

**Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий
OFF ROAD MASTER**



О Т Ч Ё Т

о прохождении автомобильного туристского спортивного маршрута
пятой категории сложности по территории
совершённого по территории
Новосибирской области, Алтайского края и респ. Алтай
в период с 28 апреля по 06 мая 2018 г.
(маршрут - на средствах передвижения (1-6 категория) (0840061811Я)

Маршрутная книжка № 0-37-18

Руководитель:

Антипова Елена Александровна

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

Отчёт использовать в библиотеке Новосибирского отделения Федерации спортивного туризма России.

Судья по виду _____ (_____)

Председатель МКК _____ (_____)

Штамп МКК

Новосибирск 2018

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. Обзорная карта региона проведения маршрута	4
1.6. Препятствия, определяющие сложность маршрута	5
1.7. Состав группы	6
1.8. Адрес хранения отчета:	7
1.9. Выпускающая МКК	7
2. Содержание отчёта.....	8
2.1. Общая идея похода, стратегия и тактика её достижения, новизна.....	8
2.2. Варианты подъезда и отъезда, расположение зон ограниченного доступа и др.	10
2.3. Запасные варианты и аварийные выходы с маршрута.....	10
2.4. Изменения маршрута и их причины	10
2.5. График движения (заявленный и пройденный)	10
2.6. Техническое описание прохождения группой маршрута	13
2.6.1. Перевал Ёки-Кобы, высота 1590м, протяженность 8 км. ЛП 5к.т. первопрохождение.	13
2.6.2. Перевал Айлагушский (1786м), протяженность 18 км. ЛП 3 к.т.....	21
2.6.3. Грунтовая дорога, участок от урочища Айлагуш до перевала Сальджар. ПП 4 к.т.	24
2.6.4. Перевал Сальджар, высота 1805м, протяженность 15 км, ЛП 3 к.т. ..	26
2.6.5. Перевал Каменное Седло, высота 1680м, протяженность 14 км. ЛП 5 к.т.	27
2.7.Потенциально опасные участки на маршруте.....	30
2.8. Сведения о районе прохождения маршрута.....	30
2.9. Стоимость проживания, питания снаряжения, средств передвижения...32	
2.10. Итоги, выводы, рекомендации.....	32
2.12. Маршрутная книжка	34
Приложение 1. Дневник экспедиции.	38
Приложение 2. Материальное оснащение группы.	53
1. Комплект оборудования на 1 автомашину. (необходимый минимум).....	53
2. Комплект имущества на 1 человека в автомашине, (необходимый минимум).....	54
3. Комплект оборудования на автогруппу. (необходимый минимум)	54
4. Инструкция по подготовке автомобиля. Необходимые условия.	55
Справка о совершенном спортивном туристском маршруте	56

1. Справочные сведения о пройденном маршруте

1.1. Проводящая организация:

Россия, Новосибирская область, г. Новосибирск, Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER - коллективный член Новосибирского отделения Туристско-спортивного союза России.
(<http://www.offroadmaster.ru/>)

1.2. Место проведения:

Туристский район – Центральный Алтай.

Маршрут в Российской Федерации по административной территории Новосибирской области, Алтайскому краю и респ. Алтай.

1.3. Общие справочные сведения о маршруте:

Вид маршрута	Кат. сложности	Протяж-ть, км	Продолжит, дн.		Сроки
			общая	ходовых	
авто	пятая	1648	9	9	28.04.2018 – 06.05.2018

1.4. Подробная нитка пройденного маршрута

г. Новосибирск – г. Бийск – п. Купчугень – пер. Ёки-Кобы - с. Малый Яломан – п. Иня – п. Малая Иня – пер. Айлагушский – ур. Айлагуш - пер. Сальджар – р. Катунь – пер. Сальджар - п. Иня – п. Инегень – начало тропы Тюнгур- Иня – п. Инегень – п. Иня - п. Туекта – п. Теньга – с. Озёрное – пер. Каменное Седло – д. Топучая – с. Шебалино – г. Горно-Алтайск – г. Бийск - г. Новосибирск

1.5. Обзорная карта региона проведения маршрута

Схема 1. Общая схема прохождения маршрута.

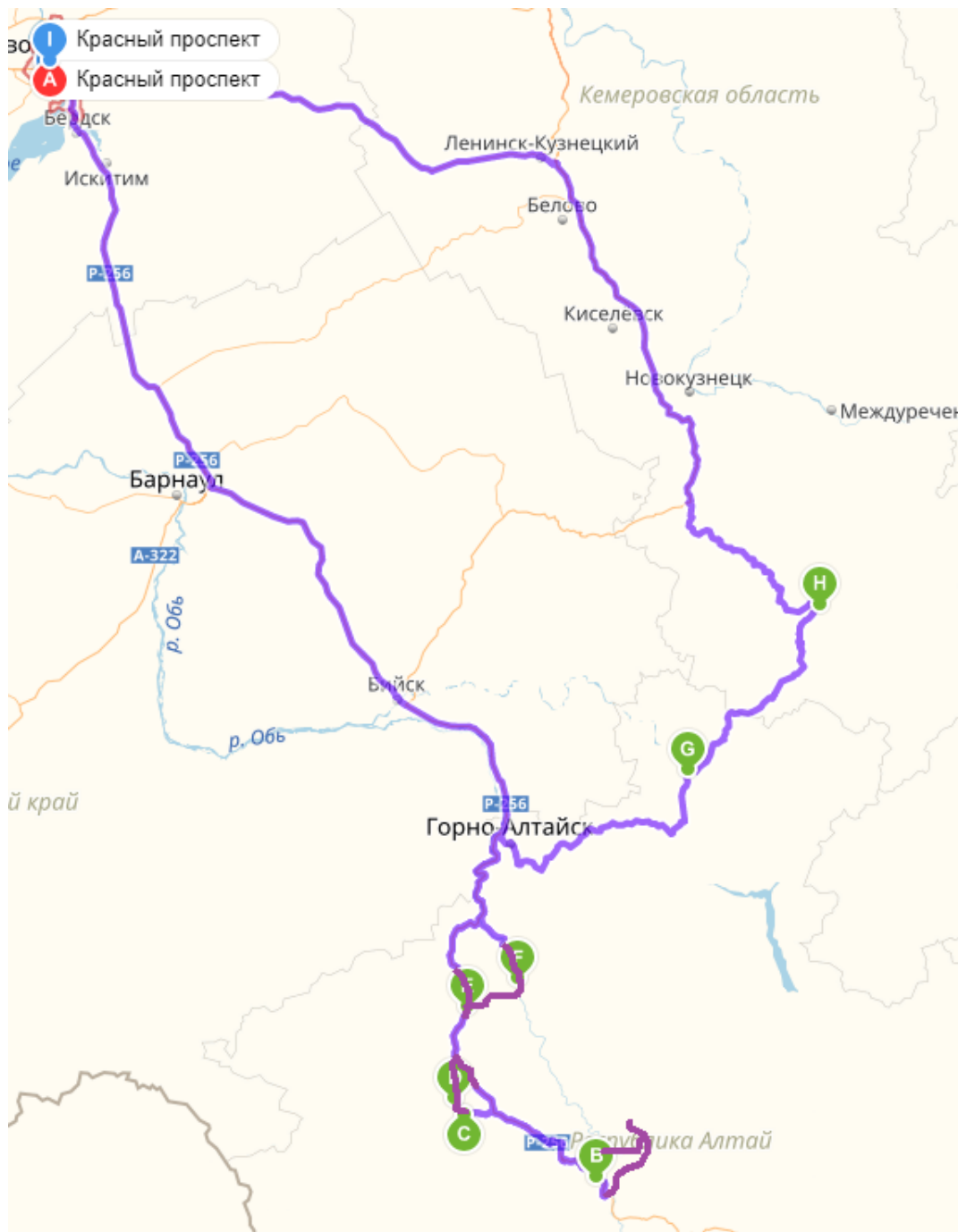
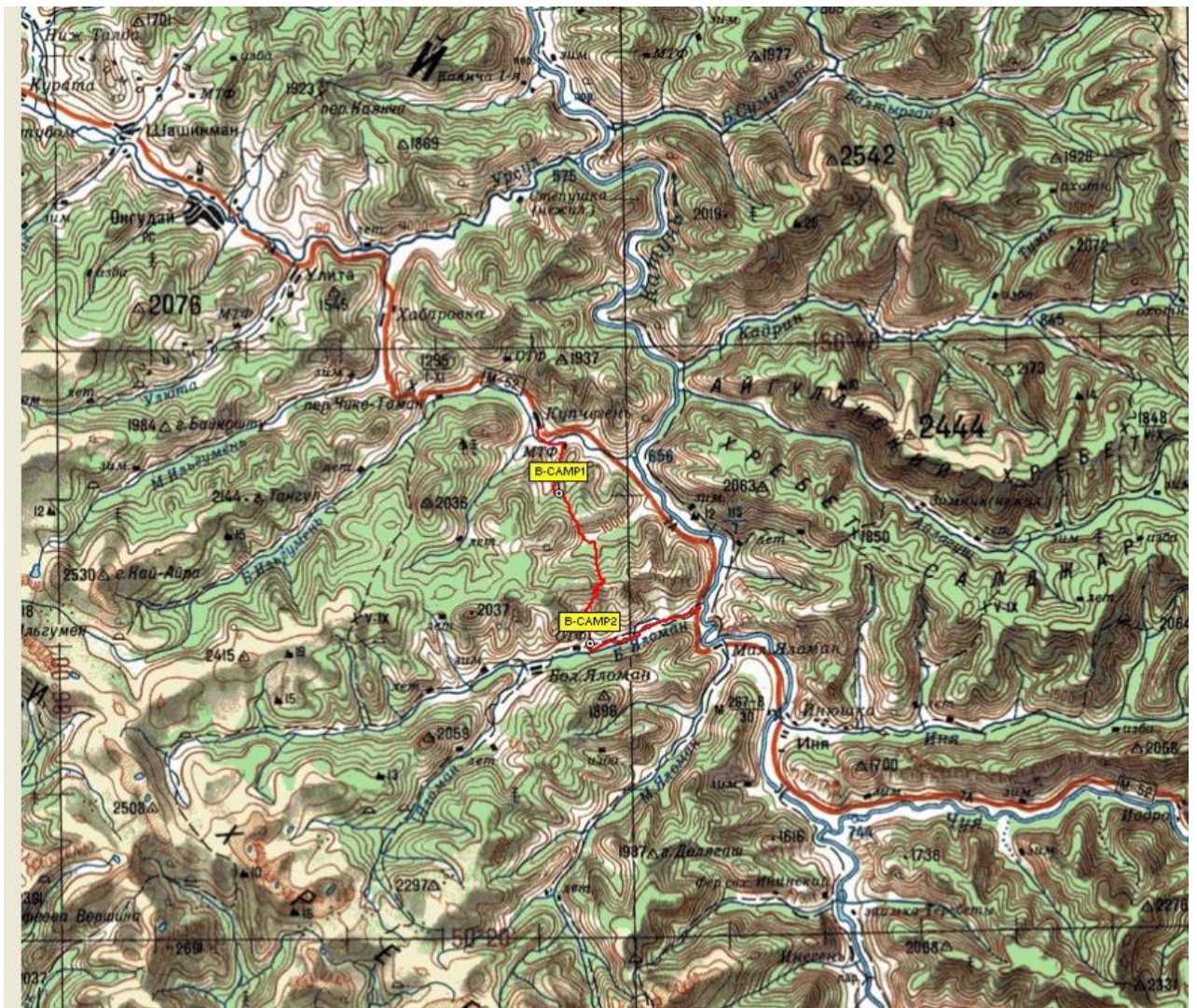


Схема 2. Перевал Ёки-Кобы, общий вид



Схема 3. Перевал Ёки-Кобы, трек движения, места ночёвок



1.6. Препятствия, определяющие сложность маршрута

Вид препятствия	Прот-ть, км	Кат. тр-ти	Характеристика препятствия
ЛП Перевал	8 км	5	Перевал Ёки-Кобы, высота седловины перевала 1590м. Ширина сохранившихся участков дороги от 1,5м до 2м - под вьючных животных, узкие крутые повороты. С северной стороны старая дорога полностью разрушена – заросший лесной склон, бурелом. С южной стороны склон каменистый, местами сохранилась кладка, на крутых участках спуска страховка а/м БСУ
ЛП Перевал	14 км	5	Перевал Каменное Седло, высота 1680м, глубокий снег, под снегом заболоченная колея, бревна, промоины
ПП Грунтовая дорога	4 км	4	Участок от ур. Айлагуш до перевала Сальджар, глубокий снег, колея, бревна

Маршрут начинается и заканчивается в г. Новосибирск.

1.7. Состав группы

№ п/п	Фото	ФИО	Туристский опыт
1.		Антипова Елена Александровна, 08.07.1976	МС, Монголия 5Р, Восточный Саян 6У
2.		Булгакова Юлия Валериевна, 23.10.1979	МС, Монголия 5Р, Красноярский к. 6У
3.		Буднов Иван Олегович, 25.05.1977	2 р. Байкал 4У, НСО 1Р
4.		Макаренко Алексей Анатольевич, 19.05.1981	КМС, Вост.Саян 4Р, С.-В. Алтай 6У
5.		Макаренко Мария Валерьевна, 08.01.1984	1 р. Центр.Россия 2 Р, Вост.Саян 4У
6.		Красавин Вадим Федорович, 16.04.1975	КМС, Вост.Саян ;У; респ.Алтай 3У; Тыва 1Р
7.		Сорокин Александр Владимирович, 10.3.1966	КМС, Вост.Саян 6У
8.		Сиваракша Вадим Германович, 22.05.1972	МС, Вост Саян 6Р, С.-В. Алтай 6У
9.		Петраков Дмитрий Александрович, 17.12.1983	КМС, Киргизия 5У

Персональная информация участников (телефон, е-майл, адрес) указаны в маршрутной книжке.

Большую часть маршрута группа проходила совместно с группой, проходившей маршрут 3 кс. по Центральному Алтай. Маршрут не совпадал в части прохождения перевалов Ёки-Кобы и Каменное Седло – вторая группа

объезжала эти препятствия по Чуйскому тракту, остальные препятствия проходим вместе.

1.8. Адрес хранения отчета:

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

Трек спутникового маячка:

https://www.findmespot.com/spotadventures/index.php/view_adventure?tripid=355425

Фотографии на сайте клуба:

http://www.offroadmaster.ru/talk/forum28/topic10631/?PAGEN_1=6

Отчёты хранятся: <http://www.offroadmaster.ru/tourism/reports/>

1.9. Выпускающая МКК

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

2. Содержание отчёта

2.1. Общая идея похода, стратегия и тактика её достижения, новизна

Основная идея похода – пройти участками Старого Чуйского тракта, объединив в одном походе несколько доступных для проезда и недалеко друг от друга расположенных перевалов с первопрохождением перевала Ёки-Кобы.

Изначально Чуйский тракт был горной тропой, в XIX веке он становится колесной дорогой. В 1879-1880 году был обустроен колесный путь от Онгудая до заимки купца Хабарова (Хабаровки), в 1896 года тропа частично улучшена купцом Мининым. От Хабаровки к границам Монголии путь был исключительно верховым. В настоящее время часть старых дорог используются – как лесовозные или для проезда на покосы в летнее время, по маршруту это перевалы Каменное Седло, Сальджар и Айлагушский. А вот отлично сохранившийся участок - перевал Ёки-Кобы - до сих пор считался непроходимым для автомобилей.

Для оценки возможности прохождения перевала Ёки-Кобы на автомобилях было проведена предварительная пешая разведка в июле 2017г.

Тема по разведке на форуме клуба:

<http://www.offroadmaster.ru/talk/forum28/topic10369/>

Время прохождения – начало мая выбрано в связи с а) наличием большого количества выходных дней, б) отсутствием обильной растительности в это время, что значительно облегчает поиск вариантов подъема с северной стороны перевала.

Изначально идея появилась после изучения работ по истории и природе Алтая В.В. Сапожникова

Справка:

Сапожников Василий Васильевич [9(21).12.1861, Пермь – 11.08.1924, Томск], профессор Томского университета, "крупный ученый и блестящий исследователь", ученик К. А. Тимирязева, действительный член Русского Географического общества. Начал свои исследования в Русском Алтае в 1895 году и продолжал их в течение 1897–1899 годов.

Рис. 1 Карта экспедиций В.В. Сапожникова 1895 -1911гг.

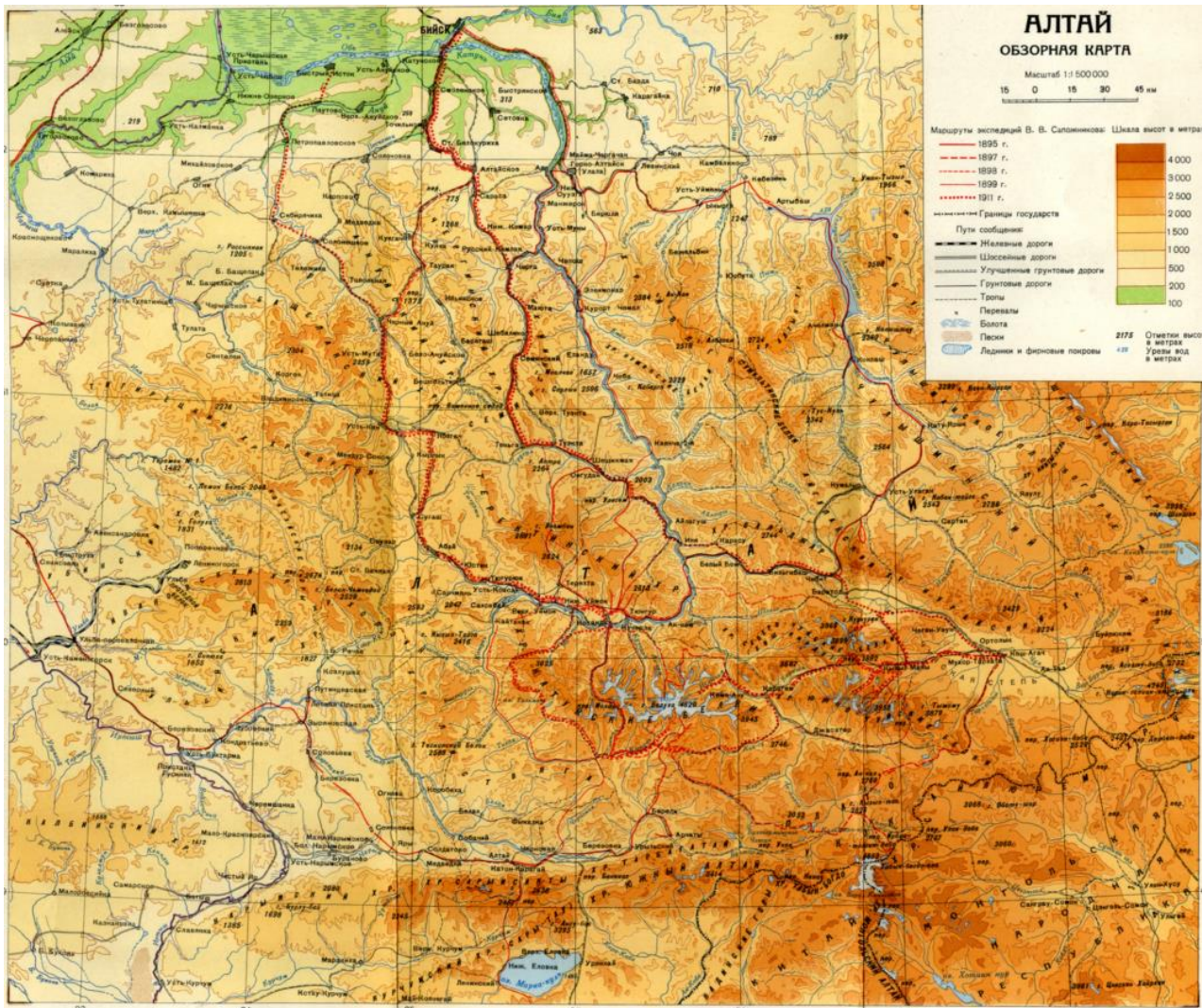


Рис.2 Фото В.В. Сапожникова Чуйский тракт



2.2. Варианты подъезда и отъезда, расположение зон ограниченного доступа и др.

Все участки старого Чуйского тракта, включенные в маршрут, расположены недалеко от современной дороги, вход и выход на отдельные категорийные участки возможны в течении нескольких ходовых часов. На заброску на маршрут и выход до Новосибирска, порядка 700 км, с учетом тихоходности автомобилей, заложено по два дня соответственно.

2.3. Запасные варианты и аварийные выходы с маршрута

Категорийная часть маршрута разбита на отдельные участки, каждый из которых доступен с дороги общего пользования.

2.4. Изменения маршрута и их причины

На прохождение перевала Ёки-Кобы в графике было заложено 4 дня, фактически прохождение заняло 2 дня, что позволило сдвинуть график и посетить тропу Тюнгур- Иня.

Заявленный участок маршрута от Чуйского тракта через с. Верх-Апшухта и с. Каспа в Чемальскую долину не пройден из-за поломки одного из автомобилей группы. На а/м Сузуки Эскудо застучал двигатель, самостоятельное движение стало не возможно, было принято решение всей группой возвращаться в Новосибирск. Поломанный а/м доставлен в Новосибирск на тресе.

Заявленный возврат через Турочак –Таштагол – Новокузнецк не пройден по той же причине.

2.5. График движения (заявленный и пройденный)

График заявленный

Дата	Дни пути	Участки маршрута	км	Способы передвижения
28.04 – 29.04	1-2	г. Новосибирск – р.Карасу, подножие перевала Ёки-Кобы	700	авто
30.04 – 03.05	3-6	пер. Ёки-Кобы – р.Большой Яломан	15	авто
04.05	7	р. Большой Яломан – с. Малый Яломан – с. Иня – с. Малая Иня – пер. Айлагушский – ур. Кадрин	100	авто

		– пер. Айлагушский - пер. Сальджар – р.Катунь		
05.05	8	р.Катунь – пер. Сальджар - п. Иня – п. Туекта - п. Теньга – с. Озерное – пер. Каменное Седло – д. Топучая – с. Шебалино – с. Верх-Апшухта – с. Каспа – Ороктойский мост	200	авто
06.05	9	Ороктойский мост – с. Чемал – г. Горно-Алтайск – с. Турочак – р.Бия	300	авто
07.05	10	р. Бия - п. Таштагол – п. Шерегеш	100	авто
08.05	11	Резервный день	0	авто
09.05	12	п.Шерегеш – г.Новосибирск	550	авто
			1965	

График пройденный

Дата	День пути	Участок пути	Характеристика участка	км	Ход. Врем я/час	Метео- условия
28.04	1	г.Новосибирск – п.Зудилово	Асфальтированная дорога общего пользования	200	5	Ясно, +10+15
29.04	2	п.Зудилово – р.Карасу подножие пер.Ёки-Кобы	До поворота асфальтированная дорога общего пользования, от поворота с Чуйского тракта ~20 км– грунтовая дорога, промоины, камни	490	10	Ясно, +12+16
30.04	3	Подъем на пер. Ёки-Кобы	Старая дорога полностью разрушена, заросший лесной склон, бурелом, местами ручьи, вязкая почва. Разбор завалов, использование лебедок	3,2	8	Солнечно +16+18
01.05	4	Спуск с пер. Ёки-Кобы	Узкая старая дорога/тропа с крутыми поворотами, местами обрушена. Расширяем тропу – подкладываем бревна, камни. Боковая страховка машин + страховка машин БСУ на крутых спусках	4,8	8	Солнечно +16+18
02.05	5	С. Малый Яломан – п. Иня – п. Малая Иня – перевал Айлагушский – ур.	Грунтовые размытые дороги, подъем с большими промоинами. На участке ур.Айлагуш – перевал	54	10	Пасмурно, дождь, на перевалах снег, +1+2

Дата	День пути	Участок пути	Характеристика участка	км	Ход. Врем я/час	Метео-условия
		Айлагуш – перевал Сальджар – правый берег р.Катунь	Сальджар приходилось использовать цепи и лебедки. Спуск к Катунь крутой, скользкая дорога			
03.05	6	Правый берег р.Катунь – пер.Сальджар – п.Иня – слияние р.Чуя и р.Катунь – п. Инегень – начало тропы Иня-Тюнгур	Подъем на перевал крутой, по скользкой раскисшей колее, спуск по грунтовой горной дороге с промоинами. Переезд по дорогам общего пользования до начала тропы Иня-Тюнгур	82	4	Переменная облачность, дождь, к вечеру снег, +5+8
04.05	7	р.Катунь за п. Инегень – п.Иня – с.Туэкта – с.Озерное	Пешая радиалка по тропе Иня – Тюнгур. По дорогам общего пользования за озеро Теректинское.	164	6	Первая половина дня солнечно +15, к вечеру снег +4
05.05	8	с.Озерное – перевал Каменное седло – д.Топучая - с.Шебалино – пер.В.Апшухтинский – с.Шебалино – с.Камлак	От оз. Теректинское через маральник «Эдельвейс» и пер. Каменное Седло. Дорога грунтовая, местами подболочено. К маральнику гравийка, местами размыта. На перевале подболочено, снег 10-15 см, на спуске глубокий снег до 1,2м, под снегом колея, болото. Выходим на Чуйский тракт, в Шебалино едем на перевал Верх-Апшухтинский, дорога гравийная, хорошего качества. Возвращаемся на Чуйский тракт и едем до с. Камлак из-за поломки а/м	140	8	Днем солнечно, +12, вечером дождь +5
06.05	9	с.Камлак – с.Майма – г.Бийск – г.Новосибирск	По дорогам общего пользования едем в Новосибирск. Дорога загружена, скорость движения колонны не более 70км/в	510	8	Ледяной дождь, снег, порывистый ветер - 1+2
		ИТОГО:		1648		

2.6. Техническое описание прохождения группой маршрута

2.6.1. Перевал Ёки-Кобы, высота 1590м, протяженность 8 км. ЛП 5к.т. первопрохождение.

По северному склону на подъеме расчищаем завалы, используем лебедки, используем боковую страховку машин стропой за точки крепления на багажниках.

На спуске восстанавливаем тропу – перекладываем камни, добавляем бревна с северного склона, трудоемко, в ход идут кувалды, ломы, кирка.

При движении используем боковую страховку авто участниками группы, на крутом участке спуска мимо обрушенной полки используем БСУ (безопасное спусковое устройство) с якорем за деревья.

В начале подъема грунтовая дорога, местами камни.



Дальше старая дорога полностью разрушена, заросший лесной склон, бурелом, местами ручьи, вязкий грунт.



Угол подъема 28-30°, подъем на лебедках по вязкому грунту



Ближе к перевалу местами просматривается старая дорога, грунт тверже



Расчистка завалов



Группа на перевале



Начало спуска



Машины на спуске



Восстановление обрушенной дороги



Проводка машины с боковой поддержкой



Боковой крен



Спуск с использование БСУ и боковой страховкой



Расширение тропы



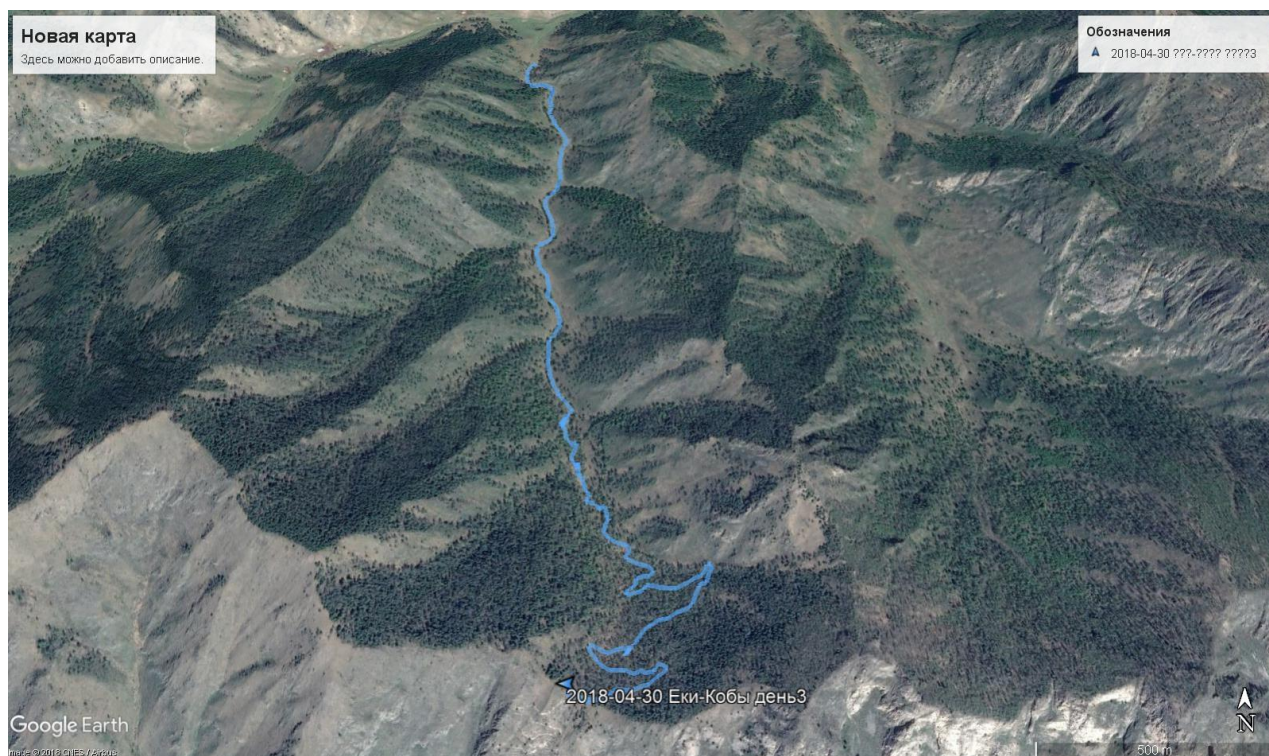
Ширина достаточная для безопасного проезда



Группа на спуске



Трек подъема и спуска



2.6.2. Перевал Айлагушский (1786м), протяженность 18 км. ЛП 3 к.т.
Подъем вдоль реки Нижняя Карасу от п. Малая Иня, по логу Узун-Кобы.
Грунтовая горная дорога, с глубокой колеей, крупными промоинами. Спуск к
реке Айлагуш.

Начало подъема



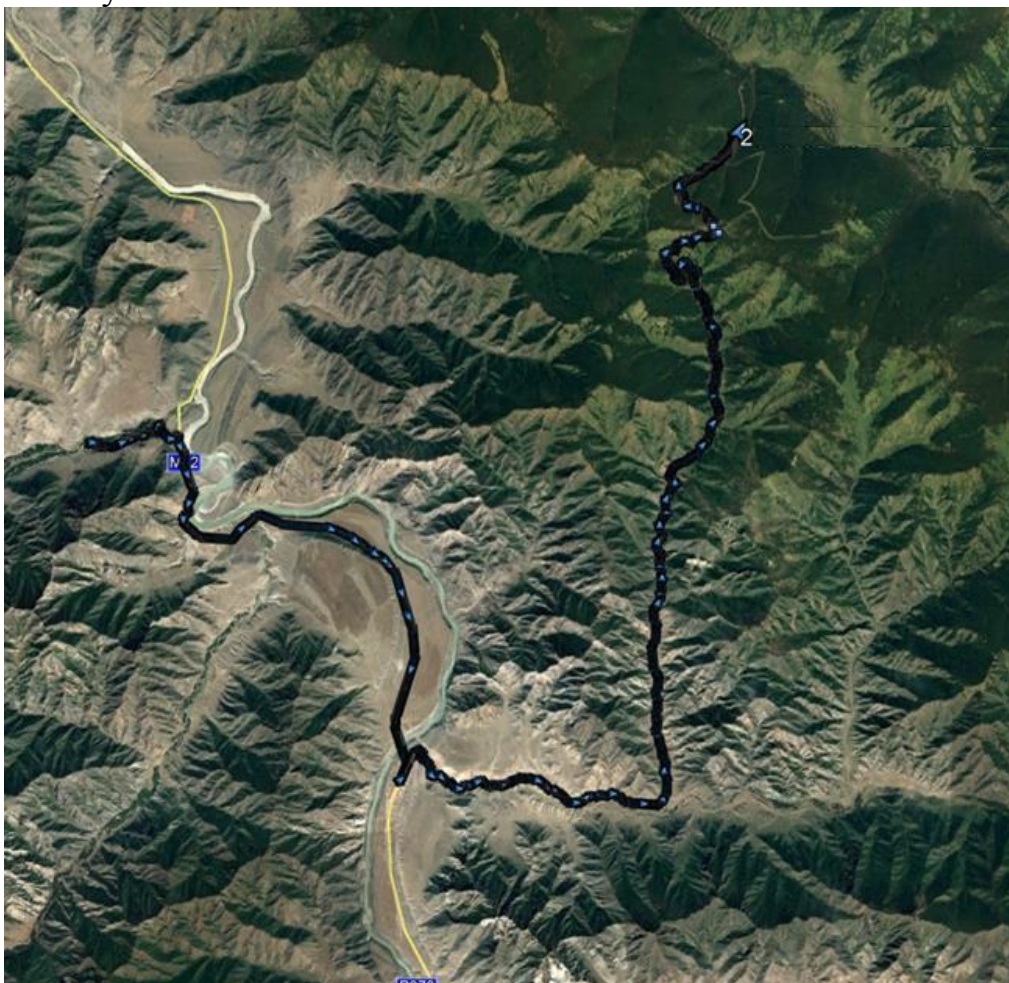
Група на подъеме



Спуск с перевала Айлагушский.



Трек от реки Большой Яломан до урочища Айлагуш через перевал Айлагушский.



2.6.3. Грунтовая дорога, участок от урочища Айлагуш до перевала Сальджар. III 4 к.т.

От урочища Айлагуш есть два варианта проезда на перевал Сальджар: 1) через перевал Айлагуш до развилки; 2) Напрямую по хребту. Ответвление дороги по хребту на перевал Сальджар начинается с подъема, протяженностью около 500 метров, далее дорога по лесу. Дорога горная, грунтовая, несколько поваленных деревьев поперек дороги. В этом году по этой дороге еще никто не проезжал – на подъеме глубокий снег. Первой прошла тяжелая машина, пробив колею. В конце подъема пришлось использовать лебедку. Машина без лебедки - Сузуки Эскуда проехала с использованием цепей на заднюю ось, остальные лебедились на подъеме по ледяной колее.

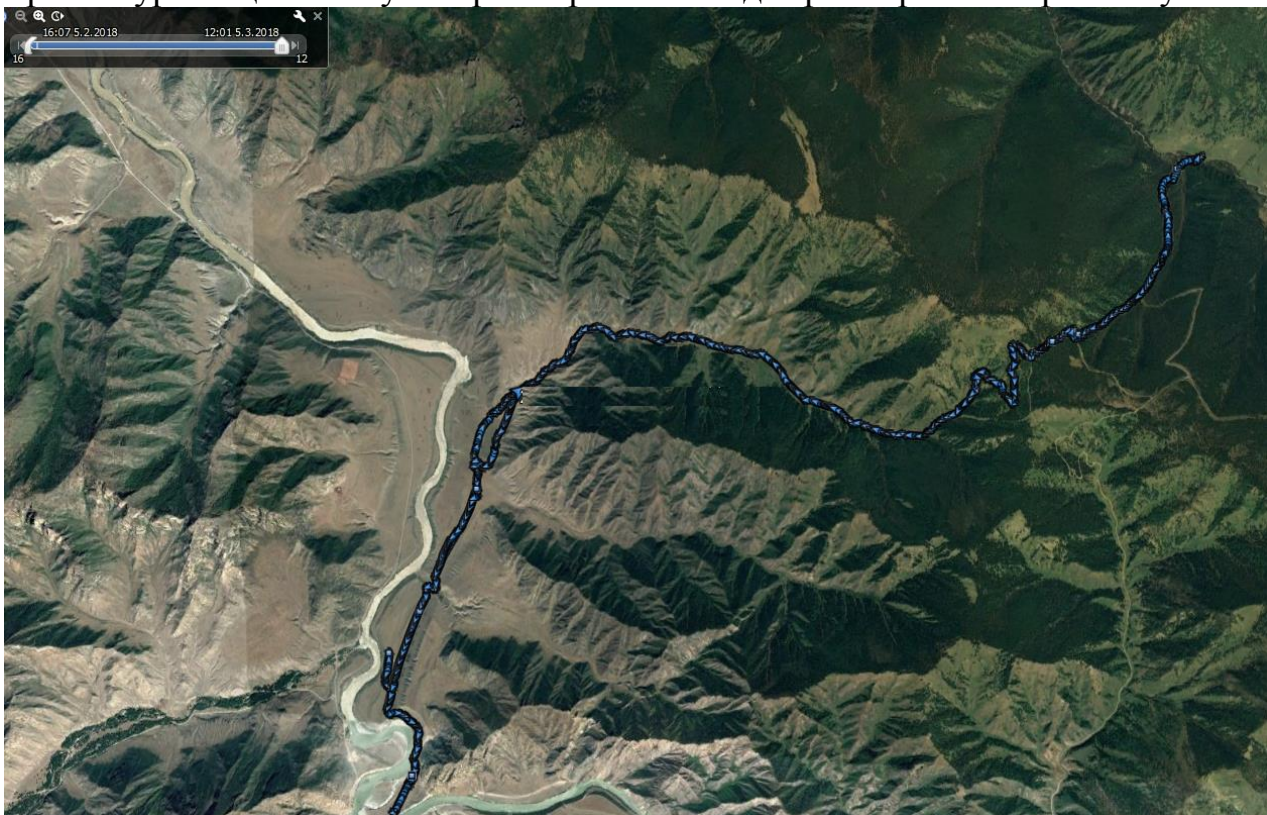
На река Айлагуш наледь. Брод через ручей.



Подъем по хребту.



Трек от урочища Айлагуш через перевал Сальджар на правый берег Катунь



2.6.4. Перевал Сальджар, высота 1805м, протяженность 15 км, ЛП 3 к.т.

Подъем на перевал Сальджар со стороны Катуня крутой, дорога грунтовая, местами размыто, грязь, скользко. Команда поднималась на следующий день после подъема команды Сибтревелклуба г.Новосибирск. Раскатанная, раскисшая колея добавляла сложности подъема. На подъеме у автомобилей были спущены шины до 0,4 – 0,6 атм. Подъем на пониженной передаче, с ровной тягой, на небольших оборотах двигателя. Все автомобили группы поднялись без особых проблем. Спуск по грунтовой дороге с промоинами требует внимательного выбора траектории.



Трек с правого берега Катуня до с.Иня



2.6.5. Перевал Каменное Седло, высота 1680м, протяженность 14 км. ЛП 5 к.т.

Затяжной подъем по подтаявшей дороге проходим на низком давлении, без лебедок

На подъеме



Группа на перевале.



На спуске глубокий снег, под снегом заболоченная колея, бревна, промоины.
Копаем, лебедимся.

Дорога





2.7. Потенциально опасные участки на маршруте

Наиболее опасный участок на маршруте – перевал Ёки-Кобы, продольные уклоны порядка 30°, узкая тропа с обрывом, боковой крен. Требуется страховка. Использовали боковую страховку оттяжкой стропой, на спусках – страховку БСУ (безопасное спусковое устройство) с крепление за деревья.

Весной погодные условия в районе могут сопровождаться обильными снегопадами, что затруднит или сделает невозможным продвижение техники.

В мае наблюдается обилие клещей – требуется тщательная защита.

2.8. Сведения о районе прохождения маршрута

Чуйский тракт.

На месте современного Чуйского тракта долгое время находился так называемый Мунгальский тракт, упоминания о котором содержатся ещё в китайских хрониках тысячелетней давности. По историческим источникам тракт проходил через перевал Сальджар по правому берегу Катуня.

Торговля с Монголией

Освоение этого пути началось с 1756 года, когда южные алтайцы добровольно вошли в состав Российской империи, однако долгое время русские дальше своего крайнего поселения, села Алтайское, не ездили.

Поводом для начала торговли на реке Чуе послужило ежегодное религиозное шествие тюрбенцев в сопровождении монгольского войска для положения дощечки в верховье реки Катуни в урочище Байхач (Баих-гач), где находилось большое священное дерево¹. По дороге к паломникам присоединялись местные жители для обмена товарами. Но русские купцы, не желая иметь посредников среди теленгитов, сами стали ездить в Чуйскую степь — первыми до ярмарки в поселении Кош-Агач добрались бийский купец Хабаров и змеиногорец Токарев. К середине XIX века русские уже имели там десяток складов и торговали тканями, топорами, пилами, молотками и прочими железными изделиями, галантереей, выделанной кожей; в обмен они покупали у монголов, китайцев и тибетцев скот, шерсть, пушнину и чай.

В то время тракт представлял собой лишь узкую вьючную тропу с выступами скал над ущельями — бомами. При их проезде возница шел к началу узкого места и клал на дорогу шапку, чтобы встречный караван заметил и пропустил путников. Иначе было не разъехаться. Отсутствие колёсной дороги на 250 километров от Онгудая до Кош-Агача сдерживало торговлю и препятствовало связям Российской империи в Центральной Азии.

Обустройство дороги

Купцы и ранее обустроивали свой путь, наводили мосты и переправы, но полностью благоустроить тракт для них было бы разорительно.

В течение [1860–1890 годов](#) рассматривалось несколько вариантов дороги, которая должна была заменить караванную тропу, но государство не решалось вкладывать сюда внушительные суммы: по разным оценкам, требовалось от 393 тысяч рублей до 560 тысяч. В 1893 году Комитет Сибирской железной дороги выделил 45 тысяч рублей, ещё 35 тысяч собрали бийские купцы^[2]. После многочисленных дебатов летом [1901 года](#) началось строительство Чуйского тракта под руководством инженера И. И. Биля. Расчётная ширина дороги была 5 [аршин](#), а на [бомах](#) — 3,5 аршина. [Подряд](#) на строительство получили крестьяне местных сёл^[5].

В [1902–1903 годах](#) вьючная тропа переоборудована в колёсную дорогу, пригодную для небольших таратаек. В некоторых местах для облегчения обходов были установлены паромные переправы.оборот купцов-чуйцев вырос с 500 тысяч рублей в 1870-е до 3 миллионов. Однако дорога начала разрушаться сразу после строительства, через несколько лет вернувшись в первобытное состояние^[2].

Подготовка для автомобилей

Летом [1914 года](#) на Алтай прибывает искательная экспедиция под руководством инженера и писателя [Вячеслава Шишкова](#), её цель — изучить новые прямые варианты дороги вдоль реки [Катунь](#) от Бийска через Майму и Усть-Сему, минуя Алтайское, Чергу и Шебалино. Инженеры метр за метром наносили на карты новый и старый варианты Чуйского тракта, и после их изучения к концу 1916 года для улучшения и расширения был выбран современный маршрут трассы.

26 мая 1922 года Чуйский тракт получил статус дороги государственного значения, тем не менее к середине 1920-х годов она уже 10 лет не ремонтировалась и пришла в сильный упадок. Во время гражданской войны были разрушены почти все мосты через горные реки. В 1924 году стоимость ремонта тракта оценивалась в 300 тысяч рублей^[6].

В [1925 году](#) автомобили Госторга впервые совершили семь рейсов по всей трассе от [Бийска](#) до [Кош-Агача](#). В [1926 году](#) по тракту прошли первые тракторы, появление которых среди местных жителей вызвало большой переполох.

В 1930-х годах тракт выровняли и покрыли гравием, вместо опасных паромных переправ были сооружены мосты (в частности [Ининский мост](#)), у [бомов](#) устраняли опасные участки. Все работы по строительству тракта в довоенный период осуществлялись трудом жителей близлежащих сёл и силами заключённых, в том числе и [репрессированных](#), числившихся за 7-м отделением сибирских лагерей. Строительство шло в тяжелых природных и климатических условиях, а орудиями труда являлись только кирка, лом, тачка и лопата.

Также в это время было изменено направление Чуйского тракта, на участке [Бийск](#) — [Черга](#) трасса была перенесена с левого на правый берег реки Катунь.

1 января 1935 года Чуйский тракт был сдан в эксплуатацию.

Зимой 1941—1942 годов по тракту прошёл МОНГОЛЬСКИЙ КАРАВАН В ПОМОЩЬ СОВЕТСКОЙ АРМИИ.

С 1961 года название Чуйский тракт закреплено за автодорогой от Новосибирска до Ташанты^[7].

Последнее коренное переустройство произошло в середине 1980-х годов, когда проложили новую дорогу через перевал Чике-Таман

Источник:

<https://ru.wikipedia.org/wiki>

2.9. Стоимость проживания, питания снаряжения, средств передвижения.

Стоимость питания и горюче-смазочных материалов 12000 рублей на 1 участника. Проживание в палатках. Снаряжение и средства передвижения принадлежат участникам.

2.10. Итоги, выводы, рекомендации

Совершенно успешное первопрохождение через перевал Ёки-Кобы. После расчистки и расширения тропы перевал стал доступен для мото техники и квадроциклов. Прохождение на автомобилях рекомендовано только для команд, имеющих опыт горных походов на узких и коротких автомобилях типа Сузуки Эскудо, Джимни и т.п.

При планировании сложных автомобильных маршрутов по Горному Алтаю в начале мая необходимо учитывать обилие клещей; нестабильные погодные условия: возможность обильного снега, заморозков; вероятность наличия глубокого снега и наледей на перевалах. В комплект снаряжение рекомендовано включать цепи на колеса.

Все участники маршрута имели необходимый опыт для прохождения такого маршрута. Умелые действия группы, знание и опыт применения специального снаряжения обеспечили высокий технический уровень и безаварийность прохождения как отдельных препятствий, так и всего маршрута. Группа имела устройство спутникового слежения (маяк), зарегистрирована в МЧС, имела дежурного координатора в г. Новосибирске.

Сложности добавили погодные условия: интенсивный мокрый снег во второй части маршрута, заморозки оказали негативное воздействие на физическое состояние команды – часть участников проявила признаки простудных заболеваний на 5-7 дни маршрута.

Оснащение всех участников радиосвязью существенно повышает мобильность группы, скорость принятия решений и качество взаимодействия. Проверенный выбор техники, хорошее оснащение, подготовка, слаженная

работа опытной команды – это факторы, без которых успешное прохождение данного маршрута было бы невозможно.

Приложение 1. Дневник экспедиции.

28.04. Сбор и старт колонны.

В составе две команды – наша команда, те, кто едет с прохождением перевала Ёки-Кобы и Каменное седло и команда, которая объезжает по маршруту два перевала, остальную часть маршрута мы проходим вместе. На старт успевают по пробкам не все.



Выбрались по пробкам из города, проехали 200 км и встали на ночевку в р-не с. Зудилово, в лесочке недалеко от трассы.

Вечерний костер



29.04

Старт в 8-30. Сегодняшняя цель – подножие перевала Ёки-Кобы.
Организованное движение по Чуйскому тракту, средняя скорость порядка 55 км/ч. Приехали к перевалу на закате. Ночью холодно – около 0.

На въезде в респ.Алтай и в р-не Бирюзовой Катуня пробка часа на 2,3 по случаю праздника цветения багульника.

На Семинском перевале.



На въезде в респ.Алтай и в р-не Бирюзовой Катуня пробка часа на 2,3 по случаю праздника цветения багульника.

Лагерь у подножия Ёки-Кобы



30.04

Старт в 9-00, предварительная пешая разведка начала подъема. Максимально разгружаем машины – перекладываем тяжести в машины группы, которая идет в обход перевала.

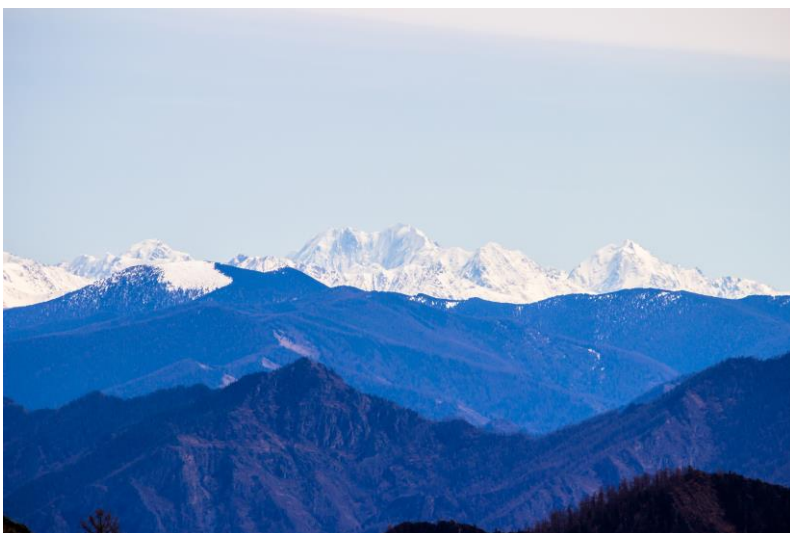
Погода отличная, команда опытная – двигаемся достаточно быстро. К 18-00 поднимаемся на перевал. Начинать спуск смысла нет, сегодня «короткий» рабочий день.

Подъем в перевал





Виды с перевала



Группа на перевале



01.05

Первое мая отмечаем ударным трудом на спуске с Ёки-Кобы. Строим, таскаем, держим, чтобы обеспечить безопасный спуск машин. К 17-00 все спустились и поехали на стоянку на Б.Яломане. В 20-00 резко испортилась погода - холодный ветер, дождь с градом.





Тяжелый труд строителя Чуйского тракта



Вот тут мы проехали



Место стоянки на Б.Яломане



В этом году поздняя весна – на Большом Яломане еще не растаял снег, деревья еще только начинают зеленеть и багульник зацвел только на солнечных склонах. Все последующие после спуска с Ёки-Кобы дни Алтай напоминал нам о поздней весне – снегом на перевалах и холодной погодой.

02.05

Старт с места стоянки на реке Большой Яломан. В п. Иня пополнили запас топлива. За п.Иня у автомобиля Азия Роскта открутились болты суппортов, на поиски подходящих болтов и ремонт ушло около 1 часа. На перевале лежит снег, пасмурно, по ощущениям холодно.

Стоянка на р.Большой Яломан



На перевале Айлагушский



Спуск к Айлагушу сырой, местами скользко.

Мост через р.Айлагуш



Наледь на р.Айлагуш



У местного пастуха выясняем короткую дорогу на перевал Сальджар, он предупреждает нас, что там упали деревья надо будет распилить. Первая машина проскакивает поворот – приходится возвращаться. Поднимаемся на перевал в сумерках из-за поломавшейся лебедки на TLC80

Подъем на перевал Сальджар



03.05

С утра гуляем в окрестностях – пасмурно, ветер, осадков нет.

Участок дороги вдоль пр. берега Лагерь на правом берегу Катуня



Через перевал Сальджар уезжаем в п. Иня, заезжаем на слияние Чуи и Катуня, едем за п. Инегень на начало тропы Иня – Тюнгур с целью совершить пешую прогулку по «местам боевой славы» клуба Offroadmaster. К вечеру портится погода – идет снег, холодно, шквалистый ветер – прогулку переносим на утром, рассчитывая на лучшую погоду.

Дорога на Сальджар



на спуске



На слиянии

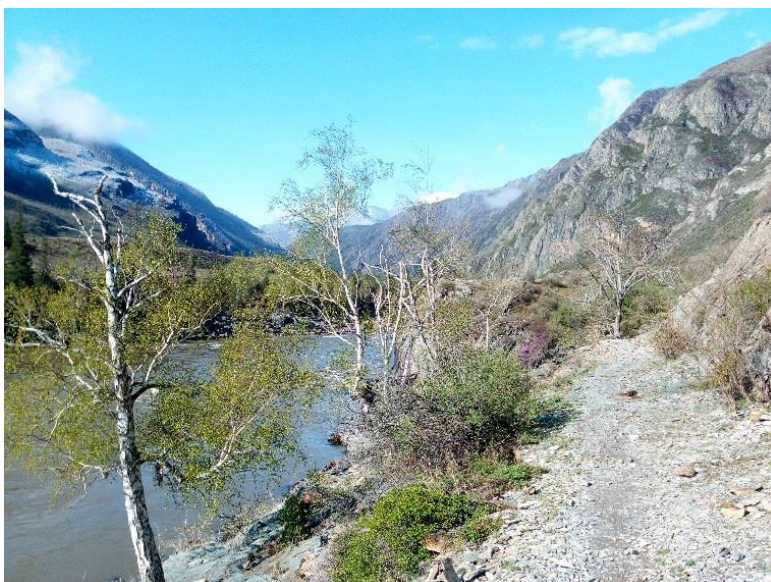


Лагерь на Катунь



04.05

Утром группа совершает пешую прогулку по тропе Иня – Тюнгур, порядка 3,5 км.



Мостик построен в 2006 году командой Offroadmaster



Отправляемся на озеро Теректинское за с.Озерное Онгудайский район. В п. Иня заправка, магазин. Обед в кафе перед с. Онгудай.



К вечеру погода портится – холодно, ветер, дождь и снег. Озере Теректинское покрыто льдом, берега заболочены – уже оттаяли. Долина продувается, дров нет. На ночевку уезжаем км 10 в лес, в сторону маральника «Эдельвейс», с набором высоты.

На месте ночевки.



05.05

Заезжаем в маральник – фотографируем маралов, едем на перевал Каменное Седло через Маральник



Сбор команды в с. Шабалино. На одной из машин отказал генератор – заклинило подшипник. На поиски запчастей в местных магазинах и ремонт уходит порядка 3 часов. Собираемся и двигаемся на перевал Верх-Апшухтинский. На подъеме у Сузуки Эскудо застучал двигатель – диагноз «самостоятельно передвигаться нельзя». Команда единодушно принимает решение возвращаться в Новосибирск и тащить Эскудо «на галстук». Едем до с.Камлак, в с.Камлак на б.о Центр Активного туризма заказываем баню, располагаемся в кемпинге под снегом и дождем – погода не балует нас этой весной.



На базе Центр Активного Туризма с. Камлак



06.05

Возвращаемся Камлак – Новосибирск организованной колонной, на дорогу уходит 9 часов.



Приложение 2. Материальное оснащение группы.

1. Комплект оборудования на 1 автомашину. (необходимый минимум)

№	Наименование	Кол-во
1.	Реечный домкрат (Hi-Jeck, Hi-Lift)	1
2.	Огнетушитель	1
3.	Запас питьевой воды (емкости)	20л.
4.	Емкости под топливо (всего)	500л
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.	Скотч	3
12.	Толстые верхонки	2 пары.
13.	Забродни/болотные сапоги	1
14.	Гвозди (мин 200мм)	10шт
15.	Скобы, для строительства мостов.	5шт
16.	Радиостанция автомобильная с антенной на 144 МГц	1
17.	Набор необходимого инструмента	К-т
18.	Переноска освещения 12V/220V	1
19.	Запасное колесо (в сборе)	1
20.	Запасная камера	1
21.	Монтажки для разбортовки колес	2
22.	Автоаптечка для ремонта шин и камер.	К-т
23.	Автокомпрессор	1
24.	Запасные лампы фар, поворота, габаритов, стоп-сигналов	К-т.
25.	Комплект ЗИП с учетом особенностей а/м	К-т.
26.	Аэрозольное средство для защиты от влаги системы зажигания ("Унисма", WD40)	5 бал.
27.	Герметик радиатора	1
28.	Герметик-прокладка силиконовый	1
29.	Спец. герметик типа "холодная сварка"	1
30.	Масло моторное, трансмиссионное (на полную замену)	К-т
31.	Жидкость тормозная	1л.
32.	Шланг для перекачки топлива	1
33.	лопата штыковая, лом, кайло, топор	По 1
34.	Газовая горелка.	1+баллон
35.	Мостки (трапы)	2
36.	Мощный фонарь	1
37.	Карты по маршруту + автомобильный атлас	1
38.	Прибор спутниковой навигации GPS	1
39.	Провода для «прикуривания», силовые.	К-т
40.	Тент полиэтиленовый 4х3м	1
41.	Второй ключ зажигания	1

2. Комплект имущества на 1 человека в автомашине, (необходимый минимум)

№	Наименование	Кол-во.
1.	Драйбег/рюкзак носимый	
2.	Спальный мешок теплый	1
3.	Плащ от дождя	1
4.	Фонарик	1
5.	Спички в герметичной упаковке	1 к-т
6.	Ложка, тарелка, кружка (не разовая посуда)	1 к-т
7.	Нож	1
8.	Туалетные принадлежности (мыло, зубн.паста, щетка,	1 к-т
9.	Рабочие перчатки	5 пар
10.	Комплект закрытой одежды (Х/б)	1
11.	Комплект теплой одежды	1
12.	Термобелье	К-кт
13.	Закрытая обувь с высоким голенищем (берцы)	1
14.	Коврик туристический	1
15.	Фотоаппарат	1
16.	Нитки, иголки, булавки . . .	1 к-т
17.	Паспорт	1
18.	Радиостанция носимая 144mhz с з/у	1

3. Комплект оборудования на автогруппу. (необходимый минимум)

№	Наименование	Кол-во шт.
1.	Сварочный аппарат от = 12В	2
2.	Дрель (электрическая 220В)	1
3.	Сверла 2-16	2 К-та
4.	Набор автоэлектрика, Паяльник	К-т
5.	Болгарка + диски	1
6.	Водяной насоса на =12 В.	1
7.	Преобразователь напряжения 220В, 2КВт	2
8.	Сварочный щиток, электроды, спецэлектроды	1
9.	Паяльник для радиатора, припой и флюс	1
10.	Удлинитель 220В 20 метров	1
11.	Бинокль	1
12.	Тент 4х6 м.	1
13.	Баня, ведро	1
14.	Набор карт местности по маршруту	2 к-та
15.	Ножовка по металлу (с полотнами 10 шт.)	1
16.	Минитиски/максиструбцина	1
17.	Лом	4
18.	Кувалда	2
19.	Комплект ЗИП, специнструмент	
20.	Клепальщик + клепки	К-т
21.	Клубная аптечка	1
22.	Флаги, флагштоки	К-т
23.	Сувениры, пресса	К-т

24.	БСУ, трос 50м статика	4к-та
25.	Удлинитель 25-50м	100м
26.	Бензогенератор, з/у 220-12V	1
27.	Бензопила, цепи, точила, смазки	4
28.	Котел18л/чайник5л/тренога/решетка/боб/ведро/сковорода	1 к-та
29.	Продукты питания сухим пайком на 30 суток	1 к-т
30.	Средства спутникового слежения и связи	2-кта
31.	Радиостанция КВ	1

4. Инструкция по подготовке автомобиля. Необходимые условия.

Все основные системы автомобиля, обеспечивающие безопасность движения (система торможения, рулевое управление, подвеска, электрооборудование и др.) должны быть, дополнительно проверены и отрегулированы до начала пробега.

Увеличить высоту воздухозаборника. Проверить надежность герметизации воздушного фильтра и воздухопроводов.

Необходимо иметь надежную защиту картера двигателя, коробки передач, тормозных шлангов, топливопровода от ударов камней, бревен.

Наличие буксировочных крюков/проушин по две, спереди и сзади автомобиля.

Наличие точки крепления стропы на крыше автомобиля.

Обеспечить возможность подъема автомобиля домкратом HI-Jack (HI-Lift) за любой из 4-х углов машины.

Наличие грязеулавливающих брызговиков для передних и задних колес.

Наличие установленной или автономной лебедки.

Обязательное наличие верхнего багажника (Для легковых внедорожников)

Обязательное наличие радиостанции 144 МГц.

Дополнительные точки подключения электрооборудования =12В (прикуриватели, разъемы, тройники). Места зарядки раций, видеокамер и т.п.

Наличие трансформатора 12/24/220V, >= 800ватт. Зарядных устройств.

Справка о совершенном спортивном туристском маршруте

Справка о совершенном спортивном туристском маршруте	
Дисциплина (вид туризма)	маршрут (автомобильный)
Название маршрута и его к.с.	на средствах передвижения, 5 к.с.
Номер маршрутной книжки	0-37-18
Название организации проводившей маршрут* (турклуб, спортклуб, турфирма, учебное заведение и др.) с указанием административно-территориальной принадлежности	OFF ROAD MASTER Новосибирская область, г. Новосибирск
Ф.И.О. руководителя маршрут (полностью)	Антипова Елена Александровна
Домашний адрес	Новосибирская область, пгт.Краснообск, д. 212 кв.253
телефон	сот. 8-9137467993
электронный адрес	babigan@bk.ru
Список участников маршрута: Ф.И.О. полностью по алфавиту, с указанием года рождения и спортивной квалификации	Антипова Елена Александровна, 08.07.1976, МС Буднов Иван Олегович, 25.05.1977, 2р Булгакова Юлия Валерьевна, 23.10.1979, МС Красавин Вадим Федорович, 16.04.1975, КМС Макаренко Алексей Анатольевич, 19.05.1981, КМС Макаренко Мария Валерьевна, 08.01.1984, 1р. Петраков Дмитрий Александрович, 17.12.1983, КМС Сиваракша Вадим Германович, 22.05.1972, МС Сорокин Александр Владимирович, 10.3.1966, КМС
Название района проведения маршрута и подробная нитка маршрута с указанием общепринятых характеристик локальных препятствий (высота, к.т., первопрохождение и др.)	г. Новосибирск – г. Бийск – п. Купчугень – пер. Ёки-Кобы - с. Малый Яломан – п. Иня – п. Малая Иня – пер. Айлагушский – ур. Айлагуш - пер. Сальджар – р. Катунь – пер. Сальджар - п. Иня – п. Инегень – начало тропы Тонгур- Иня – п. Инегень – п. Иня - п. Туекта – п. Теньга – с. Озёрное – пер. Каменное Седло – д. Топучая – с. Шебалино – г. Горно-Алтайск – г. Бийск - г. Новосибирск
Сроки проведения маршрута в формате: дд.мм.гг - дд.мм.гг., продолжительность активной части в днях и протяженность зачетной части маршрута в километрах	28.04.18-06.05.17; 9 дн; 1648 км.
Название МКК оформившей допуск группы на маршрут	МКК Сибирского федерального округа 154 – 00 – 666656666
Название МКК рассмотревшей и утвердившей отчет о маршруте	МКК Сибирского федерального округа 154 – 00 – 666656666
Наличие элементов первопрохождений на маршруте	нет
Изменение пофамильного или количественного состава участников	нет
Прохождение не заявленных участков маршрута	нет
Прохождение запасных вариантов маршрута	нет
Прохождение маршрута вне календарного графика, утвержденного при заявке маршрута в МКК	нет
Использование на маршруте средств передвижения, не оговоренных при утверждении заявленного маршрута в МКК	нет
Наличие несчастных случаев в команде при прохождении маршрута (травмы, отморожения и др.)	нет