

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER
ОТЧЕТ

Об автомобильном спортивном походе пятой категории сложности

«Сибирский марафон 2007».
«НЕИЗВЕСТНАЯ ДАУРИЯ»

по Забайкалью совершенному
с 25 июня по 8 августа 2007г.

Маршрутная книжка № _____

Руководитель группы: Булгаков Олег Валерьевич

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

Маршрут имеет пятую категорию сложности

Отчет использовать в:

г. Новосибирск

Автомобильный спортивный поход

«Сибирский марафон 2007».

«НЕИЗВЕСТНАЯ ДАУРИЯ»

Содержание:

1. Справочные сведения о походе
2. Состав группы
3. Краткие сведения о маршруте
4. Списки снаряжения и оборудования
5. Отбор участников и сведения о прохождении маршрута
6. Описание маршрута – дневник путешествия
7. Выводы и рекомендации
8. Приложения:
 - График движения
 - Маршрутный лист
 - Картографические материалы
 - Фото отчет
 - художественное описание путешествия (статья)

1. Справочные сведения о походе.

1. Вид туризма - автомобильный
2. Район проведения – Читинская обл., Бурятия.
3. Категория сложности - V (пятая)
4. Число участников - 11 человека
5. Средства передвижения – автомобили 4x4
6. Сроки проведения - с 25 июня по 8 августа 2007 года
7. Продолжительность – 45 дней, из них: 38 ходовых дней. 7 дневок.
Общее количество полевых ночевок 44
8. Протяженность маршрута - 8000 км
9. Нитка маршрута: г. Новосибирск – Иркутск-Улан-Уде-Сосновоозерск-Чита-Нерчинск-Нечинский Завод-Приаргунск-Забайкальск-Даурия-Акша-Кыра-застава Бальджиган-Худжеринга(нежил)-зим.Пограничное-Менза-Улан-Уде-Новосибирск.

2. Состав группы.

N	Марка	Модель	Экипаж	Город
1	Toyota	Land Cruiser 90	Игорь Куликов	Новосибирск
2			Валентина Куликова	Новосибирск
3	Toyota	Land Cruiser 80	Олег Булгаков	Новосибирск
4			Александр Гусев	Барнаул
5			Юлия Булгакова	Новосибирск
6	Toyota	Land Cruiser 70	Евгений Болычев	Нижевартовск
7			Павел Мирошников	Новосибирск
8	Нива	21214	Игорь Ситников	Новосибирск
9			Анна Фоминых	Новосибирск
10	УАЗ	31512	Елена Журавлева	Новосибирск
11			Елена Антипова	Новосибирск

3. Краткие сведения о маршруте.

Экспедиция 2007 года посвящена 180-летию ссылки участников декабрьского восстания на сенатской площади, и является продолжением цикла экстремальных автопутешествий по труднодоступным местам - памятникам освоения Сибири.

"...Земля за Байкалом, древняя Даурия. Отсюда в тринадцатом веке устремились на Запад полчища Чингисхана. Сюда, в ставку "покорителя Вселенной", приезжал Александр Невский - храбрый полководец, умный и расчетливый дипломат. С 17-го столетия началась "каторжная слава" Забайкалья. Пугачевцы, польские повстанцы, декабристы, революционеры-демократы, народовольцы, социал-демократы, эсеры, большевики - все отбывали здесь каторгу и ссылку..."

О Забайкалье в мировом сообществе и поныне ходят удивительные слухи, его природные богатства волнуют воображение и манят чарующей красотой. Неосведомленность о крае в XXI веке большинства землян для нас не кажется странной, что и говорить об этом в эпоху прошлых столетий.



Действительно Забайкалье достаточно мало изучено с точки зрения автомобильного туризма. Большая часть маршрутов проходит этот регион «транзитом» по федеральной автодороге. В то время как в Забайкалье большое количество как исторических памятников относящихся к различным периодам освоения Сибири, так и природных достопримечательностей.

Информация об этих достопримечательностях крайне отрывочна, а отчеты путешественников редки и скудны. При планировании маршрута мы могли только догадываться о том что мы увидим, и не знали какие трудности нас ждут на пути.

Отсюда вытекает и название экспедиции - «НЕИЗВЕСТНАЯ ДАУРИЯ»

Мы проложили маршрут по наиболее интересным и значимым местам Забайкалья.

Начиная от крупнейшего озера планеты - Байкал, и центра российского буддизма «Иволгинского датцана» маршрут уходит с федеральной дороги на каскад озер в районе Сосновоозерска. Отсюда мы двигаемся по старому «московскому тракту» - единственной дороге соединявшей Забайкалье с Россией в 18-19 веках, и, как выяснилось, заброшенной уже не одно десятилетие. Через перевалы «Каменистый» и «Осиновый» выходим к Арахлейским озерам, отделенным от Читы Яблоневым хребтом – водоразделом между Тихим и Северным ледовитым океаном.

От Читы стартует основной этап экспедиции – «Даурия».

В первой части этапа посещение исторических памятников освоения Сибири.

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

Пресекаем «Екатерининский тракт» на реке Шилка и посещаем ряд «декабристских» мест: Нерчинск, далее двигаясь на восток – Газимирский Завод, и выходим к границе с Манчжурией у Нерчинского Завода и Горного Зарентуя.

Отсюда маршрут проложен сначала вдоль с границы с Китаем и далее с Монголией, всего более 1000км по приграничным районам.

От Нерчинского Завода маршрут идет вдоль пограничной реки Аргунь, до Приаргунска и далее через «вал Чингисхана» до Забайкальска и населенного пункта Даурия.

Во второй части этапа, от стыка границ России, Монголии и Китая исторические памятники сменяются природным.

Маршрут идет через соленые Торейские озера (Даурский биосферный заповедник), выходит на реку Онон-гол (родину Чингисхана) и выходит к Сохондинскому природному заповеднику у населенного пункта Кыра.

Отсюда стартует категорийный участок маршрута, который хоть и потребовал от нас значительно большего количества времени и сил, чем планировалось, полностью оправдав название экспедиции, но стал успешным первопрохождением (участок от заставы Бальджиган, до пос. Менза), заняв достойное место в списке покоренных маршрутов клуба OFF ROAD MASTER.

22 дня упорной работы команды, в условиях ограниченных ресурсов, потребовалось для преодоления 90 километров полного бездорожья горно-таежного участка на границе с Монголией.

Команда Сибирского Марафона благодарит.....

В задачи похода входили:

Основная задача: Посещение исторически значимых исторических памятников Забайкалья, Посещение природных достопримечательностей.

Дополнительная задача: Прохождение кольцевого маршрута вдоль границ России с Китаем и Монголией включая категорийный участок у Сохондинского заповедника.

При планировании маршрута использовались карты местности 1:500000, спутниковые снимки, рекомендации Читинского внедорожного клуба.

Планирование экспедиции затруднял тот факт, что маршрут категорийном участке (Сохондинский Заповедник) является автомобильным первопрохождением.

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER
Общая протяженность экспедиции 8000км для Новосибирских
участников

Участки определяющие сложность маршрута:

- От р. Снежной(Байкал) до р. Мысовая по старому тракту (частично)
- От Сосновоозерской котловины до Арахлейских озер (московский тракт)
- От Кыры в обход Сохондинского заповедника по границе с Монголией до н.п. Менза (основной категорийный участок)

Движение по маршруту осуществлялось колонной (на отборочных этапах группами) легковых автомобилей повышенной проходимости (класс ДЖИП) отечественного и импортного производства 1982-2000 годов выпуска.

Команда экипирована для автономного прохождения маршрута:

Запас топлива на борту на 1000км пробега.

Запас продуктов питания на 20 дней сухим пайком

Запас питьевой воды 50л на экипаж.

Снаряжение для автономного проживания палаточным лагерем.

Запасные засти и оборудование для авторемонта. (Сварочный аппарат, дрели, болгарки, преобразователи 12/24->220V)

Средства спутниковой навигации и связи. Все автомобили оснащены СВ 144МНЗ.

Проживание участников во все время экспедиции – автономное (палатки).

Организатор экспедиции:

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

4. Списки снаряжения и оборудования

Комплект оборудования на автогруппу.

№	Наименование	Кол-во
1	Сварочный аппарат от = 12/24В	2
2	Дрель (электрическая 220В)	1
3	Сверла 2-16	2 К-та
4	Паяльник от = 12В	1
5	Болгарка + диски (10-шт)	1
6	спутниковый телефон	1
7	Прибор спутниковой навигации GPS	3
8	Сварочный щиток, электроды, спецэлектроды	К-т.
11	Паяльник для радиатора, припой и флюс	1
12	Провода для "прикуривания"	2 к-та
13	Бинокль	1
14	Тент 4х6 м.	2
15	Набор карт местности по маршруту	2 к-та
16	Трос буксировочный или канат длиной 50 метров	2
19	Ножовка по металлу (с полотнами 10 шт.)	1
20	Малые тиски / большая струбцина	2
22	Лом	2
23	Кувалда	2
27	Скобы для строительства плотов и мостов	50
28	Вязальная проволока	50м.
30	Стяжки пружин	2 кт-а
31	Клепальщик + клепки	1 –кт
32	Клубная аптечка (расширенная)	1
33	Флаги, флагштоки	5

Комплект оборудования на 1 автомашину.

№	Наименование	Кол-во
1	Штатный механический домкрат	1
2	Реечный домкрат (Hi-Jeck, Hi-Lift)	1
3	Бензопила	0,5
4	Огнетушитель	1
5	Запас питьевой воды	50 л.
6	Медицинская аптечка расширенная	1
7	Трос буксировочный 6-10 метров, усиленный (мягкий) 10тон.	2
10	Коррозационная стропа	1
11	Толстые верхонки	2 пары.
12	Скотч	3
13	Блок для троса	1
14	Гидрокостюм/Болотные сапоги	2
17	Лебедка автомобильная	1
18	Радиостанция автомобильная с антенной на 144 МГц	1
19	Набор необходимого инструмента	1 к-т
20	Переноска освещения =12В	1

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

21	Запасное колесо (в сборе)	1
22	Запасная камера	2
23	Монтажки для разбортовки колес	2
24	Автоаптечка для ремонта шин (клей, заплатки для камер и покрышек, наждачная бумага, золотники, соски, жгуты и грибки для бескамерных шин)	1 к-т
25	Автокомпрессор	1
26	Запасные лампы фар, поворота, габаритов, стоп-сигналов	1 к-т.
27	Свечи зажигания	2
28	Высоковольтный провод с колпачками	1
29	Аэрозольное средство для защиты от влаги системы зажигания ("Унисма", WD40)	3 бал.
30	Герметик радиатора	1
31	Герметик-прокладка силиконовый	1
32	Спец. герметик типа "холодная сварка"	1
33	Масло моторное, трансмиссионное (на полную замену)	1 к-т
34	Жидкость тормозная	1л.
35	Шланг для перекачки топлива	1
36	Топор, лопата штыковая	по 1
37	Резервные емкости под топливо на 500 км. пробега	к-т
	Газовая плитка, Палатка, Котелок	по- 1
38	Газ для приготовления пищи (на 20 дней)	1 к-т
39	Сэндтреки (Мостки)	2
40	Мощный фонарь	1
41	Компас	1
42	Автомобильный атлас	1
43	Второй ключ зажигания	1

Комплект имущества на 1 человека в автомашине

Наименование	Кол-во.
Продукты питания сухим пайком на 20 суток	1 к-т
Спальный мешок	1
Плащ от дождя	1
Фонарик (с запасной лампочкой)	1
Спички в герметичной упаковке	1 к-т
Ложка, тарелка, кружка (желательно пластмассовые)	к-т
Нож	1
Накомарник	1
Средство от комаров и клещей	1
Туалетные принадлежности (мыло, зубн.паста, щетка, полотенце)	1 к-т
Рабочие перчатки	10
Очки солнцезащитные	1
Комплект теплой одежды	1
Закрытая обувь с высоким голенищем (берцы)	1
Коврик туристический	1
Рыболовные принадлежности	1

Автомобили подготовлены согласно инструкции: Необходимые условия.

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

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, двигатель, агрегаты и электронные блоки 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 144 МГц. С разрешением госсвязьнадзора
9. Покрышки на всех колесах должны быть с развитыми грунтозацепами.
10. Специальные крепления для снаряжения и груза.
11. Наличие установленной лебедки.

Рекомендуемые условия.

1. Наличие фар-искателей.
2. Наличие автомобильной сигнализации для защиты автомобиля и груза.
3. Дополнительная фара сзади, для движения задним ходом.
4. Снятие заднего сидения.
5. Полка или сетка в верхней части салона для размещения ценного груза.
6. 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.

5. Отбор участников. Сведения о прохождении маршрута.

Автомобильный туризм характерен тем, что средство передвижения (автомобиль) позволяет организовать маршруты в самых различных регионах, и дает возможность привлекать участников, например из регионов по маршруту движения.

С другой стороны маршруты V-й категории сложности, требуют профессиональной, хорошо подготовленной команды, которую собрать в одном городе не всегда представляется возможным.

При подготовке данного похода, мы пригласили к участию самые разные города и клубы. От потенциальных участников требовалось сообщить свой туристический опыт и данные о подготовке техники.

Однако, заочно оценить степень подготовленности каждого участника весьма не просто. Кроме того существуют вопросы психологической совместимости.

В связи с этим первые этапы экспедиции были указаны как «отборочные» Первоочередной задачей участника прошедшего заочный отбор – было самостоятельное прибытие к 2-му июля в Читу на место старта этапа «Даурия».

Необходимо отметить что с этой задачей справилось рекордное для экспедиций СМ количество участников – 20!, из самых разных городов России и Украины: Одесса, Севастополь, Москва, Новосибирск, Нижневартовск, Пурпэ, Томск, Омск, Владивосток.

На этапе Даурия к категорийному участку было допущено 10 экипажей, однако 5 из них воспользовались запасным выходом с маршрута, по причинам технического характера.

Таким образом в состав группы по данному походу включены только экипажи 5-ти автомобилей, полностью прошедшие основной этап экспедиции.

5. Описание маршрута. Дневник путешествия.

Дневник "Неизвестная Даурия 2007"

25.06 Старт в Новосибирске

На церемонию старта у Вознесенского Собора, собрались экипажи из Новосибирска (4), Одесса(3), Севастополь, Томск, Пурпэ, Москва. Стартовали от площади в 12 часов.

Колонной дошли до Болотного (125км), там обменялись контактными телефонами, разделились на 4 команды и в путь. Начался первый этап экспедиции. 1-я полевая ночевка на р.Чулым (630км). Каждая группа в своем темпе почти одновременно добрались до места ночевки.



Отмечали День рождения Командора – президента новосибирского клуба экстремальных путешествий «Off Road Master».

26.06.

Стартовали в 10.50. В том же формате доехали до р. Курзанка.

27.06.

Переформировались в 3 группы. Темп движения тот же. Ночевка запланирована на р.Снежная (2150км-Байкал). Идет проливной дождь. Вблизи от места ночевки встретили Омский экипаж, собрали все команды и большой колонной поехали дальше. Дождь не прекращался, отменили дневку на Байкале и утром поехали дальше. Начался 2-й этап экспедиции Байкал - Чита.

28.06.

Вдоль Байкала решили ехать по старому тракту Между ЖД и берегом: старые гати, разрушенные мосты, глиняные спуски, песчаный берег Байкала. Затем по трассе доехали до Улан-Удэ, остановились на р.Уда в живописном месте.

29.06.

В 15км. от Улан-Удэ находится Иволгинский Датсан – центр российского буддизма. Были на экскурсии, прошли по молитвенному кругу, доброжелательные монахи с удовольствием нам все показывали и рассказывали. Пересекли суетливый Улан-Удэ и ушли в сторону Хоринска и Сосновоозерска. Ночевали на оз.Сосновое, ловили рыбу.



30.06.

От Сосновоозерска поехали в дер.Домна. От туда на пер.Каменистый и пер.Осиновый по старому Московскому тракту. При подготовке маршрута этот участок на картах был отмечен по разному: на одних – полевой дорогой, на других тропой. По приезду на место выяснилось, что этот участок и есть старый московский тракт, когда то бывший единственной дорогой на восток. По нему шли казаки, поселенцы и каторжане. Но после второй мировой тракт забросили, и последние связисты проходили тут несколько десятков лет назад.



Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

Местами сохранились гати и километровые столбы. Броды глубиной до 1м. В одном на вид безобидном бросе утопили экипаж командора и 13-го по верхушку шноркеля. 1-й выехал сам, 13-го вытаскивали. Ребята

набрали полный салон воды. Чтобы зацепить веревку – пришлось заныривать под воду. Недалеко от деревни у 13-го отказал передний мост. Сняли оба шруса, они исправны. Проблема оказалась в редукторе, решили его ремонтировать в Чите. 13-й и 21-й (Пурпэ) отправились по трассе в



Читу, остальные продолжили путь по старому тракту. У 10-го на заболоченном участке срезало шпильки ступицы, было 4 запасных, вместо остальных поставили болты на М-8. Через час смогли двигаться дальше. В следующей луже разбортировалось колесо, оперативно поставили запаску и едем дальше. Дорога очень сложная, кругом болото, лебедиться не за что. Решили разбиться на 2 команды, протаскиваем вперед одну легкую машину, остальные или по колее или в пол колеи (в зависимости от ситуации) проезжают сколько могут и лебедятся за впереди идущий автомобиль. Вот такими паровозиками до сумерек искали место посуше, чтобы разбить лагерь, ночевали в болоте.

За день прошли 20 км, отстаем от графика.

01.07.

Преодолели остаток Московского тракта. Каменистые перевалы, местами гати и промоины ну и, конечно же, болота. Вышли в районе Беклемишево. К вечеру прибыли на место сбора команд Иван-озеро. Там уже сутки нас ждали читинцы, команда из Владивостока, УАЗ с женским экипажем из Н-ска, 13-й и 21-й, которые благополучно добрались до места сбора и уже успели отремонтироваться. Несколько часов чтобы привести себя и одежду в порядок, успели помыться в бане, смыли болотную грязь и дорожную пыль. Дневка опять отменяется по причине отставания от графика на 1 день на Московском тракте.

Отцы -командиры весь вечер совещались, утверждали дальнейший маршрут.

02.07.

Старт Читинского этапа. В 10.00 прибыли журналисты, пообщались с командой, торжественный старт и вперед! Колонной обошли Читу, разбили лагерь на р. Некишиха в 30 км от города. Украинским экипажам потребовалось продление временного ввоза автомобилей в Россию.

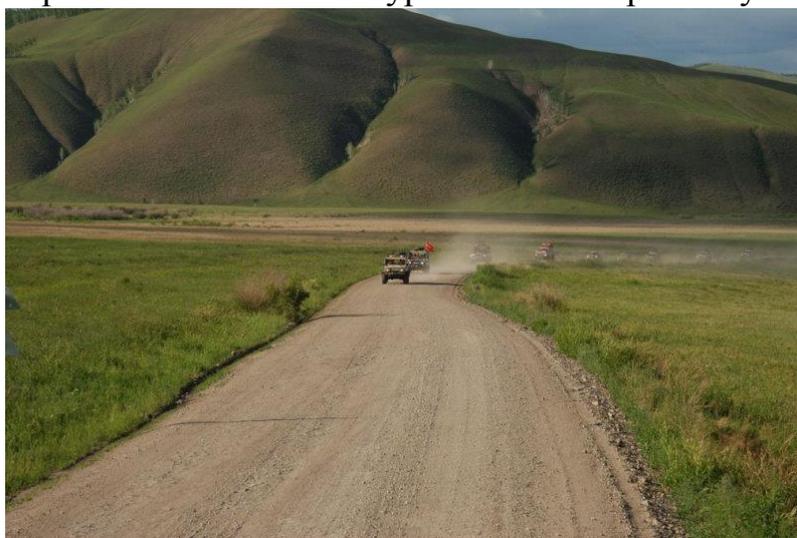


03.07. Выехали с сторону Новотроицка по федеральной трассе Амур, на 86км свернули в Усуглинский заказник, дошли до р.Элемар, нашли старую заброшенную дорогу золотоискателей и вышли в долину р.Усугли. По тропе доехали до н.п. Верх-Усугли, посетили скалу Любви. Затем посёлок Вершина Доросуна, потом дорогами общего пользования до г.Нерчинск. Ночевали на р.Нерча.



04.07.

Ночью к нам, наконец, присоединился Евгений Болычев из Нижневартовска. Утром поехали на экскурсию по г.Нерчинску. Посетили Бутинский дворец



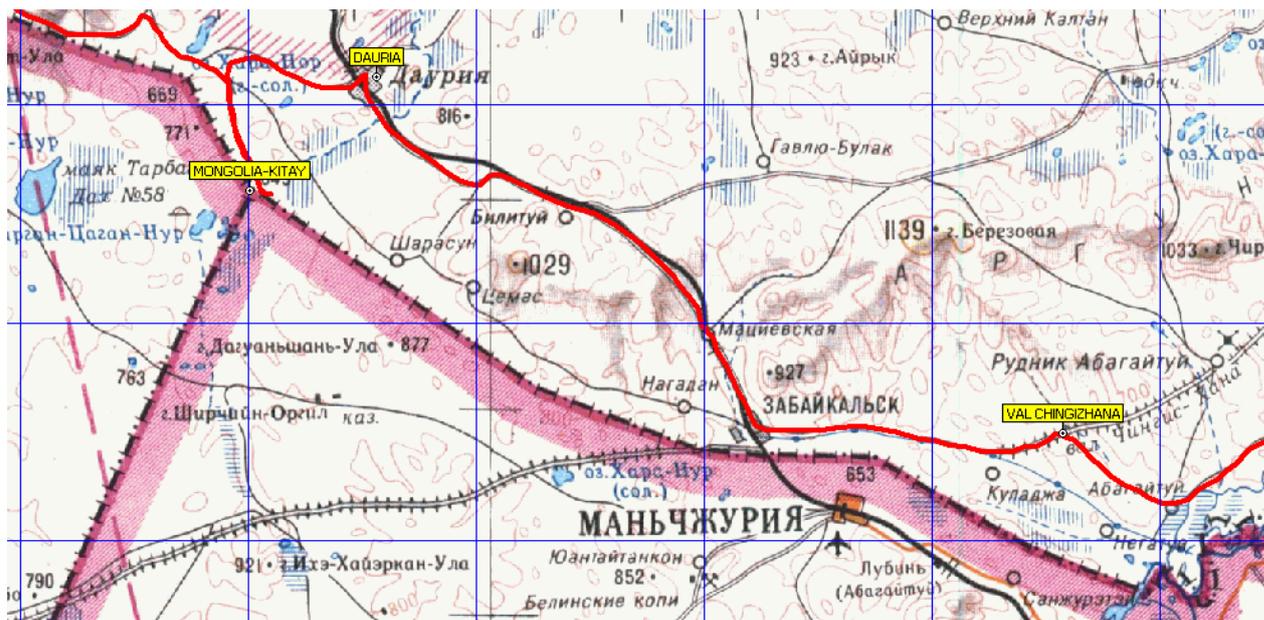
особенностью, которого является зеркальная комната. Зеркала доставляли из Италии пешим путем. Потом по рубленной в скалах каторжной дороге: н.п.Шилка- Приисковое- Шилопугино - Нерчинский завод - с.Михайлово. Сломалась НИВА (16-й экипаж): раздатка. В пограничном

населенном пункте раздобыли запчасти и чинили ее всю ночь и пол следующего дня. Сменилась природа. Начались типичные для Приаргунья и Манчжурии безлесые сопки.

05.07.

После обеда окончили ремонт, выехали на Калгу, и прошли по приграничным районам вдоль Манчжурии на Приаргунск.

После приаргунска дорога идет непосредственно вдоль приграничной полосы, Идем вдоль границы на юг и далее на юго-запад поехали вдоль нее в сторону Забайкальска. По федеральной дороге Чита-Забайкальск спасали застрявшие а/м. Лужи, скользкая грязь, все легковые машины стоят застрявшие на обочинах. Добрались до «вала Чингизхана» и прямо на нем заночевали.



05.07.

По валу Чингис-Хана поехали в н.п. Даурия – одноименному всему району нашей экспедиции. Судя по развалинам царских построек – поселок старый. В нем размещались и крупные военные части, в период обострения российско-китайских отношений. Однако сейчас части вывели, и над поселком витает дух запустения и разрухи. Местные жители отнеслись к нам доброжелательно. Местность со слабовыраженными холмами, солончаки, пересохшие ручьи, заболочено. Питьевая вода – привозная. Специально для нас организовали бочку на тракторе. В этом месте произошло разделение экспедиции на две равные группы. Одна группа пошла по асфальту через Читу и далее на Кяхту, в объезд категорийного участка. Вторая группа двинулась на запад вдоль границы все дальше и дальше от крупных населенных пунктов в сторону сохондинского заповедника. Но по пути нам предстояло посетить еще ряд достопримечательностей – и первая из них – стык трех границ, России, Монголии и Китая.



Граница затянута колючей проволокой, везде следы пребывания воинских частей, долины завалены артиллерийскими гильзами.

На стыке границ, с монгольской стороны стоит мощный ДЗОТ, обращенный бойницами в ... Россию. Почему? Вроде как монголы и русские – братья навек?

Оказывается долина за нами – танкоопасное направление. Восточнее границу прикрывает р. Аргунь, а с запада – монгольские солончаки. Поэтому задача этого ДЗОТ так бит в спину колоннам танков в случае их прорыва из Китая.

От этой точки мы двигаемся на запад, и теперь по ту сторону «колючки» уже не Китай, а Монголия.

Выходим к даурскому биосферному заповеднику. Места красивые – большие соленые озера. Конечно такими пейзажами трудно удивить бывалых монгольских путешественников, но все же глаз радуется.



Продолжаем движение, выходим на реку Онон (родная река Чинис-Хана) и ночуем неподалеку от населенного пункта Куранджа. В поселке у Читинского экипажа родственники. По случаю нашего приезда зарезали барана.

Вокруг появляется растительность. Лиственные и хвойные деревья. И не удивительно – завтра мы пересечем Онон, и войдем на горно-таежный участок.

06.07.

Продолжаем движение на запад, переходим о. Онон (Онон-гол), через Акшу, минуя Мангут (расположение погранотряда) идем на Кыру. В Акше проводим последний «цивилизованный» ремонт, на шиномонтаже устнавливаем грибки на покрышки двух экипажей, находим сварщика и завариваем багажник Нижневартовцам и глушитель 10-му экипажу. Тут же последние свидетельства о декабристах. Небольшой музей, могила и памятный крест.



Кыра – последний оплот цивилизации перед Сохондо. Заливаем все баки под завязку. Опрос по рации о запасах топлива на бортах - докладывают 140,160,180 и даже 250 литров топлива на борт. Тут же берем «языка» ветолетчик рассказывает, что планируемый нами северный обход сохондинского заповедника невозможен, поскольку там лет 30 как уже перестали ездить даже геологи.



По графику на категорийный участок отведено 8 дней. Исходя из этого планировались запасы продуктов и сигарет, стоились планы на дальнейшие этапы путешествия. Но кто бы мог в тот момент предположить, что следующую заправку, магазин, да и вообще населенный пункт мы увидим только через 24! Дня, совершив при этом то, что однозначно считалось невозможным всеми местными авторитетами -пограничниками, летчиками, охотоведами, егерями и представителями администраций прилегающих районов. Всеми... за исключением одного человека – охотника Серебряникова, вскоре прозванного нами «Сусаниным».

Выезжая из дома, мы естественно имели на руках "маршрутный лист", но имея ввиду НЕИЗВЕСТНОСТЬ Даурии (а особенно отсутствие информации по району прилегающему к сохондинскому заповеднику), предполагалось, что маршрут может быть изменен, что и в регламенте было прописано. Читинцы предлагали свой вариант маршрута, но не везде мы могли с ним согласиться.

Основным вопросом был выбор маршрута по категорийному участку. Мы изначально предполагали обойти Сохондинский Заповедник с севера.

В Кыре Семен(Чита) представил нам опытного вертолетчика, который с летными картами горячо доказывал нам, что "по северу мы не пройдем, дорогой 30 лет никто не пользовался, и он с вертолета все видел". Семен предлагал нам обойти заповедник с Юга.

Честно говоря, аргументы вертолетчика оргкомитет не убедили, поскольку его представления с высоты птичьего полета о "проходимости" могут сильно отличаться от наших представлений и возможностей.

Но Южный вариант был красивей и интересней. Еще зимой, планируя маршрут, мы хотели обойти Сохондо с юга и пройти вдоль границы до самой Кяхты, таким образом, пройдя большое кольцо по Забайкалью, вдоль границ с Китаем и Монголией. Однако картография (и генштаб и атласы и гугл) не обещали ничего хорошего, мы не мечтали даже до Бальджикана. Поэтому мы с радостью приняли вариант Семена пойти по Югу. Читинцы весной проводили разведку - до Бальджикана хорошая золотарская дорога через пять перевалов.

www.offroadmaster.ru



Вот в ЭТОТ момент мы и изменили первоначально запланированный маршрут и двинулись югом на Бальджикан.

Дальше случился еще один эпизод, по выбору маршрута. Семен предлагал от Бальджикана пойти на север и по Кумылу перевалить на реку Чикой, мы же, следуя правилу, "много информации о маршруте не бывает" продолжали ее собирать. По дороге остановили охотника на газ69 - Серебряникова. Он проявил прекрасное знание местности и владение картой и рассказал нам подробно о возможности пройти вдоль границы на Мензу. Настроен он был оптимистично, сам он сейчас ехал с р.Ашинги, мы посмотрели на его технику – старенький газ69, и воспрянули духом.

Идея продолжить движение вдоль границы до была в нам очень по душе. Мы фактически вдоль границы шли уже больше 1000км.

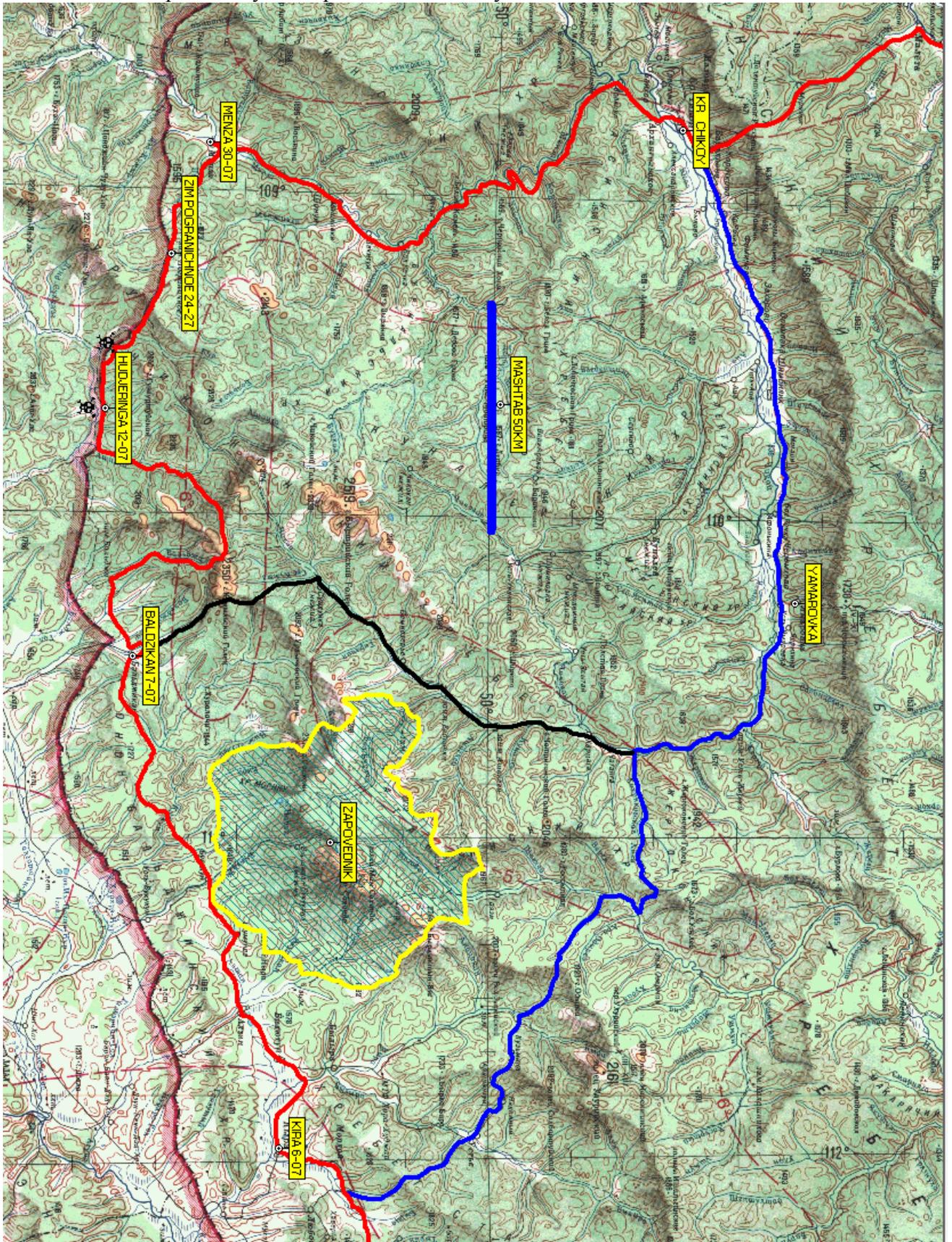
Тут мы допустили некоторую оплошность - дело в том, что на всей нашей экспедиционной практике местные жители обычно преувеличивают трудности, когда рассказывают о дороге.

Обычная оценка - "вы там не пройдете", а мы проходим.

Тут же случилось по другому - Охотник дал ОБЪЕКТИВНУЮ оценку, рассказал, где нас ждут трудности и какие, сказал - "пройдете", правда, не сказал за сколько времени. Его оптимизм нас и вдохновил.

Маршрут вдоль границы, казался интереснее и лучше ложился в струю всей нашей экспедиции. (см схему)





Синий – плановый маршрут
Черный – вариант обхода Сохондинского заповедника от Читинского клуба
Красный – фактический маршрут
Череп – контакты с монгольскими пограничниками.

В этот день мы прошли более 100км по горным перевалам и остановились на ночлег недалеко от заставы Бальджиган. Перевалы весьма крутые – даже на мощных 4-х литровых внедорожниках приходилось использовать 1-ю пониженную передачу. Но тем не менее дорога была достаточно накачанная золоторями, и мы двигались почти без остановок.

Это был последний день когда наш дневной пробег исчислялся 3-значными цифрами. За следующий мы прошли несколько десятков километров, и далее 3 недели дневные пробеги исчислялись единицами километров – 5 км, 3км, но чаще 1,5-2 км.

07.07.

С утра двинулись на переговоры с пограничниками. Дальнейшую дорогу пересекал шлагбаум. Пограничники невзирая на наше разрешение были непреклонны, и открывать шлагбаум не собирались. Дело в том что демаркация границ в этом районе была уже в послевоенное время. И старая дорога вдоль Онона вскоре должна была уйти на монгольскую территорию.

Все наши уверения в том что мы не намерены уезжать в монголию, а планируем пройти участок по российской территории и приграничной просеке, пограничниками всерьез приняты не были, как (по их мнению) абсолютно нереальные.

Пришлось выполнить обходной маневр. Сначала двинулись на север в сторону Кумыла, но дальше свернули и вышли опять на нужное нам направление за заставой. До зимовья Бальджа дорога вполне приличная – в этом районе (по правой стороне) находится база Золотодобытчиков)

На реке Бальджа развилка – нижняя дорога идет вдоль границы, но не была рекомендована охотником, как «грязная» - повернули направо вверх по течению. По весьма колоритной, крутой каменной дороге через Бальзир(нежил) поднялись на хребет «перевальный». На хребет вышли в районе отметки .2137. С гольца открывается прекрасная панорама всех окрестных хребтов. Встретили кедровый стланик.



Заросли высотой по колено! Все усыпанные кедровыми шишками.

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

На гольце дорога теряется. Тропам отмеченным на картах, на самом деле ничего не соответствует. Пришлось изрядно покрутиться, побегать по склонам. Прежде чем нашли спуск – он идет прямо через отметку .2137 с разрушенным триангулятором и идет вниз к р. Безымянному – левому притоку р. Ашинги. Видно, что эта дорога уже давно не поддерживается и используется разве что браконьерами.

Заночевали на р. Безымянном.

8.07

Утром обнаружили в ручье золотые блески – народ охватила лихорадка. Поболтали песок в котелке - конечно это только слюда. По ручью Убыр-Шания вышли на р. Ашингу. Река 20-30 метров шириной, с бродами от 0,5 до 1м. течение 1,5-2м\с. Бродами спустились 20 км вниз по реке. Это заняло весь день. Броды предварительно промеряли, находили оптимальную траекторию, но легкие машины приходилось страховать – их сносило течением.



Ближе к границе, всякое подобие дороги закончилось, видимо она уходила на левый берег реки. Но в этом месте река уже набрала воду, а берега заросли и были сильно размыты. Вечером под дождем изрядно набегались по кустам в поисках признаков дороги, но безуспешно.

9.07

Около 5 км прорубались через густой тальник и завалы в березовом лесу. И, наконец, вышли к необычному перекрестку. Старая заросшая дорога пересекалась с пограничной просекой и уходила на монгольскую сторону. На дороге стояла небольшая тренога из трех прутиков, чисто символично предостерегая случайного путника от нарушения границы. Зато просека была открыта и широка, однако на ней не было и в помине следов какой либо колесной техники. Граница в этих краях проложена по карте, и просеку рубили в лесу вручную не считаясь с рельефом. Она то круто поднимается в гору, то еще круче спускается в заболоченные межгорные котловины.



Левая сторона просеки – Монголия, правая – Россия, на самой просеке – пеньки, кочки и камни, пограничные столбы стоят далеко друг от друга, и кроме символической просеки ничего не напоминает о границе

Регулярно проезжаем столбики, и трудно поверить, что вот так просто, сделав пять

шагов влево, можно пересечь государственную границу и оказаться в Монголии. Вскоре ломается Ниссан из Читы, не работает сцепление, приходится заменить манжеты в рабочем цилиндре. Настоящих манжет нет, потому в ход идут какие-то сантехнические колечки из запасов экипажа №1, подрезаем их ножом, чтобы вошли, но сцепление работает!

С монгольской стороны по границе течет знаменитый Онон-гол, берега которого в свое время стали колыбелью монгольской империи. Когда-то вдоль Онона кочевал немногочисленный род Борджигинов, и мальчик Темуджин, сын главы рода Есугея именно на берегах Онона, неподалеку от места, где сейчас стоит Нерчинск, был провозглашен верховным правителем всех монголов под грозным именем Чингис-хан.

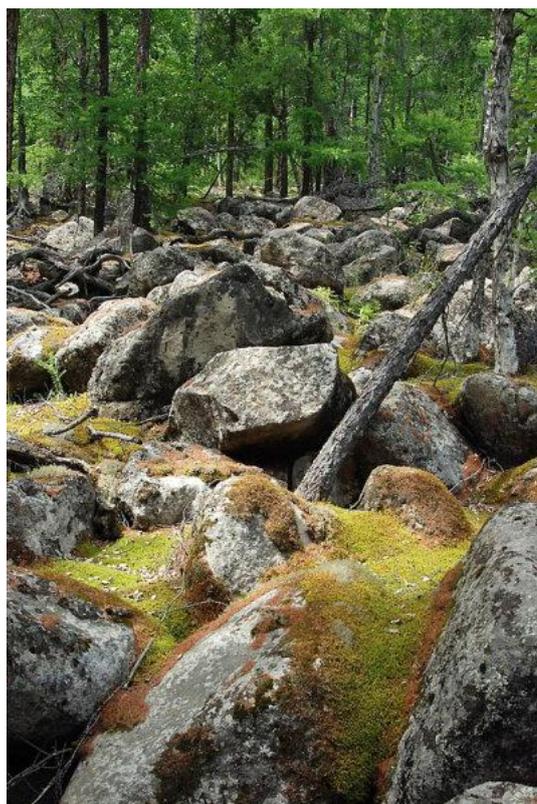
10.07

Просека, прямая, как шоссе в пустыне, идет по сопкам, не считаясь с рельефом, болота, крутые спуски и подъемы, броды. Один раз часть машин уходит метров на пятьдесят в монгольскую сторону, чтобы объехать особо топкое место. При прохождении болот у всех разная тактика. От разгона с полным газом и потом с трудоемким и долгим извлечением машин, до езды в натяг на «мягких лапах».

За одной из сопки нам открывается потрясающий вид на долину Онона, на широком лугу стоят две избы, по обе стороны от границы, это – зимовье Худжернига. Возле обоих строений пасутся лошади, значит, есть и люди. Действительно вскоре встречаем конных автоматчиков - российских пограничников, которые предлагают расположиться на ночлег у зимовья. Чтобы выехать на луг, форсируем ручей и его заболоченные берега. Приходится построить гать, деревья далеко, лебедки цеплять не за что. За нашими действиями внимательно наблюдают как с российской, так и с монгольской стороны. Погранцы связываются с заставой, о чем-то советуются, но наутро разрешают нам продолжить движение, с напутствием ни в коем случае не пересекать линию границы.

11.07

О дороге дальше ничего не известно, вернее пограничники уверены, что ее нет, и даже просека по их уверениям заросла. Единственный путь - конная тропа, уходящая от границы на север. Решаем идти по ней. Вперед выдвигаются две тяжелые машины (экипажи №13 и №4), чтобы торить путь. Группа штурманов с бензопилами расчищают завалы, кусты подминаются бамперами. В таком режиме идем часа четыре и проходим два с половиной километра, высылаем вперед пешую разведку. Результаты неутешительные, впереди скальник.



Возвращаемся, зря потеряна большая часть дня

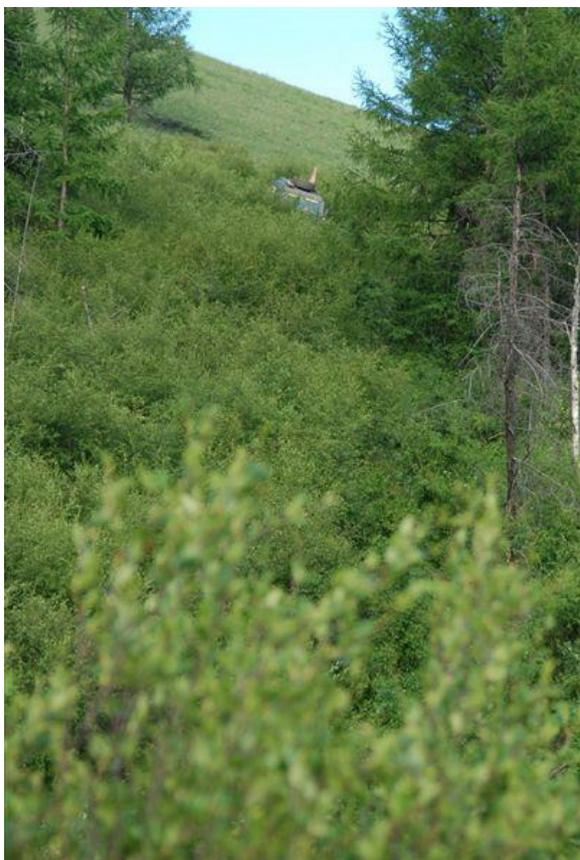
В войну в этих местах был оловянный рудник, и остатки дороги вели к нему.

Разворачиваемся и опять двигаемся к линии границы. Впереди две очень неудобных сопки, первая практически лысая с большими продольными и поперечными кренами.



Первыми проходят экипаж №1, Игорь и Валентина Куликовы и Ниссан Сафари №8, братьев Шифриных. Чтобы не перевернуться, на спуске им приходится пересечь границу, к счастью этого не видят с зимовья. Для остальной группы траекторию спуска находит руководитель экспедиции Олег Булгаков и сам первый успешно спускается. Уклон очень сильный,

остановиться нельзя. При спуске колеса выворачивают камни, которые затем весело несутся по склону, обгоняя машины. Внизу ко всем проблемам добавляется еще и крен, штурманы гроздьями повисают на бортах, особенно процесс нравится самым юным участникам, Дане Самборскому и Глебу Свирипе. Но тем не менее все успешно спускаются, не оставив следов на монгольской территории.



Вечером все машины успевают пересечь болото между сопками, и заночевать у подножья следующего подъема. А самые боевые в тот день экипажи №1 и №8 успевают, пропилив путь по заросшей просеке, подняться на половину его высоты. Там и ночуют, прямо в машинах привязанных к деревьям.

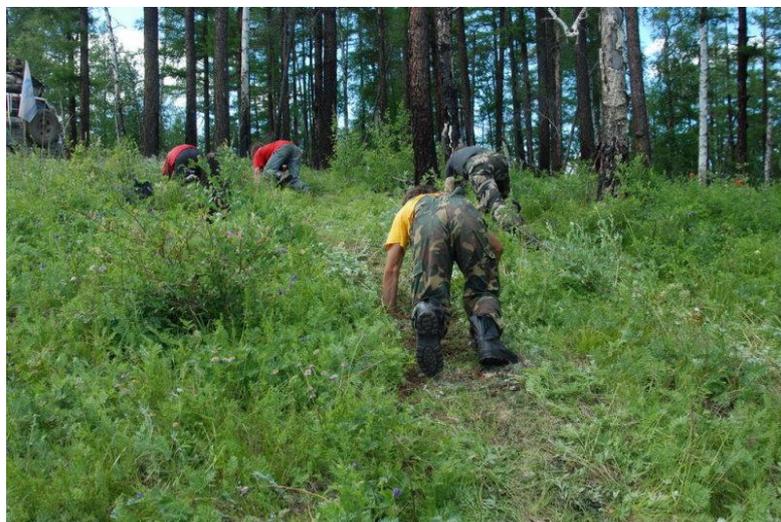
12.07

Утром №1 и №8 становятся первыми на вершине. За ними штурм начинаем мы, 4-й экипаж. Наша задача не просто подняться, но и подстраховать Ниву, которой не хватает крутящего момента, чтобы ползти на гору. Сначала была надежда, что легкая машина сможет идти сама, взяв предварительно разгон, но уже метров через сто Нива останавливается, и все попытки тронуться не приводят к успеху. Мотор раз за разом глохнет, а машина каждый раз скатывается на пару метров назад, рискуя вообще



покатиться кубарем в болото. Приходится разматывать все удлинители и тащить Ниву задней лебедкой, процесс подъема занимает несколько часов, начинается дождь. Это еще больше затрудняет задачу тех, кто остался внизу или на склоне.

Перед вершиной сильный крен, проходит его без лебедки только УАЗ из Новосибирска, но прыжками с отрывом двух колес от земли.



Подъемы крутые не только для машин, даже пешком преодолеть их не так просто. Пока идет штурм, поднявшиеся машины зализывают первые серьезные раны. 10-й экипаж перебирает лебедку.

Нижневартовск меняет сцепление. С самой лучшей стороны проявили себя механики украинской

команды. Ребята – золотые руки. Беспокоят нас и пограничники. Им показалось что одна из наших машин ушла в Монголию и не вернулась. Докладывают по связи на заставу, всадники нас пересчитывают.

К 20.00 все на сопке, спуск положе и не так зарос, успеваем начать спуск до темноты. Ночуем на уклоне, негде поставить палатку и развести костер, есть пятачок на монгольской стороне, но мы героически цепляемся всю ночь, чтобы не выкатится из палаток.

13.07 с этого места стиль дневника несколько измениться в более свободную форму. До сих пор отчет основывался на скупых строках, написанных по ходу маршрута, а сейчас читателю предлагаем тексты созданные уже дома, по горячим следам.

Злополучная пятница - 13го июля. В этот знаменательный день "по плану" мы должны были прибыть в Кяхту и штурмовать таможню.

Еще дома, до старта терзали сомнения насчет этой даты. Были опасения, что таможню в этот чертов день мы не пройдем. Как в воду глядели.

В этот день наша группа в составе 10 экипажей находилась в забайкальской тайге и спускалась по пограничной просеке с очередной горы.

С утра вышла пешая разведка из Одесситов (Леонид, Юля и Паша из 13-го экипажа) они вышли на древнюю тракторную колею, ведущую к северу от границы. Пройдя около 8-ми километров и форсировав 2 приличных ручья разведка убедилась в бесперспективности направления - колея уходила по распадку в горы и там терялась. Пока они возвращались, половина машин уже спустилась с горы.

Впереди нас ждала широкая заболоченная долина испещренная ручьями.

Шесть машин (Куликовы (1), Булгаковы (10), Шальневы(3) Нива(16), Болычев-Мирошников(9) Ленки(5) проперлись по перелескам вплотную к болоту. Сделали несколько коротких и безуспешных разведок-попыток нащупать с ходу направление штурма, и, отступив, встали на ночлег у кромки леса. Украинские экипажи и Семен(8) сообщили по рации о поломке гранаты на одной из 80-к и встали на ремонт у подножия горы.

Рассмотрели три варианта штурма болота.

1-й - по прямой вдоль границы. Самый короткий путь, но болото и лебедиться абсолютно не за что.

2-й - пойти по верху, поднявшись выше по долине к истокам. Самый длинный путь, по маршруту утренней разведки. Там долина самая узкая, но есть проблемы и с подъемом и спуском.

3-й - чуть выше границы, у ручья, есть несколько сосенок, и дальше перескакивать от околка к околку.

Уже вечером выслали две пеших разведгруппы. Одна пошла верхом, втопилась там по плечи, и благих вестей не принесла.

Вторая пошла по околкам, дошла до противоположного берега и уже в темноте проверила 1-й вариант - вдоль границы.

Вода в ручьях за полдня поднялась на полметра. Заболоченные горы сочились влагой после дождя.

Приняли решение идти утром по оклокам, рассчитывая на наличие стройматериала для мостов и якорей для лебежения.

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER 14-го Утром 10-й всадил машину в чачу прямо в 5-ти метрах от места ночевки. Кочка на кочке, меж ними болотные ямы. Клювом щелкать нельзя ни минуты. Впереди идет штурман, выискивая наиболее безопасную траекторию.

Через пару сотен метров вышли к ручью. Вода спала, но берега - кочкарник по пояс, поросший кустами. Еще с утра каждый взял на багажник по паре лесин. Напилили бревнышек - завалили ямы между кочками. попадали в ручей и на лебедочке вылезли на противоположный берег. Ждем Украину с Семеном. Вроде едут, но тут СТОП МАШИНА! ФСБ!



Ждем. Подъезжают все. С ними два майора с автоматами...

Вести о наших "подвигах" дошли уже до штабов. И эти два офицера отправились за нами. До куда могли, доехали на машине. Потом взяли автоматы и пешком протоптали 20 км по тайге! Военные Юристы. С цифровым фотоаппаратом. Предъявили нам три эпизода нарушения границы. мы дали объяснения что так мол и так - не справились с управлением, боролись за жизнь. Офицерам, кроме всего прочего, была задача (по всей видимости) убедить нас вернуться назад, в подконтрольную им территорию. Оно и понятно - зачем им такие приключения, по горам пешком за нами бегать. Спокойный участок границы был, пока СМ2007 не объявился.

Кроме юридических аспектов пугали полной непроходимостью дальнейших дорог. Развернули километровку, но фотографировать не дали (гостайна) мол тех "дорог" что по карте отмечены давно в помине нет. Долину реки Куя мы не пройдем - болото большое и топкое.

Но когда мы начали их пытаться по местности с пристрастием - признались, что далеко они не ходили, но с вертолета видели.

Требовали от нас решения здесь и сейчас!

Под таким прессингом, под автоматы и протокол, народ смутился. У нас не армия - решили проголосовать. тайное голосование - Пишите - "ВПЕРЕД" или "НАЗАД". Треть написала - "Вперед", треть "Назад" а наиболее тактичные и разумные написали "Вперед с разведкой или назад"

От разведки офицеры нас, кстати, отговаривали. Оружия у нас нет, а кругом МЕДВЕДИ! они сами с автоматами идут именно по этой причине. Недавно в одном селе медведь мужика задрал, а тут вообще медвежий край!

Что прикажите делать в такой ситуации? Треть - Вперед, треть Вперед с оговорками, треть Назад... Решили так: кто писал "Вперед с разведкой или назад" отправляются вперед в пешую разведку. В это время машины прогоняем вперед метров на 300 через болото на околок у границы и ждем результатов. Так офицерам и сообщили и те отправились в обратный путь.

Разведка ушла, остаток болота до вечера с боем преодолели. встали лагерем. По ходу дела выяснилось, что у Нивы с утра отказал передний мост (впал шрус! из моста) его подтаскивал Шальнев (З). да к вечеру и у него передний мост отказал...

Прессинг погранцов, технические проблемы, и вернувшаяся на следующий день разведка с плохими вестями. Все против нас. Давление на психику аховое.



Напрягало отсутствие позитивной информации по дальнейшему маршруту. От Мензы до зимовья "пограничного" (30км) охотник Сусанин-Серебряников обещал нам хорошую дорогу, но от нас до Пограничного (еще 30км) - тут все без исключения обещали нам полную непроходимку.

Для того чтобы принять решение двигаться дальше нам было необходимо, чтобы НАШИ люди прибыли в Мензу, допросили там местных, и помогли, если что, с заброской продуктов и топлива. Да и кроме того надо решать вопросы с запчастями для Нивы и Прадика.

Сделали звонки ветеранам Сибирских Марафонов - Бахе(2) из группы которая отделилась раньше (он в это время находился уже в Улан-Баторе и праздновал свой день рождения) и Вадикану в Новосибирск. Баха подписался найти запчасти и прибыть к нам с поддержкой в (2) Мензу. Вадикан тоже пообещал выехать "через пару дней" Это нас приободрило.



15.07

Пол дня ожидали возвращения разведки и решали технические проблемы с машинами. у 16го выпала граната из редуктора. При разборке выявился люфт и полная убитость ступичных подшипников. (недавно в УланУдэ он менял ступичные подшипники в местном сервисе, и там не поставили шайбы, оставив подшипники открытыми всем ветрам) Списали выпадение шруса на люфт с ступицах. Заменяли подшипники и собрали все как надо.

На «прадике» Шального дефектовали передний мост - рассыпались сателлиты. Клиника. Нужны запчасти.

Кто с чем ковырялся, 10-й перебирал в третий раз лебедку. Оказалась загнутой площадку - лебедку перекашивало, и она клинила под нагрузкой.

Разведка пришла. прошли они не так далеко - около 6-ти километров по просеке. 5 конкретных гор. Уклоны встречные и поперечные запредельные. Все плохо. Опять звоним Бахе и в Читу. заряжаем ребят искать сателлиты для прадика.

насчет связи - отдельная песня. Спутниковая связь в этих краях крайне неудовлетворительна... час бегаешь - ловишь спутник - поймал и 1-2-10 секунд неустойчивой связи. и опять пол часа по нулям. поэтому и не могли обзвонить всех. до кого дозванивались просили родственникам передать, что у нас все Ок.

В общем, весь день проковырялись в машинах, да провели в обсуждениях "вперед-назад".

Над лагерем витал дух отступления. Решение команды Украины уважительно - у них были проблемы с разрешениями на програнзону, кругом прессинг, стало понятно, что путь на Мензу займет уйму времени, а обязательства их экспедиции "В ставку великого хана" обязывали посетить Монголию.

Но были и те, кому хотелось вкусить запретного плода под названием "Вы там не пройдете". Да и кстати! В регламенте этап "Даурия" значит как "основной", а этапы "Монголия" и "Фестиваль" - как дополнительные.

16-го утром Булгаков со своим штурманом Саней (Студент) двинулись вперед на альтернативную пешую разведку. Не по границе а чуть севернее, по обозначенной на карте тропе. Сразу на болоте вышли на древний вездеходный след по нему выползли на седло между горами и обнаружили там вполне приличную колею на хорошем грунте.

Ох уж эта "дорога"... призраки которой, преследовали нас, или мы их.. на протяжении всех 24-х дней нахождения в тайге.

Кажется! Вот ОНА! вполне приличная колея примерно под шишигу. Древние завалы пропилены, а которые лет за пять напали - лежат. Но спускаясь с горы, колея от шишиги превращается в затянутый болотом след от вездехода (он шире) а дальше след теряется вовсе, и так все время.

Дорога манила нас короткими участками и заводила в многокилометровые чавкающие кочки и крутые горные перевалы.

Спустились с первого седла к ручью. Через болотину зеленеют два старых тракторных направления. Нашли деревянные столбики с жестью от консервных банок, на которых гвоздем выбито "ЧГУ 1972"!!! 35 лет этой тракторной колее.

Поднимаемся на второе седло, опять по нормальной колее. Завалов не много - не больше десятка серьезных стволов на оба седла, подъемы умеренные. И вот уже финиш вчерашней разведки. Результаты двух разведок - небо и земля!

Возвращаемся в лагерь. по приходу обнаруживаем, что Украинцы и Семен (8) стартовали назад, прихватив ставший заднеприводным Прадо Шальнева.

Среди оставшихся, еще издали, наблюдается легкая паника и передвижение автомобилей. Что стряслось? Ну то что половина экипажей стартовала на вход в Кыру - это понятно, но почему суетятся остальные?

Оказалось, что это вызвано появлением монгольских пограничников! сначала в лагерь вышло несколько волкоподобных голодных собак. Которые, впрочем, не грубили и не хамили а облизывали консервные банки и смотрели голодными глазами.

Вскоре обнаружили и пограничники, прятавшиеся в кустах за пограничными столбами. На контакт ни они, ни мы не пошли.

Провели короткое совещание на тему "вперед-назад". Разведчики доложили результаты (дорога на ближайшие 6 км есть!) Мирошников и Болычев повозмутились на предмет, что на работу опоздают. Но в целом согласились, и под пристальными собачьими взорами погрузилось в машины, и двинулись от границы краем леса вдоль болота на седло, где обещалась "дорога".



Итак, 16-го июля, после обеда, 5 экипажей двинулись на штурм горно-таежного участка в сторону Мензы.

До ближайшего обещанного супермегаболота - непроходимой долины реки "Куя" оставалось около 15 километров.

Насчет реки "Куя" - есть такая река! течет она в сторону Монголии и за границей именуется не иначе как "Хуе Гол"!

И этот вот "Хуе-Гол" впадает в реку "Онон" - между прочим, родина Чингисхана!

После обеда двинулись... Кстати насчет "обеда". Вообще таежный участок у нас планировался "на недельку" а уже прошло 10 дней с момента посещения последнего ларька. Но, как ни странно, продукты еще были. 5 штурмовых экипажей, без лишних разговоров, сгрузили все имеющиеся запасы в "общак" и впредь питались одним столом.

Набралось три приличные коробки на 11 едоков. Конечно, кой чего не хватало. Сахара и кофе черного было в обрез. Сигареты заканчивались. Хлеба не было, сухарей - минимум. Тушенки и консервов - достаточно, а круп не так много как хотелось бы. Остро не хватало чупо-чупцов и крем-брюле, зато была перловая каша и Маккофе!

На протяжении последующих двух недель штурма до Мензы мы не голодали, но продукты использовали рационально и на жаре не обжирались. Насчет погоды. Как всегда, Сибирскому марафону - везет! с этого дня наступила жесткая засуха. Ни одного дождя. Болота и горы подсыхали день ото дня. Кто знает чем бы все закончилось, если бы дожди зарядили.

Жара стояла - 40 градусов. с одной стороны хорошо - болота сохнут, но с другой сторны - как они сохнут! под палящим солнцем от болот "парит" и бегать по ним - все равно что в парной отжиматься.

Ну так все таки мы стартовали! Вперед! кончились сомнения и споры! а как едет эта нива на полном приводе! Просто прет!

Правда проперла она примерно километр и встала... опять выпала граната из редуктора.

Кстати! огромная благодарность ребятам с украины за техническую помощь на протяжении маршрута - воистину золотые руки! но к сожалению их с нами на маршруте уже нет. Мы слышим их по связи - они штурмуют подъем по просеке в обратном направлении.

Темнеет. Затягиваем ниву на относительно ровный участок и ставим лагерь. Девчата готовят ужин, а мы погружаемся в матчасть. Одно понятно, что граната из моста выпадать не должна ни при каких условиях. В книге-мануале не видно стопорных колец, но оказывается они есть. Стопор так и лежал в мосту неприкаянный. Все разобрали, поставили стопор и собрали. Больше граната не выпадала...

17-го июля



Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER
Выводим на седло. Все кто еще сомневался, могут убедиться - вот она
КОЛЕЯ! поднимаемся на седло, пропиливаем завалы и объезды и спускаемся
в следующую долину. "Медвежий ручей" прозванный так нашими
разведчиками за обилие следов этих замечательных животных.
На ручье теряем много времени.

Берег - метровая
ступенька в
ручей, сам ручей
шириной в два
метра и 70 см.
ступенька на
подъеме. Ни туда,
ни сюда. Узик
залазит базой в
ручей, садится на
морду и задницу.
Сэнд-трека на
всю нашу "банду"
- две штуки.



Топим в ручье две запаски, на них кладем мостки. подкапываем берега и с 5-го раза УАЗ форсирует преграду, за ним переползают остальные.

Через 20 метров у нашего ручья обнаруживается дублер. Ну там еще и болотина и кочки и все такое... Обычная «развлекуха». Переходим через медвежью долину и поднимаемся на второе седло. Ничего особенного пилим-едем, встречаем-лебедимся.

К вечеру проскакали 6 километров, что на фоне предыдущих дней весьма впечатлительно - последнюю неделю мы шли по 1-2 км в день, а то и вовсе стояли.

Нашли костровище первой разведки у зимовья. Внизу по болотине на север идет старый вездеходный след. Сунулись на него - и нашли себе занятие на весь вечер. 300 метров рубились часа 4-ре.

1-й пошел по следу. Ссначала - ОК, потом «чача». 10-й обходил по кустам и кочкам правее, уперся в кучу мелких ручьев - перескочил на левую сторону, там кочкарник и болотины.

1-й продолжил лебедиться по колее, а 10-й, экономя полумертвую, пошел по кочкам. "Пошел"- громко сказано. Пол команды перекладывали мостки и доски. каждый метр давался с боем, мостки переложили раз 100, доску сломали, но прошли! У темноте Коммандор по колее и мы по кустам вылезли к лесу. 5-ка, 16-й и 9-й рубились в 100 метрах сзади.

Размотали две 50-ти метровых веревки и повыдергали их из цепких заболоченных лап.

18-го июля

Двинулись по распадку вверх по старой тракторной колее. До Куи ~8км. С утра прошли около километра. По навигации проблема - кажется что уходим не в тот распадок, который грозит нас вывести на совсем неприятные горы в сторону от нашего маршрута.

Вроде как нужный распадок всего в 500 метрах левее. Опять запускаем пешие две разведки. Одни идут вперед по колее, вторые отправляются искать нужный распадок.

Первый раз встречаюсь с такой проблемой! небольшой неточность в привязке карты, а бегать по горам пришлось пол дня. В итоге обскакали все вокруг. Для точной привязки к карте пришлось вернуться на пограничную просеку, залезть на вершину и там отбиться по GPS.



В общем все собрались и продолжили путь. Колея по распадку поднимается в горы, растворяясь во мху. В болоте все больше крупных камней-обломков скал. Многие из них заросли мхом, и их легко перепутать с обычной кочкой, что может закончиться плачевно.

Ползем наверх. Периодически подсаживаемся на мху и камнях, лебедимся друг за друга. Постепенно болото достает, и начинаем искать объезды по ближайшему склону, там где позволяет уклон. Пилим завалы, давим подлесок и с креном в 20-30 градусов продираемся по лесу, объезжая самые засадные участки.

Темнеет. Палатки на мху - спим как на перинах.

19-го опять по подлеску и мху залазим на седло. Там красотища - Березки и трава, хоть на зиму заготовливай.

На седле приходится пилить и объезжать завалы. Но это все лучше, чем кочкарник. Разнообразие так сказать 😊

Во второй половине дня начинаем спускаться в долину реки Куя. Вот ОНА! серебристой ниткой течет вниз, окруженная со всех сторон красивейшими хребтами. Долина восхитительна в закате солнца. Место очень и очень красивое! Эта та самая Куя, непроходимостью которой нас пугали. Позже, при очередной спутниковой связи нам скажут, что выхода отсюда нет, мы в каменном мешке, вокруг непроходимые горы. Но сейчас эти горы как корона окружают восхитительную долину! Короче болотом нас больше пугали, чем оно на самом деле. До реки мы

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER добрались, в брод она была по колено, на излучинах песчаные пляжи. Лагерь разбили под сосной, которая походила на секвою, встали на песочке, на самой реке, и простояли там еще два дня... пока разведка по горам шастала.

19-го вечером в Лагере на реке Куя сделали несколько звонков. Бахе с Семеном, Вадикану, Сахе в Новосибирск. Вести не очень хорошие.

Баха добрался до Красного Чикоя в одну машину и начал допросы местных авторитетов (охотоведов и прочее) на предмет направления нашего выхода на Мензу. Авторитеты поведали о "бездонных топях", "непроходимых скальниках", "хребты мы не пройдем" и вообще находимся в "каменном мешке" - просто поток позитива!

Семен с ребятами уже выбрался в Читку и всячески уговаривал нас развернуться. Мы ему сообщили, что разворачиваться не намерены и если он желает поучаствовать в нашей судьбе - пусть сгребается и дует в Мензу нам в помощь, а если не желает - так и адью!

Надо отдать должное - Семен хоть и продолжал настаивать на нашем возвращении, но в Мензу он прибыл, и в нашей судьбе поучаствовал.

Вадикан сегодня выехал к нам на помощь из Новосибирска, но Болотном за 3000км от нас, наглухо сломался и перспективы его туманны. Из еще 4-х экипажей планировавших двинуться в нашу сторону - никого на данный момент в активе нет...

Саха принял на себя функцию координатора-связиста в Новосибирске, и как выяснилось позже - развил кипучую деятельность!

Так же нам дозвонился ДЯДЯ САША и предложил по своим каналам организовать нам вертолет МЧС со всеми печенюшками. Ему мы сообщили, что у нас все ОК - сидим на пляже, загораем. Опасности жизни-здоровью нет. Вертолета нам не надо.

Сейчас и позже во время связи с Бахой и Сеней тема вертолета поднималась неоднократно. На что мы упирались, сообщали, что вертолет нам не нужен и предупреждали, что платить за него мы не собираемся. Не тот случай. В конце концов до мензы осталось 50 км. Можно на крайняк и пешком уйти. Нашей поддержке мы предлагали двинуть от Мензы на зим. Пограничное (там по рассказам небезызвестного охотника Серебряникова должна быть приличная дорога - охотник тут правда слукавил - дорога была, но только до середины пути от Мензы до Пограничного.)

Подведем итог дня. Мы на Куе, до желанного зим. Пограничного 20 км. Дороги нет, мы в "каменном мешке". Из поддержки - один Баха. Понятно, что в одиночку он помочь мало чем сможет. Поддержка из новосиба буксует, к нам пока ни кто не едет. Короче - очередная информационная ЗАДНИЦА!
www.offroadmaster.ru СМ2007 - НЕИЗВЕСТНАЯ ДАУРИЯ

Куда двигаться вперед - не понятно. есть два варианта пути.

1-й (восток) вдоль границы на зим. пограничное и Кумыр.

2-й (северо-восток) подняться по Куе, перевалить на рыбаковский Менжекен, и выходить по Менжикену.

Опять заряжаем пешую разведку, но уже дальнюю - до зим. Пограничного. Как выяснилось - за два дня разведчики "пробежали" по нехоженой тайге 70 километров.



За две недели в тайге народ уже подустал. Особенно за последние дни досталось

Штурманам. Темп

движения был высокий, и

они набегались по полной. Посему в качестве разведчиков двинулись два пилота - Булгаков и Болычев.

20-го июля

С утра разведка налегке пошла вдоль границы. Из снаряжения взяли минимум - пару спальников, фонари, один нож, одну кружку, пару банок консервов + 10-к пакетов маккофе.

Рация, компас, ЖПС и вырванный лист из атласа Читинской области (в масштабе пятикилометровки) На двух сторонах одного листика умещалась вся наша география от Ашинги до Мензы.

По пути на зим. Пограничное обнаружили много интересного, кроме оленей, тетеревов, межвежих следов и свежих куч.

Во первых - из тайги вышла и пошла вдоль границы "линия" – остатки старых столбов с обрывками провода. Иногда эту линию сопровождала "дорога" рубленая в склоне, а ля Тюнгур-Иня, только гораздо более запущенная и осыпавшаяся. Через лес линия шла по собственной крайне заросшей просеке. Судя по диаметру деревьев (до 30 см), эту линию, просеку и дорогу забросили очень давно. Линия шла вдоль границы, то заходя в Монголию, то возвращаясь в Россию.

Во вторых - самих пограничных просеки было 2! одна актуальная, а вторая постарше. Прорубленная абы как, тоже то со стороны Монголии, то по России.

В третьих - обнаружилась конная тропа, которая впрочем, быстро ушла на монгольскую сторону и вышла оттуда уже около Пограничного. Тропа кстати актуальная - со следами копыт. Кто по ней ходит можно только гадать.

Ну и в 4-х - имелся старый зимник, отмеченный на карте пунктиром, который также ушел в Монголию, и шел вдоль границы до зим. Пограничного периодически прижимаясь к границе вплотную.

Границу мы нарушать не собирались, поэтому тропа и зимник - отпали. Шли по просеке. Конной тропы по просеке нет, абсолютно нехоженная, столбы пограничные облезлые. Масса подъемов и спусков. Основные трудности именно на спусках - уклон до 50градусов, сильные боковые крены. Но есть варианты обойти засадные места, пропилившись по гривам с Российской стороны. Меж горами, как водится - болота, ручьи и кусты непролазные.

К вечеру вышли на зим. Пограничное. Избушка вполне жилая, кое что из утвари имеется, погранцы ее посещали (надписи ДМБ, Кяхта и прочее) на стене висит мешок с горохом. - заняли пару килограмм, в замен маккофе оставили.

Пока не стемнело, решили пробежать через хребет, до Кумыра - уж очень хотелось увидеть там дорогу. К зимовью идет отличная конная тропа, следы свежие, но на хребет она поднимается траверсом по горе - ехать будет проблематично. хребет прошли по седлу ~высотой 1500м и вышли на малый Кумыр. Признаки древней дороги есть - гнилая гать через ручей, да плохенькая колея местами. Но и то хорошо. По темноте уже вернулись на зимовье. Пока Женя с 4-х грибов и 1-й банки тушенки жульен варил, да чуть домик не спалил 😊 я решил ночью на ручей за болотом за водой прогуляться. Чуть не сгинул - экстрим еще тот! За день протопали по горам 30 км. Переночевали в избушке, и наутро двинули в обратный путь.



К слову - в эту ночь в лагере на Куе было -8С вода в ведрах по замерзала.

21- июля

Разведка вышла из зимовья и обнаружила приличную конную тропу, идущую вверх по Менжикену. Решили проверить этот путь.

Поднялись по Менжикену до слияния с Рыбаковским - и пошли по Рыбаковскому в сторону Куи. (см. схему) Тропа вначале была неплохая, но потом рассосалась и вовсе приходилось искать медвежьих тропы и по ним топать. Перспектив на Менжикене мы не обнаружили - все время болото с валунами, горы, дороги никакой нет. Тропа и та кончилась, перевалили хребет тоже под 1600м и вышли долину Куи. Плутанули конечно, для приличия. К ночи вернулись в лагерь, протопав за день 40км, в изодранных кустами штанах, со сбитыми ногами, усталые, но в целом - довольные.

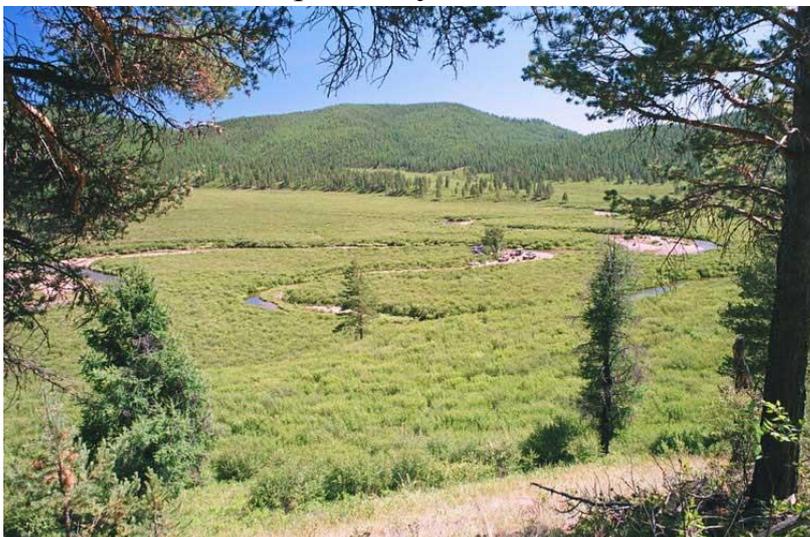
Результат разведки - всё, чем нас пугали - бездонные топи, скальник, и непроходимые перевалы - отсутствует. Халявы конечно не будет, но за неделю да пограничного доберемся.

Итак разведка Большечев-Булгаков пробежала за два дня 70 километров по тайге изорвав ботинки и штаны до зим. Пограничного и обратно - принесла в результате два килограмма гороха, да кой какие сведения. Что мы имеем?

р. Куя от загадочной и вожделенной Мензы - 60км.

От Бахи и Семена, уже побывавших там, по прежнему нет ни каких

позитивных сведений о возможности нашего выхода с маршрута. Сплошные "каменные мешки" "бездонные топи" да хребты, которые нам не одолеть...



Собрали всю информацию:

- картография
- спутниковые снимки
- данные пешей разведки
- помогал новосибирский штаб - ребята смогли разыскать телефоны людей бывавших в этих краях, и опросили их.

рассмотрели два основных варианта выхода:

1-й - вверх по р. Куе - перевал через хребет на Рыбаковский Менжикен - и далее по Менджикену к поселкам.

Этот вариант длиннее, поскольку полностью идет вдоль рек, причем Куя и Рыбаковский не имеют пригодных для движения террас, а это значит идти www.offroadmaster.ru

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER придется по болотине пересыпанной местами курумом.

2-й Вариант короче первого - вдоль границы.
Но поскольку "линеечка" границы режет тайгу не считаясь с рельефом - то этот вариант более насыщен техническими препятствиями, в частности, изобилует крутыми подъемами и спусками.

Первый каскад "монгольских гор" от пограничного ручья - правого притока р. Куи до истоков Менджикена, причем переваливать водораздел придется практически по вершине горы Цааган Тологой (Белая вершина)

Лирическое отступление...



на протяжении всего маршрута нас утром будили звуки магнитолы установленной в Уазе Ленок.

Подборка из старых советских песен совершенно по другому воспринимается в тайге. Чего только стоила песня в исполнении Людмилы Гурченко "Команда молодости нашей, команда без которой мне не жить" В строках песни открывается истинный смысл, и усталость снимает как рукой...

*"Что нам Снег, что нам зной,
что нам Цааган Тологой,
когда така фигня со мной..."*

*"На медведя я друзья, выйду без испуга,
если с плугом буду я, а медведь без плуга"*

Сейчас, «на берегу», эти пределки могут показаться глупостью, но там, в тайге, эти строки, помогали перенести многочасовой, монотонный, тяжелый труд на рубилове трассы.

Второй перевал на нашем пути - от Менджикена на Кумыр. Весьма не простой - еще одна "неберучка". Конная тропа круто уходит по заросшим склонам, не оставляя надежд на легкий проход.

Вариант, идти по Монголии, хотя и был самым удобным, был отвергнут как "Криминальный"

Имелся и запасной вариант - повернуть назад, и выбираться знакомым путем. Этот путь хоть не простой, но уже достаточно определенный. Честно скажу - ужасно не хотелось испытывать все это "горе" еще раз.

С утра 22-го команда двинулась на штурм.

Идем вдоль ручья достаточно быстро. Сначала по террасе левого берега, потом по древнему тракторному следу непосредственно по болоту долины, между пограничными столбами.

Но через несколько километров ручей уходит на монгольскую сторону и два пограничных столба молчаливо но строго сообщают нам - пора лезть в горы.

К обеду, представленному печеньками и чаем, прошли "стремительные" 6,5 км. Вылазим на просеку и пррем вперед.

Просека на этом участке абсолютно не ухоженная, нет на ней даже конной тропы. Границу патрулировать тут можно только с вертолета.



А Вертолет, кстати, нам уже был "обещан". Вертушка ожидалась еще вчера, но пока небо было чисто - ни хеликоптера, ни облака, жара под 40. Трудно работать на таком пекле, но все же жара и засуха была нам на руку - слишком много боталин и ручьев могли сильно осложнить нам движение после первых же дождей.

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

По данным разведки до зим. Пограничного нам предстоит преодолеть по просеке 10-к разнообразных горок, причем подъемы на них еще более менее приемлемые, а вот спуски один кудрявей другого. То выкат под 50 градусов, то крен боковой под 40, а то и все вместе.

Раскинув валежник и распинав пеньки, достаточно быстро залетаем на первую высоту... и видим первый неприличный спуск - с хорошим креном на монгольскую сторону - решаем обойти по гриве, пропилившись через тайгу с Российской стороны.

Тактика строительства горно-таежных дорог у нас была следующая:

Впереди шла разведка, делая топорами засеки на маршруте будущей "трассы" Их задача найти приемлемый по рельефу маршрут при минимуме пилежки. Обычно в эту группу входили

- Паша Мирошников
- Саня «Студент»
- Лена «Рыжая»
- Женя Вартовский

Следом шли пильщики -

"счастливые" обладатели двух бензопил - Куликов и Булгаков.

За ними следовала группа "зачистки" (Игорь, Юля, Аня, Валя), которая разгребала то, что натворили две «хускварны».

прокладка объезда потребовала весь остаток дня и трех баков бензина в каждую пилу.

Выбравшись с "объездной дороги" на просеку у одной из вершин разбили лагерь, с трудом выискивая ровные пятки под палатки.

Ужин, сон, легкий завтрак и в путь.

23 июля.

Сегодня насыщенный день.

Штурм горы "Цааган Тологой" (Белая Вершина), потеря переднего привода на НИВЕ и фатальный переезд спутникового телефона.

Спускаясь от места ночевки, опять пришлось прорубаться объезд просеки.

Сначала плавно пропилились на старую просеку, на которой косогор казался

www.offroadmaster.ru

СМ2007 - НЕИЗВЕСТНАЯ ДАУРИЯ



Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER более приемлемым. Но на спуске 1-й машины - Крузак Жени чуть не ушел под гору кубарем. Заднюю ось начало откровенно тащить, но машина чудом "повисла" на сосне.

Женя проявил чудеса выдержки и только раз крикнул в рацию "все сюда!" и тут же стал громко требовать видеокамеру, чтоб в истории остались кадры, "как он опрокидываться будет" 😊

Но такого "удовольствия" слава богу не случилось - однако машину пришлось спускать по склону прямо через тайгу, не особо выбирая дорогу, так как возможности для маневра на таких уклонах весьма ограничены.

Спуск был протяженным, в несколько этапов. На остановках за рулем приходилось оставлять людей - удерживать педаль тормоза до посинения. На ручник при таком уклоне надежды нет. 10-й, например, просто упирал машину в подходящего размера березу, после чего с опаской выходил и машины.

Под горой нас ждали 400 метров кустисто кочкарной болотины и снова подъем.

Типичный подъем выглядел следующим образом:

Бригада штурманов лезла на гору и размечала трассу подъема. Пилоты тоже туда лезли, очищая трассу от валежника. Потом с горы спускался один из штурманов – чаще это была Валентина, и объясняла пилотам легенду проезда. Это было необходимо, поскольку видимость на просеке была нулевой из-за зарослей кустов и молодняка.

"Значит Так... Сначала летишь прямо в гору (это 1-я пониженная, педаль в пол) до платка на ветке. От него берешь влево, там на пеньке стоит Аня. Проходишь Аню правым бортом. Потом валишь еще 50 метров вверх в направлении красной кепки, которой машет над головой Юля, стоящая на пне в кустах. Проходишь ее левым бортом. Оттуда сразу резко влево между Леной и Пашей, Прыгаешь через вросшее бревно, и там уже до куда залетишь на крутой склон в сторону Саши. Подтягиваешься на лебедке и там есть пятак на две машины на котором можно отстояться"

По ходу всей этой экспедиции мы старались беречь машины, так как поломки не только отнимали время, но и грозили большими трудностями по эвакуации неисправного автомобиля. Но именно эти подъемы и представляли наибольшую угрозу для машин. Идти приходилось на полном газу с прыжками по бревнам и пенькам.

На подъеме к горе Цааган Тологой не выдержала Нива. Почти залетев наверх – встала, громко оповестив о проблеме металлическим "ДЗЫНЬ".

Осмотр показал разрыв корпуса редуктора переднего моста, вследствие www.offroadmaster.ru

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER разрушения главной пары.

Оставляем Игоря снимать шрусы и кардан – дальше машина пойдет как заднеприводная в сцепке с 70-кой Большечева. Остальные 10 человек берут топоры с пилами и отправляются пропиливать остаток подъема на гору, и обустроить спуск с нее.

Делаем звонок в Новосибирск (как позже выяснилось – последний) сообщаем о том, что прошли от р. Куя 10 км. И делаем заказ на передний мост для Нивы.

Заказ приняли, передали Вадикану, который находился вроде как в районе Красноярска. Позже, через неделю, ребята действительно привезли запчасти. Но мост оказался не передним – а задним! Хотя к тому времени Ниве уже и задний мост был нужен как воздух.

Штурм Цаган Тологой – водораздела между бассейном Онон-гола, впадающего в Шилку и далее в Амур и Менджикена, впадающего в Чикой и далее в Селенгу и Байкал давался весьма трудоемко и достаточно рискованно для пилотирования. Но и эта гора покорилась, открыв для уставших путников голубичную поляну у своего подножья.

Фотографии и видео обычно слабо передают уклоны, и вообще остроту ситуаций. Например, на этом склоне остановить машину было нельзя. Она сползала, причем задней осью, грозя кубарем покатиться вниз.



В борьбе с горой, кроме редуктора на Ниве, мы утратили и Эспутниковый телефон, который пал в неравной борьбе.

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER



Это конечно было плохо, поскольку мы не могли позвонить и успокоить волновавшихся родных и близких, и не могли связаться с группой поддержки. Но с другой стороны потеря телефона даже упростила наше положение. Не поверите – стало вдруг легко. Как камень с плеч упал. Мы перестали строить сложные планы, перестали надеется на кого либо кроме себя, ну и конечно группы поддержки, которая должна встречать нас в Мензе. Уже нельзя никому позвонить, заказать запчастей, организовать что либо, узнать судьбу других групп СМ2007, а значит не стоит и забивать этим голову.

Чуть сменился рельеф. Горки стали положе, но расширились болотистые долины с бродами через ручьи и Менджекен. Опять

начались забеги по кочкарнику на дальние дистанции в поисках оптимальных направлений атаки болот. Опять ход пошли мостки и мускульная сила. Накапливалась усталость. Работать приходилось с утра и до темноты. Каждая сотня метров давалась с трудом. Изнуряющая жара днем и холод ночью, вечномокрая расползающаяся обувь, рваные штаны и ободранные руки. Достаточно скудный рацион. Одна сигарета на двоих курящих утром, и еще одна вечером. Бутылка водки в день на 11 человек. Народ подустал.



К ночи 24-го группа вырвалась к долгожданному Пограничному зимовью. Заночевали у границы в 300-х метрах от избушки.

25- го июля (месяц с момента старта)

с утра пешая экскурсия к зимовью. За прошедшие 4-ре дня, как тут побывала наша разведка все без изменений. Разве что одним из оставленных нами пакетиков Masscoffe полакомились мыши. Оставляем в зимовье записку, и устанавливаем над столом клавиатуру. (нам она уже больше не нужна – клавиатура лежала на панели под лобовым стеклом и подплавилась на солнце став непригодной).

Решаем еще раз разведать маршрут перевала от Менджикена на Кумыр. Гора очень не простая. Конная тропа траверсом режет лесистый склон, Просека винтом круто поднимается на самую вершину, от ЛЭП практически ничего не осталось, тайга взяла свое и только по остаткам проволоки под завалами можно определить, что линия когда-то была здесь.

Ни один из этих путей на машине в лоб не берется. Придется комбинировать и работать.

На этом подъеме мы применили практически весь арсенал внедорожных приемов, накопленный за эту и предыдущие экспедиции. В ход пошло даже кайло и земляные работы. Не смотря на накопленную усталость, радость от того, что мы достигли зим.

Пограничного была так велика, что рубилово навверх к Кумыру шло практически без перерывов. И вот перевал взят! Пьем воду из небольшого ручья - истока Кумыра. До Мензы 30км.

До точки которую нам дал Баха – 16км! Казалось, что как только мы перевалим на Кумыр наши мучения закончатся. Охотник ведь говорил, что "По Кумыру меньзеньские ездют".

Но на самом деле, ездют то они ездют, но только до половины, а вторую половину (14км) мы рубили еще 5 суток...



26 июля

Стартуем от верховья Кумыра. Здесь это только ручей. Гнилая гать давала надежду, что дальше пойдет хоженная дорога, но нет... ущелье вообще лишено признаков дороги.

Прём на энтузиазме сначала «распиливая» конную тропу, потом спускаемся к реке, форсируем и идем по мху левого берега. Кумыр, петляя по долине, прижимается к скалам. Опять форсируем с трудом, на лебедках. Ущелье сжимается. Справа выходит ручей, образуя в долине 5-6 рукавов в метровом кочкарнике. Не можем нащупать проход. 10-ка спрыгивает в Кумыр и пробует обойти приток по руслу.

Переползая с валуна на валун, машина обходит приток, но перспективы нет – валуны и отвесные берега. Всю колонну мы тут не протащим. Аня находит в кочкарнике перспективный маршрут по берегу. Мостки и бревна укладываем в промоины и постепенно переползаем.



Экипаж 10-ки рубит топорами хитросплетения корней кустов образующих прибрежный кочкарник, лезет на берег и... встает. Баки почти сухие, на уклонах топливо не достает до заборника. Стемнело. Атака захлебнулась. Тем не менее, остальные машины переползли ручей и глубокой ночью разбили лагерь на околке леса.

За день прошли 3 километра.

27 июня

С утра Куликовы ушли вперед на разведку ближайшей части маршрута. Мы спустили УАЗ к 10-ку оставшейся в кустах. Вырубили кочкарник и через блок лебедкой УАЗа вытащили машину на ровное место. Ключ на старт! Машина завелась и пока может ехать.

Вертолет! Ущелье наполняется шумом винтокрылой машины. Вертушка с большой красной звездой на пузе прошла низко над нами и, не снижая хода, ушла за поворот ущелья. Пограничники пошли на облет границы. Нас не заметили? По меньшей мере странно, прямо в долине стоит 2 машины (остальные под кронами деревьев) около них суетятся 10 человек в ярких кранных майках.

Вернулись с разведки Куликовы, надеясь, что вертушка привезет долгожданные сигареты и прочую снедь. Мы их расстроили – сообщив, что вертолет прошел мимо. Они, в свою очередь расстроили нас – рассказав о результатах разведки. Ущелье сжимается. Полки для движения нет. Курумник, завалы, ближайшие 7км – неделя хода...



Рубимся вперед. Рыба ищет где глубже, а автомобилист – где проехать можно. Тактика предыдущих недель заключалась в поиске вариантов – где полегче. Сначала едем по тропе, встречаем завалы – спускаемся к реке и идем по берегу, если берег тяжелый – идем по руслу, и так далее. Но сейчас мы уперлись.... Тропа петляет меж завалами по траверсом крутых склонов – там ехать никак не получится. Русло завалено огромными «чемоданами» - тут тоже без

шансов. Остается узкая полоска берега, заросшая и заваленная лиственницей и пересыпанная курумом – очень трудоемко дается каждый метр.

28 июня

Пилим завалы, переползаем камни, и на очередном объезде скального прижима, на спуске 10-ка опять глохнет за отсутствием топлива. Стоит на крутом необустроенном спуске. УАЗ Ленок тоже не раз уже глох на уклонах, по той же причине. А с заднеприводной нивы, которая давно идет на веревке за Большичевым слили последние два литра ржавого бензина.

Принимаем решение – Большичева цепляем веревкой сзади за 10-кой.

10-ка катится вниз, а тормозить сцепку будет Большичев. Спускаемся с горем пополам. 10-ка опять заводится на ровной площадке. Но топлива в обрез даже у дизелей.

Нет сигарет, спиртного. Еды минимум - нет сухарей, сахара, масла, кофе, чая... И главное – нет топлива. Благо, что до Мензы осталось 20км.

Делим команду – 8 человек собирают банки/канистры и идут в Мензу за топливом и продуктами, 3 человека остаются в лагере – готовить дорогу.

Топаем по конной тропе обмениваясь впечатлениями по рации с лагерем.

Ближайшие 5 км очень тяжелые – дальше полегче. И тут в эфире слышим старых знакомых! Баха вышел на связь из Мензы. С ним Семен, А за ними едут еще два клубных экипажа из Новосибирска - Вадикан с сыном Лёшей (10лет), Останкович, Навк, Вly-by, и Петраков.



Большая радость! Мы уже и не надеялись получить поддержку.

Еще одна хорошая новость 14км из 20ти – отличная проселочная дорога.

Встречаемся с ребятами. Впервые за 3 недели угощаемся свежим хлебом.

Сливаем с УАЗа Вадикана 60 литров бензина, берем сигареты и продукты.

УАЗ Вадикана и Террано Навка ставим лагерем, с машинами оставляем Петракова. Баха на своем Крузере привез пограничников, он с ними «налаживает отношения» уже почти неделю. Крузер Бахи и Сафарь Семена уходит обратно в Мензу, остальных 5 человек снимаем с машин, и зачисляем в штурмовую группу.

К ночи возвращаемся в расположение основного лагеря. Настроение отличное – есть топливо, продукты, сигареты, виден конец категорийного участка, и главное – с нами наши друзья!

Свежие силы пришлись очень кстати. Основная группа была достаточно измотана. Из 11 человек – 5 женщин. Из 6-ти Мужиков – 4 пилота. Особенно доставалось штурманской группе (2 парня – 4-ре девушки). В этой ситуации 4-ре свежих волосатых мужика – хорошее подспорье.

29-го июля

С утра начинаем пилить/рубить да броды расчищать. Ущелье опять наполняется звуком вертушки – Вертолет проходит над кронами деревьев и сбрасывает в тайгу 5 единиц груза с хода. «Бомбометание» прошло не очень удачно. Из двух канистр с бензином одну разорвало. 50-ти литровую бочку солярки тоже разорвало полностью. Два мешка с продуктами и запчастями разметало по лесу. Да так что разрывало банки с тушенкой.



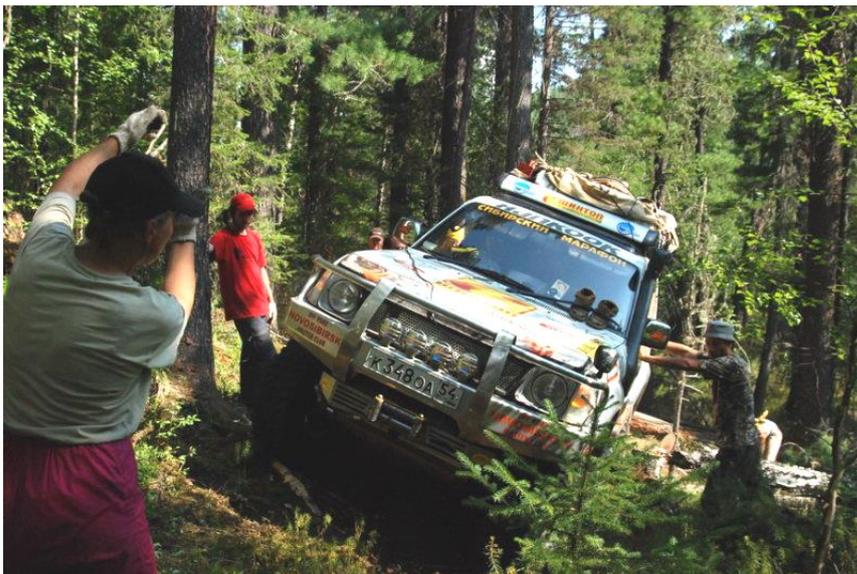
Кумыр не хотел нас легко отпускать, не смотря на свежие силы, за день удалось пройти только 1600 метров.

30-июля
продолжаем движение. Сегодня опять «халявы» минимум. Кстати «халявой» мы называли любые 10 метров, где можно было ехать, пусть хоть на первой пониженной, с давлением в колесах 0,5атм. Обычно любые метры давались бензопилой, перетаскиванием бревен в промоины, разбором камней. К данному моменту в бензопилах «сожгли» уже 40 литров бензина, цепи почти сточились. На встречу вышел пограничный наряд – ребят отправили по нашим следам – искать нарушения границы.

Сегодня опять прошли 1600м по азимуту.

31 июля.

Ущелье постепенно расширяется, появляется пространство для маневра. К обеду выходим в лагерь группы поддержки. ВСЁ! Категорийный участок пройден! Счастье как будто – париж-дакар выиграли. Конечно это еще не



финиш, но основные трудности позади. Теперь с каждым днем мы будем все ближе к суете большого города. Скоро будут заправки, магазины и ГИБДД, все будет как у всех. И это печально. За спиной покоренная тайга, слёзы и смех, пот и радость побед.

По опыту «сибирских марафонов» говорят: трофи будет окончено когда вы будете дома мыться в душе, а пока рано расслабляться.

Впереди еще 3000км. Разборки с пограничниками. У НИВы сегодня кончился задний мост (передний кончился больше недели назад) Благо ребята привезли запчасти (заказывали редуктор переднего моста – привезли задний, но и он пригодился) пока тащим машину на веревке как тележку.



Выходим к Мензе, заправки нет. До неё еще 200км. Удастся «стрельнуть» 60 литров бензина и немного дизтоплива. Поселок достаточно большой – сельпо есть. Люди живут натуральным хозяйством, разводят скот. Помылись в бане у пограничников.

1 августа

Пограничники не хотят нас отпускать и просят задержаться на день «до выяснения» Ждут результатов группы отравленной по нашим следам. Эта застава относится уже к Кяхтинскому погранотряду, но шороху мы навели такого, что у пограничников установка – наказать нарушителей спокойствия! Группа вернулась немало удивленная тем, где и как нам пришлось ехать, но нарушений границы не вывила. Для порядка нам выписали административные штрафы, нахождение в погранзоне без разрешения (разрешение у нас было, но срок его истек вчера)

2 августа мы двинулись на север в сторону Красного Чикоя. 200 км щебенки изобилует перевалами и красивейшими пейзажами. Бензина все же не хватило. УАЗ Вадикана и 10ка встали практически одновременно в 60 км от Чикоя. Уаз Ленок протянул еще 5км. Дизельные машины дотянули до заправки и Болычев вернулся с канистрами. Асфальт! В красном Чикое купили пару штанов и кроссовки взамен имеющихся лохмотьев. И расположились на берегу реки на отдых и ремонт.

3-го августа до обеда, меняли пыльники, варили оторванные амортизаторы и устраняли другие «мелкие» неисправности накопленные за время путешествия. И снова в путь....

Путь домой! Бурятские Позы (манты), и вечер на берегу Байкала, Нижнеудинск и панорама отрогов Восточного Саяна – в эти горы мы поедем в 2008 году. На подъезде к Мариинску Болычев выполнил интересный кульбит. На участке ремонта дороге, во избежание ДТП, ему пришлось уехать в кусты, где он и прилег на бок. Быстро с помощью лебедок поставили машину на колеса, вытащили на трассу и отбуксировали в безопасное место, где все проверили и завели. Обошлось без травм, если не считать потери по кузовному железу.





6-го августа прибыли к Новосибирску и встали на традиционную финишную дневку на берегу Оби. Подтянулись друзья, родственники и знакомые, привезли разносолов и свежих пирожков. Беседы у костра шли до поздней ночи.

8-го августа Финиш в Новосибирске.



Нас ждут новые маршруты!

6. Сведения о прохождении маршрута участниками

Сведения о прохождении маршрута участниками

N	Марка	Модель	Экипаж	Маршрут
1	Toyota	Land Cruiser Prado	Игорь Куликов	Полный
2			Валентина Куликова	Полный
3	УАЗ	512	Вадим Сиваракша	Полный
4			Лариса Сиваракша	Полный
5			Панков Игорь	Полный
6	Toyota	Land Cruiser 60	Евгений Торгашов	Полный
7			Ирина Торгашова	Полный
8	Mitshubishi	Pajero	Виктор Галузин	1-й этап
9			Анна Галузина	1-й этап
10			Олег Готман	1-й этап
11	Toyota	Land Cruiser 80	Олег Булгаков	Полный
12			Александр Гусев	Полный
13			Юлия Булгакова	Полный
14	Nissan	Safari	Сергей Колмагоров	Полный
15			Алексей Федюнин	Полный
16	Toyota	Land Cruiser 60	Александр Семенихин	1,2,3,5 этапы
17			Ирина Семенихина	1,2,3,5 этапы
18	Toyota	Land Cruiser 80	Леонид Свирипа	Полный
19			Евгений Ковалевский	Полный
20	УАЗ	514	Антон Нерода	Полный
21			Татьяна Деменьтева	Полный
22	Toyota	HiLux	Игорь Максимов	Полный
23			Надежда Петрова	Полный
24	Mitshubishi	Pajero	Павел Бабин	1,2,3,5 этапы

7. Итоги, выводы, рекомендации

Подводя итоги, можно заявить, что основные и дополнительные цели экспедиции, выполнены.

Экспедиция прошла большой маршрут по Забайкалью, посетила множество культурных, исторических и природных памятников, выполнив, таким образом, основную задачу.

Дополнительно команда совершила первопрохождение участка вдоль границы с Монголией, от Сохондинского заповедника до н.п. Менза, в условиях сильнопересеченного горно-таежного бездорожья. Участники отработали навыки движения и особенности прокладки маршрутов в подобных условиях.

Отсутствие информации о количестве и характере препятствий на категорийном участке при подготовке экспедиции повлекло за собой превышение времени фактически затраченного на маршрут.

Необходимо отметить, что при планировании столь протяженных и плотных по графику автономных маршрутов в условиях бездорожья, необходимо проводить самый жесткий технический контроль автомобилей и экипировки участников, что позволит минимизировать время на простои и эвакуацию.