



ОТЧЕТ

о прохождении автомобильного туристского спортивного маршрута шестой категории сложности (0840061411Я) по территории полуострова Ямал и полуострова Таймыр совершенного Новосибирским клубом экстремальных автопутешествий «Off road master», в период с 20 февраля по 23 марта 2015 года

Маршрутная книжка № **0-4-15**

Руководитель группы: Задорожная Ю.С.

Маршрутно-квалификационная комиссия Новосибирского отделения Федерации спортивного туризма России рассмотрела отчёт и считает, что маршрут может быть зачтён всем участникам и руководителю _____ категорией сложности

Отчёт использовать в библиотеке Новосибирского отделения Федерации спортивного туризма России.

Судья по виду _____ (_____)

Председатель МКК _____ (_____)

Штамп МКК

Новосибирск, 2015

СОДЕРЖАНИЕ

Справочные сведения	3
Подробная нитка пройденного маршрута:	3
Определяющие препятствия маршрута:	3
Состав группы:	4
Обзорная карта региона проведения туристского маршрута:	5
Общая смысловая идея похода	6
Сведения о районе прохождения маршрута	7
Запланированный план-график маршрута.....	9
Техническое описание прохождения маршрута	10
Дополнительные сведения о прохождении маршрута	16
Итоги, выводы, рекомендации.....	18
Приложения	19
Приложение № 1	20
Приложение № 2.	23

Справочные сведения

Проводящая организация:

Россия, Новосибирская область, г. Новосибирск, Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

Место проведения:

Спортивный маршрут был пройден в Российской Федерации по административной территории Ханты-Мансийского автономного округа, Ненецкого автономного округа, Таймырского (Долгано-ненецкого) автономного округа, республики Саха (Якутия), Иркутской области, Красноярского края.

Общие сведения о маршруте:

Вид маршрута	Категория сложности	Протяженность активной части, км	Продолжительность		Сроки проведения
			общая	ходовых дней	
авто	шестая	10 829	общая	ходовых дней	с 20.02.2015 по 23.03.2015
			32	30	

Подробная нитка пройденного маршрута:

г. Новосибирск – г. Нижневартовск – г. Сургут – п. Тазовский – п. Мессояха – п. Тухарт – г. Дудинка – п. Мунгуй – с. Байкаловск – п. Воронцово – пгт Диксон – г. Дудинка – г. Норильск – п. Волочанка – с. Новорыбная – п. Попигай – с. Хатанга – с. Юрюнг-Хая – с. Оленек – с. Саскылах – г. Удачный – г. Мирный – г. Красноярск – г. Новосибирск

Определяющие препятствия маршрута:

Вид препятствия	Название	Категория трудности	Характеристика препятствия
зимник	Мессояхский зимник	5	Технологический зимник для тяжелой техники после метели, широкая колея, снег глубиной до 1 м
река	Река Мессояха	6	Река покрытая снегом без каких-либо следов, глубина снега до 3 метров
зимник	Зимники от Южно-Соленинского месторождения до Дудинки	5	Зимник представляет собой колею от тяжелой техники которую никто не чистит и в метель её замечает, широкая колея, глубина снега до 1 метра
торосы	Торосы Енисейского залива	6	Высота торосов до 3 м, поля торшения простираются на сотни километров, между торосами

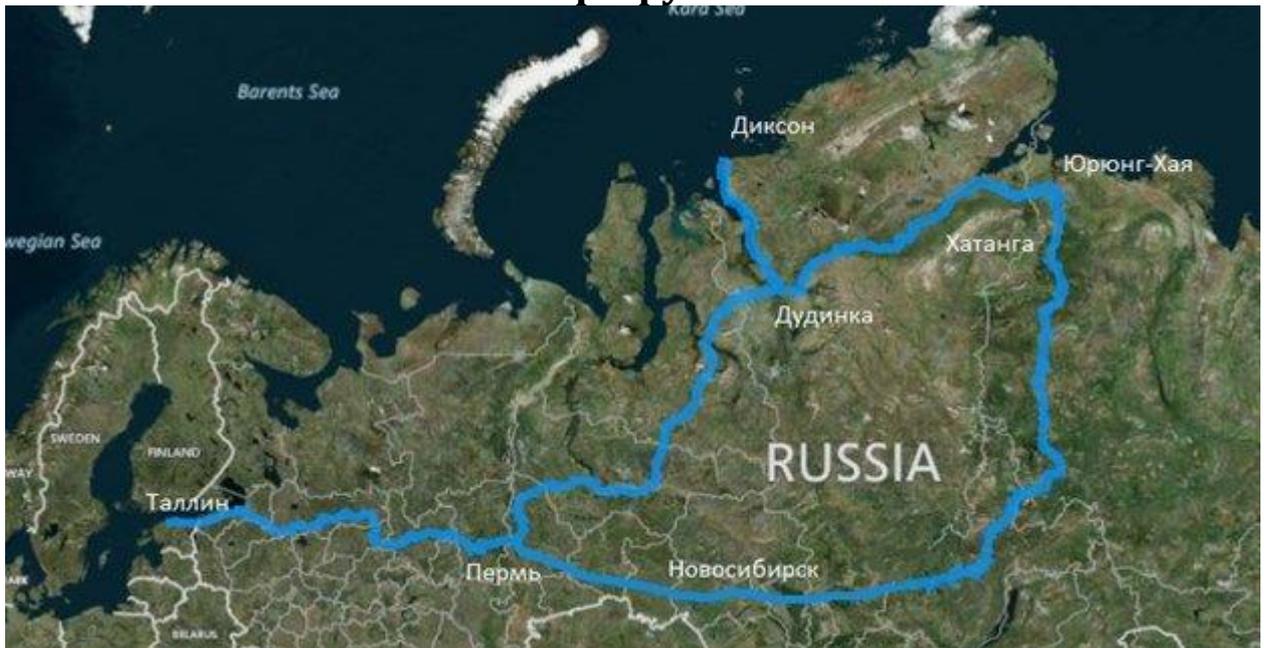
			глубокий снег до 2 метров
тундра	Тундра от п. Талнах до п. Юрюнг-Хая	6	Тундра со снежным покровом глубиной от 10 см до 5 метров, мягкий липкий снег, в основном отсутствие каких-либо следов от техники
зимник	Анабарский зимник	4	Технологический зимник по реке Анабар по льду
зимник	Зимник от р. Анабар до г. Удачный	5	Муниципальный зимник низкого качества, с большим количеством крутых поворотов до 160 градусов и уклонов до 40 градусов
зимник	Марковский зимник	4	Зимник низкого качества, используемый для перевозки грузов, шириной в одну колею и большим количеством различной техники

Состав группы:

1.	Задорожная Юлия Сергеевна	5 кат. зимн, Красноярский край, г. Норильск, 2012 г. У 6 кат. сложности, плато Путорана, п-ов Таймыр, 2012 У 5 кат. зимн, Эвенкия, Красноярский край, 2013 У 6 кат. зимн, Амдерма, Югорский полуостров, 2014 У 2 разряд
2.	Ершов Станислав Сергеевич	5 кат. сложности, Ангара, 2009 У 5 кат. сложности, Дальний восток, 2010 г. Р 5 кат. сложности, Красноярский край, г. Норильск, 2012 г. У 5 кат. сложности, Эвенкия, Красноярский край, 2013 г. Р 6 кат. Сложности, Амдерма, Югорский полуостров, 2014 Р 1 разряд
3.	Тузов Алексей Викторович	мастер спорта по Трофи-рейдам, Чемпион СЗФО по трофи-рейдам на ATV 2010, Ладога-Трофи 2011 в зачете ATV-original 1 место, Обладатель Кубка России по трофи-рейдам-1 место, Ладога Трофи 2012 в категории SSV штурман-1 место, Ладога Трофи 2014 в категории ATV-Open -1 место, Чемпионат России по Трофи-рейдам на ATV 2012- 1 место, Обладатель кубка Северной Европы (NEZ) по трофи-рейдам на ATV-1 место, штурман экспедиции на м. Челюскин (Северная земля)
4.	Raimets Rait Райт Паиметс	5 кат. 110 зимник (вокруг Байкала) 2011 Р 5 кат., Магадан, 2012 Р 5 кат., Билибино (Чукотка) 2013 Р
5.	Kai Kampus Кай Кампус	5 кат. 110 зимник (вокруг Байкала) 2011 У 5 кат., Магадан, 2012 У 5 кат., Билибино (Чукотка) 2013 У
6.	Kristo Puustusmaa Кристо Пуустусмаа	5 кат. 110 зимник (вокруг Байкала) 2011 У 5 кат., Магадан, 2012 У 5 кат., Билибино (Чукотка) 2013 У

7.	Заичкин Евгений Владимирович	5 кат. Сложности, Амдерма, Югорский полуостров, 2014 У
8.	Поздеев Иван Викторович	5 кат. Сложности, Амдерма, Югорский полуостров, 2014 У
9.	Михайлова Наталья Валерьевна	6 кат. Сложности, Амдерма, Югорский полуостров, 2014 У 5А, Пик Ленина, 2012 У (горный)

Обзорная карта региона проведения туристского маршрута:



Общая смысловая идея похода

Диксон – снежной Арктики столица,
Диксон – это спутник твой и мой,
Диксон всем, кто побывал здесь, снится,
Диксон вечно манит за собой.

В. Ермаков

В 2015 году клуб Off Road Master планирует совершить экспедицию в еще один порт Северного морского пути – поселок Диксон.

Северный морской путь – одна из важнейших транспортных магистралей страны, пролегающая в суровых условиях заполярья. Основные форпосты расположенные вдоль Севморпути – Мурманск, Амдерма, Игарка, Дудинка, Диксон, Тикси, Певек, Провидения. Это не только пункты технической и метеорологической поддержки, это живая история освоения Русской Арктики, и, чтобы стать к ней ближе, не обязательно проводить время в пыльных архивах, а можно самому побывать в этих городах, пообщаться с людьми, которые участвовали в создании и освоении Севморпути.

В копилке экспедиций нашего клуба уже есть путешествия в Дудинку и Амдерму, следующей точкой этой серии маршрутов, растянувшейся на несколько лет, был намечен поселок Диксон.

Поселок, сначала на острове, а позднее и на материке, появился в 1915 году. Долгие годы здесь была только метеостанция. В тридцатые годы, в период активного освоения высоких широт, в Диксоне появились аэропорт и морской торговый порт, затем гидрографическая база, штаб морских операций Западного района Арктики и управление по гидрометеорологии.

Старт автомобильной экспедиции «Метель 2015» состоялся в Новосибирске и почти сразу, после нескольких сотен километров трассы, колонна выйдет на автозимник до Нижневартовска, а уже оттуда маршрут пойдет через Южно-Соленинское месторождение на Дудинке. На этом участке группа совершила первопрохождение с Ямала на Таймыр по реке Мессояха. После Дудинки, вдоль реки Енисей и ледокольного следа, команда прошла по льду и торосам до острова Диксон. Возврат с маршрута состоялся по побережью Карского моря через п. Юринг-Хая и п. Хатанга, города Удачный и Мирный.

Маршрут включал в себя элементы первопрохождения (участок Ямал-Таймыр) и Дудинка-Диксон, что позволит в будущем развить эти авто маршруты и используя материал экспедиции построить самостоятельные маршруты в эти районы.

Сведения о районе прохождения маршрута

Таймы́р (Таймы́рский полуо́стров) — полуостров в России, самая северная материковая часть суши Евразийского континента, расположен между Енисейским заливом Карского моря и Хатангским заливом моря Лаптевых. По характеру поверхности делится на 3 части: Северо-Сибирская низменность, горы Бырранга (высота до 1125 метров), тянущиеся с юго-запада на северо-восток, и прибрежная равнина вдоль побережья Карского моря. Южной границей полуострова считается северный уступ плато Путорана^[1].

Крупнейшие реки Таймыра: Пяси́на, Верхняя и Нижняя Таймыра, Хатанга.

Крупнейшие озёра: Таймыр, Портнягино, Кунгасалах, Лабаз, Кокора.

Крупнейшие заливы: Миддендорфа, Пясинский, Симса, Таймырский залив, Терезы Клавенес, Фаддея, бухта Марии Прончищевой.

Административно входит в состав Красноярского края, образуя в нём особый Таймырский район. Крупнейшие города: Норильск, Дудинка.

Имеется несколько гипотез происхождения топонима «Таймыр». Самой распространённой является версия об эвенкийском происхождении от древнетунгусского «тамура» («ценный, дорогой, богатый») — так эвенки называли сначала реку Таймыру, изобиловавшую рыбой. В XIX веке через географа и путешественника Александра Фёдоровича Миддендорфа (1815—1894) это название распространилось на весь полуостров^{[2][3]}.

Таймырский полуостров располагается в арктической и субарктической зоне, что определяет крайнюю суровость местного климата. Для Таймыра характерна продолжительная холодная зима с температурами до $-60\text{ }^{\circ}\text{C}$ и ниже и короткое прохладное лето. Частым явлением бывает пурга, продолжающаяся иногда до нескольких недель. Практически всегда дуют сильные ветра.

На Таймырском полуострове преобладают тундровые, глеевые и арктические почвы. Территория Таймыра относится к зоне постоянной многолетней мерзлоты.

На крайней северной точке полуострова — мысе Челюскин — среднегодовая температура воздуха составляет $-14,1\text{ }^{\circ}\text{C}$, средняя температура января $-27,7\text{ }^{\circ}\text{C}$, июля $+1,5\text{ }^{\circ}\text{C}$.

Наибольшее количество осадков выпадает летом. Летом преобладают северные ветры, зимой — южные.

На Таймыре завершают свою жизнь многие атлантические циклоны, благодаря чему этот регион часто называют кладбищем циклонов.

Для северной части Таймыра характерно почти полное отсутствие лишайниковых, малое распространение моховых тундр. Кустарники представлены здесь вороникой, брусникой, багульником, куропаточьей травой. В низинах тундры Таймыра покрыты мхом, на которых летом появляются цветковые растения, а кое-где встречаются кусты полярных ивняков. Травяной покров севера Таймыра довольно беден, однако на юге трава произрастает обильно. В южной части Таймырского полуострова растут также тундровые кустарники, состоящие из ивняка, хвощей, ерника. Встречаются мятлик, лисохвост, полярный мак. Наиболее ценными цветами на Таймыре считаются жарки (в других районах их также называют огоньками).

Лесотундра расположена южнее типичной тундры. Древесная растительность на Таймыре заходит так далеко на север, как нигде на земном шаре, почти до 73° с. ш. (в районе реки Хатанги). Долина Хатанги севернее 68° с. ш.

поросла лесом, состоящим из лиственницы, ели и берёзы. Деревья достигают высоты до 20 и более метров при толщине в комле до одного метра. Хорошо приспособленная к условиям лесотундры даурская лиственница сменяет к востоку от верховий реки Пясины сибирскую лиственницу, заходя на север в виде редколесья до 72° 21' с.ш.

Деревья в лесотундре имеют угнетённый вид («криволесье»), многие деревья имеют высохшие вершины, многие как бы жмутся к земле (стланцы).

Выше 300-350 метров над уровнем моря господствует горная тундра. В лесотундре огромные площади покрыты лишайниками, в том числе ягелем, который, наряду с кустарниками, является основной пищей северных оленей.

Животный мир Таймыра представлен различными видами зверей (горностаи, росомаха, соболь, песец, на морском побережье — белый медведь и др.), птиц (гуси, утки, гагары, бакланы, белые куропатки, полярные совы, соколы и др.), рыбы (сиг, осётр, хариус, таймень и др.). Обитает северный олень, являющийся основой животноводческой культуры коренных народов севера, горный баран (чубук). В середине 70-х годов XX века на Таймыре начался эксперимент по реакклиматизации ранее обитавших здесь овцебыков (вымерших на севере Азии несколько тысяч лет назад). Сейчас, по некоторым оценкам, в таймырской тундре насчитывается около 4 тыс. овцебыков, преимущественно на востоке полуострова.

В омывающих Таймыр морях водятся тюлени (нерпа, морской заяц), моржи, белухи.

Таймыр ввиду сурового климата долгое время оставался необитаемым. Первые люди пришли сюда (бассейн реки Хеты) с территории Якутии в V-IV тыс. до н.э. — это были пешие мезолитические охотники на северного оленя.

Во II тыс. до н.э. тем же путем на Таймыр проникли родственные юкагирам племена ымыяхтахской культуры. В историческое время на юго-востоке полуострова здесь обитали тавги — самое западное племя юкагиров, ассимилированное самодийцами и вошедшее в состав нганасанов^[5].

Нганасаны как особый самодийский этнос сложились на Таймыре во второй половине XVII — начале XVIII веков. В его состав вошли различные по происхождению племенные группы (пясидская самоедь, кураки, тидирисы, тавги и др.). На лето нганасаны на оленьих упряжках откочёвывали в глубь тундр полуострова Таймыр, к зиме ставили свои чумы на северной границе сибирской тайги.

Во время Великой Северной экспедиции в 1736 году Василием Прончищевым было исследовано восточное побережье полуострова от Хатангского залива до залива Фаддея. В 1739—1741 годах первое географическое исследование и описание Таймыра было сделано Харитоном Лаптевым. Он же составил и первую достаточно точную карту полуострова. В 1741 году Челюскин продолжил исследование восточного побережья и в 1742 году открыл крайнюю северную точку Таймыра — мыс, получивший впоследствии его имя — мыс Челюскина.

Таймырский полуостров также был глубоко исследован и научно описан российским исследователем А. Ф. Миддендорфом. Большой вклад в геологическое и топографическое исследование Таймыра внёс Н. Н. Урванцев.

Запланированный план-график маршрута

День пути	Дата	Участок		Пробег, км
1	20.02.2015	Новосибирск	Нижневартовск	1140
2	21.02.2015	Нижневартовск	Муравленко	562
3	22.02.2015	Муравленко	Месояха	757
4	23.02.2015	Месояха	Южно-Соленинское	169
5	24.02.2015	Южно-Соленинское	Дудинка	167
6	25.02.2015	Дудинка	Ново-Ананьевск	156
7	26.02.2015	Ново-Ананьевск	Сопочная Карга	631
8	27.02.2015	технический день		0
9	28.02.2015	Сопочная Карга	-	247
10	01.03.2015	-	-	
11	02.03.2015	-	п. Диксон	
12	03.03.2015	технический день		0
13	04.03.2015	п. Диксон	Сопочная Карга	247
14	05.03.2015	Сопочная Карга	Байкаловск	213
15	06.03.2015	Байкаловск	Норильск	344
16	07.03.2015	Норильск	-	486
17	08.03.2015	-	-	
18	09.03.2015	-	Волочанка	
19	10.03.2015	Волочанка	-	383
20	11.03.2015	-	Хатанга	
21	12.03.2015	технический день		0
22	13.03.2015	Хатанга	-	547
23	14.03.2015	-	Юрюнг-Хая	
24	15.03.2015	Юрюнг-Хая	-	937
25	16.03.2015	-	р. Онене-Силигир	
26	17.03.2015	р. Онене-Силигир	Удачный	186
27	18.03.2015	Удачный	Чернышевский	467
28	19.03.2015	Чернышевский	-	835
29	20.03.2015	-	Непа	
30	21.03.2015	Непа	Братск	793
31	22.03.2015	Братск	Кемерово	1167
32	23.03.2015	Кемерово	Новосибирск	395
			Итого:	10829

Техническое описание прохождения маршрута

Дата	Участок	Описание	км	Ход время (ч)	Метеоусловия
20.01	Новосибирск-Орловский зимник	Трасса чищенная, Орловский зимник среднего качества, чищенный. Стоимость проезда 500 рублей за машину.	520	7	-20°, ясно
21.01	Орловский зимник-Сургут	Движение по дорогам общего пользования. (сменные водители)	1600	24	-14°, переменная облачность
22.02	Сургут-река Мессояха	В районе обеда вышли к п. Тазовский, спустились на речку Таз и попали на отличный, широкий зимник. Через некоторое время зимник стал гораздо хуже, видно, что его не успели почистить после сильной метели. Дальше, после производственных объектов, зимник был полностью заметен, торчали только верхушки вешек, шли со скоростью 15-20 км/ч, Вышли к партии сейсморазведки где и заночевали.	450	22	-20°, солнечно
23.02	Река Мессояха-п. Тухарт	Прошли реки Нгасояха и Нангусояха и встали на лед (правда, лёд под метровым слоем снега) речки Мессояха в районе стрелки. Решили, что оптимальнее всего двигаться по реке, а не по берегу. Встали на фарватер и поехали. Ни сейсмологи, ни кто бы то ни было, еще не ходили по этой речке (в этом году точно), мы шли по целине. Старались держаться середины реки, где обычно было меньше пухляка, по возможности выкатываясь на замерзшие наледи, которые отличались от снега чуть более темным цветом. Иногда, русло оказывалось перемерзшим полностью и приходилось топтать снег, но в целом двигались со скоростью около 20 км/ч (на пониженной). К вечеру, на слиянии рек Мессояха и Воркутаяха мы вышли к Южно-Соленинскому месторождению. Направились в п. Мессояха. С Мессояхи пошли на п. Тухарт. Может это и было когда-то зимником, но нам, как обычно, досталась заметенная колея от Уралов. Немного мело, каждый автомобиль по несколько раз сошел с колеи в сугробы, но решалось это, чаще всего, даже без лебедки. Поздно вечером докатились Тухарта.	220	17	-28°, солнечно, безветренно

Дата	Участок	Описание	км	Ход время (ч)	Метеоусловия
24.02	п. Тухарт- г. Дудинка	Перед нами опять занесенная снегом колея от Урала и та особенная, хмарая северная погода, когда земля не отличается от неба, и что перед тобой — твёрдый наст или обрыв — совершенно не видно. Когда встали на след, начало ещё и мести. Обсудили вопрос о том, чтобы остаться на дневку и дожидаться темноты, когда в свете фар, даже в метель, есть хоть какая-то резкость. Это была бы потеря во времени до 10 часов, и поэтому решили попытаться ехать. Все водители надели желтые горнолыжные очки, в них появилось хоть какое-то изображение окружающей действительности, но иногда штурманам приходилось ехать, высунувшись из окна или бежать перед машиной, показывая след. Когда дорога шла даже вдоль маленького лесочка, видимость была гораздо лучше. Вечером в районе нулевого причала вышли в г. Дудинка	98	20	-10°, ветер, снег, пасмурно
25.02	г. Дудинка – транспортная подбаза	После днёвки в Дудинке мы заправились и выдвинулись на следующий категорийный участок Дудинка—Диксон. Шли вдоль Енисея и по Енисею по зимникам разной степени укатанности, сначала встретили волокушу, которая шла от Ново-Ананьевска, а значит это плюс 50 километров очень неплохой дороги. Потом попался отглаженный волокушей зимник до разведочных баз. Встали на ночевку возле транспортной подбазы. Под вечер задул очень сильный ветер, поднялась низовая метель, но через десять минут, как мы встали на стоянку, всё прекратилось — для этих мест такая резкая смена погоды в порядке вещей.	200	7	-24°, пасмурно, ветрено, снег
26.02	Транспортная подбаза – полярная станция Соп-Карга	Выехали на Енисей и пошли по льду вдоль ледакольного следа на безопасном расстоянии. Проехав д. Воронцово, к вечеру мы были на полярной метеостанции Соп-Карга.	150	11	-33°, ветрено, снег
27.02		Днёвка на полярной станции Соп-Карга			-35°, сильный ветер

Дата	Участок	Описание	км	Ход время (ч)	Метеоусловия
28.02	П.с. Соп-Карга-мыс Сибирякова	Когда вышли с полярки, пошли по тундре до м. Шайтанский, но рельеф очень холмистый и каждый подъем из ложбины давался нам не просто. Решили вернуться назад, где мы видели проход между торосами и попробовать выйти на лёд Енисейского залива. Здесь идти получилось гораздо лучше. В полях мелких торосов, высотой не выше колена, задерживается много пухляка, и идти там очень тяжело. Полученный опыт этого дня показал нам, что в бухтах торошение особенно сильное, поэтому стали обходить их по морю. На ночевку встали на траверсе острова Сибирякова.	102	16	-15°, безветренно
01.03	Мыс Сибирякова- мыс Светящий	Весь день шли в торосах. В торосах снег, переваливать через них очень сложно. Пытались обойти поле торошения, сдвигаясь то к берегу, то к середине залива, но торосы кажутся бесконечными. Весь день плутали между льдин. Вечером в районе мыса Светящий увидели огни Диксона. До цели оставалось около 25 километров, но наша скорость упала до одного километра в час.	121	17	-12°, переменная облачность, ветра нет
02.03	Мыс Светящий- пгт Диксон	Сильно потеплело, и снег практически перестал держать машины, Решили выйти из этого поля по своим следам до мелких торосов и оттуда пытаться выходить на сушу. Так и сделали, повернув обратно, а потом свернули почти под прямым углом к мысу Исаченко. Торосы здесь были небольшие, как в начале пути, и позволяли двигаться почти без остановок, пусть и не с большой скоростью. Въехали на берег около мыса Исаченко, возле креста, отметившего чью-то могилу. По тундре дошли до Диксона.	46	6	-9°, пасмурно
03.03.	Остров Диксон	Днёвка в пгт Диксон, доехали до острова Диксон.			

Дата	Участок	Описание	км	Ход время (ч)	Метеоусловия
04.03	Пгт Диксон-п.с. Соп-Карга	По своему треку обратно идетя гораздо легче, уже не петляем из стороны в сторону, ещё даже виден наш след. Хотя один раз попытались срезать петлю трека и опять уперлись в торосы и мы решили, что возвращение по своим следам самое надежное решение.	235	21	-33°, безветренно, солнечно
05.03	П.с. Соп-Карга-транспортная подбаза	Поехали по своему треку, наш след качественно перемело, придерживаться его очень сложно.	120	7	-37°, солнечно
06.03	Транспортная подбаза - Норильск	К вечеру приехали в Дудинку, и приняли решение сразу ехать в Норильск. В Дудинке погода была ясная, а вот на трассе задул такой ветер, что мы обнаружили в кювете легковой автомобиль, который туда просто сдуло. Вытащили бедолагу обратно на дорогу. На подъезде к Норильску ветер так же неожиданно стих, как и начался	230	14	-30°, солнечно, ветрено
07.03	Норильск – отроги плато Путорана	Впереди нас ждал, как обычно, заметенный след от тяжелой техники. Поднялся ветер, запуржило, видимость упала, лобовое стекло и щетки стеклоочистителя сильно обмерзают. Шли вдоль отрогов Путоран, этот ветер дует именно с них. Все деревья в этой части тундры согнуты в одном направлении, а с наветренной стороны с некоторых содрана даже кора.	70	8	-10°, метель
08.03	Вдоль отрогов плато Путорана	Тундра выметена до почвы, движение осуществлялось без каких-либо проблем.	230	10	-8° пасмурно, ветрено
09.03	С. Волочанка-р. Хета	Идём на село Волочанка по следам камазов. В районе позднего обеда приехали в Волочанка-city, национальное село, где основное население это долгане. После Волочанки шли по следам камазов, колея у них широкая, да ещё и глубокая, потому что они сильно груженые. Временами пытаемся обходить колею по тундре, но из-за оттепели получается всё хуже и хуже. Обошли вставшие на ночёвку камазы по старому заметённому следу — идти стало проще.	190	19	-10° солнечно

Дата	Участок	Описание	км	Ход время (ч)	Метеоусловия
10.03	Река Хета	Продолжаем идти по Хете по старому следу. Очень тепло, идти стало еще тяжелее, периодически подтягиваем друг друга лебедками. У нас на автомате расход 6 вёдер на сотню — печально. Надоело скрестись в этих сугробах и решили немного поспать в ожидании темноты и ночных заморозков. Поехали с наступлением сумерек, стало намного проще. Чтобы не терять время и силы, шли всю ночь и на ночевку встали опять около пяти утра.	200	20	-5° пасмурно
11.03	Р. Хета-п. Хатанга	На пониженной передаче скорость временами достигает 36 километров в час. Идем по тундре, используя периодические имеющиеся следы от треколов. Прошли слияние рек Котуй и Хета, которые образуют речку Хатангу. К вечеру	180	8	-5° переменная облачность
12.03	п. Хатанга-р. Хатанга	Едем по хорошему треколовскому следу, настроение у всех отличное, пока не поняли, что след сворачивает в речку Новую на озеро Кокора. В этом году нужный след огибает остров после деревни Жданиха не по левой протоке, а по правой, в общем имеющийся у нас трек прохождения этого участка оказался бесполезным, потому что каждый год снег надувает по разному и наиболее проезжабельные участки оказываются совсем в других местах. Пришлось вернуться семь километров назад по своим следам, где нашли следы от снегоходов, Камазов (возможно Уралов) и Трекола, идущие в нужную для нас сторону.	90	7	-2° пасмурно
13.03	р. Хатанга-р. Попигай	Вокруг молоко и ветер, ехать очень тяжело, хоть наст и держит отлично, след практически не видно. Когда застреваешь в снегу, то даже непонятно двигаешься ты или стоишь. Идти можем только благодаря навигатору. Прошли деревню Новорыбную и зашли в устье речки Попигай. Шли до самого утра, пока была видимость, потому что днём было ехать совсем тяжело, а в сумерках даже пришлось полностью остановиться, потому что видимость пропала совсем.	150	19	-12°, пасмурно, безветренно
14.03	Р. Попигай-п. Юринг-Хая	Ровная, бесконечная, с твёрдым настом тундра, с торчащими кое-где верхушками замёрзшего багульника	210	14	-12°, пасмурно

Дата	Участок	Описание	км	Ход время (ч)	Метеоусловия
15.03	Движение по Анабарскому зимнику	Зимник проходит по реке Анабар и прочищен, практически, до льда. Берега реки не менее живописны: то высоченные скалы, то огромные выветривания, как на Ленских столбах, то свисающие деревья. Так как мы выходили из полосы тундры в лесотундру, то стали появляться еще небольшие, но уже настоящие деревья.	450	18	-27° (вечером -35°), солнечно
16.03	Р. Анабар-п. Саскылах	Дорога очень похожа на эвенкийские зимники — такая же кривая, в ухабах, под уклоном и похожий лес вокруг.	420	19	-42°, солнечно
17.03	П. Саскылах-г. Удачный	По зимнику попали в г. Удачный	150	7	-21°, пасмурно
18.03	Г. Удачный-г. Мирный	По зимнику попали в г. Мирный	520	13	-17°, пасмурно
19.03 - 21.03	г.Мирный-с.Верхне-Марково	Движение по «Марковскому зимнику».	980		
21.03 - 23.03	С. Верхне-Марково-г. Новосибирск	Движение по дорогам общего пользования	2154		

Дополнительные сведения о прохождении маршрута

Техническая подготовка автомобиля.

Ведущая машина экспедиции Toyota Land Cruiser 70-й серии являлась подготовленным экспедиционным автомобилем, но для маршрута проходящего в условиях Крайнего Севера, в автомобиле были сделаны дополнительные изменения. Практически все изменения в машине были сделаны для установки приобретенных покрышек низкого давления 38 размера исландской фирмы ArcticTrucks и облегчения авто:

Лифт подвески был увеличен за счет амортизаторов и пружин до +4 дюймов(задняя подвеска: передние пружины ToughDog для бронированной 80-ки, амортизаторы ToughDog 78 +2 с солдатиками, передняя подвеска: передние пружины OME для 80-ки, амортизаторы ТГ 78 +2 с солдатиками), лифт кузова был увеличен за счет проставок (боди-лифт) до +4 дюймов;

наварены задние линки СПУ, сделана проставка в передние;

передние отбойники заменены на газелевские;

в тяги панара установлены свертыши;

вместо задних отбойников поставлены пневматические;

сделана новая калитка для установки запаски;

порезаны задние части передних и задних арок;

заново сделан весь выхлопной тракт от турбины, т.к. приемную трубу и выхлоп (последнее колено) задевали колеса;

обрезаны подножки;

перенесена горловина бензобака для автономного отопителя двигателя;

установлен механический компрессор для пневматической системы для накачки новых покрышек;

в покрышки установлена система контроля давления для своевременного предотвращения разбортовки колеса при езде на минимальном давлении (0,1 атм);

установлен автономный отопитель салона для экономии топлива на ночевках и на случай непредвиденных поломок;

для преодоления снежных торосов и сугробов дополнительно усилен силовой бампер;

вместо заднего пассажирского сиденья установлен кухонный блок;

максимально уменьшен вес автомобиля, за счет снятия не эксплуатируемого оборудования, замены багажника и топливного бака на алюминиевые, замена капота на стеклопластиковый.

Питание на маршруте

Поиск информации об организации питания на зимних автомаршрутах позволил сделать вывод, что применяется три основных системы питания:

Использование сублимированных продуктов (например маршруты экспедиционного центра Арктика под руководством Чукова В.А.)

Готовка на маршруте (например маршрут TopGear на Северный полюс на автомобилях Хайлюкс).

Использование замороженных продуктов.

При анализе найденных систем питания самым оптимальным для нашего маршрута, на мой взгляд, стало использование замороженных продуктов. Качественные сублиматы с высокой питательностью и хорошими вкусовыми свойствами стоят очень дорого (около 1000 руб. блюдо на четырёх человек фирмы Mountain House).

Приготовление пищи на ходу зимой в машине превратится в настоящий ад – продукты надо разморозить, почистить, помыть, ловить их на ходу по всей машине на кочках и потратить на приготовление каждого блюда от 1 часа времени и пары километров нервов.

Опыт экспедиции в Амдерму показал, что использование замороженных продуктов является наилучшим решением.

Составляется меню на каждый день на 7 дней, а потом повторяется. Семидневные периоды позволяют снизить разнообразие необходимых блюд, но при этом еда не успевает надоесть. Супы и вторые блюда раскладываются по одноразовым тарелочкам, потом замораживаются, и каждая тарелочка перед упаковкой укладывается в маленький одноразовый пакетик. На крыше размещается специальный ящик, которому была сделана дополнительная теплоизоляция, продукты были размещены в ящик перед стартом.

Нужное блюдо разогревается в скороварке, которая сокращает в разы время приготовления пищи и за счет плотного закрывания позволяет готовить на ходу.

Отдельного слова заслуживает кухонный блок сконструированный специально для этой машины. Кухонный блок, размещенный вместо левого заднего сиденья позволяет хранить как в рундуке продукты не требующие заморозки (чай, соусы, сладкое, хлеб, сухари), воду, посуду, печку как в маленьком кухонном гарнитуре, что обеспечивает удобство поиска необходимых продуктов, приготовления пищи, вся кухонная утварь лежит аккуратно, не летает по салону и всегда под рукой и готова к использованию.

Итоги, выводы, рекомендации

За 32 дня наша группа в составе 9 человек на 3 автомобилях прошла авто маршрут 6 категории сложности протяженностью около 10 829 км. Совершило первопрохождение участка между полуостров Таймыр и полуостров Ямал, а также первопрохождение на автомобилях категории «В» на остров Диксон.

Пройденный авто маршрут имеет большое спортивное и познавательное значение, за счёт его линейного построения и прохождения по историческим местам Крайнего Севера России.

На основании прохождения маршрута можно сделать следующие выводы:

1. Для движения по снегу необходимо использовать специальные покрышки низкого давления, которые могут эксплуатироваться при давлении в 0,1 атм не разбортовываясь, что позволяет существенно увеличить пятно контакта. На данный момент, единственные покрышки позволяющие использовать их как при трассовых пробегах так и на снегу это покрышки исландской фирмы ArcticTrucks.

2. Транспортные средства для движения по снегу должны быть максимально облегчены.

3. Движение по тундре проще осуществлять в ночное время в свете фар, если не предусмотрено движение по льду.

4. Для движения по зимникам, принадлежащим частным компаниям пропуска необходимо получать в официальном порядке заранее.

5. Всё побережье Карского моря является приграничной зоной, в которую необходимо получать пропуска в ПО ФСБ.

6. Часть полуострова Таймыр относится к Норильскому промышленному району, допуск иностранных граждан в который ограничен и осуществляется по специальным пропускам.

7. На основе опыта зимнего маршрута такой длительности сделан вывод, что оптимальное количество членов экипажа составляет 3 человека, при условии, что все являются опытными водителями. Такой подход к формированию экипажа позволяет посменно вести автомобиль в любое время суток без ущерба для безопасности и здоровья участников.

Предложенный маршрут в указанный период рекомендуется для прохождения автотуристами с опытом прохождения других маршрутов 6 категории сложности и транспортных средствах подготовленных к эксплуатации в условиях Крайнего Севера.

Приложения

Картографический материал

Обзорные карты маршрута (Приложение № 1)

Дополнительные фотографии, поясняющие прохождение маршрута

В этом разделе отчёта представлено 26 фотографий поясняющих прохождение группой маршрута (Приложение № 2).

Маршрутная книжка

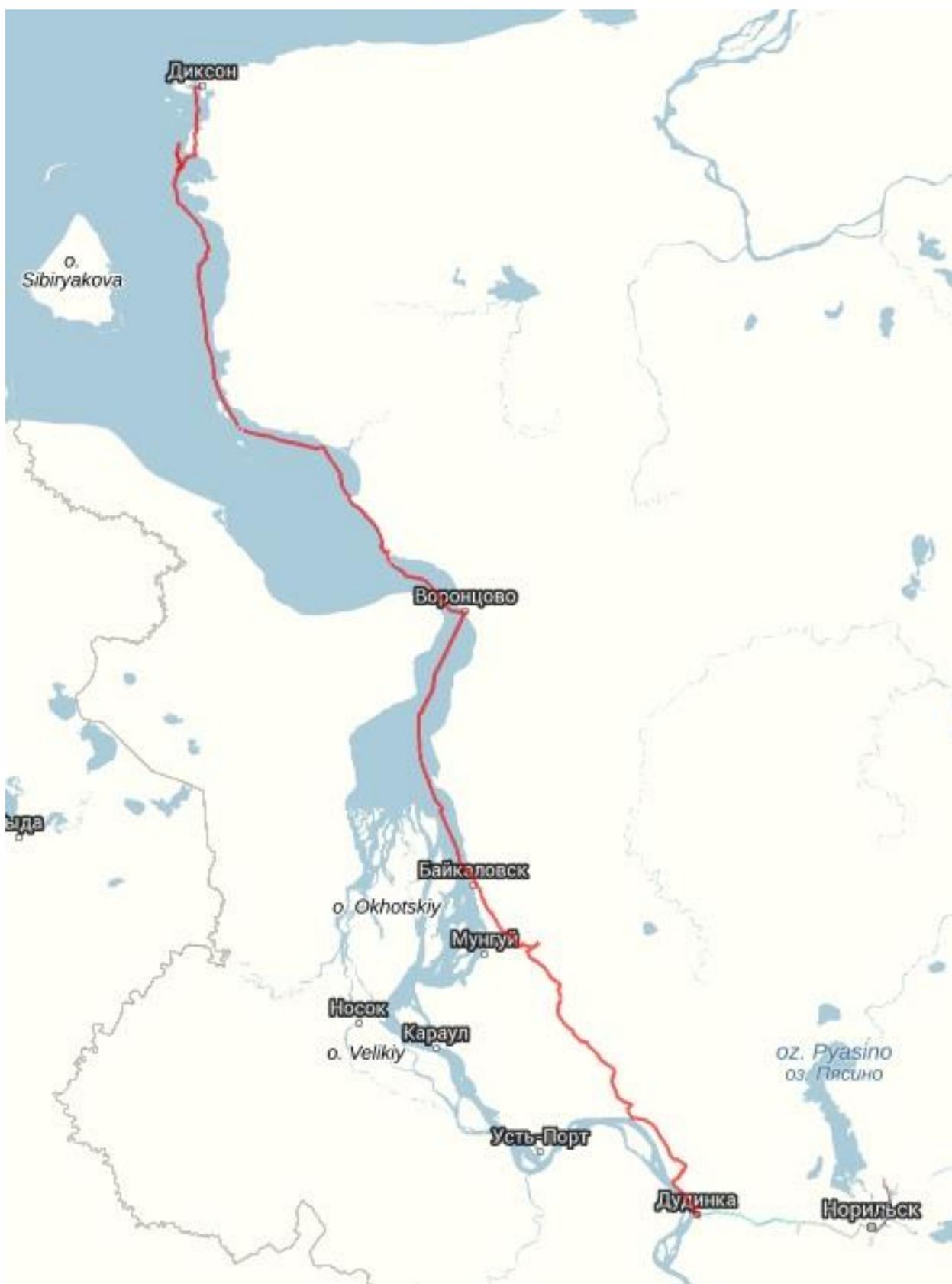
К отчёту прилагается оригинал маршрутной книжки с отметками в населённых пунктах и на предприятиях (Приложение №3).

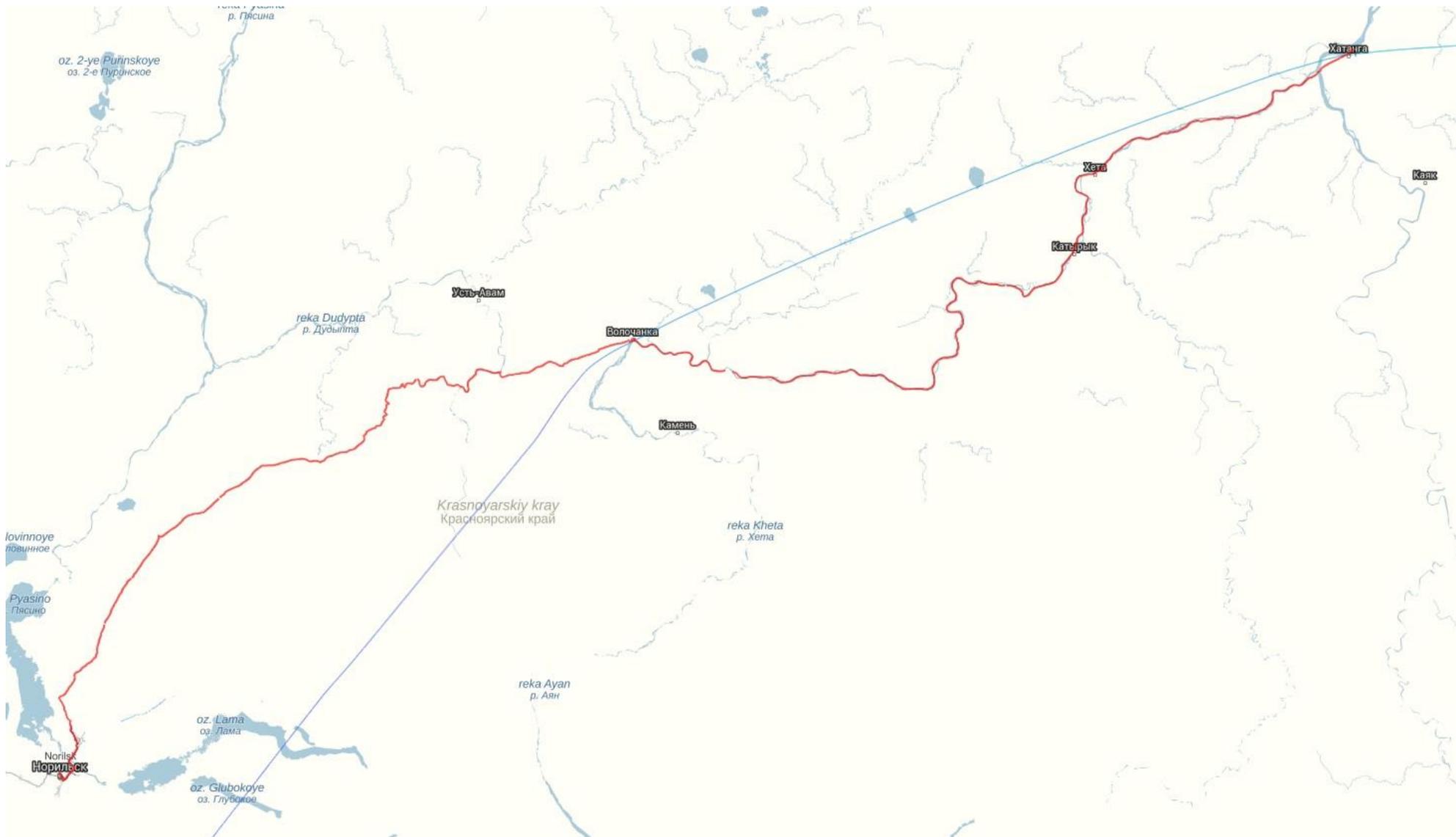
Справка о совершенном спортивном туристском маршруте (Приложение №4)

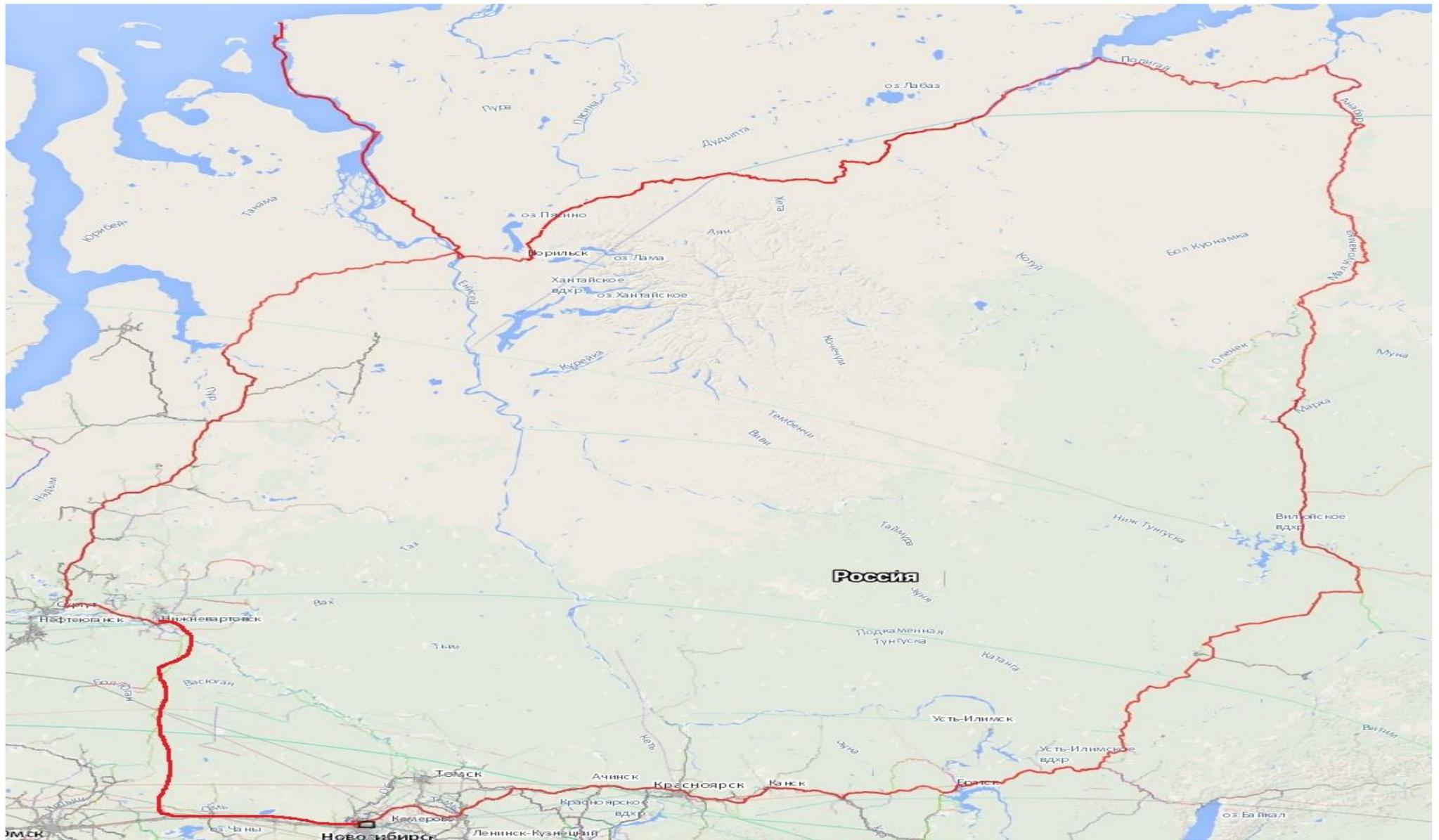
Электронная версия отчета на электронных носителях

К отчёту приложен электронный CD-диск, на котором записана электронная версия отчёта о пройденном маршруте и трек.

Приложение № 1





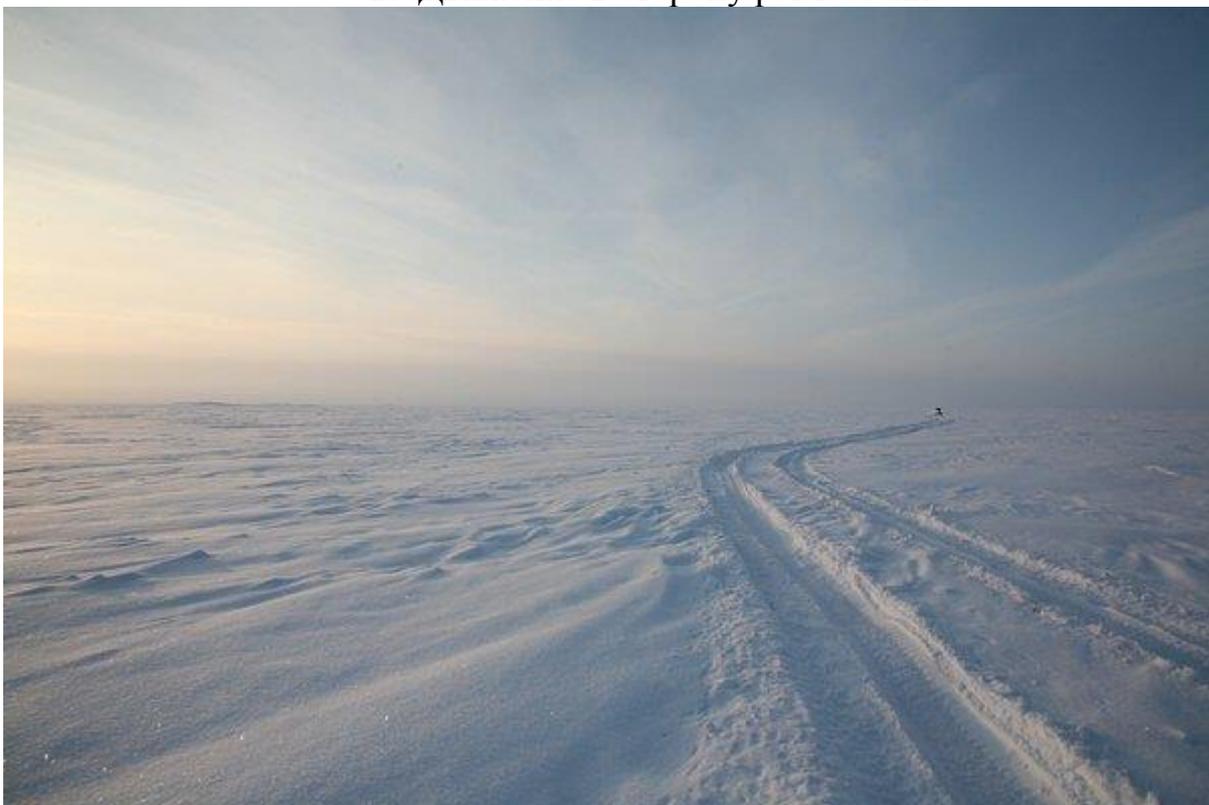


Приложение № 2.

1. Зимник по р. Таз



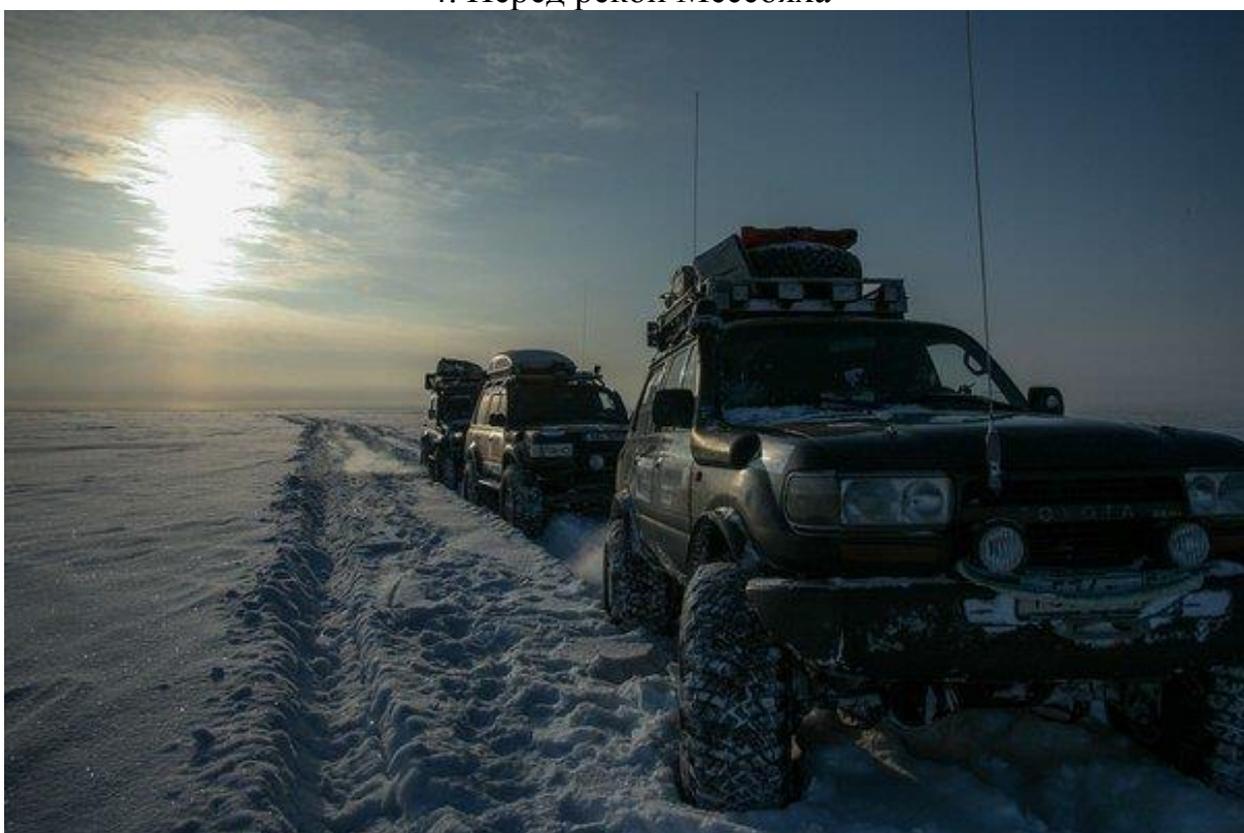
2. Движение в сторону р. Мессояха



3. Мессояхские месторождения



4. Перед рекой Мессояха



5. Движение в сторону г. Дудинка



6. Условия видимости после п. Тухарт



7. Полярная станция Соп-Карга



8. Движение вдоль ледокольного следа



9. Проводка машины по Енисею



10. Движение в торосах



11. Торосы на Енисее



12. Торосы на Енисее



13. Размер торосов для сравнения



14. Поиск дороги



15. Мелкие торосы



16. Аэропорт на острове Диксон



17. Памятник Бегичеву в пгт Диксон



18. Наш след полностью замело



19. Прохождение наледи на реке



20. Вдоль отрогов плато Путорана



21. Озеро возле плато Путорана



22. Верховое болото зимой



23. Движение по р. Хатанга



24. Зимник по р. Анабар



25. Зимники Якутии



26. Счастливые путешественники

