



ОТЧЕТ

о прохождении велосипедного туристского спортивного маршрута
IV категории сложности по Прибайкалью,
совершенном группой туристов РОО «Клуб велотуристов в городе Москве»
с 01 августа по 12 августа 2019 года

Маршрут: г. Иркутск – пос. Охла – ур. Воротникова Дорога – р. Шинихта – р. Бол. Охта – р. Каймурастуй – ст. Подкаменная – ост.п. Темная Падь – пос. Култук – трасса А-164 – Комаринский хребет – мет.ст. Хамар – Дабан – г. Слюдянка – г. Бабушкин – р. Мысовка – р. Удунга – пос. Удунга – пос. Усть-Урма – пос. Ташир – пос. Ниагартуй – трасса Р-440 – г. Гусиноозерск – ст. Загустай

Маршрутная книжка № 1/5-407 (ФСТ-ОТМ)

Руководитель группы: Алукаев Кирилл Викторович

Адрес: Москва, ул.Новокосинская, 49, 49

Тел.: 8-903-155-36-01

e-mail: cyr82@mail.ru

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

Отметка об использовании в библиотеке _____

Судья по виду _____

Алукаев Кирилл Викторович (Подпись А.М.)

Председатель МКК _____

Евгений

Штамп МКК

Москва, 2019 г.



1	Справочные сведения о походе	3
1.1	Проводящая организация	3
1.2	Сведения о выпускающей МКК	3
1.3	Место проведения	3
1.4	Сроки проведения	3
1.5	Подробная нитка пройденного маршрута	3
1.6	Краткая характеристика маршрута	3
1.7	Обзорная карта маршрута	4
1.8	Высотный профиль маршрута	5
1.9	Определяющие препятствия маршрута	5
1.10	Участники группы	6
1.11	Материалы к отчету	6
2.	Характеристика района похода	7
2.1	Общая информация	9
2.2	Время	9
2.3	Гидрография района	9
2.4	Климат	10
2.5	Население	11
2.6	Достопримечательности на маршруте	11
3	Цели похода и общая характеристика маршрута	15
3.1	Описание района похода	15
3.2	Краткая характеристика маршрута	16
3.3.	Варианты подъезда и отъезда	16
3.4.	Аварийные выходы с маршрута	16
3.5	Новизна маршрута	17
3.6	Стратегия и тактика похода	17
3.7	График движения заявленный	19
3.8	График движения фактический	20
4.	Техническое описание прохождения маршрута	21
5	Дополнительные сведения о походе	52
5.1	Таблица наблюдений за погодой	52
5.2	Раскладка	53
5.3	Перечень общественного снаряжения	55
5.4	Состав медицинской аптечки	56
5.5	Перечень запчастей и инструментов	58
5.6	Траты	60
6.	Расчёт категории сложности пройденного маршрута	61
7.	Комментарии руководителя	62
8.	Приложение 1 (Паспорта протяжённых препятствий)	63
9	Приложение 2	103
9.1	Скан-копия маршрутной книжки	103

1. Справочные сведения о походе

1.1 Проводящая организация

ФСТ-ОТМ, МКВ

1.2 Сведения о выпускающей МКК

Группа была допущена к маршруту маршрутно-квалификационной комиссией: ФСТ-ОТМ (Москва) 177-00-56666552 Номер маршрутной книжки: 1/5-407

1.3 Место проведения

Россия, Иркутская область, Республика Бурятия (Вост. Сибирь, Прибайкалье)

1.4 Сроки проведения

С 01 августа по 12 августа 2019 года

1.5 Подробная нитка пройденного маршрута

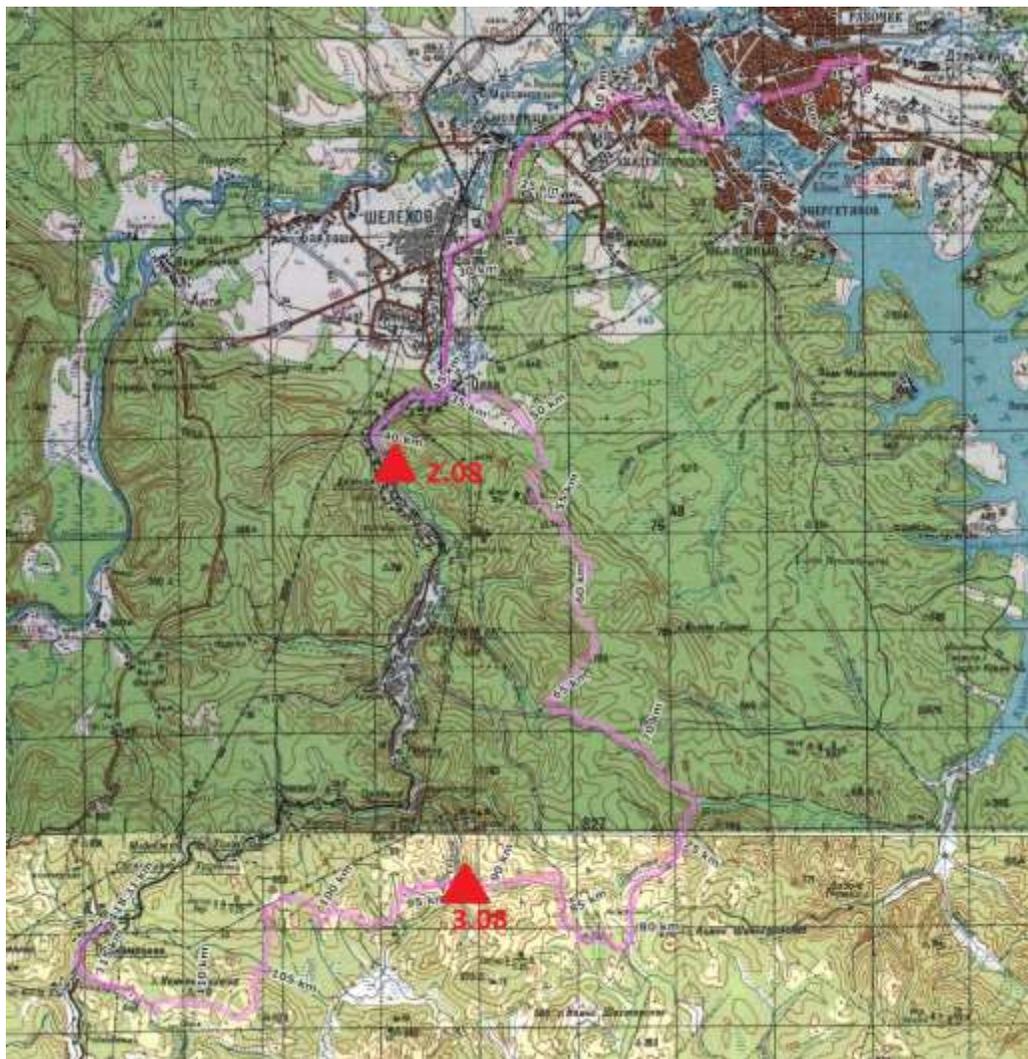
Город Иркутск – пос. Олха – ур. Воротникова Дорога – р. Шинихта – р. Бол. Охта - р. Каймурастуй – ст. Подкаменная – ост.п. Темная Падь – пос. Култук – трасса А-164 – Комаринский хребет – мет.ст. Хамар – Дабан – г. Слюдянка – г. Бабушкин – р. Мысовка – р. Удунга – пос. Удунга – пос. Усть-Урма – пос. Ташир – пос. Инзагатуй – трасса Р-440 – г. Гусиноозерск – ст. Загустай

1.6 Краткая характеристика маршрута

Продолжительность маршрута, дней	всего	11,5
	активная часть	10,5
	количество дней	1
Протяженность активной части маршрута, км.	всего	624,33
	по дорогам высокого качества	329,74
	по дорогам хорошего качества	99,19
	по дорогам среднего качества	150
	по дорогам низкого качества	15,2
	по дорогам сверхнизкого качества	30,2
Суммарный набор высоты, м	ЛП (5,7+10)	15,7
		9050

1.7 Обзорная карта маршрута

Часть 1 (г. Иркутск – ст. Подкаменная)



Часть 2 (н/п Ангасолка – г. Гусиноозерск)

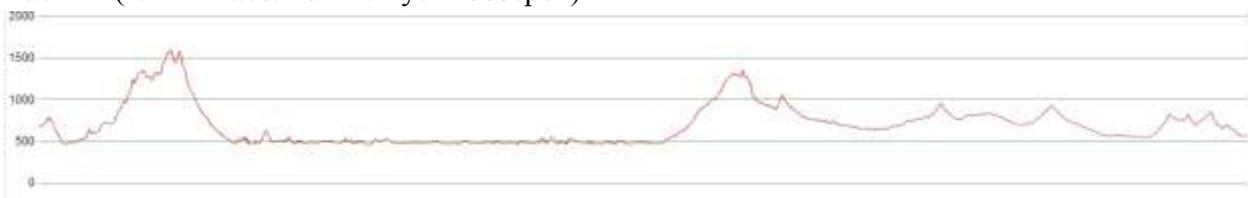


1.8 Высотный профиль маршрута

Часть 1 (г. Иркутск – ст. Подкаменная)



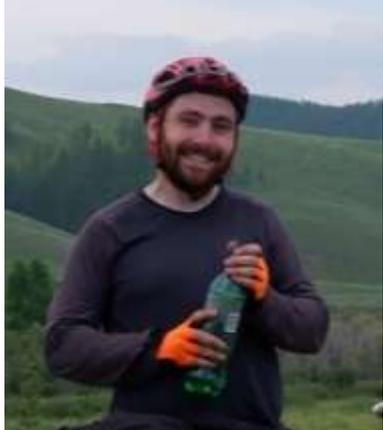
Часть 2 (н/п Ангасолка – г. Гусиноозерск)



1.9 Определяющие препятствия маршрута

Вид	Название	КТ	Характеристика	Путь прохождения
перевал	Хамар - Дабан	4	85 км, 1720 метров набор, макс. высота 1 348 м., асфальт, грунт, крупный камень, песок	г. Бабушкин – пос. Удунга
равнинное	Олхинское плато	4	68 км, 1945 метров набор, макс. высота 928 м., камень мелкий и крупный, грунт	пос. Олха - ж/д ст. Подкаменная
траверс	Хребта Хамар - Дабан	4	45,5 км, 1650 метров набор, макс. высота 1 593 м., камень мелкий, крупный, грунт	Съезд с Тункинского тракта - гор. Слюдянка
траверс	Восточные отроги хр. М. Хамар-Дабан	3	51 км, 636 метров набор, макс. высота 951 м., грунт, песок, мелкий камень	р. Темник - пос. Инзагатуй
равнинное	дорога Р440 вдоль Боргойского и Моностойского хребтов	2	75 км, 861 метров набор, макс. высота 926 м., асфальт,	пос. Боргой - трасса А340
равнинное	Южный берег Байкала	2	172 км, 2053 метров набор, макс. высота 633 м., асфальт	гор. Слюдянка - гор. Бабушкин

1.10 Участники группы

№ п/п	ФИО	Спортивная квалификация / Опыт	Обязанности в походе	Фото
1	Алукаев Кирилл Викторович	1 р./ 3Р, 5У	Руководитель, завхоз	
2	Ермаков Иван Андреевич	2 р. / 1Р, 3У	Штурман, механик	
3	Мытрова Марина Вячеславовна	1 р./ 3Р, 4У	Медик, культорг	

№ п/п	ФИО	Спортивная квалификация / Опыт	Обязанности в походе	Фото
4	Парикова Анна Вячеславовна	б/р / 2У	Хронометрист, фотограф	
5	Кузьменко Юрий Владимирович	б/р / 4У	Завснар, финансист	

1.11 Материалы к отчету

Ссылки на трек маршрута:

Часть 1 <https://www.gpsies.com/map.do?fileId=nehcmfbinaotkеса>

Часть 2 <https://www.gpsies.com/map.do?fileId=fxhffwjnjktjviek>

Фотографии похода: <https://yadi.sk/d/rMKIII2pUGOR0w>

- адрес хранения твердой копии отчета: г. Москва, ул. Александра Солженицына, д. 17, стр. 1.
Библиотека ФСТ-ОТМ. тел. 8(495)911-27-40

2. Характеристика района похода

2.1 Общая информация

Прибайкалье - территория, прилегающая с запада и востока к озеру Байкал в Иркутской области и Республике Бурятия. Здесь находится ряд крупных горных массивов - хребты Хамар-Дабан, Баргузинский, Верхне-Ангарский, Байкальский. Их максимальные высоты колеблются от 2 до 3 тысяч метров над уровнем моря. Для Прибайкалья характерны складчатые горные структуры. Часто встречается чередование хребтов и межгорных котловин, вытянутых в северо-восточном или близком к нему направлении. Тектонические движения земной коры продолжают и сейчас, проявляясь в частности, в виде землетрясений, правда, чаще всего - без заметных смещений горных пород, оползней и обвалов. Эти явления характерны лишь для гор, вплотную окружающих Байкал. Здесь за последние 200 лет отмечено до 800 землетрясений, причем сила некоторых из них достигала 8 баллов. Хребет Хамар-Дабан является продолжением Восточного Саяна. Самые высокие вершины хребта Хамар-Дабан - г. Хан-Ула (2374 м), Сохор (2223 м), Маргасан (2253 м). Отроги хребта, расположенные ближе к Байкалу, относят к альпийскому типу. В глубине горного массива преобладают некрутые и безлесные скалистые горные вершины - гольцы, которые к югу и юго-востоку постепенно уменьшаются по высоте. Гольцовый пояс Хамар-Дабана представляет собой слабоволнистое плато, глубоко расчлененное речными долинами. Часто встречаются формы ледникового рельефа - цирки, кары, "бараньи лбы".. Хребет располагается в зоне тайги. Преобладают хвойные, преимущественно лиственничные, леса, но встречаются кедры и сосны. Из лиственных пород наиболее распространена берёза. В поясе высоких гор граница леса лежит на высотах 1100- 1500 метров. Выше неё леса сильно редуют и сменяются предгольцовым редколесьем. Днища межгорных понижений обычно заболочены, лес, как правило, там отсутствует, они заняты ерниками, иногда лугами. Для гольцовой зоны характерны небольшие островки кедрового стланика и все виды гольцовых тундр. Лишь изредка встречаются небольшие участки субальпийских и альпийских лугов. Каменные россыпи покрыты высокогорной лишайниковой тундрой с участками зарослей ерника, стланика, рододендрона. В таёжной зоне нередко заросли кустов дикой жимолости, а иногда чёрной и красной смородины. Можно найти грибы, чернику, землянику и голубику. В горной тайге обитает медведь, благородный и северный олени, изюбр, кабарга, лось, рысь, соболь, белка, заяц. Но чаще всего, пожалуй, можно встретить бурундуков. Из птиц характерны кедровка, сойка, дятел, ястреб, куропатка и глухарь. В реках повсеместно водится хариус, встречается ленок. Фауна высокогорья беднее. Однако и здесь встречаются дикие северные олени, горные козлы и бараны, пищухи, высокогорные полевки. Транспортная сеть развита крайне слабо. Горный массив Хамар-Дабан пересекается лишь выючными тропами. Наиболее известные тропы проходят по древним караванным путям, проложенным во времена, когда берег Байкала представлял наиболее сложный участок пути с Запада на Восток. 7 Это тропы Жемчужная, а позднее Веселовская, от пос. Жемчуг в долину реки Джиды (проходит через истоки реки Зун-Мурин), "Чайный тракт", а позднее Старокомарская дорога от ст. Слюдянка до реки Утулик, далее по реке Шибутуй, через озеро Патовое в долину реки Снежная. Протяженность маршрутов, пересекающих Хамар-Дабан, около 100- 120 км. Почти все реки Хамар-Дабана начинаются в гольцовой зоне и характеризуются живописными каньонами и водопадами, особенно у истоков и основных прорывов через горные цепи. Озера

немногочисленны и связаны с областями распространения последнего обледенения и днищами прогибающихся межгорных котловин. Реки северного склона питают озеро Байкал и для них характерна изумительная чистота. Долины рек круто врезаются на глубину порядка 1000 м. Для них характерны узкие, V-образные котловины и ущелья, частые выходы на поверхность твердых пород. Как следствие - значительные уклоны профилей долин, быстрое течение с водопадами, порогами и шиверами. Питание рек главным образом дождевое. Распределение стока по сезонам неравномерно. На период летних дождей приходится 50-80% годового стока, нередки катастрофические паводки. Байкал — озеро тектонического происхождения в южной части Восточной Сибири, глубочайшее озеро планеты Земля, крупнейший природный резервуар пресной воды. Озеро и прибрежные территории отличаются уникальным разнообразием флоры и фауны, большая часть видов эндемична. Местные жители и многие в России традиционно называют Байкал морем. Более половины года озеро сковано льдом, период ледостава 15 января - 1 мая, судоходство осуществляется с июня по сентябрь. С 1956 года озеро является составной частью Иркутского (Байкальского) водохранилища многолетнего регулирования, образованного плотиной Иркутской ГЭС. Байкал находится в центре Азии, в России, на границе Иркутской области и Республики Бурятия. Озеро протянулось с севера на юго-запад на 636 км в виде гигантского полумесяца. Ширина Байкала колеблется от 25 до 80 км. Площадь водной поверхности составляет 31 722 км² (без учёта островов), что примерно равно площади таких стран, как Бельгия, Нидерланды или Дания. По площади водного зеркала Байкал занимает шестое место среди крупнейших озёр мира. Длина береговой линии — 2 100 км. Озеро находится в своеобразной котловине, со всех сторон окружённой горными хребтами и сопками. При этом западное побережье — скалистое и обрывистое, рельеф восточного побережья — более пологий (местами горы отступают от берега на десятки километров). Максимальная глубина озера — 1 642 м метра была открыта в 1983 году, что делает его самым глубоким озером планеты Земля. Если учесть, что водная гладь озера находится на высоте 455,5 м над уровнем моря, то нижняя точка котловины лежит на 1 186,5 м ниже уровня мирового океана, что делает чашу Байкала также самой глубокой материковой впадиной. Средняя глубина озера также очень велика — 744,4 метров. Она превышает максимальные 8 глубины многих очень глубоких озёр. Объём воды. Запасы воды в Байкале просто гигантские — 23615,390 км³ (около 19 % мировых запасов пресной воды — во всех пресных озёрах мира содержится 123 тыс. км³ воды). По объёму запасов воды Байкал занимает второе место в мире среди озёр, уступая лишь Каспийскому морю, однако в Каспийском море вода солёная. В Байкале воды больше, чем во всех вместе взятых пяти Великих озёрах и в 25 раз больше, чем, например, в Ладожском озере.

2.2 Время

Смещение относительно UTC составляет +9. Относительно MSK часовой пояс имеет постоянное смещение +5 часов.

2.3 Гидрография района

В Байкал впадает 336 рек и ручьёв. Самые крупные из них — Селенга, Верхняя Ангара, Баргузин, Турка, Снежная, Сарма. Из озера вытекает одна река — Ангара

Основные свойства байкальской воды можно коротко охарактеризовать так: в ней очень мало растворённых и взвешенных минеральных веществ, ничтожно мало органических примесей, много кислорода. Температура поверхностных слоёв воды в Байкале летом — +8...+9 °С, а в

отдельных заливах — +15 °С. Температура глубинных слоёв — около +4 °С. Вода в озере настолько прозрачна, что отдельные камни и различные предметы бывают видны на глубине 40 м. В это время байкальская вода бывает синего цвета. Летом же и осенью, когда в прогретой солнцем воде развивается масса растительных и животных организмов, прозрачность её снижается до 8–10 м и цвет становится сине-зелёным и зелёным. Чистейшая и прозрачайшая вода Байкала содержит так мало минеральных солей (100 мг/л), что может использоваться вместо дистиллированной.

2.4 Климат

Водная масса Байкала оказывает влияние на климат прибрежной территории. Зима здесь бывает мягче, а лето — прохладнее. Наступление весны на Байкале задерживается на 10–15 дней по сравнению с прилегающими районами, а осень часто бывает довольно продолжительная. Район Байкала отличается большой суммарной продолжительностью солнечного сияния. Например, в посёлке Большое Голоустное она достигает до 2 524 часов и является рекордным для России. Дней без солнца в году в этом же населённом пункте бывает только 37, а на острове Ольхон — 48. Особые черты климата обусловлены байкальскими ветрами, которые имеют собственные названия — баргузин, сарма, верховик, култук. Хамар-Дабан, как и все Прибайкалье, лежит в поясе умеренноконтинентального климата. Холодная зима продолжается здесь от 5 до 8 месяцев, случаются морозы до минус 40-50 градусов. Средняя температура января минус 20 градусов мороза. Однако лето относительно теплое, подчас даже жаркое. Наиболее высокие температуры - до 30 градусов Цельсия - в горах бывают в июле, а на побережье - в августе. Среднегодовые температуры почти всюду ниже нуля. Континентальность климата проявляется и в резких колебаниях температуры в течение суток, и в сравнительно небольшом количестве осадков, выпадающих главным образом в июле и августе. Большое влияние на распределение осадков оказывает рельеф. Склоны гор, обращенные в сторону влажных ветров, всегда получают значительно больше влаги, чем противоположные. Северо-западные склоны Хамар-Дабана, обращенные к Байкалу, получают в год до 800- 1400 мм осадков, а на юго-восточных склонах местами выпадает за год менее 300 мм. До 75-80% годовой суммы осадков приходится на теплый период года. Зимой, когда влажность воздуха невелика и преобладает ясная погода, осадков в виде снега почти всюду немного. Несмотря на длительность зимы и почти полное отсутствие в это время оттепелей, мощность снежного покрова, даже в конце зимы невелика и в большинстве районов колеблется от 30 до 70 см. Среднее количество дней с метелями за зиму достигает до 75. Весна в Прибайкалье не только поздняя и короткая, но и сухая, ветреная. Нередко случаются заморозки. В это время года на хребте наблюдается самый низкий уровень влажности. Начало весны знаменуется установлением положительных температур. Как правило, это вторая половина апреля. Лето короткое. Средняя температура июля в таежной зоне колеблется от 12 до 17 градусов тепла. Конец августа можно считать началом осени, а в горах - уже и началом зимы. На гольцах снег выпадает нередко уже в третьей декаде августа, а через две-три недели обычно устанавливается устойчивый снежный покров. Переход от осени к зиме происходит быстрее чем от весны к лету

2.5 Население

Заселение побережья озера. Со слов местных жителей, записанных в 1930-х годах, до XII—XIII веков Прибайкалье населяли народ баргуты. Им на смену с запада пришли буряты, которые стали активно заселять сначала западное побережье озера, а затем Забайкалье. Первые русские поселения на берегу Байкала появились в конце XVII—начале XVIII века. Происхождение топонима «Байкал» Происхождение названия озера точно не установлено. Ниже приведены наиболее распространённые версии происхождения топонима «Байкал»: • Бай-Куль (тюрк.) — богатое озеро • Байгаал-Далай (монг.) — богатый огонь • Бэй-Хай (кит.) — северное море Первые русские землепроходцы Сибири употребляли эвенкийское название «Ламу» (море). Со второй половины XVII века русские переходят на название, принятое у бурят, — «Байгаал» (произносится как «Бэйгхэл»). При этом они лингвистически приспособили его к своему языку, заменив характерное для бурят «г» на более привычное для русского языка «к», в результате чего окончательно сложилось современное название. Побережье озера Байкал. КБЖД. С географической точки зрения данный район точнее назвать южной частью Ольхинского плоскогорья. На сайте для Ольхинского плато представлена схема только северо-западной его части. Всё Ольхинское плато плохо умещается в прямоугольную схему. Кроме того, южная часть Ольхинского плато благодаря байкальским берегам своеобразна и имеет самостоятельное значение. Поэтому мы и выделили её в отдельный район. Название же района объясняется тем, что в туристическом плане самым достопримечательным объектом этого района является Кругобайкальская железная дорога. Эта дорога была возводилась с 1896 по 1905 годы и до середины XX века использовалась как отрезок основной Транссибирской дороги. Сейчас Кругобайкальская железная дорога имеет преимущественно архитектурноисторическое значение, хотя и остаётся действующей железной дорогой. Протяжённость дороги — 89 км. На этом отрезке расположены 38 тоннелей общей длиной 9063 м, 15 каменных и 3 железобетонных галереи. Ольхинское плато круто обрывается к Байкалу. Берега Байкала крутые, с очень узкой полоской прибрежья. Местами берега вдаются в Байкал скальными утёсами. Средняя плотность населения Хамар-Дабана составляет 2 чел/кв. км, при этом коренное население составляет только 1/4 часть. Основную часть населения составляют русские и буряты. Населённые пункты сосредоточены, в основном, у Транссибирской магистрали, а в глубине хребта лишь изредка встречаются охотничьи избушки.

2.6 Достопримечательности на маршруте Иркутск

Административный центр Иркутской области и Иркутского района, шестой по величине город Сибири с численностью населения около 62 тыс человек.

Основан в середине 17 столетия как зимовье в устье реки Иркут. Находясь на важных колонизационных и торгово-промысловых путях, связывающих европейскую часть России с Китаем, Монголией и русским Дальним Востоком, Иркутск быстро развивался и рос.

В наши дни Иркутск находится в ряду крупнейших областей Российской Федерации и имеет статус одного из семи городов, обладающих уникальным историческим и культурным наследием.

Иркутск включен в число исторических населенных мест с сохранением старинной планировки и застройки, здесь свыше 680 памятников истории и культуры. Наибольший интерес представляют исторически сложившиеся ансамбли самой древней части города— Спасская церковь (1706—

1710 гг.) и собор Богоявления (1718—1746 гг.), памятник императору Александру III (ныне называется «Первопроходцам Сибири») и здание Восточно-Сибирского отдела Русского Географического общества. Кроме того, Иркутск обладает самым большим количеством барочных церквей в Сибири.

Иркутск был одним из немногих городов России, где неправославное население до революции было столь значительным, что строило собственные культовые сооружения. Три из них — польский костел (1881—1885 гг.), преобразованный после революции в органнй зал, татарская мечеть (1902 г.) и синагога (1879г.) — сохранились до наших дней.

Байкал



Озеро тектонического происхождения в южной части Восточной Сибири, самое глубокое озеро на планете (современное значение максимальной глубины озера — 1642 м), крупнейший природный резервуар пресной воды и самое большое пресноводное озеро по площади на континенте. Запасы воды в Байкале — 23 615,39 км³ (около 19% от

123 тыс. км³ всех мировых запасов озёрной пресной воды).

Озеро и прибрежные территории отличаются уникальным разнообразием флоры и фауны, большая часть видов животных эндемична.

В байкальской воде очень мало растворённых и взвешенных минеральных веществ, ничтожно мало органических примесей, много кислорода. Содержание минеральных солей в воде Байкала равно 96,7 мг/л.

В значительной степени чистота воды в Байкале поддерживается деятельностью микроскопического рачка эпишуры, который потребляет органику, пропуская воду через свой организм.

Байкальская эпишура — вид планктонных ракообразных из подкласса веслоногих. Размер взрослого полупрозрачного рачка составляет около 1,5мм. Этот эндемик Байкала играет важнейшую роль в экосистеме озера, населяя всю толщу вод и формируя до 90% и более биомассы водоёма. Эпишура потребляет основную массу водорослей и является важным объектом питания байкальского омуля. Именно рачку-эпишуре обязано озеро чистотой своей воды.

Вода в Байкале холодная— температура поверхностных слоёв даже летом не превышает +8 — +9 °С, а в отдельных заливах и сорах +15 °С (максимальная зафиксированная температура +23 °С). Температура глубинных слоёв— около +4 °С.

Вода в озере настолько прозрачна, что отдельные камни и различные предметы бывают видны на глубине до 40 метров. Это обычно бывает весной, когда вода в озере синего цвета. Летом же и

осенью, когда в прогретой солнцем воде развивается масса растительных и животных организмов, прозрачность её снижается до 8—10 м, и цвет становится сине-зелёным и зелёным.

Хребет Хамар-Дабан

Сложенный раннепротерозойскими комплексами хребет, протянувшийся с запада на восток более чем на 350 км, при ширине в 50—60 км, и образующий горную страну к югу от Байкала.

Склоны Хамар-Дабана, примыкающие к юго-западному берегу Байкала, являются самым влажным местом в Прибайкалье (около 1300 мм осадков в год) и отличаются богатой растительностью; в гольцовой осевой части хребта преобладает горнотундровая растительность. Леса преимущественно хвойные — сосна, лиственница, сибирский кедр, пихта, встречаются реликтовые тополёвые леса, березники. Более верхние высотные ярусы занимают альпийские луга, кедровый стланик и карликовая берёза.

Климат северной части Хамар-Дабана — байкальский, умеренный и влажный, с осадками до 1300 мм в год. Средняя температура января составляет -16 — -18 °С. Южный макросклон характеризуется резко континентальным климатом



Метеостанция Хамар-Дабан

Реперная (базовая) метеостанция в Иркутской области, на водоразделе рек Подкомарная и Слюдянка по тропе на пик Черского и перевал Чёртовы ворота

Удунгинский купеческий тракт

Построен в 1884 г. как путь к Байкалу с наиболее легкими перевалами и доступный для колесного движения.

После подписания Буринского договора 1727 года на русско-китайской границе началось



строительство города Троицкосавска, рядом с которым образовалась русская торговая слобода Кяхта и китайский торговый город Маймачен. Это положило начало интенсивному торговому обмену между странами, который продолжался почти 300 лет. В 1787 году в России была основана первая чаеоторгующая компания «Перлов с сыновьями». Несколько позже появился обособленный клан торговцев

чаем — «чайники». С этого времени чай начинают продавать не только в столицах и близких к ним городам, но и в других регионах России.

Чайный путь начинался в городе Ухань и разделялся на несколько сухопутных и водных маршрутов, которые проходили через более чем 150 городов трёх стран.

Удунгинский тракт является участком этого чайного пути.

Транссибирская магистраль

Железная дорога через Евразию, соединяющая Москву с крупнейшими восточносибирскими и дальневосточными промышленными городами России. Длина магистрали 9288,2 км, это самая длинная железная дорога в мире

В 1891 г Александр III подписал именной высочайший указ, данный министру путей сообщений, о строительстве Транссибирской железной дороги.

Движение поездов по Транссибу началось 3 ноября 1901 года, после того, как было уложено «золотое звено» на последнем участке строительства Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД). Регулярное железнодорожное сообщение между столицей империи Санкт-Петербургом и тихоокеанскими портами Владивостоком и Порт-Артуром было установлено в 1903 году, хотя через Байкал приходилось переправлять поезда на специальном пароме.

Непрерывный рельсовый путь между Санкт-Петербургом и Владивостоком появился после начала рабочего движения по Кругобайкальской железной дороге в 1904 году, а спустя год Кругобайкальская дорога, как отрезок Великого Сибирского пути, была принята в постоянную эксплуатацию, и поезда впервые в истории получили возможность следовать только по рельсам, без использования паромных переправ от берегов Атлантического океана до берегов Тихого океана.

Строительство велось только за счёт собственных средств государства без привлечения иностранного капитала. В начале строительства привлекалось 9 600 человек, к 1896 году - уже около 80 000 человек. Ежегодно в среднем строилось 650 км железнодорожных путей, по состоянию на 1903 год, было уложено более 12 миллионов шпал, 1 миллион тонн рельсов, общая длина построенных железнодорожных мостов и тоннелей составила более 100 км

Гусиноозерск



Административный центр Селенгинского района Бурятии с населением более 23 тысяч человек. Расположен в 110 км от Улан-Удэ. Гусиноозерск — второй по экономическому значению город в Бурятии. Основное градообразующее предприятие — Гусиноозёрская ГРЭС, одна из крупнейших электростанций Восточной Сибири и Забайкалья, поставляющая электроэнергию в другие регионы России и за границу.

Самые первые сведения о Гусиноозерске датируются 1772 годом. По сведениям геологов и путешественников на берега Гусиного озера волны выбрасывали земляной уголь. Однако он возник только в 1939 г. как посёлок Шахты в связи с разработкой месторождения бурого угля. В июле 1953 года был преобразован в город и назван Гусиноозёрск по озеру Гусиное, на берегу которого он расположен. Название озера связано с тем, что в прошлом оно было излюбленным местом гнездования гусей. Площадь водоема— 163 квадратных километра, а глубина достигает 28 метров. Это самое крупное после Байкала озеро Восточной Сибири и Забайкалья.

Источники:

tonkosti.ru

irkipedia.ru

russia-open.com

<http://xn--b1apf.xn--p1ai/Otchety/2009-PriBaikal-5kc-Romanov.pdf>

фотографии из архива группы

3 Цели похода и общая характеристика маршрута

- Прохождение спортивного маршрута 4 к.с., участие в соревнованиях;
- Обновление информации о пройденных ранее участках маршрута, получение информации по новым участкам;
- Посещение знаковых мест южного Байкала: КБЖД и метеостанции Хамар – Дабан

3.1 Описание района похода

Маршрут проходил вдоль юго-западной части озера Байкал. Котловина Байкала окружена хребтами — Приморским, Байкальским, Кичерским, Баргузинским, Улан-Бургасы, Хамар-Дабан.

На юго-западной части Байкала находятся: Прибайкальский национальный парк и Байкальский заповедник.

Часть нашего маршрута пролегла по территории Прибайкальского национального парка. Для проезда по которому необходимо было получить разрешение, которое выдается за 3 дня до посещения парка. В



марте, при предварительном обсуждении, проезд через парк не вызвал возражений у администрации. Однако за три дня до выхода на маршрут, администрация отказалась выдавать разрешение, мотивируя это тем, что разрешения выдаются только на официальные маршруты. Несмотря на отсутствие разрешения, было принято решение проехать запланированную часть маршрута расстоянием в три километра по территории нацпарка. При въезде стоял знак, информирующий о въезде в особо охраняемую природную зону, а также знак, предупреждающий о наличии шипов на дорогах. Шипов мы не обнаружили, а вот домики служащих в нацпарке мы видели. К счастью встречи с лесниками нам удалось избежать.

На некоторых картах показано, что граница Байкальского заповедника не подходит к дороге Слюдянка – Бабушкин. На самом деле заповедник начинается сразу за дорогой, на что указывают информационные таблички.

3.2 Краткая характеристика маршрута

Маршрут можно разделить на три части:

- Таежная (Ольхинское плато, траверсы Хамар-Дабана и перевал через него), по которой проходились определяющие препятствия.
- Южный берег Байкала (трасса Р-258 на участке Слюдянка – Бабушкин), по которой проходились предопределяющие препятствия.
- Степная часть (Богойская степь), по которой проходились предопределяющие препятствия.

3.3. Варианты подъезда и отъезда

В район похода из Москвы удобнее всего добираться на самолете до Иркутска (много авиакомпаний, можно рассчитать по времени, мы выбрали Аэрофлот). Также можно приехать на поезде.

При подготовке похода как точки отъезда рассматривались как г. Иркутск, так и г. Улан-Удэ. В итоге выбрали Иркутск (Аэрофлот), так как из Улан-Удэ возможно было улететь либо Победой (доплата за багаж), либо ЭсСевен при цене билета на 5 тыс. дороже Иркутска.

Поезд Наушки – Иркутск, на который мы сели на ст. Загустай, ходит ежедневно. Основной поток пассажиров садится в Улан-Удэ, поэтому разместились спокойно. На станции Загустай состав состоял из 4 вагонов, нумерация была от головы состава, наш вагон (4-й) оказался напротив входа на вокзал станции.

3.4 Аварийные выходы с маршрута

На всем протяжении маршрута, в случае экстренной эвакуации, до населенных пунктов было 20-30 км по дорогам.

Группа регистрировалась в МЧС Иркутской области (номер 2019-799) через сайт МЧС.

Во время похода связь с МЧС Иркутской области была ежедневной, пока были на территории Иркутской области. Также им сообщили о завершении похода. МЧС республики Бурятии (последние 4 дня похода) на связь не выходило.

3.5 Новизна маршрута

В 2009 году группой Д. Романова Ольхинское плато проходило с севера на юг от пос. Орленок до пос. Маритуй (<http://мкв.рф/Otchety/2009-PriBaikal-5кс-Romanov.pdf>). В сети также можно встретить описание поездок на ПВД квадрациклистов до Маритуя. Либо отдельные упоминания поездок на скальники. Нам не встречалось описание прохождения Ольхинского плато от пос. Олха до ст. Подкаменная. (см. описание ПП)

К метеостанции Хамар - Дабан группа Романова ранее выходила сразу через Старокамаринский тракт. Мы же сначала проехали по дороге А-333 и перед рекой Большая Быстрая свернули в сторону метеостанции. Это позволило избежать крутого подъема в начале тракта и набор высоты был более равномерным.

Перевал через хр. Хамар – Дабан (г. Бабушкин – пос. Таежный -пос. Удунга) проходил группой Романова, белорусскими туристами (<http://rtss.by/index.php/velopokhody/50-bajkal-2014>). С описанием основной дороги можно ознакомиться по ссылке <https://radost-s.livejournal.com/45384.html>. Поворот с основной дороги на ур. Холодный Мыс, траверс горы 1421,9 и далее вдоль спуск вдоль реки Удунга ранее не встречался и был пройден в велопоходах впервые.

3.6 Стратегия и тактика похода

При планировании похода хотелось посетить Кругобайкальскую железную дорогу, метеостанцию на Хамар-Дабане и изначально поход планировался исходя из этих точек.

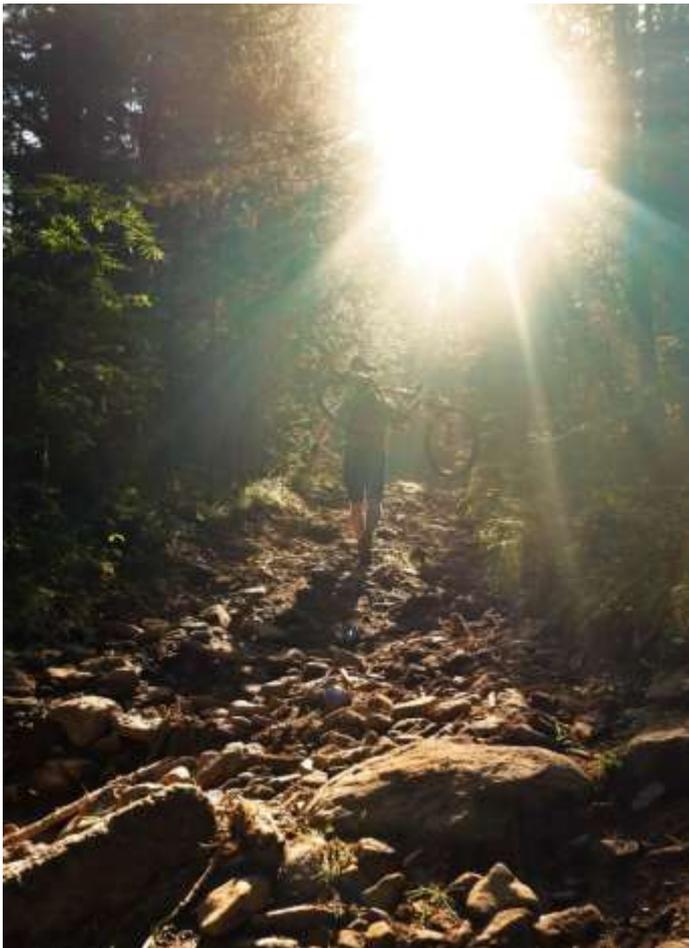
Также рассматривался вариант прохождения 110 автозимника и Баргузинской долины при увеличении сроков похода, но в связи с неясной ситуацией при переправе через реку Баргузин (возможен переход только в сухое лето) было решено этот участок не включать в маршрут.

При пересечении Ольхинского плато рассматривался вариант не прохождения реки Большая Половинная, для этого предусматривался запасной вариант с выходом к железной дороге в районе ст. Подкаменная.

Также внимание уделялось и метеостанции Хамар – Дабан. Велосипедисты обычно заезжают от ост. пункта Вербный или от реки Похабиха. При изучении интернета нашли описание проезда от реки Большая Быстрая на Унимоге (<https://www.drive2.ru/l/481245520312926281/>).

От метеостанции рассматривалось несколько вариантов:

- Путь, пройденный группой Романова через пер. Чертовы Ворота, реки Утюлюк, Снежная и далее на Баянгол. После изучения отчета этой группы и консультации с МКК от этого маршрута было решено отказаться: 10 лет назад по этой тропе группа шла пешком, в добавок на маршруте есть сплавные реки, опыта для прохождения которых наша группа не имела;



- Вариант с выходом на трассу А-333 через пик Босан. От этого варианта отказались, так как по расчетам препятствие выходило на уровне 5 КТ;
- Также рассматривался вариант с обходом рек Утюлюк и Снежная через пик Босан, Маргасанскую сопку, спуск к истокам р. Утулик, потом через р. Хангарул спуск к поселку Мыла. Данный вариант был отложен, так как было сложно рассчитать как время, потраченное на прохождение этого участка, так и его сложность. Предварительные расчеты, давали основание предположить, что он был бы на уровне 5-6 КТ;
- Спуск от метеостанции вниз, в Слюдянку. В Интернете встречается упоминание, что этот участок проходили на двухподвесах (без подробностей). Именно его и выбрали.

Кроме классического переезда через Хамар – Дабан от Бабушкина до Гусиноозерска (отчет Романова, также

<https://forum.velomania.ru/showthread.php?t=369790>) изучался также подъем от поселка Мантуриха, но на реке Мантуриха в прижимах произошел обвал, и даже пройти там сейчас не возможно.



Таким образом, на основе спутниковых снимков был выбран путь вдоль реки Удунга (см. фотографию ниже).

Последний участок маршрута проходил вдоль трассы Р-440. Именно на эту дорогу были предусмотрены выходы из нескольких точек при отставание от графика.

Лето в этом году было дождливое, и группа брала с собой веревки

для переправы через не широкие, но с быстрым течением ручьи. Фактически броды осуществлялись без наведения перил. Также за несколько дней до вылета на сайте МЧС была размещена информация о возможности селевого потока в Слюдянке. Группа связывалась с оперативным дежурным по Слюдянскому району для уточнения оперативной информации дважды, в Иркутске и в Култукке. Также во время связи в Култукке была получена информация, что добровольцы восстановили мосты при подъеме по реке Слюдянка к метеостанции.

3.7 График движения заявленный

Дата	День пути	Участок маршрута	Км	Способ передвижения
01.08	1	Аэропорт Иркутск – р. Б. Половинная	62	Вело
02.08	2	Р. Б. Половинная – пос. Маритуй	28	Вело
03.08	3	Пос. Маритуй – мыс Ангосольский	35	Вело
04.08	4	Мыс Ангосольский – хр Комаринский	43	Вело
05.08	5	Хр Комаринский – мет. ст. Хамар -Дабан	12	Вело
06.08	6	мет. ст. Хамар –Дабан – пос. Выдрино	94	Вело
07.08	7	Дневка	1	Вело
08.08	8	Пос. Выдрино – гор. Бабушкин	100	Вело
09.08	9	Гор. Бабушкин – р. Удунга	62	Вело
10.08	10	Р. Удунга – пос. Инзагатуй	70	Вело
11.08	11	Пос. Инзагатуй – пос. Белоозерск	80	Вело
12.08	12	Пос. Белоозерск – пос. Селендума	55	Вело
13.08	13	Пос. Селендума – ст. Загустай	54	Вело
Запасные варианты				
02.08	2	Р. Б. Половинная – пос Култук	83	Вело
12.08	12	Пос. Белоозерск – пос. Селендума	52	Вело
12.08	12	Пос. Инзагатуй – пос. Селендума	45	вело
12.08	12	Пос. Дырестуй – пос. Селендума	31	вело

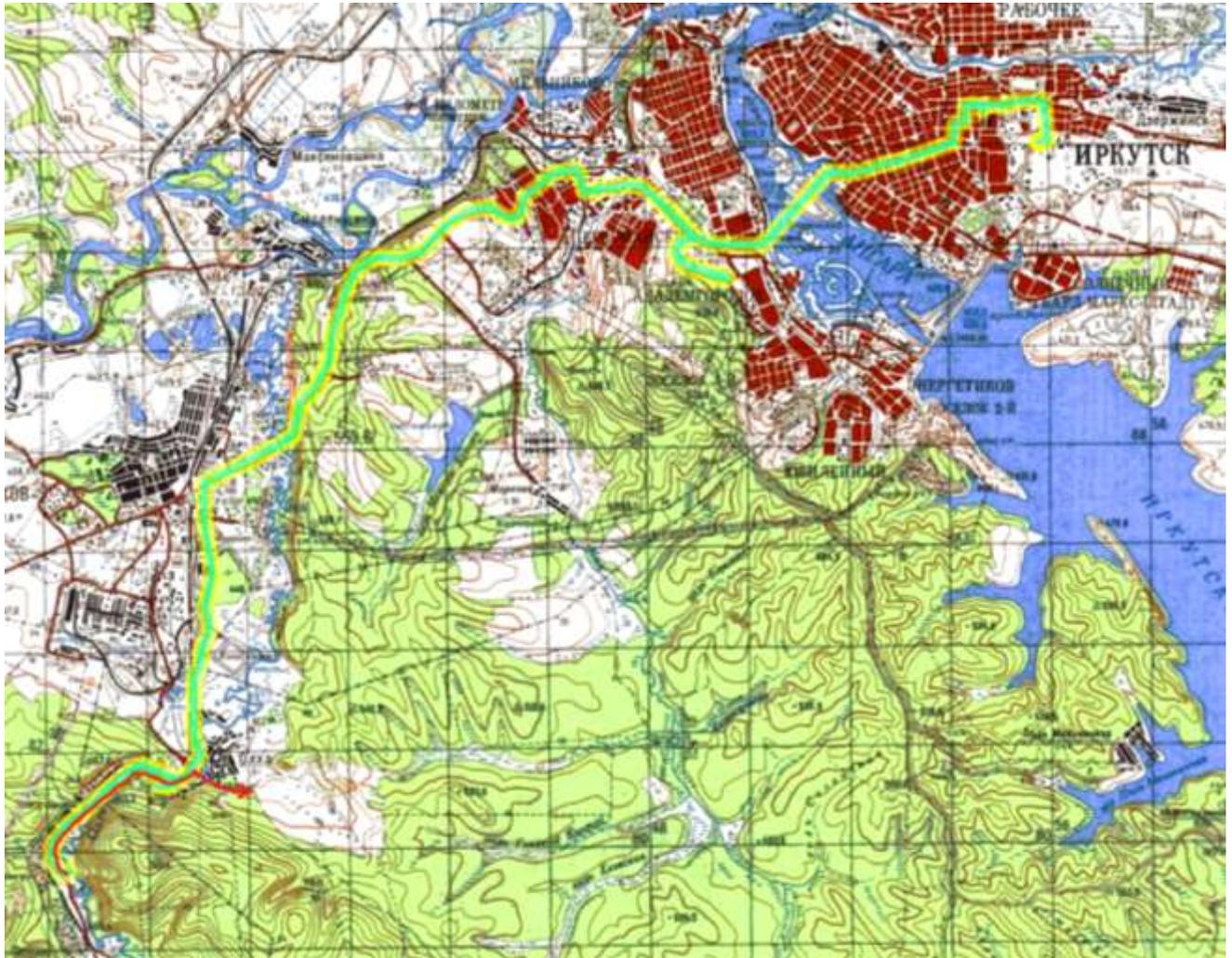
3.8 График движения фактический

Дата	День пути	Участок маршрута	Пробег, км	Набор высоты, м	Общее время/чистое	Покрытие / Способ передвижения
01.08	1	Аэропорт Иркутск – д. Олха	40,9	358	5:32:26/2:26:47	Асфальт/ вело
02.08	2	Д. Олха – р. Бол. Олха	51,2	1138	11:38:43/4:40:46	Асфальт, грунт/ вело
03.08	3	р. Б.Олха – ж/д ст. Подкаменная	26,9	607	7:21:30/4:00:02	Грунт, крупный, мелкий камень/ вело, пешком
04.08	4	ж/д ст. Темная Падь – н/п Ангасолка	3,8	125	51:51/34:03	Асфальт/вело
05.08	5	н/п Ангасолка – Комаринский хребет	42,81	358	5:32:26/2:26:47	Грунт, крупный, мелкий камень/ вело
06.08	6	Комаринский хребет – карьер «Перевал»	23,5	598	12:49:55/ 5:57:26	Грунт, крупный, камень/ вело, пешком
07.08	7	Г. Слюдянка – нп Мурино	69,2	665	11:52:40/ 5:07:36	Асфальт, крупный, мелкий камень/ вело
08.08	8	нп Мурино – д. Ключевка	109,1	827	10:49:56/ 6:48:59	Асфальт / вело
09.08	9	д. Ключевка – перевал Хамар-Дабан	61,3	1 224	12:56:55/ 7:11:09	Асфальт, песок, крупный камень, песок/ вело
10.08	10	перевал Хамар-Дабан – д. Ташир	65,3	635	24:07:59/ 6:14:24	Песок, грунт/ вело
11.08	11	Д. Ташир – н/п Селендума	79,34	538	12:43:58/ 5:59:33	Асфальт, мелкий камень, грунт/ вело
12.08	12	н/п Селендума – г. Гусиноозерск	42,1	589	5:08:15/ 3:47:40	Асфальт / вело

4. Техническое описание прохождения маршрута (время хронометража местное)

День 1 (1 августа)

г.Иркутск – д.Олха



12:00 - Из-за задержки рейса, в связи с погодными условиями в Иркутске, прилетаем на 3,5 часа позже запланированного. При распаковки велосипедов обнаруживаем, что один из багажников был серьезно помят.

13:25 - Время выезда из аэропорта. Облачно. Делаем все необходимые закупки в Иркутске –еда, бензин для горелок, фальшфейеры. Пополняем ремнабор запасным багажником в магазине

Триал-спорт (Фото 1.3.). Город большой с развитой инфраструктурой и хорошими дорогами. В дневное время трафик на дорогах умеренный.

14:00 – Начинается сильный, но кратковременный дождь (Фото 1.4.).

17:00 – 20км - Выезжаем из Иркутска на а/д Р-258, мокрый асфальт сменяется сухим.

17:30 – 28,6км – перед г.Шелехов сворачиваем с трассы налево на с. Олха (Фото 1.5.). В с.Олха делаем последнюю закупку продуктов (магазин рядом с остановкой общественного транспорта). Из села нам нужно двигаться по дороге, идущей на Восток, но мы принимаем решение ехать направо в сторону г. Большой луг для более комфортного размещения лагеря на берегу р. Олха (Фото 1.6.).

18:21 – Постановка лагеря.



Фото 1.1. Сборы в аэропорту.



Фото 1.2. Незапланированная ночевка.



Фото 1.3. Магазин с запчастями.



Фото 1.4. Мокрый асфальт.



Фото 1.5. Въезд в с.Олха.



Фото 1.6. Ночевка на берегу р. Олха.

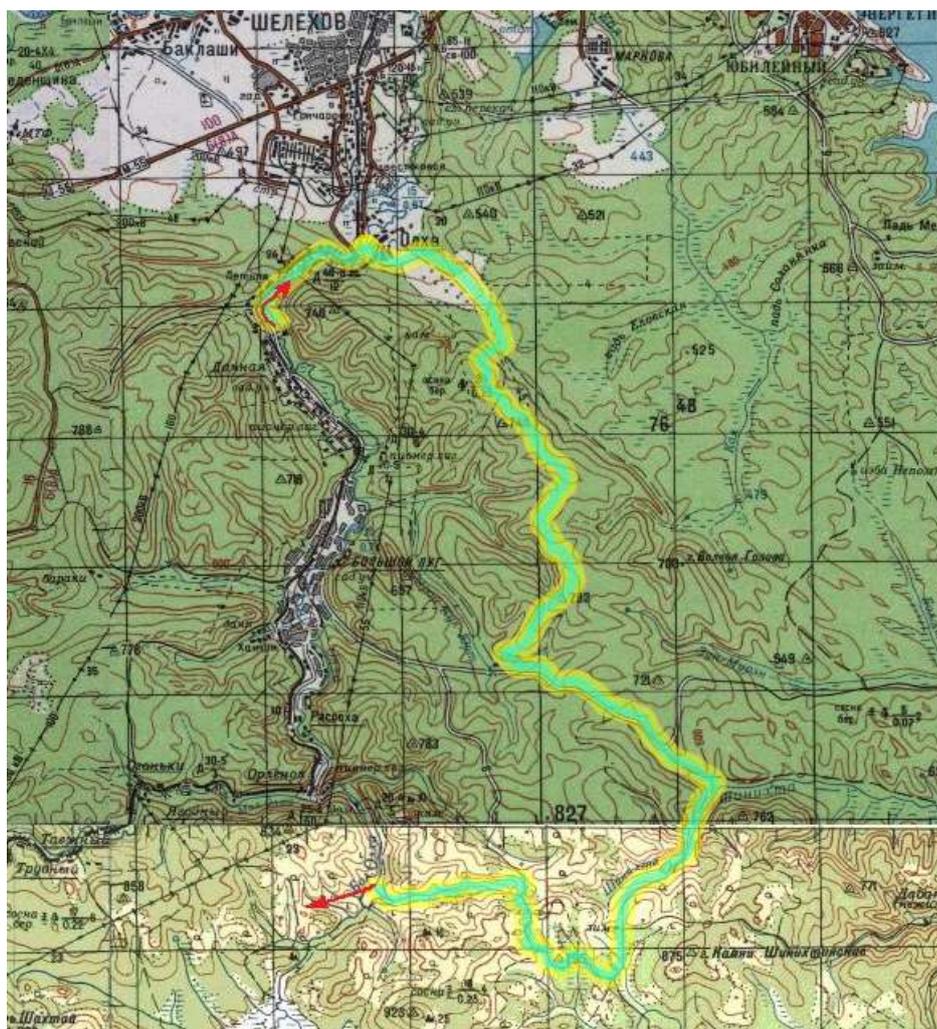
Общее время – 5:32:26.
 Чистое ходовое время – 2:26:47.
 Набор высоты – 358м.
 Максимальная высота – 512м
 Средняя скорость - 16,2км/ч.
 Максимальная скорость - 41,4км/ч

Итого за день – 40,9 км, в т.ч.:

покрытие, качество, состояние	км	коэф.
Недеформируемое. Асфальт. Дорога хорошего качества, <i>сухая</i>	30,4	0,8
Недеформируемое. Асфальт. Дорога хорошего качества <i>мокрая</i>	10,5	1,0

День 2 (2 августа)

д.Олха – р. Б.Олха





06:00 – Подъем.

07:48 – 0км - Выезд группы. Облачно. Возвращаемся в д. Олха по асфальтовой дороге и от автобусной станции поворачиваем направо к мосту через р. Олха.

8:25 – 6,7км - Выезжаем из населенного пункта Олха. Дорога первые 2 км мелкокаменистая х/к, затем, при съезде в поля сменяется разбитой грунтовой дорогой. **Фото 2.1**

9:12 – 11,0км – Развилка дороги. Мы поворачиваем направо, на заросшую грунтовую дорогу, с которой начинается подъем. **Фото 2.2.** этот участок дорогу мы прошли пешком. На выполаживании дорога ухудшается из-за большого количества глубоких луж. На спуске дорога сухая, разбитая

12:35 – 24,4км – Обед на пересечении дорог у безымянного ручья. **Фото 2.3.** Удобное место для отдыха.

13:35 – 24,4км - Выехали с обеда. На перекрестке повернули налево – начинается подъем. Характер покрытия не меняется. Спуск же оказался подтоплен, дорога разбитая, грунтовая, осложненная ТП **Фото 2.4.** Во многих местах дорога подтоплена ручьями. По дороге встретили множество свежих медвежьих следов. **Фото 2.5.** Далее дорога поворачивает, снова начинаем набирать высоту. Покрытие становится сухим разбитым.

16:41 – 34км - Въезжаем в Прибайкальский национальный парк. Пропусков и разрешений у нас не было. Поехали на свой страх и риск, кордоны и домики лесников на пути встречались, самих работников парка не встретили.

17-20 – 36,6км – После выезда из нацпарка (**Фото 2.6.**) спуск, вдоль Зарьяновского ключа. Покрытие ухудшается. В нескольких местах дорога пересекается с мелкими речками, которые разливаются по ней на десятки и сотни метров, разбивая дорогу и затрудняя движение. **Фото 2.7.**

18-50 – 51,2 км - Встаём на ночевку на берегу р. Б.Олха на туристической стоянке «Витязь» (**Фото 2.8.**), оборудованной деревянным столиком. Но у этого места есть минус – места хватит на одну-две палатки.



Фото 2.1. Разбитая грунтовка



Фото 2.2. Первый подъем



Фото 2.3.Обед у ручья



Фото 2.4. Разбитый грунт



Фото 2.5.



Фото 2.6.



Фото 2.7.



Фото 2.8.

Общее время – 11:38:43

Чистое ходовое время – 4:40:46

Набор высоты – 1 138м.

Максимальная высота – 1352м

Средняя скорость - 9,1км/ч

Максимальная скорость – 46,8км/ч

Итого за день – 51,2 км, в т.ч.:

покрытие, качество, состояние	км	коэф.
Недеформируемое. Асфальт. Дорога хорошего качества, <i>сухая</i>	6,7	0,8
Деформируемое. Грунт. Дорога разбитая, <i>сухая</i>	22,4	1,9
Деформируемое. Грунт, дорога укатанная, <i>сухая</i>	2	1,4
Деформируемое. Грунт, дорога/тропа со множеством ТП, <i>сухая</i>	8,6	2,5
Деформируемое. Грунт. Дорога разбитая, <i>мокрая</i>	11,5	2,4

День 3 (3 августа)

р. Б.Олха – ж/д ст. Подкаменная



06:00 – Подъем.

08:10 – 0км - Выезд группы. Легкая облачность. Движемся по сухой разбитой грунтовке. Через 1,6км пересекаем Большую Байкальскую тропу к Олхинским скальникам и движемся дальше.
Фото 3.1.

10:00 – 9,5км - Подъезжаем ЛЭП. Дорога на этом участке разбитая, во многих местах подтопленная мелкими ключами. **Фото 3.2. Фото 3.3.**

11:12 – 12:15 - 11,7км – Обед.

12:30 – 13,3км – брод р. Каймурастуй. Течение реки почти не ощущалось, но вода ледяная из-за большого количества ключей. Самое глубокое место - по пояс. **Фото 3.4.** После брода едем по хорошей мелкокаменистой дороге 1 км, после чего дорога снова становится разбитой.

14:40 – 18,7км – г. Камень (Шахтай). **Фото 3.5.** Спуск происходит по разбитой каменной дороге со множеством ТП. На которой одним из участников был серьезно погнут шатун. **Фото 3.6.**

15:35 – 23,2 км – Выезжаем к Транссибирской магистрали по хорошей мелкокаменистой дороге и от ж/д ст.

16: 50 – 26,9 км - Подкаменная уезжаем в г.Иркутск для замены шатуна.



Фото 3.1. сухая грунтовая дорога



Фото 3.2. Разбитая дорога



Фото 3.4. Брод р. Каймурастуй



Фото 3.5. около вершины



Фото 3.6. спуск с г.Камень

День	ЛП	К.Т.	Эквив. пробег, км
3	Брод р. Каймурастуй	Нк	2 км
Итого			2 км

Общее время – 7:21:30

Чистое ходовое время – 4:00:02.

Набор высоты – 607м.

Максимальная высота – 925м

Средняя скорость - 6,7км/ч

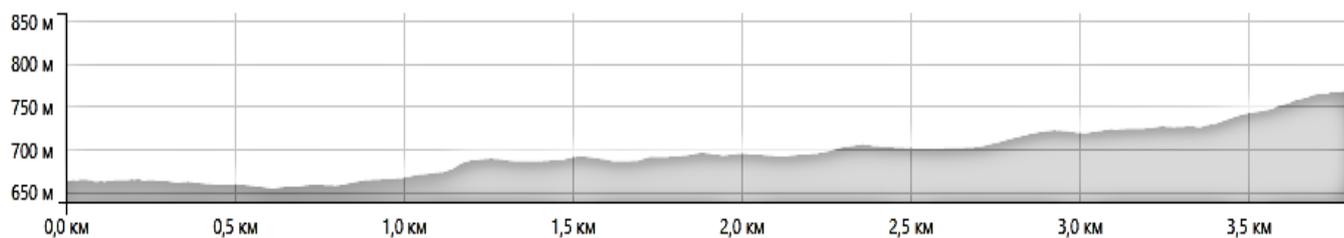
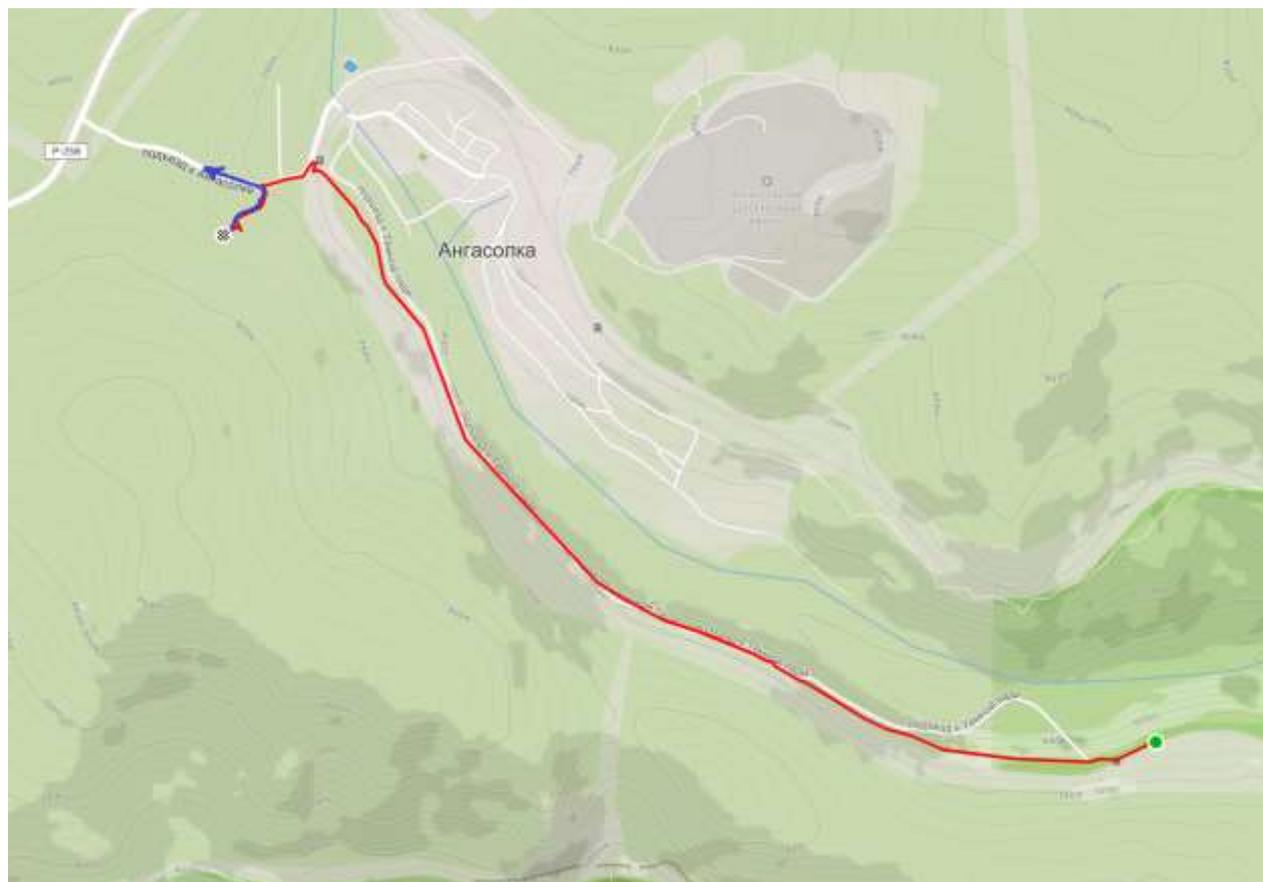
Максимальная скорость – 28,8км/ч

Итого за день – 26,9 км, в т.ч.:

покрытие, качество, состояние	км	коэф.
Недеформируемое. Крупный камень. Дорога со множ. ТП, <i>сухая</i>	4,6 км	2,5
Деформируемое. Грунт. Дорога разбитая, <i>сухая</i>	13,9	1,9
Деформируемое. Грунт. Дорога разбитая, <i>мокрая</i>	3,7	2,4
Деформируемое. Грунт, дорога укатанная, <i>сухая</i>	1 км	1,4
Недеформируемое. Мелкий камень, <i>сухая</i>	3,7 км	1,2

День 4 (4 августа)

ж/д ст. Темная Падь – н/п Ангасолка



20-20 – 0км – старт от ж/д ст. Темная Падь. **Фото 4.1.** Движемся по очень хорошо укатанному мелкому камню. **Фото 4.2.**

20-50 – 3,8км – постановка лагеря.



Фото 4.1. ст. Темная Падь

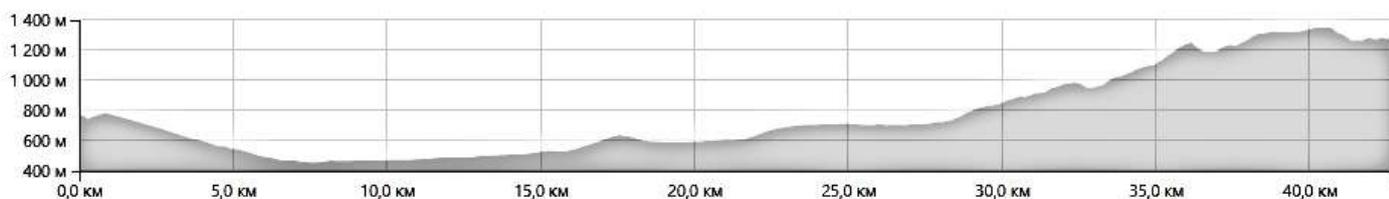
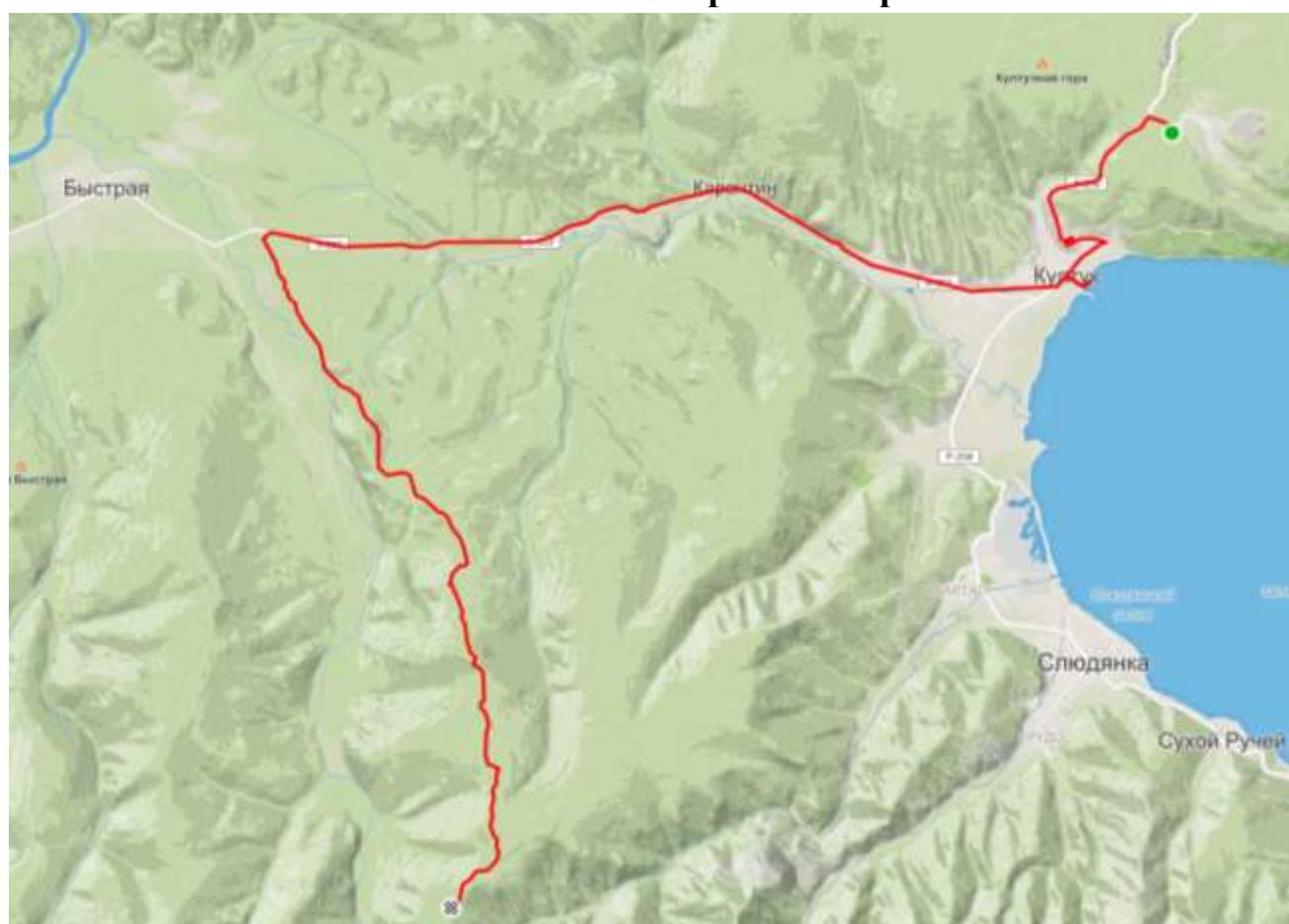


Фото 4.2. движемся к месту стоянки

Общее время – 51:51.
 Чистое ходовое время – 34:03.
 Набор высоты – 125м.
 Максимальная высота – 771м
 Средняя скорость - 6,7км/ч.
 Максимальная скорость - 23,8км/ч

покрытие, качество, состояние	км	коэф.
Недеформируемое. Мелкий камень. Дорога хорошего качества	3,8км	1,2

День 5 (5 августа)
н/п Ангасолка – Комаринский хребет



6:00 - 0км - Подъем

6:49 – 0км - Выход группы на маршрут

6:56 – 1км - выезд на трассу Р-258. Движемся по идеальному асфальту. **Фото 5.1.**

07:10 – 5,5км – Везжаем в д. Култук. **Фото 5.2.** Трасса Р-258 переходит в улицу Кирова, которая тянется параллельно береговой линии. Делаем закупки в одном из многочисленных магазинов, расположенных вдоль главной улицы.

8:40 – 9:30 - 7,3км – Сворачиваем с ул. Кирова, чтобы позавтракать на берегу Байкала

09:45 - 8,2км – Возвращаемся на центральную улину и через 15 минут она поворачивает направо, сливаясь с трассой А-333 (Тункинский тракт).

10:30 - 24,5км – Съезжаем с Тункинского тракта налево. Смена покрытия, едем по мелкому камню. **Фото 5.3. Фото 5.4.**

13:10 – 14:55 - 34км – Развилка. Не доезжая 50 метров до Бурутуйского карьер, мы поворачиваем направо и устраиваемся на обед. **Фото 5.5.** После обеда не проехали и 10 минут как прокололось колесо. Отдых затягивается. **Фото 5.6.** Дорога разбитая, крупный камень **Фото 5.7.**

16:00 – 40,1 км - Через 6 км наша дорога сливается со Старокомарской дорогой, движемся по Комаринскому хребту. Покрытие - разбитый грунт со множеством ТП **Фото 5.8.** После слияния дорог, обнаружили ручеек, разлившийся прямо по дороге – набрали воды

18:00 - 42,8км – Постановка лагеря на оборудованной стоянке. **Фото 5.9.**

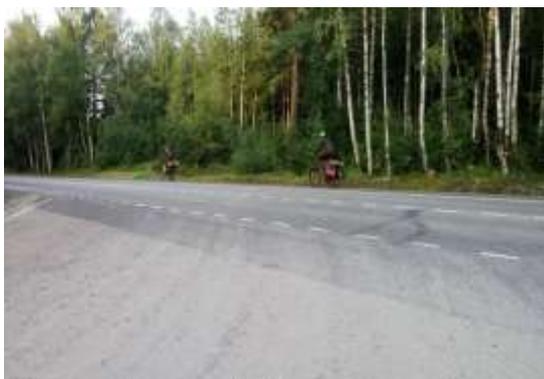


Фото 5.1. выезд на асфальт



Фото 5.2. въезд в Култук

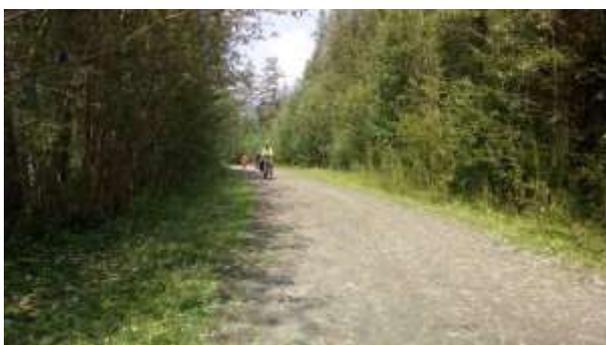


Фото 5.3. съезд с тункинского тракта



Фото 5.4. мелкий камень



Фото 5.5. Обед

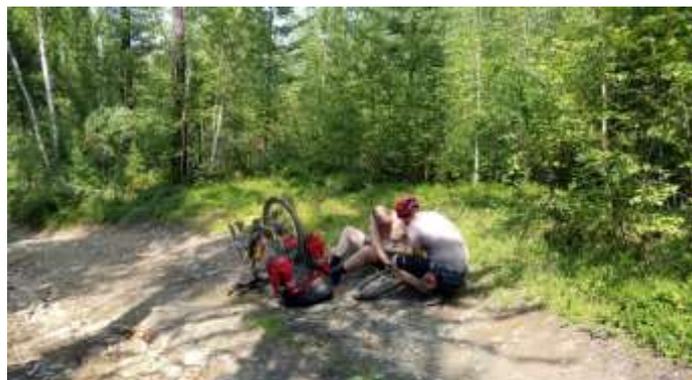


Фото 5.6. Прокол камеры



Фото 5.7. Разбитая каменистая дорога



Фото 5.8. Разбитая грунтовая дорога



Фото 5.9. постановка лагеря

Общее время – 5:32:26.

Чистое ходовое время – 2:26:47.

Набор высоты – 358м.

Максимальная высота – 512м

Средняя скорость - 16,2км/ч.

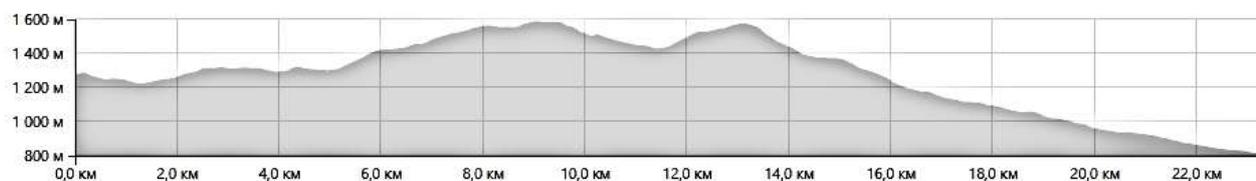
Максимальная скорость - 41,4км/ч

Итого за день – 42,81_{км}, в т.ч.:

покрытие, качество, состояние	км	коэф.
Недеформируемое. Асфальт. Дорога хорошего качества, сухая	24,5	0,8

Недеформируемое. Мелкий камень. Дорога разбитая, <i>сухая</i>	9,5	1,4
Недеформируемое. Крупный камень. Дорога хорошего качества, <i>сухая</i>	6	1,3
Деформируемое. Грунт. Дорога, осложненная множеством технических препятствий, <i>сухая</i>	2,8	2,5

День 6 (6 августа)
Комаринский хребет – карьер «Перевал»



6:50 – 0км - выход группы. Продолжаем двигаться по старо-комарской дороге. Покрытие - разбитый грунт, осложненный ТП **Фото 6.1.**

8:35 - 4,6км – Грунтовое покрытие сменяется крупным камнем. Дорога также осложнена множеством ТП. **Фото 6.2**

13:11 – 9,2 км - После непродолжительного спуска ремонтные работы – реммастер подкачивает вилку. **Фото 6.3.**

13:50 -11км – Начинается очередной крутой подъем, Рюкзаки приходится нести на себе. **Фото 6.4. Фото 6.5. Фото 6.6.**

14:30 -12,6км - Траверс вершины Вулканический купол. **Фото 6.7.** После него начинается серия крутых спусков. Покрытие – крупный камень, дорога разбитая с ТП. **Фото 6.8.**

15:13 – 13,3км - Метеостанция Хамар-Дабан. **Фото 6.9.** От нее начинается ЛП **Фото 6.10. – 6.13.** ЛП представляет собой 5,7 км троп, спуск по которым на велосипеде не представляется возможным. И даже пеший проход сильно затруднен - во многих местах тропы разрушены крупнокаменистыми завалами. 12 раз приходилось переходить через р. Слюдянку по бревнам и мосткам в аварийном состоянии. В итоге на прохождение пяти км локального препятствия нам потребовалось около 5 часов.

18:15 - 19км – После преодоления ЛП продолжается спуск, покрытие - крупный камень, дорога разбитая **Фото 6.14.**

18:35 - 23,5 – Завершение ходового дня. Ставим палатки рядом с турбазой. Ужинаем в местной кафешке. **Фото 6.15.**



Фото 6.1. Разбитый грунт



Фото 6.2.ТП



Фото 6.3. Подкачка вилки



Фото 6.4. Подъем



Фото 6.5. Набор высоты

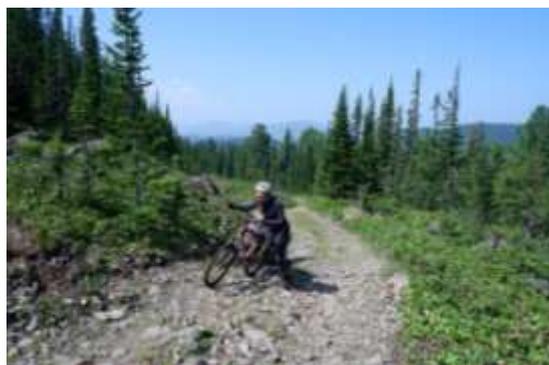


Фото 6.6. Подъем



Фото 6.7. Естественная смотровая площадка на траверсе в. Вулканический купол

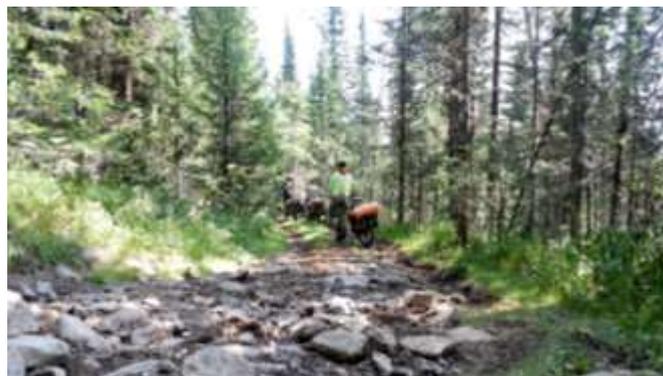


Фото 6.8. Спуск



Фото 6.9. На метеостанции



Фото 6.10.

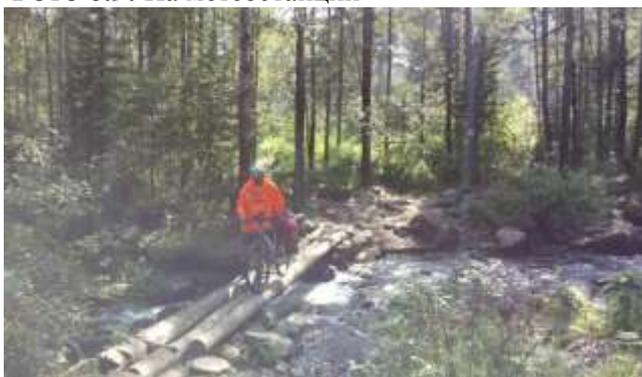


Фото 6.11.



Фото 6.12.



Фото 6.13.



Фото 6.14.



Фото 6.15.

День	ЛП	Кол-во	К.Т.	Эквив. пробег, км
6	Брод р. Слюдянка	12 раз	Н\к	2 км
Итого				24 км*

*В связи с отсутствием подтверждающих фотографий, эквивалентный пробег в расчет интенсивности и КС маршрута включен небыл

Общее время – 12:49:55.

Чистое ходовое время – 5:57:26.

Набор высоты – 598м.

Максимальная высота – 1590м

Средняя скорость - 3,9км/ч.

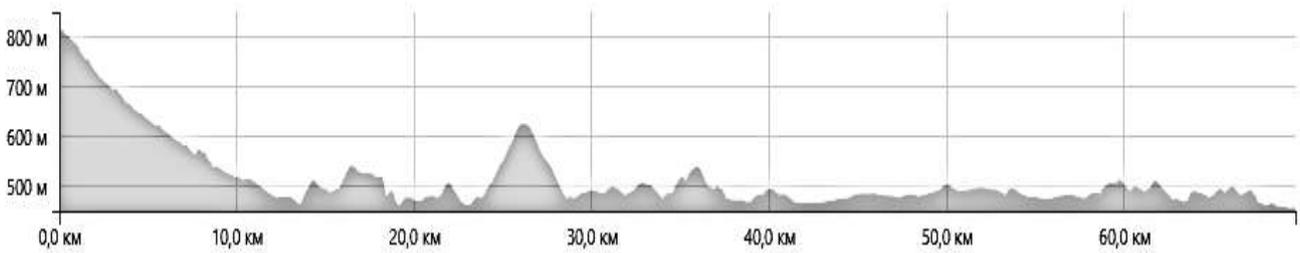
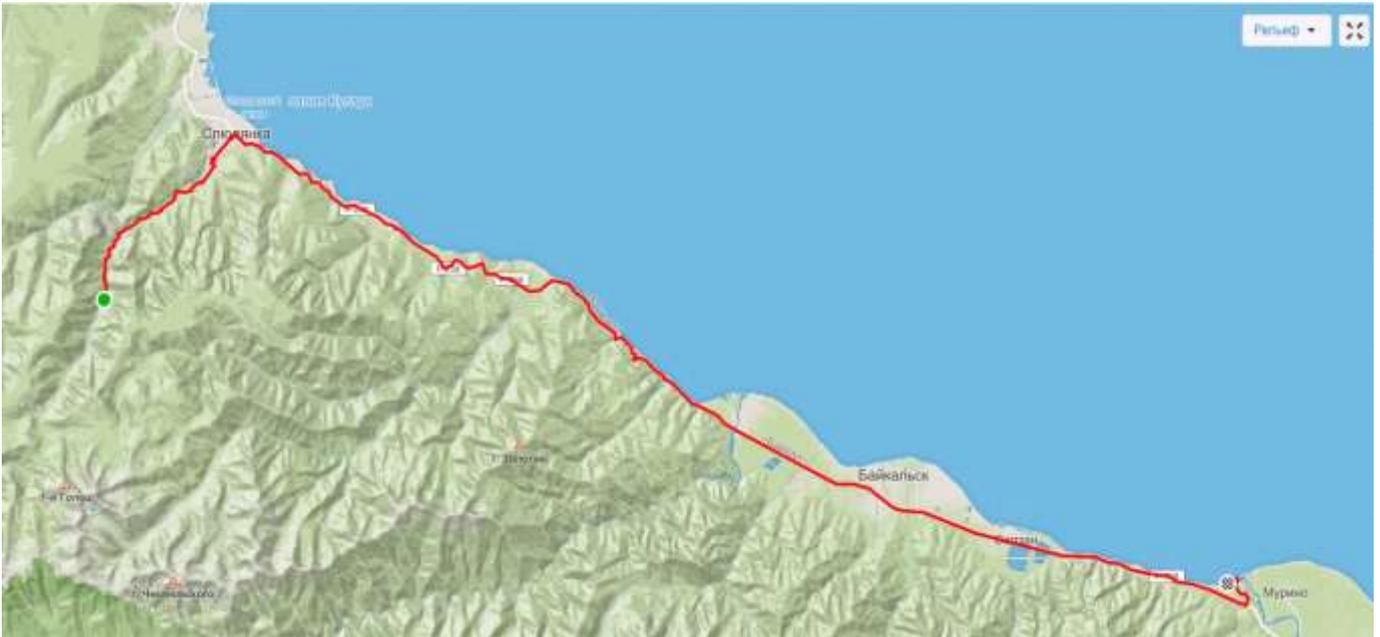
Максимальная скорость - 17,3км/ч

Итого за день – 23,5_{км}, в т.ч.:

покрытие, качество, состояние	км	коэф.
Деформируемое. Грунт. Дорога разбитая, <i>сухая</i>	5,8км	1,9
ЛП	5,7км	-
Недеформируемое. Крупный камень. Дорога разбитая, <i>сухая</i>	3,4 км	1,9
Недеформируемое. Крупный камень. Дорога разбитая, осложненная множеством технических препятствий, <i>сухая</i>	8,6 км	2,5

День 7 (7 августа)

Г. Слюдянка – н\п Мурино



6:00 – подъем, сборы лагеря, завтрак в кафе. Легкая облачность. Фото 7.1.

7:55 – 0 км - выход группы, переход по бревнам через р. Слюдянка. Фото 7.2. Всего до города нам придется пройти 7 таких переprav. Фото 7.3. Два из которых по хорошим мостам, остальные – по очень разбитым мостам в аварийном состоянии или по переправам представляющим собой два бревна. Дорога – в основном мелкий камень 80% (Фото 7.4), 20% - крупного.

10:10 – 8,5км - г. Слюдянка. Смена покрытия - едем по хорошему асфальту. Фото 7.5. Пополняем запасы продуктов в одном из многочисленных магазинов.

10:40 – 12,5км - Выезд на трассу Р-258. Асфальт идеальный. Местность очень холмистая – постоянные подъемы спуски, но не крутые - 7-8м набора на 100м дороги.

13:10 - 38,4км - Обед в придорожном кафе в н\п Орехово. Фото 7.6.

18:10 – 62км – Постановка лагеря на берегу оз. Байкал. Место красивое, популярное у местных – много палаток и рыбаков. Фото 7.7.



Фото 7.1. Место старта у кафе.



Фото 7.2. Первая переправа по бревнам



Фото 7.3. Переправа-2



Фото 7.4. Переправа-3



Фото 7.5. Переправа-4



Фото 7.6. Переправа-5



Фото 7.7. Покрытие



Фото 7.8. Обед в н\п Орехово



Фото 7.9. Въезд в г. Слюдянка



Фото 7.10. Место стоянки на берегу оз. Байкала

День	ЛП	К.Т.	Эквив. пробег, км
7	Брод р. Слюдянка	Н\к	2 км
	Брод р. Слюдянка	Н\к	2 км
	Брод р. Слюдянка	Н\к	2 км
	Брод р. Слюдянка	Н\к	2 км
	Брод р. Слюдянка	Н\к	2 км
Итого			10км

Общее время – 11:52:40.

Чистое ходовое время – 5:07:36.

Набор высоты – 665м.

Средняя скорость – 13,6 км/ч.

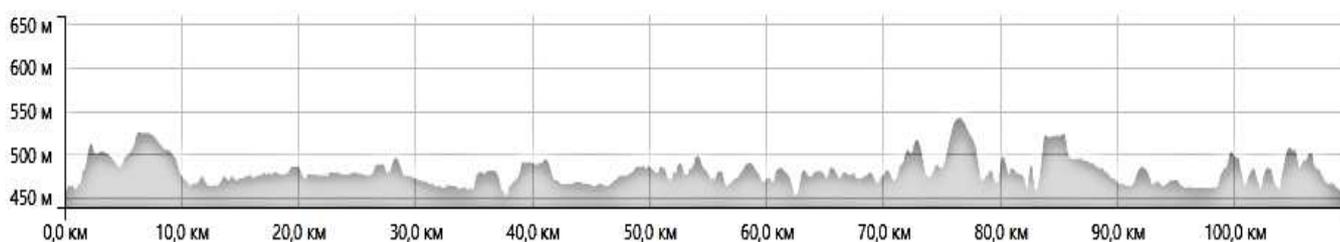
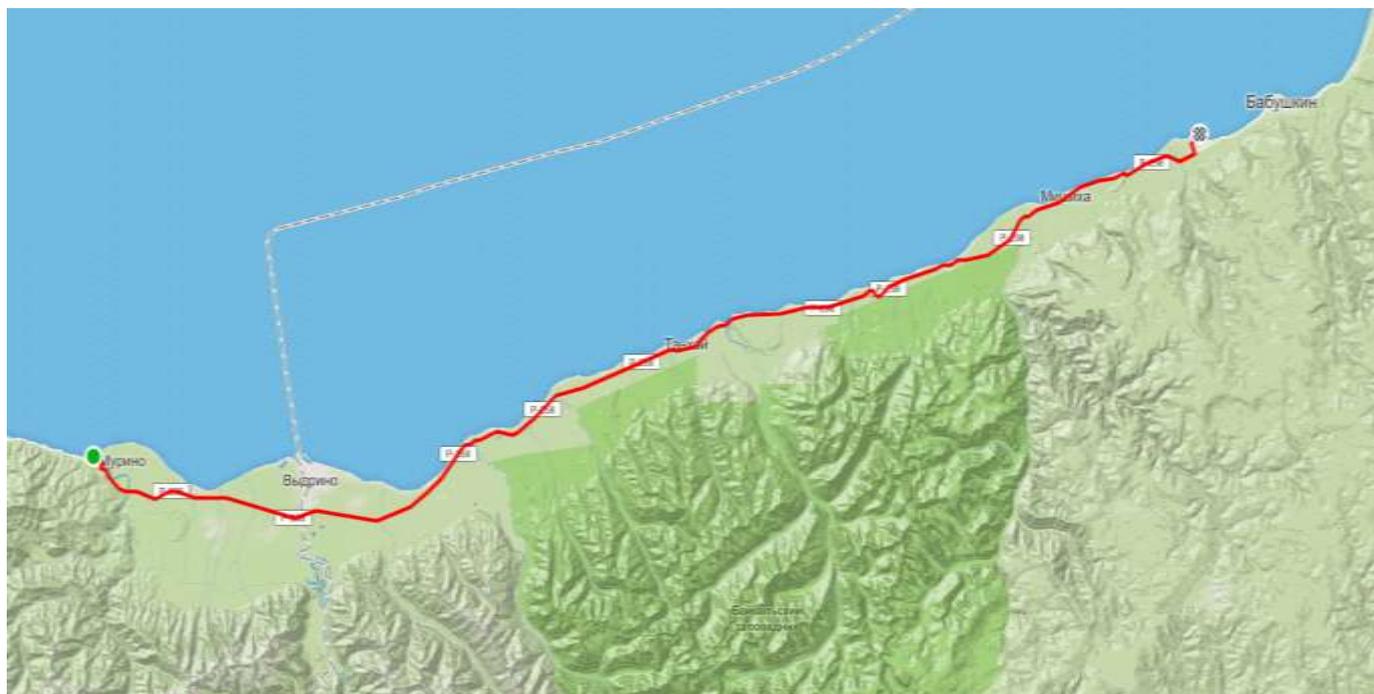
Максимальная скорость – 52,9 км/ч.

Итого за день – 69,2км км, в т.ч.:

покрытие, качество, состояние	км	коэф.
Недеформируемое. Мелкий камень. Дорога, хорошего качества, <i>сухая</i>	4,74	1,2
Недеформируемое. Крупный камень. Дорога разбитая, <i>сухая</i>	1,18	1,9
Недеформируемое. Асфальт. Дорога хорошего качества, <i>сухая</i>	63,2	0,8

День 8 (8 августа)

п Мурино – д. Ключевка



6-00 – подъем, сборы лагеря, завтрак.

8-00 – **0 км** - выход группы. День, не отличившийся никакими особенностями: все время едем по трассе Р-258, вдоль берега и вдоль транссибирской магистрали. Покрытие высокого качества, сухое. Легкая облачность.

12-18 – **60км** – д.Танхой. Обед в придорожном кафе.

16-43 – **95км** – Получасовой отдых на остановке у д.Мишиха. Фото 8.2.

18-50 - **106,5км** – Ужин в придорожном кафе у д. Ключевка. Кафе и магазинов, кроме отмеченных выше, мы не встретили. Облачность училивается.

19-00 – **109км** – Постановка лагеря на берегу оз. Байкал в д.Ключевка.



Фото 8.1. начало дня



Фото 8.2. Второй обед :)



Фото 8.3. Место ужина в д.Клюевка



Фото 8.4. Место нашего лагеря.

Общее время – **10:49:56**

Чистое ходовое время – **6:48:59**

Средняя скорость – **16,1км/ч**

Максимальная скорость – **45,7км/ч**

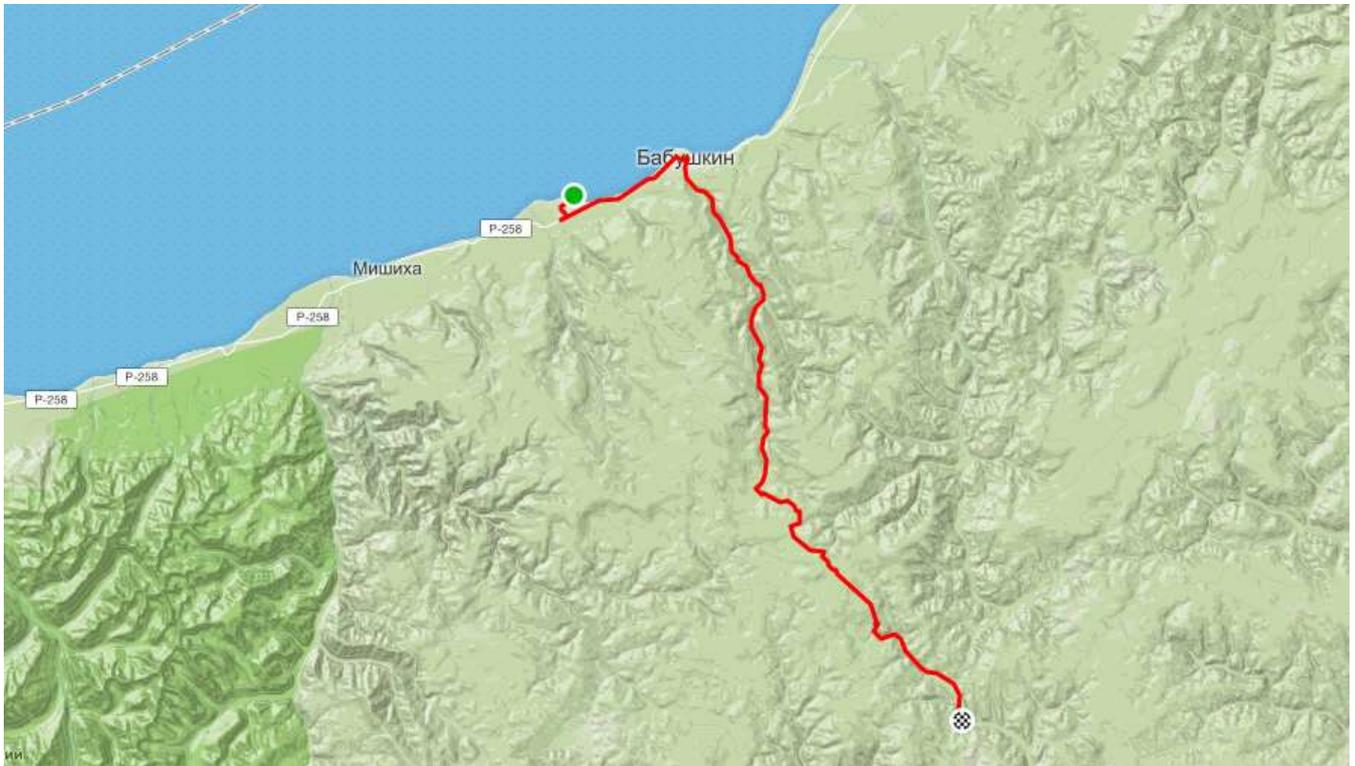
Набор высоты: **827м**

Итого за день – 109,1км км, в т.ч.:

покрытие, качество, состояние	км	коэф.
Недеформируемое. Асфальт. Дорога хорошего качества, сухая	109,1	0,8

День 9 (9 августа)

д. Ключевка – перевал Хамар-Дабан



6-00 – подъем, сборы лагеря. Облачно

6-40 – 0 км - выход группы. Едем по мелкому камню. Дорога хорошая. Сильная облачность.

07-45 – 2,5км – Выезд на трассу Р-258. Завтрак в придорожном кафе.

8-13 – 9,4км – Въезд в г.Бабушкин. **Фото 9.1.** Закупка продуктов в местных магазинах.

09-34 - 13,1км – При выезде из города покрытие меняется с асфальта на песок укатанный - 50%, 25% - песок разбитый, 25% - разбитый грунт, покрытия сухие. **(Фото 9.3).** Едем вдоль р. Мысовка, по дороге Вликого чайного пути. **Фото 9.2.** Очень постепенно набираем высоту. Все подъемы проезжаются в седле.

12-45 – 14-30 – 39км - Обед. Облачно.

16-20 – 42км - Съезд с основной дороги на отворотку. **Фото 9.4.** Характер покрытия меняется. Едем по разбитой грунтовой дороге. **Фото 9.5.**

16-45 - 45,5 км- выезд на ЛЭПКу. Покрытие сменяется на крупный камень, дорога разбитая. **Фото 9.6.** При следовании вдоль ЛЭП была череда достаточно крутых каменистых спусков. **Фото 9.7.** Через 5 км выезжаем на разбитую грунтовку и продолжаем уже плавно терять высоту.

18-20- 51,5км – Полуразрушенный охотничий домик (**Фото 9.8**), после него дорога пересекается с ручьем, который на протяжении километра разливается по дороге, размывая грунт и обнажая камни - **Фото 9.9.** По окончании этого участка снова едем по разбитой грунтовой дороге

19-30- 61,3 км – Постановка лагеря



Фото 9.1. Начало дня



Фото 9.2. Удунгинский купеческий тракт.



Фото 9.3. Песок разбитый



Фото 9.4. Отворотка.



Фото 9.5. разбитые грунты.



Фото 9.6. крупный камень на ЛЭП



Фото 9.7. Спуски



Фото 9.8. Зброшенный охотничий домик



Фото 9.9. Дорога - река

Общее время – 12:56:55

Чистое ходовое время – 7:11:09

Высота - 1 224м

Средняя скорость – 8,6км/ч

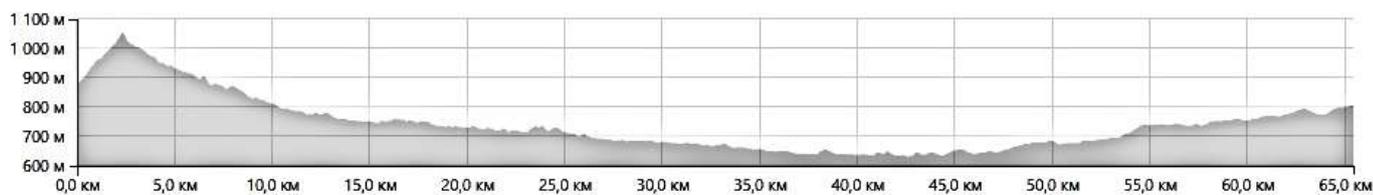
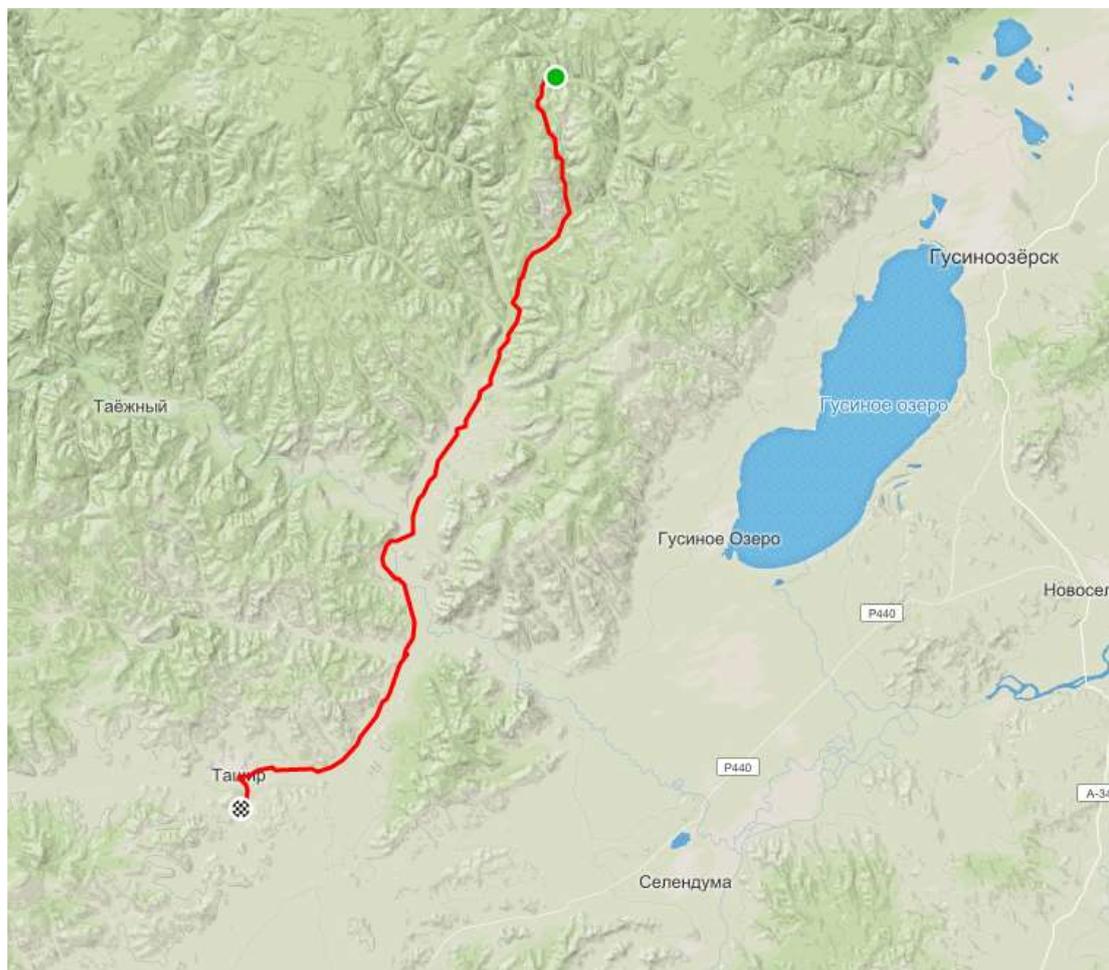
Максимальная скорость – 36,4км/ч

Итого за день – 61,3км км, в т.ч.:

покрытие, качество, состояние	км	коэф.
Недеформируемое. Асфальт. Дорога хорошего качества, <i>сухая</i>	10,6	0,8
Недеформируемое. Крупный камень. Дорога разбитая, <i>сухая</i>	3,3	1,9
Деформируемое. Грунт. Дорога разбитая, <i>сухая</i>	24,4	1,9
Деформируемое. Песок. Дорога укатанная, плотный песок, <i>сухая</i>	14,650	1,5
Деформируемое. Песок. Дорога разбитая, <i>сухая</i>	7,325	1,9
Недеформируемое. Крупный камень. Дорога разбитая, со множ. ТП, <i>мокрая</i>	1,0	2,5

День 10 (10 августа)

перевал Хамар-Дабан – д. Ташир



7-58 - 0км- старт группы, выход на отворотку, с которой начинается подъем (**Фото 10.1.**)

Покрытие – разбитый грунт. **Фото 10.2.** Облачно мелкий дождь. Далее спуск до р. Удунга

10:20 - 16км – Прокол камеры. Переменная облачность

18,6 км – брод через р.Удунгу **Фото 10.3.** После чего происходит смена покрытия на грунт х/к 50% (**Фото 10.6.**), песок сухой укатанный 30% (**Фото 10.5.**) и разбитый песок 20% **Фото 10.4.**

12-40 – 14-00 обед. Надвигаются грозовые тучи.

14-30 Мост через р. Темник.

15-12 - Усть – урма **Фото 10.6.**

16 – 00 - Ташир. **Фото 10.7.**Закупка продуктов. В населенном пункте есть колонка, где можно пополнить запасы воды.

17-20 - Проезжаем деревню и становимся лагерем



Фото 10.1. начало дня, отворотка

Фото 10.2. зарастающая грунтовая дорога



10.3. ЛП

10. 4.песок разбитый



Фото 10.5 Песок плотный

Фото 10.6 Грунт х/к



Фото 10.7. Усть-урма

Фото 10.8. Ташир

День	ЛП	Кол-во	К.Т.	Эквив. пробег, км
10	Брод р. Удунга	1 раз	Н\к	2 км
Итого				2 км

Общее время – 24:07:59

Чистое ходовое время – 6:14:24

Высота - 635м

Средняя скорость – 10,6км/ч

Максимальная скорость – 28,1км/ч

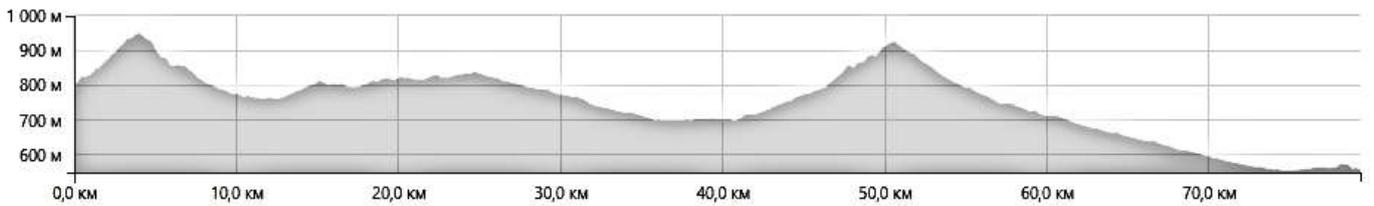
Итого за день – 65,3км км, в т.ч.:

покрытие, качество, состояние	км	коэф.
Деформируемое. Грунт. Дорога разбитая, сухая	18.6	1,9
Деформируемое. Грунт. Дорога х/к, сухая	24	1,9
Деформируемое. Песок. Дорога укатанная, плотный песок, сухая	14.9	1,5
Деформируемое. Песок. Дорога разбитая, сухая	10.8	1,9

День 11 (11 августа)

Д. Ташир – н/п Селендума





6:00- 0км - Подъем, завтрак, выход на маршрут.

8:00 – 0км - Выход группы. Едем по мелкому камню. Не укатанному. **Фото 11.1.**

9:30 – 4км – Покрытие сменяется на грунтовое. **Фото 11.2.** В этом месте допустили ошибку – свернули с дороги, идущей вдоль ЛЭП на одну из отвороток. Поняв это, приняли решение не возвращаться на дорогу, а подсекать трек. На спуске один из участников падает и повреждает предплечье и плечо. **Фото 11.3.** Ссадины не глубокие, обрабатываем перекисью. На воспаленный участок возле плечевого сустава мажем противовоспалительным

11-40 - В скором времени дорога становится менее укатанной, все более заросшей и переходит в тропу в поле. Скорость сильно падает. В некоторых местах приходится тащить велосипеды рядом с собой. **Фото 11.4.** Через 4,6 км выходим на дорогу до Инзагатую – покрытие мелкий рыхлый щебень. **Фото 11.5.**

23,4 км подъезжаем к Инзагатую, покрытие сменяется асфальтом плохого качества. **Фото 11.6.** По которому мы движемся до Боргоя.

14-30 – 15-27 - Обед в Боргое. От обеда ехали по трассе, асфальт хорошего качества 85% (**Фото 11.7.**), 15% плохого качества. Надвигаются тучи.

18-30 – постановка лагеря. Место красивое, но очень много комаров **Фото 11.8.** Ночью начался ливень.



Фото 11.1. Мелкий камень



Фото 11.2. Грунтовая дорога



Фото 11.3. пострадавший



Фото 11.4. бездорожье



Фото 11.5. Мелкий рыхлый камень



Фото 11.6. асфальт плохого качества



11.7. асфальт х/к

11.8. постановка лагеря

Общее время – 12:43:58

Чистое ходовое время – 5:59:33

Набор высоты – 538м

Средняя скорость - 13,2км/ч

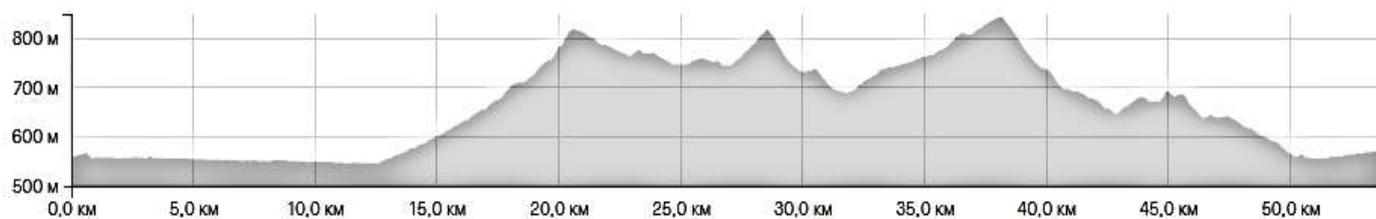
Максимальная скорость - 41,0км/ч

Итого за день – 79,34км, в т.ч.:

покрытие, качество, состояние	км	коэф.
Недеформируемое. Асфальт. Дорога хорошего качества, <i>сухая</i>	36,54	0,8
Недеформируемое. Асфальт разбитый. <i>сухой</i>	21. 6	1,2
Недеформируемое. Мелкий камень. Дорога хорошего качества, <i>сухая</i>	3.9	1,2
Недеформируемое. Мелкий камень. Дорога разбитая, <i>сухая</i>	12,7	1,4
Деформируемое. Грунт, дорога заброшенная, <i>сухая</i>	4.6	2.5

День 12 (12 августа)

н/п Селендума – г. Гусиноозерск



6-00 – подъем, завтрак, сбор лагеря

7-40 – выезд на маршрут. Весь день едем по асфальту: 80% асфальт хорошего качества, 20% - разбитый. Трафик не высокий, но у местных водителей достаточно агрессивный стиль вождения.

13-00 – прибыли в Гусиноозерск. Конец ходового дня и окончание маршрута.



Фото 12.1.асфальта все меньше, обочины все шире



Фото 12.2. указатель



Фото 12.3. местная достопримечательность



Фото 12.4. Финиш маршрута

Общее время – 5:08:15

Чистое ходовое время – 3:47:40

Набор высоты – 589м

Средняя скорость - 14,2км/ч

Максимальная скорость - 42,1км/ч

Итого за день: 53,82км

покрытие, качество, состояние	км	коэф.
Недеформируемое. Асфальт. Дорога хорошего качества, <i>сухая</i>	48,7	0,8
Недеформируемое. Асфальт. Дорога разбитая, <i>сухая</i>	5,1	1,2

5 Дополнительные сведения о походе

5.1 Таблица наблюдений за погодой

Поход проходил не в самых простых погодных условиях: в это время горели леса Иркутской области, и первую неделю похода мы ехали в дыму от пожаров, Солнца почти не было видно. Ситуация изменилась, когда мы въехали в Богойскую степь – там смога уже не было.

За несколько дней до нашего приезда прошли серьезные ливни, и дороги по которым проходил маршрут были сильно подтоплены. В районе Олхинского плато это ощущалось больше всего – по многим дорогам протекали речки.

Температура во время похода была комфортная порядка +25 днем и +10 ночью.

Дата	Время	Т, °С	Ветер	Облачность	Осадки
1 августа	7:00	16	слабый	Сильная облачность	Нет
	15:00	20	Штиль	Сильная облачность	Мелкий дождь
	20:00	15	Штиль	Сильная облачность	Нет
2 августа	7:00	17	Слабый	Сильная облачность	Нет
	15:00	26	Слабый	Сильная облачность	Нет
	20:00	22	Штиль	Сильная облачность	Нет
3 августа	9:00	18	Штиль	Сильная облачность	Нет
	15:00	31	Слабый	Сильная облачность	Нет
	20:00	19	Штиль	Сильная облачность	Нет
4 августа	9:00	23	Слабый	Легкая облачность	Нет
	15:00	21	Слабый	Легкая облачность	Нет
	20:00	17	Штиль	Сильная облачность	Нет
5 августа	9:00	22	Штиль	Сильная облачность	Нет
	15:00	26	Штиль	Легкая облачность	Нет
	20:00	19	Штиль	Легкая облачность	Нет
6 августа	9:00	20	Штиль	Легкая облачность	Нет
	15:00	24	Слабый	Сильная облачность	Нет
	20:00	17	Слабый	Легкая облачность	Нет

7 августа	9:00	20	Штиль	Легкая облачность	Нет
	15:00	31	Слабый	Сильная облачность	Нет
	20:00	18	Штиль	Легкая облачность	Нет
8 августа	9:00	18	Слабый	Сильная облачность	Нет
	15:00	31	Слабый	Облачно	Нет
	20:00	18	Штиль	Легкая облачность	Нет
9 августа	9:00	19	Слабый	Сильная облачность	Нет
	15:00	20	Слабый	Облачно	Нет
	20:00	24	Штиль	Легкая облачность	Нет
10 августа	9:00	17	Штиль	Сильная облачность	Мелкий дождь
	15:00	26	Слабый	Облачно	Нет
	20:00	19	Слабый	Легкая облачность	Нет
11 августа	9:00	20	Штиль	Сильная облачность	Нет
	15:00	24	С-в, порывистый, сильный	Легкая облачность	Нет
	20:00	17	С-в, порывистый, сильный	Легкая облачность	Нет
12 августа	9:00	26	Штиль	Сильная облачность	Нет
	15:00	19	Штиль	Облачно	Нет
	20:00	19	Слабый	Легкая облачность	Нет

5.2 Раскладка

Составляя заранее раскладку, я опирался на несколько моментов:

- Во-первых, наш маршрут не предполагал серьезной автономности (не более 7 приемов пищи без возможности закупиться) – магазины на маршруте встречались регулярно: Иркутск, Олха, Слюдянка, Подкаменная, Култук, Мангутай, Байкальск, Бабушкиин, Ташир, Инзагатуй, Боргой, Гусиноозерск. Не рекомендуется рассчитывать на закупку в Ташире и Инзагагуе - магазинчики очень небольшие, ассортимент крайне скромный и они открываются только по просьбе.
- Во-вторых, было принято решение из Москвы привезти продукты, которые сложно было бы закупить по прилету (сублиматы)
- Тщательно нужно продумывать места пополнения воды в степных районах Бурятии.

Общий вес на человека: 560гр в день

Общий вес на группу: 2800гр в день

Раскладка:

Завтрак	8,11,14 июня	вес на 1чел	вес на группу	9,12,15 июня	вес на 1чел	вес на группу	10,13 июня	вес на 1чел	вес на группу
	Каша 4 злака	50	250	Геркулес	50	250	Рис	50	250
	Сгущенка	40	200	Сгущенка	40	200	Сгущенка	40	200
	Сухофрукты	15	75	Сухофрукты	15	75	Сухофрукты	15	75
	Сыр	20	100	Сыр плавленный	20	100	Сыр	20	100
	Галеты	15	75	Хлеб белый	15	75	Хлеб чёрный	15	75
	Чай черный	5	25	Чай черный	5	25	Чай черный	5	25
	Печенье	20	100	Вафли	20	100	Печенье	20	100
	Сахар	15	75	Сахар	15	75	Сахар	15	75
Общий вес. Завтрак: на человека - 180 грн группу - 900 гр									
Обед	Суп пакетированный (гороховый)	40	200	Суп пакетированный (харчо)	40	200	Суп пакетированный (грибной)	40	200
	Лапша в суп	25	125	Лапша в суп	25	125	Карпюр в суп	25	125
	Халва	30	150	Мармелад	30	150	Пастила	30	150
	Колбаса сырокопченая	50	250	Колбаса сырокопченая	50	250	Колбаса сырокопченая	50	250
	Сахар	15	75	Сахар	15	75	Сахар	15	75
	Чай Каркаде	5	25	Чай Каркаде	5	25	Чай Каркаде	5	25
	Галеты	15	75	Хлеб белый	15	75	Хлеб чёрный	15	75
Общий вес. Обед: на человека - 180 гр на группу - 900 гр									
Ужин	Макароны	80	400	Кус-кус	80	400	Гречка	80	400
	Тушенка	30	150	Рыб.консервы	30	150	Тушенка	30	150
	Сахар	15	75	Сахар	15	75	Сахар	15	75
	Хлеб	15	75	Галеты	15	75	Хлеб	15	75
	Чай зеленый	5	25	Чай зеленый	5	25	Чай зеленый	5	25
	Конфеты	25	125	Вафли	25	125	Халва	25	125
	Сыр плавленный	30	150	Паштет	30	150	Сыр плавленный	30	150
Общий вес. Ужин: на человека - 200 гр на группу - 1000 гр									

5.3 Перечень общественного снаряжения

Название	Вес
Бивуак	10,255
Палатка 4	3,8
Тент 3*3	0,800
Кухня	0,200
Кан 4л	0,750
Кан 3л	0,620
Горелка мультитопливная (с баллоном 0.5)	0,600
Горелка мультитопливная (с баллоном 0.5)	0,600
баллон для бензина 1.5	0,300
Бензин	1,125
Экран	0,220
Цепная пила	0,200
Трос для велосипедов	0,400
Топор	0,640
Электроника и навигация	2,300
Навигатор Garmin GPSMAP64	0,250
Навигатор Garmin GPSMAP62 (резервный)	0,250
Комплект штурмана (карты, компас)	0,100
Батарейки АА для навигатора	0,300
Фотоаппарат	0,600
Powerbank 24000 Mah	0,600
Телефон (диктофон + резервное устройство для трека)	0,200
Прочее	5,580
Аптечка	1,500
Хознабор	0,160
Мусорные пакеты	0,200
Веревка основная	2,300
Веревка репшнур	1,000
Карабины	0,420
Ремнабор	8
	26,14

Комментарии завснара:

1) Бензин докупался на автомобильных заправках по необходимости. На втором ПП возникали вопросы хватит ли бензина до следующей заправки. Лучше купить запасной буылтку с бензином Галошей на начале маршрута. (после протяженного препятствия так и было сделано. Запасной бензин не пригодился.)

2) В группе была слишком тяжелый ремнабор. Желательно уменьшать вес ремнабора за счет более тщательной подготовки велосипедов к походу.

5.4 Состав медицинской аптечки

Состав аптечки

Наименование	количество
Перевязочные средства	
Бинт стерильный	3 шт
Бинт эластичный	2 шт
Стерильные салфетки	1 уп
Рулонный пластырь	1 шт
Лейкопластырь бакт.	10 шт
Антисептики	
Хлоргексидин р-р 0,05%	100 мл
Перекись водорода	100 мл
Йод карандаш	1 шт
Мази	
Декспантенол гель 5%	1 шт
Левомеколь мазь 40 г	1 шт
Быструм гель	1 шт
Детский крем	1 шт
Антигистаминные	
Фенкарол таб. 10 мг	10 таб.
Спазмолитики	
Но-шпа таб., 40 мг	20 таб
Обезболивающие	
Ибупрофен таб. 400 мг	10 таб
Кетанов таб. 10 мг	10 таб
Средства от простуды	
Ацетилсалициловая кислота 500 мг	10 таб
Парацетамол 500 мг	10 таб
Мукалтин таб. 50 мг	20 таб
Лизобакт	20 таб
Терафлю	3 уп
Пластырь перцовый	5 шт
Капли	
Ринонорм 0,1%	1 шт
Отипакс	40 мл
Альбуцид	5 шт

Желудочно-кишечные	
Лоперамид таб., 2 мг	10 шт
Фильтрум таб.	30 шт
Гевискон 10 мл	5 шт
Инструменты	
Градусник электронный	1 шт
Ножницы	1 шт

Комментарии медика

Рейтинг обращений к медику на маршруте (по убыванию популярности):

1. Садины/царапины

Во время подъема к метеостанции и спуска вниз было много участков, где приходилось идти пешком и тащить велосипед. Педдали мы не скручивали, поэтому иногда получали ими по ногам. Те, кто шел в шортах, периодически обрабатывали свежие царапины. За пару дней до окончания маршрута Ваня на спуске попал колесом в промоину в дороге и упал с велосипеда, сильно разодрав руку

2. Проблемы с желудком

Фильтрум и Лоперамид пользовались популярностью у нескольких участников на протяжении почти всего маршрута. Причина не ясна, все по раскладке ели одно и то же. Видимо индивидуальные особенности организма.

Еще пара участников жаловались на изжогу, но к помощи аптечки не прибегали. Есть подозрение на перебарщивание газировкой на маршруте.

3. По одному разу было:

- обращение в аптечку за ношпой и ибупрофеном
- надрыв связок плечевого сустава (после Ваниного падения с велосипеда: см. пункт про садины)
- попытка простудиться (это было уже после маршрута; причина — катание под сильным дождем)

Перед походом все участники группы сделали прививки от клещевого энцефалита, так как Иркутская область и республика Бурятия относятся к территориям РФ, эндемичных по клещевому вирусному энцефалиту. Но на всем протяжении похода нами не было обнаружено ни одного клеща. Однако кровососущие насекомые (комар и гнус) были в изобилии. Спасались одеждой, полностью скрывающей кожу. Вначале пытались использовать репелленты, но быстро отказались от этого: при постоянной физической активности и обильном потоотделении их действие было слишком непродолжительным.

Аптеки/медпункты:

В городах на маршруте (Иркутск, Слюдянка, Бабушкин, Гусиноозерск) без проблем можно найти аптеку. В деревнях аптек не встречали.

Приятно удивила Гусиноозерская ЦРБ (точнее ее поликлиника — ул Железнодорожная, 13). Мы приехали туда в 15:45, чтобы показать врачу Ванино плечо. В регистратуре без проблем приняли по полису, сказали что травматолог работает до 16:00 и посоветовали не медля туда направляться. Пока мы ждали своей очереди к врачу, в регистратуре оформили карточку и занесли в кабинет. Несмотря на то, что врач работает до 16:00, она по факту не ушла, пока не



закончилась к ней очередь (это было около 16:30). Рентген-кабинет находится в нескольких шагах от кабинета травматолога. На удивление, там даже не надо сидеть в коридоре и ждать снимок — он отправляется по сети сразу в кабинет врача. Рентген показал, что кости целы, поэтому дело обошлось просто перевязкой (перевязочный кабинет тоже рядом). Кстати, в перевязочном кабинете не было Левомеколя.

Свой из аптечки мы конечно же не взяли, поэтому за мазью отправили в магазин. В магазине внезапно Левомеколя тоже не было, но в итоге медсестра из перевязочного кабинета сбегала на другой этаж и все-таки где-то его добыла.

Расписание работы врачей можно посмотреть на сайте ЦРБ:

<http://gusinclinic.ru>

5.5 Перечень запчастей и инструментов

Ремнабор												
	Инструменты			Запчасти			Расходные материалы			Личный ремнабор		
1	Выжимка цепи		1шт	Замок цепи x10		2шт	Изолента			Мульти ул		1шт
2	Ключ спицевой		1шт	Замок цепи x9		2шт	Скотч армированный			Запасная камера		1шт
3	Съёмник каретки НТ(+ переходник)		1шт	Кусок цепи x10			Стяжки пластиковые	300 мм	100шт	Запасной петух		1шт
4	Съёмник каретки квадрат		1шт	Кусок цепи x9			Хомуты металлические			Запасные спицы + ниппели		2шт
5	Съёмник кассеты		1шт	Камера 26''		2шт	Крепёжный набор			Набор для устранения проколов		
6	Хлыст		1шт	Педали (правая + левая)		2шт	Набор для ремонта проколов			Запасные тормозные колодки		2шт
7	Конусный ключ	13,14,15,16	2шт	Тормоз передний в сборе	Гидравлический Shimano	1шт	Подшипники			Замок для цепи		1шт
8	Ключ pedalный	14,15	1шт	Эксцентрик заднего колеса		1шт	Ремнабор багажника					

9	Комплект шестигранников	2,2.5,3,4,5,6	1шт	Эксцентрик переднего колеса		1шт	Проволока										
10	Плоскогубцы		1шт	Переходник под center lock		1шт	Масло										
11	Ключ разводной	3 см	1шт	Диск тормозной 6 болтов	160 мм	1шт	Смазка										
12	Насос высокого давления		1шт	Покрышка 26"		1шт	Нарезчик резьбы										
13	Насос низкого давления		3шт	Тросики + Рубашки + Наконечники			WD										
14	Отвёртка плоская		1шт	Эксцентрик подседельного штыря		1шт											
15	Отвёртка крестообразная		1шт	Спицы и ниппели													
16	Отвёртка с набором бит		1шт	Переключатель задний x9		1шт											
17	Нож			Манетка x9													
18	Набор надфилей			Универсальный петух		1шт											
19	Напильник		1шт	Втулка задняя		1шт											
20	Метчик	4, 5, 6		Втулка передняя		1шт											
21	Сверло	3.5, 4, 5, 6		Каретка НТ		1шт											
22	Вороток																
23	Керн																
24	Пинцет																
25	Ножовка по металлу		1шт														
26	Набор для прокачки гидравлических тормозов Shimano		1шт														
27	Ключ гаечный(для прокачки тормозов)	6,7	1шт														
28	Щётки для чистки цепи и прочего																

Комментарии реммастера:

Ф.И.О. участника	Велосипед	Перечень поломок	Починка
Алукаев Кирилл	Rapid-titan MCM-S 2019	Прокол колеса	Замена камеры на новую с последующей заклежкой повреждённой камеры
		Порез покрышки	Замена покрышки на запасную
Кузьменко Юрий	Cona Caldera 2009	Поломка барабана задней втулки	Переспицовка обода на исправную втулку
		Поломка четырёх спиц	Замена спиц
		Проблемы с переключением скоростей	Настройка заднего и переднего переключателей
Ермаков Иван	Merida maats 100 2011	Повреждение багажника при транспортировке	Выпрямление багажника*
		Прокол колеса	Замена камеры на новую с последующей заклежкой повреждённой камеры
		Проблемы с переключением скоростей	Настройка переднего и заднего переключателей + Замена тросика для переднего переключателя
Мытрова Марина	Cube Attention 2013		
Парикова Анна	Jamis 2012	Поломка левого шатуна	Замена шатуна на новый**
		Проблемы с передним тормозом	Прокачка переднего тормоза
		Поломка заднего переключателя	Замена заднего переключателя на запасной
		Прокол колеса	Замена камеры на новую с последующей заклежкой повреждённой камеры

*так же в Иркутске был куплен запасной багажник на случай окончательной поломки основного.
**шатун был приобретён в веломагазине после неудачной попытки приварить расшатанный шатун к оси каретки

5.6 Траты

Траты	всего	на человека
Закупка еды	12778	2555,6
еда в кафе	9575	1915
Гостиницы	7450	1490
Гостевой дом в Иркутске	5400	
Гостиница в Гусиноозерске	2000	
место для палатки у кафе Привал	50	
Багаж в аэропорту и камера хранения	6560	1312
Доп.багаж Аэрофлот	2500*2	
камера хранения на вокзале в Иркутске	1560	
Транспорт (Самолет)	140000	28000
Транспорт (поезд Загустай-Иркутск)	7635	1527
Транспорт (электрички и такси)	3950	790
Аптека (дозакупка)	1133	226,6
Бензин	186	37,2
фальшфейеры	840	168
Пополнение ремнабора	2215	443
Прочее	2884	576,8
Итого:	195206	39041,2

6. Расчёт категории сложности пройденного маршрута

$$КС = S * I * A$$

$$КС = 45,74 * 1,12 * 0,79 = 40,45$$

$$S = 5 + 4,02 + 36,72 = 45,74$$

$$I = (Lф * KЭп + ЛП) * Tн / (Tф * Lн),$$

$$I = (624,33 * 0,99 + 15,7) * 13 / (11,5 * 640) = 1,12$$

$$A = 0,79$$

Продолжительность похода: 265 ч. (12 д.)

Автономность похода: 0.79

Подробный расчёт по временным интервалам:

1. Начало временного интервала: 1.08.2001 13:00

Конец временного интервала: 1.08.2001 17:00

Количество часов: 5

Автономность временного интервала: **0.80**

2. Начало временного интервала: 1.08.2001 18:00

Конец временного интервала: 2.08.2001 7:00

Количество часов: 14

Автономность временного интервала: **0.80**

3. Начало временного интервала: 2.08.2001 8:00

Конец временного интервала: 3.08.2001 15:00

Количество часов: 32

Автономность временного интервала: **0.86**

4. Начало временного интервала: 3.08.2001 16:00

Конец временного интервала: 3.08.2001 20:00

Количество часов: 5

Автономность временного интервала: **0.80**

5. Начало временного интервала: 3.08.2001 21:00

Конец временного интервала: 4.08.2001 20:00

Количество часов: 24

Автономность временного интервала: **0.50**

6. Начало временного интервала: 4.08.2001 21:00

Конец временного интервала: 5.08.2001 8:00

Количество часов: 12

Автономность временного интервала: **0.80**

7. Начало временного интервала: 5.08.2001 9:00

Конец временного интервала: 6.08.2001 18:00

Количество часов: 34

Автономность временного интервала: **0.87**

8. Начало временного интервала: 6.08.2001 19:00

Конец временного интервала: 7.08.2001 9:00

Количество часов: 15

Автономность временного интервала: **0.80**

9. Начало временного интервала: 7.08.2001 10:00

Конец временного интервала: 7.08.2001 12:00

Количество часов: 3

Автономность временного интервала: **0.80**

10. Начало временного интервала: 7.08.2001 13:00

Конец временного интервала: 8.08.2001 11:00

Количество часов: 23
Автономность временного интервала: **0.80**
11. Начало временного интервала: 8.08.2001 12:00
Конец временного интервала: 8.08.2001 18:00
Количество часов: 7
Автономность временного интервала: **0.80**
12. Начало временного интервала: 8.08.2001 19:00
Конец временного интервала: 9.08.2001 7:00
Количество часов: 13
Автономность временного интервала: **0.80**
13. Начало временного интервала: 9.08.2001 8:00
Конец временного интервала: 10.08.2001 14:00
Количество часов: 31
Автономность временного интервала: **0.85**
14. Начало временного интервала: 10.08.2001 15:00
Конец временного интервала: 10.08.2001 19:00
Количество часов: 5
Автономность временного интервала: **0.80**
15. Начало временного интервала: 10.08.2001 20:00
Конец временного интервала: 11.08.2001 13:00
Количество часов: 18
Автономность временного интервала: **0.80**
16. Начало временного интервала: 11.08.2001 14:00
Конец временного интервала: 12.08.2001 13:00
Количество часов: 24
Автономность временного интервала: **0.80**

7. Комментарии руководителя

В целом поход соответствует заявленным целям. Не удалось посетить только Кругобайкальскую железную дорогу, в связи с закрытыми дорогами из-за погодных условий. При желании проехать вдоль нее на велосипеде рекомендуется начальными и конечными точками выбирать пос. Байкал пос. Старая Ангосолка либо ехать через Прибайкальский национальный парк.

ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ. Район рекомендуется для прохождения спортивных походов высших КС. Район интересен как со спортивной точки зрения, так и культурнопознавательной. Спортивные походы по Хамар-Дабану требуют очень хорошей технической и физической подготовки. Особое внимание необходимо уделить тщательной подготовке личного и общественного снаряжения. При планировании маршрутов по Хамар-Дабану необходимо учитывать следующие сложности и опасности наиболее характерные для этого района: 1) Автономность маршрута в зоне тайги. 2) Возможны подъемы уровня рек из-за дождей, что затрудняет многочисленные переправы рек Хамар-Дабана. 3) Вероятность столкновения с дикими зверями.

8. Приложение 1

Паспорта протяжённых препятствий

Паспорт протяжённого препятствия №1

траверс хребта Хамар-Дабан

Общие сведения

Наименование:	траверс хребта Хамар-Дабан
Страна:	Россия
Регион:	Восточная Сибирь
Границы:	Съезд с Тункинского тракта - г. Слюдянка
Характер дороги:	от хорошего до сверхнизкого качества, ЛП
Характер покрытия:	Камень мелкий, крупный, грунт
Время прохождения:	5-7 августа 2019г
Автор паспорта:	Парикова А.В.
Ссылка на видео:	
Категория трудности:	4
Статус паспорта:	утверждён 02.10.2019

Параметры препятствия

Протяжённость, м:	45490
Максимальная высота, м:	1593
Минимальная высота, м:	550
Набор высоты, м:	1650
Сброс высоты, м:	1820
Количество точек GPS-трека:	1197
Усреднённый интервал между точками GPS-трека, м:	38
Общее ходовое время:	47 ч. 21 мин. 42 сек.
Чистое ходовое время:	10 ч. 36 мин. 30 сек.
Общая скорость движения:	0.96 км/ч
Средняя ходовая скорость:	4.29 км/ч

Параметры учётной записи

№ учётной записи:	2521
-------------------	------

Загрузил:

Annush

Дата загрузки:

01.10.2019

URL:

http://velotrex.ru/files/1569939216_5d935f10621c4.xml

Описание препятствия

Два участка данного препятствия впервые были пройдены в рамках спортивного велосипедного маршрута: съезд с Тункинского тракта и до пересечения со Старокомарской дорогой и от метеостанции до г. Слюдянка. Участок Старокомарская дорога - метеостанция был пройден в 2009г. группой под руководством Д.А. Романова (ссылка на отчет : <http://xn--b1apf.xn--p1ai/Otchety/2009-PriBaikal-5kc-Romanov.pdf>).

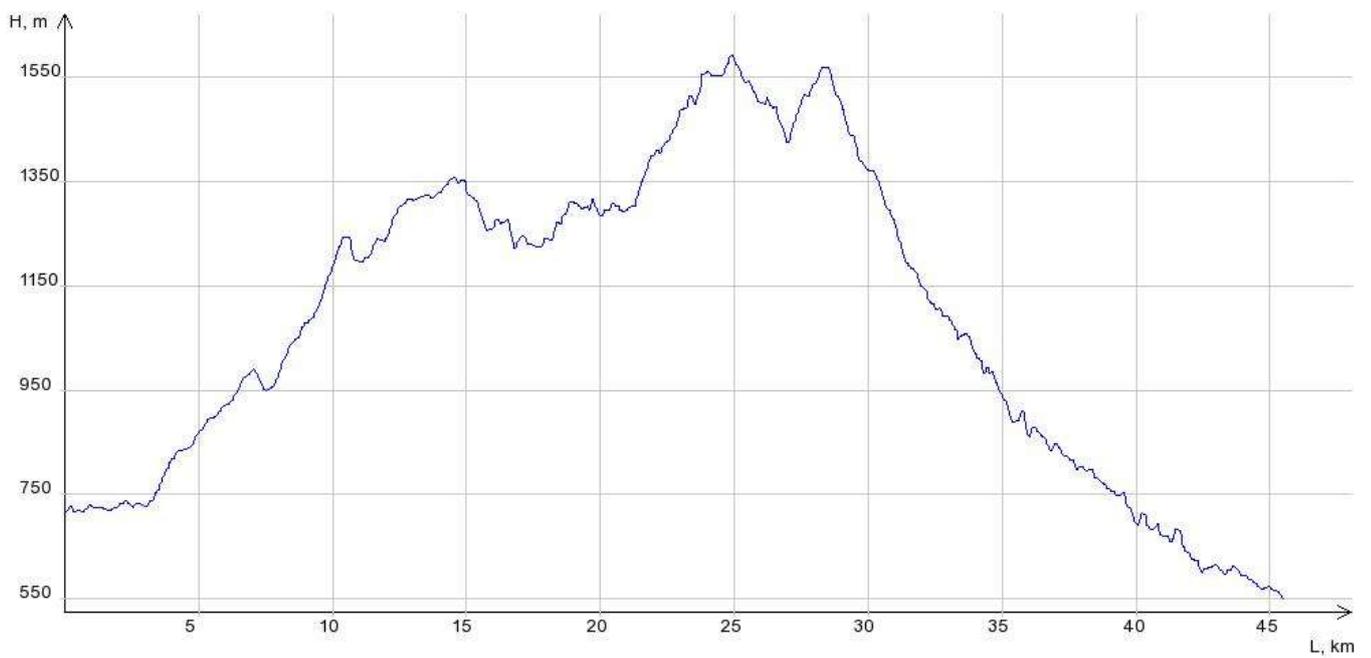
Съезжаем с Тункинского тракта налево перед р. Большая Быстрая, покрытие дороги хорошее - мелкий укатанный камень (Фото 1). Дорога идет вдоль р. Большая Быстрая. Через 9,5км от начала препятствия, не доезжая 50 метров до Бурутуйского карьера, мы поворачиваем направо. Покрытие сменяется на крупный камень, дорога разбитая (Фото 2, 3). Через 15,5км от начала препятствия наша дорога сливается со Старокомарской дорогой, движемся по Комаринскому хребту. Покрытие - разбитый грунт со множеством ТП (Фото 5, 6). В 24, 2км от начала препятствия на подъеме покрытие становится каменистым, дорога разбитая, осложненная множеством ТП (Фото 7, 8). На этом участке пути было три не протяженный ЛП (100м, 70м и 600м), покрытие и уклон которых не позволял преодолевать их в седле. Самое длинное ЛП проходили с рюкзаками на плечах (Фото 9). После траверса в. Вулканический купол начинается серия крутых каменистых спусков. Далее, выезжаем к метеостанции Хамар-Дабан. (Фото 11). От нее начинается ЛП Фото 12 – 14. ЛП представляет собой 5,7 км троп, спуск по которым на велосипеде не представляется возможным. И даже пеший проход сильно затруднен - во многих местах тропы разрушены крупнокаменистыми завалами. 12 раз приходилось переходить через р. Слюдянку по бревнам и мосткам в аварийном состоянии. В итоге на прохождении пяти км локального препятствия нам потребовалось около 5 часов. После преодоления ЛП продолжается спуск, покрытие - крупный камень, дорога разбитая (Фото 15). Далее, на 40, 7 км от начала препятствия есть Турбаза (Фото 16), в которую можно заселиться/стать рядом в кемпенге. Есть баня и кафе. Дорога к г. Слюдянке продолжает петлять от одного берега к другому, мы прошли от турбазы еще 5 переправ по бревнам (Фото 17, 18) и хилым мосткам и 2 перехода по хорошим мостам. Покрытие дороги после турбазы улучшается: 80% мелкий камень (Фото 17), в 20% - крупный. Препятствие заканчивается при смене покрытия на асфальт при въезде в г. Слюдянка. Источники воды: везли воду с собой от н/п Култук. В одном месте смогли набрать воду из очень мелкой речушки, разлившейся по дороге после выезда на Старокомаринскую дорогу (Фото 4), но полагаться на этот источник не стоит. После метеостанции недостатка в воде нет - спуск происходит вдоль реки Слюдянка. Места для стоянок: удобная стоянка со столиком и костровищем была на 17,5 км от начала препятствия и от метеостанции и до Казачьей поляны были ровные площадки, пригодные для постановки лагеря.

Карта препятствия



ППЗ

Высотный профиль



Фотографии



1. мелкий камень, х/к



2. Крупный камень, разбитый



3. Крупный камень, разбитый



4. Источники воды на маршруте



5. Разбитый грунт



6. Разбитый грунт, со множ ТП



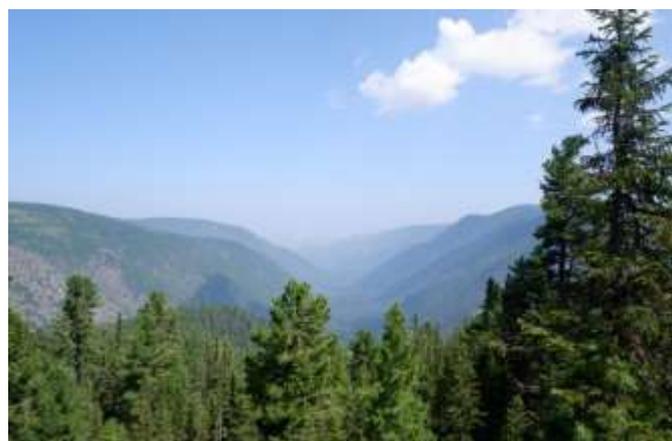
7.Разбитая каменная дорога со множ. ПТ



8.Разбитая каменная дорога со множ. ПТ



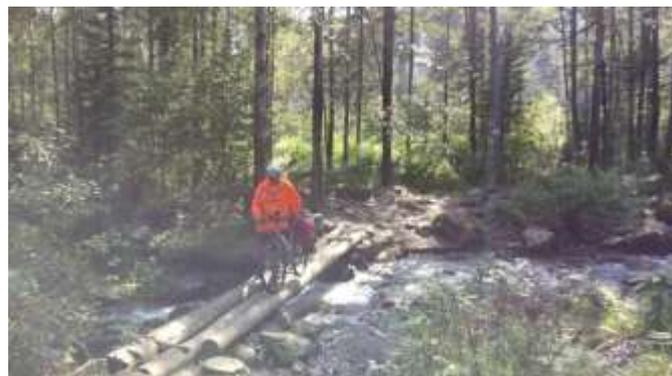
9.ЛП



10.Вид на долину р. Слюдянка



11.Метеостанция



12.ЛП



13.ЛП



14.ЛП



15. спуск к г. Слюдянка, крупный камень, разбитый



16. кафешка



17. переход по бревнам



18. переход по брёвнам



19. спуск с г. Слюдянке. Мелкий камень х/к

Расчёт категории трудности протяжённого препятствия

Кпр - коэффициент протяжённости

Протяжённость препятствия (Лпп): 45.49 км

Протяжённость ЛП (Ллп): 6.47 км

$$Кпр = 1 + (Лпп - Ллп)/100 = 1.39$$

Кпк - коэффициент покрытия

Протяжённость препятствия: 45490 м

Характеристика покрытия

№	Длина участка, м	Вид покрытия	Кпк	Примечание
1	13135	Мелкий камень, дорога хорошего качества, сухая	1.20	Фото 1,19
2	7785	Крупный камень, дорога/тропа со множеством ТП, сухая	2.50	Фото 7, 8
3	5700	ЛП	-	Фото 12-14

4	8700	Грунт, дорога/тропа со множеством ТП, сухая	2.50	Фото 5,6
5	9400	Крупный камень, дорога разбитая, сухая	1.90	Фото 2, 3, 15
6	770	ЛП	-	Фото 9

$K_{пк} = 1.92$

К_{нв} - коэффициент набора высоты

Суммарный набор высоты: 1650 м

$K_{нв} = 1.82$

К_{кр} - коэффициент крутизны

Средний уклон подъёмов: 10.02%

Средний уклон спусков: 10.51%

$K_{кр} = 1.78$

К_в - коэффициент высоты

Район похода: Горы Восточной Сибири

Средневзвешенная высота: 1085.51 м

$K_{в} = 1.19$

С*Г - сезонно-географический показатель

Сезонный фактор: Благоприятный сезон

$C = 1.00$

Географический фактор: Неблагоприятные районы

$\Gamma = 1.20$

Категорирование протяжённого препятствия

$KT = 1.39 * 1.92 * 1.82 * 1.78 * 1.19 * 1.00 * 1.20 = 12.35$

Препятствие соответствует IV категории трудности

Паспорт протяжённого препятствия №2

равнинное Олхинское плато

Общие сведения

Наименование:	равнинное Олхинское плато
Страна:	Россия
Регион:	Восточная Сибирь
Границы:	д. Олха - ж/д ст. Подкаменная
Характер дороги:	хорошего и сверхнизкого качества
Характер покрытия:	Камень мелкий и крупный, грунт
Время прохождения:	2-3 августа
Автор паспорта:	Парикова А.В.
Ссылка на видео:	
Категория трудности:	4
Статус паспорта:	утверждён 08.10.2019

Параметры препятствия

Протяжённость, м:	67781
Максимальная высота, м:	928
Минимальная высота, м:	449
Набор высоты, м:	1945
Сброс высоты, м:	1644
Количество точек GPS-трека:	1668
Усреднённый интервал между точками GPS-трека, м:	41
Общее ходовое время:	29 ч. 7 мин. 23 сек.
Чистое ходовое время:	11 ч. 6 мин. 19 сек.
Общая скорость движения:	2.33 км/ч
Средняя ходовая скорость:	6.1 км/ч

Параметры учётной записи

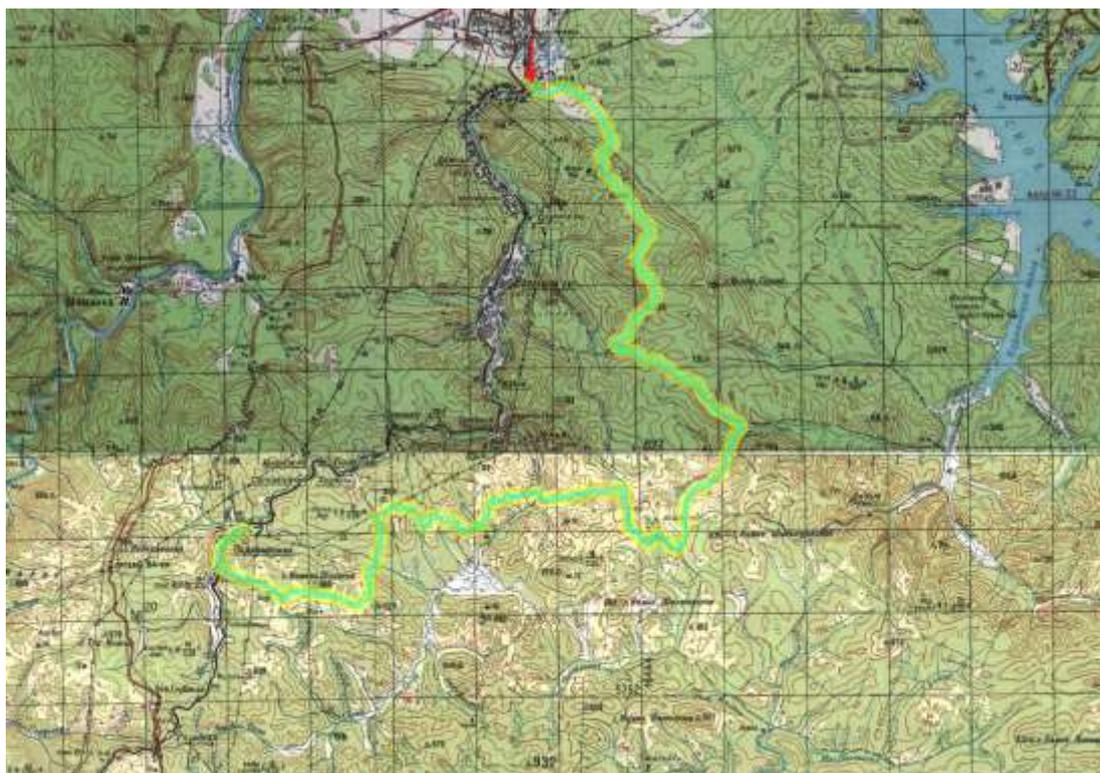
№ учётной записи:	2520
Загрузил:	Annush
Дата загрузки:	02.10.2019
URL:	http://velotrex.ru/files/1570023528_5d94a868742b5.xml

Описание препятствия

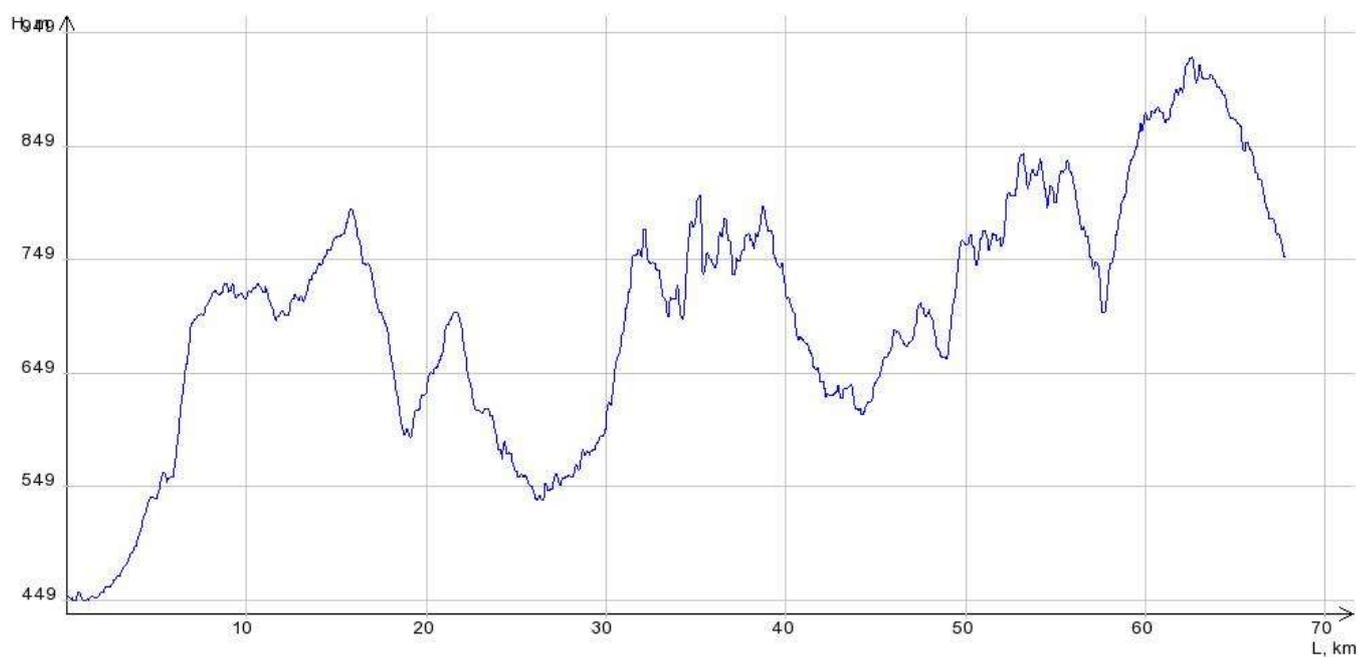
Данное препятствие является первопроходом в спортивных велосипедных маршрутах.

Начало ПП - съезд с основной асфальтовой дороги на мелкокаменистую безымянную отворотку (ФОТО 1), ведущую к мосту через р.Олха. Выежаем из н/п Олха и ,через 2 км от начала препятствия (далее НП), сворачиваем с основной дороги на грунтовку, разбитую глубокими колеями и многочисленными лужами (ФОТО 2). Через 5,8 км от НП мы свернули направо на зарастающую грунтовую дорогу (ФОТО 3), с которой начинается набор высоты. Этот участок мы прошли пешком. Через 9 км от НП начинается выполаживание, на этом участке грунтовая дорога покрыта многочисленными глубокими лужами. (ФОТО 4). На спуске дорога сухая, разбитая. (ФОТО 5). Через 19,4км от НП пересечения дорог, там есть удобная для отдыха поляна и ручей. Затем начинается подъем, покрытие дороги не меняется - все та же разбитая сухая грунтовая дорога. Далее спуск (21,5км от НП). Этот участок подтоплен, дорога разбитая, грунтовая, осложненная ТП (ФОТО 6). На этом отрезке встретили свежие медвежьи следы. (ФОТО 15). Далее дорога поворачивает, снова начинаем набирать высоту. Покрытие становится сухим разбитым. (ФОТО 7). Выежаем в Прибайкальский национальный парк. Пропусков и разрешений у нас не было, так что ехали на свой страх и риск. Видели на пути несколько домиков лесников, но самих служащих мы не встретили. Спуск (40,6км от НП) идет вдоль Зарьянского ключа, дорога снова становится рекой.(ФОТО 8). Далее проезжаем р. Большая Олха по мосту. После моста, слева по ходу движения, находится стоянка "Витязь",оборудованная деревянным столом. Но на ней не много мест под палатки - на одну-две. От реки Большая Олха едем по сухой разбитой грунтовке (ФОТО 9). От ЛЭП и на всем протяжении спуска дорога снова становится мокрой (ФОТО 10). Далее брод р Каймурастуй. Река в этом месте заросшая, в самых глубоких местах по пояс, течение незначительное, вода очень холодная. После брода начинается подъем, едем около 1 км по хорошей грунтовой дороге, которая потом становится разбитой (ФОТО 12). Спускаемся с г. Камень по разбитой дороге. Покрытие крупный камень со множеством ТП. Дорога сухая, только в одном месте (ФОТО 13) подтоплена мелким ручьем. Препятствие оканчивается выездом на основную дорогу, идущую вдоль железнодорожного полотна.

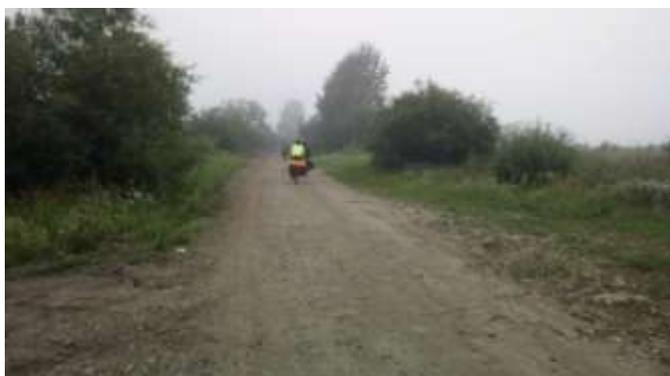
Карта препятствия



Высотный профиль



Фотографии



1. грунт х/к



2. Разбитая грунтовка со множ. ТП



3. Начало подъема. Грунт разбитый

4. грунт разбитый мокрый



5.спуск. грунт. дорога разбитая



6.грунт разбитый со множ ТП



7.грунт разбитый, сухой



8.Мокрый грунт, разбитый



9.грунт разбитый сухой



10.Грунт мокрый, разбитый



11.ЛП



12.У вершины г.Камень. Разбитая грунтовка, сухая



13. спуск с г. Камень. Крупный камень со множ. ТП, сух



15. живность

Расчёт категории трудности протяжённого препятствия

Кпр - коэффициент протяжённости

Протяжённость препятствия (Лпп): 67.781 км

Протяжённость ЛП (Ллп): 0.1 км

$$Кпр = 1 + (Лпп - Ллп)/100 = 1.68$$

Кпк - коэффициент покрытия

Протяжённость препятствия: 67781 м

Характеристика покрытия

№	Длина участка, м	Вид покрытия	Кпк	Примечание
1	3000	Грунт, дорога укатанная, сухая	1.40	ФОТО 1
2	8581	Грунт, дорога/тропа со множеством ТП, сухая	2.50	ФОТО 2, 6
3	36300	Грунт, дорога разбитая, сухая	1.90	ФОТО 3,5,7,9,12
4	15200	Грунт, дорога разбитая, мокрая	2.40	ФОТО 4,8,10
5	100	ЛП	-	ФОТО 11
6	4600	Крупный камень, дорога/тропа со множеством ТП, сухая	2.50	ФОТО 13

$$Кпк = 2.11$$

Кнв - коэффициент набора высоты

Суммарный набор высоты: 1945 м

$$Кнв = 1.97$$

Ккр - коэффициент крутизны

Средний уклон подъёмов: 7.93%

Средний уклон спусков: 7.62%

Ккр = 1.53

Кв - коэффициент высоты

Район похода: Горы Восточной Сибири

Средневзвешенная высота: 701.49 м

Кв = 1.09

С*Г - сезонно-географический показатель

Сезонный фактор: Благоприятный сезон

С = 1.00

Географический фактор: Неблагоприятные районы

Г = 1.20

Категорирование протяжённого препятствия

$КТ = 1.68 * 2.11 * 1.97 * 1.53 * 1.09 * 1.00 * 1.20 = 13.98$

Препятствие соответствует IV категории трудности

Паспорт протяжённого препятствия №3

перевал Хамар-Дабан

Общие сведения

Наименование:	перевал Хамар-Дабан
Страна:	РФ
Регион:	Восточная Сибирь
Границы:	г.Бабушкин - д. Удунга
Характер дороги:	от высокого до сверхнизкого

Характер покрытия:	асфальт, грунт, песок, крупный камень
Время прохождения:	9-10 августа 2019
Автор паспорта:	Парикова А.В.
Ссылка на видео:	
Категория трудности:	4
Статус паспорта:	утверждён 14.10.2019

Параметры препятствия

Протяжённость, м:	85094
Максимальная высота, м:	1348
Минимальная высота, м:	466
Набор высоты, м:	1720
Сброс высоты, м:	1544
Количество точек GPS-трека:	1917
Усреднённый интервал между точками GPS-трека, м:	44
Общее ходовое время:	28 ч. 56 мин. 57 сек.
Чистое ходовое время:	10 ч. 9 мин. 5 сек.
Общая скорость движения:	2.94 км/ч
Средняя ходовая скорость:	8.38 км/ч

Параметры учётной записи

№ учётной записи:	2568
Загрузил:	Annush
Дата загрузки:	07.10.2019
URL:	http://velotrex.ru/files/1570436157_5d9af43d40dd0.xml

Описание препятствия

На участке ЛЭП - слияние рек Удунга и Тарбагатай был совершен первопроход в рамках спортивных велосипедных маршрутов.

Начало препятствия в г. Бабушкин, дорога асфальтированная сухая хорошего качества (ФОТО 1). Движемся вдоль р. Мысоевка очень плавно набирая высоту. Через 700м выезжаем из города. Асфальт сменяется на: песок укатанный - 50% (ФОТО 2), 25% - песок разбитый (ФОТО 3), 25% - разбитый грунт (ФОТО 4), покрытия сухие. Через 30км от начала препятствия сворачиваем с основной дороги (ФОТО 5) и едем по разбитой грунтовке еще 3,3 км (ФОТО 6). После чего выезжаем на вырубку вдоль ЛЭП. Покрытие сменяется на крупный камень (ФОТО 7), дорога разбитая. Этот участок характерен крутыми спусками (ФОТО 8) и красивыми видами. Еще через 5 км выезжаем на разбитую грунтовку (ФОТО 9, 10) и продолжаем уже плавно терять высоту. На 42,3км от начала препятствия есть километровый участок, который сильно размыт

рекой, вытекающей на дорогу и протекающей прямо по ней. Покрытие на этом участке - мокрый крупный камень, дорога разбитая со множеством ТП (ФОТО 11). По окончании этого участка снова едем по разбитой грунтовой дороге. На 48км от начала препятствия развилка дорог (ФОТО 12), сворачиваем направо, на плавный двухкилометровый подъем (ФОТО 13). Далее спуск до реки Удунга, брод через нее (ФОТО 14). После чего происходит смена покрытия на грунт х/к 50% (ФОТО 17), песок сухой укатанный 30% (ФОТО 15) и разбитый песок 20% (ФОТО 16). На 84 км от начала препятствия проезжаем н/п Удунга. Препятствие оканчивается мостом через реку Темник.(ФОТО 18).

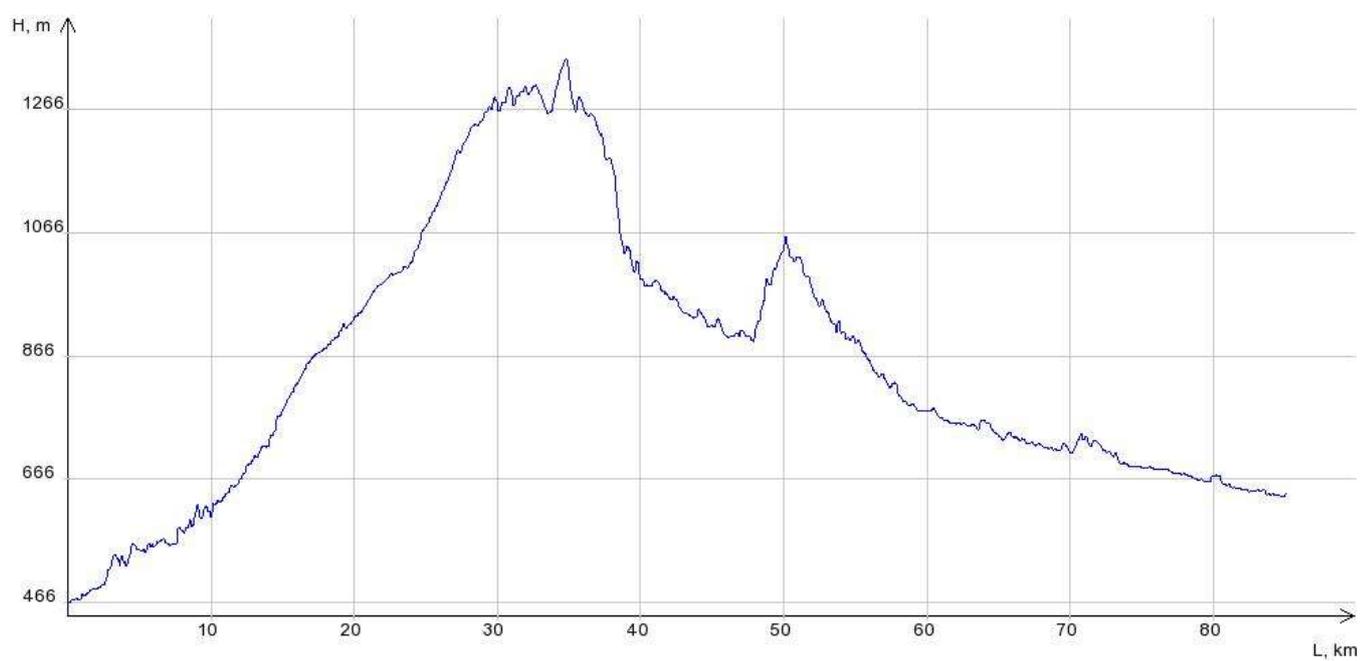
Источники воды на маршруте: вначале и в конце ПП реки протекают в прямой видимости дороги. И на 48км от начала препятствия есть река у дороги и поляна для отдыха и постановки лагеря.

Карта препятствия



ПП5

Высотный профиль



Фотографии



1. Асфальт



2. Песок, дорога уплотнённая



3.Песок, дорога разбитая



4.разбитый грунт



5.отворотка



6.Разбитая грунтовка



7. Крупный камень, разбитый



8. дорога вдоль ЛЭП



9. спуск. грунт разбитый, сухой



10. грунт разбитый, сухой



11. крупный камень со множ. ТП, мокрая



12. отворотка



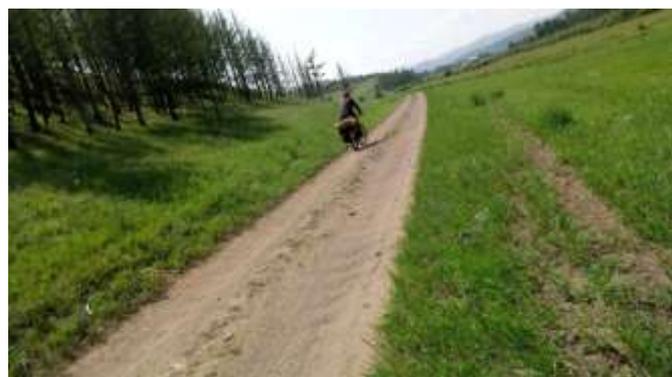
13.разбитая грунтовка



14.ЛП



15.уплотненный песок



16.песок разбитый



17.укатанная грунтовка



18.мост через р. Темник

Расчёт категории трудности протяжённого препятствия

Кпр - коэффициент протяжённости

Протяжённость препятствия (Лпп): 85.094 км

Протяжённость ЛП (Ллп): 0.03 км

$$Кпр = 1 + (Лпп - Ллп)/100 = 1.80$$

Кпк - коэффициент покрытия

Протяжённость препятствия: 85094 м

Характеристика покрытия

№	Длина участка, м	Вид покрытия	Кпк	Примечание
---	---------------------	--------------	-----	------------

1	700	Асфальт/бетон, дорога хорошего качества, сухая	0.80	Фото 1
2	21444	Песок, дорога уплотнённая, сухая	1.50	Фото 2, 15
3	11925	Песок, дорога разбитая, сухая	1.90	Фото 3, 16
4	38425	Грунт, дорога разбитая, сухая	1.90	Фото 4, 6, 9, 10, 13
5	3300	Крупный камень, дорога разбитая, сухая	1.90	Фото 7
6	1000	Крупный камень, дорога/тропа со множеством ТП, мокрая	2.80	Фото 11
7	8270	Грунт, дорога укатанная, сухая	1.40	Фото 17
8	30	ЛП	-	Фото 14

$K_{пк} = 1.75$

Кнв - коэффициент набора высоты

Суммарный набор высоты: 1720 м

$K_{нв} = 1.86$

Ккр - коэффициент крутизны

Средний уклон подъёмов: 6.11%

Средний уклон спусков: 5.74%

$K_{кр} = 1.32$

Кв - коэффициент высоты

Район похода: Горы Восточной Сибири

Средневзвешенная высота: 851.10 м

$K_{в} = 1.12$

С*Г - сезонно-географический показатель

Сезонный фактор: Благоприятный сезон

$C = 1.00$

Географический фактор: Неблагоприятные районы

$\Gamma = 1.20$

Категорирование протяжённого препятствия

$KT = 1.80 * 1.75 * 1.86 * 1.32 * 1.12 * 1.00 * 1.20 = 10.39$

Препятствие соответствует IV категории трудности

Паспорт протяжённого препятствия №4 траверс Восточные отроги хр. М. Хамар-Дабан

Общие сведения

Наименование:	траверс Восточные отроги хр. М. Хамар-Дабан
Страна:	Россия
Регион:	Восточная Сибирь
Границы:	р. Темник - пос. Инзагатуй
Характер дороги:	хорошего и среднего качества
Характер покрытия:	грунт, песок, мелкий камень
Время прохождения:	август 2019
Автор паспорта:	Алукаев К.В.
Ссылка на видео:	
Категория трудности:	3
Статус паспорта:	утверждён 20.10.2019

Параметры препятствия

Протяжённость, м:	51071
Максимальная высота, м:	951
Минимальная высота, м:	623
Набор высоты, м:	636
Сброс высоты, м:	447
Количество точек GPS-трека:	1020
Усреднённый интервал между точками GPS-трека, м:	50
Общее ходовое время:	21 ч. 38 мин. 18 сек.
Чистое ходовое время:	5 ч. 22 мин. 16 сек.
Общая скорость движения:	2.36 км/ч
Средняя ходовая скорость:	9.51 км/ч

Параметры учётной записи

№ учётной записи:	2556
Загрузил:	Plunger
Дата загрузки:	27.09.2019
URL:	http://velotrex.ru/files/1569592977_5d8e169173d9c.xml

Описание препятствия

Препятствие начинается возле моста через р. Темник вблизи пос. Удунга (фото 1) До поселка Усть-Урма покрытие дороги смешанное: то плотный песок, то грунт (фото 2). От поселка Усть-Урма до поселка Ташир идет мелкокаменистая гребенка (фото 3). Покрытие на подъеме к ур. Дзала не меняется (фото 4), но как только вблизи урочища мы свернули с основной дороги на дорогу в сторону пол. ст. Талын-Булаг, покрытие изменилось на разбитый грунт (фото 5). От фермы Мандарын - Хундуй и до поселка Инзагатуй - хорошая накатанная грунтовка.

Магазины: В Усть-Урме в здание почты, в пос. Ташир, в пос. Инзагатуй (в частном доме)

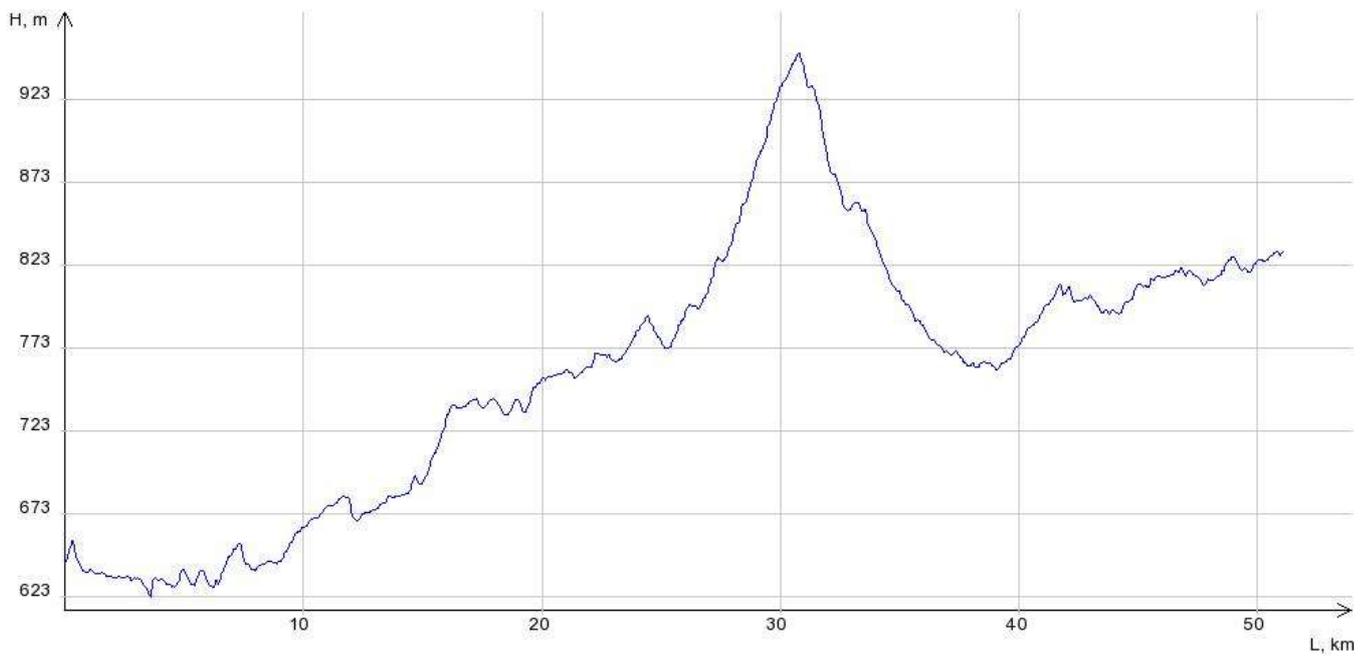
Воды можно набрать в Усть-Урме, р. Ира, в пос. Ташир (колонка на улице)

Карта препятствия



Карта

Высотный профиль



Фотографии



1. Мост через р. Темник



2. Дорога вдоль реки Темник



3. Дорога возле пос. Ташир



4. Дорога в сторону ур. Дзала



5. Дорога (отворотка) после ур. Дзала



6. Дорога от горы Барун-Ула до пос. Инзагатуй

Расчёт категории трудности протяжённого препятствия

Кпр - коэффициент протяжённости

Протяжённость препятствия (Лпп): 51.071 км

Протяжённость ЛП (Ллп): 0 км

$$Кпр = 1 + (Лпп - Ллп)/100 = 1.51$$

Кпк - коэффициент покрытия

Протяжённость препятствия: 51071 м

Характеристика покрытия

№	Длина участка, м	Вид покрытия	Кпк	Примечание
1	27000	Мелкий камень, дорога разбитая, сухая	1.40	3-4
2	16571	Грунт, дорога укатанная, сухая	1.40	6
3	3500	Грунт, дорога разбитая, сухая	1.90	5
4	4000	Песок, дорога уплотнённая, сухая	1.50	2

$$Кпк = 1.44$$

Кнв - коэффициент набора высоты

Суммарный набор высоты: 636 м

$$Кнв = 1.32$$

Ккр - коэффициент крутизны

Средний уклон подъёмов: 3.27%

Средний уклон спусков: 3.08%

$K_{кр} = 1.06$

Кв - коэффициент высоты

Район похода: Горы Восточной Сибири

Средневзвешенная высота: 758.17 м

$Kв = 1.10$

С*Г - сезонно-географический показатель

Сезонный фактор: Благоприятный сезон

$C = 1.00$

Географический фактор: Неблагоприятные районы

$\Gamma = 1.20$

Категорирование протяжённого препятствия

$KT = 1.51 * 1.44 * 1.32 * 1.06 * 1.10 * 1.00 * 1.20 = 4.02$

Препятствие соответствует III категории трудности

Паспорт протяжённого препятствия №5

Паспорт протяжённого препятствия

Общие сведения

Наименование:	равнинное Южный берег Байкала
Страна:	Россия
Регион:	Восточная Сибирь
Границы:	г. Слюдянка - г. Бабушкин
Характер дороги:	дорога высокого качества
Характер покрытия:	асфальт
Время прохождения:	август 2019
Автор паспорта:	Парикова А.В.
Ссылка на видео:	
Категория трудности:	2

Статус паспорта: **утверждён 22.01.2020**

Параметры препятствия 172106

Протяжённость, м: **172106**
Максимальная высота, м: **633**
Минимальная высота, м: **412**
Набор высоты, м: **2053**
Сброс высоты, м: **2063**
Количество точек GPS-трека: **2199**
Усреднённый интервал между точками GPS-трека, м: **78**
Общее ходовое время: **45 ч. 56 мин. 15 сек.**
Чистое ходовое время: **11 ч. 4 мин. 5 сек.**
Общая скорость движения: **3.75 км/ч**
Средняя ходовая скорость: **15.55 км/ч**

Параметры учётной записи

№ учётной записи: **2958**
Загрузил: **Annush**
Дата загрузки: **21.01.2020**
URL: **http://velotrex.ru/files/1579602803_5e26d373480b8.xml**

Описание препятствия

Начало препятствия - г. Слюдянка, выезд на трассу Р-258 (ФОТО 1), трасса идет вдоль берега Байкала и вдоль транссибирской магистрали. Покрытие - на всем протяжении препятствия едем по идеальному асфальту (ФОТО 2). Ширина обочины от 30 см до метра. Дорога холмистая – постоянные подъемы спуски, но не крутые - 7-8м набора на 100м дороги. Склон со стороны гор осыпной, усиленный металлическими сетками. В этих местах проезжая часть засыпана камнями. Сама дорога скрыта с двух сторон деревьями, так что ,если сильный ветер со стороны открытого пространства оз. Байкала и был, нами он не ощущался.

Трафик низкий. Поток машин уменьшается по мере удаления от Слюдянки. Процентом 20 потока машин - фуры.

Придорожные кафе (столовые) находятся в пос. Орехово, д.Танхой. н/п Выдрино, Ключевка. В Ключевке есть столовая в начале поселка и кафе в конце поселка. Лучше проехать до конца поселка.

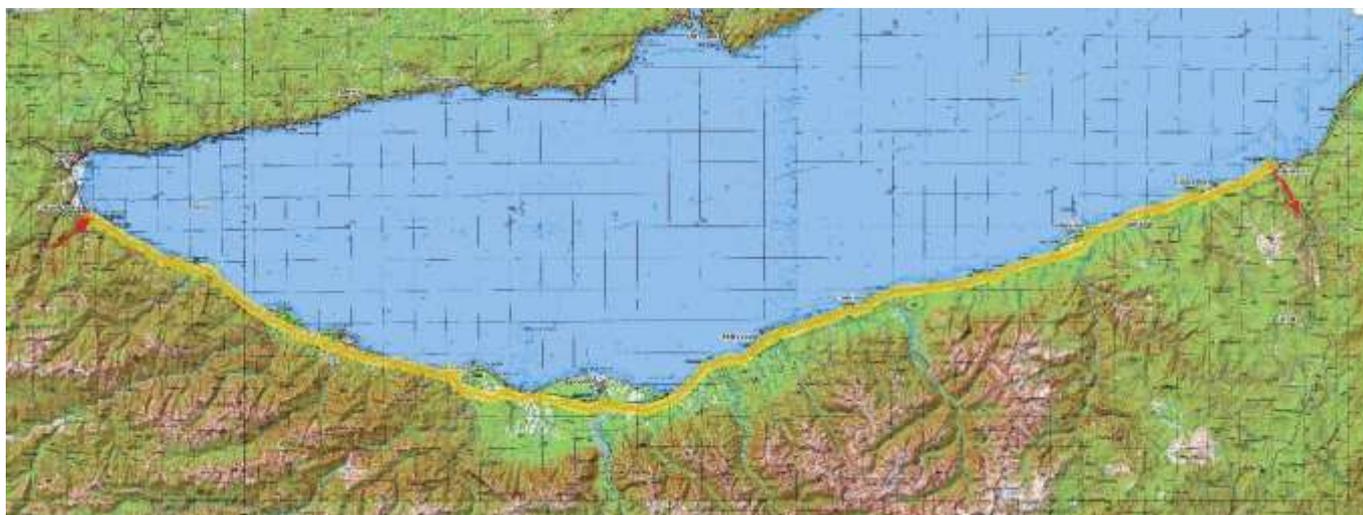
Магазинов вдоль дорог нами встречено не было. Пополняли запасы в г.Слюдянка и в г. Бабушкин.

Хочется отметить места ночевки на берегу оз. Байкал в районе н\п Мурино и д.Ключевка. Места красивые (ФОТО 4), но популярные у местных – много палаток и рыбаков. Подъезды к местам

ночевок были удобные, по хорошим дорогам (ФОТО 3).

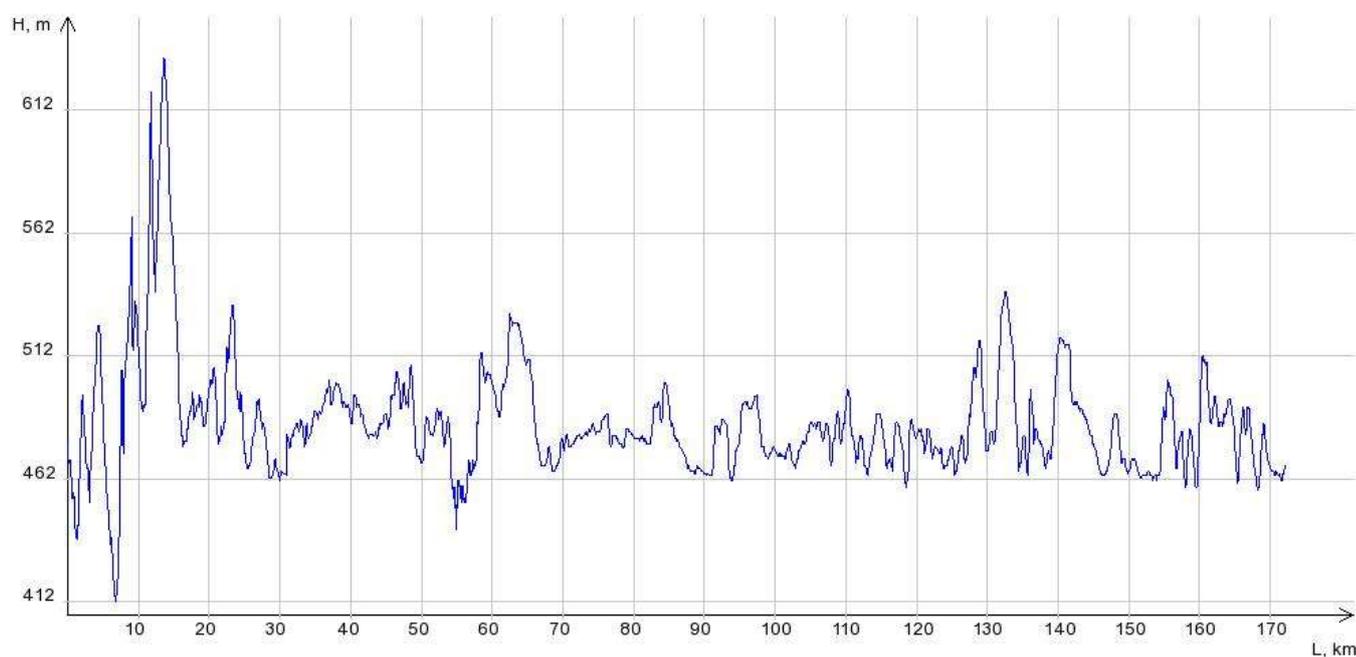
Конец препятствия - въезд в г. Бабушкин по той же трассе Р-258 (ФОТО 5).

Карта препятствия



Южный берег Байкала

Высотный профиль



Фотографии



1. начало препятствия от г.Слюдянка



2. трасса Р-258



3. подъезд к месту ночевки от нп Мурино



4. Место ночевки у д. Клюевка



5.въезд в г.Бабушник

Расчёт категории трудности протяжённого препятствия

Кпр - коэффициент протяжённости

Протяжённость препятствия (Лпп): 172.106 км

Протяжённость ЛП (Ллп): 0 км

$$Кпр = 1 + (Лпп - Ллп)/100 = 1.80$$

Кпк - коэффициент покрытия

Протяжённость препятствия: 172106 м

Характеристика покрытия

№	Длина участка, м	Вид покрытия	Кпк	Примечание
1	172106	Асфальт/бетон, дорога хорошего качества, сухая	0.80	Фото 1, 2, 5

$$Кпк = 0.80$$

Кнв - коэффициент набора высоты

Суммарный набор высоты: 2053 м

$$Кнв = 2.03$$

Ккр - коэффициент крутизны

Средний уклон подъёмов: 3.53%

Средний уклон спусков: 2.96%

$$Ккр = 1.10$$

Кв - коэффициент высоты

Район похода: Горы Восточной Сибири

Средневзвешенная высота: 483.88 м

Кв = 1.05

С*Г - сезонно-географический показатель

Сезонный фактор: Благоприятный сезон

С = 1.00

Географический фактор: Другие

Г = 1.14

Категорирование протяжённого препятствия

$КТ = 1.80 * 0.80 * 2.03 * 1.10 * 1.05 * 1.00 * 1.14 = 3.85$

Препятствие соответствует II категории трудности

Паспорт протяжённого препятствия №6

Паспорт протяжённого препятствия

Общие сведения

Наименование:	равнинное дорога Р440 вдоль Боргойского и Моносто
Страна:	Россия
Регион:	Восточная Сибирь
Границы:	пос. Боргой - трасса А340
Характер дороги:	Дорога высокого качества
Характер покрытия:	асфальт
Время прохождения:	август 2019
Автор паспорта:	Парикова А.В.
Ссылка на видео:	
Категория трудности:	2
Статус паспорта:	утверждён 22.01.2020

Параметры препятствия

Протяжённость, м:	74056
Максимальная высота, м:	926
Минимальная высота, м:	547
Набор высоты, м:	793
Сброс высоты, м:	739
Количество точек GPS-трека:	983
Усреднённый интервал между точками GPS-трека, м:	75
Общее ходовое время:	20 ч. 28 мин. 51 сек.
Чистое ходовое время:	5 ч. 11 мин. 2 сек.
Общая скорость движения:	3.62 км/ч
Средняя ходовая скорость:	14.29 км/ч

Параметры учётной записи

№ учётной записи:	2960
Загрузил:	Annush
Дата загрузки:	22.01.2020
URL:	http://velotrex.ru/files/1579642914_5e2770224f0ab.xml

Описание препятствия

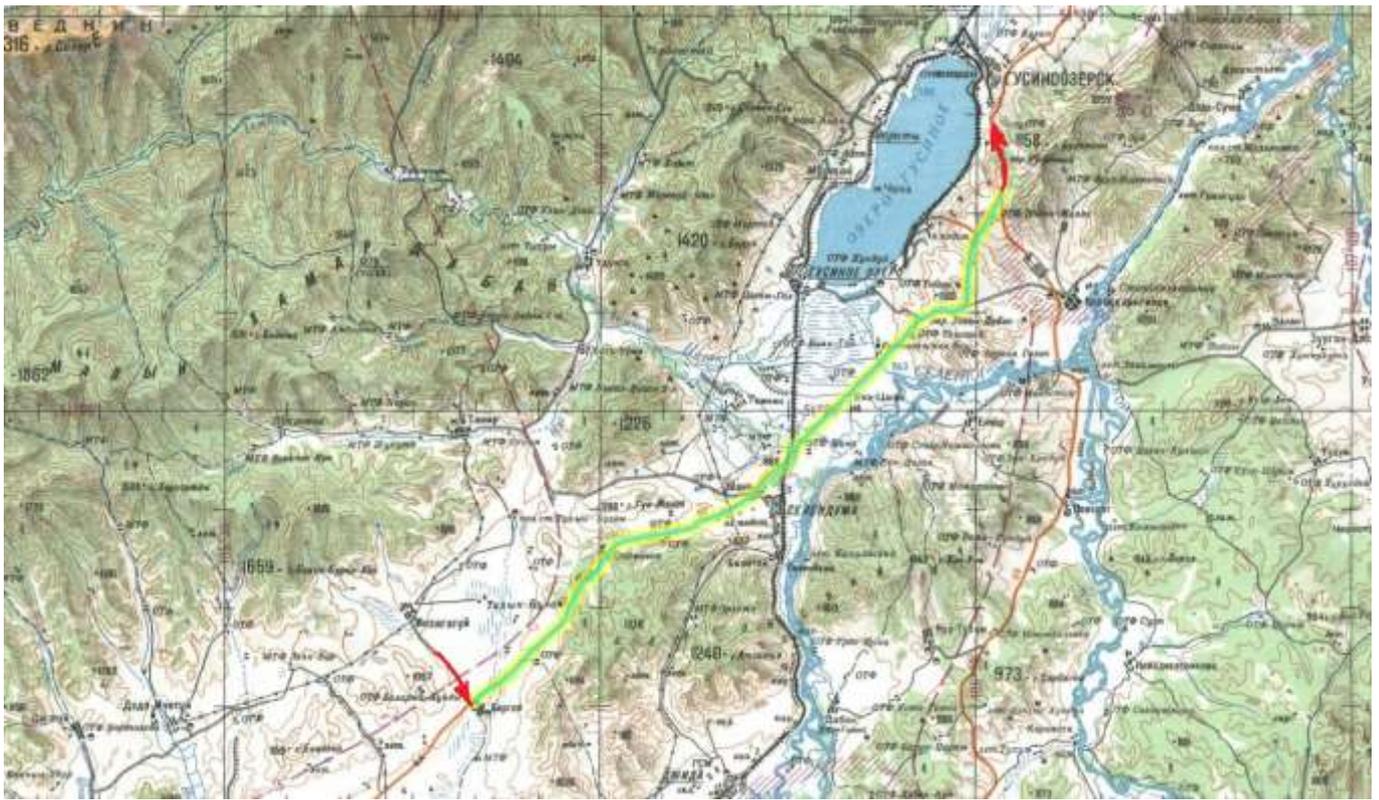
Препятствие начинается от поселка Боргой и заканчивается пересечением с Кяхтинским трактом.

Представляет собой асфальтовую дорогу (трасса Р440) на всем протяжении препятствия. Покрытие - асфальт уже изрядно деформированный (ФОТО 1, 2, 4, 5), но еще не относящийся к разбитому на всем своем протяжении. Поэтому Кпк был рассчитан как средневзвешанное (50% асфальт хорошего качества и 50% разбитый). Дорожное полотно местами сильно разрушено к краям - его ширина порой составляет всего три метра (ФОТО 3). Из-за чего часто приходилось ехать по обочине, чтобы разъехаться с машинами.

Трафик на дороги - умеренный. Перекусить можно в поселке Сосновка (кафе-столовая). От Боргой до пос. Шана воды нет. Ночевали на правом берегу Темника, съехав около моста налево и спустившись к берегу. Место очень комариное. Около реки Баян-Гол, чтобы встать на стоянку, надо отходить далеко от дороги, так как местность хорошо просматривается.

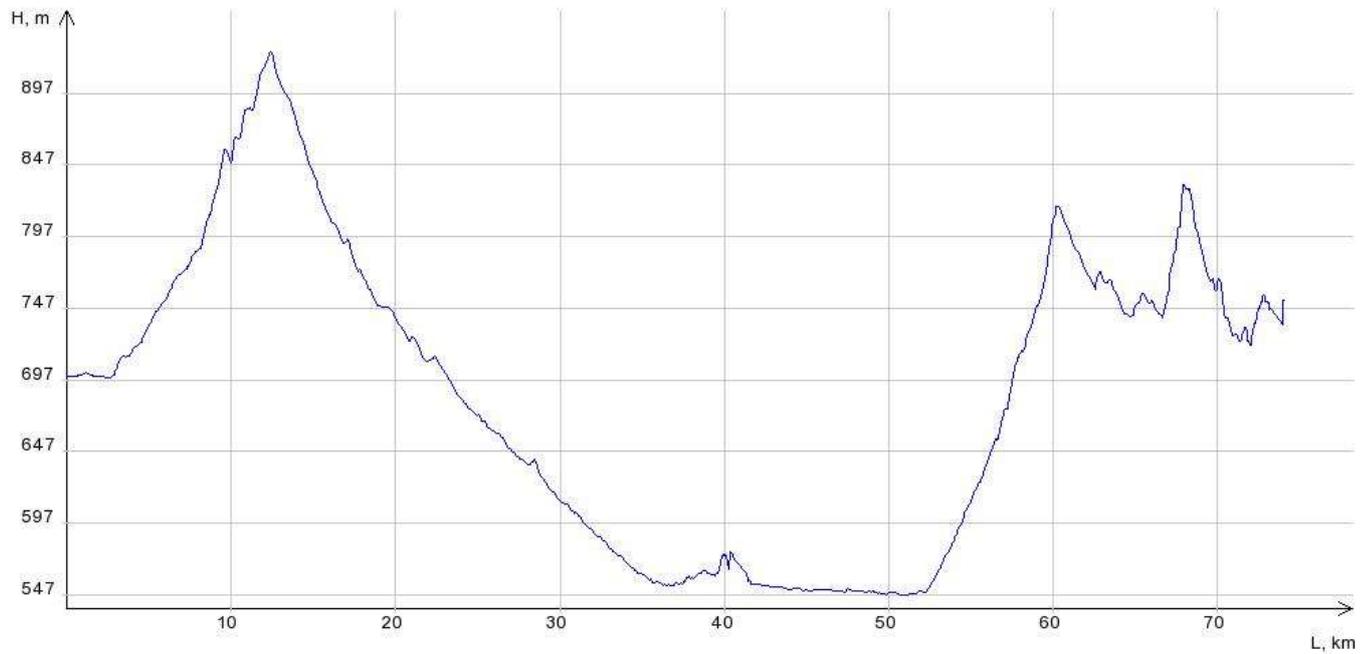
Маршрут пролегает по открытому пространству. При очень сильном порыве ветра один участник потерял равновесие, и был оброкинут вместе с велосипедом.

Карта препятствия



равнинное дорога R440 вдоль Боргойского и Моносто

Высотный профиль



Фотографии



1. Дорога на основной части пути



2. Дорога вблизи пос. Шана



3. Дорога около р. Темник



4. Трасса после Боргоя



5.Трасса возле горы Хара-Хабсагай

Расчёт категории трудности протяжённого препятствия

Кпр - коэффициент протяжённости

Протяжённость препятствия (Лпп): 74.056 км

Протяжённость ЛП (Ллп): 0 км

$$Кпр = 1 + (Лпп - Ллп)/100 = 1.74$$

Кпк - коэффициент покрытия

Протяжённость препятствия: 74056 м

Характеристика покрытия

№	Длина участка, м	Вид покрытия	Кпк	Примечание
1	30500	Асфальт/бетон, дорога хорошего качества, сухая	0.80	ФОТО 1, 5
2	43556	Асфальт/бетон, дорога разбитая, сухая	1.20	ФОТО 2, 4

$$Кпк = 1.04$$

Кнв - коэффициент набора высоты

Суммарный набор высоты: 793 м

$$Кнв = 1.40$$

Ккр - коэффициент крутизны

Средний уклон подъёмов: 3.46%

Средний уклон спусков: 2.30%

$$K_{кр} = 1.05$$

Кв - коэффициент высоты

Район похода: Равнины

Средневзвешенная высота: 687.14 м

$$K_{в} = 1.00$$

С*Г - сезонно-географический показатель

Сезонный фактор: Благоприятный сезон

$$C = 1.00$$

Географический фактор: Благоприятные районы

$$Г = 1.00$$

Категорирование протяжённого препятствия

$$KT = 1.74 * 1.04 * 1.40 * 1.05 * 1.00 * 1.00 * 1.00 = 2.66$$

Препятствие соответствует II категории трудности

9 Приложение 2

9.1 Скан-копия маршрутной книжки

<p>Форма № 5 – Тур</p> <p>ФЕДЕРАЦИЯ СПОРТИВНОГО ТУРИЗМА РОССИИ</p>  <p>МАРШРУТНАЯ КНИЖКА № <u>1/5-407</u></p> <p>туристского спортивного маршрута</p> <p>Участники настоящего спортивного мероприятия находятся под защитой:</p> <ul style="list-style-type: none">• Конституции Российской Федерации;• Федерального закона РФ "Об основах туристской деятельности в России";• Закона "О физической культуре и спорте в РФ";• Федерации спортивного туризма России <p>20 <u>19</u> г.</p>	<p>1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ</p> <p>Группа туристов <u>МКВ</u> <small>самостоятельная, организованная, территориального образования субъекта РФ</small></p> <p>в составе <u>5</u> человек совершает</p> <p>с <u>01.08.2019</u> по <u>13.08.2019</u></p> <p>спортивный <u>велосипедный</u> маршрут <u>4</u> категории сложности <small>вид туризма</small></p> <p>в районе <u>Восточная Сибирь</u> по маршруту</p> <p><i>Иркутск - Олга - р.Б. Половинная - Маритуй - Култук - р. Б. Быстрая - т/с Метеостанция - Слюдянка - Бабушкин - р. Темник - Инзагатуй - Петропавловка - Джидя - Селендума - ст. Заустай</i></p> <p>Руководитель группы: <u>Алукаев К.В.</u> Фамилия И.О.</p> <p>Зам. руководителя: <u>-</u> Фамилия И.О.</p> <p>Тренер (инструктор): <u>-</u> Фамилия И.О.</p>
---	--

Форма № 5 – Тур

ФЕДЕРАЦИЯ СПОРТИВНОГО ТУРИЗМА РОССИИ



МАРШРУТНАЯ КНИЖКА № 1/5-407

туристского спортивного маршрута

Участники настоящего спортивного мероприятия находятся под защитой:

- Конституции Российской Федерации;
- Федерального закона РФ "Об основах туристской деятельности в России";
- Закона "О физической культуре и спорте в РФ";
- Федерации спортивного туризма России

20 19 г.

1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

Группа туристов МКВ
самостоятельная, организованная, территориального образования субъекта РФ
в составе 5 человек совершает
с 01.08.2019 по 13.08.2019
спортивный велосипедный маршрут 4 категории сложности
вид туризма
в районе Восточная Сибирь по маршруту:

*Иркутск - Олга - р. Б. Половинная - Маритуй - Култук - р. Б. Быстрая - т/с
Метеостанция - Слодянка - Бабушкин - р. Темник - Инзагатуй -
Петропавловка - Джида - Селендума - ст. Загустай*

Руководитель группы: Алукаев К.В.
Фамилия И.О.
Зам. руководителя: _____
Фамилия И.О.
Тренер (инструктор): _____
Фамилия И.О.

5. СЛОЖНЫЕ УЧАСТКИ МАРШРУТА И СПОСОБЫ ИХ ПРЕОДОЛЕНИЯ

1. крутой подъем - вело / пешком
2. подъем к Т/С. Непостоянные вело / пешком
3. переправа бурьян проложены скамьями и отработаны основной веревкой

6. АВАРИЙНЫЕ ВЫХОДЫ С МАРШРУТА

р. Б. Маловинская - по. Кувшино

7. МАТЕРИАЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ГРУППЫ

Необходимый набор продуктов питания имеется.
Общественное, личное снаряжение в достаточном количестве имеется.

Специальное снаряжение

Групповое		Личное	
Наименование	Кол-во	Наименование	Кол-во
палатка	2	велосипед	5
тент	1	шлем	5
ван трос	1		
веревка 40 м	5		
веревка 60 м	5		

Необходимый ремонтный набор имеется.
Необходимый набор лекарств в медицинской аптечке имеется.

Весовые характеристики груза, взятого на маршрут

Наименование	На 1 человека	На 5 чел.
Продукты (всего / в день), кг	10,4/0,8	42
Групповое снаряжение, кг	3	15
Личное снаряжение	3	15
ВСЕГО, кг	16,4	72

Максимальная нагрузка на 1 мужчину, кг: 16
Максимальная нагрузка на 1 женщину, кг: 12

Сведения, изложенные в разделах 1-7, подтверждаю.

Руководитель маршрута

Алукаев
подпись

Алукаев К.В.
Фамилия И.О.

Дата заполнения маршрутной книжки 17 04 20 19

8. ХОДАТАЙСТВО МКК

Председателю МКК _____
наименование вышестоящей МКК

В связи с отсутствием полномочий у маршрутно-квалификационной комиссии _____ просим Вас
наименование
рассмотреть заявочные материалы и дать по ним своё заключение.
Предварительное рассмотрение проведено в нашей МКК

«__» _____ 20__

Председатель МКК _____
подпись _____
Фамилия И.О. _____

Штамп МКК

Адрес МКК: _____
Тел/факс: _____
e-mail: _____
Ф.И.О. председателя: _____

9. РЕЗУЛЬТАТЫ РАССМОТРЕНИЯ В МАРШРУТНО-КВАЛИФИКАЦИОННОЙ КОМИССИИ

Маршрутно-квалификационная комиссия
ФСТ-ОТМ (Москва)
наименование МКК

в составе Кармузов С.А. Романов Д.А.

с участием _____

рассмотрела материалы заявляемого маршрута группы под руководством
Алукаев К.В.
Фамилия И.О.

и считает, что (ненужное зачеркнуть):

1. Маршрут соответствует ~~(не соответствует)~~ заявленной категории сложности.
2. Туристский опыт руководителя группы соответствует ~~(не соответствует)~~ технической сложности маршрута.
3. Туристский опыт участников группы соответствует ~~(не соответствует)~~ технической сложности маршрута.
4. Заявочные материалы отвечают ~~(не отвечают)~~ установленным требованиям
5. Другие замечания: нет

Группе ~~назначается~~ (не назначается) контрольная проверка на местности

где, когда, по каким вопросам

