

Туристско-спортивный союз России
МБУ «Спортивно-туристский клуб города Екатеринбурга»

Отчет

по маршруту велопохода 4 категории сложности,
22 - 30 апреля 2011 года по Южному Уралу,
группой туристов из Екатеринбурга,
руководитель Бучельников Н.Ю.
(г.Екатеринбург, ул.Пионеров, 12/3-37, тел.: 8 902 87 43 228)

Маршрутная книжка 13/11

Екатеринбург, 2011 год

Участники похода:

Бучельников Николай Юрьевич (руководитель)
Шавлюга Алексей Петрович
Неугодников Дмитрий Сергеевич
Борщевский Михаил Михайлович.

Район похода: Оренбургская область, республика Башкортостан

Маршрутная книжка № 13.

Цель похода – попытка прохождения южной половины Уральского хребта по меридиану.

Основная задача похода - отработка тактики прохождения длительных дневных переходов.

Заявленный маршрут: ст. Кувандык – Агурда – Новоалександровка – Бердяш – Зилаир – Ивано-Кувалат – Кананикольский – Атиково – Бурзян – Белорецк – Тирлинский – Махмутово – Кирыбинское – Веселовка – Златоуст – Нязепетровск – Кенчурка - Ревда.

Пройденный маршрут: ст. Кувандык – Агурда – Новоалександровка – Бердяш – Зилаир – Ивано-Кувалат – Кананикольский – Атиково – Бурзян – Белорецк – Тирлинский – Махмутово – Кирыбинское – Учалы.

Причины сокращения маршрута: Погодные условия (холодные ночевки), простуда участника, поломка переключателя.

Заброска/выброска. Заброска производилась поездом Свердловск – Оренбург, выброска – автобусом Учалы-Екатеринбург..

Аварийные выходы: Белорецк, Учалы, Златоуст (Миасс), В.Уфалей, Полевской.

График движения, техническое описание участков, время прохождения

День/ населенный пункт	км	тип покрытия (Кпок)	время суток
23 апреля			
Кувандык	0		11:00:00
Куриул	22	асфальт (0,8)	13:20:00
Агурда	52	грейдер (1,0)	17:50:00
Урочище Муращево	14	каменистая грунтовая дорога - 4 км (1,3), заболоченная полевая дорога без покрытия, средняя глубина проваливания колеса 5 см, - 10 км (2,0)	20:20:00
за день	88		
24 апреля			
Урочище Муращево	0		8:00:00
Новоалександровка	11	каменистая грунтовая дорога - 1 км (1,3), заболоченная полевая дорога без покрытия, средняя глубина проваливания колеса 5 см, - 10 км (2,0)	10:30:00
Бердяш	8	грейдер (1,0)	11:30:00
Зилаир	25	асфальт (0,8)	13:00:00
Иванокувалат	47	грейдер, местами разбитый (1,15) - 30 км, мелкощебеночная дорога (1,3) - 18 км	18:00:00
Р.Сред.Пшада	7	мелкощебеночная дорога (1,3)	19:00:00
за день	98		

25 апреля			
р.Сред.Пшада	0	0	8:30:00
Кананикольский	22	мелкощебеночная дорога (1,3)	11:00:00
поворот на р.Кану	21	мелкощебеночная дорога (1,3)	12:30:00
р.Кана	14	Используемая лесовозная, тракторная дорога, песчаная (снежная) дорога (рыхлый песок (снег) глубиной 3-5 см.) (2,0)	14:00:00
за день	57		
26 апреля			
р.Кана	0		8:00:00
Бурзян	23	мелкощебеночная дорога (1,3)	13:00:00
Кага (в районе т/б Агидель)	75	асфальт (0,8)	18:00:00
за день	98		
27 апреля			
Кага (в районе т/б Агидель)	0		8:30:00
Белорецк	75	асфальт (0,8)	14:30:00
Тирлянский	32	асфальт (0,8)	18:30:00
свх. №3	8	мелкощебеночная дорога (1,3)	19:30:00
за день	115		
28 апреля			
свх. №3	0	0	8:30:00
Махмутово	16	мелкощебеночная дорога (1,3)	10:00:00
р.Кибетте	37	Используемая лесовозная, тракторная дорога, песчаная (снежная) дорога (рыхлый песок (снег) глубиной 3-5 см.) (2,0)	19:00:00
за день	53		
29 апреля			
р.Кибетте	0	0	9:00:00
Новохусаиново	8	Используемая лесовозная, тракторная дорога, песчаная (снежная) дорога (рыхлый песок (снег) глубиной 3-5 см.) (2,0)	11:00:00
Кирябинское	12	Каменистая горная дорога со значительными неровностями, уступами, выступающими частями скального массива, крупнощебеночная дорога (преобладающий размер камней 30 мм и выше), песчаная (заснеженная) дорога (рыхлый песок (снег) глубиной до 3 см) - 6 км (1,6), мелкощебеночная дорога - 6 км (1,3)	14:00:00
Калканово	28	мелкощебеночная дорога (1,3)	16:00:00
Учалы	17	асфальт (0,8)	18:00:00
за день	65		
30 апреля			
Екатеринбург	0	Автубус	5:00:00
Всего	574		

Сложные и потенциально опасные участки.

Броды.

Брод через р. Кану. глубина брода – 80 см, ширина реки – 60 - 80 м, течение – 1,5-2,0 м/с.

Расчет категорийных участков.

(все категорийные участки рассчитываются как равнинные)

Коэффициент абсолютной высоты равен 1,0 для всего маршрута.

Сезонно-географический показатель (СГ).

В таблице 10 (Приложение 5 к Методике категорирования велосипедных маршрутов) Средний и Южный Урал никак не отражены. Однако, так как маршрут проходил на средней высоте 550 м над уровнем моря (за исключением стартового участка) - климатические условия похода во второй половине апреля на маршруте ближе к условиям Западной Сибири, чем к Средней полосе России, а значит значение СГ=1,2 более обосновано. Надо заметить, что дневные температуры были близки к +5 градусам, а ночные доходили до минус 10. Высота ночевки была от 300 м над уровнем моря (р. Кана, температура ночью -1 (участки инея на траве), до 680 м над уровнем моря (р. Кибетте, температура ночью -10 (промерзала вода в котелках, бутылках). Температура определялась показаниями термометра в велокомпьютере одного из участников.

Протяженные препятствия.

1. Агурда – Новоалександровка.

протяженность (Кпр.) - 25 км (1,25)

пересеченность (Кпер) - среднепересеченная местность (1,1)*

** На участке присутствуют 4 подъёма более 50 м, что позволяет рассматривать его как среднее между слабо- и среднепересеченной местностью.*

Дорожное покрытие - 5 км можно характеризовать как «каменистая грунтовая дорога», остальные 20 км - как «заболоченная полевая дорога без покрытия, средняя глубина проваливания колеса – 5 см». К сожалению, в методике нет подобного определения покрытия, наиболее близкое определение – «Используемая лесовозная, тракторная дорога, песчаная (снежная) дорога (рыхлый песок (снег) глубиной 3-5 см.), галечник, многочисленные ледовые "надолбы" поверх полотна дороги.». Исходя из того, что средняя скорость передвижения группы НЕТТО на этом участке составила 5,5 км/ч, можно сделать вывод, что коэффициент покрытия равный 2,0 будет вполне справедливым. По факту: один участник проехал весь участок (за исключением пары бродов) в седле, остальные – переходили значительные участки, чтобы просто сэкономить силы.

Баллы. $1,25*1,1*(1,3*(5/25)+2,0*(20/25))*1,2*1,0=3,1$ (ЗКТ)

2. Зилаир – Красный Кушак

протяженность (Кпр.) – 35 км (1,35)

пересеченность (Кпер) - среднепересеченная местность (1,2)

дорожное покрытие - грейдер, местами разбитый (требуется выбирать путь для объезда рытвин, щебеночных участков, промоин.) Кпокр=1,15.

Баллы. $1,35*1,15*1,2*1,2*1,0=2,24$ (2 КТ)

3. Красный Кушак – подъем после Атиково.

протяженность (Кпр.) – 70 км (1,70)

пересеченность (Кпер) - сильнопересеченная местность (1,4)

дорожное покрытие - 55 км – мелкощебеночная дорога (1,3), 15 км – песчаная дорога (глубина снега 5 см) (2,0).

Баллы. $1,7*(1,3*(55/70)+2,0*(15/70))*1,4*1,2*1,0=4,1$ (4 КТ)

4. Бурзян - Кагарманово

протяженность (Кпр.) - 80 км (1,80)

пересеченность (Кпер) - сильнопересеченная местность (1,4)

дорожное покрытие – асфальт (0,8)

Баллы. $1,8*0,8*1,4*1,2*1,0=2,42$ (3 КТ)

5. Тирлянский – Махмутово.

протяженность (Кпр.) - 24 км (1,24)

пересеченность (Кпер) - среднeperесеченная местность (1,2)

дорожное покрытие - мелкощепеночная дорога (1,3)

Баллы. $1,24 \cdot 1,3 \cdot 1,2 \cdot 1,0 = 2,32$ (2 КТ)

6. Махмутово – р.Урдаза

протяженность (Кпр.) - 51 км (1,51)

пересеченность (Кпер) - среднeperесеченная местность (1,2)

дорожное покрытие - 3 км – мелкощепеночная дорога, 7 км - песчаная (заснеженная) дорога (рыхлый песок (снег) глубиной до 3 см), 41 км - «заболоченная полевая дорога без покрытия, средняя глубина проваливания колеса – 3-5 см»

Баллы. $1,51 \cdot (1,3 \cdot (3/51) + 1,6 \cdot (7/51) + 2,0 \cdot (41/51)) \cdot 1,2 \cdot 1,0 = 4,14$ (4 КТ)

7. Урдаза - Калканово

протяженность (Кпр.) - 28 км (1,28)

пересеченность (Кпер) - среднeperесеченная местность (1,2)

дорожное покрытие - мелкощепеночная дорога (1,3)

Баллы. $1,28 \cdot 1,3 \cdot 1,2 \cdot 1,0 = 2,4$ (3 КТ)

Сумма баллов по препятствиям:

2 КТ=4,76

3 КТ=7,92

4 КТ=8,44

В зачет на поход 4 КС может пойти 5 баллов по 2 КТ, 10 баллов по 3 КТ и 39 баллов по 4 КТ.

Итого в зачет имеем: $4,76 + 7,92 + 8,44 = 21,12$.

Автономность в походе – 0,8.

(поход проводился без сопровождения, без ночевки в теплых условиях, однако, практически каждый день группа проезжала населенные пункты. Закуп продуктов для готовки производился 2 раза – в Бурзяне и Белорецке).

Общая протяженность пройденного маршрута: 574 км.

Учет километража проводился с помощью gps Garmin 60sx и велокомпьютера sigma-1606.

Велокомпьютер выдал показание в 585 км. ГПС по сумме треков – 554 км, общий трек (получен программой MapEdit) – 609 км.

Поэтому сравнивал полученные треки с теми, что получил летом 2010 года (до Белорецка) и с промером в программе OziExplorer. Считаю расстояние 574 км – наиболее правильным. Доля погрешности не более 2%.

Локальные препятствия.

1. Простейшие броды – 15 штук (5 на участке Аргуда – Новоалександровка, 2 на участке после Кананикольского, 1 - у д.Атиково, 8 – Махмутово – Новохусаиново). Эквивалентный пробег – 8 км.

2. Брод через р.Кана. ширина реки – 60-80 м, глубина брода – 80 см, течение 1,5-2 м/с.

По совокупности показателей характеризую как 1Б (средняя), эквивалентный пробег – 20 км.

(первая попытка брода была проведена в другом месте: ширина реки составляла 30 м, глубина - более 1,2 м, скорость потока – более 3 м/с. Переправа первого участника проводилась со страховкой основной веревкой и дополнительным фалом для вытягивания. Но переправиться не удалось, после чего были приняты поиски другого места для переправы)

Итого эквивалентный пробег по локальным препятствиям – 28 км.

Общий километраж с учетом ЛП – 604 км.

Расчет интенсивности.

$I = (604 * 1,2 * 13) / (600 * 7) = 2,24$.

Учитывая, что значение интенсивности ограничивается 2,0 – принимаем ее таковой.

Итого баллов в зачет:

$КС = \text{Сумма баллов в зачет} * I * \text{автономность} = 21,12 * 2 * 0,8 = 33,79$

Что согласуется с требуемым значением (25-39) для походов 4 КС .

Об участнике Костенко.

Данный участник был заявлен в поход (в маршрутной книжке) до Белоречка, однако по загруженности на работе в походе участия принять не смог.

О питании

Был применен следующий рацион:

1. Завтрак. Обычно гречневая каша с тушенкой, два раза – каша «Быстров 5 злаков с орехами и изюмом».

2. Обед. Три раза – в кафе (у Зилаира, в Бурзяне и Белоречке), два раза – картофельное пюре с копченостями. Два дня группа днем шла на перекусах.

4. Ужин. Рис с тушенкой или гречка с тушенкой.

Чая на каждый приём пищи делалось по потребностям, но не менее 2,5 литров на четверых.

Кроме того, у участников были перекусы на время движения.

Вся готовка пищи велась на газе, что высвобождало достаточно много времени и сил.

Связь.

Две рации Vector-44. Реальная дальность связи при прохождении горок составляла до 4 км. Замыкающим всегда был участник с рацией.

Навигация.

Навигация велась с помощью приёмника gps Garmin 60 sx.

Палатка.

Rocklend Forster, 4-х местная.

Аптечка, включала в себя перевязочный материал, зеленку, перманганат калия, обезбаливающие препараты, антибиотик широкого спектра, регидрон, обезбаливающие и заживляющие мази. Имелся крем от загара, репеленты.

Специальные медицинские жгуты не брались, так как имелись бытовые жгуты для утяжки баулов.

Ремнабор включал съёмник кассеты, две запасных покрышки, запасные пины для цепи, ключи, выжимку цепи, насос высокого давления, задний переключатель шимано. Запасные камеры, клей, заплатки, монтажки, наборы шестигранников - были у каждого участника.

Общие расходы. Расходы на заброску/выброску составили 1000 рублей на поезд до станции Кувандык, 720 рублей на автобус Учалы-Екатеринбург (включая багаж). Участник Борщевский с Учалов уехал к родственникам в Салават.

Расходы на питание и газ составили порядка 1500 рублей на человека (без учета индивидуальных перекусов).

О минимальных сроках похода и безопасности

Руководитель имел совместный опыт походов и серьезных ПВД с большинством участников: Шавлюга - поход ЗКС ТяньШань, 2008, поход З КС Средний Урал, 2010, большое количество одно-двух-трех-дневных ПВД

Неугодинов - З КС Средний Урал, 2010, однодневное ПВД на 235 км, несколько двух-дневных ПВД.

Таким образом, группа была в целом скатаная и имеющая опыт совместных длинных и длительных покатушек и походов, что позволило пройти маршрут в более сжатые сроки, по отношению к нормативным.

Руководитель прошел участок маршрута (до Белорецка) летом 2010 года и достаточно хорошо знал его в плане тактики прохождения, проблемных участков, мест стоянок.

При простуде участника Борщевского на шестой день похода вечером ему была дана таблетка цифрана, поднявшая его на ноги на следующее утро, однако, я понимал, что это было не решение проблемы, а лишь ее отсрочка. Поэтому я рассматривал вариант выхода участника с маршрута после Кирябинского на Учалы с продолжением прохождения маршрута втроем, но, поломка заднего переключателя у второго участника, привела к задержке выхода группы в Кирябинское на полтора часа (против планового), что не позволяло в тот же день подойти к следующему ключевому месту – броду через Ай.

Так как быстрый стиль прохождения требует четкого по времени выхода на реперные точки, было принято решение выйти на запасном пункте – Учалы.

О районе похода.

Южный Урал весьма интересен в плане и рельефа, и природы. Идея пройти вдоль Уральского хребта в быстром темпе появилась у меня лет пять назад – надо только время...

Вода. Практически нигде проблем с водой не испытывали.

Погода. Днем до +5..10, холодный северо-западный ветер. Ночью до – 10.

Недостатки. Отсутствие газовой лампы – она позволила бы просыпаться утром более оперативно. Большая высота палатки РокЛэнд Форест-4 (140 см) – лишний объем холодного воздуха.

Контроль прохождения маршрута.

Фотографии ключевых участков (ст.Кувандык, снимок долины Агурды, Зилаир, Ивано-Кувалат, Кананикольский, р.Кана, р.Белая в Бурзяне, Узян, Белорецк, Тирлян, вид на Иремель с разных точек, Учалы), вместе с дневными треками прилагаются на диске.

Фотографии, характеризующие качество покрытия, также приведены.

Итоги. Получена очередная порция опыта. Отработана тактика движения при длительных дневных переходах. Пройден технически сложный маршрут для начала сезона.

Текстовая часть.

22 апреля – 23 апреля 2011 года. Заброска.

Заброска в поезд Свердловск-Оренбург прошла без происшествий, велосипеды были упакованы на перроне и заброшены на третью полку. Недовольства со стороны проводницы отмечено не было. Группа занимала первые 4 места в плацкартном вагоне. Отправление поезда и прибытие на станцию Кувандык было точно по расписанию.

23 апреля. День первый.

Выгрузив велосипеды и личные вещи, группа собирала велосипеды более часа. На мой взгляд – это очень долго. Руководитель успел не только купить в дорогу воды, но и съесть в привокзальном магазинчике пару беляшей. Тем не менее в 12.15 группа вышла на маршрут.



Сначала предстояло проехать около 40 км на запад до Чеботаево – 22 км по плоскому асфальту и далее по грейдеру по среднeperесеченной местности.

Температура была порядка 7-8 градусов, довольно прохладно, плюс встречный ветер.

В Чеботаево приехали в 14.40, время было обеденное, но, ввиду отсутствия источника с водой, обошлись перекусом.

Был обнаружен первый (из четырех) клещ.

После перекуса группа вступила на территорию Башкирии и двинулась на север. Характер дороги – грейдер. Местами в колдобинах. На одном участке велись дорожные работы – грейдер (дорожная машина) ровнял дорогу после зимы. Требовалось маневрирование с одной полосы на другую. Трафик был умеренный и большой сложности это не представляло.

Перед деревней Сагитово перед нами остановилась «девятка», из нее вышел полицейский капитан и поинтересовался куда едем. Получив ответ, что на Зилаир, уточнил, знаем ли мы что там нет дороги. Знаем. Больше вопросов не задавал, сел и уехал.

С опозданием в два часа к расчетному времени группа вышла на Зилаирское плато у Агурды.

Звонок Василию Клейну, что с группой всё в порядке (далее до Бердяша связи нет).



Дорога на Зилаирское плато после Агурды.





На первом фото показал объезд грязьевого участка, на втором – один из наиболее сухих участков.

На кажущуюся простоту покрытия для езды, от подъема на плато (18.30) до места ночевки (20.20) группа проехала 12 км, то есть порядка 6 км/ч. Дорога ведет по плато, без покрытия, малонаезженная и очень влажная. Если летом 2010 года на прохождение участка Агурда-Новоалександровка (25 км) у меня ушло 2 часа, то за это же время в апреле мы проехали только половину.

Группа растянулась примерно на километр. Дмитрий Неугодников практически везде ехал в седле (за исключением пары бродов), остальные участники переходили часть участков.

Уже после пары первых километров стало понятно, что выйти к Новоалександровке до темноты не удастся. Поэтому руководитель определил предельное время остановки на ночевки в 20.30.

За 10 минут до указанного срока такое место нашлось у урочища Мурашево.

Постановка палатки, ужин, отбой.

На протяжении всего похода обустройства бивака и подготовки не вызывали никаких нареканий со стороны руководителя. Каждый вносил свой посильный вклад и не хаявил.

Костер на первой стоянке не разводили – было просто не из чего. Укладка в палатку производилась уже в плотных сумерках и было довольно прохладно.

24 апреля. День второй.

Запланированный подъем был в 5.30. Но, проснувшись, я понял, что это нереально из-за холода. Встал в 6.00, поставил воду для чая, на второй горелке – для каши. Несмотря на то, что газовые смеси были куплены зимние и не дешевые (примус, коллеман) – горели они при минусовых температурах весьма неохотно, из-за чего готовка чуть затягивалась к плановой. Тем не менее в 8.00 группа выдвинулась дальше. До Новоалександровки дошли(доехали) за 2 часа, и встали на переодевание в двух километрах за деревней в 10.30.

11.30 – выезд на трассу у Бердеша,

13.00 – Зилаир



В 2010 году я проезжал через поселок, в этот раз мы поехали по объездной слева.

В 13.30 зашли в кафе к востоку от Зилаира и, пообедав, в 14.00 продолжили путь на север в сторону Ивано-Кувалата.



Где и очутились в 18.00



Вторая ночевка



Уже на подъездах к Ивано-Кувалату погода чуть испортилось, заморосило, а при повороте на прямую на Кананикольский небо помрачнело и было принято решение встать на ночевку раньше запланированного срока (20.00), хотя через 10 км, после поворота на Надеждинский, стояла беседка... Но ничего не поделаешь.

Установка палатки, ужин. Дождик помочил около получаса, потом прояснилось. Отбой.

25 апреля. День третий.

Утром холодно. Встал в 6.30, поставил воду, развел костер. После приготовления чая стал будить мужиков. Гречка с тушенкой. Сборы. Вышли в 8.30. Я – чуть раньше, участники на 10 минут позже. Спущенное за ночь колесо у Миши.

Дорога стала чуть хуже, плюс хорошие горки.



После зимы покрытие еще влажное, колесо «вязнет».

К Кананикольскому все собрались вместе. До этого постоянно поддерживал связь по рации.



После непродолжительного перекура продолжили движение на северо-запад в сторону Кызлар-Биргана.



За два километра до него свернули на север в сторону реки Кана.



Спуск к Кане



Спуск представляет узкую крутую дорогу, прорубленную в скалах, со сбросом высоты порядка 250-300 метров на расстоянии 2 км.

Река Кана.



Сразу была предпринята попытка перейти реку вброд в наиболее узком участке, где переходил летом 2010 года. Однако, сделать это не удалось. Так как время было обеденное, решили встать на обед. Он растянулся, брод был найден и пробно переброжен Мишей в районе 18.00. Так как на другой стороне пасся скот, а я знал, что через 2 км нас ждет набор высоты в 250 метров и мест для ночевки особо хороших там нет – было решено остаться на ночевку здесь, и бродить реку с утра.

Ужин. Отбой.

26 апреля. Четвертый день.

Из-за низкой ночевки (250 м) заморозка на тенте не было, и лишь на траве кое-где в 6 утра были следы инея. Завтрак (гречка с сушеным мясом – тушенка бралась в расчете на 4 готовки) и в 8.00 приступили к броду. Мне пришлось делать три ходки – рюкзак, баул с подседлом, вел. Остальным – две. Оценил преимущество неопреновых носок – нога не мерзнет, и самому как-то теплее от этого.

После брода был разведен костер, где смогли согреться. И в 9.00 двинулись в путь. Правда, перед Атиково встретился разлившийся ручей, где половина участников черпнула воду.

После Атикова начался крутой подъем от реки, на ту же высоту, что спускались вчера. Дорога, правда, была лучше – грейдер, но разбитый после зимы, и уже пройденный дорожной техникой: рыхлый верхний слой, где машины не накатали, твердая колея, где прошла пара машин, камушки. Но, в целом, терпимо.

В Бурзян (Старохусамбулово) прибыли в 11.30, поели в кафе на автостанции, затарились продуктами до Белорецка, Алексей заменил колодки Михаилу.

Где-то в 13.00 выдвинулись в сторону Каги, куда и прибыли полседьмого.

Зашли в магазин за «ништяками» и встали на ночевку на берегу Белой чуть севернее Каги.

Ночью выглянул из палатки – ясно, прекрасное звездное небо. Орион. Малый Пёс. Большой пёс.

Но под утро – опять заморозок.

Брод Каны.



Белая в Бурзяне.



27 апреля. Пятый день.

Вышли в путь в 8.30 утра. Как и вчера: горки, горки, горки... После Узяна рельеф стал выполаживаться. В Белорецк заехали в 14.30 и пообедали в рабочей столовой автотранспортного предприятия за первым поворотом (столовая работает до 15.00, если кому интересно), затем в центре города затарились продуктами на последующие 2 дня и полпятого выехали в сторону Тирлянского.

О газе. В центральных торговых центрах продается только бытовой газ, под цапфовое крепление. Нормальный газ продается в спортивных магазинах, например, на ул.Пушкина, 57 (в номере дома могу ошибиться)



До Тирлянского сначала идет затяжной тягун (12 км, 250 метров набора высоты), а затем 20-ти километровый спуск почти до самого знака «Тирлян», на фоне которого сфотографировались.

Через 8 км после Тирляна встали на ночевку снова на берегу Белой.



28 апреля. Шестой день.

Подъем в 6.30, выход в 8.45. Ночью холодно. За час дошли до небольшого перевальчика с видом на Ирмель



В 10 были в Махмутово, где спросили про дальнейшую дорогу до Кирябинского.

Дорожки были разными. С виду вроде и ничего так, но легче ехать по полю. Кажущаяся подсушенность дороги обманчина: стоит только заехать на эту корочку, как она проламывается и земля начинает наматываться на колесо. Стерня, с виду также сухая, но при езде прогибается на 5 см

Летом будет проще, но в апреле...

Встречались и броды.







Перед очередным бродом ГПС показал некоторое различие между действительностью и той дорогой, что была в нем забита. В результате группа больше часа искала продолжение дороги. Ситуация осложнялось тем, что Миша приболел. В итоге в семь вечера принял решение встать на ночевку у речки (как потом выяснилось – у притока Белой – Кибетты), дав больному антибиотик и оставив Диму ставить палатку/готовить ужин, с Алексеем выдвинулись на поиски потерявшейся дороги в пешем порядке.

К поискам отнеслись весьма серьезно: взяли рацию, ГПС, запас воды, перекусы, теплые вещи. Но дорога нашлась буквально через 10 минут, вот за таким, страшным с виду бродом:



Это изгиб Белой, который нас изначально и испугал. На самом деле это автомобильный брод по краю Белой, после чего дорога остается на восточном берегу, как нам и говорили в Махмутово. В пешем порядке этот изгиб обходится метров 20 выше, и надо перейти только приток Белой – Кибетты, которая при умении переходится не замочив ноги.

В итоге, разведов дальнейшие 200-300 метров дороги, вернулись в лагерь.

29 апреля. Седьмой день.

Болезнь участника – довольно серьезный повод задуматься о целесообразности продолжения похода. Однако, сначала надо выйти в населенку. Ближайшая – Кирябинское – в 20 км от места стоянки.

Это была самая высокая ночевка – выше 600 метров. И самая холодная – вода в котелке промерзла вся.

Вышли в 9 утра. Миша чувствовал, по его словам, хорошо. Но я знал, что антибиотик только отодвинул простуду.

Снова пошли «хорошие» дорожки:



Высота порядка 750 метров.

Для себя решаю, что если выйдем к Кирябинскому до 13.00 – идем дальше на север, позже – выходим на Учалы.

Почему именно 13.00: следующий ключевой участок – брод через верховья реки Ай. До него 27 км по лесу. Это примерно 6 часов ходового времени. Темнеет в 21.30. к броду надо выходить не

позже 19.30. А в Кирябинском надо еще поесть и докупить продуктов. При невыходе в этот же день до Ая группа могла не дойти успеть выйти к 1 мая в Златоуст/Миасс.

Плюс, еще непонятно как со здоровьем у Миши.

Жизнь решает всё сама: через 4 км после прохождения Новохусаиново в радиии раздается голос Димы – сломал задний переключок. Иду предпоследним, визуальню контролирую движение Михаила.

Подхожу к Диме – переключок зажевало в спицы и разломило на три куска.

Запсной переключок – шимано. У Дима – срам...

В итоге, делаем сингспид, Кирябинское проезжаем в 15.00.

Далее 45 км до автовоклаза Учалы, где были в 18.00. Автобус на Екатеринбург идет в 21.30, Миша решает ехать в Салават к знакомым (автобус идет до Уфы, где пересадка).

В 5 утра 30 апреля основная часть группы прибыла на северный вокзал Екатеринбург.

Поход завершен.

Вид на Иремель от Калканово



Учалы



Участники:
Михаил Борщевский



Дмитрий Неугодников



Алексей Шавлюга



Николай Бучельников



Ссылки на треки по дням:

<http://www.gpsies.com/map.do?fileId=tynjslrgsuuptvtg&referrer=trackList>
<http://www.gpsies.com/map.do?fileId=uglxmzlsllzfrtcw&referrer=trackList>
<http://www.gpsies.com/map.do?fileId=ucoobenyyvghvsfpz&referrer=trackList>
<http://www.gpsies.com/map.do?fileId=uzkytzwynytkumf&referrer=trackList>
<http://www.gpsies.com/map.do?fileId=gabihjenuyalsts&referrer=trackList>
<http://www.gpsies.com/map.do?fileId=nztldunarnkwguyz&referrer=trackList>
<http://www.gpsies.com/map.do?fileId=nbphjasjrqedthel&referrer=trackList>

Старт, финиш

Ночевки

Препятствия в зачет:

2 КТ

3КТ

4КТ

Махмутово — Урдаза

Протяженность - 42 км

Покрытие - 1,88

Пересеченность - 1,2

Сезонный коэффициент - 1,2

Высотный коэффициент - 1,0

Баллы = 3,85

КТ - 4

Тирлян — Махмутово

Протяженность - 24 км

Покрытие - 1,3

Пересеченность - 1,2

Сезонный коэффициент - 1,2

Высотный коэффициент - 1,0

Баллы = 2,32

КТ - 2

Урдаза — Калканово

Протяженность - 28 км

Покрытие - 1,3

Пересеченность - 1,2

Сезонный коэффициент - 1,2

Высотный коэффициент - 1,0

Баллы = 2,4

КТ - 3

Кагарманово — Белорецк

Протяженность - 60 км

Покрытие - 0,8

Пересеченность - 1,2

Сезонный коэффициент - 1,2

Высотный коэффициент - 1,0

Баллы = 1,84

КТ - 2

Бурзян — Кагарманово

Протяженность - 80 км

Покрытие - 0,8

Пересеченность - 1,4

Сезонный коэффициент - 1,2

Высотный коэффициент - 1,0

Баллы = 2,42

КТ - 3

Красный Кушак — Атиково

Протяженность - 80 км

Покрытие - 1,37

Пересеченность - 1,4

Сезонный коэффициент - 1,2

Высотный коэффициент - 1,0

Баллы = 4,3

КТ - 4

Зилаир — Красный Кушак

Протяженность - 35 км

Покрытие - 1,15

Пересеченность - 1,2

Сезонный коэффициент - 1,2

Высотный коэффициент - 1,0

Баллы = 2,24

КТ - 2

Агурда — Новоакиндровка

Протяженность - 25 км

Покрытие - 1,86

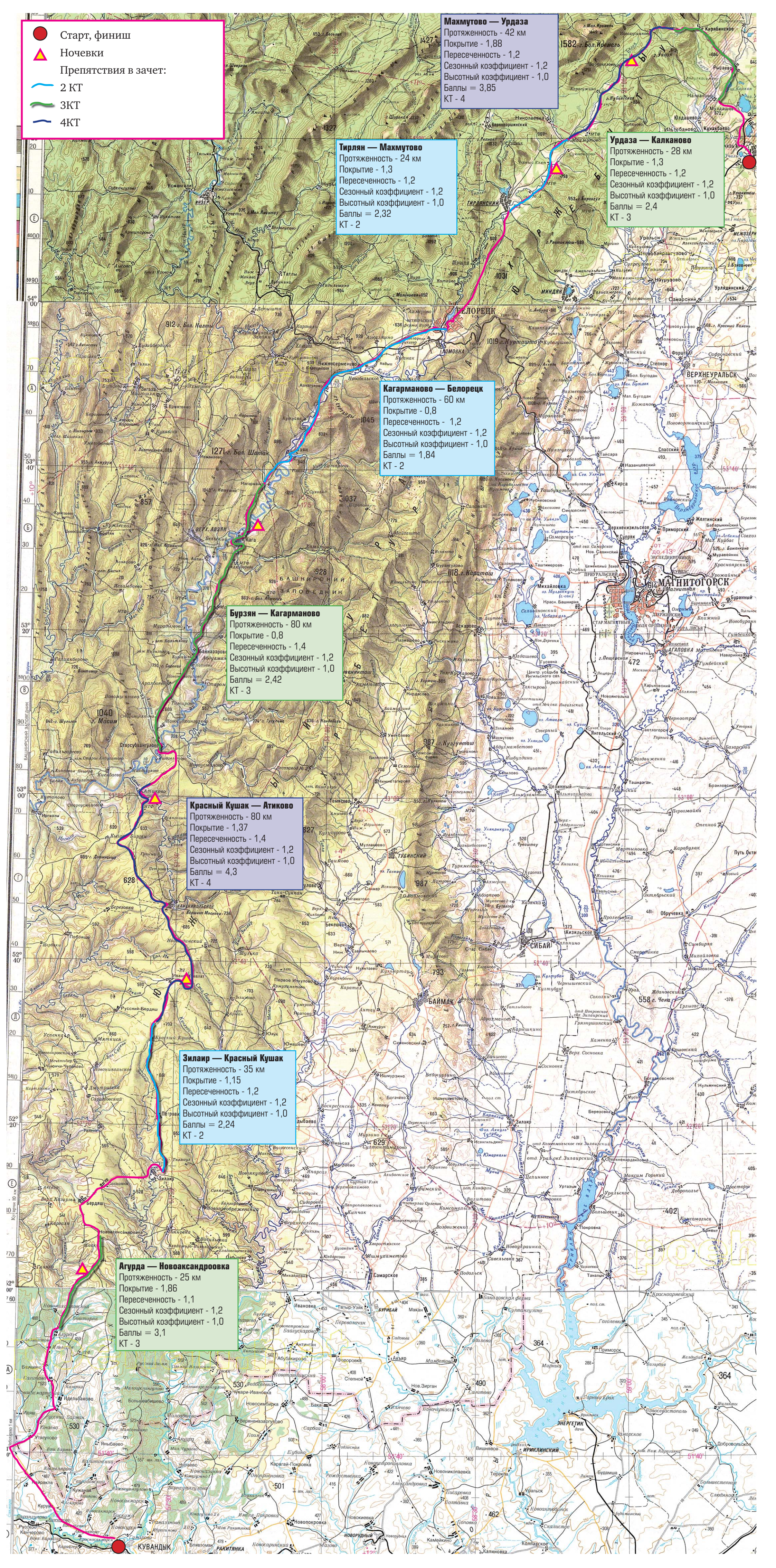
Пересеченность - 1,1

Сезонный коэффициент - 1,2

Высотный коэффициент - 1,0

Баллы = 3,1

КТ - 3



Старт, финиш

Ночевки

Препятствия в зачет:

2 КТ

3КТ

4КТ

Махмутово — Урдаза

Протяженность - 42 км

Покрытие - 1,88

Пересеченность - 1,2

Сезонный коэффициент - 1,2

Высотный коэффициент - 1,0

Баллы = 3,85

КТ - 4

Тирлян — Махмутово

Протяженность - 24 км

Покрытие - 1,3

Пересеченность - 1,2

Сезонный коэффициент - 1,2

Высотный коэффициент - 1,0

Баллы = 2,32

КТ - 2

Урдаза — Калканово

Протяженность - 28 км

Покрытие - 1,3

Пересеченность - 1,2

Сезонный коэффициент - 1,2

Высотный коэффициент - 1,0

Баллы = 2,4

КТ - 3

Кагарманово — Белорецк

Протяженность - 60 км

Покрытие - 0,8

Пересеченность - 1,2

Сезонный коэффициент - 1,2

Высотный коэффициент - 1,0

Баллы = 1,84

КТ - 2

Бурзян — Кагарманово

Протяженность - 80 км

Покрытие - 0,8

Пересеченность - 1,4

Сезонный коэффициент - 1,2

Высотный коэффициент - 1,0

Баллы = 2,42

КТ - 3

Красный Кушак — Атиково

Протяженность - 80 км

Покрытие - 1,37

Пересеченность - 1,4

Сезонный коэффициент - 1,2

Высотный коэффициент - 1,0

Баллы = 4,3

КТ - 4

Зилаир — Красный Кушак

Протяженность - 35 км

Покрытие - 1,15

Пересеченность - 1,2

Сезонный коэффициент - 1,2

Высотный коэффициент - 1,0

Баллы = 2,24

КТ - 2

Агурда — Новоакиндровка

Протяженность - 25 км

Покрытие - 1,86

Пересеченность - 1,1

Сезонный коэффициент - 1,2

Высотный коэффициент - 1,0

Баллы = 3,1

КТ - 3