрывалось облаками. Оценив трезво ситуацию, решаем ехать по резервному варианту дальше. То есть в итоге мы должны будем приехать в одну из путевых точек, оз. Баланкуль не через В. Тею, а через п. Аскиз, то есть объехать хребет по Хакасии. Да, это срезает около 2 км набора высоты, да и хотелось нам просто побывать в Вершине Теи, но понятия “плохой дороги” и “иногда ездят” слишком абстрактны. По спутнику более-менее хорошая дорога нас ждёт только полпути, до ур. Татьянино, где по идее у нас должен быть лагерь. А дальше до сворота на В. Теи всё очень плохо, по рассказам тех, кто там был в 2013 году. Расспросы иных местных ни к чему не привели, там никто не был. Казалось бы, чего нам бояться после пройденного? Магазины есть, продуктов купим впрок. Здесь уже нас поджимают сроки. Задержка на один день перед хребтом была допустима, у нас был один резервный день заложен в график движения, но вот дальше – что если пройдёт сильный ливень в горах? Двух дней может уже и не хватить что бы добраться до В. Теи, а это фиаско. Прогноз же не обещает ничего хорошего и не верить ему у нас оснований не было. Как уже отмечалось, на хребте погода крайне переменчива. После закупки продуктов было решено проехать вдоль р. Таштып километров 12. Время ещё позволяло, дорога – хороший грейдер. Хотелось найти достаточно уединённое, не рядом с деревнями, местечко, чтобы поставить лагерь и хорошенько отмыться от грязи да посушить вещи, пока солнце ещё не заволокли облака или оно не село.

38,4 км. Ставим лагерь на берегу реки Таштып, в трёх километрах от сворота на Кызылсуг. Не сказать, что здесь прямо уединённо – дорога близко, да рыбаки попадаются, но место очень живописное. Здесь мы наконец полноценно отмыли себя и велосипеды от грязи, посушили вещи, плотно поужинали и запалили большой костёр а потом довольные уснули.

### **2.1.9 День восьмой (11.07.22).**

#### **Вожденный асфальт.**

Этот день начался на час позднее, в семь утра. Решено было поспать дольше, дабы получше накопить сил. Вчерашний хребет давал о себе знать, да

и в некоторых участниках сил было уже не столько, сколько было в начале похода. В итоге выехали со стоянки мы только в десять часов. В принципе, это допустимо сегодня. Дорога, процентов 80, будет хорошей, асфальтовой, всё время вниз. Только стометровый перевальчик где-то на середине пути после п. Нижняя Тея.

0 км. Выезжаем со стоянки. Дорога грейдерная, хорошего качества, такая же примерно, как до Усть-Кобырзы.

16,84 км. п. Большая Сея. Грейдер закончился, начался асфальт, о котором многие мечтали. Даже странно по нему ехать, ничего не хлюпает под ногами, никуда не проваливается, да и на ногах кроссовки, а не резиновые сапоги.

24,07 км. Въезжаем в п. Таштып. Центр Таштыпского района. Остановиваемся у магазина купить воды. Разговорились с местным жителем. Опять услышали рассказ про кабельщиков, ездивших по той дороге. В данном случае человек был водителем машины Урал, на который возили геодезистов с хребта до Усть-Кобырзы. По рассказам, уже тогда, около 25 лет назад дорога была никакая и в первую же поездку новенький Урал превратился в старенький, с работающим одним из трёх мостов и висящем на одном из четырёх креплений кунге, не говоря о тотальной помятости остальных частей кузова. Такие вот дела. Была ли эта дорога когда-то более-менее ровной и проезжаемой хотя бы, наверное, уже никто не вспомнит. Продолжаем движение.

27,14 км. От Таштыпа до п. Нижний Имек по трассе идёт первый подъём метров пятьдесят и потом такой же спуск к п. Имек.

31 км. Вершина подъёма.

33,11 км. Конец спуска. Начинаем взбираться на перевал.

39 км. Вершина перевала. Здесь оборудована беседка, где можно посидеть, насладиться видами, отдохнуть, выбросить мусор. Неподалёку находится большой монумент лося, рядом с которым все конечно-же сфотографировались. Собственно, дальше мы быстрым темпом двинулись в п. Аскиз. Теперь на пути подъёмов уже не будет, дорога всё время вниз, до самого конца. Чего-то особо примечательного по пути не было, в основном ехали без остановок, трасса хорошая, ровная, машин мало.

88,2 км. Время около 18-30. Аскиз. Приезжаем слегка уставшими, так как монотонность дороги, даже если она хорошая, тоже выматывает. Устраиваем ужин в местной кафешке. В Аскизе свой маршрут завершает Олег. Изначально это было оговорено ещё до похода, так как у него была рука в послеоперационном периоде и от нагрузок и вибраций уже начинала поднывать. Так же, сойти с маршрута решает Юрий, сославшись что очень устал и от обуви ничего не осталось. Нас остаётся трое. Впрочем, самая сложная часть маршрута пройдена, а оставшаяся дорога намного легче. Пока ужинаем, решаем снять на ночь отель, чтобы как следует помыться, постирать вещи и просто немного развеяться от палаточного быта. Более того, тысяча рублей за номер — это практически даром.

## 2.1.10 День девятый (12.07.22).

### Роковая стоянка

Сонное, ленивое утро. Номер отеля. Медленно собираемся в дорогу. Непривычно просыпаться не в спальном мешке и не в палатке. Сегодня наш путь пролегает снова через горы до озера Баланкуль, где должен будет быть наш лагерь. Расстояние небольшое, 57 км, но всё время в гору.

0 км. Время 9-00. Стартуем от отеля. Сейчас нам нужно проехать расстояние 38 км, до моста через р. Аскиз в деревне Казановка. Там можно сделать привал. Дальше же начнётся основной подъём к озеру. Едем бодро, около 20-25 км / ч. Дорога ровная, машин мало, ветер в спину – одно удовольствие. Честно сказать, не припомню, чтобы все эти факторы были одновременно когда-либо. Попутно фотографируем виды на горы Аскизского района. Лично мне всегда этот район кажется особенным. Здесь особенные пейзажи, с одной стороны степи, с другой – лысые горы, покрытые только травой. Некоторые имеют скальные обрывы. Почва с красноватым оттенком. Есть здесь что-то неземное, марсианское. Но это лично мои ощущения.

38 км. Время 11-50. Вот и Казановка. Быстро долетели. Вот уже и мост через реку. Ещё километр и начнётся подъём в горы. Решаем сделать остановку около моста. Здесь лужайка с неплохим видом, можно удобно расположиться. Слезим с велосипедов и идём на лужайку...

Говорят, что если вы едете слишком хорошо и легко, значит, едете не туда. В моём случае, я бы сказал, если у вас всё слишком хорошо, значит скоро всё станет слишком плохо. Так и вышло. Не успел я сделать пару шагов по лужайке как услышал звук спускающегося колеса. Нахожу источник звука и понимаю, что возможно я приехал. Это моя конечная остановка. Задняя крышка порезана, очевидно, стеклом, которое неподалёку лежало в траве. Отверстие шириной с указательный палец. Всё бы не так было фатально, но у меня бескамерные покрышки и более того, я не смог найти нужного размера камеру под крышку моего фэтбайка (26x4.8) в качестве запаски в продаже, чтобы если что можно было хотя бы на камере ехать, вставив её внутрь. Только под заказ, а он до начала похода никак не успевал. Комплект жгутиков с герметиком здесь бессилён, они способны заткнуть только отверстие диаметром 1-2 мм, но не более. Шить тоже нечем, да и бесполезно – так чинятся только боковые ещё порезы, но не на рабочей поверхности покрышки. А уж пытаться найти в этой глуши новую крышку, пусть даже китайскую – абсолютно не реальная ситуация. Мотоциклетную бы хотя бы, но увы, они не 26 диаметром. Ситуация почти безвыходная. Единственное разумное решение, которое приходи в голову, поймать попутку и с колесом уехать до Аскиза, искать шиномонтаж, в надежде, что крышку заклеят. Так и было сделано. В итоге 4,5 часа потерянного времени и около полутора тысяч рублей. Нет, крышку заделали, только вот заплатка всё равно пропускала воздух. То ли мастера не очень (как уже выяснил много позднее, на СТО в Новокузнецке – так и было. Нужно было лепить грузовую заплатку, а не маленькую легковую,

которую продавливало давлением, и она нещадно травила. Здесь мне её переделали и покрышка до сих пор ещё в строю), то ли герметик пропитал резину, и заплатка не хотела клеиться. В общем, ехать можно, но каждый километр подкачивать. Ситуация осложнялась ещё и тем, что изрядная часть герметика в процессе десятка переборонок колеса была пролита, а с собой у меня его не оказалось – видимо забыл при сборах маленький неприметный бутылёк. Следом была попытка всё же найти в Аскизе какой-нибудь веломагазин, базар или ещё что-либо и попытать удачу купить камеру – тщетно, ничего здесь нет, слишком экзотическая техника. Вызываю такси в обратном направлении. Как обычно бывает – душевный разговор за жизнь, спорт, кто, что откуда, куда с таксистом. Он только подтвердил – если чего и найду толкового, то только в Абакане. В итоге, спустя минут сорок, вернулся к тому, с чего начал: день, мост, Казановка, рваная покрышка – всё будет так, исхода нет. Либо пытаться что-то ещё сделать, либо сходить с маршрута. Второй вариант меня не устраивал полностью, очень мягко говоря. Остальные участники уже вволю назагорались на солнце, наотдыхались и порядком истомились за время ожидания моего возвращения. Вариант моего схода с маршрута тоже отменили в сторону, дескать, никуда мы уже без тебя не поедим. Ок. Намёк понятен. Между тем, время уже подходило в шесть часов вечера и нужно было искать место для лагеря. Понятное дело, двигаться к Баланкулю бессмысленно – сильно далеко и покрышка такого не выдержит. Да и я не выдержу, каждый километр качать. Изучив карты, было решено встать на реке Аскиз, рядом с п. Югачи. Там же, если что, одноименная ж/д станция.

45,7 км. Спустились к реке от дороги влево. Направо – дорога на подъём до озера. Ставим лагерь. Пока остальные участники разжигают костёр, готовят ужин, я пытаюсь придумать, что сделать с покрышкой. Сходить с маршрута я категорически не хочу, но и ехать так тоже не получится. Отверстие ещё располагается в неудачном месте, рядом с кнобом (выступом протектора). Вариантов мало, но всё же я его нашел. Была придумана хитрая внешняя заплатка. Сначала, поверхность вокруг отверстия зачищается и обезжиривается (спирт с собою был). Затем на суперклею клеится обычная заплатка для камер. Плюс заплатка ещё и самовулканизирующаяся. Далее, вырезается резиновая шайба и ставится сверху на кноб, так, чтобы перекрывать заплатку. Далее сверху всё это стягивает хомутом из старой камеры при спущенном давлении в покрышке, положенной сверху в один слой и завязанной узлом со стороны обода. Потом колесо накачивается до рабочего давления. В итоге хомут натягивается и через шайбу прижимает дополнительно заплатку к покрышке. Шайба же обеспечивает равномерное давление на заплатку по всей области её прилегания, как возле кноба, так не возле. Плюс пытаюсь взболтать внутри покрышки герметик. К всеобщему удивлению, система работает и давление не травится. Но это полбеда. Хомут сделан из натянутой камеры и быстро протрётся об асфальт. Для его усиления, сверху положен ещё один хомут, армирующий, уже на накаченное колесо. Натяг у него сильно меньше, только чтобы держаться, резина будет истираться

слабее. В качестве дополнительно подстраховки всё это было замотано сверху ещё многими слоями изоленды. Слоёв десять (обязательно синей, иначе работать не будет). Попробовал покататься – вроде биения особого не ощущается, заплатки и хомуты не срывает, давление держится. Есть вероятность, что маршрут мы всё же проедем. Завтра будет видно. Подъём к озеру станет хорошим испытанием этой системе. В 10 вечера ложимся спать.

### **2.1.11 День одиннадцатый (13.07.22).**

#### **Никогда такого не было и вот, опять.**

Не успев проснуться, бегу проверять колесо. Всё хорошо, за ночь не спустило ни на паскаль, значит заплатка работает всё же. Погода хмурится, явно к дождю. Впереди дорога через горы до озера. В прошлом году я уже водил поход через Баланкуль, но тогда мы ехали в обратном направлении, от озера и до станции Берикчуль, что значительно дальше с. Югачи. По этому подъёму информации нет, никто вроде бы через него на велосипедах к озеру не ездил. Дорога поднимается на хребет и соединяется с основной дорогой на Берикчуль у золотых приисков Чазыхол. Набор высоты около 400 м.

0 км. Выдвигаемся по маршруту. Поднимаемся обратно к трассе и теперь сворачивает он её направо, в долину между гор, куда уходит полевая дорога. Едем вдоль реки Сир. Уклон дороги стабильный, порядка 4 градусов. Ехать удаётся без сильного напряжения, спокойно размеренно.

4.8 км. Долина окончательно сужается метров до ста и теперь мы едем непосредственно прижатые по бокам горами и рекой Сир. Должен сказать что дорога неплохая. Ожидалось, что будет намного хуже. Дело в том, что весной здесь были лесные пожары. Параллельно дороге на деревянных столбах тянется ВЛ 6/10 кВ, к приискам. Судя по всему, эти пожары её сожгли по весне, потому как видно, что траверсы у столбов новые, изоляторы новые, провод свежий весит, ещё блестит. Соответственно, для ремонта пригоняли тяжелую технику, и она очень неплохо утрамбовала грунт, а так же подровняла её, возможно даже намеренно. В итоге вполне качественная, почти грейдерованная грунтовая дорога. Пока едем периодически случается лёгкий дождь. Мы то наденем дождевики, то снимем, потому как ехать в них жарко. И так раз пять.

12,48 км. Высота 890 м. Одна из четырёх вершин – едем по хребту, поэтому здесь характерно несколько локальных вершин, качели по 100 м амплитудой. Начинается спуск.

15,67 км. Высота 825 м. Низ первой качели. Начинается подъём на вторую вершину.

17,43 км. Высота 895 м. Вершина. Начинается новый спуск.

21,7 км. Высота 745 м. Внезапно дорога обрывается. Дело в том, что в этом месте, если посмотреть снимки со спутника, сделаны свежие насаждения леса – ровными линиями, много. Местами есть непонятные своротки, тропы и понять, где просека дороги, а где просто деревья высажены рядами очень

сложно. Трек уходит направо, под ЛЭП, только вот дороги там нет под ней, а там где мы стоим дорога обрывается. Постояли, подумал, решили идти дальше по треку.

22,2 км. Высота 738 м. Спустились под ЛЭП к речке Абагол Небольшая, метра два шириной. Куда идти, как её перейти – непонятно. Кругом какая-то топь, непролазные кусты, бурелом. Поднимаемся обратно метров на 5, осматриваем направление. Да, всё верно, здесь заросшая низина. Но метров через 400 снова начинается подъём и появляется дорога. А ещё ближе, метров через 50 в целом кусты кончаются – там просто какой-то бурелом и, судя по всему, болотный ковёр. Там рядом с опорами работал бульдозер, видны следы от гусениц и пережёванные в клочья остатки от кустов. Идти можно, главное реку перемахнуть. В общем, всем силами, правдами и неправдами, практически неся велосипеды над собой (со стороны выглядело очень смешно, когда видишь картину как посреди очередного Нигде, над кустами двигаются внезапно велосипеды, которые кто-то несёт над головой. То одно колесо, то другое, то багажник, человека при этом не видно) мы всё-таки буквально прорвались через реку и заросли. Впереди, как я и сказал, уничтоженные остатки кустов, пеньки, кучи грунта, камней, строительных остатков каких-то. А под ногами очень мягкий ковёр из травы и мха. Под ним явно болото. Всё пружинит, ноги утопают (но без воды, просто как в толстом одеяле). Тащить велосипеды эти 400 м было то ещё удовольствие, тяжеловато, хотя и не тяжелее чем через кусты. Впрочем, нам не привыкать уже. Тем временем тучи всё тяжелеют и чернеют. Явно надвигается что-то серьёзное, а до озера ещё километров 20.

22,9 км. Прошли болото. Итого от начала нашего преодоления низины до его завершения мы потратили полтора часа времени. Дорога снова из ниоткуда появляется, можно дальше ехать. Начинаем подъём на третью вершину.

28,56 км. Высота 844м. Сворот к проходной золотых приисков. Снуёт строительная техника, работа кипит.

31 км. Высота 944м. Наивысшая точка на сегодня. Ещё одна качеля, новый спуск.

32,34 км. Высота 847. Низшая точка третьей качели. Снова подъём.

35,3 км. Высота 920 м. Вершина подъёма. Спустя несколько минут начинается сильный ливень, становится холодно. Дальше у нас два варианта движения основной – спуск до с. Верхний Узунчул (нежилое) и сворот на подъём уже непосредственно к озеру. Либо, двигаться дальше по дороге и проехать озеро мимо, спустившись в долину реки Камышта и поставить лагерь там – нам в любом случае там ехать на следующий день. Этот вариант незапланированный, но решаем всё же изменить маршрут в его пользу. Во-первых, до озера будет ещё несколько грязных участков, а в ливень там будет вообще супер грязно, во-вторых – холодно, мокро и облачно. Покупаться на озере не выйдет, а значит и смысла в нём нет. Напротив, в долине будет теплее и не грязно, по опыту предыдущих нескольких походов там проходивших.

39,1 км. Время 14,36. Проехали Верхний Узунчул. Дождь идёт совсем стеной, едем в дождевиках как под душем.

58,68 км. Время 16-00. Останавливаемся на Камыштинских прудах отдохнуть, попить чаю. Погода вроде наладилась, выглядывает даже солнце. Времени ещё мало, поэтому решаем проехать через перевал до п. Аев и встать лагерем за ним. По крайней мере там и магазин есть, да и расстояние сократим на следующий день. Подматываю новый слой изоляции на покрышку – старая превратилась в лохмотья.

68 км. Начало перевала к п. Аев. Дорога грейдерная, неплохая.

72,14 км. Вершина перевала. Спускаемся в п. Аев.

75,04 км. Аев. Магазин уже закрыт, но в принципе нам там ничего и не нужно, запасов хватает. Набираем в электроколонке воды.

81,6 км. Добираемся до моста через реку Уйбат и здесь ставим лагерь за кустами. Один минус: много комаров, но больше вариантов нет. Рядом трасса Абакан-Сорск. Завтра нам двигаться в сторону Сорска. Прогноз обещает два дня ливней в том районе. Утром нужно будет думать, стоит ли ехать туда и мокнуть. Готовим ужин, в 21-00 ложимся спать.

### **2.1.12 День двенадцатый (14.07.22).**

#### **У природы нет плохой погоды.**

7-00. Просыпаемся и первое что делаем, смотрим в сторону Сорска. Там, над хребтом, всё чернеет и сверкает, и надвигается в нашу сторону. Здесь пока просто облачно, но чувствуется набегающий с той стороны ветер, и он всё усиливается. Долго стоим, смотрим. В итоге, соглашаемся с мыслью, что под конец похода мы уже не хотим ни дождя, ни холода. Силы уже кончаются, а для того, чтобы уложиться в сроки похода, нам необходимо сегодня добраться до п. Вершина Биджа. Это почти 100 км. Да, по асфальту, но половина в гору, против ветра, дождя и по холоду. И на следующий день возможно точно также ещё около 65 км. Понимаем, что сил уже не хватит на сегодня в таких условиях, а увеличивать пробег в последний день, уменьшая сегодня – чревато не успеть на поезд. Решаем изменить маршрут и двинуться отсюда, пока нас не накрыло ливнем, в сторону Абакана по трассе в противоположную сторону. Нужно покрыть 70,5 км. Тоже не мало, но ветер будет попутный и дорога без перевалов и подъемов. Быстро собираем вещи и в максимально быстром темпе начинаем движение.

0 км. Первые 16 км трассы грейдерно-грунтовые. Трасса находится в стадии строительства и основное асфальтовое покрытие здесь ещё не сделали, только основание дороги. Местами грязно, глина, но получается её объехать по полю. Ветер попутный, гроза пытается нас догнать. Но мы быстрее.

16 км. Проезжаем п. Весенее. Здесь начинается асфальт.

71,18 км. Спустя 4ч 23мин мы добираемся в Абакан. В очередной раз меняю изоляцию на колесе. До города хватает. По дороге не было ничего особо примечательного, только асфальт, ветер в спину и где-то позади гроза, которая

в итоге за это время сошла на нет. В Абакане застали только лёгкий дождик. Рассказать особо здесь нечего, фотографии в течении дороги не делались вообще, просто ехали. Символично подъехали к зданию вокзала. Всё, маршрут успешно завершён, отзваниваюсь об этом в МЧС. Поезд только завтра вечером, поэтому снимаем гостиницу и отправляемся гулять по городу.

### 2.1.13 Послесловие

В общем и целом, поход выдался очень насыщенным. Здесь встретились практически все возможные типы дорог и их отсутствия, различные природные явления, климатические зоны и рельеф. Присутствует и исследовательский элемент в части движения от Кичей до В. Таштыпа, очень интересный, но очень сложный участок. Очень повезло с медведями – только два раза видели следы. Новосибирская группа в 2020 году видела намного больше и их присутствие было более явным. Главный минус – нестабильность погоды, особенно в этом сезоне. Много пришлось двигаться по резервным ниткам и кое где менять маршрут на ходу, иначе могли бы застрять в тайге на несколько дней дольше и не уложиться в заявленный график движения. Маршрут рекомендуется проходить только хорошо подготовленным опытным туристам, имеющим навыки ориентации на местности и элементарные навыки выживания в условиях тайги. Очень желательно наличие спутникового телефона, без него вызвать помощь в ряде описанных участков будет совершенно невозможно, а эвакуировать тяжело травмированного человека своими силами крайне затруднительно. Наличие навигационной системы строго обязательно. Рекомендуется проходить маршрут группой от 5 человек. Это дополнительно обезопасит и облегчит прохождение таёжных участков.

## 2.2 Техническое описание определяющих препятствий

Таблица 7. Определяющие препятствия на маршруте.

| Название ПП                          | Вид ПП | К.Т. | Путь прохождения   | Характеристика   |
|--------------------------------------|--------|------|--|--|
| Перевал п. Каз – п. Центральный      | Горное | II   | От Казского водохранилища до п. Центральный (по старой дороге) | Асфальтовая дорога хорошего качества, в хорошем состоянии. Профилированная дорога (грейдер) местами разбитая |
| Перевал п. Центральный – п. Чугунаш  | Горное | I    | От р. Анзас до р. Мундыбаш (мосты) – по трассе                 | Асфальтовая дорога хорошего качества, в хорошем состоянии.   |
| Перевал п. Чугунаш – г. Таштагол     | Горное | I    | Мост р. Мундыбаш – г. Таштагол, ул. Ноградская по трассе       | Асфальтовая дорога хорошего качества, в хорошем состоянии.   |
| Дорога г. Таштагол – п. Усть-Кобырза | Горное | II   | Мост р. Большая Каменушка – мост р. Пызас, по основной дороге  | Профилированная дорога (грейдер) хорошего качества   |



| Название ПП                                     | Вид ПП | К.Т. | Путь прохождения   | Характеристика  |
|---|--------|------|--|---|
| Дорога п. Паралгол – п. Сарасет                 | Горное | III  | Брод р. Кобырза – брод р. Кобырза, по дороге старой              | Профилированная дорога (грейдер), поровну встречаются как разбитые, так и участки среднего качества                                       |
| Перевал Абаканского хребта                      | Горное | IV   | Брод р. Кыче – брод р. Хызалхаячаг по заброшенной дороге         | Разбитая заброшенная, сильно заросшая, заболоченная дорога с большим количеством различных препятствий                                    |
| перевал п. Таштып – п. Нижняя Тёя               | Горное | I    | По трассе 95К-002  | Асфальтовая дорога хорошего качества, в хорошем состоянии.  |
| траверс хребтов от п. Югачи – долина р. Камышта | Горное | III  | По ВЛ от п. Югачи до приисков Чазыгол и далее по основной дороге | До приисков – грунтовая дорога, разбитая тяжелой техникой, глинозём. После приисков – грейдер среднего качества, местами разбитый, тёрка. |

Таблица 8. Определяющие препятствия на маршруте.

| Наименование препятствия | Кпр  | Кпк  | Кнв  | Ккр  | Кв   | С | Г   | Баллы | КТ  |
|--------------------------|------|------|------|------|------|---|-----|-------|-----|
| ПП1                      | 1,19 | 0,99 | 1,21 | 1,3  | 1    | 1 | 1,2 | 2,22  | II  |
| ПП2                      | 1,18 | 0,8  | 1,17 | 1,22 | 1    | 1 | 1,2 | 1,62  | I   |
| ПП3                      | 1,24 | 0,8  | 1,12 | 1,03 | 1    | 1 | 1,2 | 1,37  | I   |
| ПП4                      | 1,44 | 1,18 | 1,39 | 1,22 | 1    | 1 | 1,2 | 3,46  | II  |
| ПП5                      | 1,24 | 1,58 | 1,28 | 1,34 | 1    | 1 | 1,2 | 4,03  | III |
| ПП6                      | 1,21 | 3,13 | 1,24 | 1,38 | 1,03 | 1 | 1,2 | 8,01  | IV  |
| ПП7                      | 1,18 | 0,8  | 1,12 | 1,03 | 1    | 1 | 1,2 | 1,31  | I   |
| ПП8                      | 1,58 | 1,96 | 1,44 | 1,11 | 1,02 | 1 | 1,2 | 6,06  | III |

Расчет проводится в соответствии с п. 4 МКВТМ в сервисе <http://velotrex.ru/>

## 2.2.1 Паспорт протяжённого препятствия №1

### Общие сведения

Наименование: горное, п. Каз – п. Центральный

Страна: Россия;

Регион: Кемеровская область;

Границы: от Казского водохранилища до п. Центральный (по старой дороге);

Дата прохождения: 04.07.2022 г.;

Автор паспорта: Герасимук А.В

### Параметры препятствия

Протяжённость, 19.1 км

Максимальная высота, 601 м;

Минимальная высота, 323 м;

Суммарный набор высоты, 421 м;



Рисунок 2.1. Карта расположения ПП1.

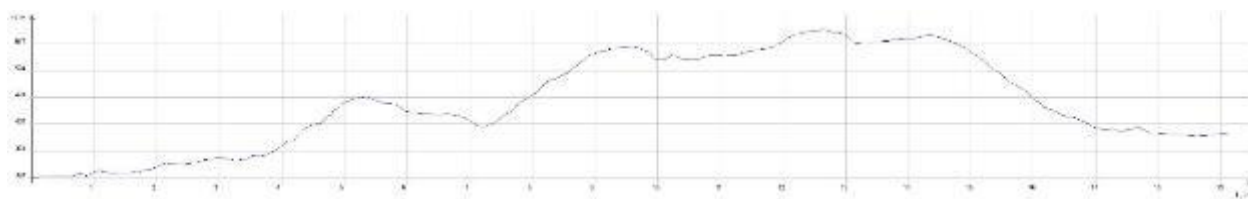


Рисунок 2.2. Высотный профиль ПП1.

## Расчёт КТ

Кпк - коэффициент покрытия

Протяжённость препятствия (Лпп): 19.088 км

$$Кпр = 1 + (Лпп - Ллп)/100 = 1.19$$

Кпк - коэффициент покрытия

Протяжённость препятствия: 19088 м

Таблица 9. Характеристика покрытия

| № | Длина участка, м | Вид покрытия                                     | Кпк  | Примечание                                |
|---|------------------|--|------|---|
| 1 | 3700             | Асфальт/бетон, дорога разбитая, сухая            | 1.20 | Водохранилище-посёлок                     |
| 2 | 5100             | Асфальт/бетон, дорога в хорошем состоянии, сухая | 0.80 | Посёлок - конец асфальта по старой дороге |
| 3 | 3700             | Гравий/щебень, дорога разбитая, сухая            | 1.40 | Грейдерный участок                        |
| 4 | 6588             | Асфальт/бетон, дорога в хорошем состоянии, сухая | 0.80 | До п. Центральный                         |

$$Кпк = 0.99$$

Кнв - коэффициент набора высоты

Суммарный набор высоты: 415 м

$$Кнв = 1.21$$

Ккр - коэффициент крутизны

Средний уклон подъёмов: 4.22%

Средний уклон спусков: 4.53%

$$Ккр = 1.30$$

Кв - коэффициент высоты

Район похода: Горы Западной Сибири

Средневзвешенная высота: 466.35 м

$$Кв = 1.00$$

С\*Г - сезонно-географический показатель

Сезонный фактор: Благоприятный сезон

$$С = 1.00$$

Географический фактор: Неблагоприятные районы

$$Г = 1.20$$

Категорирование протяжённого препятствия

$$КТ = 1.19 * 0.99 * 1.21 * 1.30 * 1.00 * 1.00 * 1.20 = 2.22$$

Препятствие соответствует II категории трудности



Рисунок 2.3. Грейдерная часть перевала.



Рисунок 2.4. Асфальтовая часть перевала.



## 2.2.2 Паспорт протяжённого препятствия №2

### Общие сведения

Наименование: горное, перевал п. Центральный – п. Чугунаш

Страна: Россия;

Регион: Кемеровская область;

Границы: от р. Анзас до р. Мундыбаш (мосты);

Дата прохождения: 04.07.2022 г.;

Автор паспорта: Герасимук А.В

### Параметры препятствия

Протяжённость, 18.3 км

Максимальная высота, 692 м;

Минимальная высота, 401 м:

Суммарный набор высоты, 327 м;

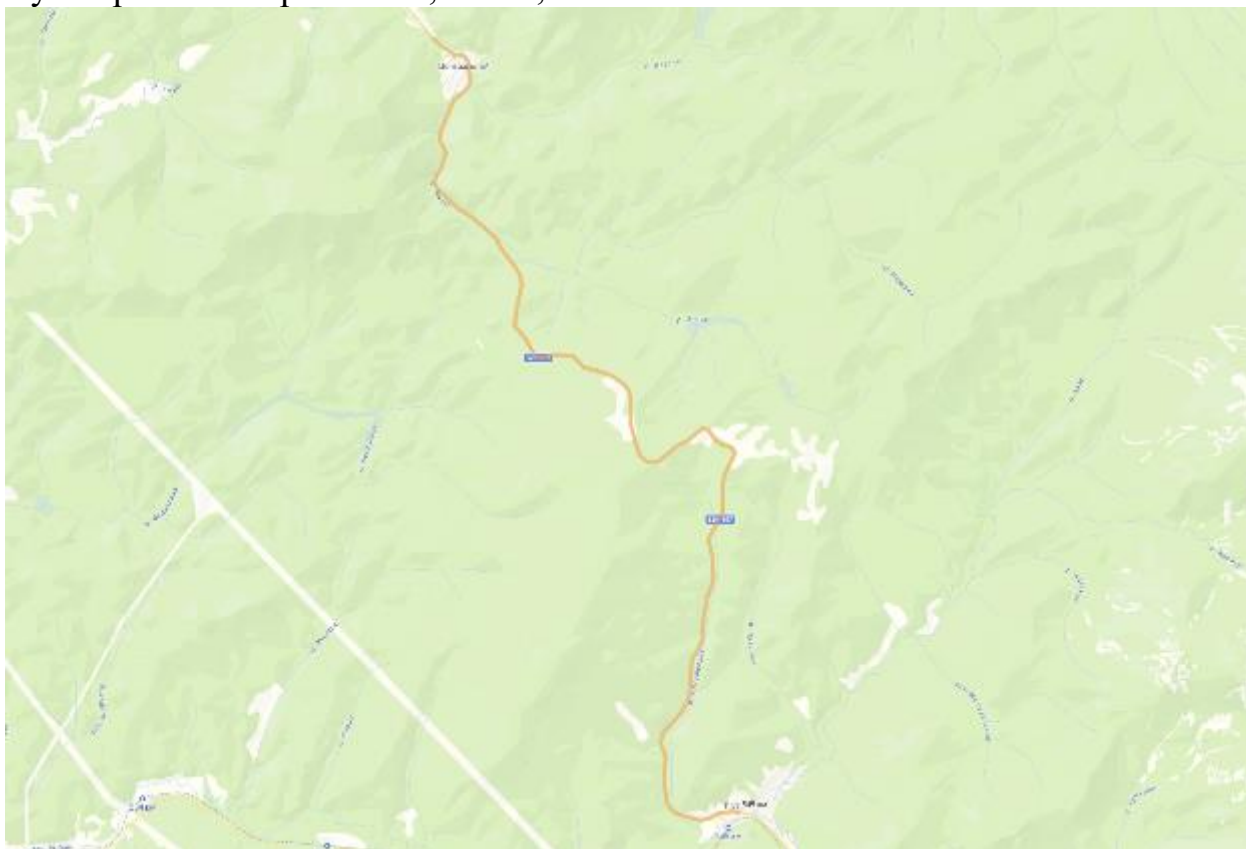


Рисунок 2.5. Карта расположения ПП2.

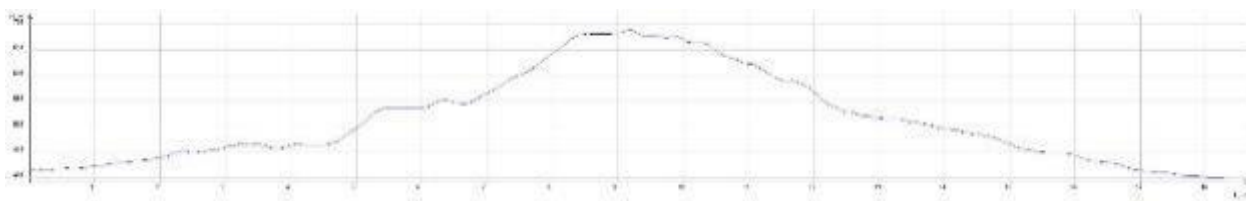


Рисунок 2.6. Высотный профиль ПП2.

## Расчёт КТ

Кпк - коэффициент покрытия

Протяжённость препятствия (Лпп): 18.293 км

$K_{пк} = 1 + (L_{пп} - L_{лп})/100 = 1.18$

---

Кпк - коэффициент покрытия

Протяжённость препятствия: 18293 м

Таблица 10. Характеристика покрытия

| № | Длина участка, м | Вид покрытия                                     | Кпк  | Примечание |
|---|------------------|--|------|------------|
| 1 | 18293            | Асфальт/бетон, дорога в хорошем состоянии, сухая | 0.80 |            |

$K_{пк} = 0.80$

---

Кнв - коэффициент набора высоты

Суммарный набор высоты: 330 м

$K_{нв} = 1.17$

---

Ккр - коэффициент крутизны

Средний уклон подъёмов: 4.67%

Средний уклон спусков: 3.67%

$K_{кр} = 1.22$

---

Кв - коэффициент высоты

Район похода: Горы Западной Сибири

Средневзвешенная высота: 516.96 м

$K_{в} = 1.00$

---

С\*Г - сезонно-географический показатель

Сезонный фактор: Благоприятный сезон

$C = 1.00$

Географический фактор: Неблагоприятные районы

$G = 1.20$

---

Категорирование протяжённого препятствия

$КТ = 1.18 * 0.80 * 1.17 * 1.22 * 1.00 * 1.00 * 1.20 = 1.62$

Препятствие соответствует I категории трудности



Рисунок 2.7. Дорога на подъёме ПП2.



Рисунок 2.8. Дорога на вершине ПП2.



### 2.2.3 Паспорт протяжённого препятствия №3

#### Общие сведения

Наименование: горное, перевал п. Чугунаш – г. Таштагол

Страна: Россия;

Регион: Кемеровская область;

Границы: мост р. Мундыбаш – г. Таштагол, ул. Ноградская.

Дата прохождения: 04.07.2022 г.;

Автор паспорта: Герасимук А.В

#### Параметры препятствия

Протяжённость, 23.6 км

Максимальная высота, 561 м;

Минимальная высота, 424 м:

Суммарный набор высоты, 203 м;

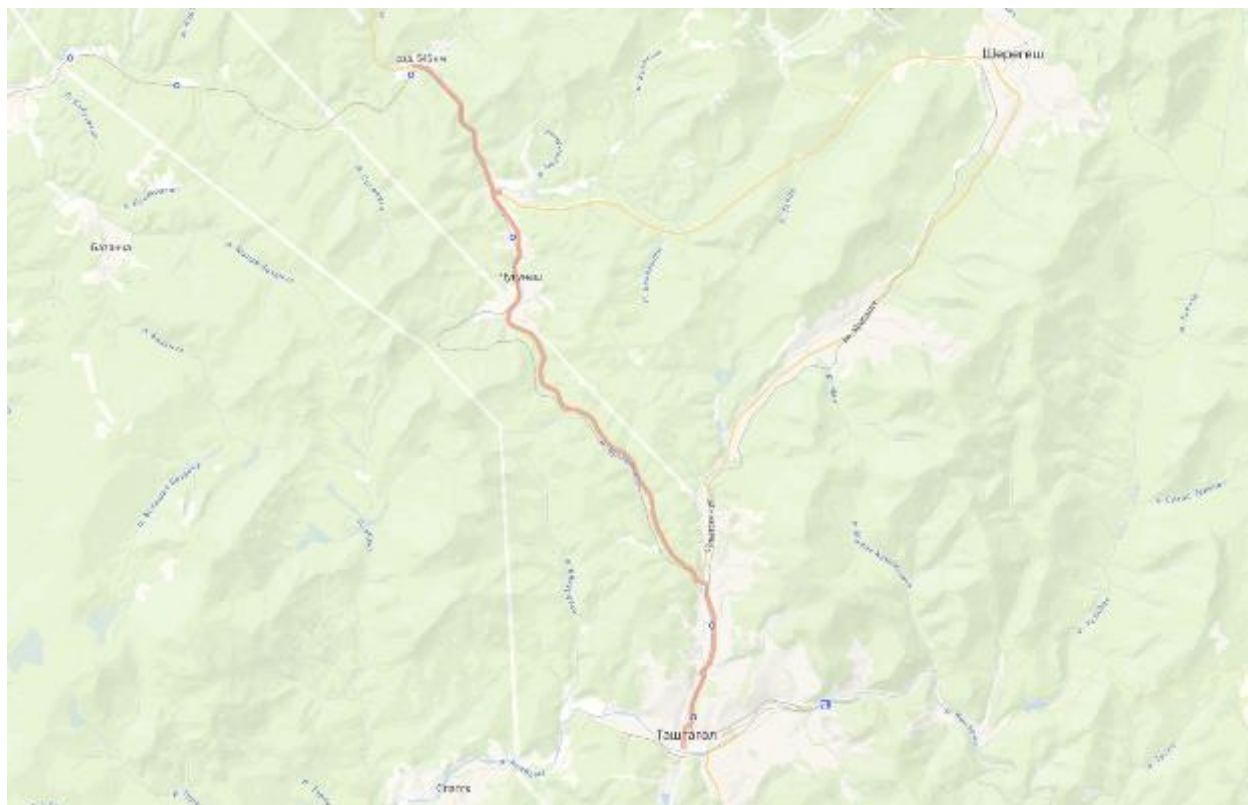


Рисунок 2.9. Карта расположения ПП1.

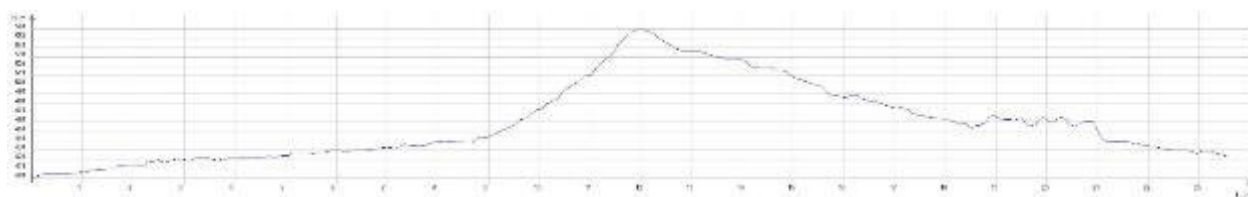


Рисунок 2.10. Высотный профиль ПП1.



## Расчёт КТ

Кпк - коэффициент покрытия

Протяжённость препятствия (Лпп): 23.547 км

$$Кпр = 1 + (Лпп - Ллп)/100 = 1.24$$

---

Кпк - коэффициент покрытия

Протяжённость препятствия: 23547 м

Таблица 11. Характеристика покрытия

| № | Длина участка, м | Вид покрытия                                     | Кпк  | Примечание |
|---|------------------|--|------|------------|
| 1 | 23547            | Асфальт/бетон, дорога в хорошем состоянии, сухая | 0.80 |            |

$$Кпк = 0.80$$

---

Кнв - коэффициент набора высоты

Суммарный набор высоты: 231 м

$$Кнв = 1.12$$

---

Ккр - коэффициент крутизны

Средний уклон подъёмов: 2.51%

Средний уклон спусков: 2.15%

$$Ккр = 1.03$$

---

Кв - коэффициент высоты

Район похода: Горы Западной Сибири

Средневзвешенная высота: 460.45 м

$$Кв = 1.00$$

---

С\*Г - сезонно-географический показатель

Сезонный фактор: Благоприятный сезон

$$С = 1.00$$

Географический фактор: Неблагоприятные районы

$$Г = 1.20$$

---

Категорирование протяжённого препятствия

$$КТ = 1.24 * 0.80 * 1.12 * 1.03 * 1.00 * 1.00 * 1.20 = 1.37$$

Препятствие соответствует I категории трудности



Рисунок 2.11. Качество дороги на ППЗ.



Рисунок 2.12. Качество дороги на ПП4.

## 2.2.4 Паспорт протяжённого препятствия №4

### Общие сведения

Наименование: горное, дорога г. Таштагол – п. Усть-Кобырза

Страна: Россия;

Регион: Кемеровская область;

Границы: мост р. Большая Каменушка – мост р. Пызас

Дата прохождения: 05.07.2022 г.;

Автор паспорта: Герасимук А.В

### Параметры препятствия

Протяжённость, 43,9 км

Максимальная высота, 678 м;

Минимальная высота, 403 м:

Суммарный набор высоты, 727 м;

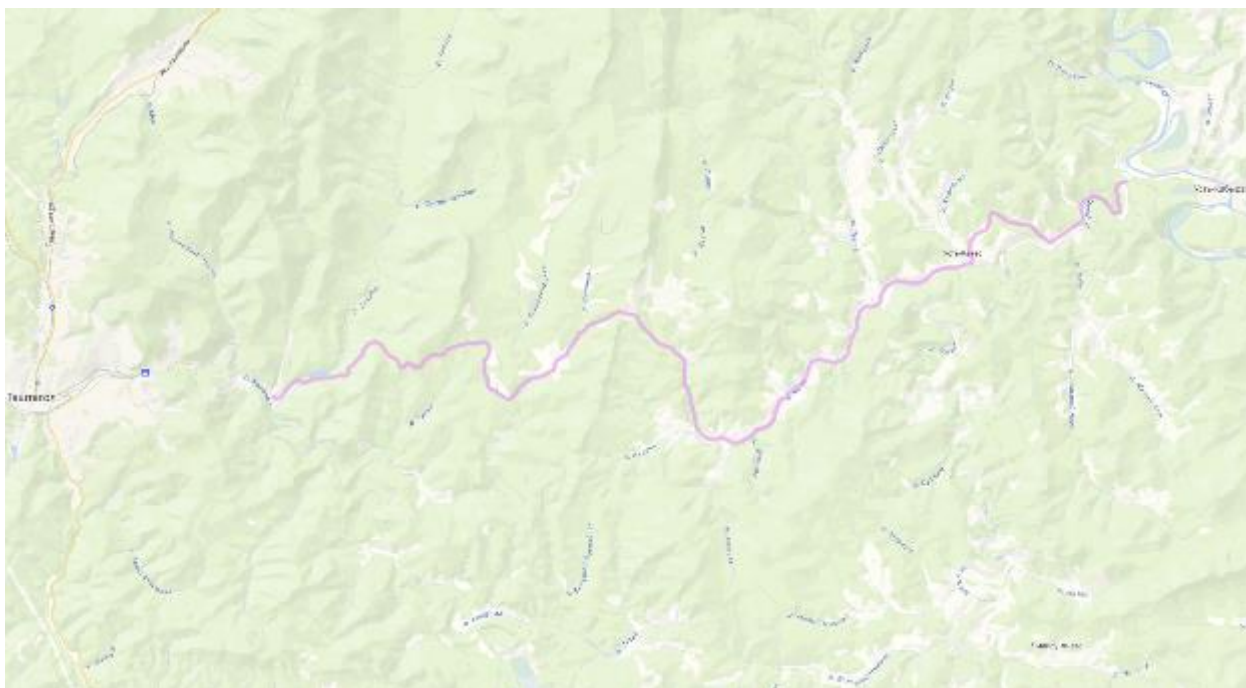


Рисунок 2.13. Карта расположения ПП4.

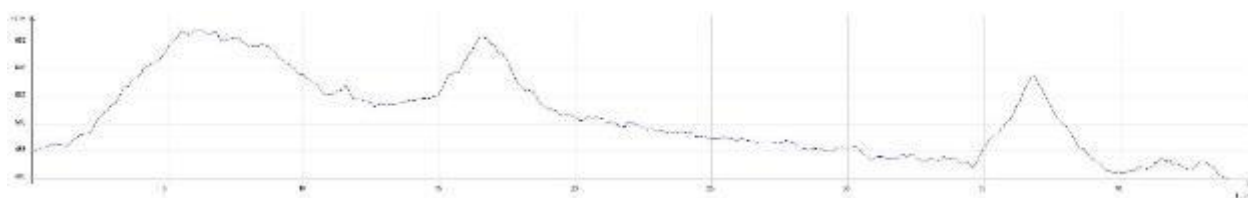


Рисунок 2.14. Высотный профиль ПП4.

## Расчёт КТ

Кпк - коэффициент покрытия

Протяжённость препятствия (Лпп): 43.931 км

$$Кпр = 1 + (Лпп - Ллп)/100 = 1.44$$

---

Кпк - коэффициент покрытия

Протяжённость препятствия: 43931 м

Таблица 12. Характеристика покрытия

| № | Длина участка, м | Вид покрытия                                     | Кпк  | Примечание        |
|---|------------------|--|------|-------------------|
| 1 | 2610             | Асфальт/бетон, дорога в хорошем состоянии, сухая | 0.80 | До конца асфальта |
| 2 | 41321            | Гравий/щебень, дорога в хорошем состоянии, сухая | 1.20 |                   |

$$Кпк = 1.18$$

---

Кнв - коэффициент набора высоты

Суммарный набор высоты: 779 м

$$Кнв = 1.39$$

---

Ккр - коэффициент крутизны

Средний уклон подъёмов: 4.42%

Средний уклон спусков: 3.94%

$$Ккр = 1.22$$

---

Кв - коэффициент высоты

Район похода: Горы Западной Сибири

Средневзвешенная высота: 518.00 м

$$Кв = 1.00$$

---

С\*Г - сезонно-географический показатель

Сезонный фактор: Благоприятный сезон

$$С = 1.00$$

Географический фактор: Неблагоприятные районы

$$Г = 1.20$$

---

Категорирование протяжённого препятствия

$$КТ = 1.44 * 1.18 * 1.39 * 1.22 * 1.00 * 1.00 * 1.20 = 3.46$$

Препятствие соответствует II категории трудности





Рисунок 2.15. Асфальтовая часть ПП4.



Рисунок 2.16. Грейдерная часть ПП4 (первая вершина)





Рисунок 2.17. Грейдерная часть ПП4 (спуск со второй вершины)



Рисунок 2.18. Грейдерная часть ПП4 (район п. Сунгол)





Рисунок 2.19. Грейдерная часть ПП4 (третья вершина)



Рисунок 2.19. Грейдерная часть ПП4 (конечный участок)

## 2.2.5 Паспорт протяжённого препятствия №5

### Общие сведения

Наименование: горное, дорога п. Паралгол – п. Сарасет

Страна: Россия;

Регион: Кемеровская область;

Границы: брод р. Кобырза – брод р. Кобырза

Дата прохождения: 06.07.2022 г.;

Автор паспорта: Герасимук А.В

### Параметры препятствия

Протяжённость, 23,9 км

Максимальная высота, 738 м;

Минимальная высота, 420 м:

Суммарный набор высоты, 538 м;

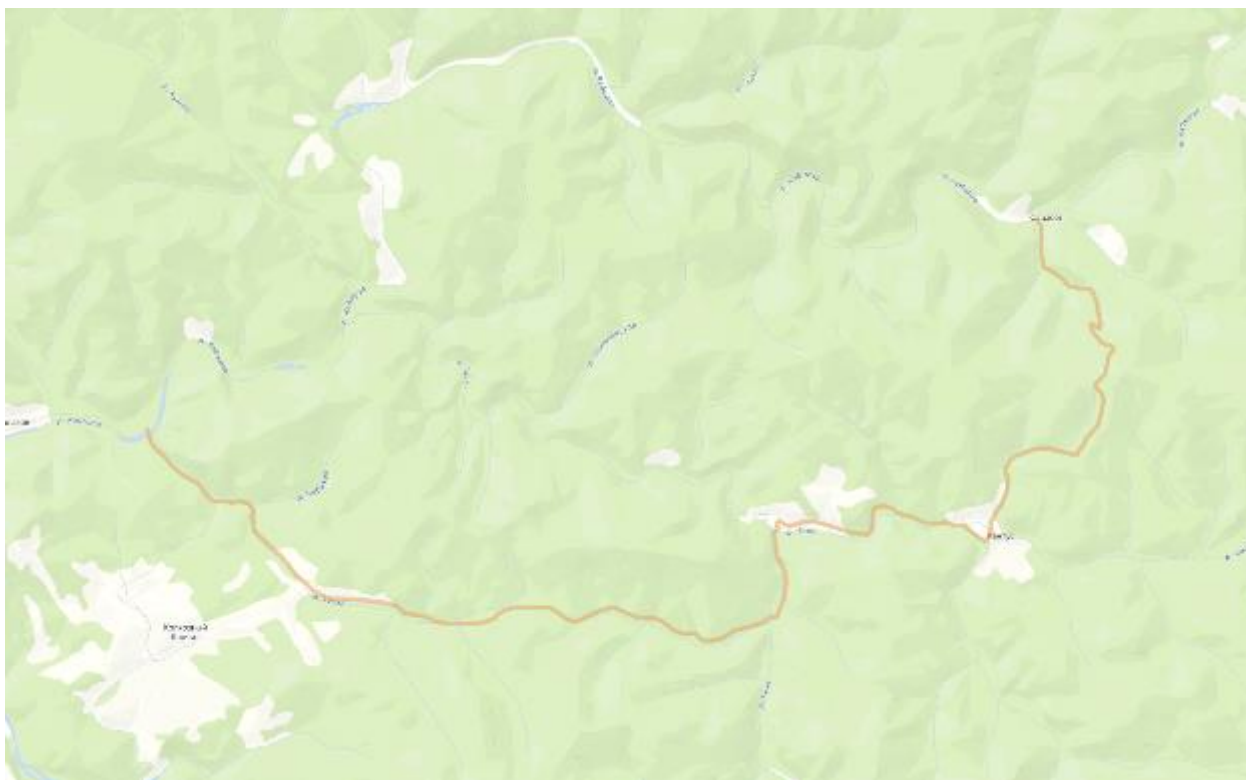


Рисунок 2.20. Карта расположения ПП5.

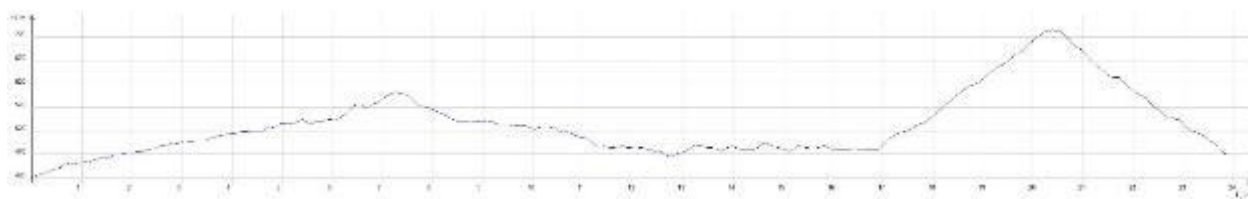


Рисунок 2.21. Высотный профиль ПП5.



## Расчёт КТ

Кпк - коэффициент покрытия

Протяжённость препятствия (Лпп): 23.863 км

Протяжённость ЛП (Ллп): 0.275 км

$K_{пк} = 1 + (L_{пп} - L_{лп})/100 = 1.24$

---

Кпк - коэффициент покрытия

Протяжённость препятствия: 23863 м

Таблица 13. Характеристика покрытия

| №  | Длина участка, м | Вид покрытия  | Кпк  | Примечание            |
|----|------------------|---|------|-----------------------|
| 1  | 90               | ЛП  | -    | Брод р. Кобырза (90м) |
| 2  | 4410             | Гравий/щебень, дорога в хорошем состоянии, мокрая   | 1.40 |                       |
| 3  | 310              | Камень/булыжник, дорога в хорошем состоянии, мокрая | 1.50 |                       |
| 4  | 6470             | Гравий/щебень, дорога в хорошем состоянии, мокрая   | 1.40 |                       |
| 5  | 10               | ЛП  | -    | Брод р. Киза (10м)    |
| 6  | 1420             | Гравий/щебень, дорога разбитая, сухая               | 1.40 |                       |
| 7  | 30               | ЛП  | -    | Брод р. Таяс (30м)    |
| 8  | 3278             | Гравий/щебень, дорога разбитая, мокрая              | 1.60 |                       |
| 9  | 40               | ЛП  | -    | Брод р. Таяс (40м)    |
| 10 | 800              | Гравий/щебень, дорога разбитая, мокрая              | 1.60 |                       |
| 11 | 105              | ЛП  | -    | Брод р. Таяс (105м)   |
| 12 | 3500             | Камень/булыжник, дорога разбитая, сухая             | 1.90 |                       |
| 13 | 3400             | Камень/булыжник, дорога разбитая, сухая             | 1.90 |                       |

$K_{пк} = 1.58$

---

Кнв - коэффициент набора высоты

Суммарный набор высоты: 563 м

$K_{нв} = 1.28$

---

Ккр - коэффициент крутизны

Средний уклон подъёмов: 4.97%

Средний уклон спусков: 5.12%

$K_{кр} = 1.34$

---

Кв - коэффициент высоты

Район похода: Горы Западной Сибири

Средневзвешенная высота: 534.65 м

$K_{в} = 1.00$

С\*Г - сезонно-географический показатель

Сезонный фактор: Благоприятный сезон

С = 1.00

Географический фактор: Неблагоприятные районы

Г = 1.20

---

Категорирование протяжённого препятствия

$КТ = 1.24 * 1.58 * 1.28 * 1.34 * 1.00 * 1.00 * 1.20 = 4.03$

Препятствие соответствует III категории трудности



Рисунок 2.22. Участок подъёма ПП5.





Рисунок 2.23. Участок подъёма ПП5.



Рисунок 2.24. Участок ПП5.





Рисунок 2.25. Участок спуска с первой вершины ПП5.





Рисунок 2.26. Участок ПП5 (мост через р. Киза)



Рисунок 2.27. Участок ПП5.





Рисунок 2.28. Участок ПП5. Песчано-глинистое начало второго подъёма.





Рисунок 2.29. Участок ПП5 (вторая вершина)



Рисунок 2.29. Участок ПП5 (спуск со второй вершины).

## 2.2.6 Паспорт протяжённого препятствия №6

### Общие сведения

Наименование: горное, перевал Абаканского Хребта

Страна: Россия;

Регион: Республика Хакасия;

Границы: брод р. Кыче – брод р. Хызалхаячаг

Дата прохождения: 10.07.2022 г.;

Автор паспорта: Герасимук А.В

### Параметры препятствия

Протяжённость, 20,7 км

Максимальная высота, 997 м;

Минимальная высота, 599 м:

Суммарный набор высоты, 475 м;

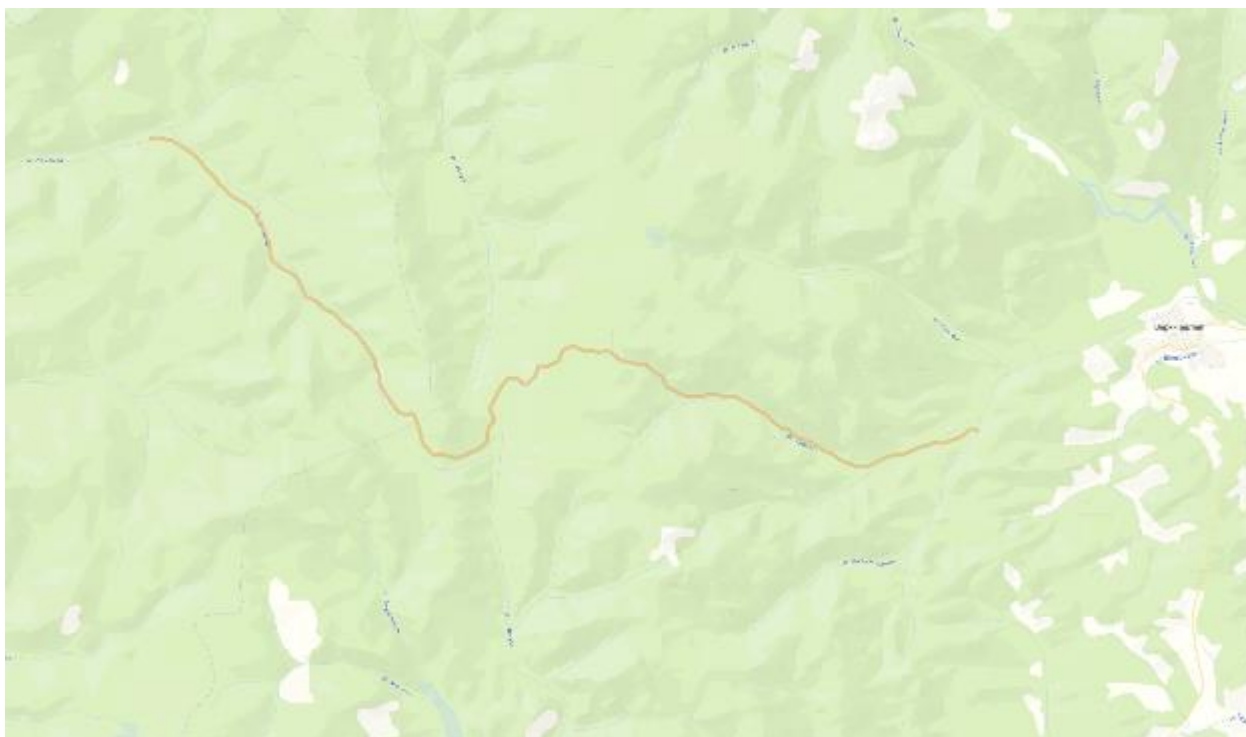


Рисунок 2.30. Карта расположения ПП6.

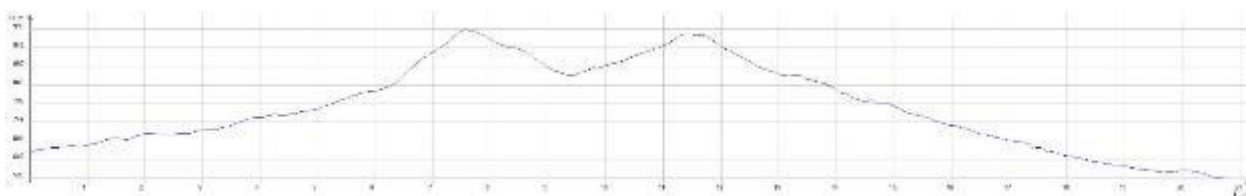


Рисунок 2.31. Высотный профиль ПП6.



## Расчёт КТ

Кпк - коэффициент покрытия

Протяжённость препятствия (Лпп): 20.74 км

$$Кпр = 1 + (Лпп - Ллп)/100 = 1.21$$

Кпк - коэффициент покрытия

Протяжённость препятствия: 20740 м

Таблица 14. Характеристика покрытия

| № | Длина участка, м | Вид покрытия   | Кпк  | Примечание                |
|---|------------------|--|------|---------------------------|
| 1 | 6300             | Глина/чернозём, дорога/тропа со множеством ТП, мокрая  | 3.50 | До ручья                  |
| 2 | 1300             | Камень/булыжник, дорога/тропа со множеством ТП, сухая  | 2.50 | Размытый скальный участок |
| 3 | 3950             | Глина/чернозём, дорога/тропа со множеством ТП, мокрая  | 3.50 |                           |
| 4 | 2000             | Грунт, дорога/тропа со множеством ТП, сухая            | 2.50 | Скальный участок          |
| 5 | 6300             | Камень/булыжник, дорога/тропа со множеством ТП, мокрая | 2.80 | Участок скально-речной    |
| 6 | 890              | Глина/чернозём, дорога/тропа со множеством ТП, мокрая  | 3.50 | Глинистый участок         |

$$Кпк = 3.13$$

Кнв - коэффициент набора высоты

Суммарный набор высоты: 485 м

$$Кнв = 1.24$$

Ккр - коэффициент крутизны

Средний уклон подъёмов: 5.73%

Средний уклон спусков: 5.42%

$$Ккр = 1.38$$

Кв - коэффициент высоты

Район похода: Горы Западной Сибири

Средневзвешенная высота: 793.73 м

$$Кв = 1.03$$

С\*Г - сезонно-географический показатель

Сезонный фактор: Благоприятный сезон

$$С = 1.00$$

Географический фактор: Неблагоприятные районы

$$Г = 1.20$$

Категорирование протяжённого препятствия  
 $КТ = 1.21 * 3.13 * 1.24 * 1.38 * 1.03 * 1.00 * 1.20 = 8.01$   
Препятствие соответствует IV категории трудности

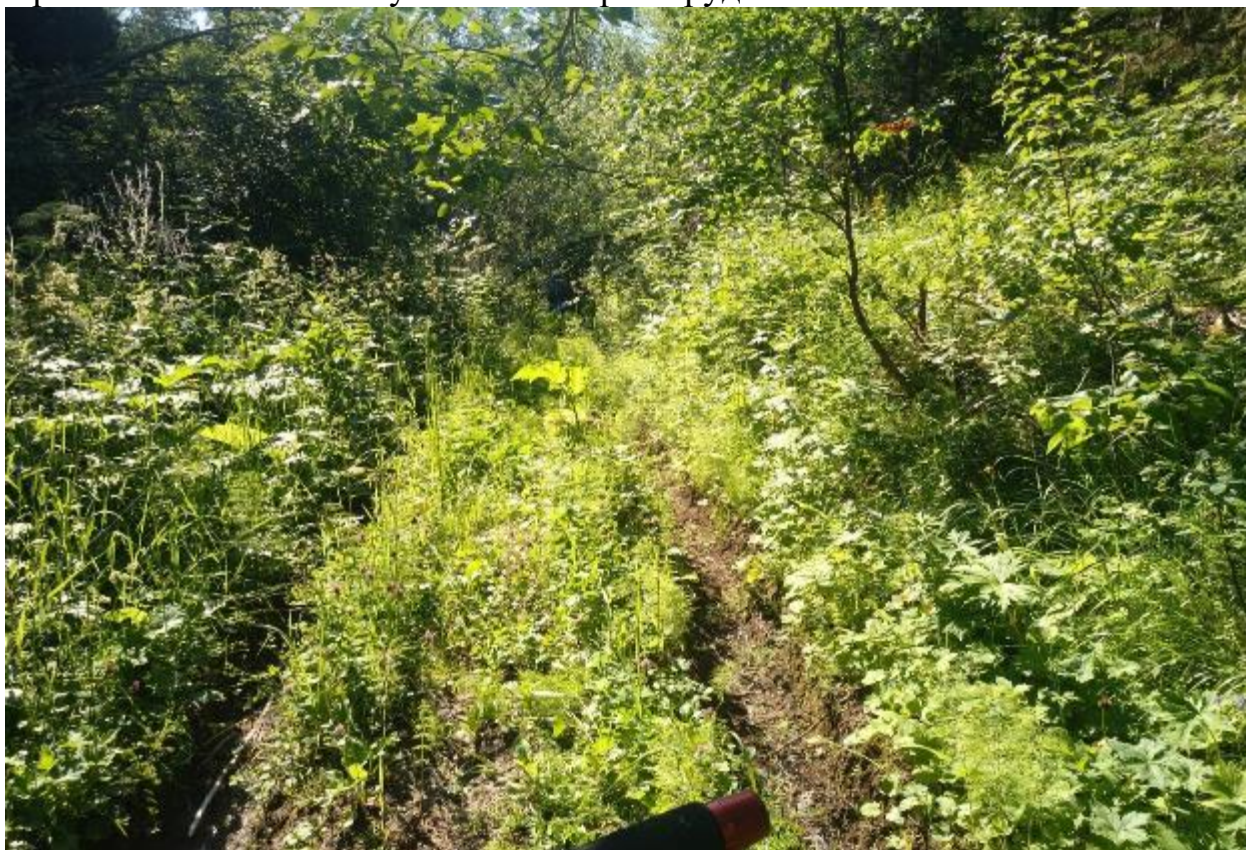


Рисунок 2.32. Подъём на первую вершину ПП6.



Рисунок 2.33. Подъём на первую вершину ПП6. Пропил завала.





Рисунок 2.34. Подъём на первую вершину ПП6.



Рисунок 2.35. Подъём на первую вершину ПП6.





Рисунок 2.36. Подъём на первую вершину ПП6.



Рисунок 2.37. Первый перевальный взлёт ПП6.





Рисунок 2.38. Спуск с первой вершины ПП6.



Рисунок 2.39. Низина между вершин ПП6.





Рисунок 2.40. Участок подъёма на вторую вершину ПП6.



Рисунок 2.40. Участок спуска со второй вершины ПП6.





Рисунок 2.41. Участок спуска со второй вершины ПП6.



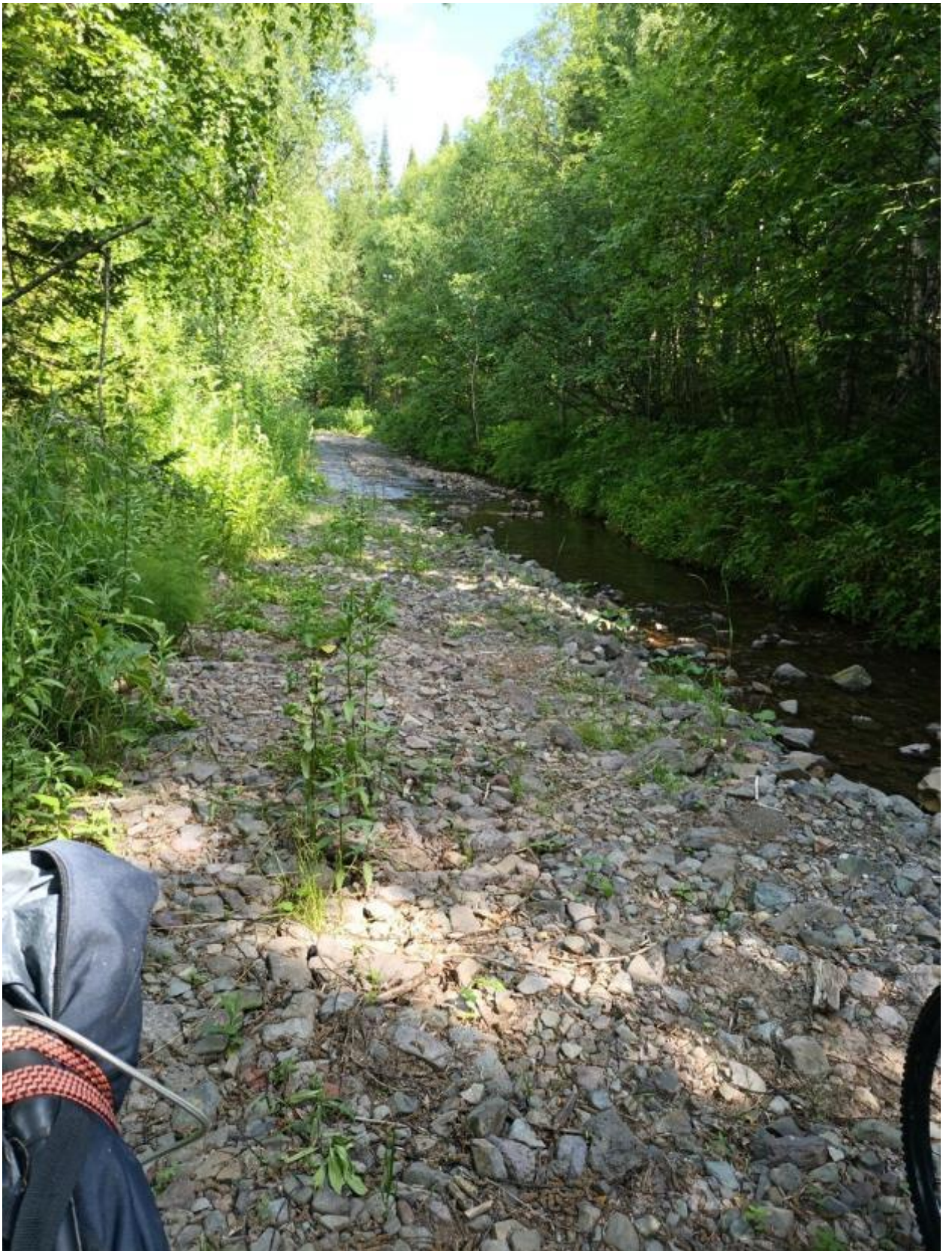


Рисунок 2.42. Участок спуска со второй вершины ПП6.



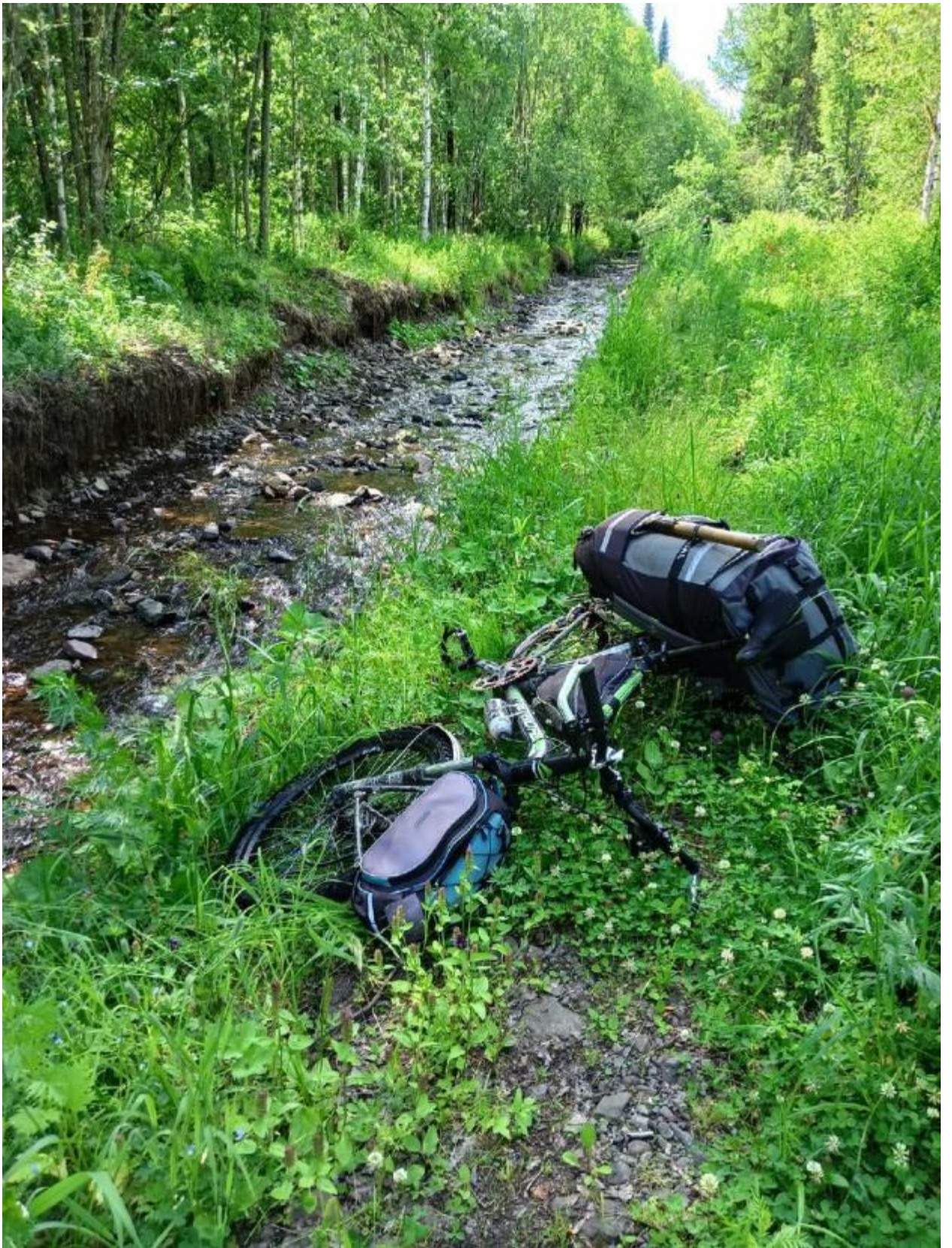


Рисунок 2.43. Участок спуска со второй вершины ПП6.



## 2.2.7 Паспорт протяжённого препятствия №7

### Общие сведения

Наименование: перевал п. Таштып – п. Нижняя Тёя

Страна: Россия;

Регион: Республика Хакасия;

Границы: по трассе 95К-002

Дата прохождения: 11.07.2022 г.;

Автор паспорта: Герасимук А.В

### Параметры препятствия

Протяжённость, 18,4 км

Максимальная высота, 598 м;

Минимальная высота, 443 м:

Суммарный набор высоты, 242 м;



Рисунок 2.44. Карта расположения ПП7.

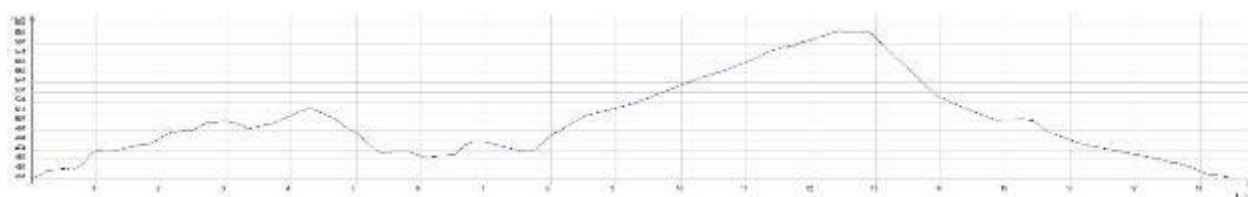


Рисунок 2.45. Высотный профиль ПП7.

## Расчёт КТ

Кпк - коэффициент покрытия

Протяжённость препятствия (Лпп): 18.408 км

$$Кпр = 1 + (Лпп - Ллп)/100 = 1.18$$

---

Кпк - коэффициент покрытия

Протяжённость препятствия: 18408 м

Таблица 15. Характеристика покрытия

| № | Длина участка, м | Вид покрытия                                     | Кпк  | Примечание |
|---|------------------|--|------|------------|
| 1 | 18408            | Асфальт/бетон, дорога в хорошем состоянии, сухая | 0.80 |            |

$$Кпк = 0.80$$

---

Кнв - коэффициент набора высоты

Суммарный набор высоты: 231 м

$$Кнв = 1.12$$

---

Ккр - коэффициент крутизны

Средний уклон подъёмов: 2.46%

Средний уклон спусков: 2.99%

$$Ккр = 1.03$$

---

Кв - коэффициент высоты

Район похода: Горы Западной Сибири

Средневзвешенная высота: 504.69 м

$$Кв = 1.00$$

---

С\*Г - сезонно-географический показатель

Сезонный фактор: Благоприятный сезон

$$С = 1.00$$

Географический фактор: Неблагоприятные районы

$$Г = 1.20$$

---

Категорирование протяжённого препятствия

$$КТ = 1.18 * 0.80 * 1.12 * 1.03 * 1.00 * 1.00 * 1.20 = 1.31$$

Препятствие соответствует I категории трудности



Рисунок 2.46. Качество дороги на вершине ПП7.



Рисунок 2.47. Спуск с вершины ПП7.





## Расчёт КТ

Кпк - коэффициент покрытия

Протяжённость препятствия (Лпп): 58.05 км

$$Кпр = 1 + (Лпп - Ллп)/100 = 1.58$$

---

Кпк - коэффициент покрытия

Протяжённость препятствия: 58050 м

Таблица 16. Характеристика покрытия

| № | Длина участка, м | Вид покрытия  | Кпк  | Примечание              |
|---|------------------|---|------|-------------------------|
| 1 | 21200            | Грунт, дорога разбитая, мокрая                        | 2.40 |                         |
| 2 | 800              | Глина/чернозём, дорога/тропа со множеством ТП, мокрая | 3.50 | Болотистое место под ВЛ |
| 3 | 2800             | Грунт, дорога разбитая, мокрая                        | 2.40 |                         |
| 4 | 33250            | Гравий/щебень, дорога разбитая, мокрая                | 1.60 |                         |

$$Кпк = 1.96$$

---

Кнв - коэффициент набора высоты

Суммарный набор высоты: 887 м

$$Кнв = 1.44$$

---

Ккр - коэффициент крутизны

Средний уклон подъёмов: 3.60%

Средний уклон спусков: 3.42%

$$Ккр = 1.11$$

---

Кв - коэффициент высоты

Район похода: Горы Западной Сибири

Средневзвешенная высота: 706.20 м

$$Кв = 1.02$$

---

С\*Г - сезонно-географический показатель

Сезонный фактор: Благоприятный сезон

$$С = 1.00$$

Географический фактор: Неблагоприятные районы

$$Г = 1.20$$

---

Категорирование протяжённого препятствия

$$КТ = 1.58 * 1.96 * 1.44 * 1.11 * 1.02 * 1.00 * 1.20 = 6.06$$

Препятствие соответствует III категории трудности





Рисунок 2.48. Первый подъём ПП8. Дорога вдоль ВЛ.



Рисунок 2.49. Первый подъём ПП8. Дорога вдоль ВЛ.





Рисунок 2.50. Спуск с первой вершины.



Рисунок 2.51. Низина между вершин ПП8. Дорога вдоль ВЛ к приискам.





Рисунок 2.52. Низина между вершин ПП8. Дорога вдоль ВЛ к приискам.



Рисунок 2.53. Низина между вершин ПП8. Дорога вдоль ВЛ к приискам.





Рисунок 2.54. Низина между вершин ПП8. Дорога вдоль ВЛ к приискам.



Рисунок 2.55. Участок второго подъёма ПП8. Дорога вдоль ВЛ возле приисков.





Рисунок 2.56. Участок второго подъёма ПП8. Дорога вдоль ВЛ возле приисков.



Рисунок 2.57. Участок последнего спуска ПП8 в долину р. Камышта.

## 2.2.9 Локальные препятствия

Таблица 17. Расчёт эквивалентного пробега локальных препятствий

| №  | Наименование препятствия                                     | Характеристика   | Эквивалентный пробег, км      |
|----|--|--|-------------------------------|
| 1  | Брод реки Кобырза в районе п. Паралгол (139 км)              | н/к. Ширина 90 м, течение спокойное. Глубина до 50-60 см, индивидуальная страховка. Каждый из участников в среднем переходил реку 2 раза.  | 2*2=4                         |
| 2  | Брод реки Киза (151 км)                                      | н/к. Ширина 10 м. Проход по развалинам моста.  | 0,5                           |
| 3  | Брод реки Таяс (152 км)                                      | н/к. Ширина 30 м, течение спокойное. Глубина до 40 см, индивидуальная страховка. Каждый из участников в среднем переходил реку 2 раза.   | 2*2=4                         |
| 4  | Брод реки Таяс (155 км)                                      | н/к. Ширина 40 м, течение спокойное. Глубина до 30 см, индивидуальная страховка. Каждый из участников в среднем переходил реку 2 раза.   | 2*2=4                         |
| 5  | Брод реки Таяс в районе п. Кантус (156 км)                   | н/к. Ширина 105 м, течение спокойное. Глубина до 70 см, индивидуальная страховка. Каждый из участников в среднем переходил реку 2 раза.  | 2*2=4                         |
| 6  | Брод реки Кобырза в районе п. Сарасет (164 км)               | н/к. Ширина 70 м, течение спокойное. Глубина до 50-60 см, индивидуальная страховка. Каждый из участников в среднем переходил реку 2 раза.  | 2*2=4                         |
| 7  | Дорога л/у Кичи – подъём на Абаканский хребет (185 – 203 км) | н/к (болота) / 1а (растительный покров). Сильно заросший и заболоченный участок дороги на грани проходимости с велосипедом. Трава выше роста человека, периодические завалы, бурелом, перемежающиеся заболоченными участками с глубокими лужами, требующим обязательного обхода через лес. | (18000 / 100) *<br>*1,5 = 270 |
| 8  | Брод реки Кайгыза (189,1 км)                                 | н/к. Ширина 10 м, течение среднее. Глубина до 30 см, индивидуальная страховка. Каждый из участников в среднем переходил реку 2 раза.   | 2*2=4                         |
| 9  | Брод реки Кайгыза (189,6 км)                                 | н/к. Ширина 100 м, течение спокойное. Частичное движение вдоль реки ввиду сложной конфигурации брода. Глубина до 85 см у одного из берегов, индивидуальная страховка. Каждый из участников в среднем переходил реку 2 раза.  | 2*2=4                         |
| 10 | Брод реки Кайгыза (190,4 – 190,6 км)                         | н/к. Дорога по руслу. Глубина до 20 см. Индивидуальная страховка.  | 0,5                           |
| 11 | Брод неизвестной реки (191,8 км)                             | н/к. Глубина до 20 см. Течение слабое. Индивидуальная страховка.   | 0,5                           |

|              |                                 |  |              |
|--------------|---------------------------------|--|--------------|
| 12           | Брод реки Кайгыза<br>(189,6 км) | н/к. Ширина 100 м, течение слабое.<br>Местность заболочена, но дно твёрдое.<br>Глубина до 90 см. Индивидуальная<br>страховка. Каждый из участников в<br>среднем переходил реку 2 раза. | 2*2=4        |
| <b>Итого</b> |                                 |  | <b>300,5</b> |

### *2.2.10 Суммарные баллы*

Таблица 18. Сумма баллов за препятствия

| КТ | Число | Баллы | Баллы в зачёт |
|----|-------|-------|---------------|
| 1  | 3     | 4,3   |               |
| 2  | 2     | 5,68  |               |
| 3  | 2     | 10,09 |               |
| 4  | 1     | 8,01  |               |
|    | всего | 28,08 | 28,08         |

### *2.2.11 Автономность похода*

Продолжительность похода: 250 ч. (11 д.)

Автономность похода: 1.12

Подробный расчёт по временным интервалам:

1. Начало временного интервала: 4.07.2022 8:00

Конец временного интервала: 4.07.2022 10:00

Количество часов: 3

Автономность временного интервала: **0.80**

2. Начало временного интервала: 4.07.2022 11:00

Конец временного интервала: 4.07.2022 17:00

Количество часов: 7

Автономность временного интервала: **0.80**

3. Начало временного интервала: 4.07.2022 18:00

Конец временного интервала: 5.07.2022 12:00

Количество часов: 19

Автономность временного интервала: **0.80**

4. Начало временного интервала: 5.07.2022 13:00

Конец временного интервала: 10.07.2022 16:00

Количество часов: 124

Автономность временного интервала: **1.32**



5. Начало временного интервала: 10.07.2022 17:00  
 Конец временного интервала: 11.07.2022 19:00  
 Количество часов: 27  
 Автономность временного интервала: **0.83**

6. Начало временного интервала: 11.07.2022 20:00  
 Конец временного интервала: 14.07.2022 13:00  
 Количество часов: 66  
 Автономность временного интервала: **1.03**

7. Начало временного интервала: 14.07.2022 14:00  
 Конец временного интервала: 14.07.2022 17:00  
 Количество часов: 4  
 Автономность временного интервала: **0.80**

### 2.2.12 Интенсивность

Таблица 19. Коэффициент эквивалентного пробега Кэп

| Кат. дорог | Тип дороги*  | Кэп 1-2 кс | L, км        | % от Lф   |
|------------|--|------------|--------------|-----------|
| 1          | Дороги высокого качества (Кпк от 0,80 до 1,10) дороги с твёрдым покрытием в хорошем состоянии, либо с незначительными дефектами  | 1,0        | <b>259,8</b> | <b>50</b> |
| 2          | Дороги хорошего качества (Кпк от 1,11 до 1,50) профилированные дороги (грейдеры, гравийные, щебеночные); не профилированные лесные и полевые дороги в хорошем состоянии либо с незначительными дефектами; дороги с твёрдым покрытием со значительными дефектами. | 1,1        | <b>126,8</b> | <b>28</b> |
| 3          | Дороги среднего качества (Кпк от 1,51 до 1,9) профилированные и не профилированные дороги, разбитые крупной колёсной или гусеничной техникой, каменистые горные дороги, тропы в хорошем состоянии  | 1,3        | <b>51,0</b>  | <b>10</b> |
| 4          | Дороги низкого качества (Кпк от 1,91 до 2,40) Дороги и тропы, осложнённые некоторым количеством технических препятствий, но по общему состоянию не переходящие в категорию 5 (лесовозные, вездеходные, зимники)  | 1,5        | <b>23</b>    | <b>4</b>  |
| 5          | Дороги сверхнизкого качества (Кпк свыше 2,40) заброшенные, осложнённые множеством технических препятствий дороги и тропы, бездорожье на грани проезжести, рыхлый песок, рыхлый снег, ледовые торосы.   | 1,8        | <b>41,9</b>  | <b>8</b>  |

$$I = (L\phi * K_{эп} + ЛП) * T_n / (T\phi * L_n) = (522 * 1,14 + 300,5) * 10 / (11 * 500) = 1,632$$

$L\phi$  – фактическая протяженность маршрута, **522 км**

$L_n$  – номинальная протяженность маршрута по ЕВСКМ, **500 км**

$T\phi$  – фактическая продолжительность прохождения маршрута, **11 дней**

$T_n$  – продолжительность похода по ЕВСКМ, **10 дней**

$ЛП$  – локальные препятствия на маршруте, **300,5 км**.

$K_{эп} = 1,0 * 0,5 + 1,1 * 0,28 + 1,3 * 0,1 + 1,5 * 0,04 + 1,8 * 0,08 = 1,14$  – коэффициент эквивалентного пробега,

### **2.3 Расчёт категории сложности**

$$KC = S * I * A = 28,08 * 1,632 * 1,12 = 51,32 \text{ баллов}$$

**Согласно таблице №1 «Методики категорирования велосипедных маршрутов», маршрут соответствует третьей категории сложности (3 к.с.), превышая максимальное значение для данной категории (34 баллов) в следствии высокой интенсивности прохождения маршрута, наличия на маршруте затяжных труднопроходимых участков, обуславливающих большое значение эквивалентного пробега и наличия одного препятствия четвёртой категории сложности из-за плохих погодных условий.**

### **2.4 Список литературы**

- 1) Большая Советская Энциклопедия. 3-е изд. Том 28.
- 2) Энциклопедия туриста. М.: Большая Российская Энциклопедия, 1993.
- 3) Регламент категорирования велосипедных туристических маршрутов. М., 2021.



### **3. Выводы и рекомендации**

#### **По маршруту**

Пройден интересный спортивный маршрут. Маршрут интересен технически, и с точки зрения велосипедного туризма. На маршруте были дороги с разным дорожным покрытием: грунтовые (полевые) дороги, грейдерные, асфальтированные дороги. Было пройдено фактически 10 перевалов. По количеству препятствий маршрут соответствует заявленной 3 к.с. и содержит элементы 1, 2, 3 и 4 кс. Поход пройден в хорошем темпе. Ввиду сложных погодных условий маршрут пришлось проходить по резервным ниткам, а также изменить окончательный участок движения. В межсезонье проходить маршрут настоятельно не рекомендуется.

#### **По составу группы:**

Маршрут рекомендуется проходить только хорошо подготовленным опытным туристам, прошедшим походы не ниже 2 к.с., имеющим навыки ориентации на местности и элементарные навыки выживания в условиях тайги. Наличие хорошей физической подготовки обязательно. Наличие навигационной системы строго обязательно. Желательно наличие спутникового телефона. Группа была с достаточно хорошо подготовленными участниками. Люди с такой подготовкой могут вполне участвовать и в более сложных походах.

#### **По снаряжению и одежде**

Велорюкзак «Трек» питерской фирмы «Пик-99» объёмом от 65 до 90 л оптимальны.

Необходимы надёжные, прочные багажники. Лучше брать цельносварные. Разборные багажники с высокой долей вероятности сломаются в областях сочленений. Особое внимание следует уделять узлу соединения багажника с рамой – кронштейны должны иметь цельнометаллическую конструкцию, без проставок, во избежание обламывания удерживающих багажник в раме болтов.

Перед походом велосипеды были подготовлены с полным ТО с заменой изношенных механизмов, с настройкой тормозов. Рекомендуется избегать велосипедов с начальным уровнем навесного оборудования, так как велик риск его отказа.

Из запчастей были взяты:

Покрышки на колёса 26, 27, 29 дюймов, а также, кроме этого, каждый вёз по 2–3 спицы и по запасной камере с ремкомплектom.

У механика имелся полный комплект съёмников, ключей, групповая велоаптечка.

У участников велосипеды имели колёса размерами 26, 26 FAT, 27.5, 29 дюймов.

#### **По безопасности**

1. Всем участникам для безопасности обязательно необходимо иметь велошлем.

2. Травм на маршруте не было.

3. В районе похода много клещей, обязательное условие соблюдение правил. Осмотр участников на стоянках и привалах.

Для регистрации в МЧС мы воспользовались онлайн-заявкой для регистрации туристских групп. Ссылка на онлайн-заявку: [https://forms.mchs.gov.ru/registration\\_tourist\\_groups](https://forms.mchs.gov.ru/registration_tourist_groups)

На старте в пгт. Темиртау звонили по указанным МЧС телефонам.

На финише в г. Абакан сообщили о окончании маршрута.

### **Питание**

До п. Усть-Кобырза с закупкой продуктов проблем не возникает. Полностью автономный участок п. Усть-Кобырза – п. Верх. Таштып, а также участок п. Югачи – п. Аев.

Для приготовления пищи на обед использовали газовые горелки типа Следопыт-3, а также костры. На участке Усть-Кобырза – Верх. Таштып и п. Югачи – прииски Чазыгол любая связь полностью отсутствует. В остальных участках почти везде была связь. Операторы связи: МТС, БиЛайн, Теле2.

#### 4. Финансовый отчёт

| <b>Расходы</b>                             | <b>Сумма на 1 участника, руб</b> |
|--|----------------------------------|
| Билеты Новокузнецк – Темиртау (электричка) | 108                              |
| Билеты Абакан – Новокузнецк (поезд)        | 1850                             |
| Расходы на продукты                        | 2000                             |
| <b>Всего на одного человека</b>            | <b>3958</b>                      |



## 5. Приложение 1. Картографические материалы

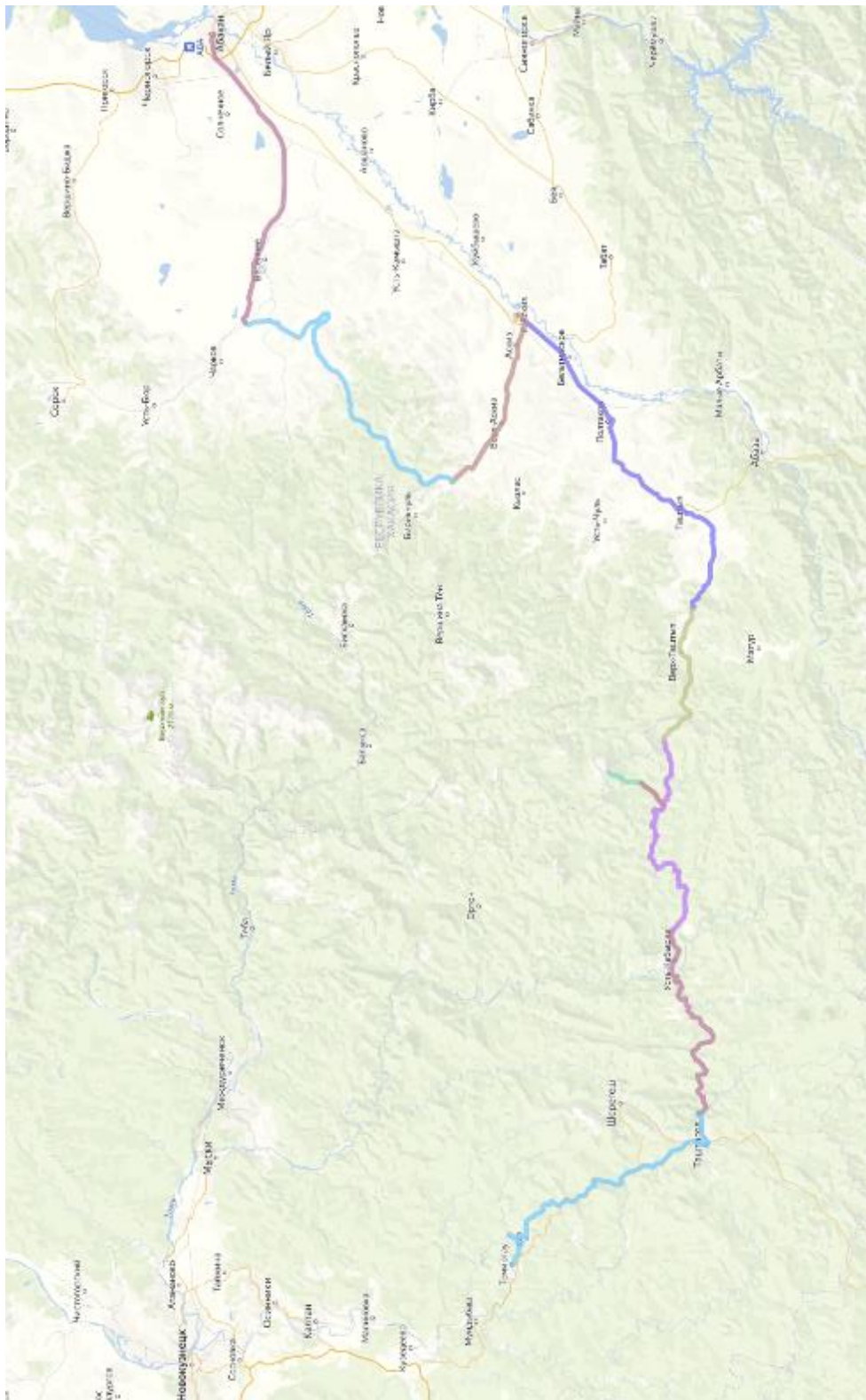


Рисунок П1.1 Обзорная карта-схема маршрута на основе фактического GPS-трека

### Условные обозначения

Разными цветами обозначены разные дни движения. Старт в пгт. Темиртау, финиш в г. Абакан.

## 6. Приложение 2. Маршрутная книжка № 0-34-22

Форма № 5 – Тур (электронная)

**Федерация спортивного туризма России**



**МАРШРУТНАЯ КНИЖКА № 0-34-22**

**ТУРИСТСКОГО МАРШРУТА**

Участники настоящего спортивного мероприятия  
находятся под защитой:

Конституции Российской Федерации  
Федерального закона №132-ФЗ от 24 ноября 1996 года  
«Об основах туристской деятельности в Российской Федерации»  
Федерального закона РФ №339-ФЗ от 04 декабря 2007 года  
«О физической культуре и спорте в Российской Федерации»  
Федерации спортивного туризма России

**2022 г.**

## ВНИМАНИЕ!

Согласно действующему законодательству, туристские группы должны проинформировать службы МЧС России за 10 дней до начала путешествия. При подаче онлайн-заявки на регистрацию необходимо указать состав и количество участников, руководителей, контактные телефоны, подробную информацию о маршруте и т.д. Ответственный сотрудник ведомства в субъекте РФ обязан обработать заявку в течение одного рабочего дня, после чего передать сведения в спасательное подразделение, в зоне ответственности которого планируется маршрут. Для этого необходимо:

1. Пройти он-лайн регистрацию туристской группы на сайте [https://forms.mchs.ru/service/registration\\_tourist\\_group](https://forms.mchs.ru/service/registration_tourist_group), выбрав отделение МЧС по региону прохождения маршрута.
2. Получить регистрационный номер группы в МЧС и сообщить о номере регистрации в региональном отделении МЧС в МКК.
3. Сообщить в территориальный орган МЧС и МКК, а также в случае участия в официальных соревнованиях в ГСК о выходе на маршрут.
4. По окончании маршрута информировать территориальный орган МЧС в срок и способом, указанном в уведомлении.

## 9. ЗАКЛЮЧЕНИЕ МАРШРУТНО-КВАЛИФИКАЦИОННОЙ КОМИССИИ

9.1 Группа под руководством Герасимука А.В. (Фамилия И.О.) имеет ~~(проект)~~ положительное заключение МКК о прохождении планируемого маршрута (ненужное зачеркнуть).

Особые указания: Соблюдать чистоту и порядок в маршруте, не оставлять мусора, не нарушать экологическое равновесие, не использовать открытый огонь.

9.2. Срок сдачи отчёта о пройденном маршруте в объёме Дисциплинарно «РД» «Чайфре» 2022 г.

Председатель МКК Зюряев М.В. (Фамилия И.О.)

Члены МКК: Высоцкий И.В. (Фамилия И.О.), Артемьев А.В. (Фамилия И.О.), Артемьев С.А. (Фамилия И.О.)

Судья по делу: Сертификаты на знание антидопинговых правил и страховые полисы предъявлены, мед. допуск имеется. Группа допущена к соревнованиям.

Штамп МКК 154-00-66666664 (Фамилия И.О.)

«Артемьев» 2022 г.

## 10. РЕШЕНИЕ МКК О ЗАЧЁТЕ МАРШРУТА

Пройденный группой Высоцкий И.В. маршрут под руководством (вид туризма/маршрута) Артемьев А.В.

Справки выданы в количестве Три шт.

Председатель МКК Зюряев М.В. (Фамилия И.О.)

Штамп МКК 154-00-66666664 (Фамилия И.О.)

«Артемьев» 2022 г.



**1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ**

Группа туристов Кемеровская область, г. Новокузнецк  
(Субъект РФ, муниципальное образование)  
Вело клуб Велокузнечик  
(Организация, учреждение, туристский клуб и т.д.)

в составе 5 (пяти) человек  
(число - прописью)

с « 4 » « июля » по « 15 » « июля » 2022 г. совершает  
прохождение велосипедный маршрута третьей категории сложности  
(тип маршрута)

в районе Республики Хакасия по маршруту:  
Темерлу - Каз - Перевал 600м - Центральная - Перевал 690 - Чулунаш -  
Шерегеш - Таежна - ур.Шерек - г.Саян - ур.Верхняя Пура - Усть-Кеесс -  
Усть-Кобьара - Парлагол - Кантус - Сарасет - ур.Колхозная Тарба -  
ур.Рабочая Тарба - Кучи - г.Большая Коль-Тайга - Верхний Тагтыл -  
Хайрол - ур.Гатьянши - перевал 936м - Усть-Весёлый - Шора - Вершина  
Тыя - Хабзас - Беркукуль - ур.Игарколь - Ур.Чылакол - Нездар - Верх.Узунал  
- Оз.Балаккуль - р.Камышата - Азв - Царков - Усть-Бюр - Ербинская - лог  
Большой Креминистый - ур. Карьеры - лог Широкий - Вершина Блажа -  
Московское - Ковальщина - Пироговск - Черногогорск - Абакан  
Руководитель группы Герасимук Александр Владимирович  
(Фамилия Имя Отчество (полностью))  
Телефон: +7-961-735-71-67 e-mail: beavuker@7200@gmail.com

Зам. руководителя  
(для групп школьников и др.)  
Телефон: \_\_\_\_\_ e-mail: \_\_\_\_\_  
(Фамилия Имя Отчество (полностью))

Тренер/  
Руководитель проводящей организации  
(Фамилия Имя Отчество)  
Телефон: \_\_\_\_\_ e-mail: \_\_\_\_\_  
(Фамилия Имя Отчество)

Телефон: \_\_\_\_\_ e-mail: \_\_\_\_\_  
(При наличии)

**7. РЕГИСТРАЦИЯ В ТЕРРИТОРИАЛЬНОМ ОРГАНЕ МТС**  
(Приказ МТС №42 от 30.01.2019 года)

Регистрационный номер \_\_\_\_\_  
Дополнительные отметки \_\_\_\_\_

**8. РЕЗУЛЬТАТЫ РАССМОТРЕНИЯ  
В МАРШРУТНО-КВАЛИФИКАЦИОННОЙ КОМИССИИ**

Исполн. ПСС (И.О.)

Маршрутно-квалификационная комиссия Сибирского федерального округа  
(полное название комиссии)  
ОКРУГА в составе Заруба А.В. Терещина А.А.  
Басинель А.В.  
(Фамилия И.О.)

с участием \_\_\_\_\_ (Фамилия И.О.)  
рассмотрев дистанционно маршрутные документы планируемого маршрута под руководством Герасимук А.В. (Фамилия И.О.)  
считает, что (неужелое подчеркнуть):

- 8.1. Маршрут соответствует (не соответствует) заявленной категории сложности.
- 8.2. Туристский опыт руководителя группы соответствует (не соответствует) технической сложности маршрута.
- 8.3. Туристский опыт участников группы соответствует (не соответствует) технической сложности маршрута.
- 8.4. Заявленные материалы отвечают (не отвечают) установленным требованиям.
- 8.5. Другие замечания: \_\_\_\_\_

Терещина А.А., Басинель А.В., Терещина А.А.  
и др.

Маршрутная книжка № 0-34-22  
**5. ХОДАТАЙСТВО МКК**

Председателю МКК \_\_\_\_\_ (Наименование вышестоящей МКК)

В связи с отсутствием полномочий у маршрутно-квалификационной комиссии \_\_\_\_\_

просим Вас рассмотреть маршрутные документы и дать по ним свое заключение. Предварительное рассмотрение произведено нашей комиссией \_\_\_\_\_ г.

Председатель МКК \_\_\_\_\_ (подпись) \_\_\_\_\_ (Фамилия И.О.)

Штамп МКК Телефон \_\_\_\_\_ e-mail: \_\_\_\_\_ (облагаемый)

**6. КОНТРОЛЬНЫЕ ПУНКТЫ И КОНТРОЛЬНЫЕ СРОКИ**

- 6.1. О прохождении маршрута группа должна сообщить:
1. **Добаринной И.А.** по адресу: **630126, г. Новосибирск-126, д/я 63**  
 (дому)  
**SMS по тел: +7-913-464-65-78** e-mail: **dobarinai@yandex**
2. **Зюравлеву Л.В.** по адресу: \_\_\_\_\_  
 (ком. №) \_\_\_\_\_  
**SMS по тел. 8913 903 02 61; e-mail: ns.tu@mail.ru**
- из **Тельмузы** до «СЧ» в «**Свердлов**» в **20.02.19** г.  
 из **Абросимова** в «**СЧ**» в «**Свердлов**» в **20.02.19** г.
- 6.2. Средства связи: Номер телефона группы на маршруте: \_\_\_\_\_
- 6.3. Время и график сеансов связи \_\_\_\_\_
- 6.4. Номер телефона координатора группы: \_\_\_\_\_
- 6.5. Электронная почта координатора группы \_\_\_\_\_
- 6.6. Адреса и контакты для связи с региональным органом МЧС (ПСС, ПСО), адреса консульств – для маршрутов вне территории РФ. \_\_\_\_\_  
 Тел./e-mail: \_\_\_\_\_

**2. СОСТАВ ГРУППЫ**

| №п/п | Фамилия, Имя, Отчество (полностью) | Год рождения | Место проживания: Субъект РФ, город, телефон | Подпись |
|------|------------------------------------|--------------|--|---------|
| 1    | Герасимук Александр Владимирович   | 1990         | Кемеров. обл. г. Новокузнецк                 |         |
| 2    | Резкалов Андрей Михайлович         | 1988         | Новосиб. обл. г. Новосибирск                 |         |
| 3    | Аликин Юрий Александрович          | 1969         | Кемеровская обл., г. Междуреченск            |         |
| 4    | Александров Олег Юрьевич           | 1966         | Кемеров. обл. г. Новокузнецк                 |         |
| 5    | Булуев Александр Валерьевич        | 1991         | Кемеров. обл. г. Новокузнецк                 |         |

При большом количестве участников, необходимо представить отдельный вкладыш на этих участников туристской группы.

Дано свое согласие на обработку, использование и хранение персональных данных, согласно Федерального закона №152-ФЗ от 27.07.2006 «О персональных данных», необходимых для рассмотрения маршрутных и учетных документов.

|  |   |   |                      |
|--|---|---|----------------------|
| Телефон, e-mail, контактные данные родственников | Туристский опыт <sup>2</sup><br>перечислить маршруты, совершённые по данному виду туризма с указанием районов и категорий сложности | Объяснение, распределение по средствам сплава и др. (для авто и мото указать номерной знак) | Подпись <sup>1</sup> |
| +79617357167                                     | 2Р Хакасия, 2У Алтай, 1У Хакасия, 1Р Алтай  | Руководитель, медик   |                      |
| +79237097243                                     | 2У Хакасия, 2У Алтай, 1У Хакасия  | Костровой   |                      |
| +79045768079                                     | 2У Хакасия  | Фотограф  |                      |
| +79045745658                                     | 2У Алтай, 1У Хакасия  | Повар   |                      |
| +79609247767                                     | 2У Алтай, 1У Хакасия  | Хронограф, фотограф   |                      |

«Наличие туристского опыта подтверждено»

Член МКК (подпись) Басалаев А.В. (фамилия И.О.)

<sup>1</sup> В записи об оказании помощи и заботы при прохождении заповедного маршрута, о целях и областях участия туристской группы, а также для спонсорства. Кожаса путешественника, проводил маршрут «Спортивный туризм», часть 2.  
<sup>2</sup> По требованию МКК предоставляется справка о пройденных маршрутах или список вытек маршрутов, пройденных участниками и руководителями, заверенные представителями МКК или другие материалы, подтверждающие туристский опыт.

4. МАТЕРИАЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ГРУППЫ

- 4.1. Необходимый набор продуктов питания имеется.
- 4.2. Групповое и личное снаряжение в достаточном количестве имеется.

| Групповое         |        | Личное           |        |
|-------------------|--------|------------------|--------|
| Наименование      | Кол-во | Наименование     | Кол-во |
| Средства связи    | 5      | велосипед        | 5      |
| Верёвка 8 мм 20 м | 1      | сотовые телефоны | 5      |
|                   |        | Палатки 1 мест   | 1      |
|                   |        | Палатки 2 мест   | 4      |

- 4.3. Необходимый ремонтный набор имеется.
- 4.4. Необходимый набор лекарств и материалов аптечке первой помощи имеется.
- 4.5. Картошка маршрута, перечень определений растений и способы их прохождения, а также варианты аварийных выходов прилагается.
- 4.6. Весовые характеристики груза, взятого на маршрут:

| Наименование              | На 1 человека | На группу в 5 чел. |
|---------------------------|---------------|--------------------|
| Продукты (всего / в день) | 6/0,5         | 30                 |
| Групповое снаряжение      | 3             | 15                 |
| Личное снаряжение         | 8             | 40                 |
| <b>В с е г о:</b>         | <b>17</b>     | <b>85</b>          |

Максимальная весовая нагрузка<sup>1</sup> на одного мужчину 17 кг, женщину 12 кг

Сведения, изложенные в разделах 1-7, подтверждаю. Обязуюсь соблюдать необходимые меры безопасности при прохождении заповедного маршрута, руководствоваться требованиями правил вида спорта «Спортивный туризм» (Часть 2) и Регламента организации и прохождения спортивных туристских маршрутов.

Руководитель маршрута Герасимук А.В. (фамилия И.О.)

Дата заполнения маршрутной книжки «03» апреля 2022 г.

<sup>1</sup> Заполняется только для маршрутов, где предполагается переноска грузов.





## 5. Приложение 3. Фотоотчёт



Рисунок ПЗ.1. Старт от Марии-Ра в Темиртау.

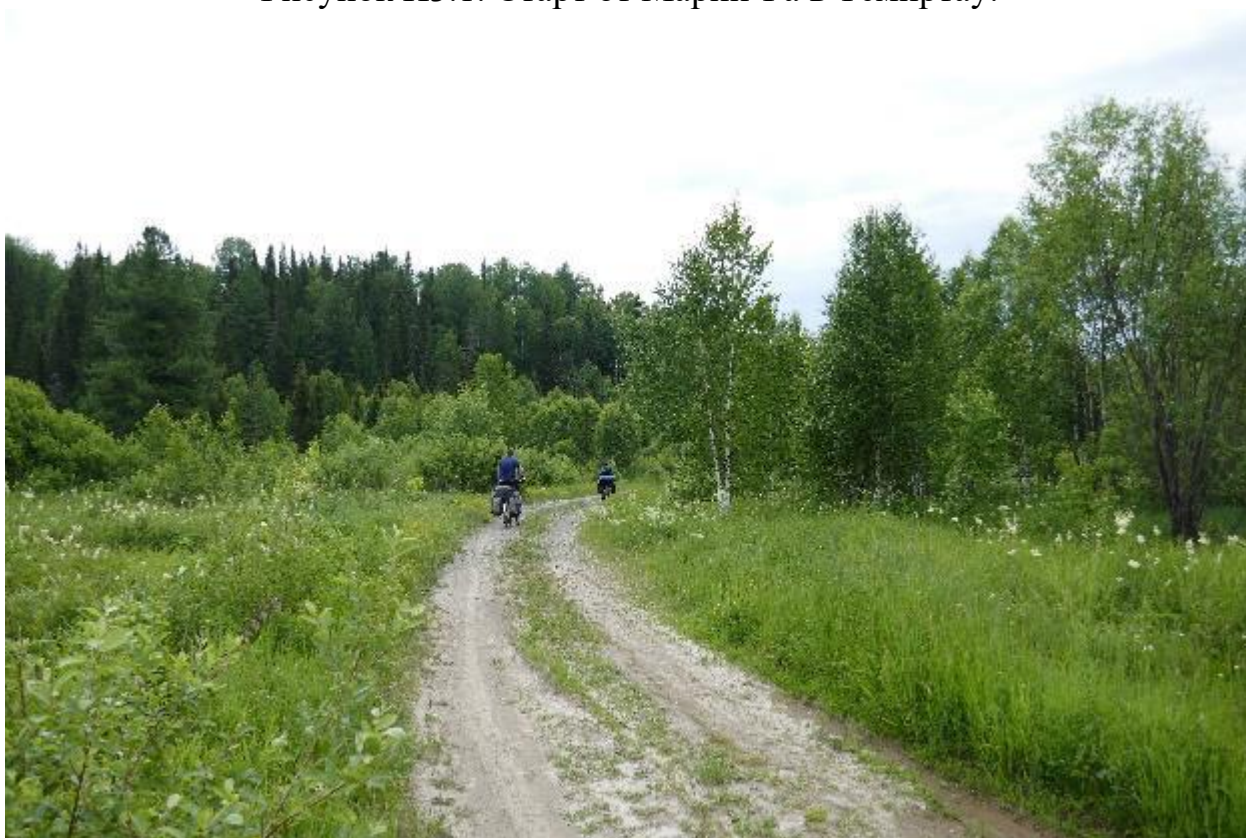


Рисунок ПЗ.2. Дорога от Темиртау до Казского водохранилища.





Рисунок ПЗ.3. Дорога от Темиртау до Казского водохранилища.





Рисунок ПЗ.4. Подъём в пгт. Каз



Рисунок ПЗ.5. Дорога по перевалу п. Каз – п. Центральный





Рисунок ПЗ.6. Трасса до Таштагола.



Рисунок ПЗ.7. Трасса до Таштагола.





Рисунок ПЗ.8. Стелла “Таштагол”



Рисунок ПЗ.9. Установка первого лагеря





Рисунок ПЗ.10. Дорога до Усть-Кобырзы. Асфальтовый участок.



Рисунок ПЗ.11. Дорога до Усть-Кобырзы. Вершина первого подъёма.





Рисунок ПЗ.12. Дорога до Усть-Кобырзы. Река Пурла. Вид с моста.



Рисунок ПЗ.13. Дорога до Усть-Кобырзы. Вершина третьего подъёма





Рисунок ПЗ.14. Брод реки Кобырза за п. Паралгол.



Рисунок ПЗ.15. Брод реки Кобырза за п. Паралгол.





Рисунок ПЗ.16. Второй лагерь возле брода р. Кобырза.



Рисунок ПЗ.17. Дорога на первый подъём от п. Паралгол.





Рисунок ПЗ.18. Спуск с первой вершины



Рисунок ПЗ.19. Мост через р. Киза





Рисунок ПЗ.20. Первый брод р. Таяс



Рисунок ПЗ.21. Дорога до второго брода р. Таяс





Рисунок ПЗ.22. Второй брод р. Таяс



Рисунок ПЗ.23. Второй брод р. Таяс





Рисунок ПЗ.24. Третий брод р. Таяс.



Рисунок ПЗ.25. Третий брод р. Таяс



Рисунок ПЗ.26. Третий брод р. Таяс





Рисунок ПЗ.27. Остатки п. Кантус



Рисунок ПЗ.28. Спуск к п. Сарасет.





Рисунок ПЗ.29. Спуск к п. Сарасет.





Рисунок ПЗ.29. Брод р. Кобырза в районе п. Сарасет.



Рисунок ПЗ.30. Брод р. Кобырза в районе п. Сарасет.





Рисунок ПЗ.31. Дорога от п. Сарасет.



Рисунок ПЗ.32. Дорога от п. Сарасет в районе развилки на перевал Патын.





Рисунок ПЗ.31. Брод р. Сынзас.



Рисунок ПЗ.32. Ремонт колеса в районе п. Рабочая Тарба.





Рисунок ПЗ.32. Дорога к л/у Кичи.





Рисунок ПЗ.33. Брод реки Кичи.



Рисунок ПЗ.34. Бывший лесоучасток Кичи.





Рисунок ПЗ.35. Третий лагерь недалеко от брода р. Кичи.



Рисунок ПЗ.36. Третий лагерь. Последствия ливня.





Рисунок ПЗ.37. Разведка дороги до Кольтайги после ливней.





Рисунок ПЗ.38. Разведка дороги до Кольтайги после ливней.



Рисунок ПЗ.37. Брод ручья-притока р. Кичи (последствия ливня)



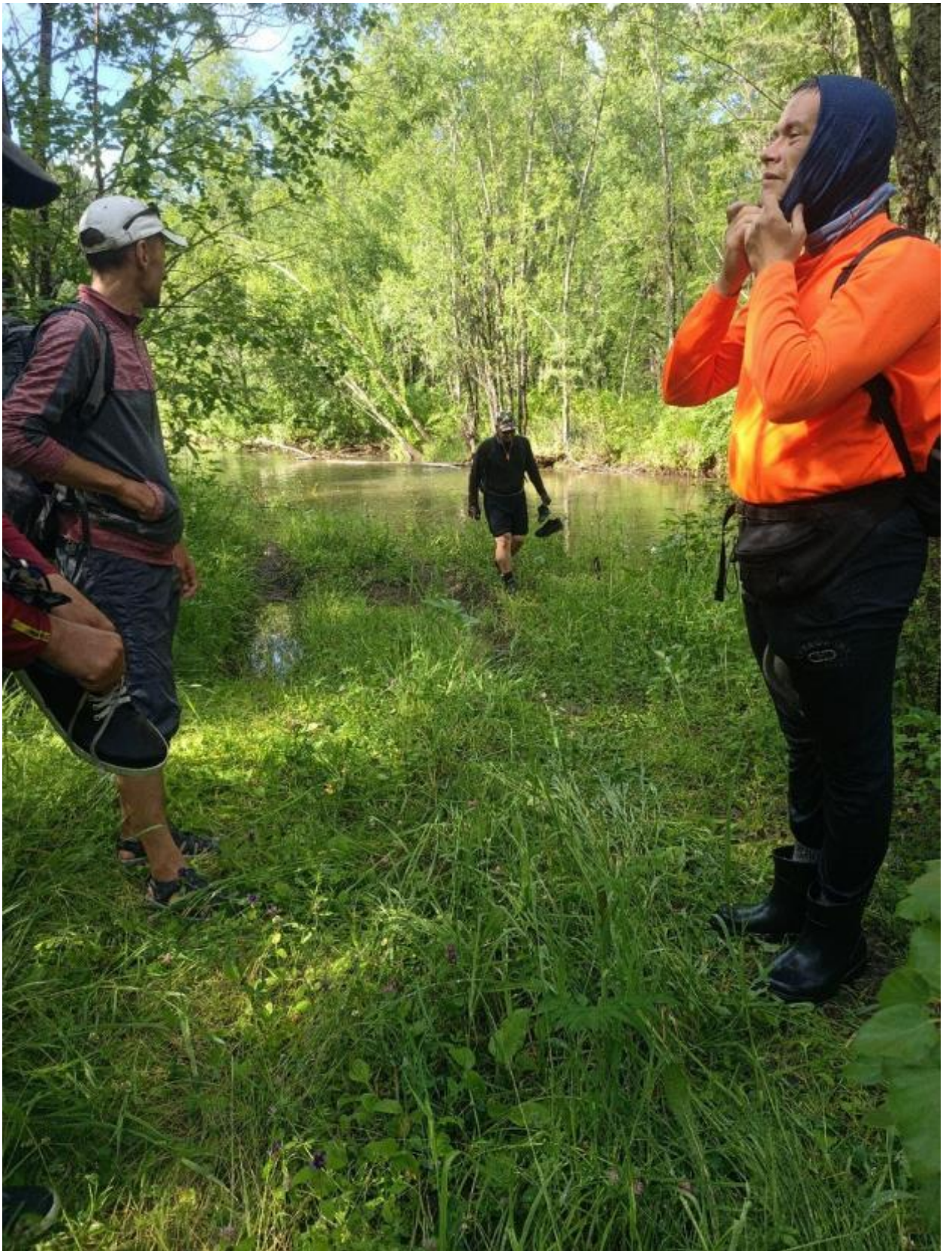


Рисунок ПЗ.38. Дорога на Кольтайгу. Брод реки Кичи.



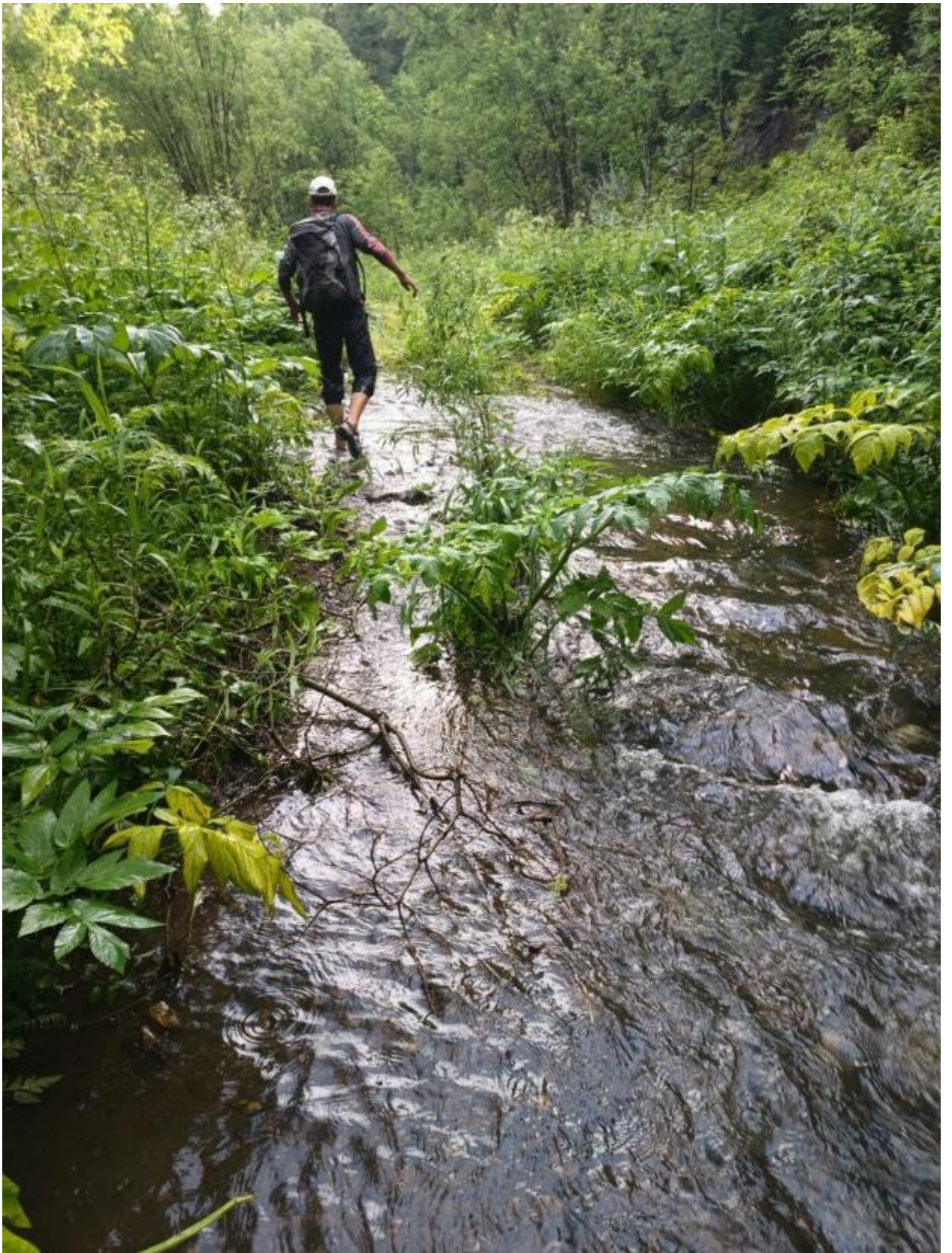


Рисунок ПЗ.39. Дорога на Кольтайгу.





Рисунок ПЗ.40. Дорога на Кольтайгу.





Рисунок ПЗ.41. Дорога на Кольтайгу.





Рисунок ПЗ.42. Дорога на Кольтайгу.



Рисунок ПЗ.43. Дорога на Кольтайгу. Высота Альпийских лугов.





Рисунок ПЗ.44. Дорога на Кольтайгу.



Рисунок ПЗ.45. Дорога на Кольтайгу. На подходе к гольцу.





Рисунок ПЗ.46. Дорога на Кольтайгу. Вершина-голец.

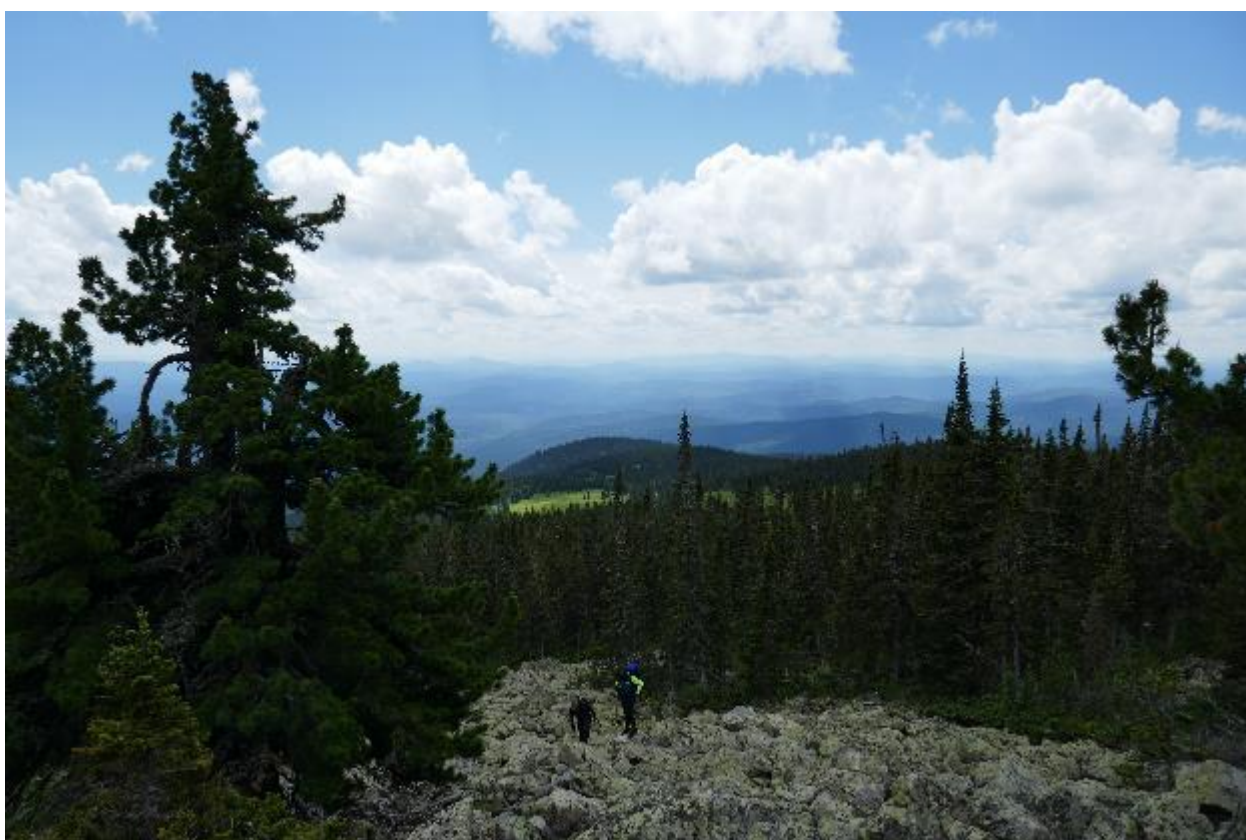


Рисунок ПЗ.47. Дорога на Кольтайгу. Начало подъёма на голец.





Рисунок ПЗ.48. Дорога на Кольтайгу. Привал в “точке невозврата”.



Рисунок ПЗ.49. Дорога на Кольтайгу. Вид на вершину.





Рисунок ПЗ.50. Вид на окрестные горы Горной Шории.



Рисунок ПЗ.51. Вид на окрестные горы Горной Шории.





Рисунок ПЗ.52. Дорога к Абаканскому хребту от л/у Кичи.



Рисунок ПЗ.53. Дорога к Абаканскому хребту от л/у Кичи.





Рисунок ПЗ.54. Дорога к Абаканскому хребту от л/у Кичи.



Рисунок ПЗ.55. Дорога к Абаканскому хребту от л/у Кичи.





Рисунок ПЗ.56. Дорога к Абаканскому хребту от л/у Кичи.



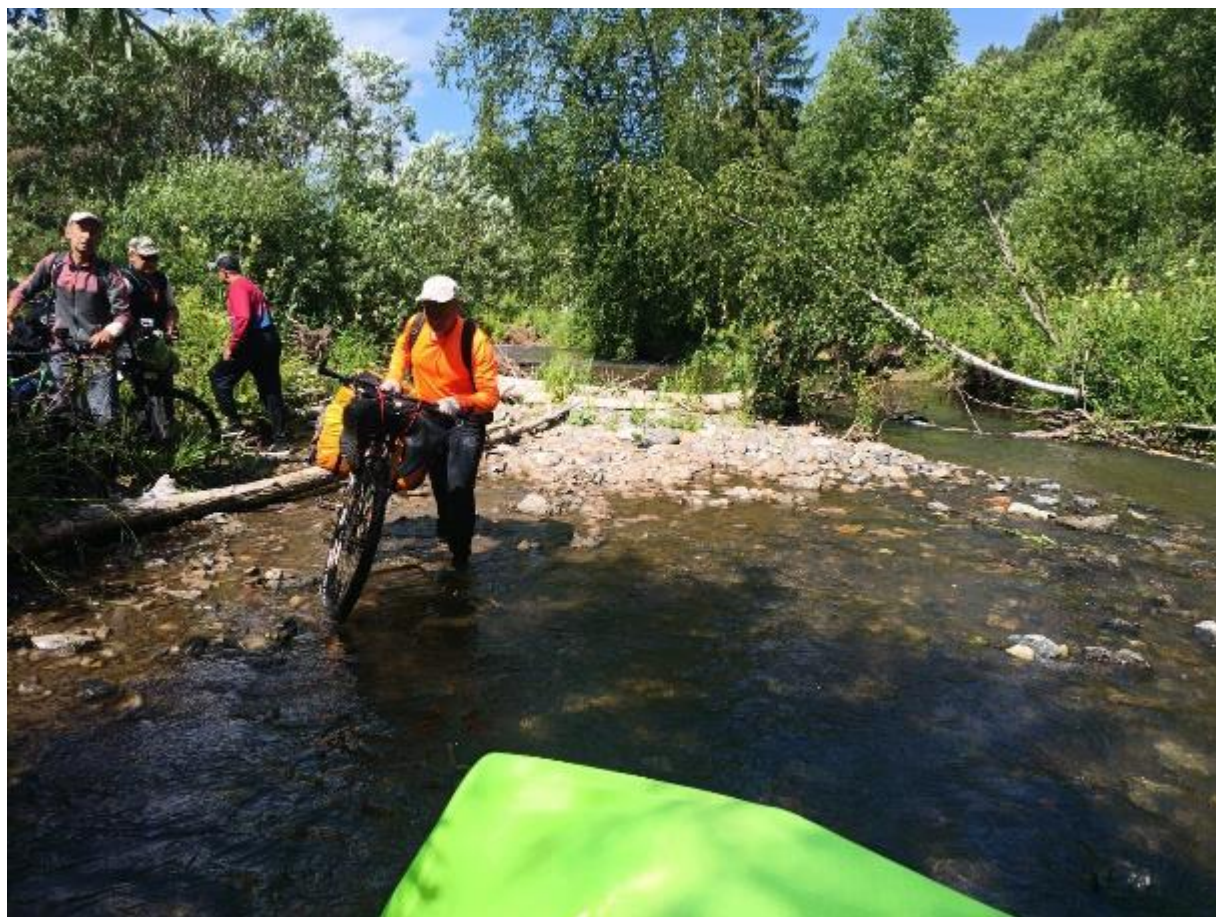


Рисунок ПЗ.57. Дорога к Абаканскому хребту от л/у Кичи. Брод р. Кайгыза №1

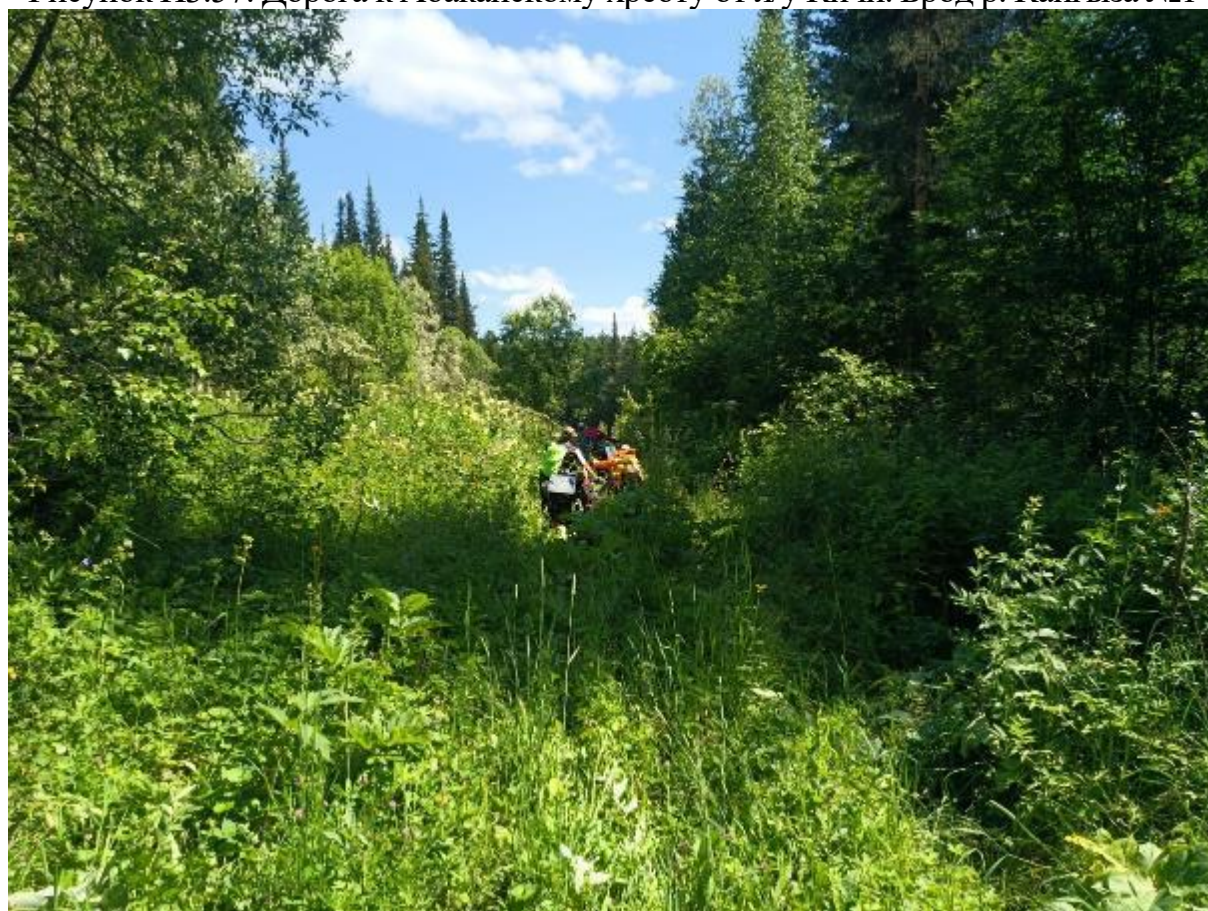


Рисунок ПЗ.58. Дорога к Абаканскому хребту от л/у Кичи.





Рисунок ПЗ.59. Дорога к Абаканскому хребту от л/у Кичи.

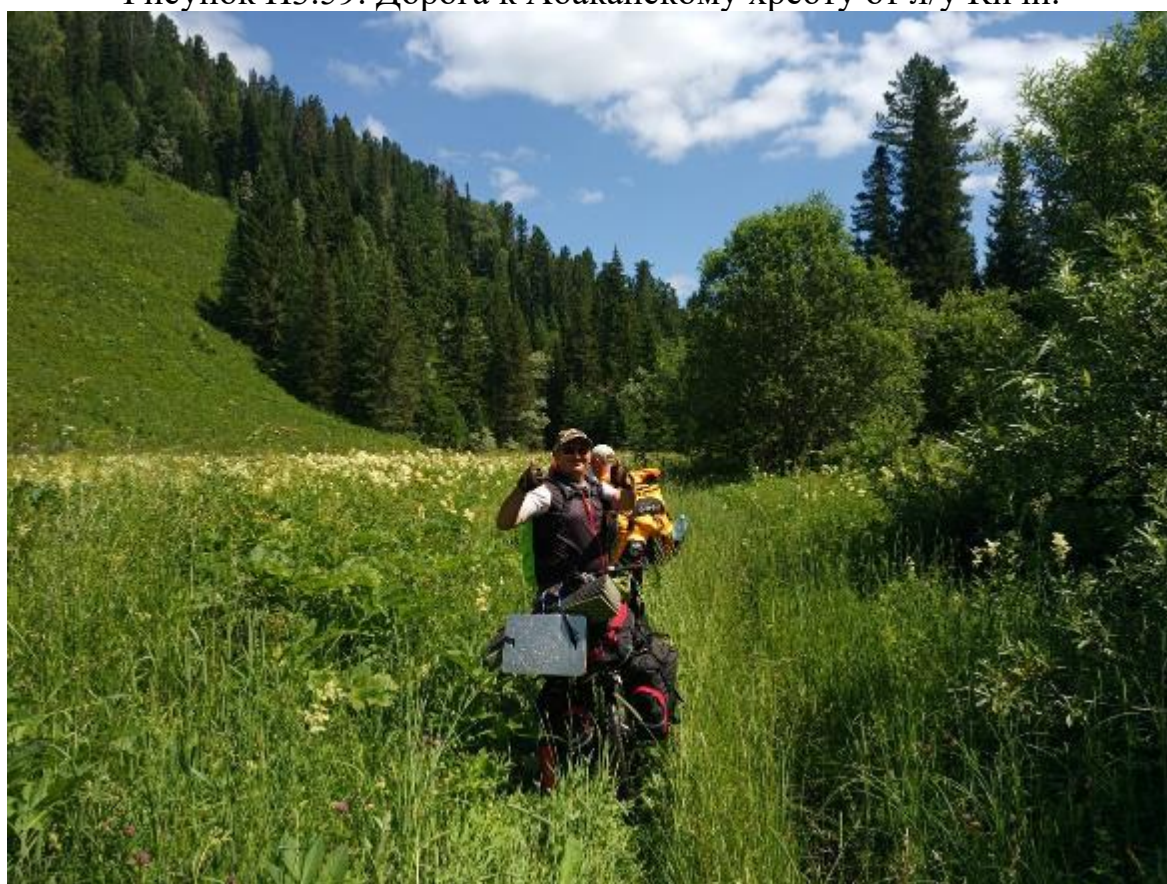


Рисунок ПЗ.60. Дорога к Абаканскому хребту от л/у Кичи.



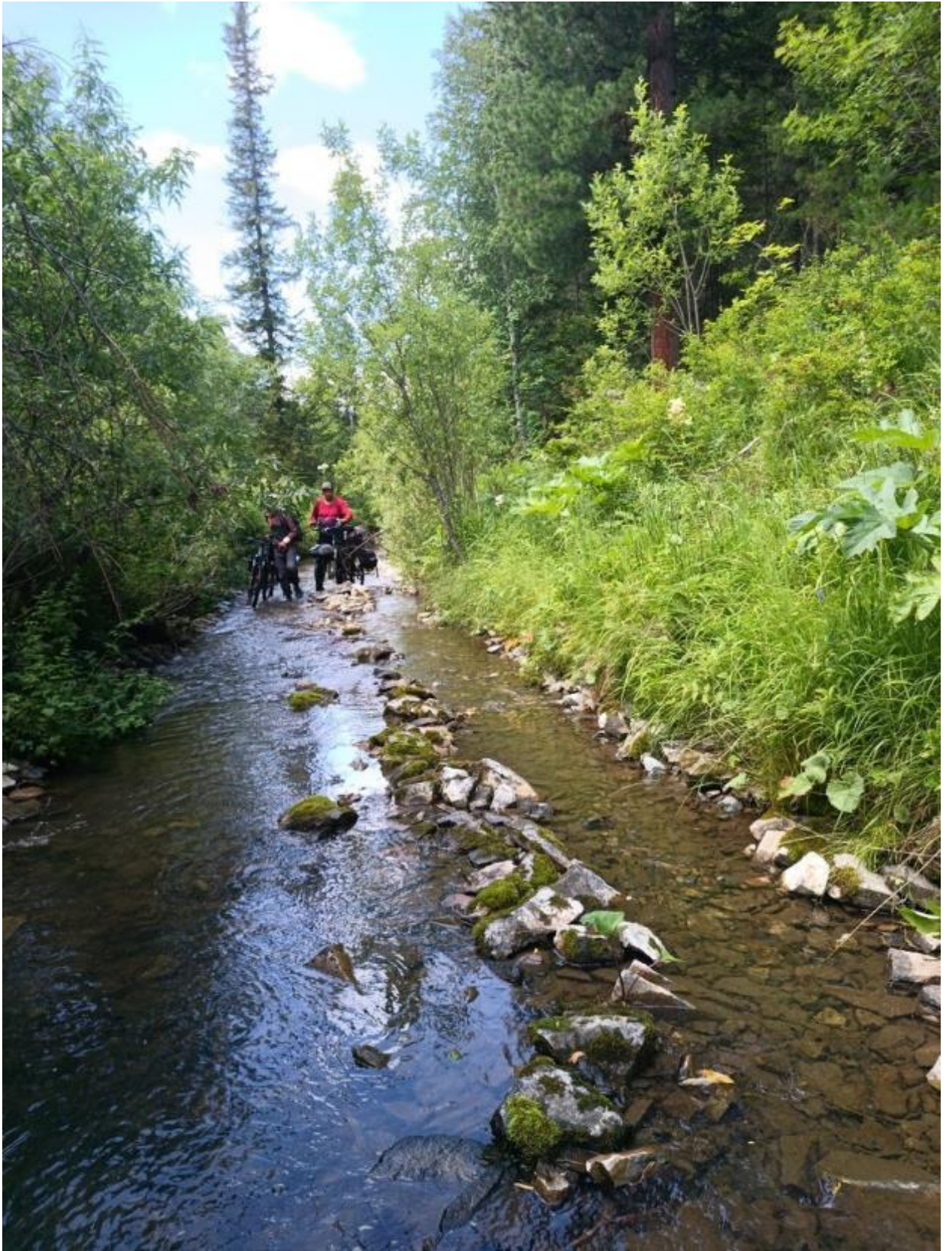


Рисунок ПЗ.61. Дорога к Абаканскому хребту от л/у Кичи.





Рисунок ПЗ.62 Дорога к Абаканскому хребту от л/у Кичи. Брод р. Кайгыза №3.



Рисунок ПЗ.63. Дорога к Абаканскому хребту от л/у Кичи.





Рисунок ПЗ.64. Дорога к Абаканскому хребту от л/у Кичи.





Рисунок ПЗ.65. Дорога к Абаканскому хребту от л/у Кичи.



Рисунок ПЗ.66. Дорога к Абаканскому хребту от л/у Кичи.





Рисунок ПЗ.67. Дорога к Абаканскому хребту от л/у Кичи.



Рисунок ПЗ.68. Дорога к Абаканскому хребту от л/у Кичи. Брод р. Кайгыза №4.





Рисунок ПЗ.69. Дорога к Абаканскому хребту от л/у Кичи.



Рисунок ПЗ.70. Дорога к Абаканскому хребту от л/у Кичи.





Рисунок ПЗ.71. Дорога к Абаканскому хребту от л/у Кичи.



Рисунок ПЗ.72. Дорога к Абаканскому хребту от л/у Кичи.





Рисунок ПЗ.73. Дорога к Абаканскому хребту от л/у Кичи. Брод реки Кайгыза №5



Рисунок ПЗ.74. Дорога к Абаканскому хребту от л/у Кичи. Лагерь у подъёма.





Рисунок ПЗ.75. Дорога по Абаканскому хребту



Рисунок ПЗ.76. Дорога по Абаканскому хребту





Рисунок ПЗ.77. Дорога по Абаканскому хребту

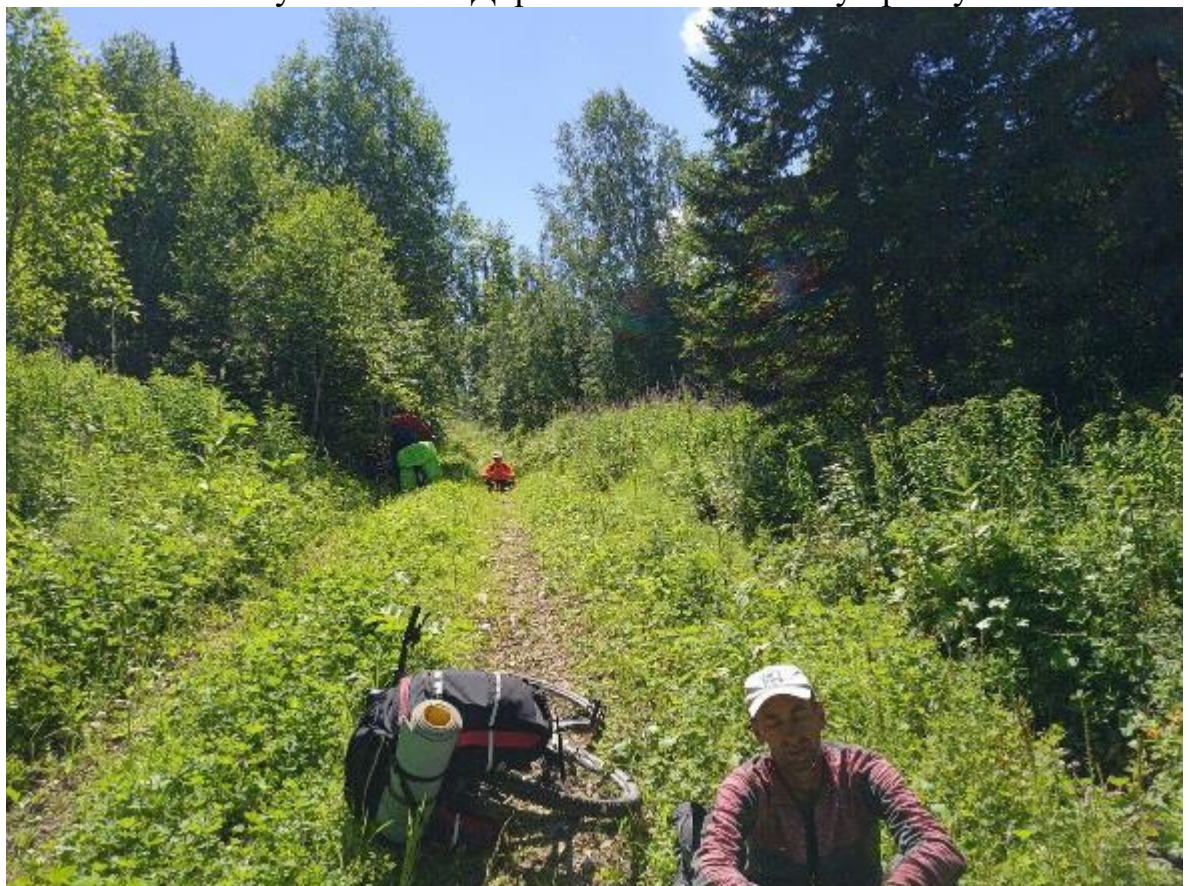


Рисунок ПЗ.78. Дорога по Абаканскому хребту. Перевальный взлёт.





Рисунок ПЗ.79. Дорога по Абаканскому хребту



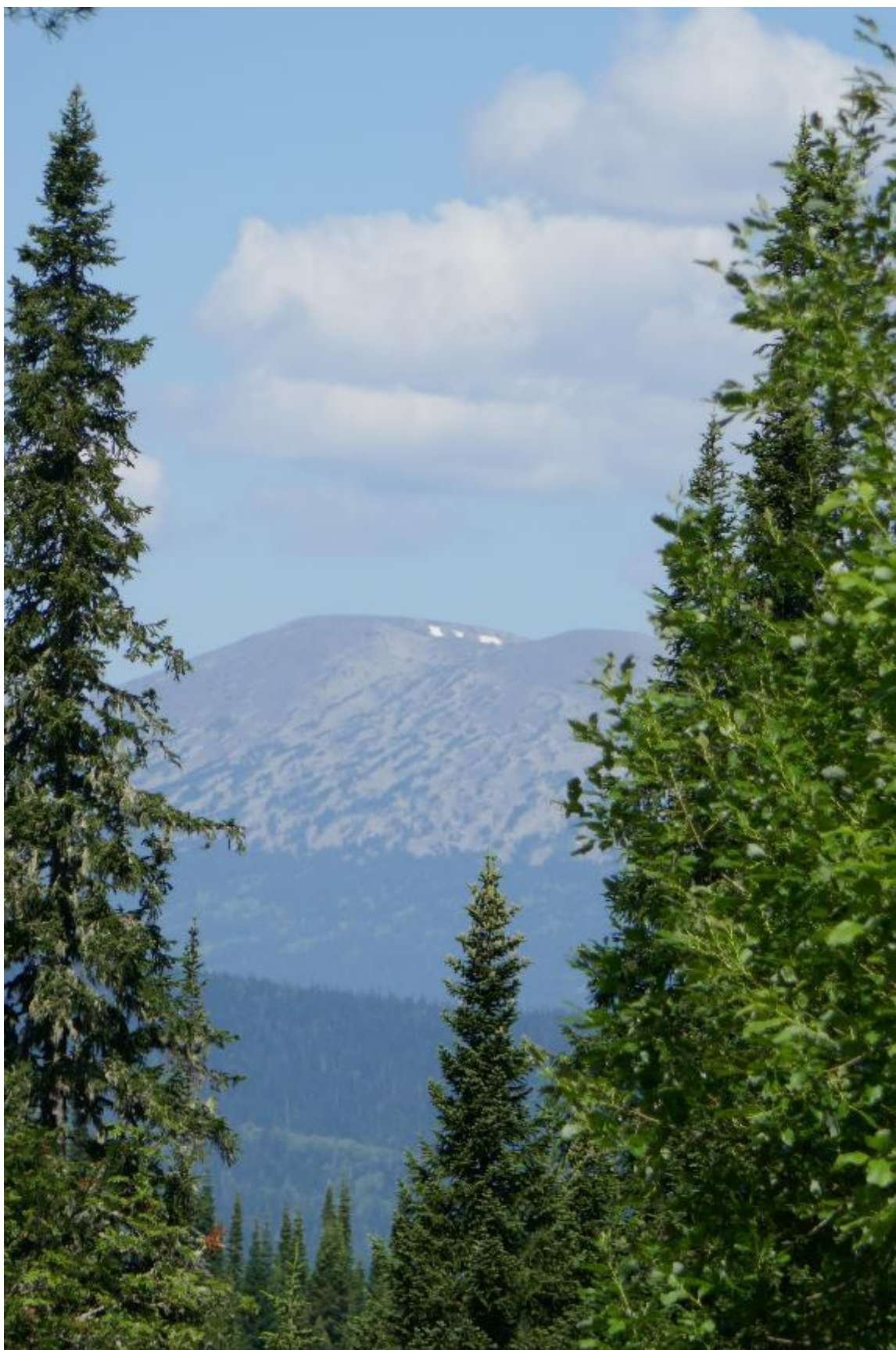


Рисунок ПЗ.80. Дорога по Абаканскому хребту. Вид на Большую Кольтайгу.





Рисунок ПЗ.81. Дорога по Абаканскому хребту. Вторая вершина. След взрослого медведя.





Рисунок ПЗ.82. Дорога по Абаканскому хребту.



Рисунок ПЗ.83. Дорога по Абаканскому хребту.





Рисунок ПЗ.84. Дорога по Абаканскому хребту.





Рисунок ПЗ.85. Дорога по Абаканскому хребту.



Рисунок ПЗ.86. Дорога по Абаканскому хребту. Брод р. Торсуг.





Рисунок ПЗ.87. Подъём на гору перед п. Верх. Таштып



Рисунок ПЗ.88. Верх. Таштып



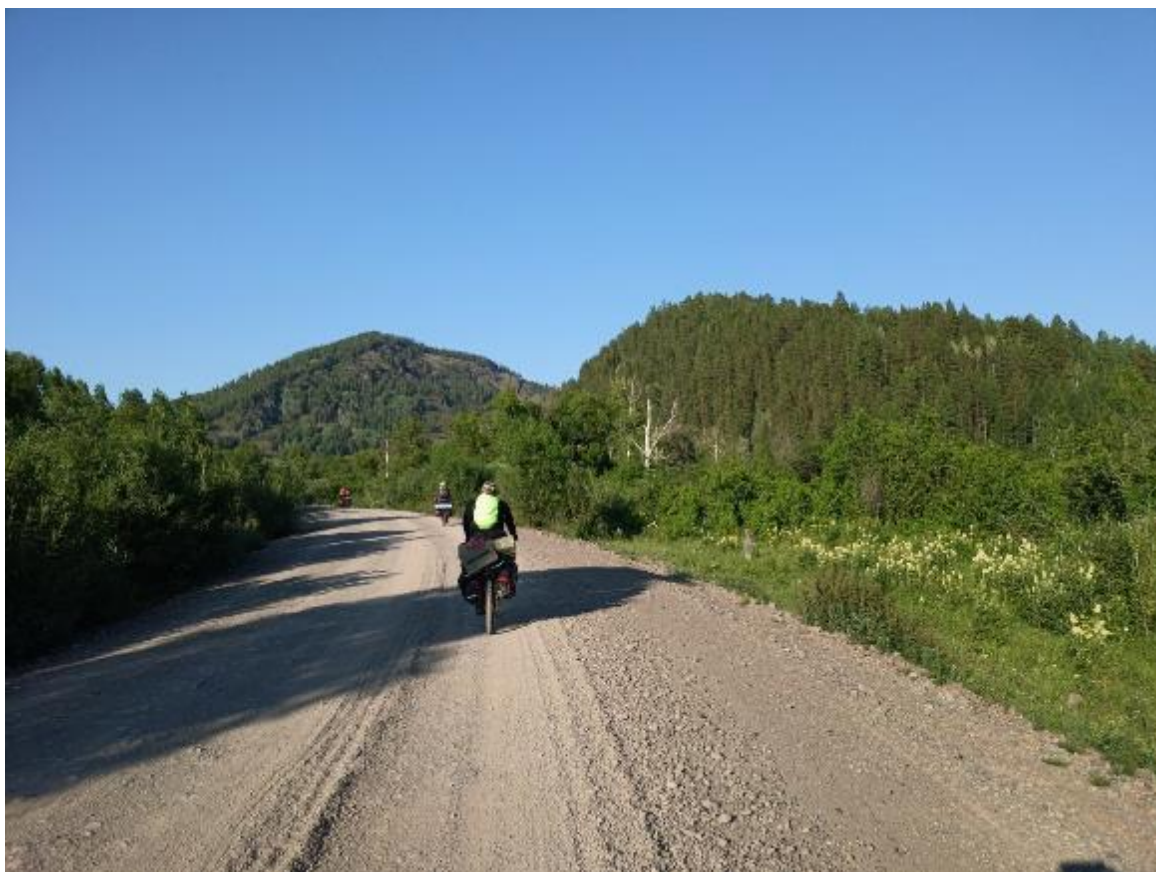


Рисунок ПЗ.89. Дорога от п. Анчул



Рисунок ПЗ.90. Дорога от п. Анчул





Рисунок ПЗ.91. Лагерь у р. Таштып



Рисунок ПЗ.92. Дорога в направлении п. Таштып.





Рисунок ПЗ.93. Трасса в направлении пгт. Аскиз.



Рисунок ПЗ.94. Трасса в направлении пгт. Аскиз.





Рисунок ПЗ.95. Трасса в направлении пгт. Аскиз.



Рисунок ПЗ.96. Аскиз. Хостел «Максим».



Рисунок ПЗ.97. Трасса Аскиз – Вершина Теи.



Рисунок ПЗ.98. п. Верхний Аскиз.





Рисунок ПЗ.99. п. Казановка



Рисунок ПЗ.100. Ремонт пореза бескамерной покрышки.





Рисунок ПЗ.101. Лагерь у п. Югачи.



Рисунок ПЗ.102. Подъём вдоль ЛЭП от п. Югачи.





Рисунок ПЗ.103. Подъём вдоль ЛЭП от п. Югачи.



Рисунок ПЗ.104. Дорога до приисков.





Рисунок ПЗ.105. Дорога до приисков.





Рисунок ПЗ.106. Подъём к п. Верхний Узунчул.



Рисунок ПЗ.107 п. Верхний Узунчул.



Рисунок ПЗ.108 Спуск в долину р. Камышта.



Рисунок ПЗ.109 Спуск в долину р. Камышта.





Рисунок ПЗ.110 Камыштинский пруд.



Рисунок ПЗ.110 Вид на перевал до п. Аев.



Рисунок ПЗ.111 Участок дороги на перевале до п. Аев.



Рисунок ПЗ.111 Участок дороги на перевале до п. Аев.





Рисунок ПЗ.112 Участок дороги на перевале до п. Аев.



Рисунок ПЗ.113 Участок дороги на перевале до п. Аев.



Рисунок ПЗ.114 Место для лагеря возле моста через р. Уйбат.



Рисунок ПЗ.115 Дорога до п. Весенее (строящаяся)





Рисунок ПЗ.116 Трассе п. Весенее – Абакан.



Рисунок ПЗ.117 Трассе п. Весенее – Абакан.





# РЕЦЕНЗИЯ

На отчет о велосипедном маршруте (путешествии) 3 (третьей) категории сложности по территории Кемеровской области и Республики Хакасия совершенном с «4» по «15» июля 2022 года группой туристов \_\_\_ г. Новокузнецка велоклуб «ВелоКузнецк», МК: 0-34-22 под руководством Герасимук А. В.

1. Маршрут пройден без нарушений «Правил ...»
2. Группа выполнила правила регистрации и контроля.
3. Состав группы, тактика, техника, снаряжение соответствовали заявленным
4. Заявленный маршрут пройден с изменениями в связи с погодными условиями
5. Отчет содержит все необходимые разделы
6. Качество оформления отчета отличное.
7. Отчет позволяет, в достаточной мере судить о том, как именно был пройден маршрут данной группой
8. Отчет содержит, всю необходимую для подготовки к путешествию последующими группами информацию
9. Маршрут, пройденный группой, соответствует 3 (третьей) категории сложности
10. Группа обеспечивала необходимую степень безопасности.
11. Общее впечатление об отчете:

Маршрут пройден по редко посещаемым и диким местам, довольно разнообразен! Отчет очень информативен, описание живое и содержательное, обширный фотоматериал.

## Заключение:

Считаю, возможным засчитать путешествие 3 (третьей) к.с. и выдать соответствующие справки руководителю и участникам

Отчет рекомендую, использовать в библиотеке МКК СФО

Рецензент:

« 9 » октября 2022 года

С рецензией ознакомлен:

Руководитель группы

« 11 » октября \_\_\_ 2022 года

Председатель МКК

Члены МКК

(*ПМ*) Пономарев С. Ю. )

(*Герасимук*) )

(*Зорян МВ*) )

( \_\_\_\_\_ )

( \_\_\_\_\_ )

( \_\_\_\_\_ )

Справки выданы в количестве \_\_\_\_\_ 5 \_\_\_\_\_ штук

Штамп МКК

Ответственный секретарь МКК

( \_\_\_\_\_ )



11 октября 2022



МИНИСТЕРСТВО ПРИРОДНЫХ РЕСУРСОВ И ЭКОЛОГИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
Федеральное государственное бюджетное учреждение "Шорский национальный парк"

Разрешение № 115

Выдано

Герасимуку Александру Владимировичу

Фамилия, имя, отчество

На право

посещение территории Шорского национального парка с целью:

указать вид мероприятий или иной разрешаемой деятельности

проведение рекогносцировки спортивно-туристического велосипедного маршрута

---

Маршрут

Усть-Кезес - Усть-Кабырза - Кантус - Сарасет - Кичи - Верх. Таштып

---

Заявленное число участников

5 (пять) человек, в том числе:

Герасимук А.В., Алексеев О.Ю., Аликин Ю.А., Бушуев А.В., Речкалов А.М.

Дополнительные условия

движение на велосипедах

посещение рекреационных объектов

---

---

Период действия разрешения

с " 4 " июля

20 22 г.

по " 10 " июля

20 22 г.

**ОГРАНИЧЕНИЯ:** Соблюдение режима особой охраны особо охраняемой природной территории Шорский национальный парк

Соблюдение правил пожарной и санитарной безопасности в лесах РФ

Выдано

" 30 "

июня

20 22 г.

А.Е. Винокуров

Ф И О выдавшего разрешение

подпись

Действительно только при наличии документа удостоверяющего личность.