

ОТЧЕТ №3159

**о прохождении велосипедного туристского спортивного маршрута
I (первой) категории сложности по Южному Уралу,
совершенному группой туристов Оренбургской области
в период с 6 июня по 11 июня 2009 г.**

Маршрутная книжка № 61/09.

Руководитель похода: Левшина Елена Николаевна,

Адрес, телефон, e-mail руководителя: 460040, г. Оренбург, пр. Гагарина 25/4 кв. 130
тел. дом. (факс) 71-88-58, сот. 89501893007,
E-mail: ellevshina@yandex.ru.

*Зональная маршрутно-квалификационная комиссия Свердловской области
рассмотрела отчет и считает, что поход может быть зачтен всем участникам
и руководителю первой категорией сложности.*

Отчет использовать в библиотеке _____

Судья маршрутной квалификации _____ / _____ /
подпись Фамилия И.О.

Штамп ЗМКК

Екатеринбург– 2009 г.

2. Содержание

3. Справочные сведения (паспорт спортивного похода) ...3

3.1. Проводящая организация	3
3.2. Страна, республика, край, область, район, подрайон, массив (место проведения)	3
3.3. Общие справочные сведения о маршруте	3
3.4. Подробная нитка маршрута	3
3.5. Обзорная карта региона с указанием маршрута, подъездов и отъездов и аварийных выходов	3
3.6. Определяющие препятствия маршрута и расчет категории сложности маршрута.....	4
3.7. Фамилии, имена, отчества, адреса, телефоны руководителя и участников, их опыт и обязанности в группе.....	6
3.8. Адрес хранения отчета, адрес Интернет сайта, наличие видео и киноматериалов	7
3.9. Поход рассмотрен МКК.....	7

4. Содержание отчета8

4.1. Общая идея похода	8
4.2. Варианты подъезда и отъезда,.....	8
4.3. Аварийные выходы с маршрута и его запасные варианты	8
4.4. Изменения маршрута и их причины	9
4.5. График движения.....	9
4.6. Техническое описание	10
4.7. Потенциально опасные участки (препятствия, явления) на маршруте	18
4.8. Перечень наиболее интересных природных, исторических и других объектов на маршруте	19
4.9. Дополнительные сведения о походе	19
4.10. Стоимость проживания, питания, снаряжения, средств передвижения	20
4.11. Итоги, выводы, рекомендации по прохождению маршрута.....	20
4.12. Приложения:.....	22
4.12.1. Картографический материал	22
4.12.2. Фотоиллюстрации	27

3. Справочные сведения (Паспорт спортивного похода)

Проводящие организации

Туристское объединение «Искра», 460000, г. Оренбург, ул. Чичерина 1, МОУ «Средняя общеобразовательная школа № 24», тел. 77-43-54.

Туристское объединение «Радуга», 460045, г. Оренбург, ул. Беляевская 57/1, МОУ «Средняя общеобразовательная школа № 35», тел. 76-73-36.

Туристское объединение «Маяк», 461511, Оренбургская область, Соль-Илецкий район, с. Маякское, МОУ «Красномаякская общеобразовательная школа», тел. 1-13-50.

3.2. Страна, республика, край, область, район, подрайон, массив (место проведения)

Россия, Южный Урал, Оренбургская область (г. Оренбург, Оренбургский, Илекский, Переволоцкий районы).

3.3. Общие справочные сведения о походе.

Вид туризма	Категория сложности похода	Протяженность активной части похода, км	Продолжительность		Сроки проведения
			Общая	Ходовых дней	
велосипедный	первая	триста тридцать восемь	шесть	шесть	06.06.09-11.06.09 г.

3.4. Подробная нитка маршрута.

г. Оренбург (СОШ № 24) – Первомайский – р. Донгуз (у впадения р. Сивушка) –
– р. Донгуз (западнее г. Кремневка) – овр. Никольский – овр. Локтюшин – р. Черная –
– Димитровский – Краснохолм – протока Старый Урал (р. Солянка) – Нижнеозерное –
– р. Озерная – истоки р. Мал. Зубочистенка – р. Бол. Зубочистенка – Садовый –
– Переволоцкий – р. Самара – Власовка – г. Медвежий лоб (405 м, рад. пеший выход) –
– Араповка – Пустошь-Адамовка (Эра) – Судаковка – Кариновка – исток р. Самара –
– Репино – Струково – Сергиевка – Каргала – Холодные Ключи –
– Подгородняя Покровка – г. Оренбург (площадь им. Ленина)

3.5. Обзорная карта региона с указанием маршрута, подъездов и отъездов и аварийных выходов.

Т.к. начальной и конечной точкой маршрута является г. Оренбург – областной центр (имеется аэропорт, ж/д вокзал, междугородний и пригородный автовокзалы), размещение карты региона с вариантами подъезда (отъезда) считаем нецелесообразным. Аварийные выходы указаны в карте маршрута (Прил.4.12.1).

3.6. Определяющие препятствия маршрута.

Вид препятствия	Категория трудности	Длина препятствия, км (для протяженных) и участок маршрута	Характеристика препятствия	Путь прохождения (для локальных препятствий)	Число препятствий
Непрофилированная грунтовая дорога (проселок)	2	<i>р. Донгуз (устье р. Сивушка) – Димитровский (79,7 км)</i>	<i>Полевые дороги на слабопересеченной местности с уклонами подъемов до 4% и перепадами высот от 30 до 50 м.</i>	-	2
		<i>р. Озерная – п. Садовый (31,3 км)</i>	<i>Полевые дороги в среднепересеченной местности со средними уклонами подъемов 4-6% и перепадами высот от 50 до 100 м.</i>		1
	1	<i>с. Кариновка – с. Репино (22,8 км)</i>	<i>Асфальтированная дорога в среднепересеченной местности со средними уклонами подъемов 4-6% и перепадами высот от 50 до 100 м.</i>		
Асфальтированная дорога	1	<i>с. Садовый – п. Переволоцкий (17,3 км)</i>	<i>Асфальтированная дорога в среднепересеченной местности со средними уклонами подъемов 4-6% и перепадами высот от 50 до 100 м.</i>	-	1

Расчет интенсивности прохождения маршрута

$$I = \frac{(L_{\text{ф}} + \text{ЛП}) \times 1,2 \times T_{\text{н}}}{T_{\text{ф}} \times L_{\text{н}}} = \frac{(338,5 + 2,5) \times 7,2}{6 \times 300} = 1,36$$

I – интенсивность прохождения маршрута ($I < 2,0$);
 $L_{\text{ф}}$ – фактическая протяженность маршрута (338,5 км);
 $L_{\text{н}}$ – номинальная протяженность маршрута по КТМ (300 км);
 $T_{\text{ф}}$ – фактическая продолжительность прохождения маршрута (6 дней);
 $T_{\text{н}}$ – продолжительность похода по КТМ (6 дней);
 1,2 – коэффициент дневок;
 ЛП – эквивалентный пробег (2,5 км)

Локальные препятствия

Вид препятствия	Участок маршрута	День пути	Категория трудности	Характеристика препятствия	Путь прохождения	ЛП	
						Кол-во (длина, км)	ЭП (км)
переправа	р. Донгуз (дважды)	1	брод	Скорость течения не более 0,2 м/с, глубина до 0,3 м, ширина 5-8 м.	вброд	2	1
	р. Черная	3		Скорость течения 0,1 м/с, глубина 0,2 м, ширина 6 м.	вброд	1	0,5
Все препятствия данного вида						3	1,5
растительный покров	истоки р. Мал. Зубочистенка	4	1А	среднепроходимый лес, густой подлесок	-	100 м	1
Все препятствия данного вида						1	1
ИТОГО							2,5

Определение категории трудности протяженных препятствий для равнинных участков

$$КТ = K_{\text{пк}} \times K_{\text{пр}} \times K_{\text{пер}} \times K_{\text{в}} \times СГ$$

КТ – количество баллов для определения категории трудности ПП;

$K_{\text{пк}}$ – коэффициент дорожного покрытия;

$K_{\text{пр}}$ – коэффициент протяженности:

$K_{\text{пр}} = 1 + L_{\text{ПП}} / 100$, где $L_{\text{ПП}}$ – длина протяженного препятствия (км), $5 \text{ км} < L_{\text{ПП}} < 80 \text{ км}$

$K_{\text{пер}}$ – коэффициент пересеченности местности;

$K_{\text{в}}$ – коэффициент абсолютной высоты (для района похода $K_{\text{в}}=1$).;

СГ – сезонно-географический показатель (для района и времени похода = 1) =>

$$КТ = K_{\text{пк}} \times K_{\text{пр}} \times K_{\text{пер}}$$

Протяженные препятствия

№ п/п	Участок маршрута	К _{пк}	Л _{пп}	К _{пр}	К _{пер}	КТ
1	г. Оренбург (СОШ № 24) - Первомайский	0,8	32,8	1,33	0,8	0,85
2	Первомайский – р. Донгуз (у устья р. Сивушка)	1,0	5,0	1,05	0,8	0,84
3*	р. Донгуз (у устья р. Сивушка) – Димитровский	1,0	79,7	1,8	1,0	1,8
4	Димитровский – овр. Осиновый	0,8	7,2	1,07	0,8	0,68
	овр. Осиновый – Краснохолм	1,0	13,3	1,13	0,8	0,9
5	Краснохолм – поворот на Нижнеозерное	0,8	14,8	1,15	0,8	0,74
6	поворот на Нижнеозерное – мост через Урал	1,0	8,7	1,09	0,8	0,87
7	мост через Урал в Нижнеозерном – р. Озерная	1,0	7,8	1,08	1,0	1,08
8*	р. Озерная - Садовый	1,0	31,3	1,31	1,2	1,57
9*	Садовый – Переволоцкий	0,8	17,3	1,17	1,2	1,12
10	Переволоцкий – поворот на Араповку	0,8	23,3	1,23	1,0	0,98
11	поворот на Араповку – Араповка	1,0	5,8	1,06	0,8	0,85
12	Араповка – Пустошь-Адамовка (Эра)	1,0	4,6	**	1,2	-
13	Пустошь-Адамовка (Эра) – Судаковка	0,8	6,2	1,06	0,8	0,68
14	Судаковка – 3 км до грейдера (Кариновка)	0,8	4,3	**	1,2	-
15*	Кариновка – Репино	1,0	22,8	1,23	1,2	1,48
16	Репино – Каргала	0,8	24,6	1,25	0,8	0,8
17	Каргала – Подгородняя Покровка	0,8	14,2	1,14	1,0	0,91
18	Подгородняя Покровка – Оренбург (пл. им. Ленина)	0,8	14,8	1,15	0,8	0,74

* - участки маршрута, являющиеся определяющими препятствиями.

** - не учитываются как ПП, т.к. L<5 км.

Сумма баллов по всем протяженным препятствиям, идущая в зачет категории сложности маршрута: П = 5,97.

Автономность (А).

День пути	1	2	3	4	5	6
Кол-во населенных пунктов	не участвует в расчете	-	3	3	3	не участвует в расчете
А _{дн} (экспертная оценка)	-	1,1	0,7	0,7	0,7	-

$$A = \frac{\sum A_{дн}}{N} = \frac{1,1 + 0,7 \times 3}{4} = \frac{3,2}{4} = 0,8$$

А_{дн} – автономность за день пути;

N – число дней, исключая первый и последний.

Определение категории сложности маршрута (КС)

$$КС = П \times I \times A = 5,97 \times 1,36 \times 0,8 = 6,5$$

П – сумма баллов по всем идущим в зачет протяженным препятствиям;

I – показатель интенсивности;

A – показатель автономности;

Согласно «Методике категорирования велосипедного маршрута» (Приложение 6, раздел 2 Регламента по спортивному туризму – туристско-спортивные мероприятия, связанные с прохождением туристских маршрутов. – М: ТССР, 2008), в соответствии с продолжительностью (шесть дней), протяженностью (338,5 км) и набранным количеством баллов (6,5) данный маршрут соответствует I (первой) категории сложности.

3.7. Состав группы.

Два участника - Тарасов К.В. (1995 г.р.) и Лаганина Л.Н. (1961г.р.), заявленные в группе г. Оренбурга, стартовали, но сошли в первый же день. В связи с тем, что группа Соль-Илецкого р-на, выславшая заявочные документы на поход параллельно с нашей группой, не получила подтверждения о выпуске, а также учитывая, что в оренбургской группе сошел зам. руководителя, приняли решение объединить две группы в одну, о чем сообщили в ЗМКК телефонограммой.

№ п/п	Фамилия, имя, отчество	Год рождения	Туристский опыт	Место работы, должность	Домашний адрес, телефон	Обязанности в группе
1	Левшина Елена Николаевна	1971	II, Р III, У	г. Оренбург, ЦЭВД, п.д.о.	г. Оренбург, пр.Гагарина 25/4 кв.130 8(3532)71-88-58	руководитель, фотограф
2	Веккер Денис Паульевич	1982	I-Р, II-У,	с. Маякское, Красномаякская СОШ, учитель	Соль-Илецкий р-н, с. Маякское	зам. руководителя, фотограф
3	Левшин Сергей Игоревич	1996	I-У	г. Оренбург, МОУ «Лицей № 1» учащийся	г. Оренбург, пр. Гагарина 25/4 кв. 130 8(3532)71-88-58	штурман
4	Гордеева Анастасия Юрьевна	1995	ПВД-У	г. Оренбург, МОУ «СОШ № 24» учащаяся	г. Оренбург, ул. Чичерина 44, кв. 8 89198520995	отв. за питание
5	Колганова Дарья Владимировна	1996	ПВД-У	г. Оренбург, МОУ «СОШ № 24» учащаяся	г. Оренбург, ул. Металлистов 38 -	метеоролог
6	Беляев Илья Владимирович	1995	ПВД-У	г. Оренбург, МОУ «СОШ № 35» учащийся	г. Оренбург, ул. Тобольская 64 89501817813	ремонтник
7	Мартыненко Максим Алексеевич	1994	ПВД-У	г. Оренбург, МОУ «СОШ № 35» учащийся	г. Оренбург, ул. Беляевская 45, кв. 83 8(3532)71-72-86	хронометрист
8	Никифорова Тамара Александровна	1996	ПВД-У	г. Оренбург, МОУ «СОШ № 35» учащаяся	г. Оренбург, ул. Центральная 19, кв. 16 8(3532)76-09-16	санинструктор
9	Егорова Виктория Алексеевна	1997	ПВД-У	г. Оренбург, МОУ «СОШ № 35» учащаяся	г. Оренбург, ул. Беляевская 41, кв. 32 8(3532)71-64-69	метеоролог
10	Григорьева Юлия Владимировна	1996	ПВД-У	г. Оренбург, МОУ «СОШ № 35» учащаяся	г. Оренбург, ул. Рошинская 77 8(3532)58-13-29	казначей
11	Чухарев Кирилл Олегович	1991	ПВД-У	с. Маякское, Красномаякская СОШ, учащийся	Соль-Илецкий р-н, с. Маякское	казначей
12	Махкамов Артур Абдисатович	1991	ПВД-У	с. Маякское, Красномаякская СОШ, учащийся	Соль-Илецкий р-н, с. Маякское	штурман
13	Губский Вячеслав Сергеевич	1993	ПВД-У	с. Маякское, Красномаякская СОШ, учащийся	Соль-Илецкий р-н, с. Маякское	ремонтник
14	Гуров Иван Андреевич	1996	ПВД-У	с. Маякское, Красномаякская СОШ, учащийся	Соль-Илецкий р-н, с. Маякское	хронометрист
15	Амамбаев Бауржан Кайратович	1996	ПВД-У	с. Маякское, Красномаякская СОШ, учащийся	Соль-Илецкий р-н, с. Маякское	сан. инструктор
16	Чухарев Гавриил Олегович	1996	ПВД-У	с. Маякское, Красномаякская СОШ, учащийся	Соль-Илецкий р-н, с. Маякское	метеоролог
17	Имамбаева Индира Геннадьевна	1997	ПВД-У	с. Маякское, Красномаякская СОШ, учащаяся	Соль-Илецкий р-н, с. Маякское	отв. за питание

3.8. Адрес хранения отчета.

Электронная версия отчета хранится в библиотеке ЗМКК Свердловской области.

Печатный экземпляр хранится в библиотеке ТО «Искра» (460000, г. Оренбург, ул. Чичерина 1).

Кино- и видеоматериалы отсутствуют.

**3.9. Поход рассмотрен ЗМКК Свердловской области
(166 – 00 – 56665555)**

4. Содержание отчета.

4.1. Общая смысловая идея похода, его необычность, уникальность, новизна.

Основная идея – осуществить максимально экономичный велопоход по ближайшим, граничащим с городом Оренбургом, районам («от порога до порога» дома) с посещением таких природных памятников как Чернореченское водохранилище, Меловые горки (у с. Чесноковка), г. Медвежий лоб (405 м) – высшей точки Общего Сырта, и истока р. Самары, а также приобрести туристский опыт для участия в более сложных походах.

Практически вся группа (за исключением руководителя, заместителя и одного участника) не имела опыта категорийных велопоходов. Поэтому задачами похода являлись: отработка техники движения на велосипеде и преодоления простейших препятствий, закрепление навыков организации быта и питания в полевых условиях, изучение особенностей организации движения в велопоходе, а также повышение спортивной квалификации участников похода (выполнение спортивных нормативов по велосипедному туризму).

Состав группы получился сборным: в походе приняли участие воспитанники двух городских туристских объединений («Искра», «Радуга») и объединения «Маяк» (с. Маякское Соль-Илецкого района). Причем полностью группа собралась лишь у п. Экспериментальный (на р. Донгуз), т.к. туристы из «Маяка» стартовали из своего села и до места встречи преодолели примерно такое же расстояние, что и участники из Оренбурга.

Маршрут не является новым – в прошлом году он был пройден группой ТО «Искра».

4.2. Варианты подъезда и отъезда.

Маршрут является кольцевым. Начальная точка – г. Оренбург, МОУ «СОШ № 24» (рядом с мостом через р. Урал).

Конечной точкой маршрута стала центральная площадь им. Ленина г. Оренбурга.

4.3. Аварийные выходы с маршрута и его запасные варианты.

Аварийные выходы с маршрута можно произвести в любой день пути в населенные пункты, имеющие автомобильное сообщение с г. Оренбург, районными центрами Соль-Илецк, Переволоцкий:

1-й день – п. Первомайский;

2-й день – Нижнепавловка (12), Дедуровка (12), Городище (10);

3-й день – Димитровский, Краснохолм, Кардаилово (2), Нижнеозерное;

4-й день – Чесноковка (8), Садовый, Алексеевка, р.ц. Переволоцкий;

5-й день – Адамовка (4), Япрынцево (2), Араповка, Судаковка, Кариновка;

6-й день – Репино, Струково, Сергиевка, Каргала, Подгородняя Покровка.

Примечание. В скобках указано расстояние от нитки маршрута. Если такого указания нет, значит, нитка маршрута проходит непосредственно через данный населенный пункт.

Были разработаны два запасных варианта маршрута на случай дождливой погоды и невозможности движения по грунтовым дорогам.

Первый вариант исключает движение по грунтовым дорогам от Первомайского до Димитровского в первый и второй дни пути. В этом случае движение осуществляется по асфальтированной трассе от Оренбурга до Краснохолма

с последующим выходом на основной маршрут, в четвертый день пути по грунтовым дорогам от Переволоцка до Араповки (через Филипповку) и далее по полевым дорогам вдоль р. Самары (вверх по течению) до истока, в пятый и шестой дни пути после прохождения участка основного маршрута от истока р. Самара до Сергиевки поворот по грейдеру до п. Светлый (с ночевкой на р. Сред. Каргала) и далее по асфальту через п. Татарская Каргала до Оренбурга.

Второй вариант исключает движение по грунтовым дорогам от р. Озерная до п. Садовый в четвертый день пути. В этом случае движение осуществляется по грейдеру Нижнеозерное – Чесноковка – Зубочистка 1-я и далее по асфальту до с Алексеевка (выход на основной маршрут). В пятый день проходится участок Переволоцкий – исток р. Самара через Филипповку (аналогично первому запасному варианту). И шестой день проходится по основному маршруту.

4.4. Изменения маршрута и их причины.

Маршрут был пройден группой по основному варианту в соответствии с заявленным графиком движения.

4.5. График движения.

Дни пути	Дата	Участок маршрута	Протяженность км	Ходовое время	Определяющие препятствия	Метеоусловия ¹
1	06.06	г. Оренбург (МОУ «СОШ № 24») – р. Донгуз (западнее г. Кремневка)	51,6	4 ч. 12 мин.	<i>Непрофилированная грунтовая дорога (проселок) плоской равнине с перепадами высот до 30 м (83,4 км)</i>	У - +20°C, ясно, слабый ЮВ ветер. Д - +32°C, ясно, умеренный ЮВ ветер. В - +24°C, ясно, безветренно.
2	07.06	р. Донгуз (западнее г. Кремневка) – р. Черная (выше п. Димитровский)	60,5	5 ч. 37 мин.		У - +18°C, ясно, слабый ЮЗ ветер. Д - +30°C, переменная облачность, временами слабый дождь, умеренный порывистый З ветер. В - +22°C, легкая облачность, слабый З ветер.
3	08.06	р. Черная (выше п. Димитровский) – р. Озерная	57,2	4 ч. 28 мин.		У - +19°C, ясно, слабый СЗ ветер. Д - +26°C, ясно, умеренный СЗ ветер. В - +21°C, ясно, безветренно.
4	09.06	р. Озерная – 3 км севернее п. Переволоцкий	48,6	4 ч. 42 мин.	<i>Непрофилированная грунтовая дорога (проселок) (31,3 км) и асфальтированная дорога (17,3 км) в среднепересеченной местности с перепадами высот от 50 до 100 м</i>	У - +19°C, ясно, безветренно. Д - +34°C, ясно, слабый З ветер. В - +28°C, ясно, безветренно
5	10.06	3 км севернее п. Переволоцкий – исток р. Самара	56,0	4 ч. 11 мин.	<i>Непрофилированная грунтовая дорога (проселок) в среднепересеченной местности с перепадами высот от 50 до 100 м (22,8 км)</i>	У - +22°C, ясно, безветренно. Д - +32°C, легкая облачность, умеренный СЗ ветер. В - +24°C, легкая облачность, умеренный СЗ ветер.
6	11.06	исток р. Самара – г. Оренбург (пл. им. Ленина)	64,6	4 ч. 22 мин.		У - +20°C, ясно, безветренно. Д - +34°C, ясно, слабый СЗ ветер.
ИТОГО:			338,5	27ч.32мин.	Средняя скорость – 12,3 км/ч	




¹ - показания снимались утром (У) в 8⁰⁰, днем (Д) – в 15⁰⁰, вечером (В) – в 22⁰⁰

4.6. Техническое описание прохождения группой маршрута.

День пути: 1-й день.
Дата: 06.06.09 г.

Время выхода на маршрут: 10 ч. 00 мин.
Время остановки на ночлег: 21 ч. 30 мин.
Перепад высот: 160 м.
Характер рельефа: от плоской равнины
до слабопересеченного.

Метеоусловия:

У +20°C Д +32°C В +24°C
  
сл. ЮВ ветер ум. ЮВ ветер

Оренбургская часть группы собралась у здания школы, купили хлеба, упаковались, попытались дозвониться до турклуба о выходе на маршрут, но безрезультатно (был субботний день; не удалось нам этого сделать и на следующий день). Сфотографировались (**фото № 1**) и начали движение. Проехали по улицам города, затем по мосту через р. Урал. Через 9,8 км от начала движения выехали за границу города (**фото № 2**) и продолжили движение в южном направлении по трассе Оренбург – Соль-Илецк. Местность равнинная, без заметных перепадов высоты. Покрытие на дороге хорошее, обочины чистые, широкие, хотя сама дорога достаточно узкая, при этом движение по трассе очень интенсивное, особенно в летний период. Через 26 км от начала движения свернули с трассы в сторону п. Экспериментальный (**фото № 3**). Спустились на обед к р. Донгуз у моста, где встретились с частью группы, добравшейся из с. Маякское.

Собравшись утром и сфотографировавшись у здания школы (**фото № 4**), маякская часть группы выехала по асфальтированной дороге к с. Ащибутак. Через 3,8 км, у южной окраины, свернули на грунтовую дорогу в объезд села. Далее ехали по полевым проселочным дорогам на север в направлении г. Кузнечная вдоль русла р. Ащибутак (**фото № 5**). Проехав 7,8 км по полевым дорогам, выехали к слиянию рек Ащибутак и Донгуз. Ниже слияния перешли реку вброд (**фото № 6**). Продолжили движение по грунтовым дорогам по правому берегу р. Донгуз. Через 10,2 км выехали к юго-восточной окраине с. Светлогорка (**фото № 7**). Проехав через село, по грейдеру через 2,5 км выехали на трассу Соль-Илецк-Оренбург. Еще через 5,8 км движения по асфальтированной трассе, свернув к п. Экспериментальный, съехали к р. Донгуз у моста. Обедали уже объединенной группой.

В связи с жаркой погодой движение после обеда начали в 17.30. Проехали п. Экспериментальный, который практически примыкает к Первомайскому. Продолжая движение по основной дороге, повернули на окраине на юг. Через 3,8 км от места обеда пересекли железную дорогу на переезде и повернули в северном направлении. Проехали по улицам поселка вдоль железной дороги до администрации (оказавшейся закрытой) и магазина (закупили хлеб). Отсюда повернули сначала налево (на запад, 0,6 км), а перед стадионом направо (на север). Здесь асфальт кончился и, проехав по грейдеру еще метров 500, выехали к вывеске «Первомайский» на окраине поселка. Здесь набрали воды у местных жителей.

Через 200 м от вывески свернули с грейдера на грунтовую дорогу, идущую по полям на северо-запад (**фото № 8**). Дорога отлично накатана. Проехав от окраины поселка 4,6 км, выехали на крутой обрывистый берег Донгуза. Дорога повернула по левому берегу вниз по течению на запад и через 600 м спустилась к броду у впадения в Донгуз реки Сивушка (**фото № 9**). Переехав вброд на правый берег реки (ширина 3-4 м, глубина 0,2 м, скорость течения 0,1 м/с) продолжили движение по полевым дорогам. Через 500 м от брода - развилка (дорога налево ведет к реке и броду). Мы

поехали направо. Еще через 3,5 км – перекресток: более накатанная дорога уходит налево, к броду ($A=230^\circ$). Мы по $A=330^\circ$ начали подниматься в гору (**фото № 10,11**). Повернули еще севернее, огибая вершину оврага. У вершины оврага на развилке поехали по левой дороге ($A=240^\circ$). Правая уходит по $A=290^\circ$ и идет вдоль ЛЭП, пришедшей по вершинам. Через 2,3 км от перекрестка на очередной развилке (левая $A=180^\circ$ уходит вниз к реке, правая – 260°) поехали по правой дороге. Она, перевалив через вершину южнее пункта газодобычи, спускается в долину реки (**фото № 12**) и идет по правому берегу. Спуск на отдельных участках достаточно крутой и каменистый.

Проехав по долине реки около 2,5 км, выехали к действующему летнику (на карте у отметки выс. 119). Продолжили движение по грунтовым дорогам по правому берегу р. Донгуз. Через 1,6 км на левом берегу хорошо заметное устье оврага и ручья. В этом месте с левого берега переходит ЛЭП (отмечена на карте). Чуть ниже – брод через Донгуз (ширина до 10 м, глубина до 0,3, скорость течения 0,1). Перейдя реку вброд (**фото № 13**), проехали по левому берегу 1,8 км до лесополосы, обозначенной на карте. Остановились на ночевку на берегу реки (**фото № 14**).

День пути: 2-й день.
Дата: 07.06.09 г.

Время выхода на маршрут: 09 ч. 15 мин.
Время остановки на ночлег: 20 ч. 40 мин.
Перепад высот: 220 м.
Характер рельефа: слабопересеченный.

Метеоусловия:
У $+18^\circ\text{C}$ Д $+30^\circ\text{C}$ В $+22^\circ\text{C}$

сл. ЮЗ ветер ум. З ветер сл. З ветер

Большую часть этого дня двигались по полевым дорогам, идущим вдоль лесополосы. Лесополоса густая, широкая (около 200 м, в несколько рядов с заросшими дорогами между ними). Хорошо накатанная дорога идет либо с южной, либо с северной стороны, тогда на противоположной стороне дорога представляет собой сильно заросшую полосу между деревьями и полями. Через каждые 1,5-2 км подходят перпендикулярные дороги через поля, хорошо накатанные. Как правило, именно на таких перекрестках дорога, идущая вдоль лесополосы переходит на противоположную ее сторону (**фото № 15**). Лишь на одном участке дороги практически нет ни с одной стороны – только след в траве.

С места ночевки выехали по накатанной полевой дороге, идущей южнее лесополосы. Через 200 м слева пришла дорога (обозначена на карте). Отсюда лесополоса стала широкой (на первых 500 м от реки ширина ее не превышала 30 м), а дорога перешла на северную сторону.

Через 1,2 км от начала движения справа в 2-3 км среди полей увидели довольно большой пруд, строения, большие резервуары (обозначены на карте) и подошла хорошая дорога от них. Через 5,4 км перешли на южную сторону лесополосы. 7,6 км – пруд и поперечная дорога (обозначенные на карте), мы ушли на северную

сторону. Далее пересекли две неглубокие лоцинки (до 5 м глубиной) – вершину оврага. Дорога отлично накатана, ровная, непыльная. 9,3 км – перешли на южную сторону. Далее еще два раза пересекали лесополосу.

Через 18,7 км выехали к оврагу Никольский, увидели в 1,5-2 км пруд, заросший деревьями (**фото № 16**). Лесополоса прервалась, дорога повернула направо, огибая край лесополосы, и начала спускаться на запад, к оврагу. По достаточно хорошо

накатанной дороге спустились в овраг, пересекли его (**фото № 17**). Через 100 м справа подошла хорошо накатанная дорога. На участке перед прудом большое количество развилки и дорог, но не составляет труда выбрать правильное направление, так как деревья на дамбе являются отличным ориентиром. Зная по опыту прошлого похода, что дороги через дамбу нет, мы сразу стали огибать его с южной стороны по дороге, обозначенной на карте, выехали к краю лесополосы. Также по опыту прошлого года знали, что хорошая вроде сначала дорога южнее лесополосы вскоре теряется в траве, а, выходя через 2,5 км к достаточно глубокому оврагу с крутыми, осыпными склонами и размытыми дамбами, поворачивает обратно к пруду по северному краю лесополосы, где дорога значительно лучше. Поэтому решили пересечь лесополосу у западного края дамбы. Здесь есть следы старой дороги, но она завалена деревьями и заросла. Метров 100 пришлось буквально продираться через завалы и заросли карагача. Поехали на север сначала вдоль заросшего лесом стока из пруда, а затем по открытому пространству по полевым дорогам выехали к большому пруду с развалинами домика. Остановились на привал (**фото № 18**).

Затем по полевым дорогам проехали на северо-запад до большого пруда в овраге Локтюшин, по пути преодолев три оврага (глубиной до 10 м). На этом участке также большое количество развилки и хорошо накатанных дорог, но ориентиром движения служат деревья на пруду. На южном более открытом берегу пруда остановились на обед в 100 м от вагончика сторожа. Берега пруда заросли камышом, но у домика есть хороший подход к воде.

После обеда продолжили движение полевой дорогой вдоль берега пруда на юго-запад. Через 800 м пересекли овраг выше пруда, выехали на хорошо накатанную дорогу. И по ней стали подниматься вдоль северного края оврага. Через 3,5 км пересекли лесополосу, обозначенную на карте, по обеим сторонам которой проходят неплохие полевые дороги. Еще через 0,5 км выехали к полевому стану (**фото № 19**). и пруду (обозначены на карте). Повернув на юг, поднялись к «нашей» лесополосе. Далее 6,7 км ехали вдоль лесополосы, периодически пересекая ее и продолжая движение вдоль южного либо северного края. Дорога в целом накатана неплохо, лишь на одном участке (около 1,2 км) нормальной дороги не оказалось ни с южного, ни с северного края. Проехали по заросшей колее.

Через 45,7 км от места ночевки выехали к краю лесополосы, на хорошо накатанную дорогу, идущую перпендикулярно лесополосе (обозначена на карте). Внизу в овраге увидели пруд и строения летника. Повернули по дороге в южном направлении и стали полого подниматься к вершине оврага. Проехали 1,7 км и, сделав небольшой крюк, пересекли вершинку оврага. По левому берегу оврага к пруду и летнику проходит полевая дорога, обозначенная на карте. Мы продолжили движение по полевой дороге, идущей среди полей (**фото № 20**) в южном направлении. Еще через 2 км повернули направо по дороге, разделяющей поля и обозначенной на карте. Проехали 2,7 км. Дорога не накатана, заросла мелкой травой. Выехали к лесополосе, обозначенной на карте, и перекрестку. По хорошо накатанной дороге, идущей по восточному краю лесополосы в южном направлении, поднялись на вершину водораздела рек Урал и Черная. Лесополоса закончилась. Мы, повернув направо, обогнули край лесополосы, затем, повернув в северном направлении, сделав, таким образом, небольшой крюк, обогнули вершину оврага. Проехали еще около 1 км и свернули на

юго-запад вдоль большого оврага, спускаясь в долину р. Черная (**фото № 21**). Спустившись 2,8 км к реке, на развилке поехали направо, вниз по течению, по долине реки. Проехав около 4 км, переехав небольшой отрог, спустились к берегу реки чуть ниже обозначенных на карте, но не существующих моста и дамбы. Остановились на ночевку.

Место неплохое – ровная продуваемая полянка, достаточно дров, рядом заброшенный яблоневый сад. Берег пологий, песчаный, противоположный – крутой обрывистый. Вода в реке не питьевая, поэтому снарядили «водовозов» в поселок за водой. Заодно поручив им разведать переправу на левый берег.

День пути: 3-й день.
Дата: 08.06.09 г.

Время выхода на маршрут: 09 ч. 30 мин.
Время остановки на ночлег: 21 ч. 30 мин.
Перепад высот: 180 м.
Характер рельефа: от плоской равнины до среднепересеченного.

Метеоусловия:
У +19°C
Д +26°C
В +21°C
сл. СЗ ветер
ум. СЗ ветер

Проехав около 400 м вверх по течению, выехали к броду через р. Черная (ширина 5 м, глубина 0,2, течение до 0,3 м/с.). Переправившись, по полевым дорогам подъехали к восточной окраине п. Димитровский (**фото № 22**). Проехали по улицам поселка до здания администрации, где отметили МК. Выехали из поселка (**фото № 23**). Еще в прошлом году здесь был грейдер, а сейчас уже свежий асфальт. Но через 7,2 км (у оврага Осиновый) асфальт кончился. Далее на протяжении 6,5 км на грейдере идут ремонтные работы (подготовка к укладке асфальта) (**фото № 24**), но временами рядом проходит хорошо накатанная грунтовая дорога. Проехав по грейдеру 13,3 км, выехали на трассу Оренбург – Илек (**фото № 25**) у с Краснохолм. Отправив двоих участников в с. Краснохолм отмечать МК, сделали привал в лесополосе, дозвонились в турклуб, сообщив о выходе и движении по графику.

Далее от развилки 14,8 км проехали по отличной асфальтированной трассе при легком попутном ветре до поворота на с. Нижнеозерное (**фото № 26**). Здесь заметили табличку, что «мост в аварийном состоянии». Но решили, что переправиться сможем и по аварийному мосту. Тем более, что ближайший мост либо в Илеке (38 км ниже), либо в Чернореченском (почти 70 км выше). Проехали по грейдеру по пойменным лугам 3 км, выехали к мосту через протоку Старый Урал (на табличке обозначена как «р. Солянка»), где остановились на обед. Место отличное – дрова, вода в достаточном количестве, хорошее место для купания. Пережидая жару, выехали в 17.30. Проехали по хорошему накатанному грейдеру по пойменному лесу еще 5,8 км и выехали к мосту через Урал (**фото № 27**).




Мост оказался не просто в аварийном состоянии – весенним паводком полностью смыло два бетонных пролета (**фото № 28**). Единственным выходом в данной ситуации оказалось использовать для переправы плавсредства. Договорившись с местными жителями, на двух резиновых надувных лодках менее, чем за час переправились на правый берег (**фото № 29,30**).

От реки стали подниматься по крутому склону по улицам села к администрации (1 км), но она оказалась уже закрытой. Набрав воды в колонке, выехали за село (**фото № 31**), и продолжили движение по грейдеру. Грейдер хорошо накатан. Проехали до реки Озерной 7,6 км, преодолев на пути два отрога водораздела рек

Урал и Кинделя (набор высоты до 60 м, достаточно крутые гравийные спуски) (**фото № 32**). Сразу за мостом через р. Озерная свернули на грунтовую дорогу и через 100 м остановились в лесополосе на ночевку.

Хорошее место в лесополосе – скрытое от трассы, много дров. Питьевую воду везли с собой. Река заболочена, подходов к воде нет и до нее спускаться около 200 м.

День пути: 4-й день. **Время выхода на маршрут: 9 ч. 00 мин.**
 Дата: 09.06.08 г. **Время остановки на ночлег: 21 ч. 40 мин.**
Перепад высот: 1120 м
Характер рельефа: среднепересеченный

Метеоусловия:
 У +19°C Д +34°C В +28°C
  
 сл. 3 ветер

Проехали 0,8 км на северо-восток по дороге, обозначенной на карте вдоль лесополосы (**фото № 33**). Затем лесополоса кончилась, повернули на север, преодолели небольшой овраг (до 10 м). Через 1,2 км от начала движения выехали к краю лесополосы и вдоль нее поехали на северо-запад. После прошедшего накануне ливневого дождя (хотя мы под него не попали), в понижениях рельефа дорога и окружающие поля представляли собой сплошное месиво глины, непреодолимое в седле (**фото № 34**). Через 1,8 пересекли другую лесополосу, идущую от реки перпендикулярно нашему движению (обе лесополосы отмечены на карте). Отсюда дорога идет на север, через поля, напрямик к пересечению лесополос (одна идет на северо-запад по вершине водораздела р. Озерная и безымянного ручья, а другая перпендикулярно ей на северо-восток от летника на р. Озерная). Проехали 1,3 км до угла лесополос. От летника вдоль лесополосы подошла еще хорошая дорога. Далее продолжили движение на северо-запад вдоль лесополосы, идущей по вершине водораздела. Через 1,2 км со стороны реки подошла еще одна лесополоса (обозначена на карте). В месте пересечения - вагончик, емкости с горючим, сельхозтехника. Еще через 2 км выехали на развилку грунтовых дорог и повернули на северо-восток. Если до развилки грунт был преимущественно песчаным, то далее дороги стали более глинистыми, и еще недостаточно просохли в низинах.

Проехали 2,1 км по полевым дорогам вершины отрога. Отсюда увидели внизу в лощине разрушенный летник и небольшой пруд (**фото № 35**). Спустились в лощину, миновали практически пустой пруд, и выехали на меловой бугор, под которым обнаружили родник (**фото № 36**). Здесь дорога распалась на множество машинных следов, едва различимых, расходящихся во всевозможных направлениях. Зная по опыту прошлогоднего похода, что дороги, обозначенной на карте, не существует (в прошлом году мы сделали крюк около 4 км в поисках ее), решили без дороги от родника подняться напрямик к вершинке водораздела, откуда уже есть следы дороги (**фото № 37,38**). От родника до вершины – 1,1 км, сначала можно еще ехать, хотя трава достаточно густая и высокая, но сам подъем достаточно крутой (до 40°) и поднимались пешком (наиболее груженные велосипеды толкали по двое). С вершины (на ней стоит бетонный столбик) дорога идет не как показано на карте – спускаясь по склону лощины, на юго-восток, а поворачивает на северо-восток, обходя лощину по верхушке (**фото № 39**). Проехали от вершины горы 1 км, выехали на хорошо накачанную полевую дорогу, идущую через поля с северо-запада. Через 200 м начался

крутой спуск в лощину (около 300 м, уклон до 8%). Спустившись, проехали по дну лощины по направлению к летнику до развилки 1,7 км (до Меловых гор) и повернули на развилке на северо-восток. Стали подниматься по склону (1,1 км, набор высоты около 80 м) (**фото № 40**). Далее поехали по накатанной полевой дороге через поля на север, минуя вершину горы с востока (на карте обозначено, что дорога идет вдоль лесополосы на северо-запад, на вершину). Через 2,4 км выехали к углу лесополос на развилку двух дорог, идущих вдоль лесополос на северо-запад и северо-восток. Мы поехали по второй (**фото № 41**). Первые 3 км (до первой обозначенной на карте лесополосы и полевой дороги, перпендикулярной «нашей») дорога очень хорошо накатана, идет севернее лесополосы. В понижениях рельефа по-прежнему встречаются грязевые болота. На перекрестке более накатанные дороги ушли на северо-запад и юго-восток (обозначены на карте как полевые). А мы продолжили движение вдоль южного края лесополосы по заросшей (местами достаточно сильно), а иногда и запаханной дороге, спускаясь в лощину к истоку р. Мал. Зубочистенка. Через 1,5 км дорога снова перешла на северную сторону лесополосы. А проехав еще 1,7 км выехали к лощине, заросшей лесом. Дорога (вернее, ее остатки) повернула вдоль лощины на северо-запад. А мы решили пересечь лощину и ручей и выйти к «нашей» лесополосе в надежде найти там более-менее пригодную для езды дорогу. Спустились около 100 м через среднепроходимый лес (**фото № 42**) к ручью – истоку р. Мал. Зубочистенка. Преодолели его ниже бобровой плотины (**фото № 43**) и вышли к «нашей» лесополосе. Состояние дороги здесь не изменилось, т.е. ее практически нет, есть лишь сильно заросшие колеи. Начали подниматься пешком из лощины вдоль южного края лесополосы (**фото № 44**). Через 1 км, ближе к вершине, колея стала более выраженной, появилась возможность постоянного движения на велосипеде. Через 2,4 км от р. Мал. Зубочистенка, на вершине водораздела р. Мал. и Бол. Зубочистенка – перекресток (с юго-востока подошла дорога, пересекла лесополосу и ушла на северо-запад). Проехали по полевой дороге по вершине водораздела 1,1 км на северо-запад (**фото № 45**) до вершины лощинки, заросшей дубовым лесом. Здесь основная более накатанная дорога продолжила движение на северо-запад по вершинам, а мы по менее накатанной повернули на северо-восток и стали спускаться вдоль края лощины к пруду на реке Бол. Зубочистенка (**фото № 46**). Спуск довольно крутой (350 м, потеря высоты более 70 м). На берег пруда в лощине в дубовом лесу остановились на обед.

По дамбе и по обеим сторонам пруда идут отличные грунтовые дороги, на берегах пруда многочисленные отдыхающие на машинах. После обеда переехали по дамбе на левый берег. Через 3,5 км движения по грунтовым дорогам и улицам с. Садовый, выехали к сельсовету (уже закрытому) и далее по асфальту выехали за пределы поселка (**фото № 47**). Проехали от администрации 3,7 км, выехали на основную дорогу Зубочистка – Переволоцкий. Проехали по хорошей асфальтированной дороге 8,2 км, преодолев на пути у с. Алексеевка довольно крутой спуск (1,6 км, потеря высоты около 80 м), а затем и подъем (1 км, набор высоты около 80 м) (**фото № 48**), и выехали на трассу Оренбург – Самара у поворота на Переволоцкий (**фото № 49**). Спустились к центру поселка, закупили продукты, отметить МК не удалось (был уже девятый час вечера), набрали воды в колонке, проехав по улицам около 1,5 км, выехали к мосту через р. Самара на автодорогу Переволоцкий – Кубанка (**фото № 50**). Дорога асфальтированная, покрытие хорошего качества, обочины до 1,5 м,

чистые. Справа и слева в 20-25 м от шоссе – лесополосы. Сразу за мостом начинается подъем (3 км, на начальном участке уклон 12%, далее – от 4 до 7%) (**фото № 51**). Проехав от моста 3,2 км, съехали вправо и в лесополосе остановились на ночевку. Место хорошее – лесополоса достаточно густая, есть ровные полянки в центре, достаточно дров (**фото № 52**). Питьевую воду набрали в Переволоцком.

День пути: 5-й день.
Дата: 10.06.09 г.

Время выхода на маршрут: 8 ч. 50 мин.
Время остановки на ночлег: 21 ч. 10 мин.
Перепад высот: 680 м.
Характер рельефа: от плоской равнины до среднепересеченного.

Метеоусловия:
У +22°C
Д +32°C
В +24°C
ум. СЗ ветер
ум. СЗ ветер

Вернулись на асфальтированную дорогу у места пересечения ее высоковольтной ЛЭП (обозначена на карте). Далее до пруда у Власовки (18,8 км) дорога идет практически по прямой в северном направлении и представляет собой чередование подъемов, относительно ровных участков и спусков. Уклон подъемов и спусков, в основном, не превышает 4-5%, набор высоты от 20 до 80 м. Достаточно крутые участки (до 12% - согласно дорожных знаков): спуск не доезжая 2 км до поворота на Радовку и следующий за ним подъем, и спуск к Власовке.

Спустились к Власовке (**фото № 53**) и на пруду (справа от дороги) остановились на перекус на оборудованном роднике.

От пруда дорога поворачивает на северо-восток. Через 1 км начинается крутой (12% - по дорожному знаку) подъем (около 1 км, набор высоты 60 м). Спустились по длинному пологому спуску (2,5 км, 2-4%), на середине которого направо ушла асфальтированная дорога на Япрынцево. Доехали до поворота дороги на северо-запад. Отсюда повернули по грейдеру на юго-восток и поднялись на выс. 341 (0,7 км, 5%) (**фото № 54**), проехали 1,7 км по грейдеру и повернули по полевой дороге на северо-восток (**фото № 55**). Проехали по полевой дороге 1,6 км, затем повернули на юго-восток вдоль края лощины. Проехали 1,8 км вниз по долине ручья. Здесь дорог сильно заросла, колея лишь угадывается в высокой траве. Остановились на обед у подножья г. Медвежий лоб на ручье, в полукилометре выше с. Араповка. Оставив велосипеды, а также двух дежурных готовить обед, по распадку поднялись на вершину горы (**фото № 56**), являющейся памятником природы, о чем гласит полустертая надпись на ржавой табличке. С вершины горы исчез репер (спиленный, наверное, на металлолом). Но под одним из камней нашли укромное место и оставили контрольную записку (**фото № 57**). Спустившись, пообедали и продолжили движение по маршруту.

Проехали вдоль реки вниз по течению до западной окраины Араповки (пять-шесть жилых домов) 0,6 км и выехали на грейдер, обозначенный на карте. Он сильно зарос по обочинам, разбит (**фото № 58**) и, по-видимому, не используется. Мы проехали по нему, постепенно поднимаясь на водораздел ручья и р. Грязнушка. Через 0,8 км с востока подошла отлично накатанная дорога, идущая с восточной стороны грейдера – скорее всего, это и есть основная дорога от Араповки. Продолжили подъем на водораздел по этой дороге (**фото № 59**). Еще через 0,7 км на вершине водораздела (набор высоты при подъеме составил более 60 м) грейдер повернул на северо-запад. А мы продолжили движение на юг по хорошо накатанной полевой дороге к вершине лощины, обогнув которую, стали спускаться к Пустошь-Адамовке (**фото № 60**). Длина спуска 1,2 км, потеря высоты более 80 м. Вдоль оврага подъехали к окраине деревни.

Проехали по улице, по мосту (дамбе) переехали р. Грязнушка и выехали на асфальтированную дорогу на Япрынцево – Судаковка, где обнаружили, что Пустошь-Адамовка (по карте) на самом деле является поселком Эра (по дорожному указателю) (**фото № 61**). Проехали по асфальтированной дороге при попутном ветре до Судаковки (**фото № 62**) 6,2 км. Дорога идет по долине р. Грязнушки без перепадов высот. По дамбе переехали на левый берег реки Самара. Остановились для купания в пруду. От плотины вновь асфальтированная дорога идет на северо-восток и сразу начинается подъем (1 км, 4-5%), а затем крутой спуск в овраг и подъем (по 12% - согласно знакам). Еще через 1 км дорога круто поворачивает на юго-восток, следует пологий спуск, а затем длинный 2 км тягун (3-4%). Асфальт заканчивается после подъема на небольшой бугорок (4,8 км от дамбы в Судаковке) и далее идет уже грейдер. Проехали еще 2,8 км пологого подъема и выехали на грейдер Сырт – Кариновка. Повернули налево в сторону Кариновки. 1,4 км идет относительно ровный участок, а затем длинный спуск (1,6 км, потеря высоты более 60 м) до плотины на р. Казачка в Кариновке (**фото № 63**). Мы приехали уже около восьми вечера и отметить МК не было возможности. Зашли в магазин, купили хлеба. Проехали по улицам, выехали на северную окраину села к водонапорной башне, повернули на восток, пересекли небольшой пересыхающий ручей и вдоль лоцины, заросшей лесом, проехали 1,1 км на северо-восток. Далее дорога идет практически на север по полям, хорошо накатана. Через 3 км от водонапорной башни слева подошла лоцина с лесополосой (обозначена на карте). Мы продолжили движение в прежнем направлении по основной дороге и еще через 0,7 км выехали к следующей лоцине, заросшей лесом и развилке у ее вершины. Повернули по дороге, идущей вдоль лоцины и стали спускаться вниз. Через 0,8 км выехали на открытую поляну, где увидели беседку, родник и знак «Исток р. Самара» (**фото № 64, 65**). Остановились на ночевку. Место отличное – родниковая вода, открытая ровная проветриваемая поляна, до леса в лоцине - 100 м.

День пути: 6-й день.

Дата: 11.06.09 г.

Время выхода на маршрут: 08 ч. 30 мин.

Время окончания маршрута: 17 ч. 20 мин.

Перепад высот: 420 м.

Характер рельефа: от плоской равнины до среднeperесеченного.

Метеоусловия:

У +20°C

Д +34°C



сл. СЗ ветер

Поднявшись вновь к вершине лоцины к развилке, продолжили движение по полевой дороге. Проехали в северо-восточном направлении 0,7 км, и дорога повернула на юг по вершине водораздела рек Самара и Сред. Каргалка (**фото № 66**), по дуге огибая вершину лоцины. Еще через 0,6 км выехали к началу длинного спуска (6,7 км) к с. Репино. На начальном отрезке (1,2 км) спуск достаточно крутой (уклон 8-10%) (**фото № 67**), затем постепенно выполаживается. Дорога сначала идущая по вершинке отрога, затем спускается ближе к дну лоцины и ручью. Хорошо накатана. Через 6,1 км от вершины водораздела, дорогу пересекла ЛЭП, а через 7,3 км – слева с отрога спустилась хорошо накатанная дорога от пункта газодобычи. Если до этого места грунт был преимущественно каменистый, песчаный, то теперь в низине дорога стала глинистой. Не доезжая примерно 1 км до села, выехали к пункту газодобычи справа от нашего движения. Продолжили движение по полевым дорогам к селу, по дамбе

переехав на левый берег р. Сред. Каргалка, а затем еще через 0,4 км снова по дамбе вернулись на левый берег. От дамбы начинается центральная улица (даже с остатками асфальта). Проехали по центральной улице до школы, но директора с печатью не оказалось. В 100 м клуб и почта – отметили книжку на почте.

От села начинается асфальт (**фото № 68**). Дорога проходит по правому берегу реки, практически без перепадов высоты. Асфальт хороший, движение малоинтенсивное. Через 12 км проехали Струково, еще через 11,1 км въехали в Сергиевку. Набрали воды в колонке. Затем продолжили движение по асфальту. По мосту переехали р. Каргалка и въехали в пос. Каргала (**фото № 69**), проехав по улицам которого, поднялись на мост через железнодорожные пути. От моста начинается подъем на водораздел рек Каргалка и Черная (набор высоты более 80 м). С вершины увидели трубы газоперерабатывающего завода. Проехав от поселка Каргала 4,2 км, выехали к трассе Оренбург – Самара. Движение на трассе очень интенсивное. Перешли трассу по пешеходному переходу (**фото № 70**) и продолжили движение по ней в сторону Оренбурга. От места выезда на трассу идет небольшой пологий подъем (набор высоты около 30 м), а затем до Подгородней Покровки) дорога практически все время идет под уклон, а дальше уже без перепада высот. У моста через р. Каргалка въехали в черту города (**фото № 71**). Проехали по пойменному лесу до р. Сакмара, по мосту переехали на левый берег и спустились к воде на обед и купание. После отдыха продолжили движение по городу. Два моста и одна из центральных магистралей находятся на реконструкции, движение здесь очень интенсивное и запутанное, довольно сложно передвигаться в этих условиях. Преодолев все сложности и нервности движения по городским улицам, в 17.10 выехали на центральную площадь города к зданию администрации области, где и закончили наш маршрут (**фото № 72**).

4.7. Потенциально опасные участки (препятствия, явления) на маршруте.

1. Движение по автомобильным трассам Оренбург – Соль-Илецк, Оренбург – Илек, Оренбург – Самара, а также по улицам городов и поселков требует максимально-го внимания и строгого соблюдения правил дорожного движения.
2. На участках маршрута, проходящих по проселочным (полевым) дорогам, грейдерам нередко встречаются довольно крутые спуски, овраги, при преодолении которых следует соблюдать интервал и контролировать скорость движения, особенно после или во время дождя.
3. На некоторых участках маршрута (протяженностью от 20 до 60 км) отсутствует возможность пополнения запасов питьевой воды (на участках Первомайский – Димитровский, Нижнеозерное – Садовый), что необходимо учитывать, особенно в летний период, для избежания обезвоживания и перегревания организма.
4. При движении или при организации биваков вблизи лесополос необходимо принять меры для профилактики укусов клещей и других кровососущих насекомых.

4.8. Перечень наиболее интересных природных, исторических и др. объектов на маршруте.

1. Река Урал – условная граница Европы и Азии, главная водная артерия Оренбургской области.
2. Стела «Европа-Азия» на левом берегу р. Урал, на условной границе Европы и Азии.
3. Реки Донгуз, Черная – крупные левые притоки р. Урал.
4. Живописные обрывистые берега р. Донгуз.
5. Чернореченское водохранилище.
6. Очень интересен Музей истории села Нижнеозерное (к сожалению, в этом походе мы в него не попали).
7. Меловые горки у с. Чесноковка (памятник природы).
8. Оборудованный родник у пруда (с. Власовка).
9. г. Меджвежий лоб (405 м) – высшая точка Общего Сырта (памятник природы).
10. Каменный родник – исток р. Самара.

4.9. Дополнительные сведения о походе.

1. Перечень специального снаряжения.

А. Групповое:

- 3.10. набор техобслуживания велосипеда – 1 комплект;
- 3.11. велокомпьютер (личный) – 2 шт.;
- 3.12. емкость для воды (до 3 л) – 17 шт.;
- 3.13. насос – 4 шт.;

Б. Личное:

- 3.14. велосипед;
- 3.15. камера запасная;
- 3.16. велоаптечка (набор пластырей, клей, набор ключей шестигранников);
- 3.17. велорюкзак;
- 3.18. ремни (жгуты) для крепления груза.

2. Большинство участников передвигались на горных велосипедах, одна на дорожном, пятеро – типа «Аист» («Кама»). Все велосипеды оборудованы багажниками, на которых перевозился весь груз.

3. Ремонтные работы, проведенные в походе:

- 1) Проколы камеры (трижды). Замена на запасную, с последующим ремонтом (заклейкой) замененной камеры.
- 2) Замена суппорта на запасной на одном из горных велосипедов.
- 3) На двух велосипедах укреплялись (заменялись) стойки багажников (при помощи деревянных палок, закрепленных с помощью проволоки и резиновых жгутов к раме велосипеда).
- 4) У одного из участников практически на последних километрах похода (уже в городе) порвалась цепь. Порванное звено было удалено.

4. Погода была самой благоприятной для велопохода: ясная, солнечная без сильного встречного ветра. В дневные часы температура воздуха в тени превышала 30-ти градусную отметку, но самое жаркое время мы проводили на обеденном привале (у водоемов, в тени).

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

1. *Стоимость питания на активной части маршрута составила около 7 000 руб. (412 руб./чел).*
2. *В походе использовалось имеющееся стандартное общее снаряжение и велосипеды. Специально к походу тремя участниками были приобретены багажники (по 100 руб.). Набор технического обслуживания велосипедов был скомплектован из имеющихся запасных частей и материалов.*
3. *Поскольку активная часть маршрута началась и закончилась в г. Оренбурге, транспортных расходов не было. За переправу на резиновых лодках в с. Нижнеозерное отдали 500 руб. (30 руб./чел.)*
Общая стоимость затрат на проведение похода – 8000 руб. (470 руб./чел.)

4.11. Итоги, выводы, рекомендации по прохождению маршрута.

Маршрут успешно пройден всеми участниками группы по основному варианту без отклонения от графика.

Маршрут соответствует первой категории сложности. В связи с доступностью и населенностью района похода, возможностью практически в любой день пополнить запасы продуктов питания и питьевой воды (в водопроводах или колодцах населенных пунктов), возможностью многочисленных аварийных выходов в любой день пути маршрут достаточно безопасен и удобен для начинающих велотуристов.

При подготовке и проведении похода группа пользовалась региональным атласом Оренбургской области (издание 2000 г.). Карты достаточно точно отражают дорожную сеть (есть незначительные отклонения, но они не вызывают затруднений) и вполне пригодны при ориентировании на маршруте.

При прохождении данного маршрута следует учесть следующие рекомендации.

На некоторых участках маршрута достаточно сложно найти хорошее место для ночлега (либо нет растительности, либо проблемы с водой). Поэтому, рекомендуем застись емкостями для воды в объеме, достаточном для приготовления и ужина, и завтрака. В этом случае для ночлега можно использовать лесополосы, сопровождающие практически все более-менее крупные дороги, по которым осуществлялось движение. Места наших ночевков можно считать оптимальными для данного графика движения.

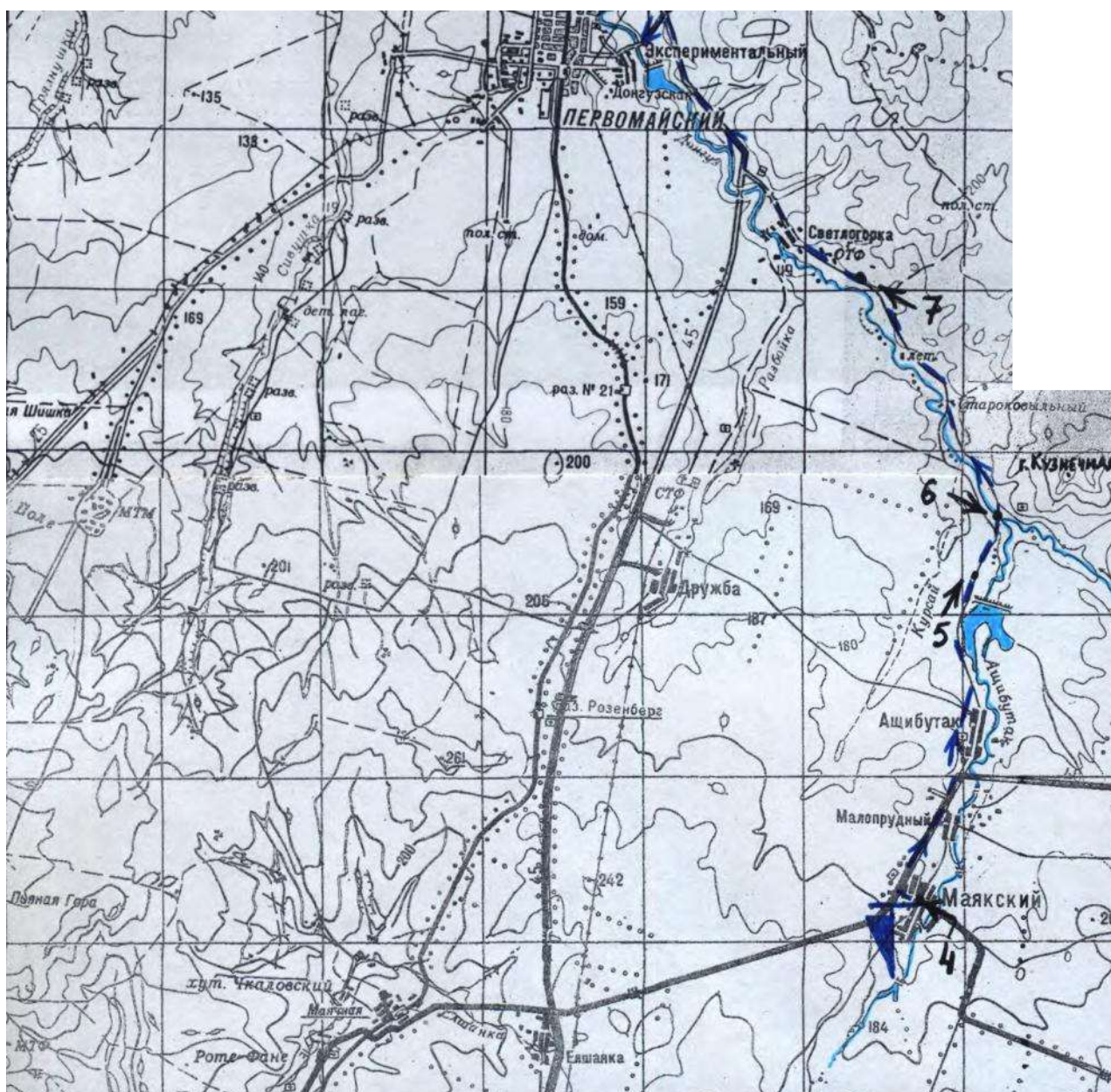
Особое внимание следует обратить на обеспечение питьевой водой. В летнее время следует учитывать, что практически все ручьи оказываются сухими. Гарантированно запасы воды можно пополнить в населенных пунктах. Наиболее протяженные «безводные» участки маршрута: Первомайский - Димитровский (90 км; хотя есть источники воды – р. Донгуз, пруды в районе Никольского и Локтюшина оврагов, вода которых может быть использована для приготовления пищи), Димитровский – Краснохолм (22 км), Нижнеозерное – Садовый (40 км; реки Озерная и Мал. Зубочистенка заболочены, трудно найти подход к берегу), Переволоцкий – Власовка (20 км).

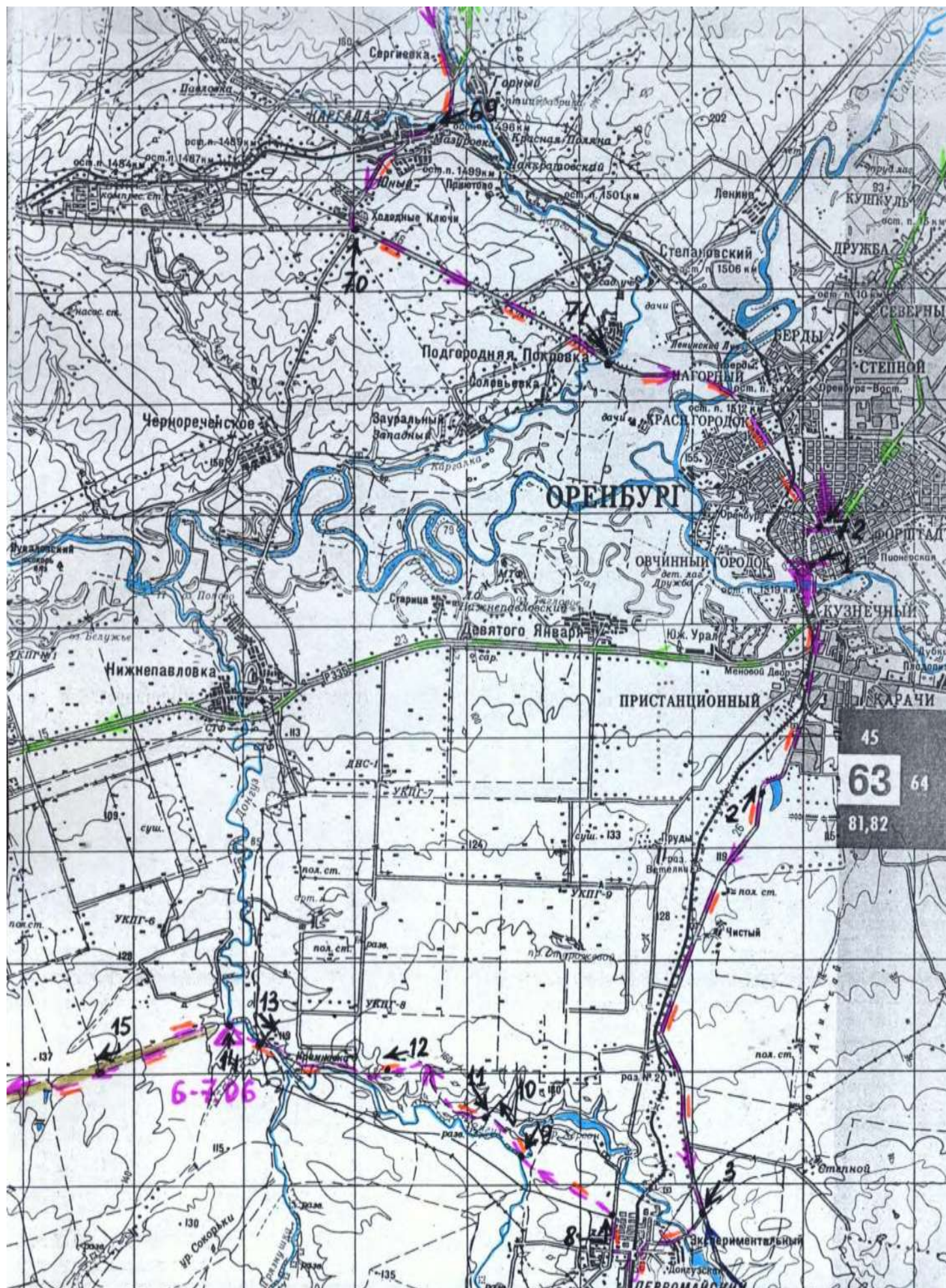
Пополнить запас продуктов можно в следующих населенных пунктах: Первомайский, Дмитровский, Краснохолм, Нижнеозерное, Переволоцкий, Кариновка. Магазины в этих населенных пунктах работают с 9.00 до 20.00 без выходных и перерывов, а в Краснохолме, Переволоцком есть и круглосуточные магазины. В этих же населенных пунктах есть и почтовые отделения (телеграф).

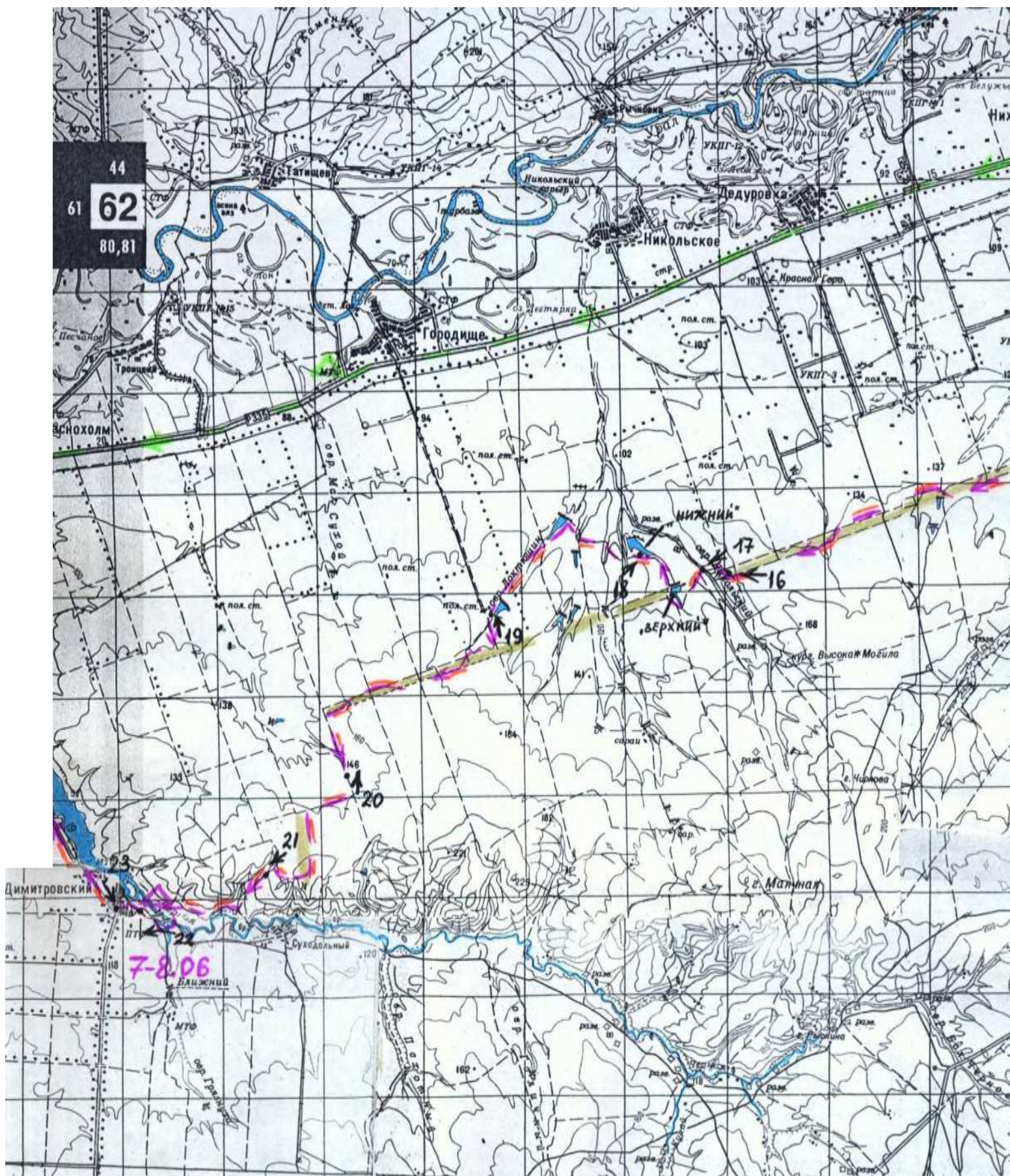
На протяжении практически всего маршрута возможна сотовая связь (операторы «Билайн», «Мегафон»).

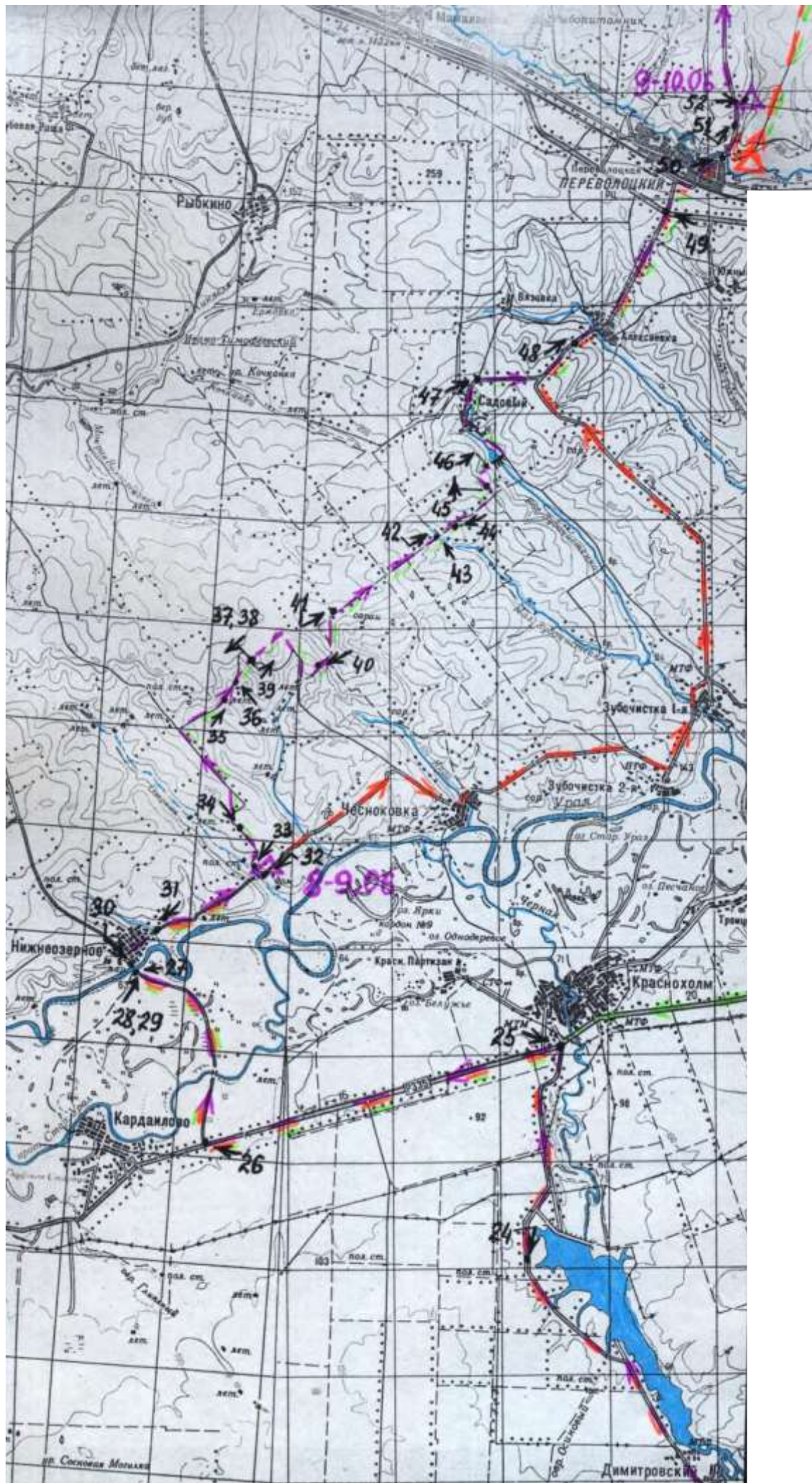
Следует учесть, что мост в с. Нижнеозерное в аварийном состоянии (т.е. непригоден для переправы) и неизвестно когда будет (и будет ли) восстановлен. Поэтому, необходимо либо быть готовыми «раскошелиться» за переправу, договорившись с местным населением, либо изменить маршрут и от Краснохолма выехать к с. Чесноковка (где ранее существовал паром для переправы). Далее от с. Чесноковка по грейдеру на северо-запад, до его поворота на юго-запад и затем по грунтовой дороге, начинающейся от поворота, проехать до летника с выходом на маршрут нашей группы.

4.12.1 Картографический материал.











4.12.2. Фотоиллюстрации.



Фото № 1. Оренбургская часть группы на старте у здания школы № 24.

Слева направо: Никифорова Т., Лаганина Л.Н., Григорьева Ю., Егорова В., Колганова Д., Тарасов К., Беляев И., Гордеева А., Мартыненко М., Левшин С. Снимает – Левшина Е.Н.



Фото № 2.

Стела на южной окраине города..



**Фото № 3. Сворачиваем с трассы Оренбург-Соль-Илецк
к п. Экспериментальный**



Фото № 4. Часть группы стартовала из с. Маякское.
У крыльца Красномаякской СОШ стоят (слева направо): Чухарев Г., Амамбаев Б., Гуров И.,
Веккер Д.П., Имамбаева И., Чухарев К., Губский В., Махкамов А.



Фото № 5. По полевой дороге к г. Кузнечная.



Фото № 6. Брод у слияния рек Донгуз и Ащибутак.



Фото № 7. Подъезжаем к с. Светлогорка..



Фото № 8. На северной окраине п. Первомайский (Донгуз) сворачиваем на полевую дорогу.



Фото № 9. **Брод через р. Донгуз у устья р. Сивушка (на заднем плане)**



Фото № 10. **Подъем из долины р. Донгуз.**



Фото № 11. Подъем из долины р. Донгуз



Фото № 12. Спуск в долину р. Донгуз (восточнее г. Кремневка).



Фото № 13.

**Брод через р. Донгуз
(на заднем плане опора ЛЭП, обозначенной на карте).**



Фото № 14.

Походное утро на берегу р. Донгуз.



Фото № 15. Почти весь второй день похода ехали по полевым дорогам вдоль лесополосы .



Фото № 16. Перед Никольским оврагом лесополоса прерывается.



Фото № 17. Поднимаемся из Никольского оврага.



Фото № 18. Разрушенный домик на берегу «нижнего» пруда.



Фото № 19. Поднимаемся от Локтюшина оврага к «нашей» лесополосе, минуя полевой стан (обозначен на карте)



Фото № 20. По полевой дороге едем на юго-восток –к долине р. Черная.



**Фото № 21. Спуск в долину р. Черная
(северо-западнее с. Суходольный)**



Фото № 22. Подъезжаем к окраине с. Димитровский



Фото № 23. От Димитровского выехали на асфальт.



Фото № 24. На дороге Димитровский-Краснохолм идут ремонтные работы.



Фото № 25. Выежаем на трассу Оренбург–Илек–Уральск у с. Краснохолм.



Фото № 26. Поворачиваем с трассы на грейдер к с. Нижнеозерное.



Фото № 27. Подъезжаем к мосту через р. Урал...



Фото № 28. ...а моста нет.



Фото № 29. Переправа через разрушенные пролеты моста.



Фото № 30. Переправа на правый берег заняла менее часа.



Фото № 31. По грейдеру едем от с. Нижнеозерное в сторону Чесноковки.



Фото № 32. Подъем от р. Озерная.



Фото № 33. Едем по грунтовой дороге на северо-запад вдоль р. Озерная



Фото № 34. После прошедшего накануне ливня грязевые лужи в понижениях рельефа оказались непреодолимы в седле.



Фото № 35. Спускаемся к заброшенному летнику и пруду.



Фото № 36. У родника.



Фото № 37,38.

Панорама с вершины отрога.
(- - - - - пройденный путь)





Фото № 39. С вершины отрога по краю полей едем на северо-восток, огибая вершины оврагов



Фото № 40. Поднимаемся от летника на северо-восток на седловину между двумя вершинами (севернее истоков р. Ялга).летник



Фото № 41. Едем вдоль лесополосы по полевым дорогам на северо-восток.



Фото № 42. Через среднепроходимый лес спускаемся к истокам р. Мал. Зубочистенка.



Фото № 43. Преодолеваем р. Мал. Зубочистенка.



Фото № 44. На участке от Мал. Зубочистенки дорога лишь угадывается в траве.



Фото № 45. По вершине водораздела рек Мал. И Бол. Зубочистенка едем на северо-запад.



Фото № 46. Спускаемся к пруду на р. Бол. Зубочистенка (ниже с. Садовый).



Фото № 47. Выезжаем из с. Садовый. Далее путь продолжаем по асфальту.



Фото № 48. Спуск и затем подъем у с. Алексеевка.



Фото № 49. Памятный знак на трассе Оренбург – Самара у п. Переволоцкий.



Фото № 50. Переезжаем р. Самара по мосту в п. Переволоцкий.



Фото № 51.

На подъеме от р. Самара.



Фото № 52.

Лагерь в лесополосе севернее п. Перволоцкий.



Фото № 53. Едем по асфальтированной дороге на север от п. Переволоцкий.



Фото № 54. Свернули с асфальта на грейдер к с. Араповка.



Фото № 55. Свернули с грейдера по полевым дорогам к западному подножью г. Медвежий лоб.



Фото № 56. На вершине г. Медвежий лоб (405 м) – высшей точке Общего Сырта.



Фото № 57. Репер с вершины исчез. Заложили записку под одним из камней.



Фото № 58. По заросшему грейдеру поднимаемся от с. Араповка на водораздел.



Фото № 59. Продолжили подъем по грунтовой дороге вдоль грейдера.



Фото № 60. Спуск с водораздела в долину р. Грязнушка к с. Пустошь-Адамовка.



Фото № 61. Выехали на асфальтированную дорогу на Япрынцево-Судаковка.



Фото № 62.

Проезжаем Судаковку.



Фото № 63. Спуск в долину р. Казачка к с. Кариновка.



Фото № 64. Подъезжаем к «Каменному роднику» - истоку р. Самара.



Фото № 65. Ужин на истоке р. Самара. Беседка и памятный знак.



Фото № 66. По вершине водораздела рек Самара и Сред. Каргалка.



Фото № 67. Спуск в долину р. Сред. Каргалка к с. Репино.



Фото № 68. От с. Репино начинается асфальт.



Фото № 69.

Проезжаем с. Каргала.



Фото № 70.

Переходим трассу Оренбург-Самара у с. Холодные ключи.



Фото № 71. Подъезжаем к городу по трассе Оренбург – Самара.



Фото № 72. Финишировали на площади им. Ленина.