

Томский государственный университет
Клуб горного туризма «**БЕРЕНДЕИ**»

Отчет

*о велосипедном походе 2 к. с.
по Кемеровской и Томской областям
совершенном с 07 по 12 июня 2005 г.*

Руководитель группы: А.А.Макунин.
Адрес руководителя: г. Томск
ул. Никитина 4-532

Маршрутно-квалификационная комиссия Томской областной федерации туризма рассмотрела отчет и считает, что поход может быть зачтен всем участникам ВТОРОЙ категорией сложности.

«22» июня 2005 г.

Председатель комиссии _____ (А.А. Левашников)

Оглавление

ИНФОРМАЦИОННАЯ КАРТА ПОХОДА	3
1. СОСТАВ ГРУППЫ	3
2. РАЙОН И ОБЩАЯ ИДЕЯ ПОХОДА.....	4
3. ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ	6
3.1. СХЕМЫ МАРШРУТА.....	9
3.2. ХРОНИКА ПУТЕШЕСТВИЯ	16
<i>Предыстория</i>	16
7 июня.....	17
8 июня.....	17
9 июня.....	19
10 июня.....	24
11 июня.....	28
12 июня.....	33
4. ОПИСАНИЕ ИНТЕРЕСНЫХ ОБЪЕКТОВ.....	34
5. БЕЗОПАСНОСТЬ И АВАРИЙНЫЕ ВЫХОДЫ С МАРШРУТА	34
6. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СВЕДЕНИЯ О ПОХОДЕ.....	34
6.1. ГРАФИК ПОГОДЫ.....	34
7. МАТЕРИАЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ГРУППЫ	35
7.1. СПИСОК ГРУППОВОГО СНАРЯЖЕНИЯ.....	35
7.2. СПИСОК ЛИЧНОГО СНАРЯЖЕНИЯ	35
7.3. СОСТАВ ПОХОДНОЙ АПТЕЧКИ	35
7.4. СОСТАВ РЕМНАБОРА	36
7.5. РАСХОДЫ.....	36
7.6. ПРОДУКТЫ И ОСОБЕННОСТИ ПИТАНИЯ НА МАРШРУТЕ.....	36
8. ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ.....	36

Информационная карта похода

- ♦ Вид туризма: **велосипедный**.
- ♦ Категория сложности: **вторая**.
- ♦ Время проведения: **07.06- 12.06.2004 г.**
- ♦ Район путешествия: **Кемеровская и Томская области**.
- ♦ Маршрут: **г. Томск – г. Новокузнецк – пгт. Инское – г. Кемерово – г. Тайга – д. Старопокровка (нежил.) – д. Ивановка (нежил.) – д. Кузмичевский (нежил.) – ст. Басандайка – д. Межениновка – д. Бол. Протопопово – д. Малое Протопопово – пос. Мирный – г. Томск**
- ♦ Протяженность активной части маршрута: **460,9 км.**
- ♦ Количество ходовых дней: **5 (пять)**.
- ♦ Общее время движения: **37 ч 12 мин.**
- ♦ Поход организован клубом горного туризма «Берендеи» Томского государственного университета.
- ♦ Отчет на **36** страницах содержит: **64** рисунка и фотографии, **8** таблиц.

1. Состав группы

№	Ф И О	Год рожд.	Место работы, Учебы	Обязанность в группе	Туристский опыт
1	Макунин Алексей Анатольевич	1975	ТГУ, старший преподаватель	руководитель	5 гу, 3 гр, 1 вело р.
2	Бабкин Александр Михайлович	1983	ТГУ, МФУ, сту- дент	хронометрист	1 вело у.
3	Ковалева Анастасия Викторовна	1979	Академэкоцентр, клуб «Арба», пед. доп. образования	отв. за аптечку	пвд
4	Варламов Алексей Геннадьевич	1978	УФГСЗН по ТО, гл. спец по информ.	ремнаборщик - механик	1 вело у.

2. Район и общая идея похода

Кемеровская область расположена на юго-востоке Западной Сибири и находится почти на равном расстоянии от западных и восточных границ Российской Федерации. Кузбасс географически занимает срединное положение между Москвой и Владивостоком. Входит в шестой часовой пояс.

Кемеровская область находится в умеренных широтах между 52°08' и 56°54' северной широты, и 84°33' и 89°28' восточной долготы, что соответствует широтам Челябинской, Московской, Калининградской и Камчатской областей в России; в Западной Европе - это соответствует таким городам и государствам, как Варшава, Берлин, Нижняя Саксония, Дания, Гаага, Уэльс и Ирландия.

В современных границах область была образована 26 января 1943 года.

Площадь области - 95,5 тыс. кв. км, что составляет 4% территории Западной Сибири и 0,56% территории России. По площади Кемеровская область - самая маленькая в Западной Сибири. Так, площадь Тюменской области составляет 1361,9 тыс., а Омской - 139,7 тыс. кв. км. В то же время область по площади значительно больше, чем любая из республик Закавказья или Балтии. Она превосходит по территории ряд стран Западной Европы (площадь Венгрии - 93 тыс. кв. км, площадь Португалии - 92 тыс. кв. км, Австрии - 83,8 тыс., Ирландии - 70 тыс., Норвегии - 62,0 тыс., Швейцарии - 41 тыс., Бельгии - 30,5 тыс. кв. км.).

Административные границы Кемеровской области сухопутны. На севере она граничит с Томской областью, на востоке с Красноярским краем и республикой Хакасия. На юге границы проходят по главным хребтам Горной Шории и Салаирского кряжа с республикой Горный Алтай и Алтайским краем, на западе - по равнинной местности с Новосибирской областью. Протяженность Кемеровской области с севера на юг почти 500 км, с запада на восток - 300 км. **Важной особенностью географического положения** Кемеровской области является то, что она находится в глубине огромной части суши, вблизи центра материка Евразия, на стыке Западной и Восточной Сибири, значительно удалена от морей и океанов. Расстояние до ближайшего холодного северного моря - Карского - почти 2000 км, до ближайшего теплого моря - Черного - более 4500 км.

Территория области расположена на стыке Западно-Сибирской равнины и гор Южной Сибири. Большая часть занята Кузнецкой котловиной, огромные угольные запасы которой определили **второе название области - "Кузбасс"**.

Рельеф Кузнецкой котловины в основном равнинный, хотя местами сюда простираются западные отроги Кузнецкого Алатау.

Южнее города Белова рельеф Кузнецкой котловины очень неровный, хотя резких возвышенностей и значительных вершин здесь нет. Сказывается, надо полагать, влияние вековой эрозии, преимущественно водной, что выразилось в образовании углубленных долин и размыве холмов.

Кузнецкая котловина местами сильно изрезана оврагами. Они большей частью примыкают к коренным берегам рек, куда стекают талые и паводковые воды с водосборной территории.

В ряде мест рельеф котловины ровный, как стол, в частности, в западной части Ленинск-Кузнецкого, Промышленновского и Беловского районов.

Своей северной частью котловина как бы вливается в широкие просторы Западно-Сибирской низменности. В отдаленном геологическом прошлом, когда Западносибирская низменность была покрыта морем, территория Кузнецкой котловины представляла его залив.

В северной части области преобладает равнинный рельеф. Здесь в ряде мест, особенно по северо-восточным отрогам Алатау, горы обрываются тоже внезапно, и у подножия их начинается удивительно плоская равнина.

Салаирский кряж - древние горы, ограничивающие Кузнецкую котловину с запада. Протяженность их с юга на север около 300 километров, ширина 15-40 километров. Кряж сильно сглажен, средняя высота его несколько меньше 400 метров от уровня моря. Наиболее значительные из них Кивда (618), Барсук (566), Гусек (589), Тягун (562), Мохнатая (555), Синюха (536), Копна (509) и другие.

Если взглянуть с большой высоты, кряж похож на зеленый остров, приподнятый с одной стороны над Кузнецкой котловиной, с другой - над Обской равниной.

Кряж начинается в верховьях Нени, правого притока Вии, и Антропа, левобережного притока Кондомы, заканчивается же Буготакскими сопками в Новосибирской области с высшей отметкой 379 метров. Направление главного хребта Салаира почти параллельно Кузнецкому Алатау. В северной части он принимает также северо-северозападное направление, как и Алатау.

В значительной своей части, особенно в отрогах, предгорьях, кряж сильно сглажен, возвышенности больше похожи на невысокие холмы и увалы, к тому же и распаханые. Главный хребет и отроги наиболее ярко выражены в центральной части кряжа.

Есть интересная особенность Салаирского кряжа: его северо-восточный склон в отдельных местах резко, подобно стене, поднимается над равниной. Так, между селениями Беково и Рождественское на многие километры тянется высокая, в ряде пунктов резко обрывистая, гряда Тырган ("гора ветров"). Ее можно видеть, проезжая Белово. А у Прокопьевска она выглядит еще более рельефно. Подобная же гряда начинается у Гурьевска и тянется в северо-западном направлении к селениям Урок, Горскино. Это явление считается следствием геологически молодых (четвертичного времени) движений земной коры.

Салаирский кряж невысок и не имеет снежников и горных озер, с него берет начало несколько рек, текущих на восток - в Иню и на запад - в Бердь и Чумыш. Да и сам Чумыш начинается на Салаире. Едва ли не все водотоки здесь родникового происхождения.

Дорожная сеть хорошо развита, основная ее часть представлена качественными автомобильными дорогами. От Новокузнецка до Ленинска-Кузнецкого идет шоссе 1 категории с двумя полосами в каждом направлении протяженностью 168 километров. Дорога на всем своем протяжении оборудована двухуровневыми развязками.

После Ленинска-Кузнецкого дорога сужается, этот участок принадлежит трассе Новосибирск–Ленинск-Кузнецкий–Кемерово–Юрга. Покрытие становится хуже, часто встречаются заплатки ямочного ремонта. От Кемерова до Тайги идет относительно хорошая дорога, но с уже более частыми спусками и подъемами, хотя она и проложена по водоразделу правых притоков Томи и Барзаса.

Север Кемеровской области и крайний юг Томской области к востоку от железнодорожной ветки Томск-Тайга представлен лиственными, смешанными лесами на возвышенностях и темнохвойной тайгой в поймах рек.

Заложенная 30-40 лет назад дорожная сеть в настоящее время пришла в упадок. Старые просеки, единственная заросшая дорога, соединявшая оп. Мазалово с ныне нежилой деревней Старопокровкой ныне труднопроходима по причине размытости дороги, отсутствию надежных мостов через реки и ручьи, завалов стволами деревьев и обилием зарослей кустарника и травы. От Старопокровки до Ивановки дорога также не приспособлена для проезда. От Ивановки до Басандайки проходима в сухое время грунтовая дорога, но она в случае затяжных или сильных дождей превращается в грязевое месиво, особенно при приближении к Басандайке.

От Мазалово до Басандайки нет ни одного жилого населенного пункта. На местах бывших деревень наблюдаются широкие площади, освобожденные от деревьев с остатками различных построек (заборы, столбы, железобетонные конструкции).

От Басандайки в сторону Томска идет гравийная дорога (около 15 км), а затем от Межениновки 24 километра сначала отличного асфальта, а потом несколько ухудшающегося (в районе поворота на аэропорт Богашево).

Одной из целей похода является развитие велосипедного туризма в Томске. Другой – изучение рекреационных возможностей Кузбасса и юга Томской области в плане составления новых велосипедных маршрутов. Третьей целью стало прохождение велосипедного маршрута второй категории сложности с требуемым для него набором препятствий.

3. График движения

День	Но- мер уча- стка	Участок (начало – окончание)	Начало движе- ния	Окон- чание дви- жения	Время движе- ния	Рас- тоя- ние	Ср. ско- рость	Характер доро- ги
1 день (08 июня 2005)	1	Вокзал Новокузнецка – граница Ново- кузнецка	11:33	12:23	0:50	12,1	14,52	Асфальт
	2	Граница Новокузнецка – сверток на аэ- ропорт	12:30	13:10	0:40	12,3	18,45	Шоссе 1 кате- гории
	3	Сверток на аэропорт – заправка возле поворота третьего на Прокопьевск	13:20	14:20	1:00	13,0	13,00	Шоссе 1 кате- гории
		Обед в кафе	14:20	15:25	1:05			
	4	Заправка возле поворота третьего на Прокопьевск – над ЖД переездом	15:25	16:08	0:43	15,2	21,21	Шоссе 1 кате- гории
	5	Над ЖД переездом – развязка на Кара- гайлу	16:23	17:11	0:48	13,1	16,38	Шоссе 1 кате- гории
	6	Развязка на Карагайлу - развязка 2 на Карагайлу	17:28	18:11	0:43	8,6	12,00	Шоссе 1 кате- гории
	7	Развязка 2 на Карагайлу – пос. Степное	18:30	19:17	0:47	13,2	16,85	Шоссе 1 кате- гории
	8	Пос. Степное – пос. Инской	19:30	20:20	0:50	13,8	16,56	Шоссе 1 кате- гории
	9	Пос.Инской – р. Бачат	20:40	21:40	1:00	15,2	15,20	Шоссе 1 кате- гории
		Ночевка	21:40	6:56				
2 день (09 июня 2005)	11	р. Бачат – две параллельные дороги на Полысаево	6:56	7:39	0:43	12,5	17,44	Шоссе 1 кате- гории
	12	Две параллельные дороги на Полысаево – возле Ленинска Кузнецкого (Нижего- родка)	7:50	8:36	0:46	13,9	18,13	Шоссе 1 кате- гории
	13	Возле Ленинска Кузнецкого (Нижего- родка) - Магазин в Демьяновке	8:48	9:28	0:40	9,3	13,95	Шоссе 1 кате- гории
	14	Магазин в Демьяновке – Чусовитино	9:56	10:27	0:31	11,8	22,84	Асфальт
	15	Чусовитино - Поворот	10:43	11:26	0:43	12,5	17,44	Асфальт
		Ремонт	11:52	12:41	0:49			
	16	Поворот – Поворот на Зеленовский	12:41	13:21	0:40	11,6	17,40	Асфальт
	17	Поворот на Зеленовский – граница Ке- меровского района	13:41	14:26	0:45	12,5	16,67	Асфальт
	18	Граница Кемеровского района – берег Томи	14:56	15:08	0:12	2,4	12,00	Асфальт
		Купание в Томи	15:08	15:43	0:35			
	19	Берег Томи – поворот на Томск	15:43	16:33	0:50	13,4	16,08	Асфальт
	20	Поворот на Томск – Граница г. Кемеро- во	16:44	17:15	0:31	7,2	13,94	Асфальт
	21	Граница г. Кемерово – центр города	17:35	17:58	0:23	4,7	12,26	Асфальт
	22	Отдых в центре Кемерово	18:15	19:30	1:15	13,7	10,96	Асфальт
	24	Центр города – клуб Ирбис	19:30	19:40	0:10	1,2	7,20	Асфальт
		Ночевка в клубе Ирбис	19:40	7:08		0,0		
3 день (10 июня 2005)	25	Клуб Ирбис – магазин Успех	7:08	7:54	0:46	9,4	12,26	Асфальт
	26	Магазин Успех – граница Кемерово	8:00	8:15	0:15	4,1	16,40	Асфальт
	27	Граница Кемерово – поворот на Кедров- ский	8:25	9:04	0:39	10,6	16,31	Трасса М53
	28	Поворот на Кедровский – разрез Черни- говский	9:18	9:58	0:40	11,9	17,85	Асфальт

День	Но- мер уча- стка	Участок (начало – окончание)	Начало движе- ния	Окон- чание дви- жения	Время движе- ния	Рас- тоя- ние	Ср. ско- рость	Характер доро- ги
	29	Разрез Черногорский – столб 21 км	10:12	10:59	0:47	12,4	15,83	Асфальт
	30	Столб 21 км – столб 33 км	11:19	12:09	0:50	12,4	14,88	Асфальт
	31	Столб 33 км – сверток на Тайгу	12:26	13:02	0:36	10,9	18,17	Асфальт
	32	Сверток на Тайгу - столб 12 км	13:18	14:08	0:50	12,6	15,12	Асфальт, горки
	33	Столб 12 км – р. Яя	14:28	15:04	0:36	10,5	17,50	Асфальт
	34	р. Яя - граница г. Тайга	15:15	15:44	0:29	7,7	15,93	Асфальт
	35	Граница г. Тайга - вокзал	15:55	16:19	0:24	7,1	17,75	Асфальт
	Обед в Тайге		16:19	17:10	0:51	0,0		
	36	Вокзал – за Восточным переездом	17:10	17:23	0:13	3,0	13,85	Асфальт
	37	Восточный переезд – р. Левая Голдобина	17:37	19:30	1:53	12,0	6,37	Грунтовая до- рога и зарос- шая просека, низовые болота в поймах рек
	Ночевка		19:30	9:05		0,0		
4 день (11 июня 2005)	38	р. Левая Голдобина – переправа через р. Китат	9:05	9:52	0:47	2,6	3,32	Заросшая про- сека, низовые болота в пой- мах рек
	39	Переправа через р. Китат – поляна	10:04	10:40	0:36	1,9	3,17	Заросшая про- сека, низовые болота в пой- мах рек, бурел- ом
	40	Поляна – лесоучасток Китат	10:55	11:40	0:45	1,8	2,40	Заросшая про- сека, бурелом
	41	Лесоучасток Китат – поляна	11:53	12:38	0:45	2,1	2,80	Заросшая про- сека, бурелом
	42	Поляна – переправа через р. Катат	12:53	13:08	0:15	1,3	5,20	Заросшая тра- вой трудно- проходимая дорога
	43	Переправа через р. Катат – поляна на повороте	13:18	13:52	0:34	2,4	4,24	Заросшая тра- вой трудно- проходимая дорога
	44	Поляна на повороте – пол. стан Шели- повка	14:00	14:30	0:30	2,4	4,80	Заросшая тра- вой трудно- проходимая дорога
	45	Пол. стан Шелиповка – конец гравийно- го подъема	14:46	15:26	0:40	2,9	4,35	Заросшая тра- вой трудно- проходимая дорога
	46	Конец гравийного подъема – д. Старо- покровка (нежил.)	15:56	16:31	0:35	3,8	6,51	Заросшая тра- вой отсыпная дорога
	47	д. Старопокровка (нежил.) – в полях	16:42	17:22	0:40	3,1	4,65	Заросшая тра- вой трудно- проходимая дорога

День	Но- мер уча- стка	Участок (начало – окончание)	Начало движе- ния	Окон- чание дви- жения	Время движе- ния	Рас- тоя- ние	Ср. ско- рость	Характер доро- ги
	48	В полях – р. Куербак	17:32	18:08	0:36	2,9	4,83	Заросшая тра- вой трудно- проходимая дорога
	49	р. Куербак – окраина д. Ивановка (не- жил.)	18:29	19:19	0:50	2,6	3,12	Заросшая тра- вой трудно- проходимая дорога
	50	Окраина д. Ивановка (нежил.) – ст. Ба- сандайка	19:30	21:10	1:40	14,0	8,40	Грунтовая до- рога
	Ремонт		21:10	21:53	0:43			
	51	Ст. Басандайка – д. Межениновка	21:53	22:56	1:03	16,3	15,52	Гравийная до- рога
	52	Д. Межениновка – поворот на аэропорт	23:01	23:45	0:44	12,6	17,18	Асфальт
5 день (12 июня 2005)	53	Поворот на Аэропорт – магазин на Сте- пановке	23:50	0:58	1:08	15,0	13,24	Асфальт
	54	Магазин на Степановке – Межвузовская больница	1:06	1:37	0:31	4,3	8,32	Асфальт
	55	Межвузовская Больница – Тверская уг. Герцена	1:41	1:46	0:05	1,1	13,20	Асфальт

Итого

37ч 12м 460,9

В том числе за

1 день	7ч 21м	116,5	15,85
2 день	8ч 09м	126,7	15,55
3 день	8ч 58м	124,6	13,90
4 день	11ч 00м	72,70	6,61
5 день	1ч 44м	20,40	11,77

В том числе по видам дорог:

по асфальту	248,7	53,96%
по шоссе 1 категории	140,1	30,40%
по труднопроходимым участкам	72,1	15,64%

максимальная скорость 22,84

минимальная скорость 2,40

3.1. Схемы маршрута

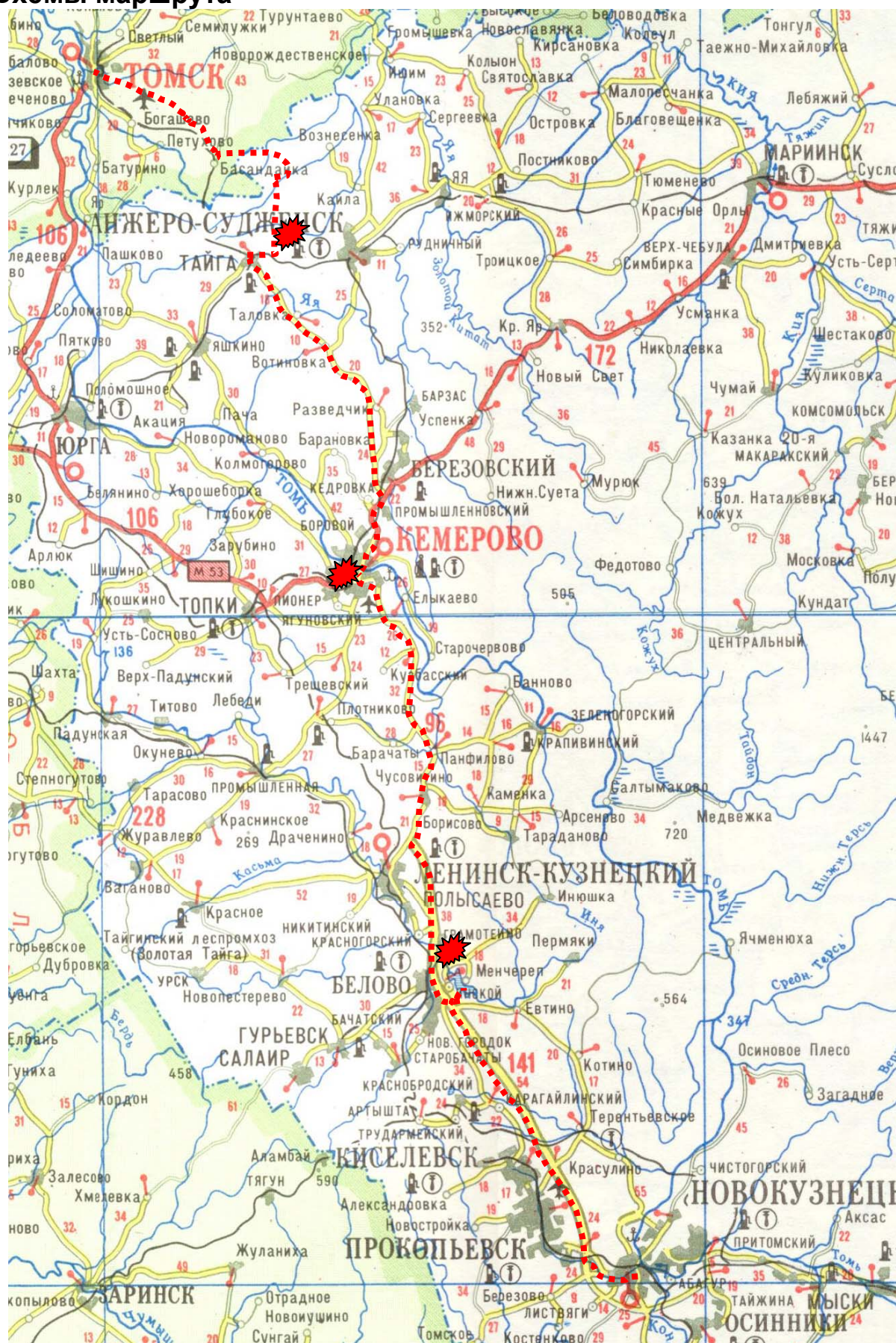
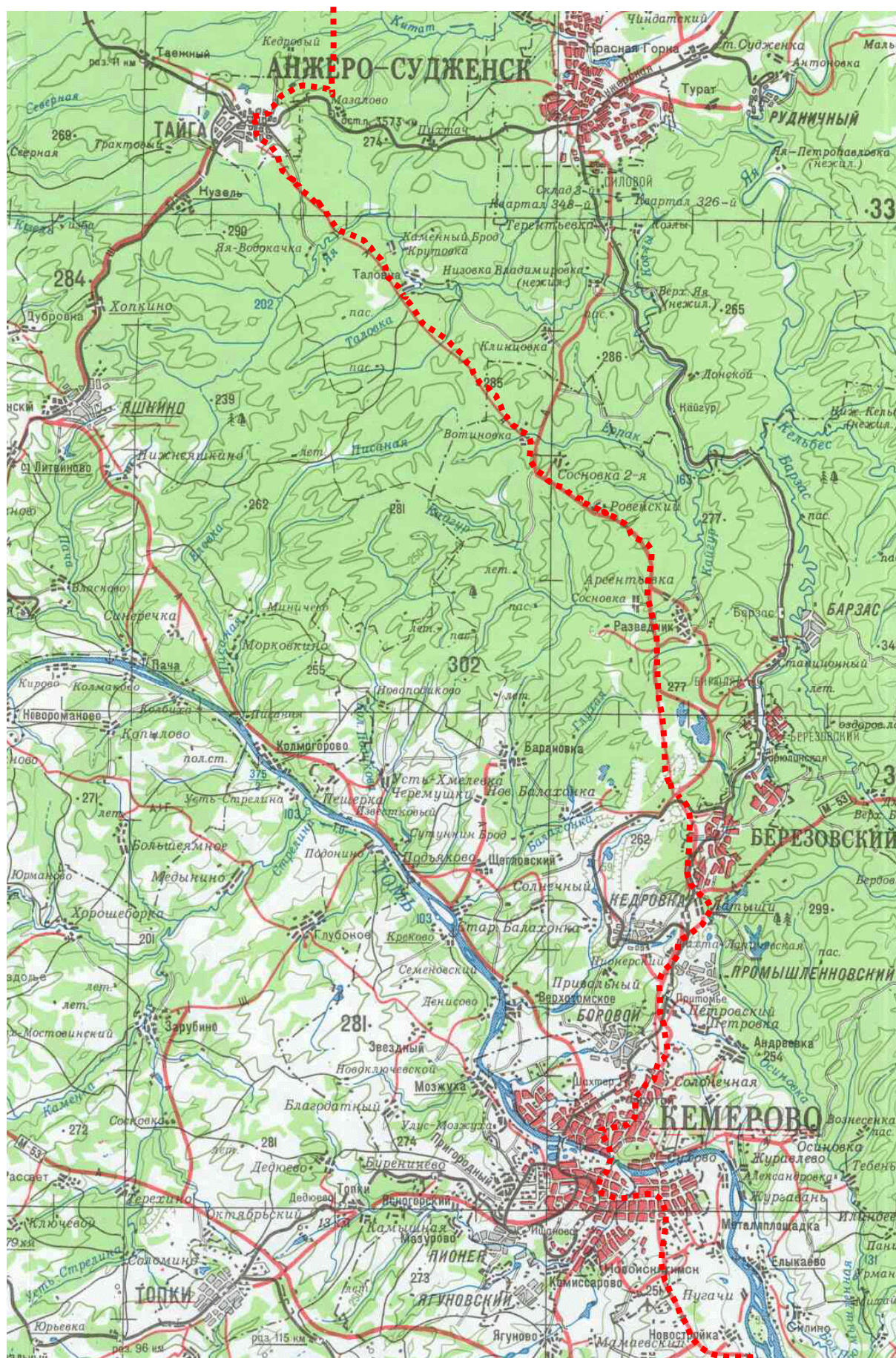


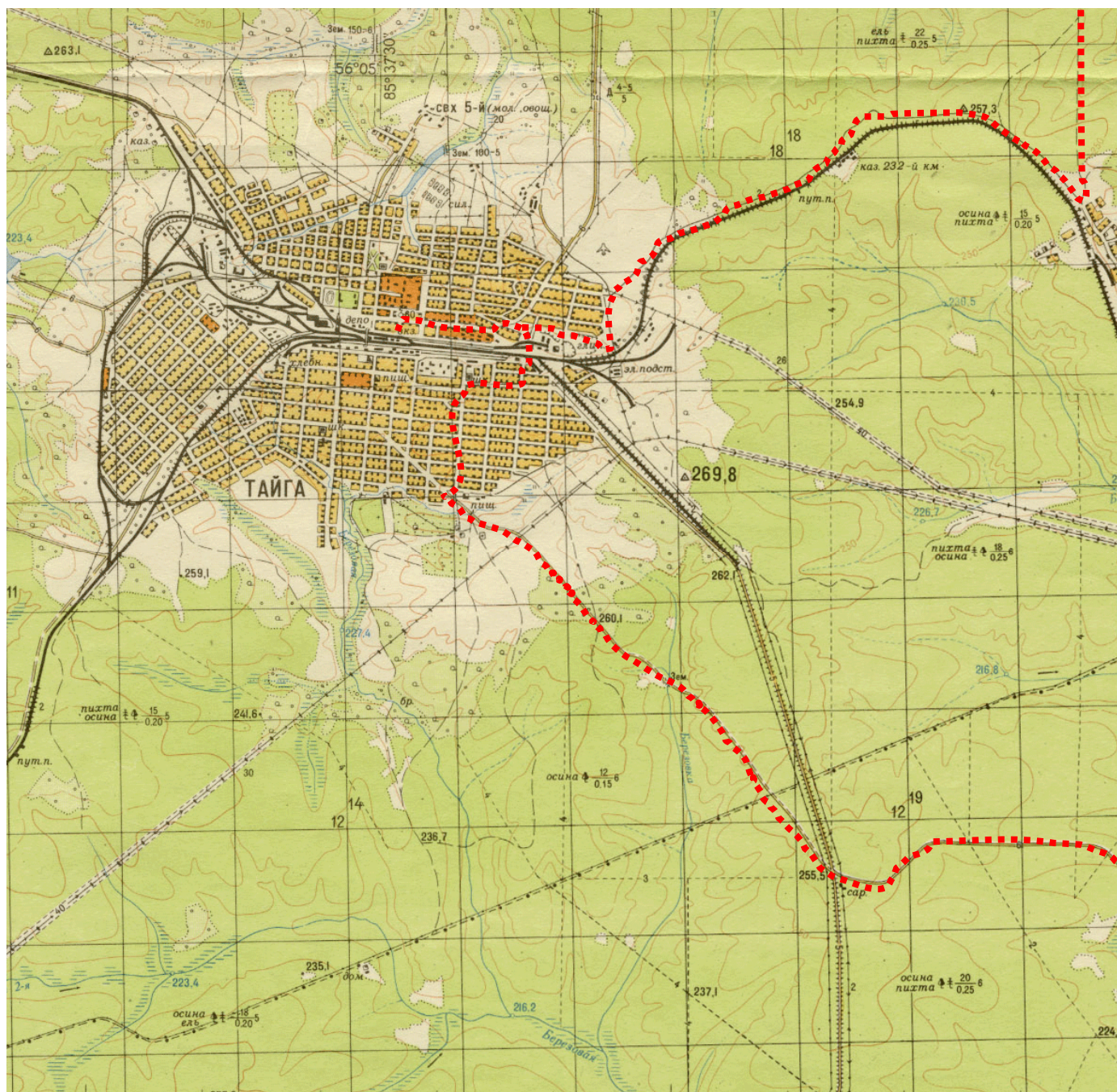
Рис. 1. Общая схема маршрута (1:10000000)



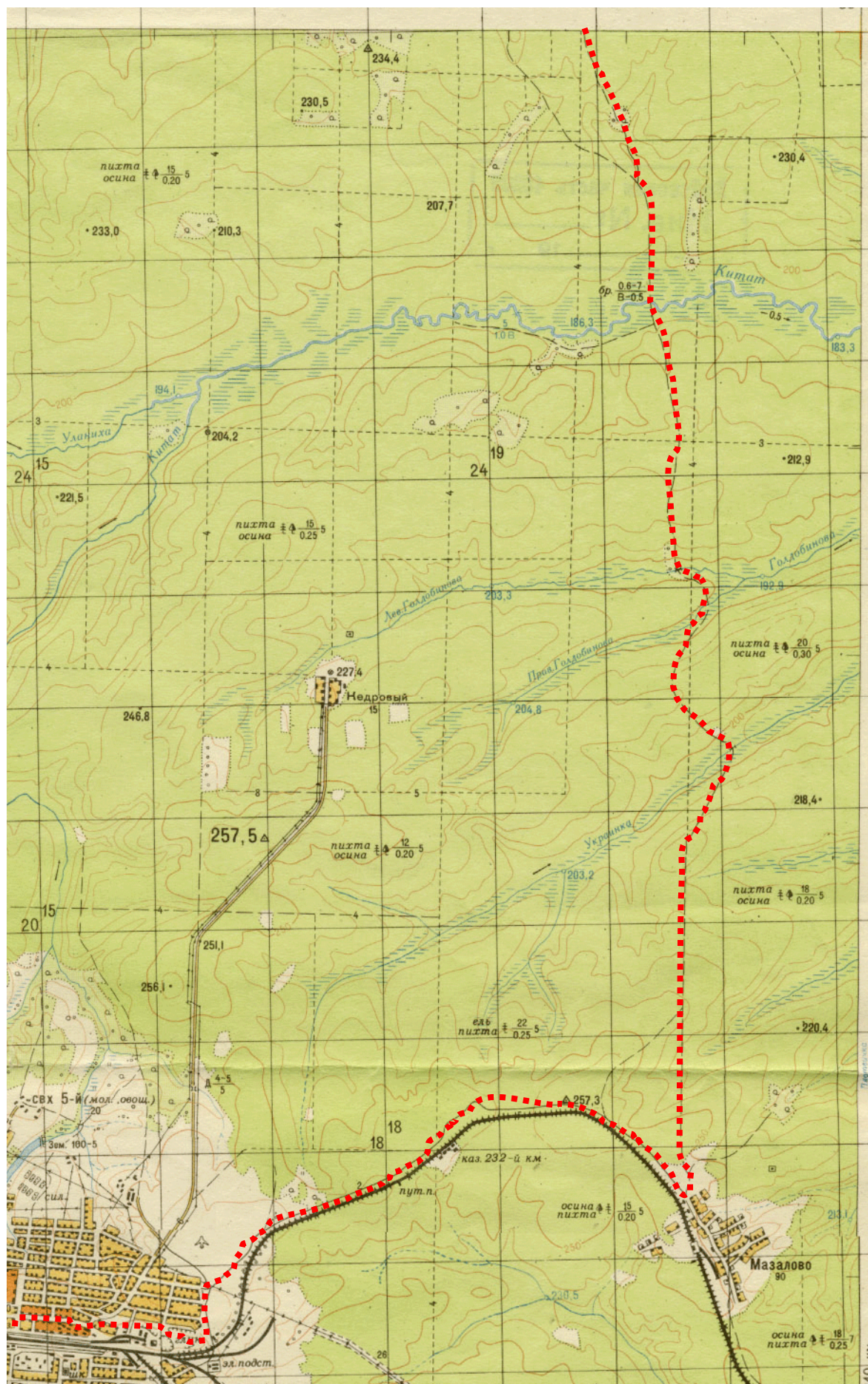
Рис. 2. Фрагмент маршрута второго дня (1:5000000)



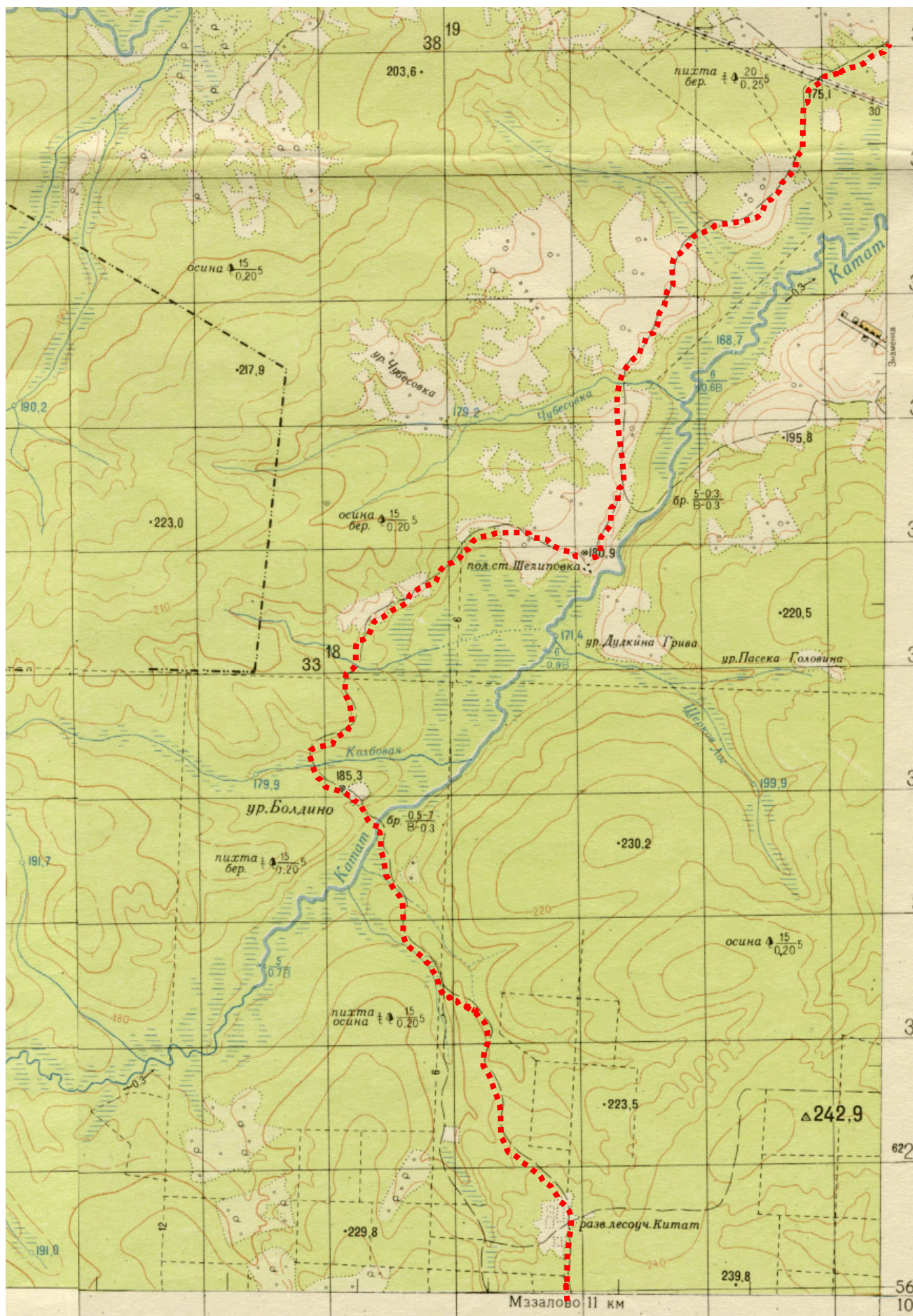
3. Фрагмент маршрута третьего дня (1:5000000)



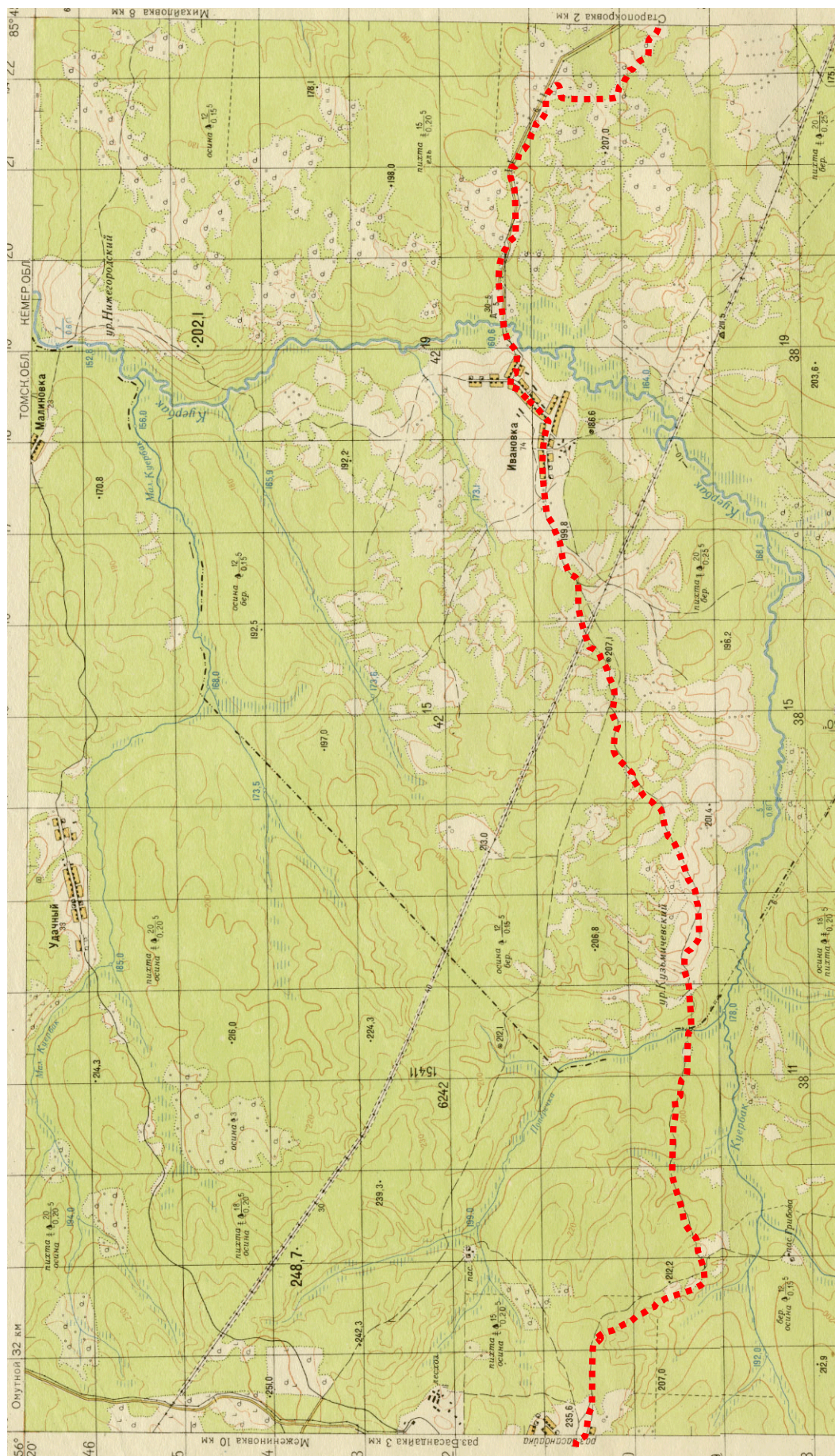
4. Фрагмент маршрута третьего дня в районе ст. Тайга(1:50000)



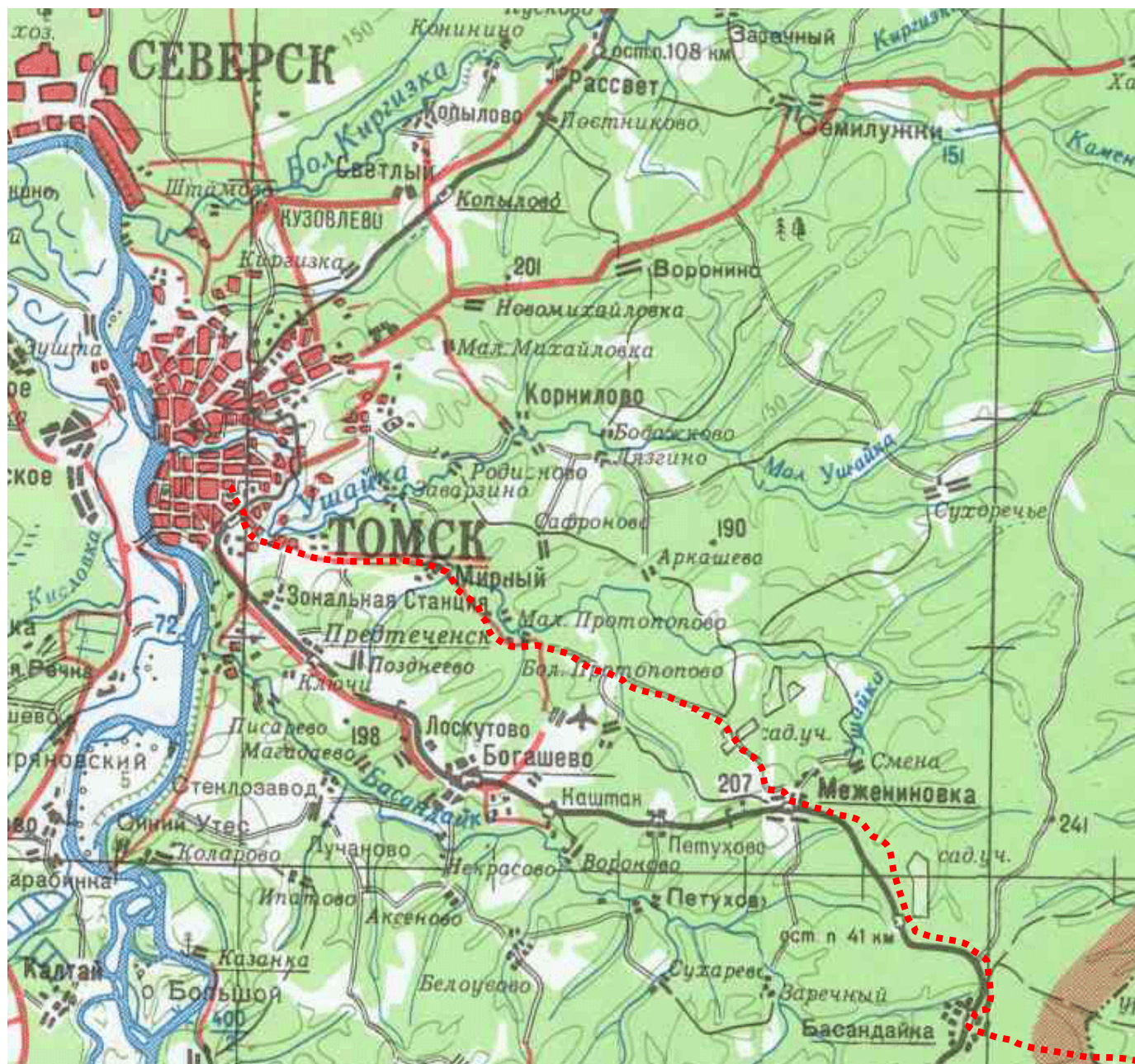
5. Фрагмент маршрута третьего дня в районе оп 3573 км. (1:50000)



6. Фрагмент маршрута четвертого дня в районе от Китата почти до Старопокровки (1:50000)



7. Фрагмент маршрута четвертого дня в районе почти от Старопокровки до Басандайки (1:50000)



8. Фрагмент маршрута четвертого и пятого дня от Басандайки до Томска

3.2. Хроника путешествия

Предыстория

Так уж сложилось, что в начале июня, чтобы спортивно использовать выходные дни, выпадающие на всенародный праздник – День независимости РФ, наш клуб организует велосипедный поход по Западной Сибири. Основными требованиями, которые предъявляются к нему, являются: небольшие расходы, доступность точек начала и окончания, укладывающаяся в рамки выходных дней длительность (с разумными накладками).

Кузбасс, как часть Западной Сибири вполне удовлетворяет таким требованиям. Однако можно сделать небольшое отступление – на этой территории трудно сделать равномерным распределение препятствий. Такое положение получается из-за неравномерности распределения населенных пунктов и дорожной сети. Поэтому вполне разумным является вариант, когда часть маршрута (вероятнее – начало) проходит по хорошим дорогам, а часть (окончание) – содержит участки с препятствиями, определяющими категорию сложности.

Спортивный велотуризм в г. Томске набирает обороты. Путешествий первой–третьей категории сложности становится все больше. Кроме того, часть из них проводится при поддержке комитета по туризму, альпинизму и скалолазанию Администрации г. Томска.

К сожалению не все участники смогли поехать, из шести запланированных – только четыре.

7 июня

«Давай распакуем багажи
Уже проводница варит чай
Пока это лучше чем прощай
Пока, нам далекий путь лежит»
Матвеевко Сергей.

Этот день начинался как обычно – работа, учеба. Вечером же к 20:30 все отъезжающие собрались на железнодорожном вокзале, откуда в 21:45 отъезжал поезд №609 Томск-Новокузнецк. Мы приехали так заранее с единственной целью – разобрать и упаковать велосипеды, чтобы сделать их пригодными к транспортировке в соответствии с письмом министра путей сообщения, в котором в числе прочих разрешается перевозка велосипедов на багажных местах.

Четыре велосипеда на багажных местах могут поместиться, будучи избавлены от ряда выступающих частей, которые безболезненно скручиваются. Снимается переднее колесо, откручиваются педали, поворачивается на 90 градусов руль. Переднее колесо приматывается к раме, и вся эта ажурная конструкция закатывается в полиэтиленовую трубу толщиной 50 микрон и заматывается скотчем для фиксации.

Празднично упакованный велосипед с гордым видом заносится в вагон и помещается на верхнюю полку, а точнее на две полки одновременно. Велосипеды укладываются по два в штабель. В одно купе таким образом помещается ровно четыре штуки.

Всю это эпопею с разборкой мы пытались заснять на видеокамеру, но не вовремя подошедшие вслед за поездом сотрудники милиции сообщили, что на вокзале и в радиусе энцать километров вокруг него видео и фотосъемка категорически запрещена. Ладно, переживем. Все равно уже монтажных фраз сняли достаточно.



Рис. 9. Еще не разобранные велосипеды на вокзале



Рис. 10. Группа у вагона перед отъездом

Последние минуты перед отправлением, наивные лица еще ничего не подозревающих отъезжающих и провожающих, сцены прощания. Слез не было.

Все тронулись. Под привычные покачивания и перестук колес разместили велорюкзаки в рундуки, открыли пиво и с красной рыбой добрались до Тайги. Перед самой станцией включили GPS приемник и проверили точность позиционирования. Вышло 200 метров погрешности. Либо спутники криво летают, либо карта врет. Более вероятным казалось последнее.

В Тайге прогулялись до отхожего места (надо было помыть руки в теплой воде от рыбы), купили по мороженому и совершили моцион перед сном по перрону. Далее был здоровый рабоче-крестьянский сон, прерывающийся на «попить воды» и «уронить что-нибудь в темноте на столе».

8 июня

Утро началось в Белово. Завтрак, наблюдение за быстро меняющимися пейзажами через окно, изучение потенциальной территории, по которой будет проходить наш маршрут. Заодно еще раз испытали наш GPS. Карта была немного не точная, судя по показаниям, мы двигались, а точнее летели в 200 метрах от рельсов, но довольно точно повторяли все повороты и изгибы. Но это не страшно. Весь путь нами четко представлялся.

Поезд прибыл точно по расписанию. Первые два или три пути на железнодорожной станции Новокузнецк ремонтируются, нас подали на какие-то задворки. Разгрузившись, начали собирать велосипеды. Пока шла сборка, руководитель сбежал на вокзал, где не нашел к сожалению схемы города, но зато поставил у начальника вокзала штамп, дату и подпись в маршрутную книжку, подтверждающие факт посещения города.

После сборки перебрались через пути в противоположном от вокзала направлении и выехали за пределы вагонного депо. Параллельно железной дороге идет улица с характерным желтым ромбом с белой окантовкой (знак «Главная дорога»). По ней мы заехали в какие то дебри – не то промзона, не то рынок и уперлись в речушку такого цве-

та, что создавалось ощущение, что все кузбасские экскаваторы с угледобывающих разрезов моют в ней свои ковши. Малевич мог спокойно использовать ее вместо краски для своего известного шедевра.



Рис. 11. Велосипеды на полках

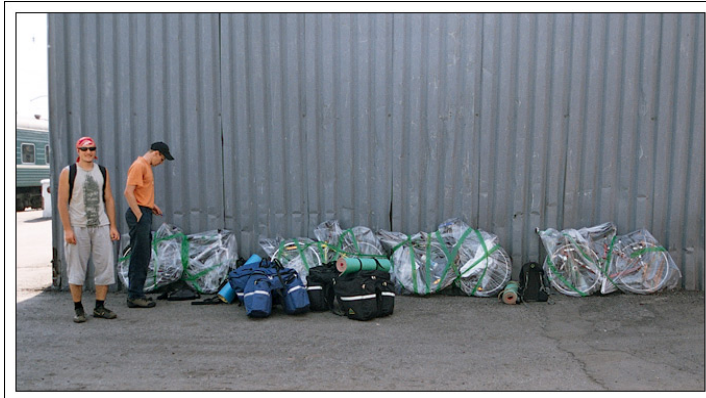


Рис. 12. На станции Новокузнецк

На наше счастье через эту канаву был мостик, по которому мы выехали на главное шоссе. Немного по нему проехав и увидев заветный указатель «КЕМЕРОВО», остановились на небольшое время – на одном из велосипедов рюкзак терся о колесо. Неполадка устранена, и можно ехать дальше.

Первая глобальная остановка была на границе города в тенистой тополевой аллее. Как милы и желанны могут быть эти деревья, пока не настала пора их цветения, когда они своими белыми лохмотьями пытаются всячески напомнить о зиме. Но все это жуткая китайская подделка, снежинки тают и дарят прохладу, а эта липкая и противная гадость стремиться залезть в рот, в нос, в глаза и в уши, а это так раздражает. Берегите слизистые оболочки!

Выехав на открытую местность и преодолев железнодорожный переезд и две горки, увидели подходящую слева (очевидно объездную) дорогу. Лихо проехав мимо зигзага на посту ДПС, мы попали на *шоссе первой категории* Новокузнецк – Ленинск-Кузнецкий.



Рис. 13. Шоссе первой категории



Рис. 14. На коротком отдыхе на обочине

Очень хотелось пить. Уничтожив последние запасы воды, мы смело двинулись вперед, намереваясь заобедать в ближайшем придорожном кафе. Ну, до ближайшего кафе оказалось примерно 10 километров, так что последние сорок пять минут мы ехали мучимые жаждой и одолеваемые знойным солнцем.

Кафе заставило себя долго ждать, поэтому, как только мы в него попали, то сразу стали заново вкушать еще не забытые блага цивилизации – туалет с горячей и холодной водой, мягкие стулья, столы и вежливая официантка. Буквально на минуту опередив нас, в то же заведение ввалилась пятеро мужиков, которые успели сделать заказ раньше нас, и увы им, а не нам достались порции дымящихся сочных мант. Вместо них мы на второе после холодной и до удивления жиденькой окрошки взяли пельмени и сырники со сметаной.

Еда ровными слоями укладывалась на большую кривизну желудка, создавая ощущение сытости, комфорта и безмятежности. Бренное существование уже почти начало походить на рай, но суровые намерения руководителя отъехать дальше от Новокузнецка взяли верх, группа нехотя вывалила из кафе к своим железным коням.

Забыл сказать, что в этом кафе мы купили себе воды в дорогу. Классическая вода без газа – Bon Aqua. Хотя есть сомнения, что она хоть чем-то отличается от обычной водопроводной воды. В итоге выехали, затратив на обед чуть более часа.

Трасса с повышенной комфортностью продолжала разворачивать и вить две свои асфальтовые ленты, разделенные заботливо подстригаемым неким ДРСУ газоном. По дороге мы даже встретили этот одорукий чудо-аппарат, который с парикмахерским искусством обтекал столбики на обочине.

А шоссе и вправду было суперским, мимо проезжали, а точнее пролетали и промелькивали на недостижимой для нас скорости автомобили. На любую, даже самую захудалую деревню здесь была двухуровневая развязка. На поселки и города покрупнее – даже несколько. На населенный пункт с претендующим названием Карагайла (видимо типа «Черная дыра») их было аж четыре.

Под мостами этих развязок было очень удобно отдыхать, скрываясь от солнца и пользуясь их опорами для культурного справления естественных надобностей, которые не давали о себе забыть в виду огромного количества поглощаемой нами воды. Почки и кожа осуществляли с окружающей средой интенсивный влагообмен. По мнению экспертов, употребляя большое количество воды во время нагрузки, мы не только усиливаем вредную нагрузку на кровеносную и выделительную системы, но и обеспечиваем должное количество смазки в самых напрягаемых в велосипедном спорте суставах – коленных.

Интенсивный влагообмен быстро истощал наши запасы живительной влаги. Ближайший магазин оказался только в пос. Степном. Поселок или неизвестного вида населенный пункт располагался возле вышки с антеннами сотовой связи, которых вдоль трассы вообще было превеликое множество. Причем с высоты холмов мы действительно спускались в низменную часть Кузнецкой котловины. Впереди открывались безграничные травяные поля, изрезанные узенькими ниточками лесопосадок. Поля нежно утопали в лучах заходящего солнца. Наступал долгий летний вечер.

В Степном не было столь необходимой нам тушенки, а за шашлык отдавать бешеные бабки было просто жалко. Поэтому купили только воду. Без особых задержек поехали дальше с явным намерением встать где-нибудь на ночевку. Тем более что положенную на сегодня норму километров мы уже проехали.

То справа, то слева мелькали привлекательные для ночевки места, но, увидев вдали трубы (три штуки, две из которых заманчиво испускали дым, явно свидетельствуя об активной жизнедеятельности), мы устремились туда. Справа от дороги начали мелькать домики новой частной застройки. Вскоре появилась развязка: налево – Белово, направо поселок Инской. Заехали туда и купили еду и воду. Последнюю уже покупали одной пятилитровой бутылкой – и дешево, и качество такое же. Уже становилось прохладно. Это еще усиливалось спуском в пойму р. Иня.

На ночевку отъехали еще немного от Инского – в низине переехали р. Бачат (левый приток р. Иня), нашли поляну возле железнодорожного моста, там и устроились. Клещей вроде бы нет, да и комаров не так много. На ужин был сытный борщ и чай с печеньем. Ночь прошла тихо и спокойно. Аккуратно гудели тепловозы, гоня составы по узенькой ветке.



Рис. 15. На месте ночевки



Рис. 16. Железнодорожный мост

9 июня

Утро началось звоном будильника. Проснулись в половине шестого. Солнце уже не просто встало, но и даже грело. Разогрели вчерашний борщ, ругаясь и выковыривая жадных до продуктов красного цвета комаров из жижи. Радовало одно, что они лишь штучно плавали на поверхности. Быстро собрали вещи и поехали.

Прохлада утра дарила радость полета, там, где были спуски, и заботливо подбадривала на подъемах. Так незаметно прошли первые 12 км. За ними был казус – параллельно друг другу на довольно длительном расстоянии шли две дороги – одна наша, другая на Польшаево.

Утро вообще самая благоприятная пора для путешествий, но легкий завтрак оказался лишь частично способным наши недетские аппетиты. Пузо требовало еды. Причем уже достаточно настойчиво. Уже остались в стороне аэропорт и телевышка Ленинска-Кузнецкого, а магазинчиков или работающих кафе все не было. Пришлось поменять шило на мыло. Пусть мы поедем по менее качественной дороге, но зато там будут торговые точки с богатым ассортиментом продуктов питания.

И тут как по щучьему велению шоссе первой категории закончилось, причем тривиально – не загогулистой развязкой, а простым кольцом – к нашей дороге примкнула трасса Новосибирск – Ленинск-Кузнецкий – Кемерово – Юрга. На нее мы и свернули.

Сразу за поворотом оказался магазинчик, основанный по какой-то супер-пупер программе губернатора Кемеровской области Амана Тулеева. Он тут похож и царь и бог в одном лице. Правой рукой собирает дань с шахт, а левой возвращает населению народные же богатства в виде разных социальных благ. Видимо очень мудрый руководитель.

В магазинчике в д. Демьяновка мы купили все, что хотел, мучимый легким голодом желудок. А уж после еще и того, чего хотела душа.

Отъехав от Демьяновки пересекли ряд мощных ЛЭП, под которыми вспомнили незабываемые ощущения имитации электрического стула, точнее электрического велосипеда. Если уважаемый читатель помнит школьный курс физики, то в проводнике, движущемся в электромагнитном поле или покоящемся в переменном электромагнитном поле, возникает разность потенциалов, которая зависит от длины этого проводника. Если обеими руками касаться металлических частей, то шарахает так, что мало не кажется. Под особо мощными может даже пробивать сквозь седушку. Т.е. при таких путешествиях нужно, наверное, иметь еще грозозащиту и заземление.

Далее слегка под горку проехали Чусовитино с речкой Чесноковкой, забрались в горку, и снова долго ехали под гору. Там внизу был поворот налево, там и остановились на отдых. Вскоре с небольшой задержкой подъехала Настя. Съели по яблочку, позагорали, отдохнули. Ничего не предвещало неприятностей. Но они на то и неприятности, чтобы случаться в самых неожиданных местах и моментах времени. Кончилось время отдыха, но тут было замечено, что сразу два колеса на двух велосипедах оказались спущенными.



Рис. 17. Ремонт

Тут начались разные шаманства. Велосипеды поставлены на попа, соответствующие колеса были сняты и разбортваны. Камеры в виду отсутствия сколь бы то ни было доступных водоемов, были пропальпированы (исследованы пальцами) и обслюнявлены с целью выявления дыр и проколов. На двух камерах (в т.ч. одной запасной) были обнаружены отверстия. На третьей, извлеченной из Настиного переднего колеса, три эксперта не смогли найти ни одного дефекта.

Настина камера была водворена на место с диагнозом протравливание ниппеля, а две другие слегка зачищены, затем намазаны клеем Момент и заклеены заранее припасенными специальными заплатками. В качестве груза использовался Саша Бабкин, разутый до носков и поставленный обеими пятками на камеры, аккуратно разложенные на асфальте. Цирк просто.

Тут еще местные предприниматели с гаишниками опровергли саму концепцию не подвижности. По дороге в сопровождении воя и мигалок провезли прямо по центру такую нехилую домину в виде ларька, что у нас в голове все смешалось в представлениях о стабильности имущественных ценностей.



Рис. 18. Саша в роли пресса



Рис. 19. В поиске дефектов



Рис. 20. У разбитого колеса



Рис. 21. Сквозь спицы

После ремонта, который занял 49 минут, мы проехали еще два участка и достигли границы Кемеровского района. На грандиозной вывеске из объемных букв, а точнее в ее тени мы сделали короткую передышку, в ходе которой была фотосессия и поедание растаявшего мусса или какой-то другой землянично-орехово-шоколадной смеси.

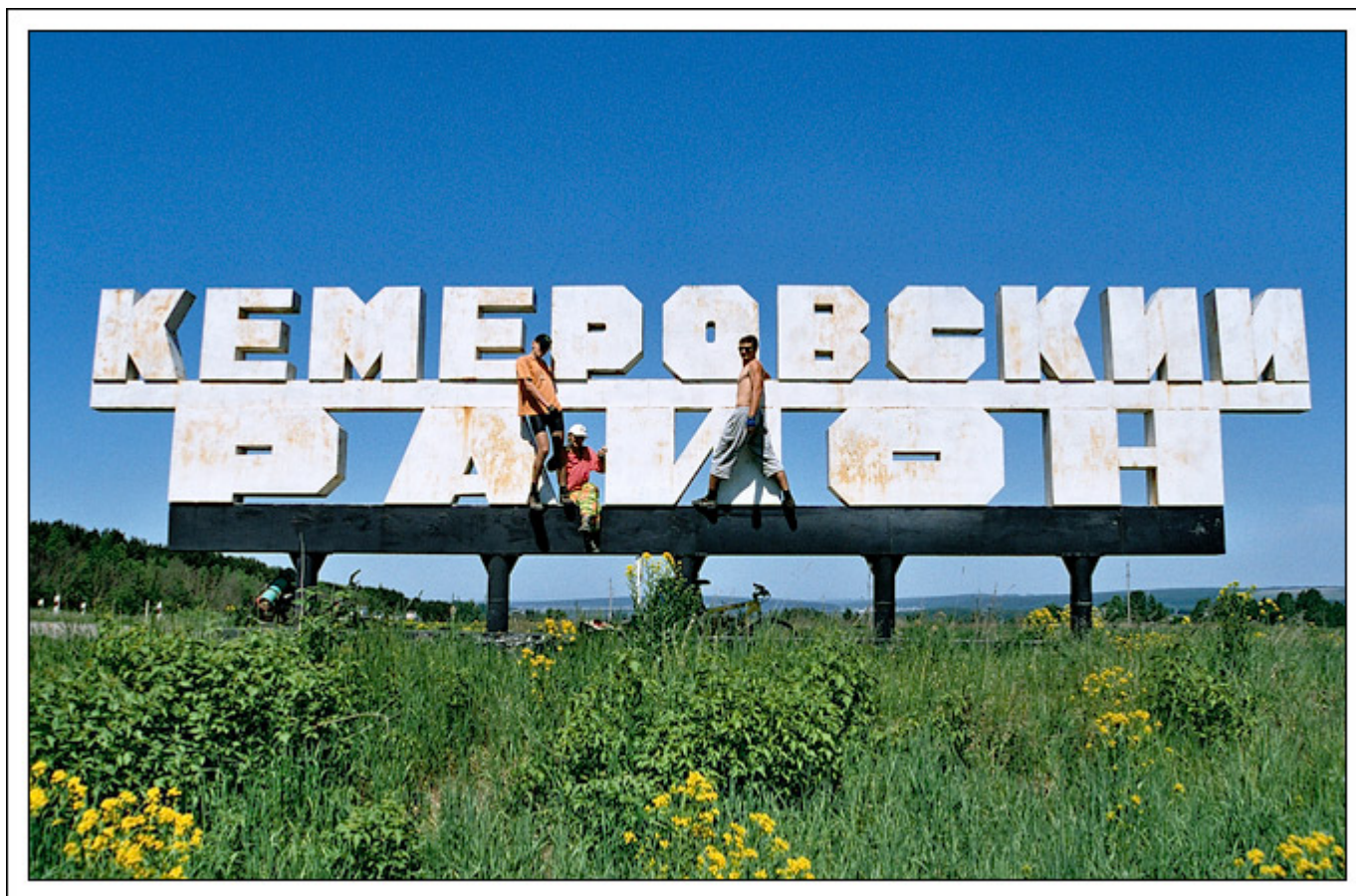


Рис. 22. На границе Кемеровского района



Рис. 23. На надписи



Рис. 24. Между букв

Далее после продолжительного спуска, помеченного знаками опасный участок и обгон запрещен, мы доехали до реки, которая уже с полчаса виднелась вдали, катя свои томные воды на север. Несмотря на знаки, водители лихачили и обгоняли. Возле реки мы купили в магазинчике воды и пошли на берег смывать пот и купаться.



Рис. 25. На берегу



Рис. 26. Купание в Томи

Берег был каменистым, на дне тут же была выявлена блесна с крючком. Вода сделала свое дело, унеся усталость и подарив 35 минут отдыха. После купания мы с новыми силами двинулись в сторону Кемерово. На полпути до свертка на Томск мы встретили, а точнее нас специально поехал встречать Настин знакомый – скалолаз Дима на шоссейном велосипеде. Благодаря ему, мы не заблудились в городе и комфортно провели ночь в клубе альпинистов и скалолазов «ИРБИС».

К вечеру силы вновь начали нас покидать, но отчаянным рывком мы въехали в город. Широкие улицы, небольшие горки, извилистые проезды и вот мы в самом центре – возле главпочтамта и здания областной администрации. Отцветающие тюльпаны, горка для роллеров и три шеренги новеньких медицинских автомобилей, которые местный губернатор намеревался подарить медработникам на день города – все являло собой благополучие.



Рис. 27. На границе Кемерово



Рис. 28. Возле стелы с направлениями

Поставив на почте штамп в маршрутную книжку, на скамеечке понежились и поели мороженого. Затем, немного покатавшись по городу и купив продукты на ужин и завтрак, мы поехали в клуб «Ирбис», где приняли душ и подкрепились.



Рис. 29. Отдых на центральной площади



Рис. 30. Вид с набережной на Томь



Рис. 31. Памятник А.С. Пушкину



Рис. 32. Фонтан

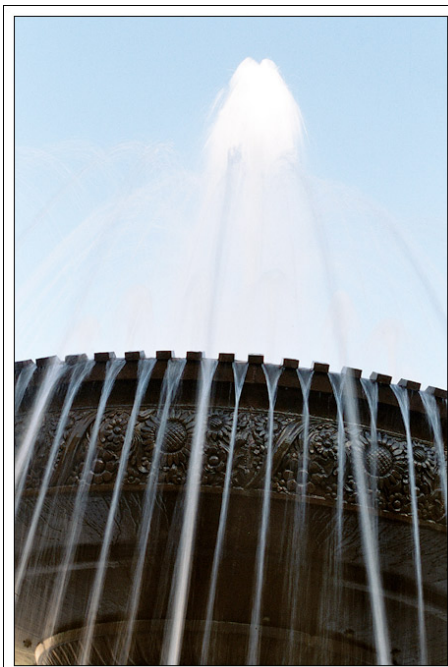


Рис. 33. Фрагмент фонтана

В клубе Ирбис вообще нам создали комфортные условия. Тихо, прохладно. Единственным неудобством было ручное управление коммунальными удобствами. Чтобы пользоваться душем и туалетом с раковиной, необходимо было открывать, а после использования закрывать огромные вентили, регулирующие слив. Они как-то странно работали, и нам не специалистам в канализации было трудно понять их логику.

Но это не важно. Расстелив на матах на скалодроме этого клуба коврики и спальные, утомленные дневным рулением и педализированием почти все провалились в глубокий сон.

10 июня

«О, лето красное!
Любил бы я тебя,
Когда бы не жара, не пыль
Не комары, да мухи»
А.С. Пушкин

Будильник возвестил утро. Хотя было темно, но сквозь узенькие вентиляционные окошки в подвальное помещение пробивался свет. Ночь прошла, и как в известной игре «Мафия», мы узнали, что потеряли честную мирную велосипедистку Настю. За два дня она сильно натерла и набила место, на котором здоровые люди обычно сидят, и по ме-

дицинским показаниям продолжит свой путь на электропоездах. Очень жаль, но, не смотря на уговоры проехать хотя бы до Тайги, ее последним словом было: «Нет, умерла, так умерла».

Легкий завтрак, прощание с Настей, Димой и клубом «Ирбис», а через некоторое время и с городом. Через Томь мы переезжали по старому коммунальному мосту, по тому же что и в прошлом году.



Рис. 34. Левый берег Томи с моста

От клуба «Ирбис» до границы города оказалось 28 километров. Дальше шла федеральная трасса М-53 (Новосибирск – Иркутск), с горками и интенсивным потоком автомашин. Направо и налево от трассы были разные разрезы, на которых открытым способом добывают уголь. С разрезов на перегрузочные пункты их возят огромными машинами – БЕЛАЗами по пыльным дорогам черного цвета.

Возле поворота на Кедровский мы отдохнули. Далее нас где-то поджидал оказавшийся незаметным сверток на Анжеро-Судженск и Тайгу. Неудивительно, что возле разреза Черниговский, который нам удалось рассмотреть поближе, пассажиры одной из иномарок спросили у нас, где поворот на Мариинск. К их удивлению, они его уже проехали.



Рис. 35. Перегрузочный экскаватор



Рис. 36. Рельсы

Дорога на Анжеро-Судженск – неплохая. С левой стороны было большое озеро, подпруженное отвалами угольных разрезов. после 21 километра начались горки.



Рис. 37. Озеро у дороги



Рис. 38. Горки на дороге

В ходе остановок открылся новый способ употребления имевшегося у нас мюсли. Его заливали в кружке равным количеством воды и употребляли в пищу, немного запивая водой. Так на этих давленных крупах с орехами мы доехали до свертка на Тайгу (до Анжерки оказывается было ближе), а затем и до р. Яя.



Рис. 39. Поворот на Тайгу



Рис. 40. Мост через р. Яя



Рис. 41. Река Яя



Рис. 42. Пруд возле дороги

Как это ни странно, но указатель врал безбожно. Тайга была от свертка (д. Вотинковка) на 5 километров дальше. Как бы то ни было, но до нее мы доехали. На въезде была торжественная вывеска, подходить к которой близко мы уже не рискнули, опасаясь клещей. И правильно сделали, фото издалека было и быстрее и панорамнее.



Рис. 43. Граница г. Тайга

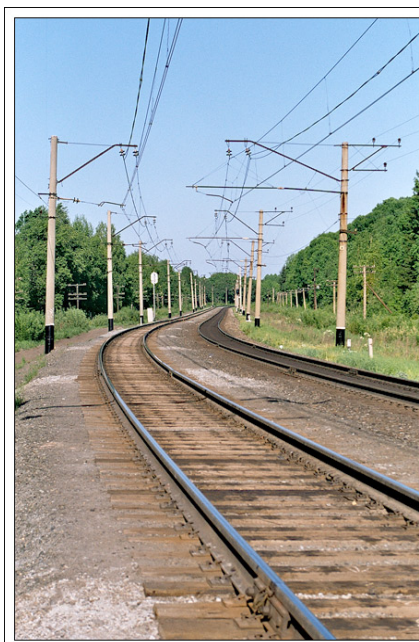


Рис. 44. Основная ветка Транссиба

Тайга, давно знакомый вокзал уже ждал нас. Тут известен каждый закоулок. Удобно устроившись в тени с северной стороны вокзала, сделав отметку в маршрутных документах, мы обнаружили в папке с картами еще крупную купюру, чем не примнули воспользоваться. Обед получился довольно роскошным.

Немного отдохнув, поехали дальше. Сначала на бывший восточный переезд, где теперь вместо него работает двухуровневая развязка, а затем по проселочной дороге вдоль железнодорожных путей Транссиба.

На этой дороге нас обогнали два мотоцикла и машина, причем последняя уже возле Мазалово. Увидев, что мы сворачиваем в чащу, водитель повертел у виска – совершенно однозначный жест. До Мазалово (а если быть точнее, то до оп. 3573 км) мы доехали потому, что нарисованный на карте сверток дороги уж очень был на него не похож.

Только заехали в лес, так сразу пришлось одеваться. Полчища комаров, почувствовав свежую и вкусную крошку, резко активизировались, готовясь к пиршеству. Но чудеса современной химии лишили их этого удовольствия.



Рис. 45. Просека



Рис. 46. Река Левая Голдобинова

Частично по просеке, частично по обходящей неудобные места мы то ехали по густой траве, то везли велосипеды, то перетаскивали их через низовые болотца пойм рек Украинка и Правая Голдобинова. Места дикие, труднопроходимые. Средняя скорость была на уровне 3-4 км. в час. На р. Левая Голдобинова была скважина с водой, известная нам по осенним и зимним выездам в этот район. На левом берегу, на небольшом возвышении в сухом месте мы и заночевали. Набрали воды, поставили палатку и спрятались в ней от назойливого гнуса.



Рис. 47. Фонтан на р. Лев. Голдобинова



Рис. 48. Палатка на месте ночевки

Половину вечера мы перебирали свою одежду, выискивая и собирая клещей. Их было так много (на троих было поймано порядка 60-80 особей), что сжигать их представлялось нецелесообразным, поэтому опасных членистоногих лепили на лейкопластырь и закатывали в рулон.

Когда почти все клещи были собраны (двоих потом еще обнаружили ночью), поужинали и легли спать. За палаткой мерно гудели комарики, наступала короткая летняя ночь.

11 июня



Рис. 49. Недавний след медведя

«На фоне сизого заката
Клубилась туча комаров.
От их звенящего легато
Во мне накапливалось зло.

Они тянули кровь из жилы,
И в той крови я их мочил.
Но многие остались живы.
И нету мочи, нету сил!

З-звенело лето комарами,
Что тучей висли надо мной!
А над полями да лугами
Висел недвижно летний зной.»
некто Борис К.

Утро наступило позже запланированного. Чудеса техники сыграли злую шутку. На сотовом телефоне, будильником которого мы пользовались, в субботу его срабатывание было отключено. В итоге мы отдыхали на два часа дольше. Но оно нам было необходимо и пошло на пользу.

Оделись и намазались в палатке. Комаров снаружи было меньше. Разогрели тушенки и попили чай с печеньками. Утренний осмотр окрестностей позволил обнаружить неподалеку от стоянки на тропинке в ямке с сырой глиной отпечаток следа медведя – явный след пяточной мозоли и пяти когтей.

Поехали. Хотя это громко сказано. Понесли или повезли. Завалы стали встречаться чаще, клещей стало больше. При приближении к Китату снова появилось болотце.

Переправа через Китат была завалена бревнами, лежащими на дне. Их поверхность была заилена и поэтому скользкая. Двое первых переносили рюкзаки и велосипеды отдельно, а мне пришлось делать все это в комплексе.



Рис. 50. Переправа через р. Китат



Рис. 51. Тихая заводь на Китате

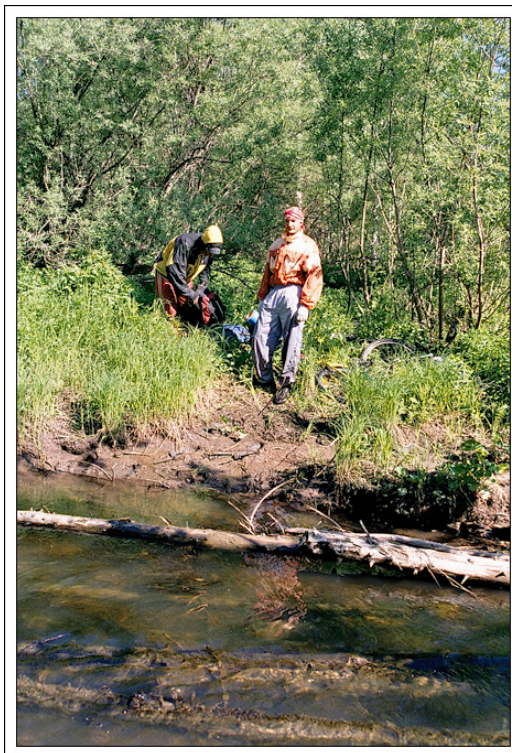


Рис. 52. Переправа через р. Китат



Рис. 53. Переправа через р. Китат

Возле переправы на кустах до сих пор висит контрольный пункт с нашего прошлого года марафона. От переправы дорога заросшая и заболоченная. До следующего места, где мы отдыхали – до открытой поляны на пригорке мы дошли за один переход (36 минут, 1.9 км).



Рис. 54. Поляна в 1,9 км от Китата



Рис. 55. Развилка просеки и дороги на лесоучастке Китат

Выход дороги с поляны малозаметен. Он находится справа от выдающегося в центр поляны хвойного участка. Эта часть дороги до лесоучастка Китат наиболее трудна. Здесь встречаются овраги с буреломом, много упавших стволов имеют большой диаметр, что затрудняет перетаскивание велосипедов. Обнос справа и слева затруднен густым подлеском. Лесоучасток Китат представляет собой широкую ровную поляну, заросшую густым травостоем. В ее северо-восточном углу проходит явная просека, отходящую влево от нее дорогу мы в течении трех предыдущих раз посещения этого места не замечали. Только благодаря наличию карт масштаба 1:50000, она была найдена и пройдена.

Дорога становится немного лучше, но все равно ехать по ней затруднительно и даже опасно. Упавшие стволы скрываются в траве и могут пробить покрышку. От лесоучастка Китат до р. Катат мы шли двумя переходами. Переправа находится в 3.4 км. и представляла собой гать из наструганных веток тальника и ивы.

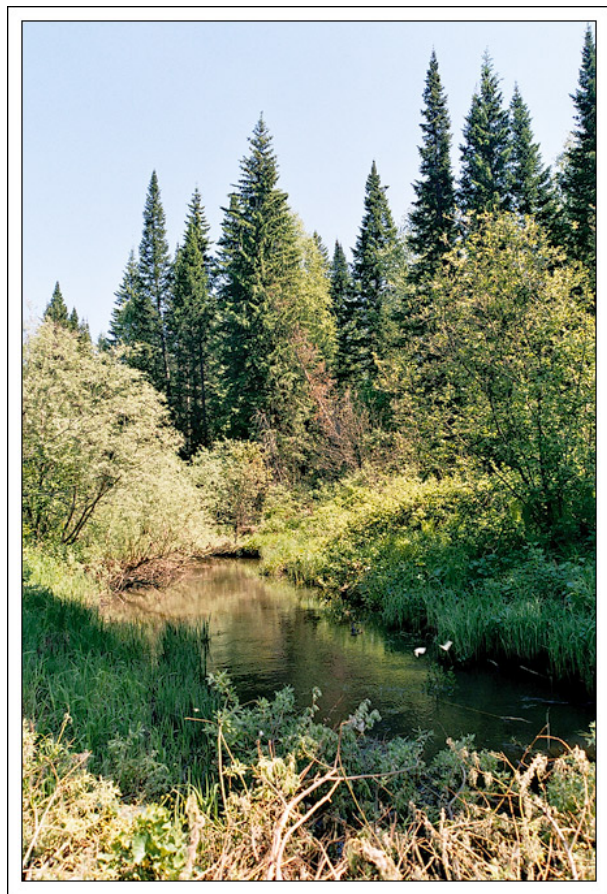


Рис. 56. Река Катат



Рис. 57. Гать на переправе через Катат

После переправы дорога идет 300 метров по густому пихтовому лесу, после чего, взбираясь на горку, выходит к круглой слегка наклоненной к реке поляне, окруженной со всех сторон хвойным лесом. Посреди поляны стоит сухое коряжистое дерево.



Рис. 58. Урочище Болдино

От Болдино дорога идет через р. Колбовую, несколько раз взбирается на пригорки и спускается в овраги. После таких виляний, она выходит к широким и продолговатым полянам, наклоненным к пойме р. Катат. Дорога сильно заросла травой. Ехать можно с трудом, но из-за затрат на посадку и слазание с велосипеда получается еще медленнее, чем просто везти велосипед. Примерно через 5 километров мы пришли к полевому стану Шелиповка. Здесь еще сохранились остатки забора, огораживающего загон для скота.



Рис. 59. За Шелиповкой



Рис. 60. Башни в Старопокровке

От Шелиповки дорога неуверенно идет в сторону Старопокровки, постоянно теряясь в полях. Ее направление лишь угадывается. Между Шелиповкой и Старопокровкой следующий за Чубесовкой левый приток Катата перегорожен отсыпной дамбой. В верхней части подъема после дамбы на остановке мы осматривались от клещей, и нашли двух впившихся, причем один из них переполз через 6-ти сантиметровой слой мази «Барьер» (специальный клещезащитный крем) и впился совсем рядом с ним. Укусы были совсем свежие.

До Старопокровки уже доехали по более сносной дороге, но рифленой как стиральная доска от следов трактора.

В Старопокровке есть странные деревянные башни над остатками молочно-товарной фермы. От этой ныне не жилой деревни в сторону Ивановки на карте нарисована отсыпная дорога вдоль ЛЭП. Но ее практически невозможно отыскать. Мы свернули по ее подобию, но это оказалась дорога, которая полями вышла на нарисованную на карте где-то в середине последней.

Мучимые жаждой, мы стремились к Куербаку. Пара поворотов и вот понижение, но это высохший пруд. Куербак еще за холмиком. Через разрыв в сплошной стене хвойного леса в его долине виднеются остатки столбов в Ивановке.

Через Куербак лежит деревянный мост, плотно засыпанный землей. Вода чистая.



Рис. 61. Под мостом через Куербак



Рис. 62. Скоро приедем

В Ивановке (тоже, кстати, нежилой) дороги не важные. Выехав на западную окраину, сели прямо посреди поля с ямами и колдобинами. В 40 метрах к югу шла более свежая и качественная грунтовка. Вскоре мы по ней вновь пересекли ЛЭП.

По этой дороге мы быстро доехали сначала до широкой поляны, ныне нежилого Кузмичевского, а затем и до самой Басандайки. При приближении к ней (особенно после примыкания свертка на пасеку Грибова) дорога стала изобиловать сухими ямами. В дождливое время она видимо превращается в месиво.

На станции нас приветливо встретили, правда, с еще более круглыми глазами, чем в предыдущих пунктах постановки печатей. Леха Варламов сказал, что сильно измотан жарой и такой дорогой, поэтому выразил настойчивое желание поехать домой электропоездом. Просьбу удовлетворили, благо электричка подходила через 15 минут.

В момент его посадки было обнаружено, что на велосипеде Саши Бабкина опять спущено колесо. Пришлось ремонтировать. Разбортовали, покрутили и снова вставили на место камеру. Решили, что доедет на подкачке.

От Басандайки в сторону Межениновки идет вполне сносная гравийная дорога. Эти 16 км. мы проехали за 1 час. Останавливались дважды. Слегка подкачивали, и пили воду. Вода в Басандайке отдавала железом. Из Куербакских запасов пить было приятнее.

От Межениновки начался асфальт. И до следующей остановки мы ехали, уже получая неслыханное наслаждение. В виду наличия укусов клещей мы торопились в город.

Последнюю в этот день остановку мы сделали незадолго до полуночи в районе развилки на аэропорт Богашево.



Рис. 63. За Ивановкой



Рис. 64. Дорога перед Кузмичевским



Рис. 65. Кузмичевский (нежил.)



Рис. 64. На станции Басандайка

12 июня

«У нас нет нехоженных дорог, у нас есть неухоженные»

Анатолий Рас

От поворота на Аэропорт, преодолев четыре спуска-подъема (в деревнях и поселках Большое Протопопово, Малое Протопопово, Мирный, и перед самой Степановкой), мы, наконец, въехали в Томск. Сам момент мы не засекли потому как либо пропустили указатель с обозначением границы города, либо его просто не было.

Доехав до ул. Б. Хмельницкого в магазинчике купили легкий буржуйский перекус – Пепси Лайт и Сникерсы.

Следующим пунктом у нас была межвузовская больница, где была сделана неудачная попытка сдать клеща на анализ. Из лейкопластыря их, видите ли, не берут.

Еще по одному впившемуся клещу мы обнаружили уже дома, когда приехали туда в 01:46. На этом поход был успешно закончен. Все запланированное было пройдено, жаль, что не всеми.

4. Описание интересных объектов

с. Степное: красивый скат с горки в долину Кузнецкой котловины. Справа и слева есть ряд озер.

Р. Томь в пос. Смирновка: самый близкий подъезд к воде. Можно купаться. Удобно подойти сразу за поселком.

Кемерово: обязательно надо посетить главную площадь с памятником Ленину, набережную и фонтан возле театра. Улицы города широкие, ровные и чистые.

Разрез Черниговский:

р. Яя: чистая небольшая речушка. В весеннее время от моста в районе Водокачки можно сплавляться.

ст. Тайга: чистый, уютный и просторный вокзал, буфет, магазины

Скважина на р. Левая Голдобина: г-образная труба с бьющей из нее водой. Вода немного отдает трехвалентным железом

Ур. Болдино: очень красивое место. Поляну со всех сторон окружает густой хвойный лес.

5. Безопасность и аварийные выходы с маршрута

Так как велосипедный туризм потенциально травматичный вид спорта, то все участники были застрахованы от несчастного случая на весь маршрут, а на труднопроходимую часть – еще и с медицинской транспортировкой. По всему пути следования была доступна сотовая связь, поэтому о непредвиденных ситуациях можно было бы сообщить соответствующие компетентные органы.

При возникновении непредвиденных критических ситуаций и несчастных случаев предлагаются следующие варианты аварийных выходов с маршрута:

1 день: в ближайшие города Кузбасса – Новокузнецк, Киселевск, Прокопьевск, Белово

2 день: в ближайшие города Кузбасса – Белово, Ленинск-Кузнецкий, Кемерово

3 день: в ближайшие города Кемеровской области – Кемерово, Березовский, Тайга.

4 день: в г. Тайга или в д. Басандайка

5 день: на ст. Межениновка, Петухово, аэропорт Богашево, Томск.

Из всех городов Кемеровской области можно добраться до Томска либо железнодорожным, либо автомобильным транспортом.

6. Дополнительные сведения о походе

6.1. График погоды

День	7-10 часов	10-13 часов	13-16 часов	16-19 часов	19-22 часов	22-7 часов
07.06	Нет наблюдений	Нет наблюдений	Нет наблюдений	Нет наблюдений	редкая облачность, без осадков	редкая облачность, без осадков
08.06	редкая облачность, без осадков	Ясно, жарко	Ясно, очень жарко	Ясно, жарко	Ясно, прохладно	Ясно, прохладно
09.06	Ясно, прохладно	Ясно, очень жарко	Ясно, очень жарко	Ясно, очень жарко	Ясно, жарко	Ясно, прохладно
10.06	Ясно, прохладно	Ясно, прохладно	Ясно, прохладно	Ясно, жарко	Ясно, жарко	Ясно, прохладно
11.06	Ясно, прохладно	Ясно, очень жарко	Ясно, очень жарко	Ясно, очень жарко	Ясно, прохладно	Ясно, прохладно
12.06	Ясно, прохладно	Нет наблюдений	Нет наблюдений	Нет наблюдений	Нет наблюдений	Нет наблюдений

7. Материальное обеспечение группы

7.1. Список группового снаряжения

№	Наименование	Кол-во	Вес, кг
1	Палатка	1	3,5
2	Спальный мешок 1-х местный	4	6,8
3	Посуда (комплект)	1	2,1
4	Газовое оборудование	1	0,5
5	Фотоаппаратура и видеокамера (комплект)	1	1,5
6	Аптечка	1	0,5
7	Ремонтный комплект	1	1,0

Итого: 15,9 кг

7.2. Список личного снаряжения

№	Наименование	Кол-во	Вес, кг
1	Рюкзак	1	1
2	Коврик пенополиуретановый	1	0,5
3	Брюки ветрозащитные	1	0,5
4	Куртка ветрозащитная	1	0,5
5	Рубашка х/б	1	0,3
6	Свитер	1	0,7
7	Кепка или панамка	1	0,2
8	Очки солнцезащитные	1	0,1
9	Перчатки	1	0,1
10	Туалетные принадлежности	1 компл.	0,3
11	Комплект посуды	1	0,5
12	Средство от комаров	1	0,2

Итого: 4,9 кг.

7.3. Состав походной аптечки

№	Название	Кол-во
1	Анальгин	2 амп.
2	Анальгин	2 ст.
3	Адреналин	1 амп.
4	Дексаметазон	1 амп.
5	Бинт нестерильный	1 шт
6	Бинт стерильный	2 шт.
7	Преднизолон	3 амп
8	Но-шпа	1 амп.
9	Кордиамин	1 амп
10	Спирт медицинский	150 мл.
11	Шовный материал	1 компл.

№	Название	Кол-во
12	Димедрол	1 амп.
13	Новокаин	1 амп
14	Стадол	1 амп
15	Кофеин	1 амп
16	Губка гемостатическая	1 шт
17	Шприц 2 мл	2 шт
18	Но-шпа	3 табл.
19	Ксефокам	1 табл
20	Иглы	2 шт
21	Фталазол	1 ст.
22	Уголь активированный	3 ст.

Общий вес: 0,5 кг.

7.4. Состав ремнабора

№	Наименование	Кол-во
1	Плоскогубцы	1
2	Камеры велосипедные	3
3	Заплатки на камеры	10
4	Клей резиновый	1 уп
5	Масло машинное жидкое	1 уп
6	Солидол	1 уп
7	Набор ключей	1 комп

№	Наименование	Кол-во
8	Набор шестигранников	1 компл
9	Отвертка	1
10	Насос велосипедный	1

Общий вес: 1.0 кг.

7.5. Расходы

№	Статья расхода	На 1 человека, руб	На группу, руб
1	Страховка	70 р	280
2	Запасные части	40 р	160
3	Газ	25 р.	100
4	Питание на маршруте	575 р.	2300
5	Проезд до Ковокузнецка	340 р. (с бельем)	1360
	ИТОГО	1050	4200

7.6. Продукты и особенности питания на маршруте

По той причине, что маршрут проходит через населенные пункты, на весь маршрут была куплена только соль и еда на первый день. Все остальное на плановой основе закупалось в пос. Инском, Кемерово и Тайге. Это позволило в некоторой степени снизить вес груза.

8. Выводы и рекомендации

О группе: группа и физически и технически подготовлена хорошо. Все участники были оснащены современными велосипедами и велорюкзаками, а также средствами спутниковой навигации.

О маршруте. Маршрут вполне логичен, хотя наверное следовало бы провести его в конце лета-начале осени, чтобы он был менее клещеопасен.

Об организации похода: велосипедный туризм – потенциально опасен – движение по автомагистралям может привести к несчастным случаям, настоятельно рекомендуем страховать.