

ПАСПОРТ СПОРТИВНОГО МАРШРУТА

1. Название маршрута:

«Южное Кольцо». (Происхождение этого термина не известно. Возможно, название уже существовало, а возможно выдумано одним из участников группы, но группа называет этот маршрут между собой именно так.)

2. Ф.И.О. руководителя путешествия: Пыжов Михаил Александрович

3. Ф.И.О. заявителя-участника конкурса: Поздний Роман Романович

4. Контактная информация заявителя roman@pozdney.com

5. Наименование организации клуб «Адреналин»

6. Город нахождения группы Южно-Сахалинск

7. Информация об участниках маршрута:

№	Фото участников	Ф.И.О. дата рождения	Роль в группе
1		Пыжов Михаил Александрович 24.04.1988	руководитель группы
2		Огурцов Алексей Владимирович 09.08.1990	штурман
3		Десятник Светлана Олеговна 06.01.1986	зав. пит
4		Кононюк Константин Сергеевич 15.11.1991	хронометрист
5		Хашба Михаил Викторович 16.01.1984	специалист по связям с общественностью

6		Шишкова Ирина Сергеевна 19.08.1986	медик
7		Поздний Роман Романович 28.04.1988	зам потех

8. Территория (район путешествия): Южная часть острова Сахалин

(г. Южно-Сахалинск – пер. Южно-Сахалинский – п. Пятиречье – пер. Яблочный – п. Яблочное – г. Чехов – п. Томари – с. Пензенское – с. Черемшанка – траверс Южно-Камышового Хребта – водопад Черемшанский – ст. Арсентьевка – с. Взморье)

9. Вид туризма: велосипедный

10. Способ передвижения: на велосипеде

11. Сезонность (время года): как бы лето ☺ (начало июня)

12. Номер маршрутной книжки заявленного маршрута и наименование МКК):

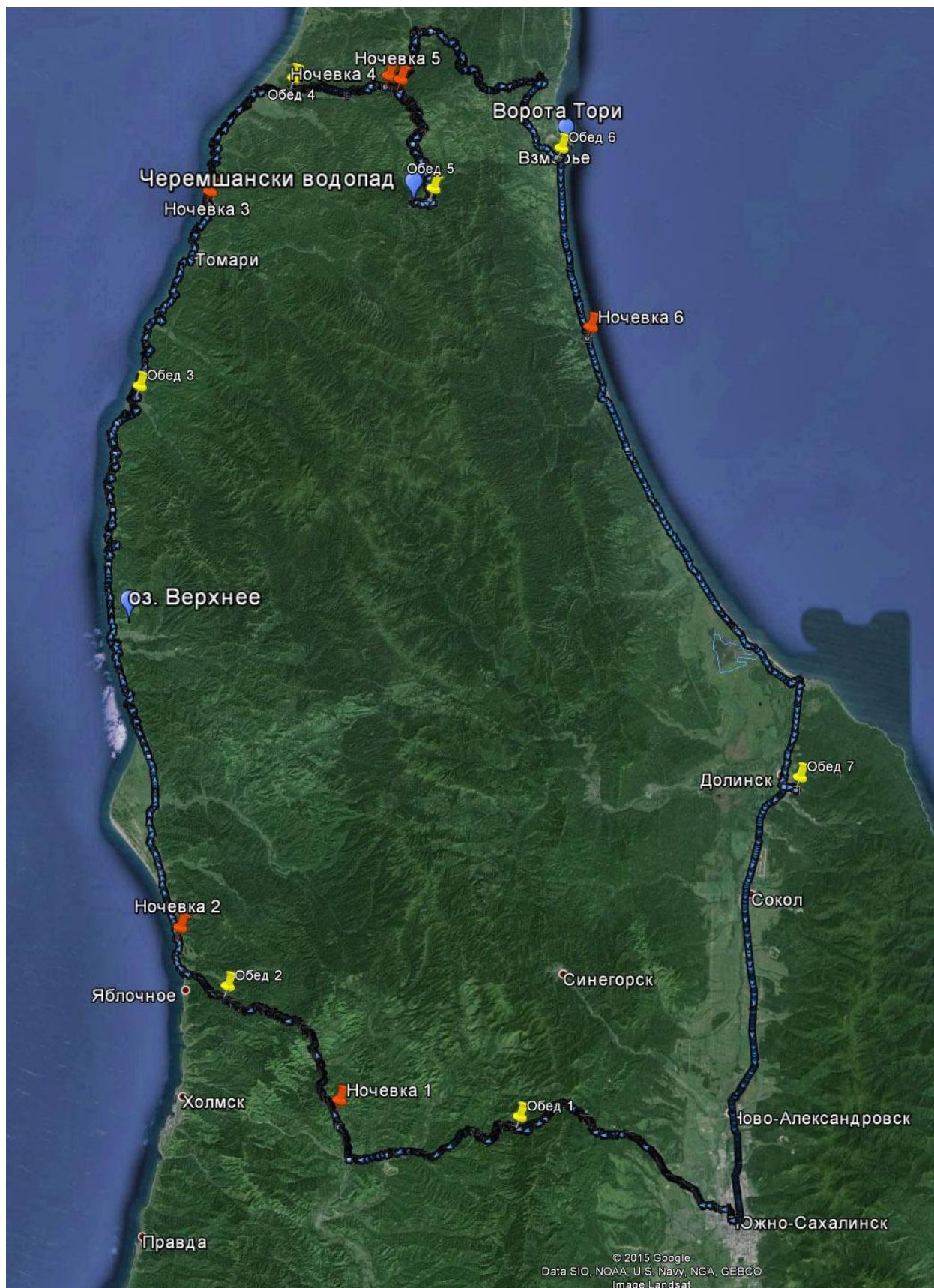
МКК Сибирского федерального округа (г. Новосибирск)

Маршрутная книжка №0-67-15

13. Сведения о маршруте

- общая протяженность: 7 ходовых дней/ 7 дней общих
- общая протяженность: 388 км:
- количество ночевок: 6 ночевок
- пункт начала маршрута: г. Южно-Сахалинск
- пункт окончания маршрута: г. Южно-Сахалинск
- количество стоянок с местом для разведения костра или горелки: 11 мест

14. Карта-схема маршрута (необходимо указать пункты начала и окончания маршрута, места ночевки, стоянок, экскурсионных и иных объектов, представляющих интерес для туристов)



Данный маршрут представляет довольно большой экскурсионный интерес совершенно с разных сторон, во-первых природа ландшафт меняется каждый день, от березовых рощ до зарослей бамбука, от полевых пейзажей до крутых перевалов и хребтов поросших стлаником, во-вторых маршрут изобилует различными объектами эпохи Карафута, это и мосты и памятники и храмы японской культуры, ну и , в-третьих, большой интерес представляют природные объекты: вершины, перевалы, озера и реки. Наиболее крупные из них: оз. Верхнее (г. Чехов), водопад Черемшанский (Томаринский район).

15. Описание категории сложности маршрута (препятствия, сложность маршрута, технические приемы его прохождения, погодные и климатические условия, трудности проведения маршрута и прочее)

По Регламенту дисциплины «маршрут» вида спорта «Спортивный туризм» вело поход первой категории сложности должен иметь протяженность не менее 300 км (и не более 400 км) и длительность не менее 6 ходовых дней (и не более 8 дней). Кроме того, первую категорию сложности определяет не менее 2 препятствий первой категории трудности и одно препятствие второй категории трудности, не идущее в балльный зачет, но необходимое для набора опыта группой.

Таблица 2. Определяющие препятствия

Вид препятствия (наименование)	Категория трудности	Протяженно сть препятствия	Характеристика препятствия	Путь и способ прохождения
Протяженное (горное): перевал «Южно-Сахалинский» (через Мицульский хребет)	2	23,2 км	набор высот: 777 м потеря высот: 705 м ср. уклон подъемов: 10,48% ср. уклон спусков: 8,67% дор. покрытие: щебень/грунт	На велосипеде
Протяженное (горное): перевал «Яблочный» (через Южно-Камышовый хребет)	1	15,2 км	набор высот: 432 м потеря высот: 609 м ср. крутизна подъемов: 11,05% ср. крутизна спусков: 11,05% дор. покрытие: грунт	На велосипеде
Протяженное (равнинное) с. Яблочное – п.Томари	1	84,5 км	набор высот: 1135 м потеря высот: 1107 м ср. крутизна подъемов: 4,18% ср. крутизна спусков: 3,85% дор. покрытие: щебень	На велосипеде
Протяженное (горное): Траверс Южно-Камышового хребта от с. Черемшанка до Черемшанского водопада	2	18,5 км	набор высот: 1057 м потеря высот: 1020 м ср. крутизна подъемов: 15,94% ср. крутизна спусков: 14,00 % дор. покрытие: грунт	На велосипеде

Прохождение определяющих препятствий:

15.1. перевал «Южно-Сахалинский» (через Мицульский хребет)

Дорога на перевал с щебеночным покрытием хорошего качества, была размочена предшествующими выходу внезапными дождями. Движение осуществляли в седле, спешиваясь

лишь в самых крутых участках. На спуске с перевала в распадках местами еще лежал снег. Снежные островки проходили в пешем порядке, ибо снег был мягкий, рыхлый и движение по нему практически не возможно. После вершины перевала покрытие дороги сменяется на грунтовое. На спуске дистанцию между участниками увеличивали, но не теряя визуального контакта. На пути движения группу ждали 7 переправ вброд, и одна по бревну. Реки несколько поднялись ввиду прошедших накануне дождей, но не до такого уровня, который бы помешал группе перебраться вброд. Переправу организовывали по перекатам, где глубина наименьшая, отправляя для разведки одного участника с шестом. При переправе с велосипедом, использовали его в качестве третьей точки опоры, ведя его рядом с собой, выше по течению.

Фото № 1-2. Старт похода. Перевальный взлет (Вид с вершины перевала Южно-Сахалинского).



Фото № 3-4. Преодоление снежного островка. Спуск с перевала на увеличенной дистанции.



Фото № 5-6. Переправа по бревну. Обход Заболоченного участка в долине реки.



Фото № 7-8. Разведка брода. Переправа вброд.

15.2. Перевал «Яблочный»

При движении через перевал в направлении от с. Пятиречья к с. Яблочному набор высот по сравнению со сбросом небольшой. Преимущественно происходит движение вниз. Покрытие дороги грунтовое. Несколько осложнено промоинами от ручьев и лужами, постепенно увеличивающимися в размерах по мере спуска с перевала. Дорога заболочена в низу перевала со стороны с. Яблочного ближе к долине реки. Движение осуществляли в седле, спешиваясь лишь для того чтобы обойти самые глубокие лужи.



Фото № 9-10. Утренний старт. Спуск по перевалу, дорога в промоинах.



Фото № 11-12. Дорога ближе к долине реки. Обход самых больших луж



Фото № 13-14. Ремонт заднего переключателя. Лагерь второй ночевки вблизи с. Яблочного.

6.3. Дорога до Томари

Дорога от с. Яблочного до пос. Томари пролегает вдоль побережья Татарского пролива. Дорога до г. Чехова хорошего качества, щебеночная. Участок дороги от г. Чехова до п. Томари уже много лет не обслуживается, поэтому щебеночное покрытие здесь слегка износилось, зато на этой дороге редко встречаются автомобили. Движение осуществляли в седле весь путь. Группа двигалась в колонну на дистанции 1,5-2 м, увеличивая дистанцию на спуске до 10-15 м, чтобы избежать потока грязи, летящей их под колеса впереди идущего товарища, ввиду того, что весь день шел дождь. Большую помощь в этом вопросе оказывали защитные очки, которые, правда, часто запотевали на подъемах. Большую помощь в поддержании высокого темпа движения оказывал попутно-боковой юго-западный ветер, пусть и не большой силы. Ночевку в этот день было решено организовать в заброшенном доме села Неводское Томаринского района, чтобы получить возможность хорошо просушить все изрядно промокшие вещи, так как практически весь день шел дождь.



Фото № 15-16. Движение на Чеховский перевал. Въезд в г. Чехов.



Фото № 17-18. Начало Томаринского района. Р. Акранзас.

6.4. Дорога по Южно-Камышовому хребту

Дорога по хребту изначально лесовозного характера имеет грунтовое покрытие хорошего состояния по гребням хребта и размытая дождями в седловинах. Местами в распадках (в основном с северной и северо-восточной стороны) еще лежал снег островками по 10-30 м, но проходившая накануне нашего похода по тем местам автотехника оставила нам возможность проходить все эти места в седле, изрядно укатав снег. Весь ходовой день над хребтом висел туман и шел небольшой дождь, скрывая прекрасные виды в вершин хребта, с которых по словам

местных жителей хорошо видны оба побережья острова Сахалин. Двигались в колонну на минимально возможной дистанции, при этом создавая громкие звуки с помощью свистков и пневматического гудка, для обеспечения безопасности в вопросе встречи с медведем, так как эти места изобилуют следами этого зверя. Добравшись до р. Черемшанки группа оставила велосипеды и пообедав, прогулялась на водопад пешком (1,5 км в одну сторону).



Фото № 19-20. На вершине хребта. Обед в вагоне-ресторане.

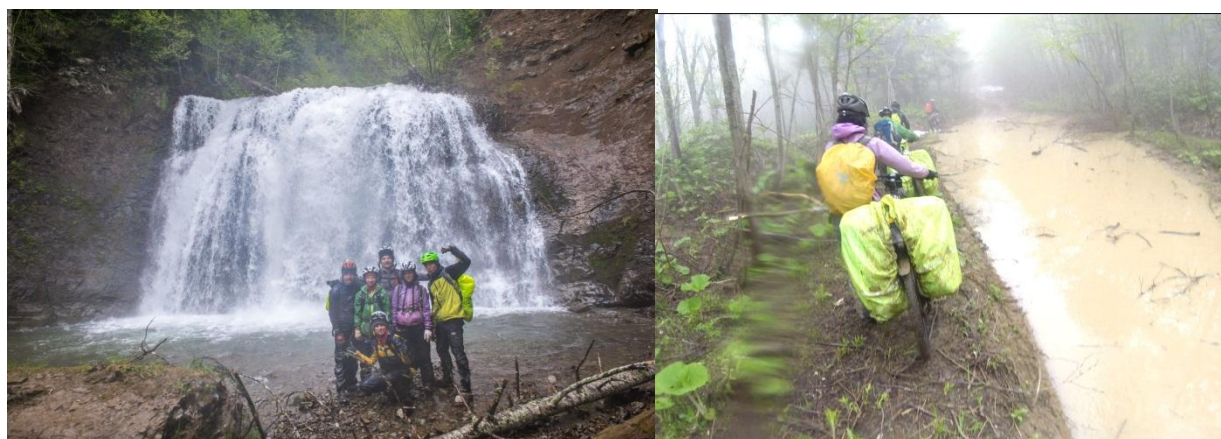


Фото № 21-22. Групповое фото на Черемшанском водопаде. Обход лужи.

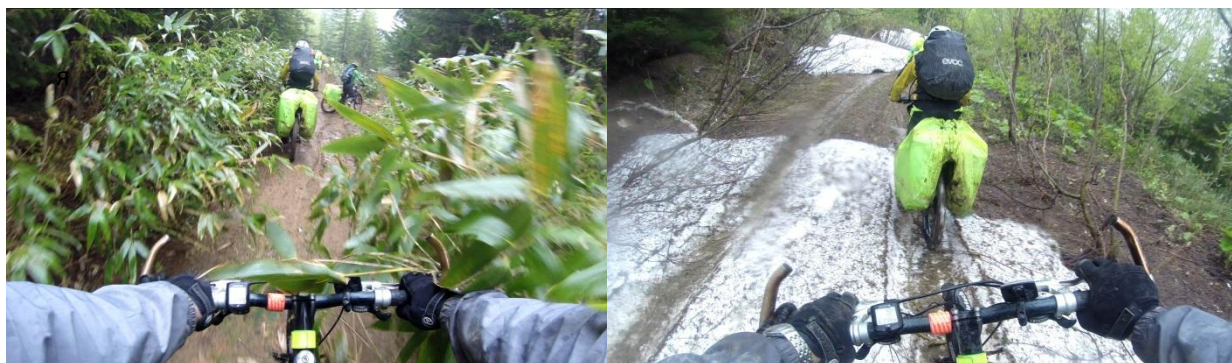


Фото № 23-24. Дорога, изрядно заросшая бамбуком. Движение по укатанному снегу.

Из дневника группы:

Первый день.

Стартовали от кинотеатра Комсомолец в 9:00. Все чистые, бодрые в полной боевой готовности. Непривычно было везти на заднем колесе поклажу, но к этому быстро приспособились. Добрались до Дальнего и направились в сторону перевала через Мицульский хребет. Дорога на перевал размыта дождями, грязь прилипала к колесам, затрудняя движение. В наиболее крутые подъемы приходилось идти пешком. На самом перевале и на спуске в распадах местами еще лежал снег. В общем пришлось преодолеть пешком 5 снежных островов общей протяженностью порядка 300м. За перевалом дорога 8 раз пересекается с реками, которые приходилось преодолевать вброд. Броды были разными как по ширине, так и по глубине (примерно от 3 до 15 м в ширину и около 40-60 см в глубину). Скорость течения примерно одинакова на всех бродах, но достаточно высокая. Броды проходили по перекатам, в том месте, где ширина реки наибольшая, при меньшей глубине и скорости течения. Почти все броды преодолевали, катив, велосипеды рядом с собой и используя их в качестве опоры. Исключения составляют 2 брода, глубина которых заставила тащить велосипеды на себе, так как следование поперек течения с велосипедом сбивало с ног из-за большой площади контакта велосипеда с водой, ну а одну переправу удалось организовать с помощью поваленного дерева. Дальнейшая дорога от Чистоводного до Пятиречья так же была размыта дождями и разбита колесами автомобилей. Последние 3 км от Пятиречья до места ночевки проходили по асфальту, что позволило слегка расслабиться и отдохнуть. Ночевку организовали на берегу реки Чипиань, который хорошо продувался и исключал наличие комаров и мошек. Все шло по плану.

По данным GPS за день прошли 50,9 км за 12ч 44мин (с учетом обеда и остановок), из них 3,4 км по асфальту

общий набор высот за день: 986 м

скорость движения: 3,96 км/ч – средняя общая, 8,9 км/ч – средняя в движении

Второй день.

Погода с утра радовала. Небо было голубое в облаках, через которые частенько пробивалось солнце. Завтракали молочной кашей с какао и печеньем. Выдвинулись в путь в 8:30. Дорога на перевал грунтовая, без ям и ухабов... До определенного момента, а точнее до въезда на территорию лесозаготовки. Там стоит шлагбаум, а дорога на сам перевал уходит влево и тут начинаются приключения)))

Дорога уже давно не обслуживается и размыта дождями, вдоль всего подъема тянутся глубокие колеи от ручьев. Ехать практически невозможно. На самом верху перевала открывается замечательная панорама. Спуск с перевала представляет полное раздолье для оттачивания техники катания, ибо это прямо таки кладезь всевозможных технических препятствий: глубокие, вязкие лужи; ручьи, камни, ухабы, ямы, глубокие водные колеи и ко всему прочему большая часть покрытия - размытый дождями суглинок.

После спуска дорога петляет по долине реки, дорога еще больше размыта и заполнена грязью и лужами, местами заросшими и переходящими в болото. На пути встретились 2 переправы через реку, одна была преодолена на велосипеде с разгона, вторая вброд. При первых признаках цивилизации - исправном мосте и более менее нормальной дороге, мы поняли что испытания на сегодня окончены и дальше нас ждала ровная грунтовка, с участками асфальта. Перед въездом в село Яблочное мы остановились на обед. Солнце пригревало и все дружно решили искупать своих коней и постирать вещи, пока готовилась еда. Пообедав мы продолжили движение миновали Яблочное и повернули на трассу на Чехов. И тут подкрался ППЦ, как всегда незаметно))) У Миши Хашба на заднем переключателе сломался ролик заднего переключателя, расколовшись надвое и порвалась цепь. Двигаться дальше не представлялось возможным. Честно говоря мы не были готовы к такому повороту событий. И если цепь еще можно было заменить или починить, то запасных роликов у нас с собой не было. Миша уже расстроился и хотел опустить руки, чтобы не быть обузой для группы сойти с маршрута, но получив коллективное возражение, оставил эти мысли) было решено делать все что в наших силах. Начали перебирать варианты решения проблемы. Из самых простых было попытаться найти ролик в ближайшем спортивном магазине в Холмске, до которого было около 18 км. Время было около 17 часов, поэтому вероятность того что магазины еще будут работать к нашему приезду оставалась. Ребята поставили лагерь, а мы с Лехой Огурцовым скинули сумки и вдвоем помчались в Холмск, выжимая из своих коней все лошадиные силы))) летели быстро, почти на одном дыхании. Добрались до Холмска к 17:35.

Нашли магазин, но к нашему великому сожалению он уже был закрыт, ибо по воскресеньям он работает до 17:00. Мы связались с ребятами, которые во время нашей гонки уже попросили помощи из города и узнали о том что помощь к нам уже едет.) было понятно что сегодня мы уже никуда не поедem, так что на обратном пути мы сильно не торопились. Помощь к нам пришла часам к 22:00. Мы тут же начали ремонт, чтобы не задерживаться с утра, ибо и так потеряли во времени. В общем до своей цели - Озера Верхнего в г. Чехове мы не доехали 30 км, однако никто не потерял ни настроения, ни уверенности в успехе, на бодрости духа.

*По данным GPS за день прошли 29,1 км за 8ч 40мин (с учетом обеда и остановок), из них 2 км по асфальту
общий набор высот за день: 480 м
скорость движения: 3,35 км/час – средняя общая, 7,25 км/ч – средняя в движении*

Третий день.

Погода началась портиться еще во вторую ночь, поэтому мы составили велосипеды и сумки вместе и накрыли их тентом от дождя. Встали пораньше быстро собрались и выдвинулись на маршрут уже в 8:00. Все действовали спокойно, быстро и организовано: каждый понимал, что нужно наверстывать график движения. По первоначальному плану мы должны были в третий день добраться от города Чехова до перешейка Поясок, проехав 86 км. Наверстать это за один день не было и надежды, потому как 86 км по размытой дождем грунтовой дороге, половина которой вообще не обслуживается, было и без того задачей не из легких, а если прибавить 30 км, которые мы не добрали во второй день до Чехова, то надеяться приходилось только на днёвку, которая у нас была в запасе и плавно переходила уже в полуднёвку.

Помимо этого дорога до Чехова заняла 2,5 часа, а это говорило о том, что не произойди у нас непредвиденной поломки – успели бы сюда в аккурат конца второго дня, а значит при планировании маршрута силы были оценены верно, что не могло не радовать. Погода портилась быстро и уже на перевале начался хороший дождичек и комфорта это, как и водится, не прибавляло. В Чехове сделали перекус и отправились дальше.

Дорога от Чехова до Томари по качеству покрытия значительно уступает первому отрезке пути третьего дня. Машины здесь ездят, но достаточно редко, и тем не менее дорога разбита и размыта. Грязь липла к колесам и затрудняла спуски и подъемы, которыми дорога изобилует. Обед у нас откладывался из-за отсутствия подходящего места. Мы это предполагали и поэтому хорошо подкрепились в Чехове, а так же делали пару перекусов по пути.

Грязные мокрые и голодные въехали в Новосёлово к 15:00, где и устроились на обед в дном из заброшенных домов, одолжив воды у соседки тети Иры)) Обед был организован быстро, готовили на газу, экономив время. В 17:00 выдвинулись на маршрут. К 20:45 добрались в село Неводское Томаринского района, где нашли опять же заброшенный дом, устроив там ночевку.

Денек выдался вообще конечно «веселый», к концу дня эмоциональное напряжение достигло своего апогея. В воздухе как будто гроза весела, не смотря на то, что к вечеру даже солнце выглянуло. Все были измотаны долгой дорогой и молчали, будто воды в рот набрали. Только после хорошего, сытного ужина снова зазвучали новые шутки Миши Хашба и раскатистый, заразительный смех Кости и Светы.) Было решено на следующий день не гнать вшаей, а устроить «заминочный» день, кроме того пришла в голову мысль об изменении маршрута. Изначально планировалось добраться до Ильинска, а потом свернуть на трассу Ильинск — Арсентьевка, а оттуда с 17-го км трассы на водопад. Но после изучения карт навигатора была найдена более интересная дорога на водопад — из устья реки Черемшанки, из села Пензенского по лесовозным дорогам.

*По данным GPS за день прошли 84,6 км за 11ч 52мин (с учетом обеда и остановок), из них 4 км по асфальту
общий набор высот за день: 1222 м
скорость движения: 7,1 км/час – средняя общая, 10,6 км/ч – средняя в движении*

Четвертый день.

Вставать не торопились, спали до 8:00, восстанавливая силы. В 10:30 выдвинулись. Погода с утра еще радовала. Небольшая облачность не давала солнцу разойтись в полную силу. К 11:30 добрались до Пензенского, проехав 13 км от места ночевки, где остановились у магазина и пока закупались, готовясь к автономной части маршрута, расспросили местных о дороге на водопад. Данные были разноречивы, потому нужно было отыскать больше информации и достаточно

достоверной. Двинули в сторону села Черемшанка, что в 7ми км вглубь острова, там нашли дом Александра Макаровича – знакомого Миши Хашба, который с большой гостеприимностью нас пригласил на обед и любезно предоставив в наше распоряжение ванную комнату для помывки. Пока готовился обед и шли своей чередой водные процедуры, хозяин дома помог нам составить карту лесовозных дорог и показал кратчайший путь до нашей цели. После окончания трапезы мы двинулись в путь. Наша дальнейшая дорога тянулась по полевым дорогам вдоль долины реки Черемшанки около 5 км, пока не повернула в лес. Проехав еще 4км мы нашли хорошее место для ночевки на поляне у лесного ручья, где и остались до следующего утра.

По данным GPS за день прошли 28,7 км за 7ч 43мин (с учетом обеда и остановок), из них 2 км по асфальту

общий набор высот за день: 531 м

скорость движения: 3,7 км/час – средняя общая, 7,4 км/ч – средняя в движении

Пятый день.

Ну, вот и настал день, когда мы должны были достигнуть нашей главной цели – Черемшанского водопада. На маршрут вышли в 8:30. С самого утра погода хмурилась. Над землей висел морозящий туман. В лесу это было не так заметно, но когда поднялись на хребет, видимость была метров 10. Двигались компактной колонной, чтобы не терять друг друга из поля зрения. Дорога в стиле «сопка ваша — сопка наша» сильно утомляла, да еще туман и сильный ветер на гребне хребта не прибавляли радости, но все же не могли сломить боевого настроя группы. К 14:00 добрались к вагончикам в 1,5 км от водопада, где пообедали, бросили велосипеды и отправились на водопад пешком. Прогулка к водопаду под музыку из карманной аудиоколонки, да на сытый желудок подняла настроение. Водопад предстал пред нами во всей своей красе и величии. Из-за паводков и прошедших дождей уровень воды поднялся – по словам Миши Хашба, который ранее был на водопаде. Пофотографировались на водопаде, долго не задерживаясь, чтобы успеть вернуться к месту ночевки. Вернулись к уже собранным велосипедам и вещам и отправились в обратный путь. Обратный путь, как правило, всегда кажется короче... но не в этот раз. В лесу всегда смеркается раньше, а тут еще и плотный туман... Очень сложно было найти подходящее место для ночевки, потому как дорога шла по хребту, а справа – слева стена леса, да к тому же водоем, пересекающий дорогу, для простого доступа к воде, был всего один, и как на зло возле него не было подходящей поляны для лагеря, а ставить лагерь на дороге было безумием, ибо все дороги были усыпаны следами медвежьих лап. Пришлось набрать воды и двинуться дальше в поисках поляны с дровами. Поляна была найдена к 21:40 – уже по потемкам. И хоть она была на перекрестке дорог, что то внутри подсказывало, что здесь безопасно. Об этом же говорили следы костровищ. Лагерь поставили быстро, поужинали, быстро заготовили дров и вырубались спать без задних ног.

По данным GPS за день прошли 41,2 км за 12ч 20мин (с учетом обеда и остановок), из них 5 км пешком

общий набор высот за день: 1300 м

скорость движения: 3,35 км/ч – средняя общая, 6,1 км/ч – средняя в движении

Шестой день.

После тяжелого пятого дня группа отсыпалась до 8:00. Из-за отсутствия по близости источников воды утро для дежурных началось с поисков воды. Пришлось устроить небольшую утреннюю поездку около 5 км за водой до ближайшего ручья. После началось приготовление еды, завтрак и сборы. На маршрут вышли в 10:40. Первая часть пути до трассы и первых признаков цивилизации вела под гору, уводя с перевала. Через 8 км с радостными восклицаниями группа дружно выскочила на трассу под недоумение работников дорожной службы, которые, выкати в глаза на лоб, спрашивали, откуда мы такие взялись. Вообще всю оставшуюся часть пути мы были объектом пристального внимания для всех проезжающих мимо машин и местных жителей всех встречающихся по пути населенных пунктов, что не удивительно.)

По дороге пару раз перекусывали орехами и шоколадом. Во Взморье заехали на ворота Тори и продолжили путь. Путь по восточному побережью был осложнен встречно-боковым ветром, который сильно мешал двигаться. Доехали до устья реки Черной и решили не насиловать себя и продолжить движение по утра, в надежде на смену направления ветра. На стоянке встретили друзей-походников, которые угостили нас безумно вкусной жаренной симой.

По данным GPS за день прошли 56,83 км за 8ч 30мин (с учетом обеда и остановок), из них 30,37 км

по асфальту

общий набор высот за день: 688 м

скорость движения: 6,6 км/ч – средняя общая, 12,3 км/ч – средняя в движении

Седьмой день.

С утра ветер сменил направление и теперь не мешал движению. Нам оставалось до Южно-Сахалинска 96 км. Дорога лежала исключительно по асфальту, если не считать участок ремонтных работ между Стародубским и Долинском. Ехали стремительно и бодро. Останавливались в Стародубском для перекуса и для того чтобы сделать древко для флага России, чтобы поднять его в ознаменовании празднования дня России. От Стародубского до финиша ехали с флагом, постоянно встречая приветствие от встречных и попутных автомобилей. На обед устроились в Долинске, на месте бывшем когда-то парком культуры и отдыха в тени деревьев, прячась от палящего полуденного солнца. После обеда отправились в дорогу. Предчувствие скорого домашнего ужина и горячего душа подгоняло и подбадривало. Наш первый большой поход подходил к концу, и честно говоря, даже грустно как то от этого становилось. Так не хотелось расставаться и возвращаться в суету города. Но ничего не поделаешь...

По данным GPS за день прошли 96,78 км за 8ч 20мин (с учетом обеда и остановок), из них 90 км по асфальту

общий набор высот за день: 300 м

скорость движения: 11,6 км/ч – средняя общая, 17,2 км/ч – средняя в движении

16. Описание экскурсионных объектов (наименование, краеведческое и географическое описание, экологическая, культурная и проч. составляющая)

Озере Верхнее (г. Чехов) – очень живописное место. Озеро находится в распадке сопек 2 км от центра города. Ранее на озере располагалась тур база.

Водопад Черемшанский – один из крупнейших водопадов Сахалина. Находится этот водопад на реке Желтой - правом притоке реки Черемшанки в 25 км от устья (Томаринский р-н). Его высота над уровнем моря порядка 170 м. Высота водопада 13 м. В период весеннего разлива рек он наиболее красив. Именно этим и обоснован выбор сезона похода.

17. Описание безопасности при проведении маршрута (что было сделано для организации безопасности на маршруте, какое снаряжение для обеспечения безопасности использовалось, какие опасные факторы встретили на маршруте, какие меры в связи с этим были предприняты и пр.)

Для велосипедистов с некоторым опытом данный маршрут не представляет большой трудности. Наиболее опасные факторы:

1. Быстро движущиеся автомобили на участке дороги от г. Чехов до п. Томари, летящие из под колес камни, грязь. Защита – внимательность и наличие защитных очков.
2. Участок дороги от с. Черемшанка до водопада Черемшанского безлюдный и дикий. Велика вероятность встречи с медведем. Медведь не заинтересован во встрече с человеком, поэтому чтобы избежать случайного столкновения следует обозначать свое присутствие громкими сигналами. Не следует так же выходить на маршрут малочисленными группами до 4 человек, медведь хоть и жаждет встречи с человеком, маленькой группы он может и не испугаться.

3. Участок пути от с. Взморье до г. Долинска заасфальтирован и достаточно оживленный, но в то же время довольно узкий. Следует проявлять большую осторожность при движении, так как увы культура вождения у нас мягко сказать низкая и водители попутных, да и встречных автомобилей, не любят снижать скорость, чем вызывают потенциальную опасность при обгоне/разъезде. Больше всего следует опасаться водителей попутных авто, ибо за ними сложно уследить и принять контрмеры.