

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий
OFF ROAD MASTER



О Т Ч Ё Т

о прохождении автомобильного туристского спортивного маршрута
четвертой категории сложности (0840061411Я) по территории
совершённого по республике Алтай
в период с 26 июня по 06 июля 2017 г.

Маршрутная книжка № 0-88-17

Руководитель:
Томаш Сергей Юрьевич

Маршрутно-квалификационная комиссия Новосибирского отделения Федерации спортивного туризма России рассмотрела отчёт и считает, что маршрут может быть зачтён всем участникам и руководителю четвертой категорией сложности

Отчёт использовать в библиотеке Новосибирского отделения Федерации спортивного туризма России.

Судья по виду

Председатель МКК

Штамп МКК



Новосибирск 2017

Содержание

1. Справочные сведения о пройденном маршруте	3
1.1. Проводящая организация:	3
1.2. Место проведения:	3
1.3. Общие справочные сведения о маршруте:	3
1.4. Подробная нитка пройденного маршрута	3
1.5. Препятствия, определяющие сложность маршрута	3
1.6. Состав группы	4
1.7. Адрес хранения отчета:	4
1.8. Выпускающая МКК	4
2. Обзорная карта региона проведения маршрута	5
3. Планируемый и пройденный графики движения по маршруту	5
4. Техническое описание прохождения определяющих препятствий	7
5. Итоги, выводы, рекомендации	10
6. Описание прохождения маршрута (дневник).	11
Приложение 1	21
Сведения о районе прохождения маршрута	21
Приложение 2	22
Инструкция по подготовке автомобиля	22

1. Справочные сведения о пройденном маршруте

1.1. Проводящая организация:

Россия, Новосибирская область, г. Новосибирск, Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

1.2. Место проведения:

Спортивный маршрут был пройден в Российской Федерации по административной территории Новосибирской области, Алтайскому краю, Республике Алтай.

1.3. Общие справочные сведения о маршруте:

Вид маршрута	Кат. сложности	Протяж-ть, км	Продолжит, дн.		Сроки
			общая	ходовых	
авто	четвертая	1401	11	11	26.06.2017 – 06.07.2017

1.4. Подробная нитка пройденного маршрута

п. Кош-Агач – пер. Калгутинский – пер. Теплый Ключ (2906,0 м.) – плато Укок – ур. Кара-Чад – заст. Казачья – ур. Бертек – р. Ак-Алаха – р. Аккол – р. Кальджин (зимник Майнак) – оз. Кальжинколь-Бас – оз. Музды-Булак – заст. Аргамжи – пер. Карсулу (2435,0 м.) – пер. Бугумуюз (2843,0 м.) – р. Джазатор – п. Беяши – п. Кош-Агач – г. Новосибирск

1.5. Препятствия, определяющие сложность маршрута

Вид препятствия	Протяженность, км	Кат. тр-ти	Характеристика препятствия
ЛП Перевал	≈ 16 км.	3	Перевал Теплый Ключ, 2906м. Затяжной подъём. Дорога горная, камень, колея, уклоны.
ЛП Перевал	≈ 20 км	4	Перевал Карсулу, 2435м. Пологие склоны, сильно заболоченный спуск, отсутствие деревьев.
ЛП Перевал	≈ 25 км	4	Перевал Бугумуюз, 2843м. Затяжной подъем со стороны плато Укок, дорога по верховому болоту с камнями. Отсутствие деревьев.
ПП зимник	≈ 15 км	4	Зимник вдоль р. Кальджин, заболочено, местами топи.

Маршрут начинается в с. Кош-Агач респ. Алтай. и заканчивается в г. Новосибирск

1.6. Состав группы

№ п/п	Фото	ФИО	Туристский опыт
1.		Томаш Сергей Юрьевич, водитель	КМС. Вост. Саян 4У, Ц. Алтай 3Р
2.		Антипова Елена Александровна, запасной водитель	КМС. Монголия 5Р, Вост. Саян 6У
3.		Буднов Иван Олегович, водитель	2 р. Байкал 4У, НСО 1Р
4.		Буднова Оксана Николаевна, запасной водитель	б/р

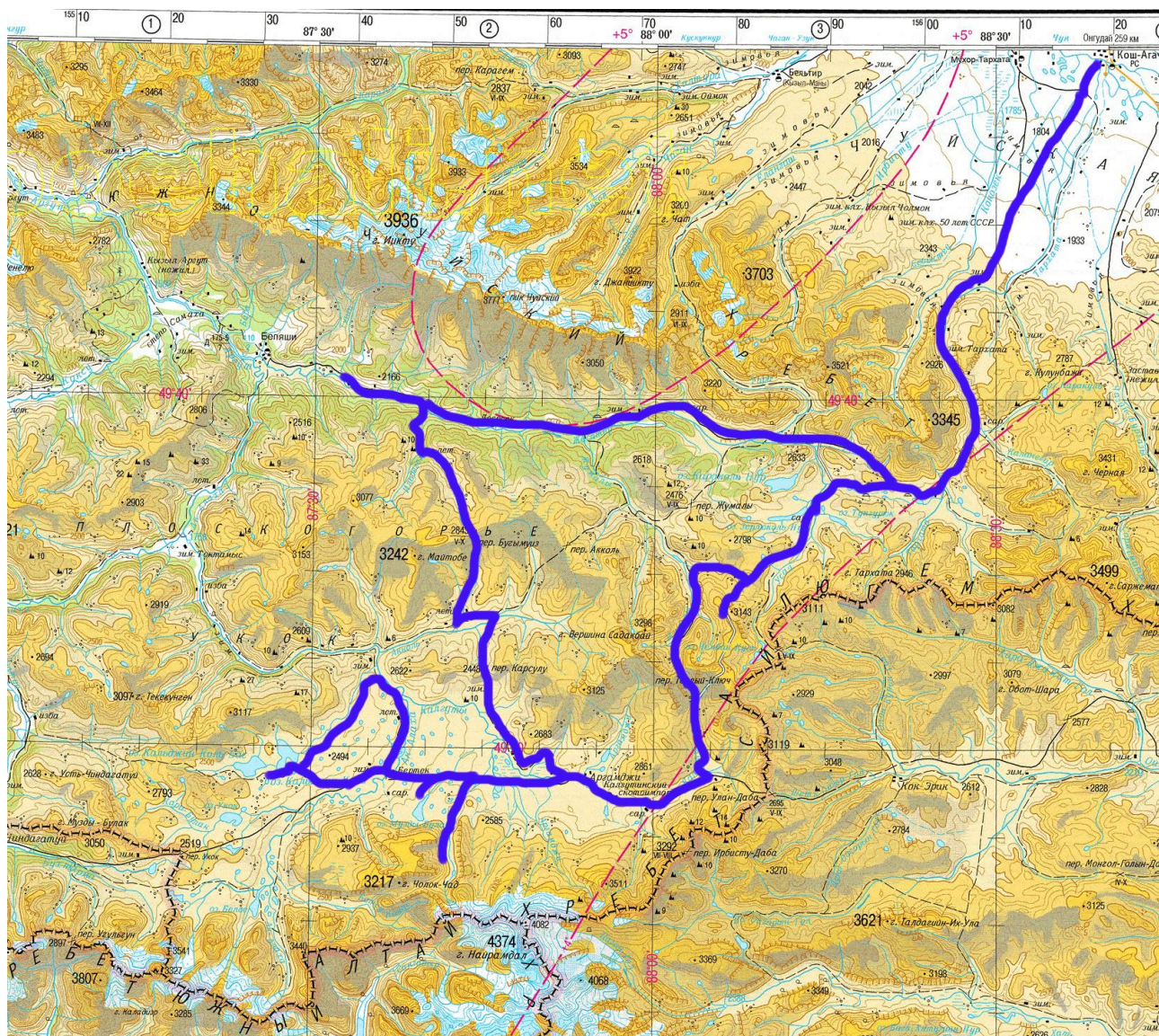
1.7. Адрес хранения отчета:

Отчет о пройденном туристском спортивном маршруте хранится в библиотеке Новосибирского Отделения Туристско-спортивного союза России.

1.8. Выпускающая МКК

Маршрутно-квалификационная комиссия Сибирского федерального округа 154 – 00 – 666656666

2. Обзорная карта региона проведения маршрута



3. Планируемый и пройденный графики движения по маршруту

Планируемый график					Пройденный график				
Дата	Дни пути	Участки маршрута	км	Способы передвижения	Дата	Дни пути	Участки маршрута	км	Способы передвижения
26.06	3	п. Кош-Агач – пер. Калгутинский – плато Укок – ур. Кара-Чад	150	авто	26.06	1	п. Кош-Агач – пер. Калгутинский – пер. Теплый Ключ - плато Укок – р.	142	авто

							Калгуты		
27.06 – 28.06	4-5	Рад. выход ур. кара-Чад/днёвка	20	пеший	27.06	2	р. Калгуты – ур. Кара-Чад п/дневка	14/18	Авто/пеший
29.06	6	ур. Кара-Чад – оз. Музды-Булак	10	авто	28.06	3	Ур. Кара – Чад – заст. Казачья – ур. Бертек - р. Ак-Алаха – р. Аккол	36	авто
30.06	7	оз. Музды-Булак – оз. Кальджинколь-Бас	22	авто	29.06	4	р. Аккол – р. Кальджин - оз. Кальджинколь-Бас	18	авто
01.07	8	оз. Кальджинколь-Бас – зим. Майнак (вдоль р. Кальджин)	15	авто	30.06	5	оз. Кальджинколь-Бас – оз. Музды-Булак	12	авто
02.07	9	Рад. выход р. Ак-Алаха/днёвка	45	авто	01.07	6	оз. Музды-Булак – заст. Аргамжи – пер. Карсулу – р. Аккол	38	авто
03.07	10	зим. Майнак – заст. Аргамджи	42	авто	02.07	7	р. Аккол – пер. Бугумуюз – р. Джазатор	25	авто
04.07	11	заст. Аргамджи – пер. Аккол	25	авто	03.07	8	р. Джазатор – п.Беляши, ремонт	12	авто
05.07	12	пер. Аккол – р. Джазатор	22	авто	04.07	9	п. Беляши – п. Кош-Агач п/дневка, ремонт	156	авто
06.07	13	р. Джазатор – р. Карагем	120	авто	05.07	10	п.Кош – Агач – п. Акташ (радиалка) - р. Урсул	280	авто
07.07	14	р. Карагем – п. Кош-Агач	200	авто	06.07	11	р. Урсул – г. Новосибирск	650	авто
08.07- 09.07	15- 16	п. Кош-Агач – г. Новосибирск	890	авто					
Итого активными способами передвижения			2451		Итого активными способами передвижения			1401	

4. Техническое описание прохождения определяющих препятствий

5.1. На подъеме на перевал Теплый Ключ опасность представляют торчащие камни. Местами Ниве не хватает «геометрии», требуется работа штурмана и аккуратность со стороны водителя.



5.2. При движении по заболоченным участкам меняли порядок движения – первой ехала Нива, т.к если «сел» TLC71, то отлебедить его Нивой можно только после подъема домкратом и подкладывания сенд-траков, из-за разницы веса автомобилей. Ниву же легко вытаскивали лебедкой TLC71.





5.3. На перевале Карсулу тщательно выбирали траекторию движения; достаточно легкие машины на спущенных до 0,5 атм шинах не проваливаются даже на топком болоте.





5.4. При подъеме на пер. Бугумуюз местами Нива поднималась на лебедке, якорем был TLC71. Двигались разными траекториями - TLC71 преимущественно по колее с камнями, т.к автомобилю достаточно «тяги» и «геометрии»; Нива преимущественно по болоту, благодаря небольшому весу не проваливаясь.



5. Итоги, выводы, рекомендации

Участники маршрута получили опыт спортивных походов. Маршрут красивый, интересный, насыщенный локальными препятствиями. Пройден в хорошем темпе, все длительные стоянки были необходимы из-за ремонтов а/м.

Группа имела с собой необходимый запас зап. частей и инструмента практически для любого ремонта.

График движения был изменен. 1) перевал Калгуты оказался полностью под снегом (льдом), из-за немногочисленности команды его прохождение потребовало бы слишком много времени, зашли на плато Укок через пер. Теплый ключ.

2) Выход с Укока был запланирован через пер. Аккол, но выходили через пер. Бугумуюз, т.к для Нивы камни представляют большую опасность, чем болота. К моменту выхода на перевал уже имелись достаточно критичные поломки а/м.

3) общая протяженность маршрута сокращена, из-за необходимости раннего возвращения в г.Новосибирск одного из членов команды по рабочим обстоятельствам.

Для прохождения маршрута на автомобилях обязательно наличие лебедки и шин с развитыми грунтозацепами. Рекомендовано использование сендтраков, т.к заболоченные участки не имеют деревьев для лебежения. Наличие якоря станет преимуществом на маршруте.

При прохождении данного маршрута, на категорийные участки расход топлива рассчитывать примерно в 3 раза больше, чем по асфальту. Ближайшие заправки в р.п. Кош-Агач и Джазатор (Беяши).

Обязательно в списке личного снаряжения иметь тёплую одежду: термобельё, пуховик, штаны, тёплую непромокаемую обувь. На Укоке не везде есть питьевая вода. Многие реки проходят по минерализованным грунтам и имеют мутный белый цвет. Питьевая вода условна. Её требуется долго отстаивать и кипятить.

6. Описание прохождения маршрута (дневник).

26.06

Утром приехали в управление погранслужбы п.Кош- Агач. Пропуска были заказаны заранее, но нашего заявления не нашли и пришлось его писать заново. Пропуск обещали оформить часам к 14-00. В ожидании пропуска заехали в магазин и кафе.

Получив пропуск, как и обещали, в районе 14-00, двинулись в направлении плато Укок.



Подъем на перевал Калгутинский каменистый, особых сложностей не представлял до момента появления наледей. Оставив машины поднялись на перевал пешком, для оценки возможности прохождения. Приняли решение ехать через пер. Теплый Ключ.



Перевал Калгутинский под снегом. Вид с перевала

Поднялись на пер. Теплый ключ на заходе солнца. Спустились до р. Калгуты и встали на ночевку в сумерках. Тут же подъехали пограничники – проверили документы и уехали.



27.06

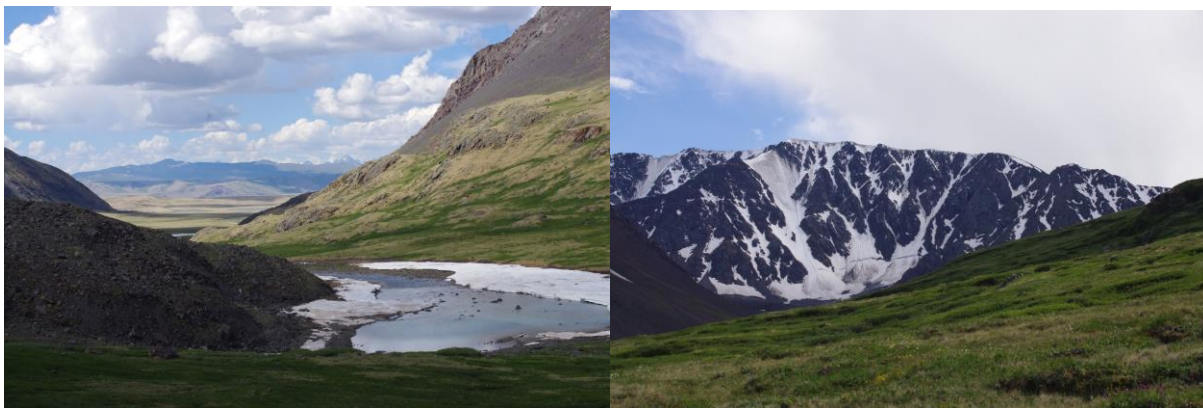
Утро было достаточно теплым и солнечным.



Собрались и поехали в ур. Кара-Чад. Вода в р. Калгуты на удивление низкая – броды совсем небольшие. Болото в ущ. Кара-Чад достаточно сухое, что позволило нам уехать довольно далеко.



Не устанавливая лагерь отправились в пешую радиалку до ледника Кара-Чад.



Вернуться по хорошей погоде не успели – шквалистый ветер и дождь с градом прервали нашу прогулку.

28.06

Утром погода снова радовала, но болото стало несколько более мокрым. По совету пограничников поехали на заставу Казачья отметится. С заставы заехали на курган «принцессы» Кадын, и поехали искать брод через Ак-Алаху.



Здесь бывает практически никогда не тающая наледь.
р.Музды-Булак



Бертек.

Вариантов бродов нашлось несколько, но не один из них не был признан безопасным для двух легких машин. Воды в Ак-Алахе много, в отличии от р.Калгуты.



Во второй половине дня пошел сильный дождь.



Один из вариантов брода через Ак-Алаху по островкам – очень плохой въезд и крупные камни в реке.

Осматривая курганы, развалины и природные достопримечательности доехали до слияния с р.Аккол.



29.06

Очень скользкий во время дождя подъем подсох и не представлял особой сложности. Дорога вдоль р. Кальджин местами заболоченная – ищем объезды «по верхам».



Брод через р.Кальджин



Подъем во время дождя был очень скользким.



Открываются великолепные виды на хребет Салюгем.



Ночуем на одном из небольших озер системы Кальджин. Выбрав относительно сухое место.

30.06

Объезжая болота, верхами выходим на дорогу и спускаемся в долину р. Ак-Алаха. Ниву беспокоят стук задней подвески – вырваны тяги заднего моста.



На оз. Музды-Булак ремонтные работы. Прекрасная погода позволяет купаться.

01.07

Погода испортилась – небо упало, дождь не прекращался – ливень переходил в мелкий морозящий и обратно.

На камнях и на подъемах Нива глохнет, стартер у нее не работает с момента въезда на Укок – надо или ждать когда остынет или заводить проводами под капотом, иногда приходится это делать несколько раз подряд. В результате двигаемся довольно медленно.



На спуске с Карсулу появилось солнце, вся команда тщательно ищет траекторию движения, т.к кроме прочего у Ниви отказала лебедка. Из болота выбраться хочется. Доезжаем на р.Аккол. Дальше есть варианты перевалов – Бугумуюз или Аккол, но сначала нужно отремонтировать лебедку Ниве.



02.07

С утра ремонтные работы со снятием бампера. Лебедка заработала – это очень хорошо. Пока шел ремонт проведена разведка брода в сторону пер. Аккол – решено ехать по накатанной колее в сторону пер. Бугумуюз, т.к выход из брода заболочен с высокой ступенькой и без якоря вряд ли возможен.



Около фермы поговорили с местными – они убедили нас ехать на Бугумуюз, напугав что на Акколе мы непременно оторвем Ниве мост.



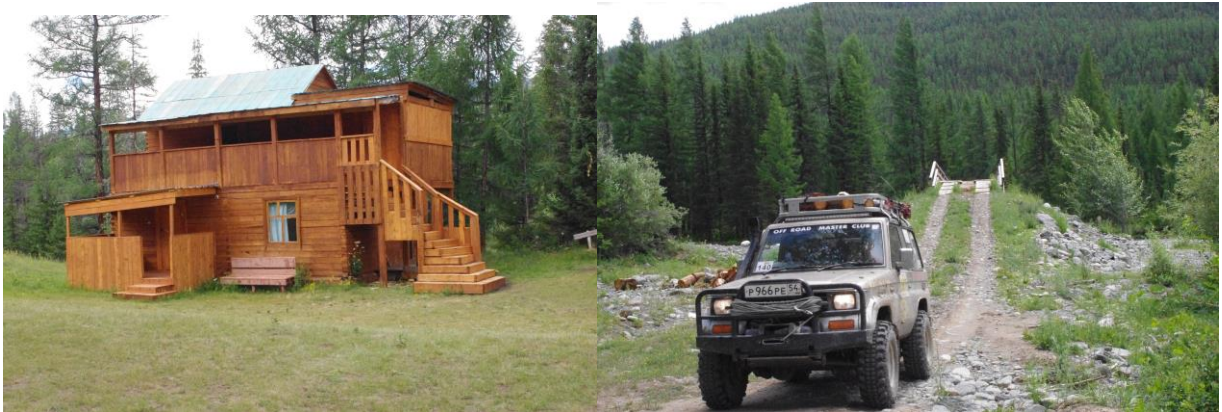
Мост Ниве все равно оторвали, но на Бугумуюзе. Несколько часов ушло на ремонт и спуск с перевала начали уже в сумерках. На спуске у TLC71 пропала зарядка – проблемы с генератором. Быстро, практически в темноте вышли на р.Джазатор и остановились на тур.базе Ак-Су. Позвонили хозяину – он разрешил пользоваться баней.





03.07

Утром ремонтные работы – был план менять генератор, но проблема выяснилась не сразу и заключалась в подгнившей проводке. Съездили в радиалку в степь Самаха, в п.Беляши заправились и обновили запасы продуктов.



04.07

До Кош-Агача доехали быстро, заехали в магазин, в кафе и планировали ехать дальше в сторону дома, т.к появившаяся сотовая связь обнаружила срочные и важные дела. Но задний правый подшипник TLC71 подозрительно закрипел. Течь масла была замечена еще в Беляшах. Отъехав км 10 в степь от Кош-Агача встали на ремонт – необходимый ЗИП и инструмент с собой. Задний комплект подшипник + сальник + запорная втулка ездил в машине с 2011г. Вот и обновим ЗИП.



05.07

Возвращаться с Алтая всегда не хочется, не смотря на важные и срочные дела. Тем более что сотовая часть частично решает рабочие вопросы.

В Акташе поднялись на радиовышку, в надежде, что будет малооблачно, но на горе нас накрыло тучей и дождем со снегом. Но даже с облачностью на 3000м стоит подняться.



Нива едет кривовато и не быстро – маршрут для нее сложноват. Ночуем на р.Урсул, свернув с основной дороги км на 2.

06.07

Дорога до дома по дорогам общего пользования.

Приложение 1

Сведения о районе прохождения маршрута



Плато Укок расположено на высоте 2400 метров над уровнем моря в центральной части Алтайской горной системы в котловине между горным узлом Табын-Богдо-Ола и Южно-Чуйским хребтом. Это место стало особенно известно после того, как на нем были открыты Пазырыкские курганы с замерзшими погребениями. Знаменитая «Алтайская принцесса» считается самым крупным археологическим открытием за последние 50 лет. Вечная мерзлота выступила природным консервантом, благодаря которому до нас дошли уникальные предметы эпохи раннего железного века из кожи, дерева, войлока, шерсти, которые ни в каких других условиях просто не сохраняются. ЮНЕСКО включило плато Укок в Список всемирного природного наследия, а та его часть, где находятся курганы, объявлена зоной покоя. Район удаленный, труднодоступный, местного населения и туристов мало. Климат Укока суров. Температура днем может достигать +35, а ночью падать до -5 летом. Часто бывает дождь и ветер. Зимой температура падает до -50. На дорогах наледи, зато все болота замерзают. Летом плато превращается в сплошные высокогорные болота.

Чтобы попасть на Укок, необходимо оформить пропуск в погранзону, так как Укок граничит с четырьмя государствами: Монголией, Китаем, Казахстаном и Россией. Пропуск оформляется бесплатно, по коллективной заявке лучше заказать его за месяц, индивидуально можно получить в день обращения или же на следующий день.

Приложение 2

Инструкция по подготовке автомобиля.

Необходимые условия.

1. Все основные системы автомобиля, обеспечивающие безопасность движения (система торможения, рулевое управление, подвеска, электрооборудование и др.) должны быть, дополнительно проверены и отрегулированы до начала пробега.
2. Для преодоления водных преград необходимо защитить систему зажигания, двигатель, агрегаты и электронные блоки от попадания влаги.
3. Увеличить высоту воздухозаборника. Проверить надежность герметизации воздушного фильтра и воздухопроводов.
4. Необходимо иметь надежную защиту картера двигателя, коробки передач, тормозных шлангов, топливопровода от ударов камней.
5. Наличие буксировочных крюков/проушин по две, спереди и сзади автомобиля.
6. Наличие точки крепления стропы на крыше автомобиля.
7. Обеспечить возможность подъема автомобиля домкратом HI-Jack (HI-Lift) за любой из 4-х углов машины.
8. Наличие грязеулавливающих брызговиков для передних и задних колес.
9. Наличие установленной или автономной лебедки.
10. Обязательное наличие верхнего багажника.
11. Обязательное наличие радиостанции 144 МГц.
12. Покрышки на всех колесах должны быть с развитыми грунтозацепами.

Рекомендуемые условия.

1. Наличие автомобильной сигнализации для защиты автомобиля и груза.
2. Дополнительная фара сзади, для движения задним ходом.
3. Специальные крепления для снаряжения и груза.
4. Полка или сетка в верхней части салона для размещения ценного груза.
5. Силовой бампер.
6. Дополнительные точки подключения электрооборудования =12В (прикуриватели, разъемы, тройники).
7. Наличие трансформатора 12/24/220V, ≥ 800 ватт. Зарядных устройств.
8. Наличие переносной радиостанции 144 МГц.

Материальное оснащение группы:

Комплект оборудования на 1 автомашину. (необходимый минимум)

№	Наименование	Кол-во
1.	Штатный механический домкрат	1
2.	Реечный домкрат (Hi-Jack, Hi-Lift)	1
3.	Огнетушитель	1
4.	Запас питьевой воды (емкости)	15л.
5.	Лебедка	1
6.	Удлинитель троса 30м	1
7.	Блок для троса	1
8.	Стропа/Трос буксировочный 6-10 метров, усиленный.	1
9.	Стропа/Трос динамический усиленный, >8 метров.	1
10.	Шакл, скоба соединительная	4
11.	Коррозационная стропа	1
12.	Скотч	3
13.	Толстые верхонки	2 пары.
14.	Комплект ЗИП с учетом особенностей а/м	К-т.
15.	Радиостанция автомобильная с антенной на 144 МГц	1
16.	Набор необходимого инструмента	К-т
17.	Переноска освещения 12V/220V	1
18.	Запасное колесо (в сборе)	1
19.	Запасная камера	1
20.	Монтажки для разбортовки колес	2
21.	Автоаптечка для ремонта шин и камер.	К-т
22.	Автокомпрессор/манометр	1
23.	Запасные лампы фар, поворота, габаритов, стоп-сигналов	К-т.
24.	Сенд-траки	К-т.

Материальное оснащение группы: Имущество на группу

№	Наименование	Кол-во.
1.	Сварочный аппарат	1
2.	Болгарка	1
3.	Дрель	1
4.	Расширенный набор инструментов	1

Материальное оснащение группы: Комплект имущества на 1 человека в команде

№	Наименование	Кол-во.
5.	Продукты питания на 10 суток	1 к-т
6.	Спальный мешок теплый	1
7.	Фонарик	1
8.	Спички в герметичной упаковке	1 к-т
9.	Ложка, тарелка, кружка (не разовая посуда)	1 к-т
10.	Нож	1

11.	Туалетные принадлежности (мыло, зубн.паста, щетка,	1 к-т
12.	Рабочие перчатки	5 пар
13.	Очки солнцезащитные с реальной защитой от УФ	1
14.	Комплект теплой одежды (непродуваемой)	1
15.	Коврик туристический	1
16.	Фотоаппарат	1
17.	Нитки, иголки, булавки . . .	1 к-т
18.	Паспорт, свидетельство о рождении (для детей)	По 1
19.	Индивидуальные медицинские препараты	К-т

Источники:

<http://www.offroadmaster.ru/>