

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER  
**ОТЧЕТ**

Об автомобильном спортивном походе пятой категории сложности

**«Сибирский марафон 2005».**  
**«МОНГОЛИЯ – ДОРОГА ТЫСЯЧЕЛЕТИЙ»**

по Монголии и Байкальскому хребту совершенном  
с 25 июля по 26 августа 2005г.

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 2005».**

### **«МОНГОЛИЯ – ДОРОГА ТЫСЯЧЕЛЕТИЙ»**

#### **Содержание:**

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

#### **1. Справочные сведения о походе.**

1. Вид туризма - автомобильный
2. Район проведения – Горный Алтай, Монголия, Байкал
3. Категория сложности - V (пятая)
4. Число участников - 24 человека
5. Средства передвижения – автомобили 4x4
6. Сроки проведения - с 25 июля по 26 августа 2005 года
7. Продолжительность - 32 дня, из них: 26 ходовых дней. 6 дней. Общее количество полевых ночевок 31
8. Протяженность маршрута - 9000 км
9. Нитка маршрута: г. Новосибирск – Ташанта (граница) - Ховд – Улиастай-Тарят-Хархорин-Улан Батор-Чойбалсан-Завхан гол-Дариганга-Сайшанд-Уланбатор-Кяхта(граница) Селендума-Мысовая-Иркутск-Красноярск-Кемерово-Новосибирск.

**2. Состав группы.**

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

### 3. Краткие сведения о маршруте.

В июле-августе 2005г. группа автотуристов в составе 11 экипажей, из Новосибирска, Одессы, Томска и Красноярска совершили трофи-экспедицию по Монголии и России общей протяженностью 9000 километров и длительностью 32 дня.

Маршрут экспедиции проходил через горы монгольского Алтая, котловину Больших Озер, Хангайский хребет, Каракорум и Улан-Батор. Далее к восточной границе страны – Халхин гол, на юг через вулканическое плато Дариганги к Пустыне Гоби. В Россию команда возвращалась по заброшенному Удунгинскому тракту через горный массив Хамар-Дабан, (Байкальский хребет). В прошлые века через этот хребет проходил купеческий караванный путь из Китая. Далее экспедиция прошла вдоль озера Байкал, через Иркутск, Красноярск и вернулась в Новосибирск.

В задачи похода входили:

Основная задача: Прохождение по маршруту известного монгольского проекта - строительства "Дороги тысячелетия" (Millennium road) - международной транспортной артерии, которая в будущем соединит Восточную Азию и Россию. Посещение наиболее значимых исторических и культурных памятников.

Дополнительная задача 1. Посещение южных районов Монголии, Пустыни Гоби. Изучение поведения техники и участников в условиях пустыни. Отработка приемов вождения.

Дополнительная задача 2. Прохождение по старому (19 век) удунгинскому тракту через Хамар-Дабан (байкальский хребет)

При планировании маршрута использовались карты местности 1:500000, спутниковые снимки, отчеты автопутешественников.

Планирование экспедиции затруднял тот факт, что маршрут на ряде участков является туристическим первопрохождением.

Подробная информация о возможности и особенностях прохождения отсутствовала на участках:

1. Долина больших Озер.

На участке Ховд - Завхан гол - Пески Монгол Элс - Улиастай.

2. Восточные, приграничные районы Монголии.

На участке Чойбалсан - Халхин гол - плато Дариганга - Сайшанд.

3. Удунгинский Тракт.

Кяхта-Джида-Удунга-Тарбагатай-Мысовая

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

Условия передвижения в это время года существенно осложняют погодные условия – перепады температур от +48С до 0 (восточная Гоби), пылевые и песчаные бури.

Общая протяженность экспедиции 9000км для Российских участников  
Из них, около 6000, по территории Монголии, в том числе 5500 – по бездорожью. Для экипажа из Одессы протяженность путешествия превысила 18000 км.

Горные перевалы с седловинами до 2800м над уровнем моря, каменистые дороги и полное бездорожье, движение по сайрам, верблюжьим тропам, барханным пескам и заболоченной местности, в условиях дефицита питьевой воды, и отсутствии посторонней помощи, серьезно затрудняли движение экспедиции.

Движение по маршруту осуществлялось колонной (в отдельных случаях группами не менее трех) 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 27МНЗ.

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 2-12	2 К-та
4	Паяльник от = 12В	1
5	Болгарка + диски (10-шт)	1
6	спутниковый телефон	3
7	Прибор спутниковой навигации GPS	3
8	Сварочный щиток, электроды, спецэлектроды	К-т.
9	Паяльная лампа	1
11	Паяльник для радиатора, припой и флюс	1
12	Провода для "прикуривания"	4 к-та
13	Бинокль	2
14	Тент 4х6 м.	3
15	Набор карт местности по маршруту	2 к-та
16	Трос буксировочный или канат длиной 50 метров	4
19	Ножовка по металлу (с полотнами 10 шт.)	1
20	Малые тиски / большая струбцина	2
22	Лом	3
23	Кувалда	3
27	Скобы для строительства плотов и мостов	50
28	Вязальная проволока	100м.
30	Стяжки пружин	2 кт-а
31	Клепальщик + клепки	1 –кт
32	Клубная аптечка (расширенная)	1
33	Флаги, флагштоки	4

### 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	1
17	Лебедка автомобильная	1
18	Радиостанция автомобильная с антенной на 27 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) + запасная покрышка	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	Мостки (трапы) по длине базы колес	2
40	Мощный фонарь	1
41	Компас	1
42	Общая карта Монголии + 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 1
Фонарик (с запасной лампочкой)	1 (на
Спички в герметичной упаковке	1 к-т
Ложка, тарелка, кружка (желательно пластмассовые)	1 к-т
Нож	1
Накомарник	1
Средство от комаров и клещей	1
Туалетные принадлежности (мыло, зубн.паста, щетка, полотенце)	1 к-т
Полиэтиленовый тент 4х3 м.	1
Рабочие перчатки	2
Очки солнцезащитные	1
Головной убор с широкими полями	1
Комплект закрытой одежды (Х/б)	1
Увлажняющий и солнцезащитные крема (лицо, руки, ноги)	2
Комплект теплой одежды	1
Закрытая обувь с высоким голенищем (берцы)	1
Коврик туристический	1
Рыболовные принадлежности	1

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER  
**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 верхнего багажника.
7. Обязательное наличие верхних противотуманных фонарей или прожекторов.
8. Обязательное наличие радиостанции 27 МГц. С разрешением госсвязьнадзора
9. Покрышки на всех колесах должны быть с развитыми грунтозацепами.
10. Специальные крепления для снаряжения и груза.

**Рекомендуемые условия.**

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

2 недели до старта.

Подготовка идет полным ходом. Команда буквально «стоит на ушах». Идут последние приготовления. Несколько машин куплены специально для этого путешествия, сейчас они проходят испытания и доделку. Полностью переделан УАЗ – ветеран Сибирских Марафонов. В рамках проведения отборочного тура были выявлены неполадки, которые сейчас устраняются. Для преодоления многих тысяч километров Монгольского бездорожья у автомобилей усиливается и лифтуется подвеска, увеличивается объем топливных баков, устанавливаются емкости для воды и т.д.

Во время путешествия предстоит преодолеть несколько бродов, один из которых через р. Завхан-Гол шир.600м. Команда Сибирского марафона отработала метод преодоления водных преград с помощью катамаранных баллонов, который может пригодиться на этом участке, т.к. «Дорога Тысячелетий» пройдет когда-нибудь по мосту через эту реку.

На старт ожидается 11 экипажей из Новосибирска, Томска, Красноярска и Одессы. Нам предстоит преодолеть 9 000км., 5 000 км. из которых вне асфальта. Самые большие трудности, которые мы ожидаем, это августовская жара пустыни Гоби, отсутствие питьевой воды, пыль, песчаные бури и, конечно же, скорпионы, фаланги и пр. Но в команде Сибирского Марафона есть опытные путешественники – экстремалы, члены команды прошли курсы экстренной медицинской помощи, команда экипирована оборудованием для любого авторемонта. В том числе дрель, болгарка, сварочный аппарат и др. Уделено внимание средствам связи и спутниковой навигации.

### 25 июля. СТАРТ! (День 1)

Предстартовые интервью, слова напутствия от друзей и спонсоров клуба, пожелания сухой дороги, чистого неба и т.д.

На старт вышли:

Экипажи из г.Новосибирска

1 экипаж: TLC PRADO Куликов Игорь («Командор»)

Куликова Валентина

15 экипаж: Nissan Safari Колмогоров Сергей («Саид»)

Федюнин Алексей

10 экипаж: TLC 80 Булгаков Олег

Булгакова Юлия

Гусев Александр

8 экипаж: УАЗ Сиваракша Вадим («Ватикан»)

Сиваракша Лариса

Панков Игорь

7 экипаж: TLC 60 Торгашов Евгений

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

Торгашова Ирина

9 экипаж: Toyota HiLux Максимов Игорь

Петрова Надежда

19 экипаж: TLC 60

Семенихин Александр

Семенихина Ирина

11 экипаж: УАЗ 3160 Гриднев Сергей («Скромный»)

2 экипаж: Mitsubishi Pagero Бабин Павел

Экипаж из г.Одесса

4 экипаж: TLC 80

Свирипа Леонид

Ковалевский Евгений

Экипаж из г.Томска

17 экипаж: Mitsubishi Pagero Галузин Виктор

Галузина Анна

Готман Олег

Экипаж из Красноярска

14 экипаж: УАЗ

Нерода Антон

Дементьева Татьяна

Экипаж из Польши

Land Rover Defender

Дарьюш Кравник

Алиция Бальбуде

В 12:00 отъехали от цирка в сопровождении машины ГИБДД, доехали до выезда из г.Бердска. Далее по трассе М52 движемся до Горно-Алтайска. На ночевку остановимся в 35 км. от Горно-Алтайска возле с.Усть-Сема.

В первый же день не везет 19 экипажу. Сначала возникли проблемы с температурой двигателя, на подъезде к Горно-Алтайску сгорело сцепление. Они остались ночевать возле автосервиса, остальные двигаются к намеченному месту ночевки.

За день проехали 555км.

### **26 июля (День 2)**

Нам дали возможность выспаться. Отъезд был объявлен в 11:00.Сегодня должны доехать до границы и занять очередь на таможню.

Подъезжаем к Семинскому перевалу, у Nissan Safari греется двигатель. Он останавливается для охлаждения. УАЗы с трудом преодолевают перепады высот в 500м.

Здесь мы прощаемся с двумя экипажами. Наши польские друзья и «Скромный» (11экипаж) покидают колонну. Их путь лежит в сторону Казахстана, далее через всю среднюю Азию на Запад. Продолжаем движение колонной из 10-ти автомобилей.

На следующем перевале Чике-Таман возникли проблемы у УАЗа 8 экипажа – пропала подача бензина. За этим перевалом начинается настоящий Горный Алтай. Горные вершины 3-4тыс.м. Видны ледники Северо – Чуйского хребта.

В р.д.Акташ заправились бензином на 1000км. пути, по 150-200 литров на борт. До границы 150км., дальнейшая обстановка с бензином в Монголии нам не известна. Технические проблемы с УАЗом Красноярска, колонна стоит 1 час. Звонил Бабин Павел (2 экипаж), он завтра выезжает нас

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER догонять. О 19 починил сцепление и догоняет нас. Местные жители нас узнают, видели репортаж по TV в вечерних новостях. Движемся в лучах заката по Чуйской степи. На подъезде к пограничному населенному пункту Ташанта, дорога идет на высоте 1942м. над уровнем моря. Спереди виден хребет Сайлюгем, за ним Терра – Монголия. Ночевали в степи, выставили ночной дозор по графику. Местные жители злоупотребляют спиртным, возможны кражи.

### **27 июля (День 3)**

Дежурная машина заняла очередь на таможню в 7:00, остальные подтянулись к открытию – 9:00. 19 экипаж догнал нас ночью, но не нашел лагерь, по этому ночевал возле КП. В МАП запускают по 5 машин. Там водитель проходит транспортный контроль, заполняет декларацию, помогает таможенникам осмотреть автомобиль, затем весь экипаж идет на паспортный контроль и проезжаем на нейтральную территорию. В 13:00 уже все 10 машин стояли возле Монгольской границы, которая закрыта уже 2 часа. Местные говорят, что Монгольцы собирают побольше машин, а потом пропускают всех без осмотра. Особых проблем на границе не возникло, от нас потребовали только приглашение, техпаспорта и загранпаспорта.

Местные жители проявляют живейший интерес к автомобилям УАЗ. Восхищаются колесами и боевым раскрасом. Они считают этот автомобиль наиболее приспособленным к их условиям. Навороченные иномарки их мало интересуют. Монголы облепили наши автомобили со всех сторон, от них нет отбоя, они лезут в окна, открывают двери. Как можно быстрее отправляемся в путь.

Асфальт закончился в Ташанте, от монгольской границы идет насыпь до н.п. Цаган-Нуур.

Далее полевые дороги. В 15 км от монгольской таможни пост с шлагбаумом. Собирают деньги за проезд по насыпи - 6000 тугров с машины. Договорились по тарифу «ТРАКТОРАТОР» отдали по 4000 тугров. Продолжаем движение колонной в 10 тракторов.

«Относительно пунктов сбора денег за проезд здесь и далее по маршруту:

Пункты можно встретить на въезде выезде из крупных городов, в районе национальных парков, и порой в самых неожиданных местах – в районе некоторых мостов или перевалов. Сборы варьируются от 500 до 6000 тугров с машины, иногда могут попросить дополнительно оплату за каждого человека (национальные парки)

Однако, к оплате можно подходить очень гибко.

Во первых, слова типа «Интернешинал экспедишен! Миллениум Род! Уланбатор –Халхин-Гол» + презенты в виде российских журналов и газет – производят магическое впечатление на монгольских работников. В удаленных районах нам с улыбкой открывали шлагбаум, без оплаты.

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

В более тяжелых случаях, где работники непреклонны (например Улаанбаатар и Тарят) стоит поинтересоваться за что именно берется плата. Если необходимо оплатить проезд по мосту или улучшенной дороге - Вы можете сообщить, что Вы согласны на брод, или проезд по полевой дороге. После этого – съезжайте с дороги перед шлагбаумом и форсируйте реку или уходите через горы по верблюжей тропе. Такой подход не столько сэкономит деньги, сколько добавит впечатлений, как вам, так и монголам.»

В районе Баяйн-Улэгей (Углий) идет строительство насыпи в рамках проекта Миллениум Родд. Однако «улучшенная» дорога на подъездах к н.п. разбита до состояния стиральной доски. Движение по ней практически невозможно, спасат тот факт, что можно двигаться по степи вдоль насыпи.

Отъехав 230км. от границы, мы останавливаемся на берегу чудесного горного озера Том-Нуур (Толбо нуур), которое находится на высоте 2079м. Вода прозрачная, мягкая, прохладная. Все с удовольствием искупались. Рыбаки сразу достали удочки и в течении 15 минут была поймана первая раба – Осман – речной волк. Рыбалка удалась, всю команду накормили ухой и жареной рыбой. Мелкий хариус пошел на строганину.

Поражает красота Монгольского Алтая, горные озера на фоне ледников и полное отсутствие людей и следов их пребывания. Мы, следуя кодексу путешественника, не оставляли за собой никакого мусора и не наносили вред окружающей природе.

#### **28 июля (День 4)**

Отъезд был назначен в 10:00, но многие проснулись уже в 6:00, чтобы порыбачить, покупаться и насладиться видами. Сегодня предстоит преодолеть 380км, по горам.

19 экипаж продолжают преследовать неполадки. Вчера с крыши оторвалась запаска, сшибла боковое зеркало. В то время когда водитель пытался отвернуть от летящей запаски, машина угодила в яму, в салоне подпрыгнул газовый баллон и разбил заднее стекло. Стекло заклеили скотчем и поехали дальше. Сегодня он проколол колесо, стоим, ждем, когда поставит запаску.

Сегодня мы попрощались с Томским экипажем, у них неисправность в коробке передач. Давит масло, шум. Дальше они не могут продолжать путешествие, но изначально они хотели только проводить нас до Монголии и вернуться обратно, т.к. дефицит времени и финансовые сложности. 17 экипаж благоразумно и вовремя принял решение воспользоваться запасным выходом с маршрута. Запаса прочности автомобиля хватило ровно на дорогу домой.

Впереди 2 перевала высотой 2640м. и 2650м. При подъеме на перевал Буратын Даба (мы его окрестили «перевал деревянного человека») у 19 экипажа заглох автомобиль, 2 часа искали причины и устраняли неполадки.  
[www.offroadmaster.ru](http://www.offroadmaster.ru)

Монголия – Дорога Тысячелетий

## Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

Поменяли 3 свечи, разобрали, почистили трамблер, выпили бутылку водки. Проехали около 5км, 19-й опять встал, сильно греется, кипит. Загнали его в озеро, которое оказалось поблизости. Выкинули термостат, обнаружили короткое замыкание в проводке. В это время 10 экипаж обнаружил прокол в колесе и быстро заклеил его. Пока чинили TLC 60 (19 экипаж) скачующие поймали проезжающего на лошади монгольца с целью прокатиться. Игорь из 9 экипажа не успел забраться на лошадь, она понеслась, и ему ничего не оставалось, как прыгать с нее. В результате он кубарем покатился, содрал всю спину, ягодицы и на ноге образовалась большая гематома.

Добрались до г. Ховд уже поздно вечером. Здесь необходимо решить 2 проблемы: найти бензин на 500км. по бездорожью и поменять деньги. Заправку нашли легко и договорились заправиться за доллары США. В письменном виде договорились, какой бензин, сколько и по чем. По очереди подъезжали к соответствующей колонке, а монгол – работник кричал заправщице когда включать. Эта процедура отняла 1,5 часа времени. Так как было уже поздно, банки закрыты, а где найти менял мы не знали, попытались обменять доллары на тугрики на АЗС, при этом с нами произошла интересная история. У них в кассе оказалось мало денег, заправщица дала имеющуюся сумму, мы взяли, перевели в доллары по курсу 1\$=1190туг. и подаем соответствующую сумму ей. У женщины шок на лице, она отказывается брать все деньги, берет только часть. Мы, как честные, возвращаем ей их обратно, чтобы завтра, когда она опомнится, ей не пришлось продавать родную юрту за долги, а она напрочь отказывается брать деньги. Не знаю чем бы все это кончилось, если бы в команде не оказалось опытного бухгалтера, который пояснил, что мы в нулях запутались. (вместо 50\$ мы пытались вручить заправщице 500\$).

Пока заправлялись на связь вышел Бабин П. (2 экипаж), он уже доехал до Цаган – нура и куда ехать дальше понятия не имел, хотя и оснащен прибором GPS и маршрутным листом. Решили ему навстречу отправить 2 машины: экипаж из Одессы, т.к. у них есть GPS и все необходимые карты местности и 1 экипаж, как опытный путешественник, который легко ориентируется в любой ситуации. Остальная команда продолжила путь и будет ждать отставших на р.Завхан Гол, завершив первый этап экспедиции.

Сегодня доехали до оз.Хар – Ус – нуур и разбили лагерь. Сил не осталось даже на ужин, легко перекусили и легли спать.

### **29 июля (День 5)**

Все уже привыкли к текущему режиму и к 8:00 проснулись самостоятельно. На рассвете обнаружили мертвого верблюда в 10 метрах от палаток, полчища сороконожек и крупную саранчу. Быстро позавтракали, собрали вещи и двинулись в путь. До р.Завхан Гол осталось всего 120км. Сначала дорога идет в котловине больших озер по берегу, затем проходит через горы, временами теряется и нам приходится ехать по еле заметной верблюжьей тропе. Только GPS спасал нас в такой ситуации. Горы поражают своей красотой, они как бы обтесаны временем, цвета от черного до ярко-красного. Мы наслаждались горным путешествием. К вечеру погода

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER испортилась, поднялся сильный ветер, повсюду песок. Это похоже на песчаную бурю. Ветер срывает палатки и тенты. Позже начался дождь. Приехав к р.Завхан Гол нас ожидал сюрприз, который одновременно обрадовал и разочаровал. Через реку построен мост. А мы готовы были форсировать 600 метровую реку, борясь с течением и плавучими.

### **30 июля (День 6)**

Дневка.

Рай для рыбаков. Встав пораньше они очень быстро наловили рыбы и на обед и на ужин. Сегодня есть время заняться машиной, проверить ее техническое состояние. Олег – пилот 10 экипажа уже поработал болгаркой, дрелью, нарезал резьбу, снял все 4 пружины. Женя - 7 экипаж нашел неисправность в проводе, соединяющем генератор и аккумулятор. Вадим – 8 экипаж промыл карбюратор, обслужил воздушный фильтр, заменил помпу. 19 экипаж починил проводку, почистил свечи, выставил зажигание и заклеил колесо.

Дождались отставшую команду, все были рады встрече, еще долго рассказывали друг другу о приключениях, встретившихся на дороге.

### **31 июля (День 7)**

**Ходовой день**

встали рано. Отъезд был объявлен в 9-00, но задержался примерно на час, из-за того, что не успели пережарить всю пойманную рыбу.

Едем медленно, потому что УАЗ (8экипаж) постоянно останавливается – проблемы с бензонасосом.

В 12-30 очередная остановка: у второго экипажа от тряски лопнула металлическая бочка с декстроном. Двадцать литров пропитали все покрытие багажника и салона. Что не успело впитаться в коврики и обшивку сидений, переливается через пороги передних дверей.

14-36 – у 10 экипажа сорвало оба болта крепления спортивных замков капота. Сейчас привяжем капот, а на стоянке заменим болты.

Дорога как стиральная доска, плюс пыль и палящее солнце. Температура воздуха +37 С.

15-46 – 8-й экипаж чистит воздушные фильтры, 15-й экипаж доливает топливо в бак, 19-й экипаж на каждой остановке доливают воду в радиатор по 5-10 л. Решаем вопрос о дальнейшем движении этого автомобиля, решили ехать, пока он может ехать. В ближайшем населенном пункте попытаемся найти эвакуатор. А пока набираем побольше воды, чтобы заливать в радиатор.

### **1 августа (День 8)**

Вчера решили, что 19 экипаж нужно эвакуировать в Улан – Батор. С ним поедут 10 и 15 экипажи. Стартовали в 6:00. Остальная команда будут догонять, после того как починят машину 2-го экипажа. Вчера ночью он не заметил на дороге огромный камень, повредил защиту и погнул балку. Связь будем держать по спутниковому телефону каждые 4 часа.

18:20 Стоим на перевале, ждем когда остынет TLC 60. За сегодня это уже 3 остановка по этой причине. Состоялся сеанс связи с остальной командой, они находятся в 80км. от нас. 2 часа назад проезжали аймачный центр, позвонили в Новосибирск родным и оставили сообщение для прессы.

## Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

Позже мы узнали, что в это же время у УАЗа (8 эк.) отказал задний мост, у TLC 60 (7 эк) оторвало задний амортизатор. В ночное время суток у 2 эк. открутился шкив привода Генератора, света не было и его сопровождали.

День был очень тяжелый. Дорога вела сначала через горы, перевал за перевалом. Монгольские дороги очень ветвистые и запутанные, сложно найти нужное направление. Немного поплутали в горах, затем выехали на так называемую «Дорогу тысячелетия», она похожа на стиральную доску. Мы съезжали с этой дороги на идущую рядом по полю. Родилось высказывание: «Бездорожье в Монголии, лучше чем дороги». Но по полю ехать тоже сложно, на пути попадаются сайры, арыки и др. препятствия.

В этот день за рулем провели 18 часов с короткими остановками. До места ночевки добрались уже ночью, упали на берегу «Белого Озера» даже чаю не попив.

### **2 августа (День 9)**

Встретились с основной колонной возле озера Тэрхийн – Цаган – Нуур. (белое озеро) национальный парк. Приняли решение объехать озеро с западной стороны и на северной поставить лагерь. С запада от озера болото, кочки очень часто посажены и достигают высоты 30-40 см., ехать по ним очень сложно. Из болота выезжаем прямо к реке, впадающей в озеро. Соответственно надо ехать в брод. Наши машины подготовлены к проезду по воде, вот только у УАЗа (8 эк.) сломался задний привод и у Mitsubishi (2 эк.) нет шноркеля. По этому их перетаскиваем с помощью веревки. Проблема в том, что на том берегу тоже болото и буксирующей машине некуда ехать.

### **3 августа (День 10)**

Дневка на озере Тэрхийн – Цаган – Нуур. (белое озеро)

Многие использовали этот день для проверки технического состояния автомобилей. Каждый что-нибудь подкрутил, подпаял и даже заварил.

Рыбаки получили удовольствие от рыбалки. Здесь водится щука 90см. длиной.

Снарядили экспедицию из 2 машин и 10 человек на вулкан. Попытались заехать на самую высокую гору и оттуда посмотреть на него, но огромные камни преградили нам дорогу. Зато мы насладились прекрасным видом в горах.

На обед купили курдючного барана. В нашем коллективе оказался охотник, который легко разделал его и приготовил Шурпу. Мяса хватило и на плов и на фасоль. Обьедались весь день и даже следующий.

### **4 августа (День 11)**

Отъехали от лагеря и движемся вдоль озера к вулкану. Сейчас он высотой около 200м, кратер глубиной 100м. Когда он извергался, потоки лавы доходили до озера и там остывали. Сейчас из осколков лавы туристы выстроили и черный лес.

Движемся дальше, на пути грязевая лужа по среди которой застрял микроавтобус с туристами. Мы, конечно же, помогли им выбраться от туда а затем демонстративно преодолели этот брод. От этого зрелища у туристов и монголов «челюсти отвисли» и «глаза повылазили».

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER ТА ЗАМДАА САЙН ЯВДДРАЙ – счастливого пути. Эта надпись встретила нас при въезде в г.Тарят. На въезде шлагбаум, требуют квитанцию об оплате за проезд по территории заповедника, которой является озеро и вулкан. Мы заезжали ночью, по этому квитанции у нас нет, но нас все равно заставили платить.

На очередном перевале дорога подходит вплотную к поражающему воображение каньону Чулутын – Гол.

На подъезде к Цэрцэрлэгу – столице Ара-Хангайского аймака выходим на приличную насыпь дороги Тысячелетия. К этому моменту мы задействовали почти все технические средства: сварка, болгарка, дрель, пайка радиаторов. Осваиваем навыки полевой кузнецы.

За 12 часов езды проехали 300км. Разбили лагерь уже поздно ночью. Попытались найти реку, но она пересохла, что часто встречается в Монголии.

### **5 августа (День 12)**

Сегодня выдался очень интересный экскурсионный день. Первое посещение было в древнюю столицу Монгольской империи Каракорум на территории которой находится древнейший буддийский монастырь Монголии – Эрдэнэ – Зуу. Посетили храмы. Смогли примерить древние одежды монгольских воинов и знати. Затем поехали на стелу Тюркскому принцу Куль – Тешину построенную в 731г. н.э. Гробница оказалась разгромленной, а стела на реставрации. Ее реставрируют турки. Дорога до стелы очень плохая, зря потратили кучу времени. Следующая достопримечательность – развалины крепости Хаар – Бухын 9-10век. Это столица Киданской империи. От крепости мало что осталось, но очень поразил метод постройки: булыжники между которыми мелкие плоские камни и немного глины. Крепость погибла от войск Енисейских Киргизов.

Экскурсии закончились, держим путь на Улан-Батор. От Дашинчилэна начинается асфальт. УРА! Люди устали носить респираторы и марлевые повязки. Наконец можно вдохнуть поглубже.

В двух местах мы заплатили за платные дороги. На трех шлагбаумах обошлись журналами Турбо и буклетами. Шлагбаум в Урдунэ-Зуу обошли по полям тайными тропами, спасибо GPS.

Монголы в отдаленных аймаках дружелюбны и приветливы. Они с удовольствием помогали нам во всем и с интересом рассматривали наши автомобили и технику.

Дороги в Монголии ужасны. Мало того, что они неровные, пыльные и петляющие, они еще и прерывистые. Ты можешь ехать по дороге, а через несколько км. она может просто закончиться, исчезнуть. Хорошо, что у нас есть навигатор и карты Монголии, мы относительно легко находили новую дорогу в нашем направлении.

Ночевать собрались за 120км. до Улан-Батора. Сначала у 19 экипажа закончилось масло, долили, потом закончился бензин. 15км. до ближайшего населенного пункта тащили на веревке. На заправке на свет летят жуки и падают на людей сверху, забираются за шиворот- мерзко. Они всего 10-15мм. длиной, но их очень много –миллионы, они сплошняком покрывают поверхности. Заправщики просто сметают их веником в ведро.



### **6 августа (День 13)**

Самым первым проснулся 19 экипаж, т.к. вчера вечером на подъезде к месту стоянки у него сломалось рулевое управление. Оторвало рулевой наконечник. В ближайшей деревне нашли б\у от УАЗа и приварили, усилив место сварки трубой. Пока 19-й ремонтировался и 10-й ему помогал, остальные отправились в Улан-Батор смотреть достопримечательности. Вот только 8-му экипажу не удалось полюбоваться столицей, у его УАЗа рассыпались подшипники заднего моста. Они поехали искать запчасти и мастерскую.

19-й закончил свой ремонт только к 15:00 часам и в Улан-Батор мы приехали около 17:00 местного времени. Сбор всей команды в 20:00, по этому по городу покататься нам не удалось, зато появилась возможность купить сувениры родным и друзьям. Вадим (8 эк) сумел только найти запчасти, мастерские отказывались его принимать. Но тут ему крупно повезло: кто-то увидел наши машины и рассказал местному автогонщику, он бегом прибежал к месту нашей стоянки, очень обрадовался встрече и предложил свою помощь. Договорились, что завтра утром Вадим заберет его из дома и они вместе поедут в мастерскую в которой починят автомобиль.

Ночевали в 40км. от города на берегу реки под кронами деревьев, которые закрывали от палящего солнца - Чудесное местечко.

### **7 августа (День 14)**

8-й экипаж встал пораньше и поехал в мастерскую. У остальных образовалось свободное время. Кто-то остался на берегу отдохнуть и порыбачить, кто-то продолжил экскурсию по городу. 10-й экипаж двинул в город передать сообщение в прессу и поставить отметку в спортивную книжку. Посетили все памятники, забрались на самую высокую вершину города с которой открывается великолепный вид на Улан-Батор. На вершине стоит памятник – вечный огонь победителям в Великой Отечественной Войне. К памятнику ведут 620 ступенек. Потом заехали в туристическую компанию Ар Монгол Тревел, которая оформляла нам визы. Там мы поставили отметку о прибытии в туристическую книжку.

8-му экипажу перебрали задний мост, заменили редуктор и подшипники. Опасный случай произошел пока 19-му меняли лопнувшие рессоры. Из-за языкового барьера между монгольцами и нашим пилотом, машина упала с хай-джека и пилота придавило между аркой и колесом. Хорошо, что он не успел поставить большие колеса перед поездкой. «отделался» ушибами груди, спины и плеча.

Все должны были собраться в 14:00 в лагере и поехать дальше, но 7-й экипаж сообщил по радиации, что в салоне пахнет саляжкой. После осмотра он обнаружил, что лопнул топливный фильтр и он поехал обратно в город за новым. Вся команда ждала их в лагере, но к вечеру они не вернулись и стало ясно, что еще одну ночь будем ночевать возле Улан-Батора.

Таким образом Уланбатор отнял у нас почти двое суток, сожрав резервный день.

### **8 августа (День 15)**

## Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

Просыпаться не спешили, ждали возвращений 7-го экипажа с ремонта. Они приехали около 9:00. Старт 4-го этапа экспедиции в 10:00. В составе 8 машин. 19-й и 2-й экипажи по техническим причинам не смогли продолжить путешествие и поехали домой, воспользовавшись запасным выходом с маршрута.

Проехав 120км. встали на вынужденную остановку, у УАЗа (8 экипажа) срезало болты крепления задней полуоси. Вывернули остатки болтов, ввернули 4 новых.

В команде возникли проблемы со здоровьем: 3 человека страдают от отравления, температура у больных 39С, двое без температуры, но с болью в животе. Все больные мужественно продолжают путь. Приходиться чаще делать санитарные остановки.

Сегодня надо проехать 650км. От Улан-Батора до Ундэр-Хана обещают асфальт. Пока он есть, но временами прерывается, идет стройка Миллениум Роад.

Погода стоит жаркая, палящее солнце температура за 40С. Выжить можно только в тени.

Через 200км. асфальт заканчивается, остается вполне приличная насыпь, но вскоре и она кончается. Едем по разбитой проселочной дороге.

У УАЗа (8 эк) оторвало верхний кронштейн амортизатора, (благо, что их на машине 8мь штук) быстро снимаем амортизатор и едем дальше. Примерно через час у него же загорелась проводка в салоне. Это произошло как раз когда мы остановились, увидев сломанный автомобиль в степи. Оказалось, что 2 монгола ехали в Улан-Батор. Машина сломалась и вот уже сутки они не могут ее починить. Оказалось, что сгорел коммутатор. Запасного коммутатора у нас не оказалось, но мы вставили ему импульсный генератор для аварийного хода. Толкнули машину, чтобы она завелась, т.к. аккумулятор они посадили. Дали им еды и поехали дальше. Монгол не мог поверить своему счастью, только улыбался и кивал головой.

За день проехали 500км., на большее, не хватило сил, т.к. у больных еще держалась высокая температура.

### **9 августа (День 16)**

Сегодня по плану должны проехать 390 км + 115 за вчерашний день. Старт в 7:00. Утром штурман 8 экипажа при осмотре автомобиля обнаружил странность во внешнем виде переднего моста. Оказалось он развалился. Достали сварочный аппарат, заварили на скорую руку от 12V. При пробном проезде сварка лопнула, варим заново, основательно. Подняли машину на 2 хайджека, отвязали рессоры, скинули кардан, 4 амортизатора, рулевые тяги, выкатили мост. Подключили сварочный аппарат на 24V, все отбалгарили и обильно проварили, усилив накладками. На ремонт потратили 4 часа.

Уже в 15часов были в центре восточного Аймака г.Чойбалсан. Заправились бензином и водой, купили необходимые продукты. Проехав через р.Херулен по дальнему мосту, сразу попали в дикую степь. В этой части проходит граница с Китаем. В бескрайней степи мирно паслись тысячи диких антилоп – Зейраны. Это зрелище поразило воображение. Напуганные животные перебежали дорогу в непосредственной близости от автомобилей и играли с

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER нами наперегонки. Приходилось часто тормозить, чтобы не навредить этому дивному уголку природы. За весь день в этой степи мы не встретили ни одного человека. Так же на свет фар выбегали зайцы и лисы. Путь нам преградил шлагбаум и солдат в старой советской форме и флажком STOP – пограничная зона.

Все служивые заставы немало удивлены появлению в ночи нашей колонны. Люди, тем более путешественники, здесь большая редкость. Возникла языковая проблема, они не говорят ни на русском ни на английском языках. Немалых трудов стоило втолковать лейтенанту всю важность нашей международной экспедиции. В ход пошел весь словарный запас, накопленный командой, дополняемый жестами, мимикой, наглядными материалами. Таким образом, мы добились разрешения проехать еще 50км. до расположения пограничного отряда. В час ночи нас встречал весь офицерский состав отряда, включая прапорщиков и сержантов. Здесь «на Ура» проскочить значительно труднее. Для проезда по пограничной территории необходимо разрешение из Улан-Батора. Начальник заставы и особист прекрасно говорят по на русском, они учились в Москве в школе ФПС ФСБ, политически подкованы, службу несут четко. Но нет границ для Монголо-Русской дружбы, тем более, мы едем по дороге тысячелетия в год 60-ти летия Победы. Для получения разрешения на проезд в пограничной зоне, пришлось изрядно нагрузить печень.

Через 2 часа мы прошли все кордоны и двигались на расстоянии от 2 до 5км. от границы к самой восточной точке Монголии н.п.Хамар-Даба в котором заканчивается Дорога Тысячелетия. Ночевали на пограничном озере Буйр-Нуур. Приехали туда глубокой ночью, но после сегодняшних приключений спать не хотелось, встретили рассвет и тогда только разбрелись по палаткам.

### **10 августа (День 17)**

Населенный пункт Халх – Гол, по нему проходит колючая проволока границы. Местное население в качестве сувениров предлагает винтовочные стволы, ржавые пистолеты, каски и боеприпасы найденные на месте боев 1939г. За 8\$ можно приобрести японский винтовочный ствол 1917г.

Помянув героев – Яковлевцев, павших на поле боя 3-5 июля 1939г., команда Сибирского Марафона не смогла отказать себе в удовольствии искупаться в стремительных водах Халхин – Гола.

Окопы, землянки, доты регулярно встречаются на пути. Многие метры колючей проволоки прилипают к колесам.

Наиболее величественно выглядит 50-ти метровая стела, посвященная победе русских и монгольских войск над японскими агрессорами на р.Халхин – Гол. Повернув на ЮЗ, увидели сельскохозяйственные угодья, впервые за все время путешествия и 25 крестьян на одном маленьком тракторе.

За день проехали 320км., отстаем от графика на 310км.

### **11 августа (День 18)**

Резервный день превращается в ходовой из-за отставания от графика.

На востоке страны с дорогами все намного проще, одна колея без ответвлений. Похоже здесь некуда, да и некому ездить. Дорога лишь соединяет населенные пункты.

Движемся на вулканическую плату Дариганга.

Ночевали в 10км. от деревни Дариганга, выяснилось, что лопнула на 3 части задняя пружина на TLC Prado (1 эк). Рано утром имплантировали переднюю запасную пружину от TLC 80, она подходит по посадочным местам, но длиннее родной.

### **12 августа (День 19)**

Утром нам открылся прекрасный вид на вулкан Алтын – Дарь – Ово. Он является одним из семи священных мест в Монголии. Каждый монгол должен посетить все 7 мест в течении года для обретения благополучия. На вершине вулкана находится белый субурбан с золотым шпилем, туда могут подниматься только мужчины.

Пополнив запасы воды и топлива, экспедиция выдвинулась на Юг под знойным палящим солнцем. Т=40С в тени. Дует слабый ветерок, но он не справляется с пылью, летящей из-под колес. Вокруг безлюдная пустыня.

### **13 августа (День 20)**

Сегодня предстоит проехать 500 км. Отъехав 40км. доехали до аймачного центра Сайшанда, обнаружили, что у TLC 60 (7 эк) сломался подшипник полуоси. Нашли ремонтную мастерскую, где попытались установить новую полуось от TLC 80, которая оказалась в наличии у Одесского экипажа, она оказалась короче родной. Поехали искать токаря, который смог бы отреставрировать старую, родную полуось.

Похоже на ремонт уйдет весь день, мы сильно отстанем от графика. Резервных дней в запасе нет.

Остальные экипажи воспользовались моментом и приводят в порядок свои автомобили, меняют масло, тосол, просто моют и т.д.

На ремонт ушло пол дня, и вот мы уже едем по пустыне, решили покататься по барханам. На песках машинам тяжело, они зарываются и греются. Температура за бортом 44С. У УАЗа помер карбюратор, а потом сдох. Сначала его чистили, а потом решили заменить. Похоже, придется ночевать прямо здесь, солнце садится, а в темноте нет смысла кататься по барханам. В темноте по склону каменистого ущелья забрались на вершину горы Цэрцэрлэг – Ула. Разбили лагерь на скальнике.

Во время подъема у УАЗа (14 эк) возникла проблема с мостом, утром определим причину.

### **14 августа (День 21)**

Встретили великолепный рассвет, а за ним пришла песчаная буря, которая покрыла всю долину. Мы порадовались, что остановились на вершине горы.

С утра занимались ремонтом полуоси военного моста УАЗа. Вскрытие показало – лопнула полуось. Половинки извлекли, со сколов сняли болгаркой фаску, зафиксировали в дюралевои уголке и сварили. Место сварки зачистили болгаркой. На полуось одели кусок дюймовой трубы и сделали еще два шва, усилив место перелома. Благо, чулок моста позволял вставить более толстую полуось.

В это время другие меняли масло, переваривали крепление амортизаторов, меняли тормозные колодки и карбюратор.

## Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

После обеда начали спуск с горы – настоящий каменный триал. Продолжили путь в сторону пустыни Ошийн – Гоби, которая находится в 100км. на Запад. Дорогу прокладывали по сайрам и целине пустынь. Покатались по барханам. У Nissan Safari лопнула тяга панара. Мост сильно ушел вбок. Сняли, сварили, поставили – пол часа, делаем успехи.

В пустыне буря, песок летит, забивает глаза, нос, рот.

Едем дальше, на нашем пути хаотичное нагромождение холмов и оврагов, небольшие скалы черного цвета. Получили огромное удовольствие от катания по горам. Далее двинулись к оврагу глубиной 6м.(так обозначено на карте). С замиранием сердца поднимались на каждый холм, ожидая что за ним и будет тот самый провал, но оказалось, это шестиметровая насыпь ☺. Нас это только повеселило. Насыпь с острым хребтом перешла в серию американский горок. Эта «дорога» привела нас в пустыню Ошийн – Гоби, где мы и разбили лагерь. Это место стало самой южной точкой нашего путешествия. Далее наш путь лежит на север – домой.

Погода в пустыне дождливая. Вечером шел дождь, утром пасмурно t=17С. Вот так нас встретила пустыня Гоби.

### **15 августа (День 22)**

Выехали в 7:00. Нам нужно ехать на Север, но почему - то все тропы ведут с Запада на восток. Пытаемся найти нужную нам тропу, а пока едем по целине. Выехали в болото, сначала были кочки с кустарником, потом они становились все больше и больше. В конечном итоге мы уперлись в непроходимые заросли саксаула. Некоторое время ломались напрямую, но пришлось изменить направление и объехать этот лес.

Приехали в Сайшанд, у TLC 60 (7 эк) опять течет масло из моста. Заехали в тот же автосервис, разобрали, та же проблема – разбит подшипник. Запчастей в городе не нашли, уговаривали продать полуось со стоявшей в соседнем дворе 60-ки, но хозяин не согласился. Тогда мы взяли 2 полуоси от TLC60 и TLC80, разрезали болгаркой. От 80-ки взяли часть посадочную под подшипник, а от 60-ки часть со шлицевым концом. Сварили, усилили место соединения трубой Д=40, найденной на свалке. В городе весь день не было электричества, а мы варили, болгарили, чем приводили в изумление местное население. Наше мастерство и смекалка тоже поражали их. Сожгли один преобразователь на 220 В.

Из города выехали ночью. На безлюдной дороге встретили легковушку. Хозяин жаловался на карбюратор. На заднем сидении легковушки расположились два барана, три козы. Поменяли ему топливный фильтр, промыли генератор очистителем. Вскрыли воздушный фильтр, нашли там две горсти мелкого щебня. Фильтрующий элемент наглухо забит песком, мазутом и овечьей шерстью. Сделали времянку из УАЗовского фильтра. Хюндай заработал

Заночевали в каменистой пустыне, упали, только успев поставить палатки. Ночь была очень холодная.

### **16 августа (23 день)**

Стартовали в 7 часов утра на Улан-Батор, пропали тормоза у 8 и 15 экипажей – протерлись трубки. За 200 км от Улан – Батора вышли на [www.offroadmaster.ru](http://www.offroadmaster.ru) Монголия – Дорога Тысячелетий

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER  
строит радиальную ветку дороги Тысячелетия. Дорогу строят китайцы. На  
некоторых участках мы были первыми, кто ехал по свежееуложенному  
покрытию. Асфальт радовал нас после 3000 км бездорожья.

К вечеру доехали до Улан – Батора, остановились на прежнем месте у  
реки. Был праздничный ужин и костер в честь окончания четвертого этапа.  
Это был четвертый костер за все время нашего путешествия.

### **17 августа (24 день)**

Выехали в 7 утра. В Улан – Баторе напали на Car Plaza, купили  
необходимые запчасти. Выезжали из города через колоритные районы и  
свалки. До пограничного г. Алтан-Булак 345 км хорошего асфальта. На  
Nissan Safari срезало 4 шпильки, запрессовали тойотовские. В УАЗе течет  
масло, у 80-ки перетерлась заливная магистраль бензобака, при заправке  
бензин течет ручьем.

Ближе к России появились деревья: березы и сосны. Подъехали к  
таможни, там очередь из 2-х фур и 15 легковушек. Нашли сотрудника,  
рассказали о нашей экспедиции, подарили журналы и буклеты, и  
расспросили его о том, как можно побыстрее пройти досмотр. Нам  
пообещали, что пропустят нас первыми. Добрые монгольские пограничники  
разрешили нам проехать на приграничную территорию и поставить там  
палатки. Велели быть на КПП за час до открытия – в 8 -00. Вечером в лагерь  
приходили 3 офицера-пограничника, потом 2 солдата с проверкой, ушли,  
даже не выпив водки.

### **18 августа (25 день)**

Встали рано, быстро собрали вещи и бегом на КПП. Автомобильная  
давка, все норовят пролезть на освободившееся место. Нас, как и обещали,  
пограничники пропустили первыми. 4,5 часа ушло на прохождение  
таможни. Через 10м уже Российская сторона. Там заставили выгружать все  
вещи и заполнять декларацию на каждого человека в 2х экземплярах.  
Чувствовалась легкость пребывания на родной земле.

Дальше наш путь лежал через Байкальский хребет по старой царской  
дороге Хамар-Дабана, которая называлась Удунгинский тракт. Мы ехали  
вдоль Российско-Монгольской границы через р. Селенгу по мосту в с.  
Наушта. Двигаясь практически по КСП, встречали только удивленных  
пограничников. Далее вдоль р. Селенги выходим на н.п. Джиду. Через  
горные перевалы выходим на г.Селенгинск, далее на р. Удунга. В этих  
местах Удунгинский тракт содержится в хорошем состоянии, где могут  
проехать даже Жигули. Но дальше дорога становится хуже и хуже, и не  
проходимой. От с. Тарбагатай дорога теряется в горах.

Засаживаем в болоте 3 машины, форсируем брод. Спасают только  
лебедки, в ход идут хайджеки и тросы. TLC-80 засадили в болото, «родная»  
лебедка замкнула, пришлось его вытаскивать в 2 тяги. Остальные машины, в  
это время, преодолевали брод. Наибольшую трудность представлял  
глинистый крутой подъем на берег.

Тракт проходит по узкому ущелью, поэтому место для стоянки найти  
очень трудно. Двигались до темноты, лагерь пришлось разбить прямо на  
дороге. Ночью температура снизилась до -2 С.

### **19 августа (День 26)**

Проснулись, позавтракали и поехали дальше по Удунгинскому тракту. Через некоторое время дорогу нам преградил глубокий ров, но через него был построен мостик. На ближайшем кусту записка от 19-го экипажа. Оказывается они шли этой же дорогой 10-ю днями раньше и построили этот мост. Ранее никто не верил, что они ехали этой дорогой, но, увидев от них весточку, сомнения испарились. Этот мостик заметно облегчил наше движение. Это было последнее препятствие, далее тракт не представлял особых проблем.

Из леса выехали на грунтовую дорогу, через 35км. Выехали на трассу М55. Проехали вдоль Байкала и на ЮЗ стороне решили разбить лагерь. Нам посоветовали остановиться в устье р.Снежная. Чтобы добраться до места стоянки необходимо пройти брод шириной 10м. Глубокий брод с крутым выездом. 15-й пошел без разведки, застрял, набрал воды в салон. Следом ломанулся 10-й, он хотел объехать 15-го, но там оказалось еще глубже, и он уперся бампером в крутой берег. При попытке все-таки вылезти на берег, отказал передний мост. Как выяснилось позднее – порвало шрус. После того, как лопатами подравняли выезд, самостоятельно брод преодолели 8-й и 2-й экипажи. Остальные разматывали лебедки.

### **20 августа (День 27)**

Дневка на Байкале.

К нам вернулся 2-й экипаж. Через брод его тащили на веревке в заглушенном состоянии. Оказалось он плавает, как поплавок.

С утра 10-й ремонтировал мост. Сначала разобрали правую часть моста, там все нормально, разобрали левую, обнаружили сломанный шрус. В бездонных запасах украинского экипажа нашелся запасной шрус, его и установили на место сломанного.

После ремонта требовалось проверить, работает ли мост. Нашли лужу поглубже и в нее забубенились. Оказалось, что это с виду лужа, а на самом деле болото глубиной около метра. Попытался самостоятельно выехать, но зарылся еще глубже, вытаскивали лебедкой.

В это время другие члены команды готовили баню. Сначала обложили костер камнями, накалили их, угли выгребли, поставили сверху термостойкую палатку. Баня получилась отменная. Разогревшиеся люди ныряли в холодную воду Байкала.

Вечером сидели у костра, пели песни под гитару и без нее.

### **21 августа (День 28)**

После вчерашних песен у костра, водители опасаются работников ГИБДД. Едем в Иркутск, там нас ждут местный клуб «Протектор» и журналисты. Нас встретили за постом ГИБДД и проводили через весь город на пл.Кирова. Общение не заняло много времени и мы двинулись дальше в сторону Красноярска. За день проехали 600км. Ночевали около г.Тулун на реке.

### **22 августа (День 29)**

Собрались уже отъезжать, обнаружили, что у 7-го экипажа срезало шпильки заднего правого колеса. Быстро заменили их на новые и двинулись в путь.

## Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

Дорога плохая, камни, ямы, местами перекопана. Проехав около 30 км. у Nissan Safri (15 эк) опять лопнула тяга панара. Кузов съехал в сторону. Зад автомобиля представлял не лицеприятное зрелище для автолюбителя. Опять достали сварочный аппарат, сварили и поехали дальше.

Ночевали на р.Пойма. 295 км. от Красноярска.

### **23 августа (День 30)**

Сегодня в Красноярске мы прощаемся с 14-м экипажем, для которых путешествие закончено – они дома. В Красноярске собрали пресс-конференцию на набережной. Приехало 4 телекомпаний. Отвезли часть отснятого материала в студию. Так же пообщались с местными джиперами.

### **24 августа (День 31)**

Едем домой. Надо собраться с мыслями и подготовиться к финишу, поэтому останавливаемся в 40км. от Новосибирска на дневку.

### **25 августа (День 32)**

Финальная дневка.

Сегодня мы отдыхаем и ждем гостей. Приехали все наши друзья: из нашего же клуба, кто не смог поехать с нами, из федерации технических видов спорта, родственники и др.

Финальный костер горел до утра.

### **26 августа – финиш. В г. Новосибирске.**



**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 полностью.

Экспедиция пересекла Монголию с запада на восток, по маршруту строительства Millennium Road, посетила множество культурных, исторических и природных памятников, выполнив, таким образом, основную задачу.

Дополнительно команда совершила переход от восточных районов Монголии через вулканическое плато Дариганга в восточную и центральную Гоби. Совершив радиальный автономный выход, в каменистую пустыню и барханные пески участники отработали навыки движения и особенности прокладки маршрутов в подобных условиях.

На выходе из Монголии команда пересекла байкальский хребет (хамардабан) по удунгинскому купеческому тракту (19век), собрав максимум информации о состоянии и возможностях перехода хребта, минуя 200 километровый крюк федеральной трассы.

Первоначальный план по километражу превышен более чем на 500 км. (~6%), что связано с меняющимся состоянием дорог, необходимости поиска объездов локальных препятствий, разведочных и радиальных выходов. Кроме того, километры уходят на ежедневный поиск удобного места для стоянки вдали от населенных пунктов.

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.

При составлении графика движения необходимо учесть, что дневной пробег (без асфальта) более 300км, следует закладывать при полной уверенности в надежности техники, и большом опыте участников. Даже при учете этих факторов следует заложить в график движения резервные дни.

Движение большой группой (8-10) автомобилей увеличивает время на преодоление локальных препятствий, время простоев по техническим и прочим причинам. Усложняет организацию движения. Недопустимо разрывать колонну, терять визуальную или радио связь между экипажами.

Крайне нежелательно разделять колонну на группы, без наличия в каждой группе надежных средств спутниковой навигации и связи.

При путешествиях по отдаленным районам Монголии, следует обеспечить высокую степень вышей автономности. В случае возникновения проблем технического плана, или проблем со здоровьем, необходимо быть готовым к тому, что помощи ждать неоткуда. В различных местах, вы можете не встретить людей в течении нескольких суток. Даже если вы их встретите вполне возможно, что они будут не в состоянии вам помочь.

Технические рекомендации.

- первоочередное внимание состоянию и ремонтпригодности вашей подвески. Необходимо иметь зип и возможность проведения полевого ремонта (сварка, болгарка, дрель)

- внимание системе охлаждения двигателя! Жаркий климат, и движения в условиях песков или горных перевалов создают высокую нагрузку на двигатель.

Рекомендации по экипировке.

- Необходимо обеспечить в составе экспедиции участников способных оказать экстренную медицинскую помощь. Иметь расширенную аптечку. Проинструктировать участников по действиям в случае отравлений, тепловых ударов, укусов ядовитых насекомых и змей, а так же по мерам избегания подобных ситуаций.

- Иметь запас питьевой и технической воды. Запасы можно возобновлять в населенных пунктах, но нельзя исключать возможности аварийных задержек вдали от н.п.

- Уделить внимание защите от пыли и песка электронной техники,
- иметь марлевые повязки и пылезащитные очки.

Пройденный маршрут показал правильную предварительную оценку сложности маршрута, локальных и протяженных препятствий, адекватную подготовку и экипировку автомобилей и участников трофи-экспедиции «Сибирский Марафон 2005. Монголия. Дорога Тысячелетий»