

ОТЧЕТ

Об автомобильном спортивном походе третьей категории сложности

«Метель 2008»

по Тыве совершенному
с 30 декабря 2007 по 12 января 2008 года.

Маршрутная книжка № О-06-08

Руководитель группы: Сиваракша Вадим Германович

Маршрутно-квалификационная комиссия рассмотрела отчет и считает, пройденный маршрут соответствует III (третьей) категории сложности по автотуризму и может быть зачтён всем участникам и руководителю.

**г. Новосибирск
2008г.**

www.offroadmaster.ru

Содержание:

1. Справочные сведения о походе
2. Состав группы
3. Общие сведения о маршруте
4. Списки снаряжения и оборудования
5. Отбор участников и сведения о прохождении маршрута
6. Выводы и рекомендации
7. График движения

Схема 1 – планируемый маршрут

Схема 2 – фактический маршрут

Схема 3 – Категорийный участок

- Маршрутный лист
- Картографические материалы
- Точки GPS по маршруту.
- фото отчет краткий (печатный)
- фото отчет полный DVD

1. Справочные сведения о походе.

1. Вид туризма - автомобильный
2. Поход совершен по территории западной Сибири, по административным субъектам Российской Федерации: Новосибирская, Томская, Кемеровская область, Красноярский край, Хакасии, Тыве.
3. Категория сложности – III (третья)
4. Число участников - 16 человек
5. Средства передвижения – автомобили 4x4
6. Сроки проведения - с 30 декабря 2007 года по 12 января 2008 года.
7. Продолжительность – 12 дней, из них: 12 ходовых дней. Общее количество полевых ночевок 10.
8. Протяженность маршрута - 4004 км
9. Нитка маршрута: г. Новосибирск-Томск-Мариинск- Шарыпово-Абакан-Туран- Хут- Севи- Ырбан – Ак-Суг – Ырбан – Тора-Хем – Кызыл – Абакан – Шарыпово – Мариинск – Томск - Новосибирск.

2. Состав группы.

Ф.И.О	Автомобиль	Город	Обязанности
Булгаков Олег Валерьевич	Toyota Land Cruiser 80, Колеса 35", лебедка, бензин	Новосибирск	Водитель
Сиваракша Вадим Германович		Новосибирск	Руководитель
Галузин Виктор Борисович	Toyota Land Cruiser 80 Колеса 35", лебедка, дизель	Томск	Водитель, сварщик.
Сорокин Александр Владимирович		Новосибирск	Штурман
Гущин Ростислав Анатольевич	Тойота 4 ранер, дизель, лебедка	Новосибирск	Водитель-механик
Красильников Евгений Валерьевич		Новосибирск	Штурман
Рохин Павел Валерьевич	Ниссан Терано, дизель, лебедка	Новосибирск	Водитель
Петраков Дмитрий Александрович		Новосибирск	Штурман-Повар
Вавер Александр	Toyota Land Cruiser 80, бензин	Нижневартовск	Водитель-механик
Болычев Евгений Анатольевич		Новосибирск	Фото оператор
Семенихин Александр Павлович	Мазда, дизель	Новосибирск	Водитель
Семенихина Ирина Валерьевна		Новосибирск	Штурман-Навигатор
Кузьмин Владислав	Нисан Сафари Колеса 35", дизель	Новосибирск	Водитель-механик
Коломейцев Алексей		Новосибирск	Штурман

3. Общие сведения о маршруте

Цель путешествия:

- Повышение спортивного мастерства
- Разработка и реализация нового маршрута
- Разведка возможности подходов для автомобилей колёсной формулы 4x4 к Удинскому хребту Восточного Саяна
- Заброска топлива и продуктов для предстоящего летнего похода V категории сложности «Восточные Саяны 2008»
- Изучение исторических и природных достопримечательностей района
- Выполнение высоких спортивных разрядов по туризму
- Участие похода в Чемпионатах Сибири и России

Общая протяженность экспедиции - 3960км для Новосибирских участников.

Движение по маршруту осуществлялось колонной легковых автомобилей повышенной проходимости (класс ДЖИП) импортного производства 1982-2000 годов выпуска.

Команда экипирована для автономного прохождения маршрута:
Запас топлива на борту на 1000км пробега.

Запас продуктов питания на 15 дней сухим пайком

Запас питьевой воды 10л на экипаж.

Снаряжение для автономного проживания палаточным лагерем.

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

Средства спутниковой навигации и связи. Все автомобили оснащены радиостанциями 27 и 144MHz.

Проживание участников во все время экспедиции – автономное.

Организатор экспедиции:

Новосибирский клуб экстремальных путешествий OFF ROAD MASTER

4. Списки снаряжения и оборудования

Комплект оборудования на автогруппу.

Наименование	Кол-во
Сварочный аппарат от = 12/24В	2
Дрель (электрическая 220В)	1
Сверла 2-16	2 К-та
Паяльник от = 12В	1
Болгарка + диски (10-шт)	1
спутниковый телефон	1
Прибор спутниковой навигации GPS	3
Сварочный щиток, электроды, спецэлектроды	К-т.
Паяльник для радиатора, припой и флюс	1
Провода для "прикуривания"	2 к-та
Бинокль	1
Набор карт местности по маршруту	2 к-та
Трос буксировочный или канат длиной 50 метров	2
Ножовка по металлу (с полотнами 10 шт.)	1
Малые тиски / большая струбцина	2
Лом	2
Кувалда	2
Вязальная проволока	50м.
Стяжки пружин	2 кт-а
Клепальщик + клепки	1 –кт
Клубная аптечка (расширенная)	1
Флаги, флагштоки	5
Палатка с печкой	1

Комплект оборудования на 1 автомашину.

Наименование	Кол-во
Штатный механический домкрат	1
Реечный домкрат (Hi-Jeck, Hi-Lift)	1
Бензопила	0,5
Огнетушитель	1
Запас питьевой воды	10 л.
Медицинская аптечка расширенная	1
Трос буксировочный 6-10 метров, усиленный (мягкий) 10тон.	2
Коррозационная стропа	1
Толстые верхонки	2 пары.
Скотч	3
Блок для троса	1
Лебедка автомобильная	1
Радиостанция автомобильная с антенной на 144 МГц	1
Набор необходимого инструмента	1 к-т
Переноска освещения =12В	1
Запасное колесо (в сборе)	1
Запасная камера	2
Монтажки для разборки колес	2
Автоаптечка для ремонта шин (клей, заплатки для камер и покрышек, наждачная бумага, золотники, соски, жгуты и грибки для бескамерных шин)	1 к-т
Автокомпрессор	1
Запасные лампы фар, поворота, габаритов, стоп-сигналов	1 к-т.
Свечи зажигания	2
Высоковольтный провод с колпачками	1
Герметик радиатора	1
Герметик-прокладка силиконовый	1
Спец. герметик типа "холодная сварка"	1
Масло моторное, трансмиссионное (на полную замену)	1 к-т
Жидкость тормозная	1л.
Шланг для перекачки топлива	1
Топор, лопата штыковая	по 1
Резервные емкости под топливо на 500 км. пробега	к-т
Газовая плитка, Палатка, Котелок	по-1
Газ для приготовления пищи (на 20 дней)	1 к-т
Сэндтраки (Мостки)	2
Мощный фонарь	1
Компас	1
Автомобильный атлас	1
Второй ключ зажигания	1
Лопата снеговая	2

Комплект имущества на 1 человека в автомашине

Наименование	Кол-во.
Продукты питания сухим пайком на 15 суток	1 к-т
Спальный мешок	1
Фонарик (с запасной лампочкой)	1
Спички в герметичной упаковке	1 к-т
Ложка, тарелка, кружка (желательно пластмассовые)	к-т
Нож	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
Валенки с калошами	пара

Автомобили подготовлены согласно инструкции: Необходимые условия.

1. Все основные системы автомобиля, обеспечивающие безопасность движения (система торможения, рулевое управление, подвеска, электрооборудование и др.) должны быть, дополнительно проверены и отрегулированы до начала пробега.
2. Для преодоления водных преград необходимо защитить систему зажигания, 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 радиостанции 144 МГц. С разрешением Госсвязьнадзора

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 трансформатора 12/24/220V, Зарядных устройств.

5. Отбор участников. Сведения о прохождении маршрута.

При подготовке данного похода, мы пригласили к участию экипажи из разных городов и клубов. Одной из целей экспедиции - было знакомство с другими коллективами автотуристов, и совместное планирование будущих маршрутов

6. Итоги, выводы, рекомендации

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

Экспедиция прошла большой маршрут по Тыве, посетила прииск Ак-Суг, выполнив, таким образом, основную задачу по разведке и заброске продуктов.

Участники отработали навыки движения и особенности прокладки маршрутов в горно-таежных районах и зимних условиях.

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, на соответствие требованиям, что позволит минимизировать время на простои и эвакуацию.

Связь.

Полностью оправдала себя ставка на автомобильные рации 144MHz.

Связь между автомобилями на открытой местности 20-40км. На горно-таежных участках до 15км. Что как минимум в двое превосходит возможности автомобильной связи на 27MHz. Необходимо помнить, что средства связи на 144Mhz требуют специальных разрешений.

Спутниковая связь. Система Глобалстар на территории Тывы в настоящий момент имеет посредственное покрытие. Не всегда удавалось установить связь, даже на открытой местности. По информации с сайта Глобалстар – проблему обещают исправить в 2008-2009гг.

Сейчас уже мало кто сомневается, что средства дальней связи в экстремальных экспедициях – необходимость. Однако настоятельно рекомендуем **ДУБЛИРОВАТЬ** системы связи. Необходимо иметь или два спутниковых гарантированно работающих в зоне маршрута экспедиции телефона, или спутниковый телефон + КВ связь. Иначе в случае утери, или выхода из строя единственного прибора, экспедиция останется без связи. Так же должны дублироваться и системы спутниковой навигации.

При планировании маршрутов в горно-таежных и районах, в условиях бездорожья необходимо уделить пристальное внимание бензопилам. Их должно быть минимум две, в исправном техническом состоянии. Обязательно иметь запасные цепи, наборы для ремонта и заточки бензопил. В достатке должны быть топливо и масла. Во время подготовки к экспедиции все члены

команды должны пройти обучение по работе с бензопилами, технике безопасности, и особенности работы конкретных моделей. Исправная пила, и грамотный оператор – залог успеха.

Рекомендуем изготовить «горный тормоз» из легких материалов и продумать быстросъемное крепление на задней части автомобиля.

Необходимо иметь запасную крепкую обувь и набор для ее ремонта.

7. График движения

30 декабря 2007 года.

Км.	время	Описание
	10,30	Старт Экспедиции "Метель 2008" На старте три автомобиля с боевой загрузкой, остальные провожающие. Пора в путь! Экипаж №10 Олег Булгаков, Вадим Сиваракша, на автомобиле Тойота Ленд Круизер 80, Экипаж №19 Семенихины Александр и Ирина, на Мазде Просид Марве, Экипаж пока без номера Ростислав .., Красильников Евгений, Сорокин Александр, на Тойоте 4 Ранер. Созваниваемся с экипажем выехавшим из Нижневартовска днём раньше. Они уже подъезжают к Коченёво и в Чике будут поворачивать на Колыванскую дорогу. Договариваемся встретится в Томске. Утро порадовало ярким солнцем, лёгким морозцем – 18.
	11,50	В Томскую область въезжаем
	12.50	Первая остановка в, подкачиваем колесо у №19 и прочие дела.
250	14.23	В Томске нас встретили, тут нас стало 5. Догнал нас Экипаж Нижневартовцев и присоединился к нам экипаж из Томска. Виктор Галузин на Тойоте Лендкруизер 80, участник многих наших путешествий.
	16. 15	Из Томска выехали.
786	19,20	Мариинск, заправляем 19го. Близ села Солдаткино мы поняли что потеряли дорогу, на старой кате изображена дорога не существующая ныне. Пришлось брать языка и выяснять правильную дорогу, как выяснилось, мост построили в другом месте, и дорога пошла иначе. Находим нужный поворот и выезжаем к Берёзовской ГРЭС. Огни огромной промзоны, шокируют масштабами. Огромный водоём с незамерзающей водой, температура за бортом -9. Изучив карту, понимаем, что лес скоро кончится, табориться на ветру не очень приятно. Ищем место для ночёвки, находим местечко
887	0.30	Встаём лагерем, ужин
	1.30	Отбой. Впереди нас ждут степи Хакасии.

31,12,07

	7.30	Подъём, завтракаем, укладываем вещи.
1049	9.14	Поехали. В Ужуре пополняем запасы воды и мчим дальше на юг, на Ширу.
1151	10.40	Фото у стеллы «Республика Хакасия»! Дальше полное отсутствие снега, на фоне озера Ширы снимаем проход колонны
1316	13.40	проходим Абакан по объездной. Заправляемся на выезде и вперёд на перевалы в сторону Кызыла. Но не долго, отъехав 60 км. Имеем взорванное колесо на мазде. Ставим новую камеру и в путь потеряв 20 мин светового времени. Далее плавно темнеет
	17.00	Встаём на обед в селе Танзыбей, тут много кафе.
1633	17.30	Выдвигаемся в сторону Турана, до него нам ещё 190 км. Подъезжая к столбику с номером 666 км 4-ранер уходит с трассы на правую обочину, без последствий. Чуть помогаем ему другой машиной и он на асфальте. А между тем температура опустилась до -30. Прибыли в Шивилиг, тут регистрация ГИБДД, на термометре -38. 6км и мы в Туране, заправляемся под горлышко и поехали на зимник искать место для ночёвки и встречи НГ!
	20:34	Проехали 60 км и на перевале Тасныл, 1570м, встаём отметить НГ по местному времени, На вершине голец и ледяной ветер сбивает с ног. Возле Обо отдаём дань богам перевала и

		<p>просим пропустить нас дальше, но боги решили, что этого недостаточно и принимают жертву в виде лопнувшего колеса на Мазде. По быстрому меняем на запаску и продолжаем путь в поисках места для ночлега. Находим поляну и буквально за 5 минут до НГ ставим столы и наряжаем ёлку.</p> <p>Сперва отметили по Новосибирскому времени, потом по Нижневартовскому, а после самые стойкие встретили и по Москве.</p>
--	--	--

01.01.2008

	10:30	<p>начинают появляться на улице первые экспедиционеры, реанимируют костёр и варят пищу.</p> <p>Чуть погода появляется УАЗ с Тывинской четой. Они интересуются, кто мы и откуда, поздравляют с НГ и мы их угощаем чаем и пытаемся выяснить интересующую нас информацию по поводу дорог. Узнаем, что тут регулярно ездят машины Норильского никеля и старатели. За бортом -28</p>
1753	12,00	<p>колонна трогается.</p> <p>Въезжаем в село Хут, кругом люди со следами праздника на лицах, машут руками, такие машины тут не ходят, вызываем интерес. В селе нас останавливает милиционер и советует проехать деревню поскорей и не задерживаться тут. Проезжаем деревню и движемся вдоль реки Хут, форсируем ручьи и реки по наледям. При проезде реки Севи (лёд промыт) подсаживается Мазда, поддёргиваем стропой и едем дальше.</p> <p>На подъезде к Селу Сейба видим указатель «Ак-Суг», рады безмерно! Вешаем обложку от журнала Турбо на указатель и едем дальше в направлении Ырбана.</p> <p>В длине реки Тул-Тулбаш у сурфа окончательно пробивает прокладку ГБЦ и воду выбрасывает из двигателя. Сам ехать сурф не может, берём его на буксир круизером Олега и тащим дальше на перевал. Подъёмы такие, что вытащить машину мы не можем и приходится заводить буксируемый автомобиль, он помогает на подъёмах.</p> <p>Дальше двигателю становилось хуже и пришлось слить ОЖ. Дальше машину тащили уже не заводя. На ночлег встали на берегу реки Дус. Экипажу сурфа дали палатку баню и поставили там газовый камин.</p>
	3,00	Отбой

02.01.2008

	9:30	Подъём, завтракаем, у Сурфа сдуты оба передних колеса, при буксировке между ободами и шинами набилась глина. Накачиваем и отогреть обода газовой горелкой выковыриваем глину отвёрткой. Течь воздуха устранили.
	11,30	Начинаем движение
1858	13:50	мы на реке Сыстыг-Хем, зимник веселит несколькими заходами на лёд, посредине реки несколько проломов от тяжёлой техники, видимо очень торопились геологи начать заброску грузов на прииск. Въезжаем в одноимённую деревню, несколько мужиков на улице едва вменяемом состоянии нам подсказывают нужное направление, не затягивая беседу, выдвигаемся дальше. На нашем пути перевал с очень крутым подъёмом, буксирующий круизер Олега не может затащить сурфа на гору, приходится отцеплять и двумя лебёдками подтаскивать повозку. При очередном винчевании, лебёдка Вити Галузина погибает. Продолжительность подъёма около двух км. Принимаем решение одеть цепи, оказывается надо было сделать это раньше. Мощности двигателя достаточно, а вот сцепления с дорогой было недостаточно. Цепи решили проблему.
1888	18:00	Мы в Ырбане! Расспрашиваем местных о состоянии дороги на Ак-Суг, говорят есть и дорога и база геологов в Ырбане. Вечером отъезжаем от посёлка и встаём на отдых на берегу Енисея.

03.01.2008.

	8:00	Подъём, пьём чай.
	9:00	выдвигаемся в посёлок искать нефтебазу геологов. Там надо оставить сломанную машину, чтобы сварить жёсткую сцепку. Нашли на наше счастье избу, в которой сразу были начальники всех служб прииска Ак-Суг. Ставим на хранение машину во двор к начальнику нефтебазы. Короткие сборы и в путь.
		Наш проводник начальник участка, на КамАЗе обутом в цепи ведёт колонну по недавно построенной дороге. Сперва идём вдоль реки Чаваш, потом поворачиваем в долину реки Арт-Чол, через некоторое время идём вверх долиной Чагаза. Через некоторое время добираемся до промежуточной базы геологов. Здесь нас накормили обедом в рабочей столовой и продали нам топливо.
1963		Тут нам надо проститься с экипажем Нижневартовска, им надо торопиться в обратный путь, чтобы успеть на работу к 9 января. По дороге встречаем попутный трактор, который чистит дорогу. Двигаемся дальше по долине ручья Хам-Дыт, на очередном перевале догоняем КамАЗ, он уютно разместился правыми колёсами в промоину образованную наледью, справа от дороги. Геологи не выходят, ждут трактор. Нам это дело не годится, начинаем объезжать его справа. Машина проваливается правыми колёсами в наледь, упираемся в камень, вывороченный на обочине. В ход идёт хайджек, причём неоднократно. Поднятую машину опираем на запаску. Так перехватываемся неоднократно, пока не удастся угнездить колесо серединой на уровне вершины метрового камня. Помогая лебёдкой, переваливаемся через него и мы на дороге! Теперь дело за немногим, надо поднять на дорогу КамАЗ, который лежит на мостах и беспомощно вращает колёсами. Разворачиваем крузак и привязываем его за фаркоп стропой к лиственнице. Берём КамАЗ через блок лебёдкой, удаётся проехать 5 метров, но на дорогу он не вышел. Перехватываемся за более дальнее дерево, пытаемся подтянуть лебёдкой ещё, тут так не возьмёшь, КамАЗ стоит как вкопанный. В ход идёт второй блок. Увеличиваем усилие в трое и пытаемся сорвать машину, в последний момент приходит в голову мысль покрутить рулём. На удивление приём нас выручил, КамАЗ поднялся на наледь и вырвался из плена. Ура! Наша взяла! Двигаемся дальше. Через час, перевалив водораздел и пройдя долиной реки Биче-Кадыр-Ос, подходим к распадку между двумя хребтами, Озёрным и Соругским, переваливаем. Спускаясь в посёлок вдоль реки Даштыг-Ой, видим буровую вышку, стоящую на склоне. Прибываем в посёлок прииска Ак-Суг. Начальник прииска Леонид Викторович приглашает нас к себе в дом, разговоры до утра.

04.01.2008.

		Утром мы посетили с экскурсией буровые вышки, мастерскую- где образцы породы в виде стержней диаметром 50 мм упаковывают в специальные ящик и, каждая ячейка подписана и отображает дату, глубину и время бурения. Часть образцов дробится на мелкие кусочки и упаковывается в холщёвые мешочки с бирками, имеющими полную информацию. В столовой прииска нас покормили щами и тушёной капустой. Приходит время проститься с гостеприимными хозяевами, оставляем бочку с продуктами в складе у начальника прииска, прощаемся и выдвигаемся в обратный путь. Без особых приключений, неоднократно останавливаясь для фотографирования красот.
1993	21,00	Прибываем в Ырбан. Тут нам предстоит приварить изготовленную на прииске жёсткую сцепку к сломанной машине. Начальник Ырбанской нефтебазы Валерий Александрович предоставил нам сварочный аппарат, а профессиональный сварщик у нас всегда с нами. Закончив со сварочными работами отправляемся на нефтебазу где нам предоставили тёплую избу.

05.01.2008.

		Простившись и поблагодарив хозяев выдвигаемся в направлении Тора-Хема. Отъехав километр, встаём для борьбы с замерзанием топлива на дизельном крузере Виктора Галузина. Машина не развивает полной мощности, а ведь за неё прицеплена пострадавшая машина. Температура -42. Вестей от догоняющей нас группы по-прежнему нет. Очередной подъём на зимнике, тягач едет еле-еле. Приходится взять его на буксир, получаем сцепку из двух крузеров одного сурфа. Так дело пошло веселей. Постоянно пытаемся вызвать по радиации вторую группу. Обед варят на всю колонну прямо на ходу в скороварке. По команде Ирины из Мазды выбегаем на мороз с тарелками и ложками. Получаем пайку и приплясывая на морозе, кушаем вкуснейшие щи. В итоге на кормление уходит не больше 15 минут. С тягачом по-прежнему не всё просто, вроде и солярку брали зимнюю и антигель добавляли, двигатель не едет и всё. Принимаем решение греть топливо, газовой горелкой пытаемся нагреть бак в районе сливной пробки. Объём бака значительный и прогреть маленькой горелкой не получается. Решили зайти с другой стороны, затаскиваем Сурф на канаву и сливаем с него соляру, тем паче, что её осталось в крузаче не густо. Да и в мазде соляра была на исходе, досталось и им двадцаточка. Слитое топливо решили разогреть, выносим на улицу каталитическую горелку
--	--	--

		мощностью 3,8 квт. Цепляем баллон пропана и начинаем греть канистру, разогреть до кипения опасно, даже при наличии огнетушителя, льём топливо в бак и получаем полное отсутствие результата.
		Крадёмся дальше, на спуске к селу Ий слышим в радиии голос Димы Петракова, он во второй группе. Встреча происходит за околицей села Ий, ребята приехали на одном Нисане Террано.
2023		Ещё одна машина ремонтируется на берегу Енисея, вышел из строя гидроцилиндр привода сцепления на Нисане Сафари. радостные, что удалось встретить за тридевять земель товарищей приезжаем в Тора-Хем. Заправляем 92 бензин по 24 рубля и соляру по 20рэ. До горлышка и едем к 20 экипажу на берег Енисея. Парни уже отремонтировали автомобиль и готовы к движению. Дружной колонной переезжаем по ледовой переправе Енисей и движемся вдоль реки. Вдруг в радио эфире слышно, что замыкающий кричит, что Сурф оторвался.
		Подъезжаем к сцепке и видим, что сцепка уже не сцепка. Фаркоп Крузака потерял верхнюю запирающую часть. Сорвало болт. Штурманы побежали искать отвалившуюся часть, к счастью скорость была крайне мала, и поэтому прицеп не улетел в кусты, а остался стоять на дороге. Нашли в запасе болт и водрузили на место деталь. Когда всё готово, цепляем сцепку. Надёжно не выглядит, принимаем решение, приварить детали фаркопа между собой сваркой. Цепляем сварочный аппарат к аккумуляторам Сафаря и варим все детали наглухо. Получилось очень не плохо. Продолжаем движение, через некоторое время Крузер-тягач встаёт, пропала зарядка, приходится менять ремень генератора. Благо Виктор Галузин опытный турист-разрядник и имеет такие запчасти с собой. На ремонт тратим не более 10 минут и в 16 часов продолжаем движение. Дорога пошла по серпантину в гору. Рано темнеет и мы движемся уже в сумерках. Местами подъёмы такие, что коробка автомат на тягаче перегревается. На таких участках к сплотке цепляем ещё один крузак. В темноте не видно, но по карте слева и справа вершины по 2736 метров. Это хребет академика Обручева. Забрались на перевал с высотой 1990 метров, через некоторое время проходим отметку 2010 метров. На подъезде к базе Колту принимаем решение встать лагерем, леса дальше не будет, а в чистом поле на ветру, при -30 без дров и соответственно костра, не хотелось.

06.01.2008

	8,00	Подъём, завтрак и в путь. В Кызыле нам надо найти ещё одну машину из догоняющей группы. У одного из ребят на Лексусе на подъезде к Тора-Хему ухудшилось самочувствие и они уехали в Кызыл, чтобы обратиться к врачам.
2173	11:00	мы на трассе, снимаем цепи и готовимся к езде по асфальту. Дорога на Тоора-Хем начинается в селе Бояровка, тут мы заправляемся. Идём на Кызыл! В Кызыле встречаем старого товарища Арсена Монгуша, он случайно проезжал мимо, увидев нашу колонну остановился. Удивило, что за пару тысяч от дома так запросто можно встретить знакомого. Также нас провожает в Кызыле местный житель Анатолий Орлюк (спасибо Леви с форума), он помогал нашей второй группе найти дорогу на Тоора-Хем. Покидаем Кызыл и движемся в сторону дома, на север. Перевалы которые мы проходили двигаясь туда, ночью предстали перед нами во всей красе. Но всё равно надвигается темнота и вторую половину дороги до Абакана мы проходим в темноте.
2266 2985	18,00	Обедаем в столовой населённого пункта Тынзебей. Вкусно покусав отправляемся в путь. Проходим Абакан около 21 часа и уходим по маршруту
	1.30	встаём праздновать рождество в лесу за Боградом.

07.01.08

		Подъём, завтрак и в путь.
4004		За полночь прибываем домой. Всем спасибо! Трофи окончено!

Маршрутный лист

Новосибирск	км	Км всего
Томск	250	250
Мариинск	536	786
Тяжинский	52	836
Тисуль	49	887
Шарыпово	87	974
Ужур	75	1049
Шира	102	1151
Абакан	165	1316
Минусинск	24	1340
Туран	293	1633
Хут	120	1753
Сыстыг-Хем	105	1858
Ырбан	30	1888
Ак-Суг	75	1963
Ырбан	75	2038
Тора-Хем	30	2068
Бояровка	150	2218
Кызыл	93	2311
Туран	60	2371
Минусинск	293	2664
Абакан	24	2688
Шира	165	2853
Ужур	102	2955
Шарыпово	75	3030
Тисуль	87	3117
Тяжинский	49	3166
Мариинск	52	3218
Томск	536	3754
Новосибирск	250	4004