

L



# OFF ROAD MASTER CLUB

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий

## ОТЧЁТ

**Об автопутешествии пятой категории сложности по Иркутской области, совершённом с 26 июля по 26 августа 2004 г.**

### Маршрутная книжка О - 129 - 04

Руководитель группы Сиваракша Вадим Германович

630112 г. Новосибирск ул. Крестьянская 18 б. кв. 10 тел. +7 913 945 7968

Маршрутно-квалификационная комиссия рассмотрела отчёт и считает, что путешествие может быть зачтено всем участникам и руководителю

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Маршрут имеет пятую категорию сложности

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Отчёт использовать в:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Г. Новосибирск.

## ОРГАНИЗАЦИЯ ПУТЕШЕСТВИЯ

Идея посетить Тофаларию родилась ещё в 1998 году во время трофи – экспедиции по Алтаю, Туве и Хакасии. Водитель одного из внедорожников Людмила Салобоева в студенчестве работала в геологической партии, и когда встал вопрос о маршруте следующей экспедиции, рассказала о «Волшебной стране Тофаларии». Из рассказа Людмилы мы поняли, что место это очень красивое и практически не имеющее какой-либо сети дорог. В то время мы ещё не были готовы к путешествию в условиях абсолютного бездорожья, и поэтому эта идея легла «под сукно».

За пять лет- команда клуба провела несколько интереснейших экспедиций, география которых охватывает пространство от Урала до Магадана. После не сильно тяжёлой Алтайской поездки 2003 года, пришло время поднять планку сложности. С давней идеи решили смахнуть пыль и раскрутить машину подготовки.

Всю зиму собирались крупицы информации из всевозможных источников. Простудированы сайты, найдены карты, появились первые плоды поисков. Многие туристы сплавщики ссылались на руководителя туристского клуба «КАНЬЁН» Алексея Ускова, большого знатока Тофаларии, Заслуженного путешественника России. Знакомство с этим удивительным человеком зарядило потенциальных участников экспедиции жаждой поиска приключений. Причём для многих это первое знакомство состоялось по видеозаписи.

Кандидаты на участие в трофи-экспедиции всю зиму готовили технику и снаряжение, чтоб комплектация автомобилей была наиболее полной оргкомитетом путешествия разработан пакет документов, включающий в себя:

- Условия отбора и участия в трофи-экспедиции «Сибирский марафон»
- Комплект оборудования на одну машину
- Комплект имущества на 1 человека в машине
- Комплект оборудования на авто группу
- Инструкцию по подготовке автомобиля
- Схему маршрута
- Маршрутный лист

Как показывает опыт путешествий, если соблюдать все инструкции, то в походе не возникает каких-либо серьёзных проблем. Ниже привожу наиболее важные из документов, по которым мы готовимся к каждому путешествию уже 5 лет.

## Условия отбора и участия в трофи-рейде "СИБИРСКИЙ МАРАФОН 2004"

Клуб экстремальных путешествий "OFF ROAD MASTER CLUB" объявляет предварительный набор в команду новой трофи-экспедиции в страну Тофаларов (Северные склоны Восточных Саян - место проживания самой малочисленной народности России).

- К отбору допускаются все желающие, достигшие 18-ти летнего возраста, имеющие автомобиль или мотоцикл, подготовленные согласно "Инструкции по подготовке ...", укомплектованные согласно "Необходимого минимума технического обеспечения и имущества".
- Все кандидаты оплачивают регистрационный сбор в установленном размере - 100руб с каждого экипажа до 11 июня 2004 года. (Члены клуба оплачивают 50% регистрационного сбора)
- \*
  - Регистрационный сбор не возвращается, даже если кандидат не прошел отбор.
  - К участию в трофи-рейде допускаются только лица, прошедшие предварительный отбор.
  - Состав экипажа согласовывается и утверждается оргкомитетом трофи-рейда.
  - Оргкомитет оставляет за собой право отказать кандидату в участии в трофи-рейде без объяснения причин.
  - Участники, прошедшие предварительный отбор, оплачивают стартовый взнос в установленном размере 1000руб. с экипажа до 19 июля 2004 года.
  - Стартовый взнос возвращается только в случае отказа от участия в трофи-рейде до старта.
  - Стартовый взнос не возвращается, если экипаж стартовал, но не смог пройти весь маршрут.
  - Участники предоставляют 100% площадей кузова для размещения рекламных наклеек.
  - Все рекламные действия участников осуществляются только после согласования оргкомитетом.
  - Предоставляемая спонсорская помощь используется оргкомитетом для подготовки трофи-рейда по его усмотрению.
  - Все участники несут личную ответственность за соблюдение Правил дорожного движения и всех норм действующего законодательства РФ во время проведения всех мероприятий.
  - Организатор не несет ответственности за ущерб, нанесенный участникам, членам экипажей, третьим лицам, их имуществу и снаряжению на всем протяжении трофи-рейда.
  - Организатор обеспечивает, силами команды, эвакуацию автомобиля, неспособного к самостоятельному передвижению, до ближайшего крупного населенного пункта.
  - Все участники должны быть привиты от клещевого энцефалита.
  - Участники выполняют все требования Условий участия, указания оргкомитета и руководителей команд.
  - Решающее слово о прохождении маршрута остается за руководителем группы.
  - Участники должны учитывать, что полное прохождение маршрута не гарантируется.
  - Все участники должны добросовестно выполнять возложенные на них обязанности.
  - Участники самостоятельно оплачивают подготовку своей техники и снаряжения, питание и GSM во время трофи-рейда.
- Участники должны быть готовы к проживанию в тяжелых походных условиях во время всего трофи-рейда.
- Каждый экипаж обязан иметь к 25 мая 2004г. компас и карты местности, Искитимского района и места проведения трофи-рейда

## МАРШРУТНЫЙ ЛИСТ ТРОФИ-ЭКСПЕДИЦИИ

### ЛЕГЕНДЫ ТОФАЛАРИИ

Новосибирск	-162-	Юрга	-97-	Кемерово	-160-	Маринск	-187-
Ачинск	-169-	Красноярск	-393-	Тайшет	-157-	Нижеудинск	(300)*
Верх. Гутара	(300)*	Нижеудинск	-157-	Тайшет	-284-	Уяр	-379-
Минусинск	-380-	Кызыл	-162-	Самагалтай	-175-	Дус-Даг	(45)*
Хандагайты	(300)*	Кош-Агач	-447-	Горно-Алтайск	-99-	Бийск	-166-
Барнаул	-220-	Новосибирск					

**Общая протяжённость: А) Новосибирск - Верх-Гутара -  
Новосибирск = 3250км.**

**Б) Новосибирск – Верх-Гутара – Уяр – Самагалтай  
– Кош-Агач – Новосибирск = 4739км.**

\*- Категорийный участок, при расчёте топлива умножать на два.



Оргкомитет трофи-экспедиции "СИБИРСКИЙ МАРАФОН 2004"  
тел.: (3832) 49-65-66, 13-21-15, +7-913-945-79-68



# OFF ROAD MASTER CLUB

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий

## Список авто группы

- |  |                    |
|--|--------------------|
| 1. Сиваракша Вадим, Панков Игорь (повар)<br>межколёсные блокировки, шноркель, лифт 1дюйм.              | УАЗ 31512,         |
| 2. Куликов Игорь, Куликова Валентина (штурман)<br>колёса 35 дюймов, лифт 2, шноркель, лебёдка, дизель. | Тойота Прадо,      |
| 3. Булгаков Олег, Абросимов Сергей<br>шноркель, лебёдка, колёса 35 дюймов, бензин.                     | Тойота 80,         |
| 4. Федюнин Алексей, Мирошников Павел (прес-аташе)<br>дизель, шноркель.                                 | Исудзу Бигхорн,    |
| 5. Селиванов Виктор, Рождественский Артём<br>шноркель.   | Тойота 70, дизель, |
| 6. Колмогоров Сергей, Пугачёв Максим (радист)<br>Паджеро, дизель.                                      | Митсубиси          |
| 7. Сухарев Александр, Нагорнов Андрей<br>колёса 35 дюймов, лебёдка шноркель, лифт 2 дюйма, дизель.     | Тойота Сурф,       |
| 8. Митрофанов Евгений<br>колёса 35 дюймов, лебёдка, шноркель, лифт 2 дюйма, дизель.                    | Тойота Сурф,       |
| 9. Галузин Виктор, Глумов Евгений<br>Паджеро, лебёдка, шноркель, дизель.                               | Митсубиси          |
| 10. Гаврилов Сергей, Гаврилова Надежда<br>35 дюймов, лебёдка, дизель.                                  | Тойота 80, колёса  |
| 11. Польшников Виталий, Бузало Наталья<br>дизель.  | Тойота Сурф,       |
| 12. Гусев Андрей, Сударева Валерия<br>бензин.  | Тойота РАФ 4,      |

Также в путешествии участвовал в качестве проводника Сычов Геннадий и его сын Женя.

## **Инструкция по подготовке автомобиля.**

### **Необходимые условия.**

1. Все основные системы автомобиля, обеспечивающие безопасность движения (система торможения, рулевое управление, подвеска, электрооборудование и др.) должны быть, дополнительно проверены и отрегулированы до начала пробега.
2. Для преодоления водных преград необходимо защитить систему зажигания от попадания влаги.
3. Увеличить высоту воздухозаборника. Проверить надежность герметизации воздушного фильтра и воздухопроводов.
4. Необходимо иметь надежную защиту картера двигателя, коробки передач, тормозных шлангов, топливопровода от ударов камней.
4. Обязательное наличие буксировочных крюков или фаркопов спереди и сзади автомобиля.
5. Обязательное наличие грязеулавливающих брызговиков для передних и задних колес.
6. Обязательное наличие верхнего багажника.
7. Обязательное наличие верхних противотуманных фонарей или прожекторов.
8. Обязательное наличие радиостанции 27 МГц.
9. Покрышки на всех колесах должны быть с развитыми грунтозацепами.

### **Рекомендуемые условия.**

1. Наличие установленной или автономной лебедки.
2. Наличие фар-искателей.
3. Наличие автомобильной сигнализации для защиты автомобиля и груза.
4. Дополнительная фара сзади, для движения задним ходом.
5. Снятие заднего сидения.
6. Специальные крепления для снаряжения и груза.
7. Полка или сетка в верхней части салона для размещения ценного груза.
8. Дополнительные дуги безопасности спереди ( "кенгурятник" ).
9. Веткоотбойники, защищающие лобовое стекло от ударов веток.
10. Дополнительные точки подключения электрооборудования =12В (прикуриватели, разъемы, тройники).
11. Наличие водяного насоса на = 12 В.
12. Наличие трансформатора 12/24/220V, Зарядных устройств.

**Комплект оборудования на автогруппу,  
(необходимый минимум)**

№	Наименование	Кол-во шт.
1	Лебедка буксировочная (электрическая или ручная)	3
2	Реечный домкрат	5
3	Сварочный аппарат от = 12В	1
4	Дрель (электрическая от = 12В или ручная)	1
5	Паяльник от = 12В	2
6	Радиостанция КВ или спутниковый телефон	1
7	Прибор спутниковой навигации GPS	1 (2)
8	Сигнальные ракеты	50
9	Паяльная лампа	1
10	Приспособление для демонтажа покрышек	1
11	Вулканизатор =12В (или бензиновый)	1
12	Провода для "прикуривания"	2 к-та
13	Фара-искатель от = 12В	1
14	Паяльник для радиатора, припой и флюс	1
15	Бинокль	1
16	Тент 4х6 м.	1
17	Набор карт местности по маршруту	2 к-та
18	Трос буксировочный или канат длиной 100 метров	4
19	Знак "Внимание колонна" на замыкающую машину	1
20	Ножовка по металлу (с полотнами 10 шт.)	1
21	Герметик для трансмиссии	1
22	Герметик для двигателя	1
23	Масло трансмиссионное	5л.
24	Жидкость тормозная	2л.
25	Масло для автоматических КПП (при необходимости)	10л.
26	Лом	2
27	Кувалда	3
28	Лодка надувная с подвесным мотором	1
29	Спасательный жилет	1
	Альп. снаряжение.	1 к-т.
30	Скобы для строительства плотов и мостов	50
31	Вязальная проволока	100м.

**Комплект имущества на 1 человека в автомашине,  
(необходимый минимум)**

№	Наименование	Кол-во.
1	Продукты питания сухим пайком на 20 суток	1 к-т
2	Водозащитный костюм (или болотные сапоги )	1
3	Спальный мешок	1
4	Палатка	1 (на машину)
5	Котелок	1 (на машину)
6	Примус	1 (на машину)
7	Плащ от дождя	1
8	Фонарик (с запасной лампочкой)	1 (на машину)
9	Спички в герметичной упаковке	1 к-т
10	Ложка, тарелка, кружка (желательно пластмассовые)	1 к-т
11	Нож	1
12	Накомарник !!!	1
13	Средство от комаров и клещей !!!	1
14	Туалетные принадлежности (мыло, зубн.паста, щетка, полотенце)	1 к-т
15	Полиэтиленовый тент 4х3 м.	1
16	Рабочие перчатки	1
17	Компас	1
<b>Желательно иметь.</b>		
18	Очки солнцезащитные	1
19	Спортивная шапочка	1
20	Плавки	1
21	Запасные носки	2
22	Комплект теплой одежды	1
23	Легкая обувь	1
24	Коврик туристический	1
25	Фотоаппарат	1
26	Рыболовные принадлежности	1
27	Нитки, иголки, булавки . . .	1 к-т





**Комплект оборудования на 1 автомашину,  
(необходимый минимум)**

№	Наименование	Кол-во
1	Штатный механический домкрат	1
2	Реечный домкрат (Hi-Jeck, Hi-Lift)	1
3	Надувной домкрат	1
4	Огнетушитель	1
5	Запас питьевой воды	10 л.
6	Медицинская аптечка расширенная	1
7	Трос буксировочный 6-8 метров, усиленный (мягкий) диам. 15 мм.	1
8	Трос буксировочный 6-8 метров, металлический, диам. 10 мм.	1
9	Трос буксировочный 30 метров, усиленный (мягкий) диам. 10 мм.	1
10	Коррозационная стропа	1
11	Толстые верхонки	2 пары.
12	Бензопила	1
13	Блок для троса	1
14	Гидрокостюм/Болтные сапоги	1
15	Лебедка	1
16	Радиостанция автомобильная с антенной на 27 МГц	1
17	Набор необходимого инструмента	1 к-т
18	Переноска освещения =12В	1
19	Запасное колесо (в сборе)	1
20	Запасная камера	2
21	Монтажки для разбортовки колес	2
22	Автоаптечка для ремонта шин (клей, заплатки для камер и покрышек, наждачная бумага, золотник-2шт., соски для бескамерных шин )	1 к-т
23	Автокомпрессор	1
24	Запасные лампы фар, поворота, габаритов, стоп-сигналов	1 к-т.
25	Свечи зажигания	2
26	Высоковольтный провод с колпачками	1
27	Аэрозольное средство для защиты от влаги системы зажигания ("Унисма", WD40)	3 бал.
28	Герметик радиатора	1
29	Герметик-прокладка силиконовый (типа "Долосил")	1
30	Спец. герметик типа "холодная сварка"	1
21	Масло моторное, трансмиссионное (на полную замену)	1 к-т
22	Жидкость тормозная	1л.
33	Шланг для перекачки топлива	1
34	Топор, пила по дереву, лопата штыковая	по 1
35	Резервные емкости под топливо на 1000 км. пробега	к-т
36	Цепи противоскольжения	1к-т
37	Мостки (трапы) по длине базы колес	2
38	Мощный фонарь	1
39	Компас	1
40	Комплект карт местности	1
41	Скотч	5



# OFF ROAD MASTER CLUB

Сибирский клуб экстремальных путешествий [www.sibmar.nm.ru](http://www.sibmar.nm.ru)

Список препаратов для групповой аптечки на 12-20 человек.

Бинты стерильные широкие и средние – 10 шт.

Бинты нестерильные – 10 шт.

Индивидуальные перевязочные пакеты – 8 шт.

Эластичный бинт – 4 шт.

Жгут кровоостанавливающий – 2 шт.

Лейкопластырь широкий - 4 шт.

Лейкопластырь бактерицидный – 20 шт.

Раствор бриллиантовой зелени 30 мл – 2шт.

Настойка йода 3-5% - 40 мл – 2шт.

Перманганат калия – 10г 2шт.

Пантенол – 4 шт.

Эритромицин – 100 табл.

Доксициклин – 80 табл.

Бисептол – 50 табл.

Ацетилсалициловая кислота – 40 табл.

Анальгин – 40 табл.

Баралгин – 40 табл.

Валокордин или корвалол – 40 мл.

Кафеина бензоат натрия – 40 табл.

Левомецетин – 80 табл.

Фталозол – 60 табл.

Но-шпа – 40 табл.

Активированный уголь – 60 табл.

Шприцы одноразовые 5 мл – 10 шт.

Кордиамин 4 ампулы по 1 мл.

Адреналин 4 ампулы по 1 мл.

Трамал (либо заменитель) – 6 ампулы.

Противостолбнячная сыворотка.

Противозмеяная сыворотка.

Иглы в разовой упаковке.

Нитки в разовой упаковке.

Новокаин.



# OFF ROAD MASTER CLUB

Сибирский клуб экстремальных путешествий [www.sibmar.nm.ru](http://www.sibmar.nm.ru)

ОБЩИЙ МАРШРУТ ТРОФИ-ЭКСПЕДИЦИИ

"СИБИРСКИЙ МАРАФОН 2004"

## ЛЕГЕНДЫ ТОФАЛАРИИ



Оргкомитет трофи-экспедиции "СИБИРСКИЙ МАРАФОН 2004"  
тел.: (3832) 49-65-66, 13-21-15, +7-913-945-79-68 [www.offroadmaster.ru](http://www.offroadmaster.ru)

## Техническое описание маршрута

### ЭПИЗОД 1

26 ИЮЛЯ

На площадке между цирком и Вознесенским собором, с 9 утра начали собираться первые внедорожники. К 10 часам уже стоит нарядная шеренга из 25 полноприводных автомобилей. Технику «заряженную» для путешествия выдают нагруженные багажники и забитые до крыши салоны. Остальные автомобили - провожающие и сочувствующие одноклубники. Официальные лица говорят напутственные речи, обещаем вернуться в срок и колонна из 12 машин ведомая машиной ГИБДД выдвигается из города в восточном направлении. На границе города прощаемся с провожающими и берём курс на станцию Мочище. Тут делаем короткую остановку на небольшом сельском кладбище, где возлагаем венок на могилу нашего товарища Александра Горюнова. Он участвовал в трофи-рейде по среднему Уралу в 2000 году, а в 2002 году трагически погиб при восхождении на пик Победы.

На трассу выдвигаемся, поделившись на микрогруппы по 2-3 машины. В первый день наша задача пройти до реки Чулым в окрестностях города Ачинск и преодолеть 600 км. Около 22 часов первые прибывшие машины спускаются на речной плёс. Разводим костёр и ждём остальных. Сгущаются сумерки, подъезжают остальные члены команды и привозят первую печальную новость, на одной из Тойот оборвало поршень, и экипаж под номером 13 вернулся в Новосибирск на буксире РАФ 4.

Приятно удивила неожиданная встреча с гостями из Красноярска. Ребята специально проделали 200 км., чтоб встретится с нашей командой и познакомится. Дружеский ужин и команда расходится по палаткам.

27 ИЮЛЯ

Подъём, завтрак и выдвигаемся в восточном направлении, наш дневной план 719 км.

На въезде в Красноярск, встречаемся с нашими вчерашними гостями, Андрей Китаев энтузиаст путешествий и приключений, лидер джип – клуба Красноярска организовал нам встречу с журналистами СМИ и телевидения. Он же провожает нас через город и обещает на следующий год поехать с нами в Монголию.

К Нижнеудинску подъезжаем уже за полночь, ужинаем в кафе и едем искать посёлок геологов Вознесенский. Около 5 часов разбиваем лагерь, в лесном массиве наметив на текущий день пресс-конференцию, заправку и днёвку.

28 ИЮЛЯ

Днёвка. В 9 утра из-за протоки слышим сигналы, это подъехали журналисты на легковушке и их нужно перевести на наш берег. За три ходки УАЗ Вадима Сиваракши перевозит: съёмочную группу местного телевидения, руководство Нижнеуденского РОСТО и почти весь департамент по физкультуре и спорту. Даём интервью и удовлетворяем любопытство интересующихся по поводу наших планов. Из вежливости «официальные лица» не говорят нам, что мы задумали невозможное, но все их доводы говорят именно об этом. В этот - же день знакомимся с проводником - Геннадием Павловичем Сычёвым, он не один год ездил по зимникам Восточной Сибири, и согласился сопровождать нас в нашем авантюрном проекте.

Из подготовки проводим укладку вещей, перекладываем поближе бензопилы, буксирные верёвки, болотные сапоги и верхонки. Заправляем все имеющиеся у нас ёмкости топливом, используем для этого дополнительные баки, канистры и пластиковые бутылки. Последние удобны тем что, в пустом положении не занимают много места и почти ничего не весят. После использования бутылки нет необходимости везти с собой как канистры, их просто сжигаем. Покупаем продукты и просто пытаемся выспаться. Завтра должен начаться второй этап приключения.

### ЭПИЗОД 2

29 ИЮЛЯ

В 11 часов вытягиваемся с места стоянки в сторону центральной площади Нижнеудинска, здесь собрались официальные лица, тележурналисты и просто зеваки. За 10 – 15 минут сказаны напутственные речи, снят сюжет для местных новостей и в сопровождении машины ГИБДД выдвигаемся за город. Первый населённый пункт за пределами Нижнеудинска – деревня Рубахино, короткая остановка, фотографируемся у монумента высотой с трёхэтажный дом.



Сразу за Рубахино съезжаем на грунтовку и движемся по вполне приличной лесной дороге. Несколько раз пересекаем реку Рубахина по основательно построенным мостам, такие - же мосты и через многочисленные ручьи.

Начинается едва ощутимый подъём на перевал «Первая Уляха» или «Малая Уляха», с вершины открывается восхитительный вид. Через семь километров вторая вершина горы Уляха, проводник называет это место «Вершина Гагата» или «Уляха вторая». Высота по альтиметру 1208 метра. Спускаемся с перевала, и на 76ом километре от Нижнеудинска хорошая дорога заканчивается. Около двух километров глиняной дороги и минуя посёлок заготовителей Ёрма, встаём на ночёвку. За первый день второго этапа пройдено 88 км.

30 ИЮЛЯ

Позавтракав, начинаем движение, теперь все ручьи и речки форсируем только в брод или по самодельным мостам. При подъёме на перевал без названия проводник Палыч обратил наше внимание на полуразрушенную избушку и поведал историю о жившем и умершем тут -же китайце. Китаец промышлял заготовкой дикоросов, однако, будучи найденным, после смерти имел при себе внушительное количество золота так и не сделавшего богатым своего хозяина.

Спускаемся с вершины перевала, проезжаем бывший посёлок геологов «Половинка» и подъезжаем к первому броду через реку Медека. Поднявшись на третий перевал от Половинки, узнаём, что находимся на воображаемой границе Тофаларии. Спустившись с перевала, переезжаем в брод реку Белую. Ещё пара перевалов и перед нами первый

серьезный брод через реку «Джугояка». В команде больше половины участников впервые готовятся преодолеть реку такой ширины и глубины. Используем годами отработанную тактику, первыми реку изучают наряженные в забродные сапоги штурманы, найдя оптимальный маршрут, штурманы образуют живой коридор. Водители в это время обрабатывают WD-40 или Унисмой (аналог WD-40) электропроводку, привязывают крыльчатки охлаждения либо снимают ремни привода генератора. Первым запускаем самый крупный дизельный автомобиль, на Джугояке это Тойота Сурф. Пофыркивая, словно кит, выбрасывая выхлоп в воду, «монстр» успешно форсирует реку глубиной около 1.3 метра. Течение в Джугояке сильное, но гружёные под завязку наши машины развернуть не в состоянии. Одна, за одной все десять машин успешно преодолевают препятствие. Эйфория победы над первым бродом выходит некоторым экипажам «бокком». Дело в том, что через 50 метров Джугояка впадает в Малую Бирюсу и второй рукав это намытая течением мелкая галька, в Якутии такое дно называют «сушенец». Автомобили один, за одним, начали вязнуть в рыхлом дне, при небольшой глубине это не представляло особой опасности, подоспевшие штурманы, в фонтанах ледяной воды выталкивали попавшие в ловушку машины.

Вечереет, разбираем лагерь, сушим промокшие в первой водной схватке вещи. В этот же вечер, впервые на этом маршруте, выходит в эфир походная радиостанция под управлением радиста всех времён и народов, Максима Пугачёва. Связались с Новосибирском и с полусотней городов России и Казахстана. За шесть лет такая возможность у нас впервые и мы как дети радуемся, что можно послать весточку домой из таких глухих мест. Технология проста, Максим передаёт с маршрута информацию, а его товарищ по радио-клубу принимает и записывает телефонограммы и уже в свою очередь обзванивает адресатов. Даже если в Новосибирске связного не окажется на месте, то информацию примут в любом другом месте, а по адресу передадут уже по электронной почте.

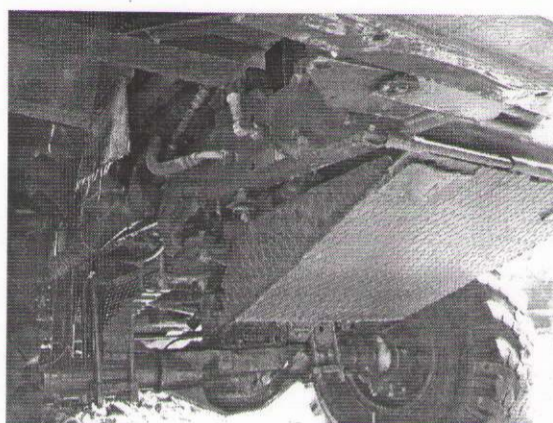
Ещё лагерь на Бирюсе запомнился достаточно низкой ночной температурой, 30 июля столбик термометра опустился до -6 Цельсия. Развешанные сушиться вещи покрылись ледяной коркой, и оставленный в стаканах чай застыл.

31 ИЮЛЯ

Ночной холод спровоцировал ранний подъём, отогревшись у костра, начинаем собираться в дорогу. Всеобщее внимание привлёк шум двигателя, какой – то очень мощной машины и через минуту на берег Бирюсы, гоня перед собой волну, выехал Урал с номерами Иркутской области.



Не вооружённым взглядом было видно, что этот автомобиль специально подготовлен для движения в здешних условиях. Массивный КунГ поднят над рамой сантиметров на 40, кабина установлена на проставки сваренные из швейлеров, амортизаторы удлинены сверху и снизу, рессоры и мост также разделяют проставки. Картер двигателя прикрыт сварной конструкцией из палубного железа.



На раме аккуратно закреплены запасные кардан и полуось. Шины передних колёс Ураловские, а задние от КраЗа лаптёжника. Естественно массивный бампер и выхлопная труба над крышей. Вот такой вот шедевр внедорожного тюнинга.

Подъехав к нашей стоянке, из «чудо – мобилы» с гамом выпрыгнула компания молодых мужиков. Как выяснилось, парни отправились на рыбалку, а так как они знали о нашей экспедиции, решили заодно посмотреть, что мы за чудаки. Для приличия, пригубив предложенной за знакомство самогонки и посмотрев на прощание, показательный заезд Урала по Бирюсе выдвигаемся из лагеря.

Весь день движение по маршруту представляет собой сплав по реке на автомобиле. Двигаемся большей частью по реке Малая Бирюса, с плёса на плёс, пережат за пережатом. Для дизелей вода не проблема, да и крыльчатки охлаждения на японских машинах закреплены не жёстко, а через виско – муфту. На УАЗе снимаем крыльчатку, оставив ремень привода генератора, но машина высокая и роль охлаждающего выполняет штурман. Делаем короткую остановку и штурман, набрав ведро воды, благо её тут хватает, плещет ей в радиатор. Радует когда броды поглубже, с охлаждением выручает речка. Счёт бродам уже начинаем терять, штурман команды Валентина Куликова подсказывает – 14 брод. Радует когда удаётся проехать по сухому, хотя - бы метров 500, но вот удача за 35 бродом дорога ведёт нас в сторону от реки, за окнами огороды с картофелем и вскоре перед нами несколько охотничьих домиков, можно сказать деревня. Так и есть это деревня Бухарино, отделение Тофаларского КООП зверосовхоза. Постоянных жителей мы увидели всего двоих, да и те, как выяснилось, имеют жильё в Нижнеудинске. В сезон, в былые времена, здесь трудилось до 200 рабочих, добытое в тайге отправляли самолётами прямо из Бухарино, взлётно - посадочную полосу и сейчас выдаёт полосатый «чулок», на торчащем за деревней, флаг – штоке. В Бухарино есть и радиосвязь с Нижнеудинском. Побеседовав с хозяевами деревни, продолжаем путь, от места ночёвки до Бухарино прошли 20.4 км.



Опять днища и борта наших водомобилей омывает холодная вода Бирюсы, по прежнему, штурманы проверяют дно в подозрительных местах и даже где это требуется убирают камни.

Скорость движения колонны совсем не большая, характер дна преимущественно каменистый, часто встречаются крупные валуны, течение среднее, с ног не валит но камни скользкие и поэтому многие приняли ледяную ванну. Малая скорость продвижения – оправданная необходимость, ведь случись какое повреждение машины, повлекшее её обездвиживание и это станет серьёзной проблемой для всей команды.



Пройдя брод №, 43 встаём на ночёвку, дневной пробег составил 30 км. Остаток дня используем для проверки техники. В первую очередь нужно определить попадает – ли вода в агрегаты автомобилей. Результаты проверки радуют, только в заднем мосту УАЗа вода, у остальных в худшем случае лёгкое помутнение. При затягивании заливной пробки на коробке передач Тойот Прадо, Игорь Куликов не рассчитал усилие и выломал кусок корпуса КПП вместе с пробкой. Для устранения поломки на завтра намечаем днёвку, да и у других участников есть небольшие проблемы.



## 1 АВГУСТА

В КПП Тойоты клеиваем при помощи холодной сварки крупную гайку и заворачиваем в неё соответствующий болт. Экипаж Мицубиси Паджеро ремонтирует стартер, у Тойоты Сурф правят поперечную траверсу рамы, загнутую об камень. Проводник Палыч проводит показательную ловлю хариуса. На конец 50метровой сети привязываем пушистую ёлочку и пускаем её по течению, течение растягивает сеть по всей лагуне и ёлка останавливается у следующего переката. Там мы её ловим и прижимаем к берегу. Если бы в этой лагуне была бы рыба, мы бы её обязательно поймали. Делаем ещё три захода и нашим трофеем становятся 5 великолепных хариусов средних размеров. За это время Палыч на удочку наловил 10. На ужин приготовили замечательную уху.

## 2 АВГУСТА

С самого утра начинаем движение от устья реки Нижний Хулок, с Бирюсой прощаемся до возвращения. Река Нижний Хулок – левый приток малой Бирюсы. Медленно поднимаемся по руслу на протяжении 15 км. Машины постоянно по ступицу в воде, река петляет и мы повторяем её траекторию. Выходим из русла на правый берег и поднимаемся на небольшой каменистый перевал. Местные называют этот перевал «Красный», высота примерно 1280 м.

Спускаемся с перевала, вдоль дороги течёт живописный ручей. Проходим 8.9 км. и подъезжаем к реке Сухой Мирючун, на берегу, с лева и права расположились небольшие домики старателей. Это база прииска Сухой Мирючун, за бродом мёртвый посёлок, прииск в этом году не работает, цеха из теса стоят пустые, огромные бульдозера стоят полу – разграбленные. Пол часа ходим среди этого кладбища и не видим не одной души. Заглядываем в окно токарного цеха, станки стоят покрытые толстым слоем ржавчины, видно о существовании эмульсола тут и не слышали.



Русло реки Нижний Хулок.

Дальше дорога идёт по территории прииска, природа изувечена бульдозерами, с лева и с права огромные отвалы отработанной породы. Отвалы отличаются диаметром гальки, по данным Палыча, та, что покрупней, называется Галя, а мелкая – Нефеля. На пути встречаем металлоконструкцию размером с автобус, Палыч проводит «ликбез» золотоискателя, показывает, куда поступает порода, куда вода, а откуда достают золото. Едем дальше.



Какая удача! Перед нами, действующий промприбор, все идём на экскурсию. КраЗы возят породу, бульдозер толкают породу в жерло прибора. На берегу Большой Бирюсы стоит двигатель ЯМЗ 240 – это 12 цилиндровый мотор, крутящий помпу, вода поступает в ствол монитора. Труженик прииска, от которого зависит успех всего предприятия – это мониторщик.

Ствол диаметром около 100 мм. к нему приделана дубина около 3 метра, напор воды 20 атмосфер. В здешних местах над новичками шутят, предлагая спор, а ну перешиби струю воды ломом! Говорят, отважные улетают метров на 15 вместе с инструментом. Делаем фото на память и в путь.

Прощаемся с руслом Бирюсы, изувеченной добычей золота ещё с Петровских времён. Брод №47 и мы переходим на левый берег Бирюсы. Если двигаться дальше вверх по течению, то можно попасть в посёлок Покровский, там есть связь с Нижнеудинском и мастерские. Вдоль ручья Катышный движемся 5.4 км.

Форсируем реку Грязнуха и встаём на ночёвку возле избушки охотника. За день пути пройдено 46.5 км. Избушки в этих местах приземистые, около 1.7 метра. Брёвна избушки густо изрезаны надписями, оставленными туристами. Именно до этого места довозят на Уралах туристов водников. Дальше нормальной дороги не существует, только зимник. С этого места у нас начинается 3 этап, путешествия. Время до заката остаётся ещё порядочно и поэтому любопытство берёт верх и большая часть команды отправляется на разведку, со слов проводника, прямо от избушки начинается подъём на перевал, в траве находим тракторную колею зимника. Весёлой гурьбой идём на встречу приключениям, промоины и валуны, крутой подъём, хитросплетение корневищ – впечатляет! Через час стоим на вершине, дух захватывает от увиденной красоты украшенной лучами заходящего солнца. Под ногами чавкает, завтра будет «бой»!



### ЭПИЗОД 3

#### 3 АВГУСТА

После подъёма готовим завтрак и укладываем вещи, к лагерю подъехал Урал, привёз группу туристов водников. 7 или 8 парней и одна женщина, у них огромные рюкзаки, вёсла и на завтрак маленькие бутербродики. У нас начинается самое интересное, колонна вытягивается в сторону перевала, движемся медленно, зыбкие места закладываем камнями которые добываем тут – же в русле Грязнухи. На середине подъёма тучи сгущаются и начинается дождь. Машины даже с самыми «злыми» шинами на склоне беспомощно буксуют, атака на перевал грозит захлебнуться. Обуваю шины УАЗа в цепи и вперёд, несмотря на сомнения некоторых членов команды, склон покорился с первого раза. Выскакиваю на вершину и вот оно верховое болото, о котором мы много слышали, но под колёсами оно у меня впервые. Не снижаю оборотов и вижу в зеркало, как в небо летят комки дёрна и торфа. После остановки перед спуском осторожно пробую тронуться, радуюсь – получилось. Делаем вывод – цепи в комплекте оборудования, совсем не лишний вес. От лагеря до вершины 5 км.

Все собираемся на вершине, обедаем и вниз. На первых метрах спуска, машины проваливаются в торф, сквозь тощую дёрнину. Спуск оказался намного сложнее, чем подъём. В ход пошли лебёдки, тросы, блоки и бензопилы. Пытаемся укрепить топкие места, настелив гать, правда хватает лишь на одну машину. Пробуем разные методы укладки деревьев, вдоль и поперёк, после проезда автомобиля стволы торчат как противотанковые ежи. Хотя если класть вдоль то в днище и подвеску втыкается больше.

После обеда до часу ночи боремся с болотом в надежде поставить лагерь в нормальном месте, одолев 1.8 км и растянувшись на 300 м. под морозящим дождём устраиваемся на ночлег, кто как может. В итоге за день пройдено 6.8 км. Обладателям просторных машин повезло больше всех, можно заночевать в салоне. Экипажи УАЗа и Тойоты Сурф решают проблему, поставив палатку на крыше, на Тойоте палатка стоит стационарно, а на УАЗе просто большой багажник, поклажу в салон или под машину, а палатку на крышу.

#### 4 АВГУСТА

Вадим Сиваракша и Палыч рано утром отправляются на разведку, пройдя 250 шагов приходится выбирать, прямо или на лево. Палыч идёт на лево, рассказав, что прямо перестали ездить лет 10 назад, потому что два Урала перевернулись на спуске. Пробую прямо, считаю шаги, под ногами чавкает торф и дорога постепенно идёт под гору. Уже слышно шум горной реки, а дорога резко уходит вниз, делая пять полок и имеет боковой уклон опасный для хотьбы пешком, не говоря уже о езде на автомобиле. Спустившись, выхожу на берег реки Мурхой. Передо мной лагерь туристов, парни готовят катамараны, но оставляют работу, удивлённые моим появлением. Предлагают чай, расспрашивают, откуда я и зачем здесь. Появляется Палыч и после дежурных слов приветствия даёт консультации по методам рыбной ловли в здешних местах. Возвращаемся по другой дороге, она короче и состоит из 650 шагов твёрдого грунта и 350 шагов мохового болота. Едем по левой дороге, сменив тактику, двигаемся вдоль зимника прямо по мху. Шины спущены до 0.5, но машины нагружены под завязку и поэтому то и дело проваливаются. Особенно достаётся автомобилям на штатных покрышках, намного лучше себя чувствуют обладатели шин размером 35 дюймов. В конце дня, преодолев 2.3 км, все на берегу Мурхой. Томские экипажи остаются на правом берегу, а все Новосибирцы переправляются на левый берег. Ставим лагерь и прогоняем накопившуюся за последние сутки усталость.

#### 5 АВГУСТА

Утром прощаемся с Томичами, они свою программу выполнили с лихвой, но теперь им пора возвращаться. Пора и нам в путь. Первое знакомство с Мурхоем показало, что эта река куда серьёзней, чем Бирюса. Отдаём себе отчёт, что здесь летом никто некогда в жизни не ездил. Течение в реке намного сильнее, дно каменистое, самые маленькие валуны размером с хороший арбуз. Двигаемся намного медленнее, чем по Бирюсе, каждый брод превращается в каменоломню. Крупные валуны сдвигаем с намеченной траектории, одним или двумя ломами, поддеваем каменюку, и если это удалось, его подхватывает течение и катит вниз по течению. Иногда не подъёмные камни приходится обвязывать стропой и оттаскивать лебёдкой.





За день прошли 7.2 км и 14 бродов, с бродами 59 и 60 нам повезло, удалось найти старую, заросшую колею и немного поработав пилами проделать объезд. Брод № 62 преподнёс неприятный сюрприз. При выезде из реки, УАЗ садится на камень. Разматываем верёвку и цепляем за ранее переправившийся Сурф Александра Сухарева. Рывок, ещё рывок, удар и под днищем УАЗа раздаётся грохот. Глушитель сорвало с хомутов, задний карданный вал лопнул пополам. Приходится лезть в ледяную воду, лёжать под машиной, стоящей по ступицы в воде не возможно. Просто срезаем заднее крепление глушителя и достаём его из-под машины. Карданный вал, точнее заднюю его часть, подвязываем стропой, чтоб он не упирался в дно. Повреждённый автомобиль при помощи лебёдки достаём на берег. Солнце уже село за гору, поэтому задний кардан приходится снимать уже при свете фонариков. Размещаемся на плёсе, ремонт отложим до утра.

#### 6 АВГУСТА

С раннего утра разворачиваем походное СТО. В команде есть сварочный аппарат работающий от бортовой сети автомобиля, также есть прибор преобразующий 12 вольт в 220. Это даёт возможность пользоваться электродрелью и углошлифовальной машиной (болгаркой). Нарезав на полосы металлическую пластину и загнув её корытцем, привариваем полосы на место излома кардана.



Вал вновь можно ставить на автомобиль, за одно подвариваем и оторванные глушители Тойот.

После обеда выдвигаемся в путь. За остаток дня колонна прошла 9.1 км, 2.2 км из них ехали по лесному массиву, поросшему кедром. Сгустились сумерки и пошёл дождь, временами проливной, временами морозящий. Лагерь поставили на берегу Мурхоя в таком живописном месте, что на следующий день не хотелось уезжать.

**7 АВГУСТА**

Утром начинаем готовиться к переправе, этот брод на первый взгляд кажется не проходным. Стремительное течение, больше чем в других бродах валуны. Лиха беда начало, в ход идут лопаты, лебёдки и верёвки. Проезд готовим долго, посменно, меняясь забродниками. Сначала формируем маршрут поперёк реки, но на наше счастье появляются два парня с табуном лошадей. Они забрасывали группу туристов в верховья Казыра и теперь возвращаются в Верхнюю Гутару. Оказывается, местные переходят реку, в этом месте, спустившись по воде вниз по течению метров на 100 и потом уже переходить реку поперёк.



Брод № 66 стал последним бродом через Мурхой по дороге в Верх Гутару, дальше предстояло двигаться вдоль левого берега Мурхоя по верховым болотам. От реки начинаем подъём и уходим от реки. Поднявшись на ровный участок, попадаем в засаду, зимник приходится оставить. Штурманы находят пригодной для движения конную тропу, которая идёт вдоль берега на высоте 10 этажного дома. Правда, машина не конь и проехать по метровой ширины тропе, без помощи бензопил, не в состоянии. С лева от нас остаются болота и овраги, тропа выходит к глубокому логу, на дне которого течёт ручей. Солнце уходит за горы и нам пора ставить лагерь. Загати́в ручей, поднимаемся из лога, на верху ровная, сухая площадка, в середине стоит каркас Тофаларской юрты. Идеальное место для лагеря.

На каркас натягиваем тент, проводим электричество, ставим стол и стулья, получилась юрта по «трофистски».



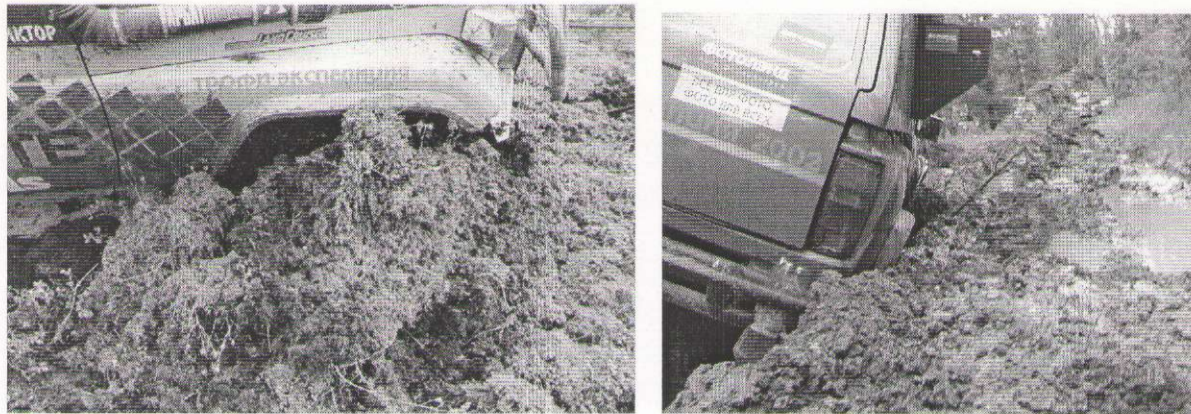
За день пройдено 1.2 км пути  
8 АВГУСТА

С самого утра двигаемся вдоль берега, по конной тропе. Мурхой с высоты ещё прекрасней смотрится, чем с берега.



Через 1.5 км с тропой приходится расставаться, потому -что начались опасные крены. Следующие 450 метров развернулась серьёзная борьба с болотом. В ход шли лебёдки, блоки, 50 метровой длины канаты и прочие буксирные принадлежности. Внимательное изучение местности давало лучшие результаты, нежели езда нахрапом. Замечено, что лучше 10 минут походить и поискать дорогу с более плотным дёрном, чем час трелевать всей командой машину из засады.





Более проходимые автомобили дергали с сухих участков застрявших при помощи двух или одной 50 метровой верёвки. Также использовались хитроумные схемы винчевания.



Крепких деревьев на болоте не так уж и много, приходится цепляться, за что придётся и, чтоб не вырвать дерево с корнем нужно держать его усилием нескольких человек. Пройдя за день 1950 метров, ставим лагерь на берегу большого оврага и вечером принимаем решение, устроить тут базовый лагерь. Причиной этому стал расчёт времени, если дальше тащить все машины, то отпуска на путешествие просто не хватит.

После обсуждения на общем совете, для штурма оставшихся 11 км выбраны Тойота Прадо, Тойота ЛК 80 и УАЗ.

**9 АВГУСТА**

В базовом лагере должны остаться Максим Пугачёв и Виктор Селиванов, а из остальных участников формируем усиленные экипажи. Для подготовки к броску до цели, отправлена разведка, водители штурмовых машин готовят технику. В первую очередь выгружаем из машин всё лишнее. За борт «уходят» все запчасти, запасы топлива и продуктов на обратную дорогу. С УАЗа снимаем багажник, крышу, штурманское кресло, получается такое корыто с моторчиком.



На Тойоте ЛК 80 Олега Булгакова последние дни были проблемы с лебёдкой, чтоб отремонтировать - нужно снять бампер. Открутив шесть болтов «ремонтёры» роняют австралийское изделие на землю, жгут из пяти проводов висит на лебёдке, а разъём скачет на бампере. Коллективно осваиваем специальность автоэлектрика.



Хорош ремонт, что хорошо кончается. А лебёдка глючила, из за ослабшего силового провода. Умная японская электроника отключала электромотор, когда электрическая энергия начинала становиться тепловой.

11 АВГУСТА

Пересекаем овраг по построенному вчера мосту и спускаемся по очень крутому торфянистому спуску. По конной тропе проходим 650 м и выходим к ручью, от которого

начинается подъём на перевал «Писаный». Пешком проходим первую часть подъёма и размечаем колышками траекторию. Подъём представляет собой смесь развороченного и перемешанного мха, торфа, сучьев и коряг. Сверху вся эта субстанция подсохла, но если допустить пробуксовку, засада не минуема.



Сами того, не ожидая, на первую полку все три машины выскочили на одном дыхании. От места стоянки до первой полки 1 км 240 м. Дальше пологий, заболоченный подъём, едем вдоль дороги прямо по мху. Внезапно растительность расступается и наш путь пересекает старинная тележная дорога, вернее то, что от неё осталось. Палыч рассказывает, что в этих местах добывали слюду ещё до революции и телегами вывозили в Нижнеудинск.

После памятника археологии начинается «весёленький» участок. В тракторной колее тоненький дёрн, по обеим сторонам дороги метровой высоты кочкарник, крупных деревьев нет вовсе. Преодолеваем участок в 1070 метров, где на мостках, из аэродромных плит, а где и «на халяву», стартуя с клочка плотного дёрна и до-куда долетишь.



На вершине перевала, которую можно определить только по альтиметру, намерили 1210 метров. От вершины ещё 190 метров прошли ходом, но дорогу взъерошили так, что обратно придётся нести машины на руках. Перед нами очередной интересный участок. Спуск размытый, огромные валуны, коряги и острые, вывороченные бульдозерами камни. Забегая вперёд скажу, что уклон такой, что на обратном пути, при

подъеме из за руля видно было только небо. Спуск стал соревнованием по триалу, где медалями участникам стали не покалеченные автомобили.

В низу отличный ручей, пьем из него кристально чистую воду и возводим мост из 6 брёвен. Брёвна скрепляем скобами и переправляемся. Мерим высоту, мы спустились на 36 метров. Перед нами очередной перевал, подъем с виду не такой уж и сырой, но без лебёдки не поднялась ни одна машина. Прибор показал 15 градусов, на вершине высота 1191 м. С перевала видны Гутарские озёра и вообще вид обалденный. Переводим дух и начинаем спуск. По моховому склону машины едут вниз легко, но на горизонтальном участке начинаются засады. По зимнику ехать не получается, опять сворачиваем на мох. Благодаря максимальному облегчению автомобилей, по мху все едут достаточно легко, только штурманам достаётся, приходится бегать в поисках оптимального маршрута. Пилами на этом участке пути почти не пользуемся, лес настолько редкий, что изредка попадающиеся лиственницы пропускаем между колёсами, и они встают как невчём небывало.



Тщательная разведка показала, что от дороги лучше уйти вправо в лес. Чтоб совершить такой манёвр нужно в очередной раз построить мост через ручей. Скобы кончились и поэтому брёвна скрепляем, забивая в грунт метровые колья, этого вполне достаточно, чтоб настил не расползлся. От дороги уходим в лес и поднимаемся на высоту 1070 метров, смеркается, идёт дождь, лес напоминает декорации к сказке «ПроМашу и Витю». За день пройдено 5 км .



## 12 АВГУСТА

Подъём, завтрак и начинаем движение. Сразу от лагеря начинаем спускаться по очень крутому склону к Гутарским озёрам. Под горой в очередной раз строим мост через ручей и выезжаем на берег Малого Гутарского озера. Перед нами поляна с обалденной черникой,



приходится её есть. Опустошив пастбище едем по узкой кромке твёрдого грунта между озером и горой. Малое Гутарское плавно переходит в Большое, но вдоль него 300м заболочено, а дальше 700 м завалы из прибитых к берегу деревьев.



Работаем тремя бензопилами, все кто не пилит, отбрасывает напиленное. Два часа работы и мы прошли завал.

1500 метров просто едем то по дороге, то по мху, обходя зыбкие места, как - правило с права. На развилке едем на право, спускаемся к очередному ручью и строим мост. Ещё 90 м и снова ручей, но на сей раз дно каменистое, берём его с хода.

Последний километр пути по каменистой дороге и входим в долину реки Гутара. Настроение праздничное, цель путешествия уже видно без бинокля, только впереди река, но это уже мелочи.

Подойдя к берегу плотной колонной, эффектно входим в воду и по кратчайшему расстоянию движемся к противоположному берегу. Этот выпендрёж, чуть не превратился в позор для всей команды, в этом месте оказалась глубина выше капота и на дне большие валуны. Чуть не опозорившись на глазах почти у всего населения посёлка, штурмовая группа из трёх машин, благополучно выбралась на берег.

Цель достигнута, поздравляем друг друга, местные высказывают своё удивление и обступив участников заваливают вопросами. Ребёнок рассматривает нашу технику как нечто необычное, ведь многие из них видели легковые автомобили только по телевизору. В посёлок прилетают самолёты и вертолёты, зимой приезжают Уралы, а трактор и два ГАЗ 66 есть в деревне.

В посёлке есть два магазина, ассортимент в них примерно одинаковый, пополнить запасы продовольствия нам удалось, чего не скажешь о спиртном. Причина отсутствия

неприменно первой же ночью подвергается ограблению. Работает аэропорт, периодически прилетают либо самолёт, либо вертолёт. Работает узел связи, через оператора релейной связи можно отправить телеграмму, позвонить на любой номер, в том числе и сотовый. Топливом нам удалось разжиться у хороших людей, взяли бензин и солёнку.

На ночлег мы разместились во дворе усадьбы Тёти Зои, супруг Зои Виктор натопил баню и вся команда до глубокой ночи развлекала себя гигиеническими процедурами. За день пройдено 5км 300м. От Нижнеуденска до п Верхняя Гутара команда дошла за 15 дней, пройдено 67 бродов.



Утром, выгрузив из машин весь скарб, устраиваем «мега-акцию», катаем поселковую детвору. Ребятишки поделили три автомобиля примерно поровну, родители приносили малышей с просьбой покатасть чадо, терпеливо ждали, когда авто сделает круг по деревне.





#### 13 АВГУСТА

20 часов местного времени выдвигаемся в обратный путь. Проходим 5 км 300 м и ночуем в том-же месте над Малым Гутарским озером.

#### 14 АВГУСТА

За день успеваем добраться до базового лагеря, по дороге меняем пыльник на приводе Тойоты Прадо.

#### 15 АВГУСТА

Укладываем вещи, ставим крышу на УАЗ, отдыхаем и готовимся к возвращению.

#### 16 АВГУСТА

За день прошли до реки Мурхой, но без приключений не обошлось. Не накачав колёса, после заболоченого участка, Игорь Куликов разбортовал свой Прадо на середине реки. Место трагедии оказалось не самое мелкое и все обладатели забродных сапог, развлекали себя попытками утопить, накачанное запасное колесо размером 35 дюймов. Когда это всё таки удалось Игорь вернулся назад где и было решено поставить лагерь.

#### 17 АВГУСТА

Без особых проблем добрались до места под названием «Дервяшкина избушка». По дороге вперёд это место нам очень понравилось и мы договорились на обратном пути устроить здесь днёвку.



#### 18 АВГУСТА

В столь живописном месте проводим днёвку, устраиваем баню прямо на берегу, сложив печь из камней.



#### 19 АВГУСТА

За день, с новыми силами, прошли весь путь вдоль Мурхоя и даже поднялись на перевал, с которого спускались два дня. Воодушевлённые скоростью продвижения в сторону дома, вспоминаем про лошадь, которая почуяв дом ускоряет шаг.

#### 20 АВГУСТА

За ходовой день ушли за Бухарино, появились серьёзные проблемы, у Исудзу Бигхорн помят поддон автомата и обнаружена течь. Тойота Прадо пострадала больше всех, что-то оторвалось и разбило корпус раздаточной коробки.

#### 21 АВГУСТА

Пытаемся устранить повреждения на месте, с Исудзу всё прошло удачно, сняв поддон, правим его кувалдой и ставим на место. С Тойотой всё намного хуже, удалось только включить прямую передачу и зафиксировать её в таком положении, пролом в корпусе заделали при помощи женских прокладок и скотча.

Во второй половине дня выдвигаемся в путь и в 6 утра мы в посёлке Вознесенка.

#### 22 АВГУСТА

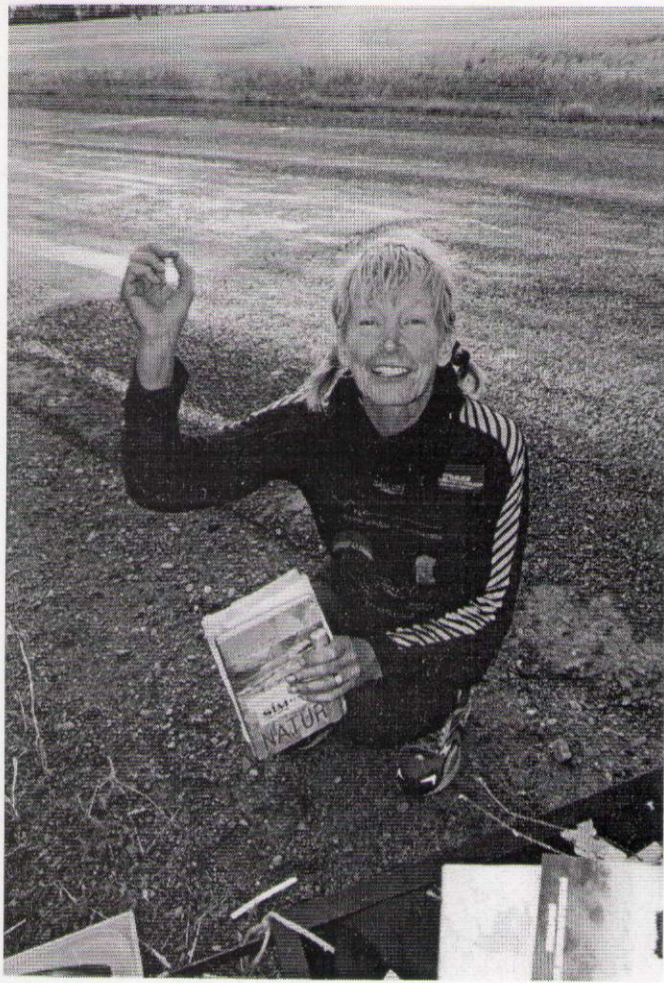
В связи с ранним прибытием на место ночёвки весь день спим и отдыхаем, готовимся к движению по трассе. Отмыли болотные и забродные сапоги, смотали верёвки и убрали бензопилы.

#### 23 АВГУСТА

Нижнеуденская администрация снова приветствует участников и тем более победителей. У монумента Скорбящей Матери мы вновь попадаем под пристальное внимание журналистов, на сей раз мы уже не авантюристы, и свои слова доказали делом. Победное шампанское, прощаемся с официальными лицами и особенно тепло с Пальчем и Женькой.

Выезжаем на трассу и глубокой ночью встаём на ночёвку, на реке Кача проехав около ста километров за Красноярском. На трассе нам повстречалась очень интересная женщина, гражданка Англии, она совершает кругосветное путешествие пешком и в пути уже около полу года.





#### 24 АВГУСТА

В Мариинске Сергей Колмогоров почувствовал, что-то не ладное со своим Мицубиси, осмотр установил разрушение подшипника ступицы. Звоним в Новосибирск одноклубникам, нужную деталь обещает доставить Сергей Гриднев, участник многих трофи – экспедиций. Сами время не теряем и движемся в сторону дома со скоростью 50 км/ч. Проехав Кемерово останавливаемся перекусить и в этот момент подъехал Сергей Гриднев по прозвищу «Скромный». Инсталируем привезённый узел за 15 минут и в путь.

Последний рывок и мы в 6 утра в 30 км от Новосибирска у посёлка Сокур. Солнышко уже встаёт и «бабушки перестают усаживаться на капоты автомобилей».

#### 25 АВГУСТА

Традиционно в последний день путешествия мы проводим днёвку не далеко от города. В лагерь приезжают родственники и друзья. Последний день мы проводим вместе, вспоминаем о прожитых, в увлекательном путешествии, моментах.

#### 26 АВГУСТА

На окраине города нас встречает автопатруль ГИБДД, посланный проводить колонну по городу. В сопровождении ГИБДД колонна прибывает к месту финиша и попадает под пристальные взгляды телекамер, участники попадают в объятия родственников и к микрофонам журналистов. Торжественное вручение дипломов участникам и спонсорам.

Объявляем планы на будущее и по домам!!!

## Итоги, выводы, рекомендации.

Готовясь к путешествию, огромные усилия, кроме подготовки машин, были направлены на сбор информации о районе путешествия. При помощи Интернета удалось найти Алексея Ускова, жителя Нижнеуденского района, краеведа, заслуженного путешественника России. Благодаря его помощи удалось познакомиться с прекрасным человеком Геннадием Павловичем Сычёвым, ставшим нашим ангелом-хранителем на всём протяжении путешествия. Также при помощи администрации Нижнеуденска удалось привлечь внимание СМИ.

Огромную роль в ходе экспедиции сыграло присутствие в команде радиста Максима Пугачёва. Наличие связи позволило информировать родных и близких, СМИ и всех интересующихся ходом продвижения экспедиции.

При подготовке к подобному путешествию приходится продумывать способы защиты узлов и агрегатов автомобилей. В качестве защиты автомобиля от ударов камней очень хорошо зарекомендовали себя листы из алюминиевого сплава Д 16Т, соответствующим образом, закрепленные под агрегатами. Для защиты высоковольтной системы зажигания использовались аэрозоли водоотталкивающих средств «Унисма», «WD-40», смазкой «ШРУС» обезопасили многочисленные разъёмы электропроводки на ТОЙОТЕ ЛК 80. По причинам отказа электроники не было ни одной внеплановой остановки.

Воздухозаборники на всех автомобилях были вынесены на уровень крыши. На некоторых автомобилях команды воздухозаборники были сделаны на скорую руку при помощи шлангов от пылесоса, что ни сколько не сказалось на их эксплуатационных качествах.

Цепи противоскольжения оказались отнюдь не лишними килограммами в багажнике. На подъёмах обутые в цепи машины показывали чудеса проходимости, особенно после первых капель дождя.

Шины для езды по камням подойдут любые, однако для продвижения по особо крупным валунам лучше использовать колёса с максимальным наружным диаметром. В основном машины цеплялись за камни выступающими ненужными частями подвески. Лучшими, среди представленных в походе шин, были YOKOHAMA GEOLANDER 35 и MAXSIS MT 35.

Для длительной, автономной экспедиции необходимо размещать в автомобилях много необходимого груза. Пружины и рессоры машин должны быть усилены или установлены от более грузоподъёмной техники. Для хранения запаса масла пластиковые бутылки оказались не пригодны, при длительном хранении они протирались и были случаи разлива масла. В качестве ёмкостей для топлива наоборот оказались удобны пластиковые бутылки. После использования они просто сжигались, а при транспортировке до места заправки, в сдутом виде, много места и веса не имели.

Из пищевых запасов кроме обычных консервов и круп не малую роль сыграли запасённые заранее сухари.

В качестве топлива в автомобильном путешествии наиболее удобен пропан в баллонах по 0.5 литра в комплекте с соответствующей плиткой. Хотя костёр как неизменный атрибут туризма всегда горел на наших стоянках.

На Ваши вопросы всегда готовы ответить на [www.offroadmaster.ru](http://www.offroadmaster.ru)

**НАМ С ВАМИ ПОПУТИ!**



**НАМ С ВАМИ ПО ПУТИ!!!**