

Томский государственный университет
Туристский клуб «**БЕРЕНДЕИ**»



Отчет

*о прохождении комбинированного (авто-водного)
туристского спортивного маршрута 2 к.с.
по Западной Сибири,
совершенного в период со 6 по 12 мая 2013 г.*

Маршрутная книжка № 0-57-13
Руководитель группы: Макунин А.А.
Г. Томск, ул Никитина 4-532, mclexa@mail.ru



Маршрутно-квалификационная комиссия Сибирского федерального округа рассмотрела отчет и считает, что поход может быть зачтен всем участникам и руководителю **ВТОРОЙ** категорией сложности.

Отчет использовать в библиотеке _____
Судья маршрутной квалификации _____ (_____.)

Штамп МКК

г. Томск 2013 г.

Оглавление

1. Справочные сведения.....	3
2. Содержание отчета.....	4
2.1. <i>Общая смысловая идея похода.....</i>	<i>4</i>
2.2. <i>Аварийные выходы с маршрута и его запасные варианты.....</i>	<i>5</i>
2.3. <i>График движения.....</i>	<i>6</i>
2.4. <i>Техническое описание прохождения группой маршрута.....</i>	<i>6</i>
06 мая 2013 г.....	6
07 мая 2013 г.....	7
08 мая 2013 г.....	7
09 мая 2013 г.....	8
10 мая 2013 г.....	8
11 мая 2013 г.....	9
12 мая 2013 г.....	9
2.5. <i>Описание интересных посещенных объектов.....</i>	<i>10</i>
Юрга.....	10
Кузбасс.....	11
Междуреченск.....	12
Казынет.....	12
Балыкса.....	12
Теба.....	13
Таштагол.....	13
Турочак.....	13
Артыбаш.....	14
Кебезень.....	14
Горно-Алтайск.....	14
Бийск.....	15
р. Чумыш.....	16
Болотное.....	17
2.6. <i>Материальное обеспечение группы.....</i>	<i>18</i>
2.7. <i>Стоимость проживания, питания, снаряжения, средств передвижения.....</i>	<i>19</i>
2.8. <i>Картографический материал.....</i>	<i>20</i>
3. Выводы и рекомендации.....	23
Список использованных источников.....	23
Фотоприложение.....	24
Справка о совершенном спортивном туристском маршруте.....	37

1. Справочные сведения

1.1. Маршрутная книжка № 0-57-13 выдана МКК СФО

1.2. Место проведения и время проведения:

Западная Сибирь: Томская обл., Кемеровская обл., респ. Алтай, Алтайский край, Новосибирская область

Время проведения: 06 - 12.05.2013 года

1.3. Общие справочные сведения о маршруте:

Вид туризма	Категория сложности похода	Протяженность активной части, км	Продолжительность общая, дней	Продолжительность ходовых дней
комбинированный	вторая	1859	7	7

1.4. 1. Нитка маршрута заявленная: г. Томск – г. Юрга – г. Новокузнецк – г. Междуреченск – ст. Казынет – сплав по р. Томь – ст. Теба – г. Междуреченск – пос. Кузедеево – пос. Мундыбаш – г. Таштагол – пос. Турочак – пос. Артыбаш – сплав по р. Бия – пос. Верхне-Бийск – пос. Артыбаш – г. Горно-Алтайск – г. Бийск – г. Новосибирск – пос. Болотное – г. Томск.

1.4.2. Нитка маршрута пройденная : г. Томск – г. Юрга – г. Новокузнецк – г. Междуреченск – ст. Казынет – сплав по р. Томь – ст. Теба – г. Междуреченск – пос. Кузедеево – пос. Мундыбаш – г. Таштагол – пос. Турочак – пос. Артыбаш – сплав по р. Бия – пос. Кебезень – пос. Артыбаш – г. Горно-Алтайск – г. Бийск – г. Новосибирск – пос. Болотное – г. Томск.

Определяющие препятствия маршрута:

Участок пути	Тип препятствия	Характер местности	Протяженность, км	К.т. препятствия
Село Балыкса	шивера	Валы 1,3 м, обливные камни	0,5	2
Устье р. Большой Казыр	шивера	Валы 1,3 м, обливные камни	0,3	2
Оп. Пороги, порог Слепой	порог	Валы до 1 м	0,6	1
Таштагол - Турочак	протяженное	Местность сильно пересеченная, гравийная дорога с ямами	93	2
Юрток	порог	Валы до 1,5 м, страховка с воды	0,2	2
Кобыровский	порог	Валы до 1,5 м, прохождение колонной	0,7	2
Пыжинский	порог	Валы до 1,5 м, просмотр с берега	0,8	2
Косой	порог	Валы до 1,5 м, с ходу	0,2	2
Щеки	порог	Валы до 1,5 м, проход левой протокой, затем правой	0,4	2
Кебезенский	порог	Валы до 1,5 м, прохождение колонной	0,3	2
Сарыкокшинский	порог	Валы до 1,5 м, прохождение колонной	0,4	2

Протяженные препятствия категорировались по регламенту[15].

2 к.с.	Категорийный участок несложный и непротяженный, позволяет ехать на неподготовленном автомобиле или мотоцикле со снижением скорости или принятием повышенных мер безопасности (например, грунтовые участки дорог с выбоинами, участки песка, мосты в плохом состоянии и т.д.). К категорийным участкам 2 к.с. относятся также протяженные грейдерные участки дорог общего пользования (регионы Сибири и Дальнего Востока), горные дороги, по которым имеется автобусное сообщение.
--------	---

1.5. Состав группы

№ п/п	Фамилия, имя, отчество	Год рождения	Место работы	Обязанности в группе, распределение по транспортным	Домашний адрес, телефон
1.	Макунин Алексей Анатольевич	1975	ТГУ, ФИнф, доцент	Рук., водитель, Suzuki Escudo M158PK 70, K1	г. Томск, ул. Никитина 4-532, 89059909964
2.	Вараксин Михаил Юрьевич	1993	ТГУ, РФФ, студент	Водитель Kia Rio M686PA 70, фотограф, K1	Г. Томск, пр. Ленина д.142 кв 5, 89234111511
3.	Дробов Алексей Сергеевич	1992	ТГУ, ФПМК, студент	Завснар, костровик, K2	г. Томск, ул. Мокрушина 13а-134, 89131122067
4.	Чекалина Юлия Анатольевна	1994	ТГУ, ИФ, студентка	Завхоз, хронометрист, K2	г. Томск, ул. Осипенко, 23 – 48, 89521526432

1.6. Причины изменения маршрута

Участок по Томи мы прошли согласно графика движения, а вот водную часть по Бие сократили из-за неблагоприятных погодных условий. Непройдёнными остались пороги Юрок и Косой, что не сказалось на количестве препятствий, необходимых для зачета маршрута.

1.7. Отчет находится в библиотеках НО ТССР и Томской федерации спортивного туризма

Электронная версия отчета на сайте <http://berendei.tsu.ru> в разделе ОТЧЕТЫ

1.8. Поход рассмотрен МКК СФО _____**2. Содержание отчета****2.1. Общая смысловая идея похода**

Основная идея пройденного маршрута – соединить в одни сроки прохождение верховий двух мощных сибирских рек, добавив к ранее известной нам по предыдущим походам реке Бия – реку Томь. Маршруты переезда между ними нами ранее проходились в автомобильных или также комбинированных маршрутах.

Цели, поставленные в ходе подготовки к походу:

- повышение водного опыта и подготовка к более сложным походам;
- развитие автомобильного туризма в рамках комбинированных походов;
- повышение автономности водных походов на реки юга Сибири и Алтая (отказ от заказного транспорта);
- повышение опыта и приобретение экспедиционных навыков специфичных для автомобильного туризма на маршрутах 2-3 к.с.;

Район похода

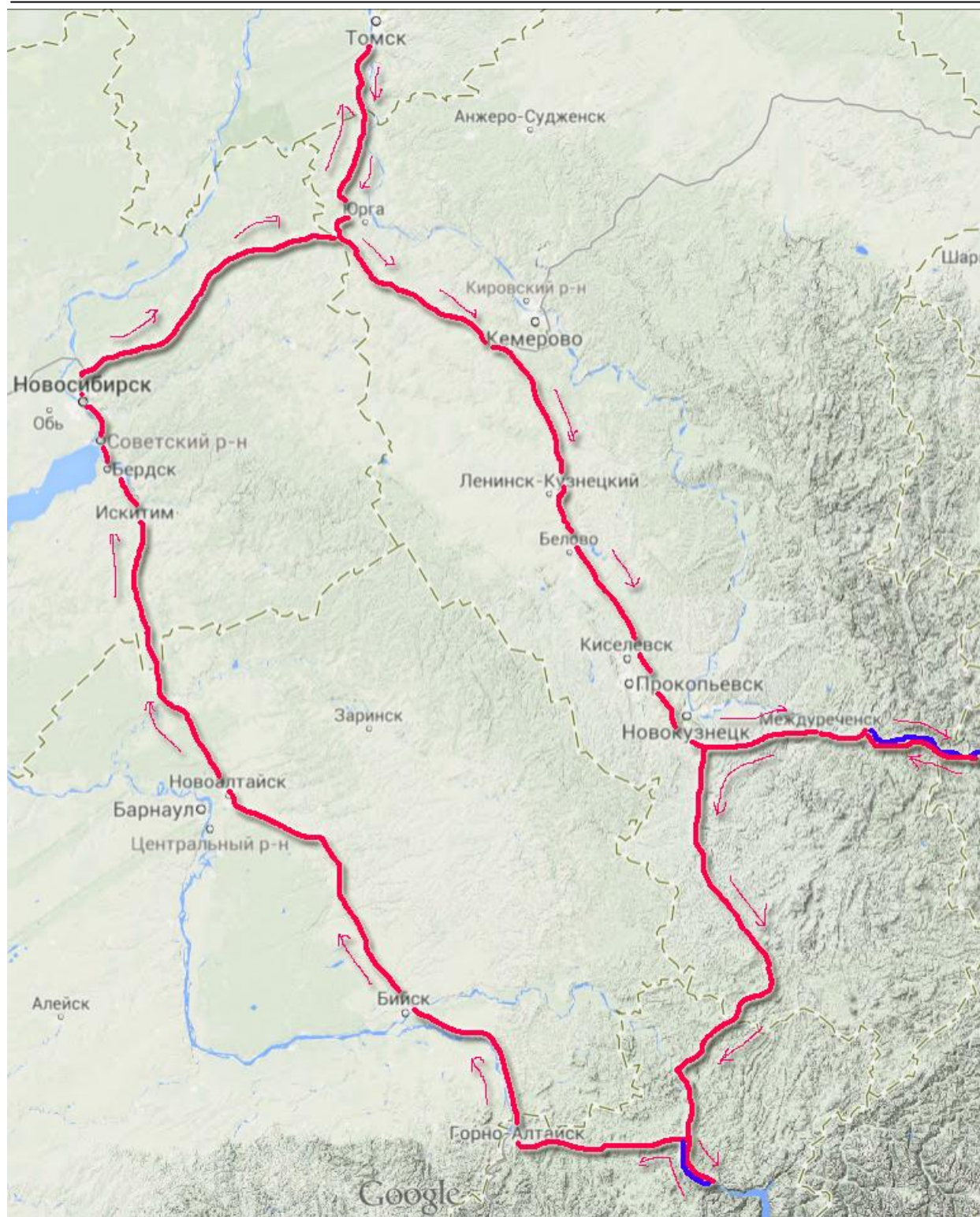
Нитка маршрута пролегла по нескольким районам Сибири: Западно-Сибирской равнине, Кузнецкому Алатау, Северному Алтаю.

Западная Сибирь на рассматриваемой территории характеризуется средней пересеченностью местности, по пересекаемым низинам протекают реки бассейна Томи, Оби, двух ее истоков – Бии и Катунь с притоками.

Междуречье Бии и Томи – примыкание Салаирского кряжа к северным хребтам Алтая. Междуречье Бии и Катунь представлено отрогами хребта Иолго

Водная часть маршрута проходила по верховьям истоков и притоков одной из самой крупной реки России – Оби.

Местность преимущественно горно-таежная, кроме автомобильной части, где смешанные леса сменяются антропогенным ландшафтом – населенными пунктами и полями.



Карта 1. Схема маршрута

2.2. Аварийные выходы с маршрута и его запасные варианты

В случае возникновения аварийной ситуации на разных участках маршрута были предусмотрены следующие действия:

- автомобильные участки – с помощью второго автомобиля в ближайший населенный пункт;
- водный участок на реке Томь от о.п. Казынет до ст. Теба - выход на железнодорожную ветку Междуреченск-Абакан и выезд до ближайшего населенного пункта, где можно получить помощь (Балыкса, Теба, Междуреченск);
- водный участок на реке Бия от пос. Артыбаш до пос. Кебезень - выход на трассу и выезд попутным автотранспортом до ближайшего населенного пункта, где можно получить помощь (село Йогач, поселки Пыжа, Кебезень, Верхнебийск, село Кебезень, а на сложные медицинские случаи – г. Горно-Алтайск).

Запасные варианты не были предусмотрены.

2.3. График движения

День пути Дата	Участок пути	ЧХВ (км)	
1 06.05. 2013	г. Томск – г. Юрга – г. Кемерово – г. Ленинск-Кузнецкий – г. Новокузнецк – г. Междуреченск	9:30 500 км	
2 07.05. 2013	г. Междуреченск – ст. Казынет (электropоезд)	3:27 130 км	
	ст. Казынет – Балыксинская шивера - пос. Балыкса - перед устьем р. Кузюм	06:20 35 км	
3 08.05. 2013	Перед устьем р. Кузюм – устье р. Большой Казыр	02:40 22 км	
	Устье р. Большой Казыр – мост на Казыре – Устье р. Большой Казыр (пешком)	02:15 4 км	
	Устье р. Большой Казыр – турбаза Поднебесные Зубья – устье р. Мамонтовка	01:35 15 км	
4 09.05. 2013	Устье р. Мамонтовка – пор. Слепой – ст. Теба	1:45 20 км	
	Ст. Теба – г. Междуреченск (электropоезд)	1:15 39 км	
	Г. Междуреченск – г. Новокузнецк – пос. Кузедеево – г. Таштагол – пос. Турочак – пос. Артыбаш	390 км	
5 10.05. 2013	Пос. Артыбаш – пор. Юрток – пор. Кобыровский - пор. Пыжинский -	02:24 17 км	
6 11.05. 2013	- пор. Щеки – пор. Кебезенский – пор. Сарыкокшинский	0:50 10 км	
	д. Кебезень – пос. Артыбаш	0:26 20 км	
	пос. Артыбаш – д. Кебезень – пос. Верхне-Бийск – г. Горно-Алтайск – пос. Майма – г. Бийск – г. Барнаул. – пос. Тальменка	440 км	
7 12.05. 2013	Пос. Тальменка – г. Новосибирск – пос. Болотное – г. Томск	410 км	
ИТОГО		на автомобилях:	1740 км
		на катамаранах:	119 км
		прочими способами:	193 км

2.4. Техническое описание прохождения группой маршрута.**06 мая 2013 г.**

Из Томска выехали вечером, так как понедельник – это рабочий день. Вторая группа, параллельно с которой мы будем проходить водную часть маршрута уже выехала в Междуреченск, оставив нам свои катамараны. Грузим большей частью все в Suzuki Escudo, часть на задние сидения, часть на крышу.

До начала сумерек успеваем доехать до Юрги. Там делаем первую остановку – сразу за примыканием к трассе М-53. Договариваемся остановиться на заправке по дороге в Новокузнецк. Но работающих и хороших (т.е. брендовых) заправок мало. Находим одну из заправок Газпромнефти через развязку на Киселевск.



За основным кольцом на Новокузнецк снова встречаемся машинами. Объезжаем Новокузнецк и едем в сторону Междуреченска. По дороге много населенных пунктов, но они все обозначены хитрыми знаками, из которого не ясно их название.

Приезжаем в Междуреченск уже засветло. Тут сыро и пасмурно. За полчаса до отправления электрички, приезжает вторая группа. К этому моменту мы уже разгрузили машины и поставили их на охраняемую стоянку напротив дома Вокзальная 62.

07 мая 2013 г.

Загрузились в электричку. Странные кондукторы заставили нас разложить все вещи по полкам, вместо их компактного расположения в пустой части вагона. Электричка отъезжает, мы имеем возможность ознакомиться с рекой Томь. Выше станции Теба Мы пристально смотрим в окна, ловя барашки на реке. Последовательно проезжаем крупные станции – Лужбу, Балыксу. За Балыксой начинаем суетиться. Нам выходить на о.п. Казынет.

Платформа на ней короткая, мы выгружаемся прямо на насыпь. В несколько приемов перетаскиваем весь наш груз на удобную поляну для стапеля. Расстояние от остановочной площадки до берега – 100 метров.

Собираем суда. Параллельно готовим и употребляем обед, обозреваем окрестности.

После обеда выходим на реку. Яркие выраженных порогов нет, но река узкая и быстрая. Приходится маневрировать по протокам и уворачиваться от упавших деревьев по бокам. Часто вода в реке валивается на кусты.

До Балыксы дважды зачаливаемся на короткий отдых – один раз возле опоры ЛЭП, второй раз напротив моста через реку Шора.

Перед Балыксой река принимает мощный правый приток – Теренсуг и становится полноводней. Прямо перед поселком и в его верхней части – хорошая шивера с обильными камнями – приходится даже выбирать путь.

В Балыксе – два моста - один автомобильный – второй подвесной пешеходный. У опор моста надо быть осторожным – есть стволы деревьев и досок с гвоздями.

От Балыксы вниз по течению по правому берегу идет дорога, поэтому мы стараемся отойти подальше. Находим стоянку чуть выше притока р. Кузюм. Тут есть сухие деревья. Площадка не очень ровная, но по берегу есть ровные участки. Подтаскиваем катамараны, носим дрова, нашли ручей.

С места ночевки видны красивые снежные горы Белый Салан (1431 м.) и Александровский голец (1304 м).

Ночь была спокойная.

08 мая 2013 г.

Утром пасмурно, но тепло. Не спеша завтракаем, собираем вещи. Перетаскиваем катамараны обратно к спуску к воде. Выходим в 11:30.

Через некоторое время на горизонте появляются снежные горы. Через полтора часа зачаливаемся около бурного фонтана воды с ручья-притока. Там видели двух гадюк в траве, которые пытались греться. Там же видели, что дорога вдоль реки по правому берегу продолжается.

Далее идет участок, где река течет преимущественно на север, зажата в более узкую долину. Здесь наблюдаются многочисленные простые шиверы. Дополнительно следует быть осторожным – по левому берегу при строительстве железной дороги в реку сбрасывались глыбы породы.

Постепенно разъяснилось, яркое солнце даже слепило. Подошли к противолавинной галерее на железной дороге. Серьезное сооружение. Вскоре после нее причалили к летнему броду через Томь перед устьем Большого Казыра. Там мы встретили группу томичей под руководством Ивана Климентенко. Они планировали покататься по Казыру, а затем сплавиться по реке Теба.

Снега на дороге, ведущей в верховье Казыра много, поэтому решаем оставить дежурных на отдых и приготовление обеда, а руководителя с еще одним участником отправить вверх по Казыру на осмотр достопримечательностей. Подъем тяжелый, катамараны по такому снегу занести трудно. Дошли до моста, сфотографировали пороги. Вода – низкая, очень прозрачная. Как с высоких участков дороги, так и с моста просматривается дно во всех подробностях. Обратная дорога проще, но все же утомительна.

Дежурные встречают солянкой и с нетерпением ждут новостей. Удастся их отговорить от созерцания красот реки, демонстрируя на себе глубину снега и «сухость» одежды и обуви. Однако все это компенсируется объемом отснятого в ходе разведки фото и видеоматериала.

После обеда отчаливаем. По пути делаем остановку на турбазе «Поднебесные зубья», находящегося чуть выше Лужбы (на левом берегу) и устьем р. Амзас на правом берегу Томи. Здесь работает сотовая связь.

Проходим еще одну ходку и находим отличное место для стоянки с дровами почти на устье р. Мамонтовки, прямо перед очередной шиверой. Поставили палатки, приготовили ужин, поели, и под шум воды и поездов уснули.

09 мая 2013 г.

Утро солнечное. Сушим палатки, завтракаем. Есть немного времени - обследуем окрестности – склон над поляной – с него открывается видна Томь и долину реки Мамонтовки – типичной горно-таежной реки с норовистым характером и заваленным упавшими деревьями руслом.

Проходим простую шиверу. Далее начинаются дачные поселки и турбазы. После станции Сливень и рядом с о.п. Пороги находится порог Слепой. По правому берегу встречаются крупные камни, в нашу воду валы до 1 м, рассредоточенные по всей ширине реки. Далее до станции Теба препятствий нет. Железнодорожный мост проходили через крайний левый по ходу движения пролет.

В Тебе выгрузились, пройдя почти весь поселок вблизи разрушающейся промзоны. Берег удобный, Высушили катамараны, разведали путь мимо сломанных козловых кранов, болотца, луж и отходов лесопилки. После сушки в два приема перетасили все снаряжение на станцию.

Во время нашего ожидания пришла короткая электричка для работников железной дороги. На ней в Тебу привезли мотоцикл. Как его выгружали – отдельное зрелище.

Подошла наша электричка, мы в нее погрузились и поехали в Междуреченск, созерцая в открытые окна солнечный приход весны на берега Томи.

В Междуреченске перетасили грузы к автостоянке, сходили за машинами. Загрузили машины по той же схеме. Выехали из города. За один перегон доехали до Кузедеево – здесь развилка на Таштагол. Дорога пустая. За второй перегон доехали до заправки в Таштаголе. В Таштаголе успели полюбоваться на праздничный салют в честь Дня Победы.

Затем в остановились Алтамаше и перед мостом через р. Лебедь – так как ждали Kia Rio – дорога пошла сильно хуже (недаром заявлен как автомобильный участок 2 к.т). А от Турочака до места ночевки ниже Артыбаша на берегу Бии доехали нормально. Но приехали поздно ночью.

10 мая 2013 г.

Утром отсыпались все, ближе к 11 приехали остатки второй группы из Таштагола, где они ночевали на автовокзале. Неспеша собираем катамараны, едем оставлять машины в Артыбаш возле одного из кафе (там прямо висит табличка – платная автостоянка), на обратном пути покупаем продукты. К возвращению – суда собраны. Вещи упакованы. Готовимся к выходу.

Выходим колонной со средней дистанцией между первыми и вторыми – чтобы в первом пороге – Юрток подстраховать суда из улова. Вода – низкая. Валы во всех порогах хорошие. После лавирования между островами проходим Кобыровский порог – по центру. Валы отличные, выходная шивера – тоже.

После поворота зачаливаемся перед Пыжинским порогом. Просматриваем. Тоже проходим почти по центру первую ступень – самую мощную. Остальные три ступени несложные. После прохождения деревни Усть-Пыжа останавливаемся на удобной поляне с не очень удобным выходом к реке (круто немного). И береговая линия узкая, но на склоне катамаран в длину помещается. Напротив ночевки – хутор, расположенный под горой Куеда. Всю ночь лает собака. Ночью пошел дождик.

11 мая 2013 г.

Утром – также дождливо. Но меньше чем ночью. Завтракаем, собираем вещи. Выходим. Временами идет дождик.

Первый порог этого дня – Щеки, расположенный возле борма Уртош, решаем пройти хитро – сначала слева от острова, а затем через улово в правую струю. Получилось интересно. После Щек мель с камнями перед Кебезеном, и Кебезенский порог перед деревней. Валу средние.

После Кебезена – Сарыкокшинский порог с хорошими валами, проходим его и чалимся к правому берегу. Решаем закончить водную часть здесь. И правильно делаем. Пока мы ждали попутный транспорт из Кебезена до Артыбаша и ездили за машинами, несколько раз накрывало дождем и градом.

Три часа ездили за машинами. До места разбора судов от трассы – дорога плохая, проехал только Suzuki, Kia ждала на трассе. Приехали, погрузили сырые катамараны по той же схеме, отправили вторую группу домой. А сами неспеша поехали через Верхне-Бийск, где остановились перед мостом через Бию, посмотрев на Косой порог с моста, в направлении Горно-Алтайска.

Дорога узкая. Местами идет ремонт. Остановились возле источника с крестом. Дальше в Майме пообедали и передали посылку родственникам коллеги по работе. По дороге заправились перед Бийском. Так же в Сростках перекусили еще раз и купили меда.

Ночевали на реке Чумыш возле пос. Тальменка – слева от дороги. Далеко от дороги не смогли проехать – глина.

12 мая 2013 г.

Утром – пасмурно, но без осадков. Выезжаем, на ближайшей заправке заливаем полные баки, пьем кофе – именно из-за него мы и выбрали в качестве предпочитаемых Газпромнефть. Въезжаем сначала в Новосибирскую область, перед границей делаем остановку для фотографии, затем в Бердск, сразу в Новосибирск. В начале Красного проспекта делаем остановку.

Далее по тому же проспекту выезжаем на Жуковского, затем на Мочищенское шоссе. Останавливаемся в Болотном, заправляемся перед Юргой. Доезжаем до Томска. Разгружаемся в клубе. Поход окончен.

2.5. Описание интересных посещенных объектов

Юрга

Город расположен на реке Томь, в 110 км к северо-западу от Кемерово, в 100 км к югу от Томска и в 170 км на восток от Новосибирска. Узел железнодорожной линии на Новосибирск, Красноярск, Новокузнецк



Город был основан как посёлок в 1886 году на берегу реки Томь.

2 января 1913 года по Указу Императора Николая II началось строительство железной дороги до Кольчугинских каменноугольных копей.

До 1940 года Юрга была пристанционным посёлком и промышленного значения не имела. АОТ «Юргинский машиностроительный завод» сделал Юргу городом; и именно ему принадлежит право называться градообразующим предприятием. Первый этап развития ЮМЗ охватил предвоенные и военные годы. Согласно третьему пятилетнему плану (1938—1942 годы) в восточных регионах страны создавались предприятия-дублёры по ряду отраслей машиностроения, нефтепереработки и химии, чтобы устранить случайные перебои снабжении некоторыми промышленными изделиями предприятий-уникумов. Так Юргинский машиностроительный завод должен был стать дублёром завода «Баррикады» в Сталинграде. В 1943 году Юргинский район, а вместе с ним и заводской посёлок, указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 26 января 1943 года, были переданы из Новосибирской области в состав только что образованной Кемеровской области. Новая область объединила промышленный район Кузбасса.

Период становления машиностроительного завода стал началом биографии города. Основными объектами строительства были машиностроительный завод и жилой посёлок.

В отличие от большинства городов области, Юрга сразу застраивалась по проектам. Начиная с 1946 года, было составлено семь постепенно совершенствовавшихся генеральных планов. В 1956 году Московской архитектурной мастерской был разработан проект детальной планировки северо-восточной части Юрги, по которому она застраивалась до 1963 года. Последним проектом предусматривалось развитие Юрги как крупного промышленного и культурного центра Кемеровской области. Численность населения Юрги к 1949 году составляла 21 885 человек. В райцентре работало восемь предприятий, самым крупным из которых был машиностроительный завод. Город располагал больницей на 85 коек, детскими яслями и детским садом, двумя средними и двумя восьмилетними школами, школой ФЗО, механическим техникумом. Общий жилой фонд составлял 91,4 тысячу квадратных метров, протяженность улиц 13,7 км. Доходная часть бюджета составляла 8406,0 тысяч рублей; в 1940 году эта цифра составила 2938,2 тысяч рублей. Учитывая уровень промышленного развития, численность населения, а также значение, которое Юрга приобрела в инфраструктуре региона, Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 18 января 1949 года рабочий посёлок Юрга был отнесён к городам районного подчинения, оставаясь при этом центром Юргинского района. В июле 1953 года статус города Юрги был изменён — указом Президиума Верховного Совета РСФСР он был отнесён к городам областного подчинения.

С 1950-х годов начался бурный рост молодого города. Стремительно развивалась городская инфраструктура, ускоренными темпами шло строительство жилья. 1960—1980-е годы — это был пик развития Юрги социалистической, период подлинного расцвета города, что особенно заметно в сравнении с сегодняшними показателями. Устойчивый рост был характерен не только для экономики — позитивные процессы наблюдались в сферах культуры, народного образования, спорта.

Однако с середины 1980-х годов темпы экономического роста в стране стали замедляться, появились первые признаки надвигающегося кризиса. В экономике города все эти тревожные и противоречивые тенденции также нашли своё отражение. За всю полувековую историю город не знал более тяжёлого и противоречивого времени, чем 1990-

е годы. Начиная с 1992 года — население Юрги пошло на убыль. Если на 1 января 1992 в городе проживало 94,7 тысяч человек, то в 1999 году насчитывалось всего 87 тысяч юргинцев. Среди уже известных причин — миграция и эмиграция населения, высокая смертность и низкая рождаемость [1].

Кузбасс

Кузнецкий угольный бассейн (Кузбасс) является одним из самых крупных угольных месторождений мира, расположен на юге Западной Сибири, в основном на территории Кемеровской области, в неглубокой котловине между горными массивами Кузнецкого Алатау, Горной Шории и невысоким Салаирским кряжем. В настоящее время наименование «Кузбасс» является вторым названием Кемеровской области. Однако бассейн имеет невыгодное географическое положение. Он очень удален от основных районов-потребителей угля.

28 апреля 1721 г. в дневнике Д. Г. Мессершмидта появляется запись об угле «между Комарова и деревней Красная», в августе 1721 г. им же открыта «Огнедышащая гора», и только 11 сентября 1721 г., «доноситель Михайло Волков объявил против своего доношения вверх по Томе реке, от Верхотомскова острогу семь верст, красную горелую гору...». Последовавшая за этим экспертиза отобранных образцов показала наличие каменного угля: «№ 1: Уголь каменной из Томска доносителя Михайла Волкова». Следовательно, Д. Г. Мессершмидт, лейтенант Энберг и, вероятно, Ф. И. Страленберг, представляются соавторами первого письменного указания на первое документально зафиксированное месторождение кузбасского угля «между Комарова и деревней Красная», то есть, на Красной горе, образцы с которой позже получил и представил М. Волков. Сам же Д. Г. Мессершмидт, обнаруживший угольное месторождение — «Огнедышащую гору» под Кузнецком, по мнению историка И.В. Ковтуна является ещё и непосредственным первооткрывателем кузбасского угля.

В 1842 году геолог П. А. Чихачев оценил запасы угля Кузнецкой котловины и ввёл термин «Кузнецкий угольный бассейн».

Кузбасс — один из наиболее значимых в экономическом отношении регионов России. Ведущая роль здесь принадлежит промышленному комплексу по добыче и переработке угля, железных руд и разнообразного нерудного сырья для металлургии и стройиндустрии. В бассейне эксплуатируются 58 шахт и 36 предприятий открытой добычи (угольных разрезов).

Помимо угольной промышленности, в Кузбассе развита металлургия (Новокузнецкий металлургический комбинат, Западно-Сибирский металлургический комбинат, Новокузнецкий алюминиевый завод, Кузнецкие ферросплавы), химическая промышленность (Кемерово), машиностроение (Анжеро-Судженск).

На долю Кузбасса приходится 56 % добычи каменных углей в России, около 80 % от добычи всех коксующихся углей, а по целой группе марок особо ценных коксующихся углей — 100 %. Кроме того, сегодня Кузбасс для России это: более 13 % чугуна и стали, 23 % сортового стального проката, более 11 % алюминия и 19 % кокса, 55 % ферросилиция, более 10 % химических волокон и нитей, 100 % шахтных скребковых конвейеров, 14 % шелковых тканей.

Бассейн характеризуется континентальным климатом с частыми и резкими колебаниями температуры воздуха, количества осадков и интенсивности солнечной радиации. Гидрографическая сеть принадлежит системе реки Оби. С юга на север угольный бассейн пересекается транзитной рекой Томь, которая служит основным источником питьевого и основного технического водоснабжения угледобывающих предприятий. Для территории современного Кузбасса характерны почти повсеместные антропогенные трансформации природных ландшафтов и недр — от сравнительно небольших изменений, вызванных в основном лесохозяйственной деятельностью в восточной части, до почти полного преобразования при добыче угля и урбанизации в западной части бассейна. Наиболее изменённые территории сосредоточены в районах открытой и интенсивной подземной угледобычи: к северу от города Кемерово, в Прокопьевско-Киселевском районе и в окрестностях города Междуреченска.

Угленосная толща Кузнецкого угольного бассейна содержит около 350 угольных пластов различной мощности, неравномерно распределённых по разрезу: в кольчугинской и балахонской свитах — 237, в тарбаганской свите — 19 и барзасской свите — 3 (суммарная максимальная мощность 370 м). Преобладающая мощность пластов угля от 1,3 до 4,0 м. Имеются угольные пласты в 9—15 и даже в 20 м, а в местах раздувов до 30 м.

Максимальная глубина угольных шахт не превышает 500 м (средняя глубина около 200 м). Средняя мощность разрабатываемых угольных пластов 2,1 м, но до 25 % шахтной добычи угля приходится на пласты свыше 6,5 м.[2]

Междуреченск



Междуреченск — город областного подчинения в Кемеровской области России. Совместно с 13-ю посёлками Междуреченского района Кемеровской области образует Междуреченский городской округ. Это один из крупнейших по количеству жителей, третий по площади город Кемеровской области. Расположен на юге Западной Сибири, между рек Томь и Уса, в юго-восточной части Кузнецкого угольного бассейна (Кузбасса).

Междуреченск расположен на юго-востоке Кемеровской области, в 63 км восточнее Новокузнецка и в 307 км юго-восточнее Кемерово, на высоте в среднем 240 м над уровнем моря, у впадения реки Уса в Томь (отсюда и название). Междуреченск — один из наиболее удалённых городов от областного центра. Расстояние до Москвы 3 186 км по прямой, 3 950 км по автодорогам.

Вплотную за изучение южной части Кузбасса взялись в 1914 году. Леонид Лугутин, ведущий работы по изучению, назвал этот район Томусинский (по названию рек Томь и Уса). После его смерти, работы продолжил Василий Яворский. В годы Великой Отечественной войны в связи с оккупированием Донбасса войсками нацистской Германии потребовалось резко увеличить добычу угля, поэтому в 1943 году были развёрнуты большие разведочные работы трестом «Кузбассуглегеология».

В 1949 году Георгий Радченко с помощниками начал работы в среднем течении реки Ольжерас (правый приток реки Уса). Забираясь глубже по ущелью, было открыто уникальное месторождение жирных и коксующихся углей, получившее название «Распадское». Эта группа геологов подготовила всю характеристику угольных пластов Томусинского района для проекта угольной шахты и безотлагательного освоения местности, запасы которого составляли девятую часть запасов угля всего Кузбасса.

На место, где предполагалось строительство лагеря на шесть с половиной тысяч заключённых, будущих строителей шахты и обогатительной фабрики, из Сталинска отправился первый этап из двадцати семи заключённых. Случилось это 27 марта 1948 года. В 1952 году было создано первое строительное управление — Томское. И если до этого застройка была неплановой и деревянной, то с образованием управления началась плановая застройка города на противоположном берегу реки Уса.

23 июня 1955 года посёлок Ольжерас и построенный город были объединены под общим названием Междуреченск.[3]

Казынет

Казынет — поселковая станция в Аскизском районе Хакасии, находится в 115 км к западу от райцентра — с. Аскиз.

Население — 18 чел. (01.01.2004), в том числе 17 хакасов, 1 русский. Станция образована в 1953 в связи со строительством железной дороги Абакан — Новокузнецк.[4]

С берега Томи возле станции Казынет часто начинаются водные спортивные маршруты по реке[4].

Балыкса

Балыкса (хак. Палых су «рыбная река») — село в горно-таежной части Аскизского района Хакасии на реке Балыкса — притоке Томи. Село относится к перечню мест традиционного проживания коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации — шорцев.

Расстояние до райцентра — села Аскиз — 140 км, до города Абакана — 250 км. В селе находится железнодорожная станция Балыксу.

Население — 2183 чел. (01.01.2004), в т.ч. русские, шорцы, хакасы, немцы.

Посёлок образован в 1848 году. До Октябрьской революции 1917 года был местом ссылки каторжан. Основным занятием населения до и после революции была золотодобыча на прииске Неожиданный. В 1956 организован Верхне-Томский леспромхоз. В 1958 сдана в эксплуатацию железная дорога Новокузнецк — Абакан, которая проходит через Балыксу. В 1997 году посёлок был преобразован в село.

В селе имеются средняя общеобразовательная школа, памятник «40-летие Победы» [5].

Теба

Поселок Теба расположен в 40 километрах от г.Междуреченска. Расположен на двух берегах Томи, летом связь между ними только водой или по железнодорожному мосту, зимой - организуется автогужевая ледовая переправа.

В Тебу можно попасть из Междуреченска на электропоезде.Время стоянки обычной электрички в Тебе всего 2 минуты, рабочая электричка стоит здесь дольше, 10 минут.

В поселке есть музей минералов и археологических находок, экскурсии проводит Почетный житель Тебы, краевед, художник Виктор Васильевич Харин.

Рядом с поселком протекает одноименная. Теба — река в Кемеровской области. Устье реки находится в 698 км по левому берегу реки Томь. Длина реки составляет 39 км. Прохождение реки – маршрут 3 к.с. Заезд по дороге вдоль реки[6].

Таштагол

Таштагол — город областного подчинения, административный центр Таштагольского района Кемеровской области Российской Федерации, расположен в 4000 км от Москвы, 411 км от областного центра — Кемерово и 200 км от Новокузнецка — крупного промышленного города.Численность постоянного населения на 01.01.2012 года составляет 23,1 тыс. человек. В 2006 году Таштагол был объединён с районом.Город расположен на реке Кондома (приток Томи).

В территориальном отношении город разделён на три микрорайона: собственно Таштагол (или Старый Таштагол), Усть-Шалым и Шалым (отделён от основной части города, расположен в направлении посёлка Шерегеш).

Таштагол — конечная станция Южно-Кузбасской ветви ЗСЖД. Связь с крупными станциями осуществляется посредством поезда Ташагол-Кемерово и электропоезда «Таштагол — Новокузнецк» . На территории города расположены три станции: Кондома, о.п.572 км (в микрорайоне Усть-Шалым), и собственно Таштагол (в старом городе).

В 2008 году открыта дорога Таштагол — Турочак, соединившая Кемеровскую область и республику Алтай.

Автобусное сообщение с Новокузнецком, Междуреченском, Кемерово, Томском, Новосибирском, Бийском, Горноалтайском и с посёлками Таштагольского района.

Местный аэропорт выполняет рейсы до удалённых и труднодоступных посёлков Таштагольского района, а также соседних регионов: Хакасии и Горного Алтая.

Основной вид городского транспорта — автобус и такси[7].

Турочак

Турочак (южноалт. Турачак) — село в Республике Алтай. Название села переводится с алтайского как тёплое жилище. Административный центр Турочакского района.Население — 5709 чел. (2013). Основано в 1864 году.

Село находится в 190 км к юго-востоку от Бийска и в 78 км севернее села Артыбаш.В 150 километрах от центра республики Алтай - города Горно-Алтайска, в межгорной долине между реками Бия и её правым притоком рекой Лебедь.

В окрестностях Турочака была обнаружена древняя писаница, части которой были использованы для оформления краеведческого музея Горно-Алтайска.

Имеется автовокзал, магазины, рынок. В 2008 году открыта дорога, связавшая Турочак с Таштаголом.

В августе 1941 - январе 1942 на лесоповале посёлка работал будущий руководитель Польши Войцех Ярузельский[8].

Артыбаш

Артыбаш — посёлок в Турочакском районе Республики Алтай, входит в состав Артыбашского сельского поселения.

Расположено на северной оконечности Телецкого озера у истока реки Бия.

Основа экономики посёлка — туризм. Здесь находится большое количество туристических кемпингов, баз и домов отдыха. Отдыхающим предлагается довольно большой выбор экскурсионных туров по озеру и его окрестностям; кроме того здесь начинаются пешие, водные и конные маршруты. Рядом с посёлком у горы Кокуя есть горнолыжный комплекс.

В Артыбаше имеются животноводческие предприятия, ориентирующиеся на мясо-молочное производство.

В 6 километрах от Артыбаша расположена полевая база Института систематики и экологии животных, на которой ведутся исследования насекомых и грызунов Горного Алтая, гельминтофауны позвоночных животных в биоценозах черневой тайги, ихтиоценоза и зоопланктона Телецкого озера[9].

Кебезень

Кебезень — село в Турочакском районе Республики Алтай. Относится к Кебезенскому сельскому поселению. Через село проходит дорога от Горно-Алтайска до Телецкого озера. Рядом протекает река Бия.

Название Кебезень переводится как "здоровствуй лодка".

В селе в 257 домах проживают 666 человек (на 01.01.2010 г.). Население села состоит из тубаларов, кумандинцев, русских. В селе работают несколько магазинов, школа, СДК, ФАП, несколько пилорам, одна частная пекарня. Также в селе имеется старинная Православная церковь.

Село состоит из двух частей: Кебезень и Верхний Кебезень (у местных- Старый Кебезень). Кебезень протянулось на 3 км вдоль реки Бия, в районе села в Бию впадает река Кебезенка. Часть села, находящаяся за рекой, называется Заречье. Зимой намораживается мост, летом — паром. Ранее планировалось построить стационарный мост, свидетельством чему являются бетонные быки ниже парома.

До села можно добраться по дороге от Горно-Алтайска до Артыбаша, это самая короткая дорога, ведущая к Телецкому озеру, с регулярным автобусным сообщением. А через село до Артыбаша проходят две автодороги: Майма-Артыбаш, Бийск-Артыбаш. Расстояние до Маймы - 143 км, до Артыбаша - 16 км, до Бийска - 238 км, до Горно-Алтайска - 140 км. От села Кебезень до Телецкого озера 20 км

В населённом пункте есть школа, фельдшерско-акушерский пункт, православная церковь[10].

Горно-Алтайск

Горно-Алтайск (южноалт. Туулу Алтай) — город на юге Западной Сибири, административный центр и единственный город Республики Алтай, Россия. Образует городской округ Горно-Алтайск.

Горно-Алтайск расположен в северо-западной части Республики Алтай в межгорной котловине в окружении невысоких гор на высоте 270—305 м над уровнем моря, в месте слияния рек Улалушки и Маймы, которые впадают реку Катунь примерно в 250 километрах к северу от горы Белуха, высшей точки Алтая.

Расстояние от Горно-Алтайска до Москвы — 3641 км, до ближайшей железнодорожной станции Бийск — 100 км.

История города восходит к началу XIX века — тогда на месте современного Горно-Алтайска находилось небольшое поселение телеутов.

Важным событием стало неожиданное и случайное открытие, сделанное известным археологом А. П. Окладниковым 5 июля 1961 года. На левом берегу речки Улалушки во время прогулки по склонам окрестных гор, окружающим город, на старом кладбище Улалинского хребта он обнаружил каменные орудия труда. Раскопки, которые были

проведены здесь в 1976 и в 1981 годах, позволили исследователю предположить, что возраст Улалинки можно определить в диапазоне от 1,5 млн до 150 тыс. лет. Найденные археологом предметы древности и последующие раскопки свидетельствуют о том, что люди жили здесь во все исторические эпохи.

Вот что писал А. П. Окладников об этом открытии: «Судя по примитивности техники обработки камня и грубости орудий, они изготовлены в подлинно первобытное время, когда на земле жил яванский питекантроп, «обезьяночеловек прямоходящий», а также другие близкие к нему наши предки. Таких, которых принято называть «архантропы». Словом, нашим горно-алтайским находкам не менее 150—200 тысяч лет, где-то в промежутке между двумя оледенениями. Историкам Сибири есть от чего испытать волнение: самые ранние останки человека имели возраст 21 000 лет».

В 1824 году из Бийска сюда переехали первые русские поселенцы и основали село Улала. Дальнейшее его развитие было тесно связано с работой Алтайской духовной миссии. В 1831 году в Улале начинает работу главный стан, здесь собираются миссионеры и священнослужители. Позднее в село переезжают и некоторые бийские купцы. За несколько десятилетий Улала превращается в крупный торговый центр Бийского уезда Томской губернии.

В феврале 1918 года в Улале избран Совет крестьянских и солдатских депутатов. Первым председателем Совета стал И. И. Некоряков. 14 июля село Улала занял белогвардейский отряд капитана Сатунина. 30 декабря 1918 года образован Каракорумский уезд с центром в Улале. Советская власть была восстановлена в Улале в 18 декабря 1919 года, когда партизанский отряд Ф. И. Усольцева освободил Улалу от белогвардейцев.

После революции 1917 года и Гражданской войны советское правительство принимает решение об образовании Ойротской автономной области. Декретом ВЦИК от 2 июня 1922 года административным центром нового региона провозглашено село Улала. Через 6 лет, Постановлением Президиума ВЦИК XIII созыва (протокол № 45) от 27 февраля 1928 года, населённый пункт был преобразован в город.

В последующие два десятилетия Улала дважды меняла своё наименование. Постановлением Президиума ВЦИК СССР по ходатайству Президиума ВЦИК от 17 июня 4 июля 1932 года город был переименован в город Ойрот-Тура, а 7 января 1948 года Ойротская автономная область была переименована в Горно-Алтайскую, город Ойрот-Тура — в Горно-Алтайск[11].

Бийск



Бийск — город в России, административный центр Бийского района Алтайского края, наукоград. Крупный промышленный и научный центр на юге Сибири, второй по численности населения город Алтайского края.

Бийск расположен в юго-восточной части Алтайского края на реке Бии, недалеко от её слияния с рекой Катунью. Город находится на юго-западном склоне Бийско-Чумышской возвышенности. Он лежит в основном на узкой луговой правой террасе Бии и круто поднимающемся склоне нагорного лёссового плато. Часть города расположена на левом низменном берегу, примыкая к сосновым борам. Правобережная и левобережная части Бийска соединены мостом. Бийск является начальным пунктом Чуйского автомобильного тракта, идущего через Алтай к границе с Монголией.

Расстояние до города Барнаула — 163 км, до Новосибирска — 356 км, до Москвы — 3700 км, до границы с Монголией — 617 км.

29 февраля 1708 года Пётр I подписал указ о строительстве крепости у истоков реки Оби. Началом существования построенного в стрелке между Бией и Катунью так называемого Бикатунского острога принято считать 18 июня 1709 года (эта дата записана в первом списке поселенцев крепости). Крепость должна была участвовать в защите юго-восточных границ Российской империи торговых путей, ведущих в Китай и Монголию.

Однако уже летом 1710 года деревянная крепость была разрушена кочевниками-джунгарами и в 1718 году восстановлена на новом месте — в 20 км выше по течению Бии, на правом берегу реки. Новое расположение не соответствовало старому названию, и в

1732 году Бикатунский острог был переименован в Бийский. Входящий в Бийско-Кузнецкую казачью линию, он в 1756 году сыграл важную роль в процессе добровольного вхождения алтайцев в состав России.

До 1779 года Бийская крепость находилась в составе Тобольской губернии. По Указу Екатерины II от 1 мая 1779 года вошла в Барнаульский уезд образованной в составе губернии Колыванской области. С 1782 года Бийская крепость — уездный город. В 1783 году Колыванская область преобразована в Колыванскую губернию. В 1786 году уездный центр был перенесён в Барнаул. Неточности в официальных документах того времени привели к тому, что современные города Бийск и Барнаул оспаривают приоритет «первого города» Алтайского края. 1 мая 1797 года был ликвидирован городской магистрат Бийска, а жители передавались в подчинение Кузнецкого городского магистрата (ныне г.Новокузнецк).

26 февраля 1804 года образована Томская губерния, в составе которой образован Бийский уезд Барнаульского округа. С этого времени Бийск вновь становится городом, а 12 марта 1804 года был утверждён его герб: «В щите, разделённом горизонтально надвое, в верхней половине герб Томский, а в нижней — в голубом поле на золотой горе горная шахта». (В 1822 году Бийск был обращён в село, но в 1827 году снова был признан уездным городом.

С ликвидацией крепости (1846 год) город трансформируется из военно-административного в торгово-промышленный центр. В Бийске начали строиться предприятия по переработке местного сырья: кожевенный, винокуренный и лесопильный заводы, махорочная и льноткацкая фабрики, паровая мельница, холодильник и ряд кирпичных заводов, а также полукустарные мастерские по металлообработке.

Отличительная особенность финансово-экономического развития в предреволюционное десятилетие — высокая концентрация банковского капитала. Наряду с местными кредитными учреждениями, в Бийске успешно действовали отделения таких крупных банков, как Сибирский торговый, Русско-Азиатский и Петроградский международный коммерческий банк. Инвестиции капиталов, в том числе и иностранных, шли в основном в маслосыроделие, лесоразработки, золотодобычу, зерновое хозяйство.

Кроме того, в течение многих десятилетий (1830—1917 годы) Бийск был центром Алтайской Духовной миссии. Именно в её стенах между 1834 и 1841 годами настоятелем миссии архимандритом Макарием (Глухарёвым) был сделан не потерявший до сих пор своего значения один из первых в России научных переводов Библии с языков оригиналов (древнееврейского и греческого) на русский язык.

17 декабря 1917 года в Бийске была установлена власть Советов, первым председателем Совета депутатов был избран Захар Двойных. Бийские красногвардейцы в июне 1918 г. приняли участие в сражениях против белочехов. Однако 19 июня 1918 года город перешёл под контроль войск Временного Сибирского правительства, а затем А. В. Колчака. Весной 1919 года в городе действовала готовившая вооруженное восстание подпольная большевистская группа под руководством П. Н. Мерлина, ликвидированная в июне 1919 г. Советская власть была вновь установлена 9 декабря 1919 года.

Во время Великой Отечественной войны на фронт ушло 26456 бийчан, из которых погибло и не вернулось 9772 человека. В Бийск был эвакуирован ряд крупных промышленных предприятий (котельный завод, завод «Молмаш», завод «Продмаш», завод «Электропечь», спичечная фабрика) и в глубоком тылу продолжался выпуск необходимой стране продукции. Кроме того, в Бийске размещалось 23 госпиталя, в которых восстановили свое здоровье более 200 тысяч раненых.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 21 февраля 1975 года город был разделён на два района — Приобский и Восточный, в 2002 году районное деление было отменено[12].

р. Чумыш

Чумыш — река в России, протекает в Кемеровской области и Алтайском крае, правый приток реки Оби.

Длина 644 км, площадь бассейна 23 900 км². Берёт начало на Салаирском кряже в Кемеровской области двумя истоками: Кара-Чумыш и Томь-Чумыш. В верховьях

порожиста, близ устья разбивается на 2 рукава. Впадает в Обь в 88 км ниже города Барнаула. В основном протекает по Бийско-Чумышской возвышенности. Правобережную часть бассейна (68 % площади) занимает юго-западная часть Салаирского кряжа и Предсалаирская равнина[13].

Болотное

Болотное — город в России, административный центр Болотнинского района Новосибирской области.

Население — 16202 чел. (2013). Город расположен на юго-востоке Западно-Сибирской равнины, на границе с Кемеровской областью, в 126 км к северо-востоку от Новосибирска (по железной дороге — 123 км).

В городе расположены железнодорожная станция Болотная, предприятия железнодорожного транспорта, хлебокомбинат, швейная фабрика, производство стройматериалов, гофротарный завод.

Болотное возникло в 1805 году как ямщицкая станция на Московско-Сибирском тракте, получило свое название от названия речки Болотной, по другой версии, по фамилии основателей — ямщиков Болотниковых. Росту села Болотное в начале XIX века способствовало то обстоятельство, что именно на этой станции от Московско-Сибирского тракта отходил Барнаульский тракт, соединявший Томск и Барнаул. В 1849 году в Болотном насчитывалось 100 домов, проживало около 400 жителей, имелись церковь, почтовая станция, этап, лавки. В 1863 году при болотнинской церкви была открыта церковно-приходская школа, функционировавшая до 1917 года.

Во время Великой Отечественной войны в Болотном, как и во многих других городах Новосибирской области, размещались эвакуированные, в основном, жители восточных регионов Украинской ССР[14].

2.6. Материальное обеспечение группы

Необходимый набор продуктов питания имеется.

Общественное и личное снаряжение в достаточном количестве имеется.

Специальное снаряжение:

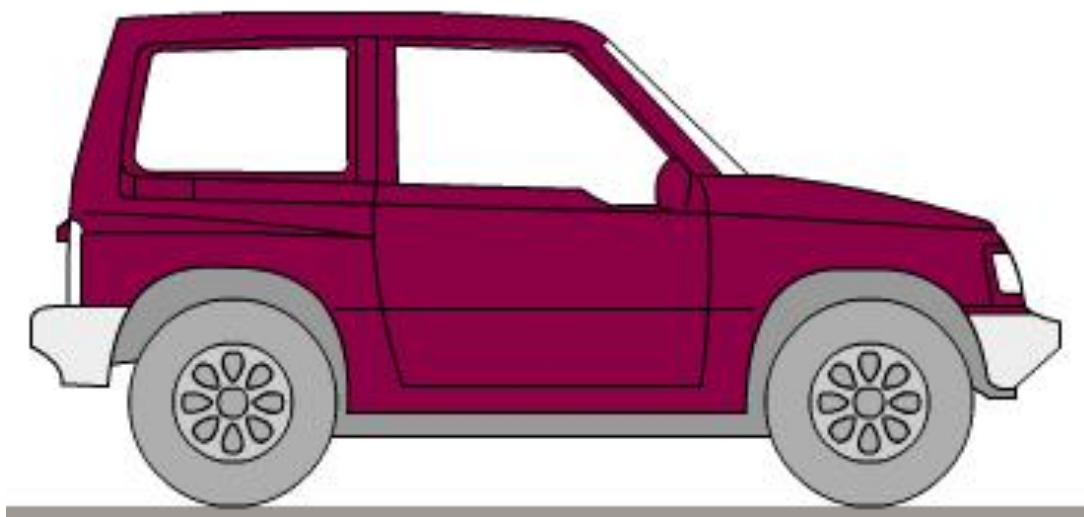
Групповое		Личное	
Наименование	Кол-во	Наименование	Кол-во
ЗИП для машины	комплект	Спасжилет с ножом	1 шт
Бивачное снаряжение	комплект	Каска	1 шт
Аптечка	комплект	Весло	1 шт
Катамаран двухместный	2 шт	Спаснабор	комплект

Необходимый ремонтный набор имеется.

Необходимый набор медицинской аптечки имеется.

Автомобили:

Наименование	Гос.номер	Год выпуска
Suzuki Escudo	M158PK 70	1992
Kia Rio	M686PA 70	2009



2.7.Стоимость проживания, питания, снаряжения, средств передвижения.

Статья затрат	Сумма на 1 чел. в руб.
ГСМ	1140*
Проезд прочим транспортом	140
Питание	600
Итого:	1880

* Расход бензина делился на 8 человек.

Расход бензина:

	Участок	Заправлено	Цена	Сумма	Пробег	Расход на 100 км
Suzuki Escudo	Бензин Томск-Новокузнецк	36,25	29,5	1069,38	395	9,18
	Бензин Новокузнецк-Таштагол	30,67	29,7	910,90	336	9,13
	Бензин Таштагол - Майма	10	30	300,00	544	9,47
	Бензин Майма-Бийск	20	29,3	586,00		
	Бензин Бийск-Барнаул	21,5	28,31	608,67		
	Бензин Барнаул-Юрга	37,14	29,5	1095,63	368	10,09
	Бензин Юрга-Томск	10,91	29,6	322,94	110	9,92
	Итого	166,47		4893,51	1753	9,49
Kia Rio	Бензин Томск-Новокузнецк	23,9	29,5	704,00		
	Бензин Новокузнецк-Таштагол	21,3	29,7	633,00		
	Бензин Таштагол-Барнаул	34,1	29,5	1007,00		
	Бензин Барнаул-Юрга	23,1	29,5	680,00		
	Бензин Юрга-Томск	6	29,5	177,00		
	Итого	108,4		3201,0	1753	6,18

Водитель Kia Rio не фиксировал отметки расстояний, поэтому приведен только средний расход бензина.

2.8. Картографический материал

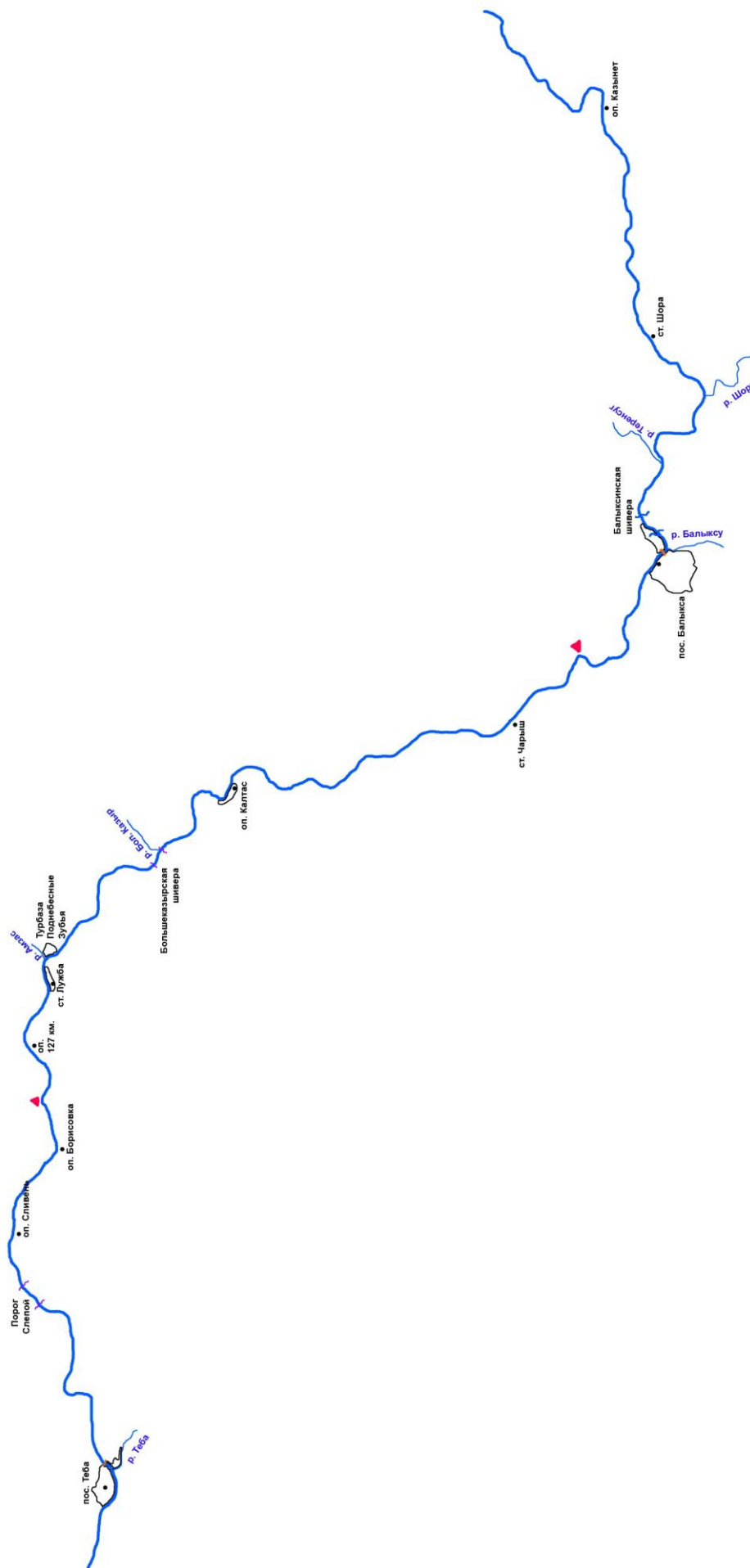
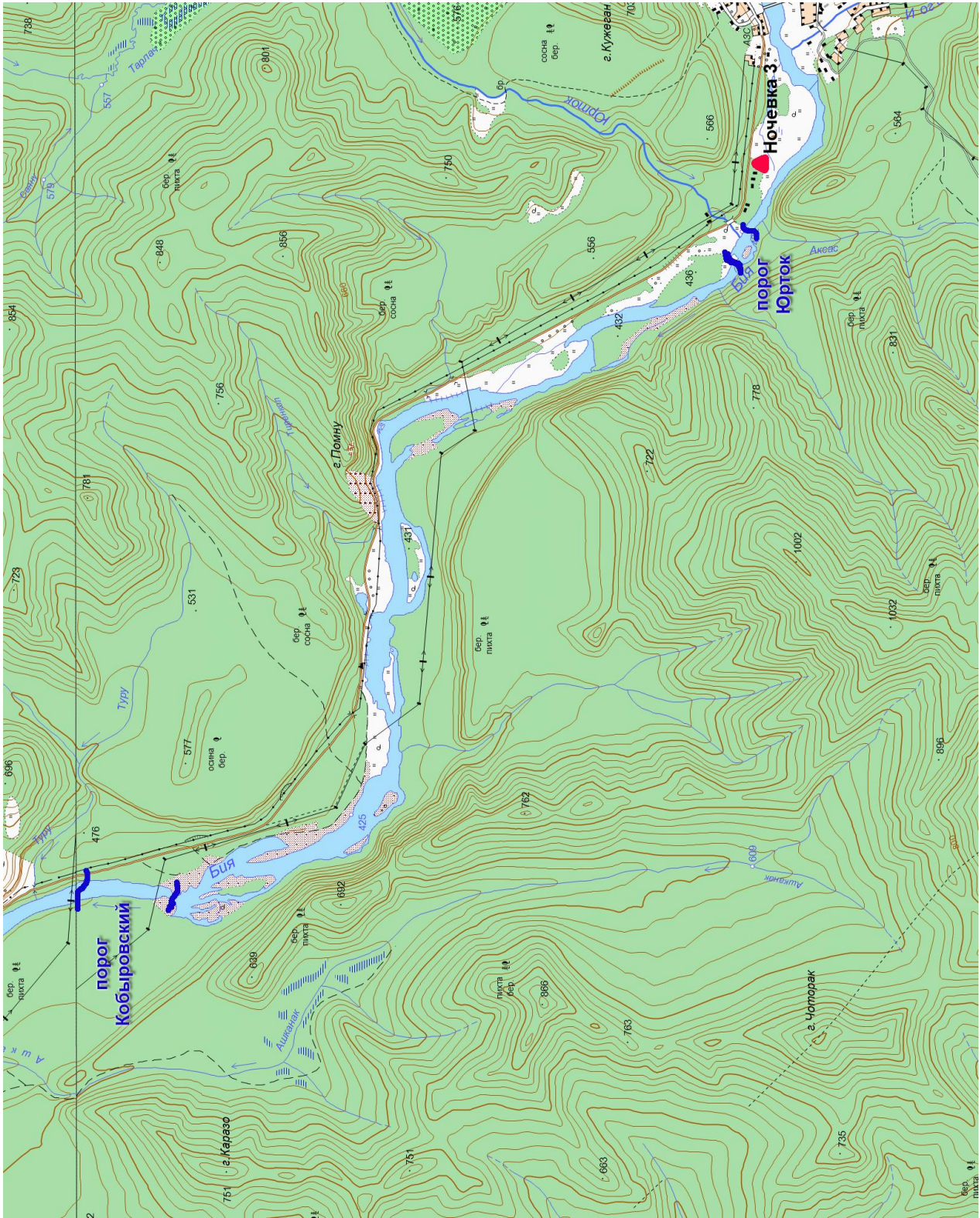
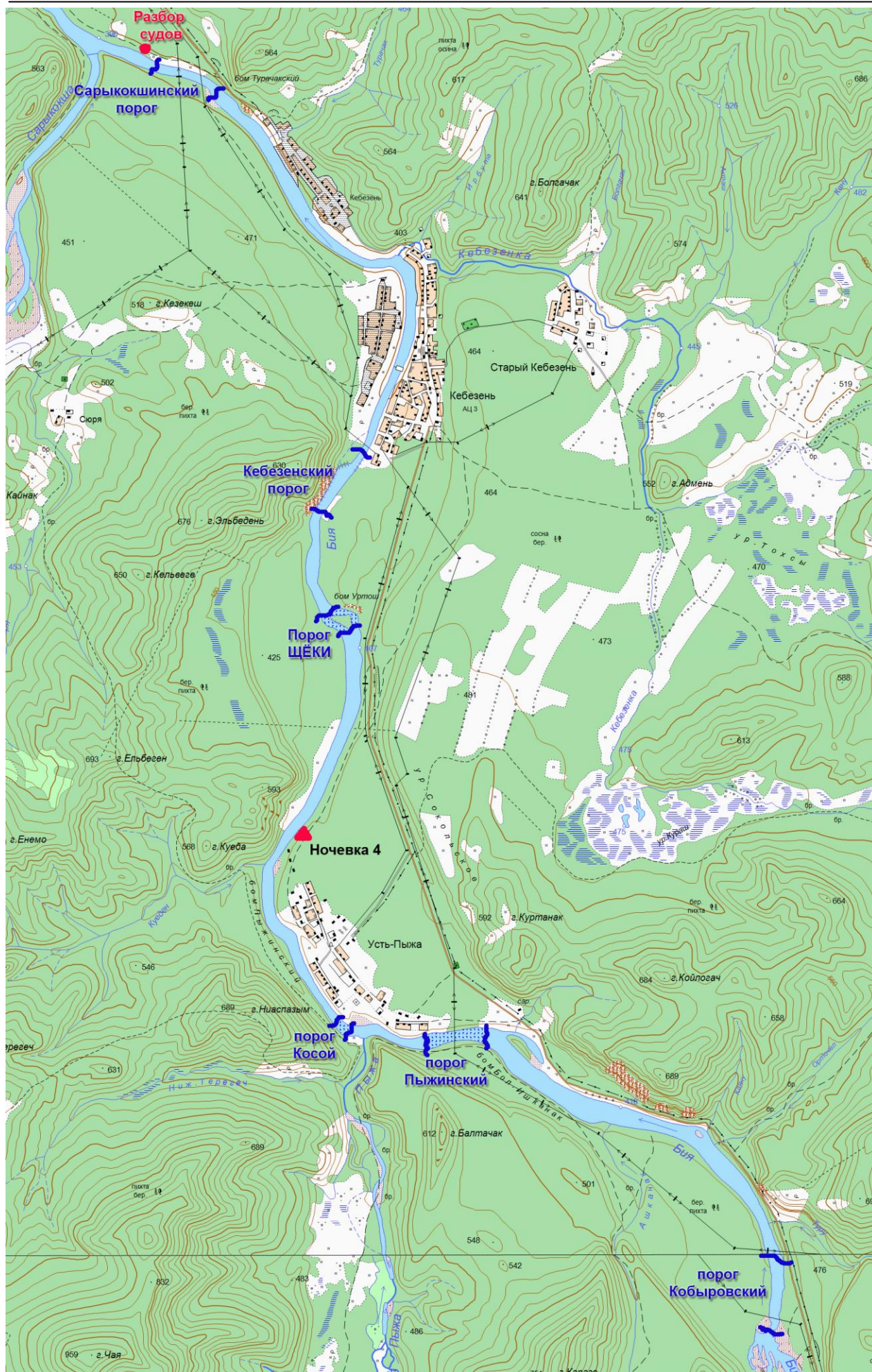


Схема 2. Схема р. Томь



Карта 2. Река Бия (первая часть)



Карта 3. Река Бия (вторая часть)

3. Выводы и рекомендации

1. Маршрут очень логично и интересно построен. Связывает две реки ранее не проходившихся в одной нитке.
2. Отсутствие внятных лоций реки Томь привело к необходимости ее отрисовки по топокарте (схема приведена в отчете)
3. Характер движения и манера езды на маршруте у участников – полностью соответствовали правилам дорожного движения.
4. Машины были хорошо подготовлены, что проявилось в отсутствии поломок.
5. Все участники хорошо справились со своими обязанностями.

Список использованных источников.

1. Город Юрга: Материал из Википедии.–Электронный ресурс:
<http://ru.wikipedia.org/wiki/Юрга>
2. Кузнецкий угольный бассейн: Материал из Википедии.–Электронный ресурс:
http://ru.wikipedia.org/wiki/Кузнецкий_угольный_бассейн
3. Междуреченск: Материал из Википедии.–Электронный ресурс:
<http://ru.wikipedia.org/wiki/Междуреченск>
4. Казынет: Материал из Википедии.–Электронный ресурс:
<http://ru.wikipedia.org/wiki/Казынет>
5. Балыкса: Материал из Википедии.–Электронный ресурс:
<http://ru.wikipedia.org/wiki/Балыкса>
6. Теба: Материал из Википедии.–Электронный ресурс:
<http://ru.wikipedia.org/wiki/Теба>
7. Таштагол: Материал из Википедии.–Электронный ресурс:
<http://ru.wikipedia.org/wiki/Таштагол>
8. Турочак: Материал из Википедии.–Электронный ресурс:
<http://ru.wikipedia.org/wiki/Турочак>
9. Артыбаш: Материал из Википедии.–Электронный ресурс:
<http://ru.wikipedia.org/wiki/Артыбаш>
10. Кебезень: Материал из Википедии.–Электронный ресурс:
<http://ru.wikipedia.org/wiki/Кебезень>
11. Горно-Алтайск: Материал из Википедии.–Электронный ресурс:
http://ru.wikipedia.org/wiki/Горно_Алтайск
12. Бийск: Материал из Википедии.–Электронный ресурс:
<http://ru.wikipedia.org/wiki/Бийск>
13. Чумыш: Материал из Википедии.–Электронный ресурс:
<http://ru.wikipedia.org/wiki/Чумыш>
14. Болотное: Материал из Википедии.–Электронный ресурс:
<http://ru.wikipedia.org/wiki/Болотное>
15. Регламент соревнований по группе дисциплин "маршрут" вида спорта Спортивный туризм".–Электронный ресурс:<http://www.tssr.ru/files/materials/700/TrekFinish120407-4.zip>

Фотоприложение

Часть демонстрационных материалов, относящихся к автомобильной части похода представлена в виде ускоренного видео, прилагаемого к настоящему отчету, и в электронном виде на сайте турклуба Берендеи (<http://berendei.tsu.ru>) на странице «Видео».

Дополнительные ссылки:

<http://www.youtube.com/watch?v=9v3nJ4IZdxQ> – дорога Томск- Ефремино



Фото 1. Перед погрузкой в Томске



Фото 2. Погрузка снаряжения на багажник



Фото 3. Перед разгрузкой в Междуреченске



Фото 4. Машины на стоянке в Междуреченске



Фото 5. Группа на вокзале в Междуреченске



Фото 6. На электричке вдоль Томи



Фото 7. Электричка уезжает дальше



Фото 8. На станции Казынет (обе группы)



Фото 9. Сборка катамаранов



Фото 10. Группа перед выходом

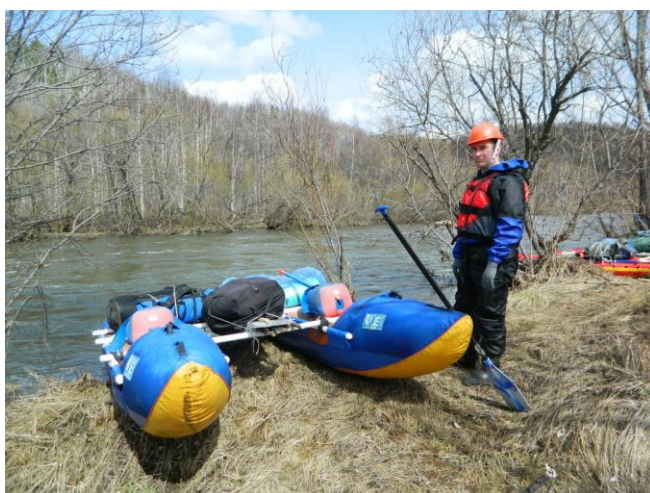


Фото 11. К1 перед выходом на воду



Фото 12. В верховье Томи



Фото 13. К2 в колонне



Фото 14. Небольшая шивера



Фото 15. Станция Шора с реки



Фото 16. Напротив впадения реки Шора в Томь

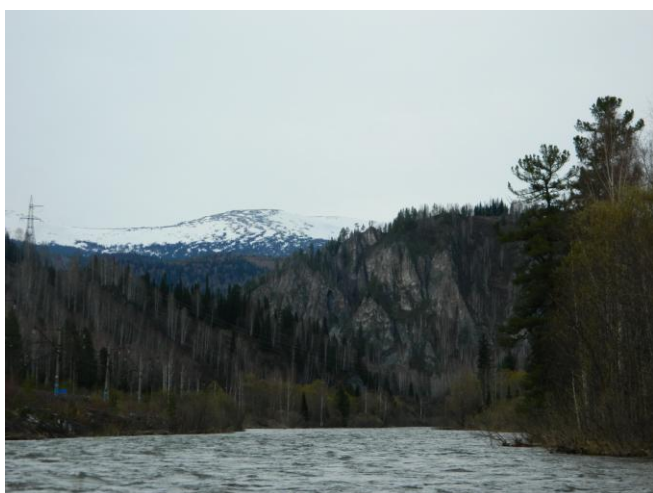


Фото 17. Снежные горы



Фото 18. Выходы скал на Томи



Фото 19. Автомобильный мост в Балыксе



Фото 20. К2 на сакоинном участке



Фото 21. К2 выгружается на ночевку



Фото 22. Гольцы в снегу



Фото 23. Остановка на Томи



Фото 24. Остановка на Томи



Фото 25. Очередные небольшие валы



Фото 26. Противолавинная галерея



Фото 27. Стоянка перед устьем Казыра



Фото 28. Снег на дороге вдоль Казыра



Фото 29. Кристальный Казыр



Фото 30. Камни на Казыре



Фото 31. Мост через Казыр



Фото 32. Порог Трек с моста



Фото 33. Галечная отмель на Казыре



Фото 34. Выход со стоянки на Казыре



Фото 35. Устье Большого Казыра



Фото 36. Чалка К2 возле турбазы Поднебесные зубья



Фото 37. Вышка сотовый связи в устье Амзаса



Фото 38. Чалка на ночь в устье Мамонтовки



Фото 39. Дельта реки Мамонтовки



Фото 40. Шивера ниже Мамонтовки



Фото 41. Остановочная площадка Пороги с реки



Фото 42. Порог Слепой



Фото 43. Железнодорожный мост в Тебе



Фото 44. Проход под мостом в Тебе



Фото 45. Чалка в Тебе



Фото 46. На станции Теба



Фото 47. На электричке вдоль Томи



Фото 48. «Здесь рыбы нет»



Фото 49. Полноводная Томь



Фото 50. На границе республики Алтай



Фото 51. На традиционной стоянке на Бие



Фото 52. Бийская пастораль



Фото 53. К1 перед выходом на Бию



Фото 54. Порог Юрток из улова



Фото 55. Первая ступень Кобыровского порога



Фото 56. Прохождение Кобыровского порога



Фото 57. Вторая ступень Кобыровского порога



Фото 58. Выходная шивера Кобыровского порога



Фото 59. Чалка K1 перед Пыжинским порогом



Фото 60. Пыжинский порог сверху



Фото 61. Ночевка напротив хутора



Фото 62. Поляна для ночевки



Фото 63. В поселке Кебезень



Фото 64. Сарыкокшинский порог



Фото 65. Сарыкокшинский порог



Фото 66. Последняя чалка в походе



Фото 67. Разборка судов



Фото 68. Град в поселке Кебезень



Фото 69. Загрузка в машину



Фото 70. Выезд внедорожника



Фото 71. Догрузка второй машины



Фото 72. На мосту через Бию



Фото 73. Стоянка по дороге в Горно-Алтайск



Фото 74. Выезд из республики Алтай



Фото 75. Выезд с ночевки в Тальменке



Фото 76. На въезде в Новосибирскую область



Фото 77. Въезд в Томскую область



Фото 78. Разгрузка в Томске

Справка о совершенном спортивном туристском маршруте

Дисциплина (вид туризма)	маршрут (комбинированный)
Название маршрута и его к.с.	авто-водный, 2 к.с.
Номер маршрутной книжки	0-57-13
Название организации проводившей маршрут* (турклуб, спортклуб, турфирма, учебное заведение и др.) с указанием административно-территориальной принадлежности	Турклуб Берендеи Томского государственного университета
Ф.И.О. руководителя маршрута (полностью)	Макунин Алексей Анатольевич
Домашний адрес	634029 г. Томск, ул. Никитина 4-532
телефон	тел. 89059909964
электронный адрес	mclexa@mail.ru
Список участников маршрута: Ф.И.О. полностью по алфавиту	Вараксин Михаил Юрьевич Дробов Алексей Сергеевич Макунин Алексей Анатольевич Чекалина Юлия Анатольевна
Название района проведения маршрута и подробная нитка маршрута с указанием общепринятых характеристик локальных препятствий (высота, к.т., первопрохождение и др.)	г. Томск – г. Юрга – г. Новокузнецк – г. Междуреченск – ст. Казынет – сплав по р. Томь – ст. Теба – г. Междуреченск – пос. Кузедеево – пос. Мундыбаш – г. Таштагол – пос. Турочак – пос. Артыбаш – сплав по р. Бия – пос. Кебезень – пос. Артыбаш – г. Горно-Алтайск – г. Бийск – г. Новосибирск – пос. Болотное – г. Томск.
Сроки проведения маршрута в формате: дд.мм.гг - дд.мм.гг., продолжительность активной части в днях и протяженность зачетной части маршрута в километрах	06.05.13 - 12.05.13, 7 дней, 1859 км.
Название МКК оформившей допуск группы на маршрут	МКК Сибирского Федерального Округа
Название МКК рассмотревшей и утвердившей отчет о маршруте	МКК Сибирского Федерального Округа
Наличие элементов первопрохождений на маршруте	нет
Изменение пофамильного или количественного состава участников	нет
Прохождение не заявленных участков маршрута	нет
Прохождение запасных вариантов маршрута	да
Прохождение маршрута вне календарного графика, утвержденного при заявке маршрута в МКК	нет
Использование на маршруте средств передвижения, не оговоренных при утверждении заявленного маршрута в МКК	нет
Наличие несчастных случаев в команде при прохождении маршрута (травмы, обморожения и др.)	нет

* группы, выступающие самостоятельно, указывают только административно-территориальную принадлежность группы.