



## **ОТЧЕТ**

О спортивном походе на средствах передвижений  
шестой категории сложности

### **«БОЛЬШОЙ САЯН 2010».**

по Иркутской области и Республике Тыва совершенному  
с 12 июля по 30 августа 2010г.

Маршрутная книжка № О-65-10

Руководитель группы:  
Булгаков Олег Валерьевич

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

**г. Новосибирск  
2010г.**

## Содержание

3. История Саянских походов .....	3
4. Требования к выбору и подготовка техники .....	4
5. Маршрутный лист .....	7
6. Участники и экипажи .....	8
7. Общие сведения о районе похода.....	9
8. Паспорт маршрута .....	11
9. График движения .....	12
10. Техническое описание .....	25
11. Списки снаряжения и оборудования.....	67
12. Отбор участников.....	70
13. Итоги выводы рекомендации.....	71
14 Маршрут экспедиции.....	25
15. Схема Саянских Экспедиций.....	26
16. Схема первого этапа .....	27
17. Схема первопрохождения .....	28
Ссылки на фото-отчеты и видеоролики.....	76

### 3. История Саянских походов

На подготовку первопрохождения через основные хребты Восточных Саян ушло 7 долгих лет. Экспедиция состоялась благодаря целому циклу пройденных в данном районе новосибирским клубом экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER, маршрутов. Летних и зимних, пеших и на средствах передвижения.

- «**Сибирский Марафон 2004 - Легенды Тофаларии**» - 2004г, V к.с. 28 дней. Преводохождение в Тофаларию летом на средствах передвижения. Северная сторона центральной части Восточных Саян. Это самостоятельное путешествие, призер Чемпионата России. Именно в нем нас покорила суровая красота Саян, и мы заболели идеей совершить сквозной проход через Тофаларию в Тыву.
- «**Разведка Тоджи**» – март 2007г. н.к. 4 дня, на средствах передвижения. Стремительный поход в Тоджу (труднодоступный восточный район Тывы) через Туран, по хутинскому зимнику удалось выйти в поселок Ырбан и Тора-Хем. Это ближайшие к хребтам населенные пункты в южной оконечности нашего маршрута. Собрана информация о районе, и базе геологов Ак-Суг - на тот момент не действующей.
- «**Метель 2008**» –январь 2008г. III к.с. 10 дней. Совершаем туристическое первопрохождение на средствах передвижения на базу Ак-Суг – Даштыг-хемский хребет. Глубокая разведка южной части маршрута. Клещи смыкаются. От Ак-Сука на южных склонах, до Верхней Гутары и приисков на северных склонах дистанция всего 80 км. Но эти точки разделяют основные хребты – Удинский и Хонда-Джыгулымский.
- «**Сибирский Марафон 2008 – Саяны - Горный Штурм**» - июль-авг. 2008г, VI к.с. 39 дней на средствах передвижения. Попытка штурма Хонда-Джыгулымского хребта у горы Перевальной. Из-за многочисленных серьезных поломок машин, и перерасхода времени вынуждены отступить. Получен ценный опыт и знания сложности препятствий.
- «**Метель 2009**» –январь 2009г. IV к.с. Снова зимний поход на Ак-Суг. Притащили три снегохода, с помощью которых сделали заброску 200 литров бензина на р. Соруг (бассейн Кизи-Хема). Это закладка топлива, для будущей летней экспедиции.
- «**Саяны 2009**» - июль 2009г. Пешая группа из трех человек, совершает переход из Тофаларии через Восточный Саян в Тыву, (р. Б.Бирюса – р. нижняя Хонда - р. Уда – р. Эдэн – р. Ашкасок –р. Кизи-Хем – р. Соруг – р. Ак-Суг) с целью детальной разведки возможного автомобильного маршрута. Пешая часть похода – 200км.
- «**Саяны 2010**» - июль 2010года. Пешая группа из трех человек совершает переход из Тывы в Тофаларию – навстречу нашей экспедиции, с целью разведки нового маршрута.

В этих походах приняло участие более 60 человек.

См. (схема Саянских экспедиций)

## 4. Требования к выбору и подготовка техники

На основе опыта прошлых лет и характера препятствий на участке первопрохождения, было подготовлено ряд требований, на основании которых сформировано техническое задание для машин экспедиции.

### 1) Снаряжение и грузоподъемность.

Поход автономный и длительный, заброска дополнительного снаряжения/топлива/продуктов в район очень затруднена. Команда должна быть экипирована для максимально автономного движения, проживания и ремонта.

- Требуемое количество ГСМ – 500кг на автомобиль. (минимум)
- Продукты сухим пайком, включая НЗ – 300кг. На команду.
- Личное снаряжение – 300 кг. На команду.
- Расширенный набор ЗИП 250кг. На команду
- Оборудование и материалы для ремонта – 100кг.
- Специальное снаряжение на маршрут (500 метров троса, ломы, кувалды, кайло, лопаты, буры, перфоратор SD-MAX, скобы, бензогенератор, бензопилы и прочее) – более 500кг.

В реальности на три машины необходимо более 3-х тонн груза, без учета веса команды.

Радикально снизить вес снаряжение – не получится. Расход топлива на участке горно-таежного первопрохождения, более чем в 10 раз превышает расход по трассе. Если на трассе снаряженному внедорожнику нужно 25 литров на 100 км, то на полном бездорожье расход может быть больше 3-х литров на 1 километр пути. Тут счет идет на моточасы. Без достаточного рациона, люди не смогут выполнять ежедневную тяжелую работу, а основные хребты Восточного Саяна не взять голыми руками – нужно специальное снаряжение.

Возможный выход – вертолетные заброски на маршрут. Но они весьма дороги. К примеру, один рейс Ми-8 в верховья Уды обойдется в 300 000 рублей, при этом он может забросить до 2000кг.

### 2) Надежность и проходимость техники.

Типичный рецепт подготовки автомобиля к бездорожью – установка колес большего диаметра - приводит к нарушению надежности трансмиссии. Установка силовых бамперов, защит, и лебедок увеличивает вес и усугубляет проблему. Довершает картину загрузка машины «по крышу» снаряжением сверх всяких норм завода изготовителя. Машина отказывается ехать, и склонна к поломкам. Для максимальной надежности - машина должна быть в штатном (завода изготовителя) исполнении и без перегруза. Но мало какой автомобиль (с завода) способен ехать по тайге, болотам, камням и курумам.

Налицо сплошной конфликт между надежностью, проходимостью и грузоподъемностью.

## Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

Вывод - нужен легкий грузовик- «техничка», которая возьмет основную часть груза, что позволит не подвергать чрезмерным нагрузкам легковые внедорожники.

Грузовик должен быть легким, компактным, с хорошим внедорожным потенциалом.

Претендентов не много: ГАЗ-66 и Мерседес Унимог 404.

а/м	Плюсы	Минусы
Unimog404	<p>Небольшой вес: пустой - 2700кг, максимальный 4200кг.</p> <p>Компактные габариты – длинна 4.9м, ширина 1.8м</p> <p>Портальные мосты, большой клиренс, гибкая рама, пониженные передачи = выдающаяся проходимость</p> <p>Немецкое качество и надежность Мерседеса</p>	<p>Редкость машин и запчастей.</p> <p>Большой возраст (производились с 55по 77г.</p> <p>Большая стоимость в сравнении и ГАЗ66 аналогичного состояния</p>
ГАЗ66	<p>Доступность (наличие) машин и запчастей</p> <p>Невысокая стоимость машины</p> <p>Хорошая проходимость</p>	<p>Большой вес - пустой 3600кг, максимальный 5600кг.</p> <p>Большие габариты – длинна 5.8м, ширина 2.3м</p> <p>Недостаточная надежность.</p>

Мы сделали ставку на Унимог – и это решение полностью себя оправдало.

Изначально предполагалось, что грузовик будет один. Но благодаря устремленности отдельных членов команды нам удалось найти, приобрести и подготовить три Унимога! Этот факт существенно увеличил наши шансы на победу. На горном бездорожье Унимог превосходит любой легкой внедорожник. Грузовик способен нести до 1,5 тонн груза. И как дополнительный бонус, мы получили практически полную унификацию по ЗИПу.

Машины 55го, 56го и 64-го годов выпуска, были найдены в Кемерово, Москве и Магадане, доставлены в Новосибирск и подвергнуты полной разборке и дефектовке. Приключенческий перегон машин из Магадана, и отчеты по капитальному ремонту этой ретротехники заслуживают отдельного внимания. Их можно найти на сайте клуба.

В немецкую технику вложили и частичку русской души – установлены механические лебедки БТР, БРДМ, и использовались передние покрышки МТЗ-80 – трактор Беларусь.

Поиск, и подготовка машин заняла более года, и как оказалось, это очень сжатый срок, мы едва не сорвали старт, а обкату машин и двигателей после капитального ремонта, проводили уже в экспедиции. Без стеснений - проделана колоссальная работа.



Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER  
Глядя на фотографии ДО и ПОСЛЕ – можно усомниться, что это один автомобиль:

Бортовой номер 8. Унимог 404.114 64 г.в (Магадан)



Бортовой номер 10. Унимог 404.111 56 г.в (Москва)



Бортовой номер 21. Унимог 404.111 55 г.в (Кемерово)



## 5. Маршрутный лист

Этап 0. Заброска на маршрут. Асфальт			Этап 2. Первопрохождение		
Новосибирск	0 км				
Мошково	62 км	62 км	<b>р. Мурхой - Уда- Кижихем - АкСуг</b>		
Болотное	135 км	73 км	Изба на катышном		
Юрга	176 км	41 км	р. Мурхой	7	7
Просоково	198 км	22 км	Багайская изба	11	4
<b>Томск</b>	275 км	77 км	пер. Хонда-Джыгулымский	35	24
Турунтаево	342 км	67 км	Р. Уда	45	10
Ишим	366 км	24 км	Верхний каньон Уды	51	6
Постниково	423 км	57 км	р. Чело-Монго	54	3
Мариинск	498 км	75 км	Каньон Чело-Монго	58	4
Суслово	529 км	31 км	пер. Мус-Даг-Дабан	70	12
Итатский	587 км	58 км	р. Кош-Пеш	75	5
Боготол	622 км	35 км	р. Кижихем	85	10
Ачинск	685 км	63 км	р. Биче-Кадыр-Ос	90	5
Козулька	749 км	64 км	Источник Аржан	100	10
Емельяново	835 км	86 км	пер. Салтасты	101	1
Красноярск	861 км	26 км	р. Соруг	111	10
Березовка	881 км	20 км	База Ак-Суг	130	19
Кускун	917 км	36 км			
Балай	947 км	30 км			
Рыбное	км	53 км			
Большие Ключи	км	42 км			
Канск	км	49 км			
Иланский	км	22 км	<b>Этап 3. Выход с маршрута</b>		
Нижний Ингаш	км	28 км	База Ак-Суг		
Тинской	км	25 км	р. Хамсара	200	200
Нижняя Пойма	км	25 км	<b>Тоора-Хем</b>	230	30
Юрты	км	30 км	Бояровка	480	250
Тайшет	км	31 км	<b>Кызыл</b>	560	80
Алзатай	км	67 км	Туран	634	74
<b>Нижнеудинск</b>	км	90 км	Арадан	705	71
			Ермаковское	844	139
			Абакан	944	100
<b>Этап 1. Заброска в верховья р. Бирюса.</b>			Боград	1029	85
			Шира	1099	70
<b>Нижнеудинск</b>			Копьево	1157	58
Мельничный	28	28	Ужур	1188	31
гора. Уляха	93	65	Шарыпово	1259	71
Ерма(нежил)	113	20	Горячегорск	1324	65
р.Малая Бирюса.	152	39	Тисуль	1341	17
Бухарино	172	20	Усть Серта	1388	47
Р. Хуллэ(Хуллок)	181	9	ВерхЧебула	1415	27
Прииск Катышный	227	46	Успенка	1506	91
Изба	231	4	Кемерово	1630	124
			Болотное	1754	124
<b>Всего</b>		<b>3659</b>	Мошково	1827	73
<b>Категорийный участок</b>		<b>601 км</b>	Новосибирск	1889	62
<b>Преводохождение</b>		<b>130 км</b>			

**6. Участники и экипажи**

Ф.И.О Булгаков Олег	Автомобиль Unimog 404.111 Лебедка БТР	Город Новосибирск	Обязанности Руководитель, Пилот
Суворов Георгий	бензин 2.8л	Томск	Штурман, Механик
Семенихин Александр	Бортовой N10	Новосибирск	Разведчик, Инженер- электронщик
Сорокин Александр		Новосибирск	Разведчик
Подкопаева Ольга			Фото-видео, Повар
Сиваракша Вадим	Unimog 404.114 Лебедка БТР	Новосибирск	Зам. Рук. Пилот
Жужуков Владлен	бензин 2.2л	Новосибирск	Штурман, Механик
Останкович Александр	Бортовой N 8	Новосибирск	Навигатор, фото-оператор
Коломейцев Алексей	Unimog 404.111 Лебедка БРДМ бензин 2.2л	Новосибирск	Старший механик, Пилот
Филонников Сергей	Бортовой N 21	Новосибирск	Штурман, Механик

Маршрут начинается и заканчивается в г. Новосибирске.

Аварийные и запасные варианты:

В случае поломок, неисправности устраняются силами команды с привлечением командного снаряжения.

При невозможности полевого ремонта, машина эвакуируется силами команды, до ближайшего технического пункта. На обратном пути сломанная машина буксируется до Новосибирска.

В первой части категорийного участка (до Удинского хребта, пер Мус-Таг Дабан) аварийный выход осуществляется в обратном направлении по уже знакомому пути.

Во второй части категорийного участка – (бассейн р. Кизи-Хем) при необходимости аварийного выхода пеших групп – в южном направлении – база Ак-Суг.

В случае недостатка продовольствия или топлива, пополнение запасов осуществляется пешими группами из состава экспедиции, с ближайшего пункта (База Ак-Суг, или Прииск Катыйшный)

В случае серьезной болезни или травмы участника, Команда оказывает первую помощь и доставляет пострадавшего до ближайшего медицинского пункта.

В случае невозможности оказать помощь самостоятельно и эвакуировать пострадавшего, вызывается ПСО МЧС. Все члены команды и транспортные средства ЗАСТРАХОВАНЫ.



## 7. Общие сведения о районе похода

**Основная часть маршрута проходит в Восточной Сибири, в Нижнеудинском районе Иркутской области, и Тоджинском Районе Республика Тыва. (Восточные Саяны)**

Маршрут рассмотрен МКК СФО, выдана маршрутная книжка № 0-65-10.

Заброска от Новосибирска до Нижнеудинска проходит по федеральной трассе М54 и не представляет особенного интереса. Примерно одни и те же пейзажи, характерные как для юга Западной, так и для Восточной Сибири. Хвойные и смешанные леса, поля. В основном плоско. Небольшие горы встречаются за Кемерово – отроги Кузнецкого хребта, покрытые хвойной тайгой. В районе Красноярска так же горы небольшие, но на самом деле это начало хребта Восточный Саян, который протянулся на 1000 километров от сюда, до самого Байкала. Можно сделать совсем небольшой крюк, и попасть Дивногорск на Красноярскую ГЭС – тут пейзажи уже совсем не равнинные. Дальнейшая дорога в сторону Байкала хоть и идет вдоль Восточного Саяна, но держится от хребта подальше – на расстоянии в 200 километров. Так что следующие горы можно увидеть в правом окне автомобиля только в районе Нижнеудинска. Но это уже будут нужные нам отроги.

**Нижнеудинск** центр Нижнеудинского района Иркутской области. Расположен на обоих берегах р. Уда (бассейн Енисея). Основан в 1648г. на заре освоения Сибири казаками. К примеру, Красноярский острог основан в 1623г, а Иркутский в 1661

Тут расположена Ж.-д. станция на Транссибирской магистрали, в связи с чем, Нижнеудинск известен еще одним историческим фактом - именно на этой станции белополяками был окончательно остановлен поезд Колчака.

В туристическом плане, кроме Уковского водопада высотой 20 м, в 18 км от Нижнеудинска, ниже по течению р. Уда, город известен как точка начала заброски в Восточные Саяны многих водных и пеших туристических групп. В советское время заброска чаще проходила на самолете АН-2 до поселка Верхняя Гутара, сейчас группы уходят на автомобилях УРАЛ до приисков в верховьях реки Бирюса. Дальше пешком или в сопровождении лошадей группы выходят на водные маршруты 5-й и 6-й категорий сложности на реки Уда, через перевал Федосеева на Казыр и Кизир, к реке Кизи-Хем в Тыву и Тоджу. Все эти маршруты идут через Тофаларию.



**Тофалария** - место проживания самой малочисленной народности России - тофов (или тофаларов). Тофы - один из древнейших народов Восточного Саяна. Первые упоминания о племени дубо (туба,туво) встречаются в китайских летописях V-го века. По последней переписи населения этнических тофаларов осталось менее 200 человек.

Тофалария расположена в центральной части Восточного Саяна, в Нижнеудинском районе Иркутской области. Это достаточно обособленный район. Регулярных дорог всех трех поселков Тофаларии не проложено. В Алыкджер и Верхнюю Гутару можно попасть весьма экстремальным зимником, но не каждый может добраться этим путем. Летом в верховья большой Бирюсы имеется дорога поддерживаемая золотодобытчиками. Но 200 километров этой

дороги эта тяжелы даже для Урала, кроме того существуют проблемы с весенними и летними паводками, которые обусловлены как таянием снега в горах, так и дождями. Уровень в реках Малая Бирюса и Джугояка может меняться на несколько метров, что делает их непроходимыми. Самый низкий уровень воды в реках в сентябре-октябре, но в горах с конца августа уже лежит снег. \* использована схема с сайта <http://www.tofalaria.ru/>

## Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

В 2004 году, команда Сибирского Марафона достигла летом поселка Верхняя Гутара. И мы были первыми, кто сделал это летом на колесной технике. Летом не ходят даже гусеничные вездеходы.

Крупные реки на территории Тофаларии – Уда, Большая Бирюса, Малая Бирюса, Казыр, Агул, Ия, Гутара. Высшие точки Тофаларии расположены на хребте Большой Саян – пик Поднебесный 2938м, пик триангуляторов 2881, пик грандиозный 2891м.

**Восточный Саян** (северные и восточные районы Саянского нагорья) – один из самых красивых районов юга Сибири. Территория Саян, занимающая площадь около 250 тыс. км<sup>2</sup>, считается одной из наиболее труднопроходимых и малонаселенных в Сибири. Плотность населения здесь – менее 1 человека на 1 км<sup>2</sup>. Восточные Саяны начинаются от Красноярска, и протягивается более чем на 1000 км в юго-восточном направлении до берегов Байкала. На протяжении 800 километров нет ни одной дороги пересекающих хребты с севера на юг.

Климат резко континентальный, с продолжительной и суровой зимой, прохладным с неустойчивой погодой летом, в течение которого выпадает основная масса осадков. На высотах 900—1300 м средняя температура января колеблется от —17 до —25°С, июля — от 12 до 14°С. Осадки зависят от ориентации горных склонов: на западных и юго-западных склонах, их выпадает до 800 мм и более в год, в северных предгорьях — до 400 мм, а в восточных и юго-восточных районах, — не более 300 мм.

Типы ландшафтов: В основном горно-таёжные и высокогорные. На высоте около 700 м начинается настоящая тайга, состоящая в основном из темно-хвойных пород: пихты, кедра, ели. Верхняя граница леса лежит на высоте 1900-2000 м, тут преобладает лиственница, встречаются чистые кедровники. Горно-таёжные леса обитают: белка, заяц, лисица, волк, косуля, марал, лось, бурый медведь и другие; из птиц — рябчик, глухарь, дятлы, кедровка и др. еще можно встретить соболя и кабаргу. Лично мы медведей встречали неоднократно.

Высокогорье отличается суровым климатом, коротким и прохладным летом, ветрами. Моховая и лишайниковая каменистая тундра. В долинах рек нередко заросли кустарников и луга, часто заболоченные. Сильно расчленённые склоны и вершины гор представляют каменистую пустыню, почти лишённую растительности. Широко представлены каменные осыпи и курумы. В пределах высокогорья встречается северный олень, обильны пищухи, куропатки.

**Большой Саян** или хр. Пограничный - название водораздельного хребта Восточный Саян. В Честь него дано название нашей экспедиции.

**Тоджа** - живописный район на северо-востоке Тувы, удаленный и труднодоступный. Пьянящий аромат хвои в воздухе и необозримые просторы, таежные заросли и высокогорная тундра. Голубой лентой вьется легендарный Бий-Хем, по берегам виднеются редкие села: Салдам, Ий, Ырбан, Сыстыг-Хем.

В советское время Тоджа перестала быть труднодоступным районом: летали самолеты, перевозили не только пассажиров, но и грузы. Однажды было зарегистрировано 22 рейса за один день. В Тоора-Хеме, административном центре Тоджинского кожууна, в то время функционировало два аэропорта, в летнее время ходило три теплохода "Заря". Туристы приезжали со всей страны - одна "Заря" перевозила только туристов.

Сегодня до Тоджы "Заря" ходит 2-3 раза в неделю (из Кызыла вверх по течению - 11 часов, из Тоора-Хема по течению - 7 часов) и билеты достать совсем не просто.

Строительство автомобильной дороги из Сарыг-Сева в Тоора-Хем тянется 4 года. Сейчас уже можно добраться до озера Мюн-Холь, но самый сложный участок, приблизительно в 40 км, еще не сделан. Но для внедорожника особых проблем не доставляет. Раньше в Тоора-Хем можно было добраться только зимой по дороге, проходившей через Сейбу, Ырбан и Сыстыг-Хем. Сейчас старым зимником практически не пользуются, и путешествие по нему – весьма экстремально. Поселки оказались практически отрезанными от мира.

## 8. Паспорт маршрута

1. Вид туризма - автомобильный
2. Поход совершен по территории западной и восточной Сибири, по административным субъектам Российской Федерации: Новосибирская, Томская, Кемеровская область, Красноярский край, Иркутская Область, Республика Тыва, Республика Хакасия.
3. Категория сложности - VI (шестая)
4. Число участников - 10 человек
5. Средства передвижения – автомобили Унимог 404
6. Сроки проведения - с 12 июля по 30 августа 2010 года
7. Продолжительность – 50 дней, из них: 41 ходовых дней. 3 дневок, 6 технических дней. Общее количество полевых ночевок 47
8. Общая протяженность экспедиции – 3659км., Категорийный участок - 601 км., Участок первопрохождения – 130 км.
9. Автономный участок (без выхода в населенные пункты) – 40 дней

### Цель путешествия:

- Повышение спортивного мастерства
- Разработка и реализация нового маршрута, в новом, для авто туризма, районе
- Более полное и углубленное изучение района.
- Изучение исторических и природных достопримечательностей района
- Выполнение высоких спортивных разрядов по туризму
- Участие похода в Чемпионатах Сибири и России

### Участки, определяющие сложность маршрута:

**VIк.с** – Первопрохождение хребта Большой Саян. Перевал Мус-Даг Дабан 2132м. Наиболее сложный участок – подъем на перевал, уклоны до 45 градусов, снежник, каменные осыпи. Необходимо обустройство якорей на склоне, организация страховки Затрудненные пути подхода и спуска с перевала. Полное бездорожье, конная тропа.

**VIк.с** - Первопрохождение хребта Демир-Тайга. Седло – 2170м. Наиболее сложный участок – спуск с хребта к реке Кижиг-Хем, разница высот – 640м. Состоит из трех препятствий – обход озера на отметке 2079,4м, проход по каменному ручью 1,5 км, и крутой спуск в лесу. В лесу требуется организация страховки. Сложный подъем со стороны р. Кош-Пеш. Полное бездорожье.

**VIк.с** - Первопрохождение Даштыг-Хемского хребта. Перевал Салтасты 2112м. Наиболее сложный участок – подъем на перевал, участок с серпантинной конной тропы уклоны до 40 градусов, каменные осыпи. Заболоченная подошва. Рекомендуется обустройство якорей на склоне, организация страховки. Затрудненные пути подхода и спуска с перевала. Полное бездорожье, конная тропа.

**VIк.с** – Переправа реки Хамсара. ширина 200м, глубина более 2-х, течение 2 м/с.

Организация понтонной переправы при помощи, плота из бревен, надувных баллонов и моторной лодки. Особую сложность представляет течение и значительный снос плота.

**Vк.с** – Первопрохождение Хонда-Джыгулымского хребта. Седло 2017м заболоченный подъем и спуск. Полное бездорожье, конная тропа.

Протяженные препятствия **Vк.с.** – первопрохождение по долинам рек Мурхой, Сытляр-Атар, Хатага, Уда, Чело-Монго, Кош-Пеш, Кижиг-Хем, Улуг-Даштыг-Хем, Аржан, Оруг-Туг-Ой. Совокупная протяженность – более 100км, насыщенное локальными препятствиями – броды, ущелья, прижимы, каменные участки, труднопроходимый лес, заболоченные участки, овраги и другое. Полное бездорожье, конная тропа.

## 9. График движения

день пути	Дата 2008	Участок пути	Протяженность КМ	Перепад высот М	Время в пути	Техническое описание	Метеоусловия	Фото схема
<b>Этап 0. Заброска на маршрут. Асфальт.</b>								
<b>1</b>	12.07	г. Новосибирск-г. Новосибирск	<b>55</b>	равнина	4 часа	Команда официально стартует в Новосибирске, но по причине задержки разрешительных документов принято решение первые два дня использовать как технические, из резерва графика движения. Проводим полевой выезд, тестируем машины. Устраняем неисправности		
<b>2</b>	13.07	Новосибирск	<b>0</b>			Технический день. Получение документов. Команда работает на доводке машин		
<b>3</b>	14.07	Новосибирск-р. Золотой Китат Кемеровская область	<b>366</b>	Равнина, холмы	9 часов	В первой половине дня завершаем загрузку машин и окончательно выдвигаемся на маршрут. На Кемерово идем через Журавлево, и Промышленное. Расстояние практически одинаковое, что и по федеральной трассе М53. Но дорога более свободная. Стоянка на реке Золотой Китат – по ходу движения за мостом налево. Неплохое место. Безлюдно	Солнечно +30 Вечером дождь	
<b>4</b>	15.07.	р. Золотой Китат-р. Рыбная Красноярский край	<b>600</b>	Равнина, холмы	13.5 часов	Подъем в 6-30. Асфальт. М53. Красноярск теперь можно объехать. Новая объездная дорога и мост обходит город левой стороной. Встречаемся с друзьями. Жарко – машины склонны греться. Экипажи тоже без кондиционеров. Стоянка на Рыбная – сверток перед рекой направо. Много комаров.	Солнечно +33	
<b>5</b>	16.07.	р. Рыбная - Нижнеудинск. Иркутская область	<b>415</b>	равнина Холмы	11 часов	Подъем в 7-30. Этот участок всегда был плохим. Асфальт, сменяется бетонкой, местами сильно разбит, а местами и вовсе глина, которая в дождь становится непроходимой для фур. Но дорогу активно реконструируют. <small>На столбе 1137км. Слева серебряный источник – можно набрать воды. На столбе 1323м. Вдоль дороги уже много лет продают кедровые орехи и травяные чаи. После этой отметки до Нижнеудинска – асфальт.</small>	Солнечно +30	
<b>Этап 1. Заброска в верховья р. Бирюса.</b>								
<b>6</b>	17.07	Техническая полудневка	<b>0</b>			Техническая полудневка. Готовим машины, дальше по маршруту не будет магазинов, и АЗС. На три автомобиля берем 1300 литров бензина. Ночевали и готовили машина на острове	Солнечно +33	



Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

						<p>р. Уда в поселке Вознесенском. Здесь живут ЗПР Алексей Усков, и наш проводник по маршруту в Тофаларию 2004года – Геннадий Павлович Сычев – у них можно получить консультации по маршрутам и заброске в этой части Саян. Найти их просто – спросите у любого жителя</p>		
		Нижнеудинск-Усть-Рубахино Мельничный	<b>28км</b>	холмы	1,5 час	Через Нижнеудинск по мосту на Левый берег Уды – на Усть Рубахино – тут последние магазины(хлеб) и почта. Нужно пересечь транссибирскую ЖД движение поездов плотное – можно встать надолго. Мельничный последний населенный пункт.	Солнечно +30	
		Мельничный –г. Уляха	<b>65км</b>	600 1100	3.5 часа	Грунтовая дорога, с щебнем и камнем. Тряска. Здесь и далее кроме Уралов других машин на дороге не встречается.	Солнечно +30	
		Г.Уляха-р.Ерма Сухая Ерма(нежил)	<b>20км</b>	Горы	3 часа	После подъема на гору Уляха, ответвление направо в сторону р. Ерма. Грунтовка ведет дальше до Марни – старых лесоразработок, она тупиковая. После поворота характер дороги резко меняется – глубокая колея от Уралов в каменно-глиняной почве. Лужи-«ванны», дорога петляет в густой тайге. Дорога трудная – но для наших машин – родня стихия	Солнечно +30	
<b>7</b>	18.07.	Ерма(нежил)-р.Малая Бирюса.	<b>43км</b>	Горы	4 часа	У сухой Ермы избушки. Людей нет. Большое глиняное поле разбитое Уралами. Далее колея, большие глиняные ямы с камнями. Участок тяжелый. Дорогу используют золотодобытчики с приисков Бирюсы Катышный, Покровский. Перевалы к р.Мэдэке, 1-я и 2-я Белая р.Джугояка. На Джугояке в месте впадения в р. Малая Бирюса – серьезный брод 1,0-40/1,6 Камень. Далее по протоке 0,8-100/1,5 на стрелку рек. Каменная коса, шалаш, костровище. Хорошее место для отдыха и подготовки для движения вверх по Бирюсе.	Солнечно	
		р.Малая Бирюса-Бухарино	<b>24</b>	Долина реки	2 Часа	В этом году воды в Бирюсе больше на 20см чем в 2008. Движение вверх по Бирюсе – множество бродов от 0,5м до 1.2м течение 1,3м/с. Большие камни. Тут важно знать, что брод прочищен трактором и направление бродов можно угадать по отвалам камней и бурунам на воде. Но даже на «прочищенных» бродах камни для УАЗов слишком большие.	Переменная облачность	



Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

						Бухарино. Несколько домов. Живут 2 семьи. Есть радиоточка. Стоит гусеничный вездеход		
		Бухарино- Р. Хуллэ(Хуллок)	<b>13</b>	Долина реки	1.5 часа	Продолжение подъема по реке. Броды. Участок 1,5км «просто по реке» против течения 0.7-1.2м. камни. Для Унимогов особых препятствий нет, и за день проходим расстояние которое на УАЗах проходили за два дня.	Пасмурно, Дождь,	
<b>8</b>	19.07	Р. Хуллэ р. Красная речка. Р. Б.Бирюса Прииск Катышный	<b>45</b>	<b>1000</b> <b>1300</b> <b>1000</b>	6 часов	Перевал от малой на большую Бирюсу идет по ручьям Хуллэ(подъем) и Красная Речка(спуск). «Дорога» идет прямо по ручьям и каменная колея скрыта водой. Колея глубокая – требуется осторожность. На Б.Бирюсе начинаются прииски. Вид долина сильно испорчен отвалами. Золото добывают с 1730г. На прииске Миричун ведутся работы. Похоже работают заключенные на поселении. Нам не рады. Начальник бензина не дает. Брод через б. Бирюсу вверх по ручью Катышный. Остановка у избы – финальной точки автомобильной заброски сюда всех пеших/водных тур-групп. Встречаем группу Омских водников. Их забросили на Урале (35т.руб.) +7т.р за лошадей и каюров – за заброску на Мурхой.	Переменна я облачность	
		Катышный – Мурхойский перевал				<b>8</b>	<b>1000- 1485м</b>	8 часов
<b>9</b>	20.07	Мурхойский перевал – Р. Мурхой	<b>3</b>	<b>1250</b>	3 часа	Тракторный зимник в горах. Болото закончилось, последние 3км - спуск относительно сухой. Дорога выводит к Мурхой, далее этот зимник на Верх.Гутару идет вниз по течению, часто по льду реки. Хорошая рыбалка Хариус. Нам вверх по течению Мурхой. На выходе конной тропы, к реке – место стоянки водников. Тут они готовят средства для сплава по Мурхой.	Пасмурно.	
		Р. Мурхой				<b>0</b>		

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

						Этап заброски закончен, но у нас возникла серьезная техническая проблема. Сломался выжимной подшипник сцепления на 8-м экипаже. Ремонт сложный – надо снять кабину и двигатель. Это сделать в лесу не просто. Из деревьев и лебедок изготавливаем кран.		
<b>10</b>	21.07	Р. Мурхой	<b>0</b>			Дневка технический день. Весь день работает сварка, болгарка, дрель. На всех машинах проверяем, усиливаем, устраняем все что можно. Весь день дождь. Вечером походная баня.	Пасмурно дождь	
<b>Этап 2. Первопрохождение р. Мурхой - Хонда-Джыгулымский Хребет</b>								
<b>11</b>	22.07	Р. Мурхой-Багайская изба	<b>3,5</b>	<b>Ущелье реки</b>	5 часов	Расчистка конной тропы от завалов. Подъем на моренный вал ступенька 2м. (лопаты, лебедки), через 2км прижимает правый берег. Брод наискосок реки 0,5-100 камень крупный круглый. Выезд из брода – ступенька 1.5м. Изба перед ручьем Багай. Три левых притока – глубокие каменные русла, берега завалены топляком. Участок технически сложный.	Пасмурно Временами дождь	
		Багайская изба – слияние Большого и Малого Мурхоя	<b>4,5</b>	<b>Долина реки</b>	3 часа	Долина реки расширяется, появляется возможность ехать по островам между протоков и стариц Мурхоя. Несколько бродов через протоки, и брод перед впадением м. Мурхоя 1,0-25 На слиянии рек заканчивается известный нам по 2008 году путь. Следуем старым пропилам. В лесу Унимогам тяжелее – мешают габариты, но зато легче на камнях и бревнах.	Ливень	
		Слияние Большого и Малого Мурхоя – «Дом»	<b>3.8</b>	<b>Долина реки 1455м</b>	3 часа	Долина сильно заросшая. Густой лес, ивняк, заросли карликовой березки. Тропа идет левый берегом по кособогу в лесу. Мы двигаемся вдоль русла. 5 бродов Б.Мурхоя глубина ~1м. Течение, крупный камень. Множество бродов рукавов и притоков. Едем по каменным россыпям, и сухим руслам Пропиливаем завали из нанесенных рекой деревьев. «Дом» на левом берегу, отмечен на топографических картах. Живет охотник Сергей из Верхней Гутары. Кони, собаки. Машины тут видит впервые.	Солнечно	
<b>12</b>	23.07	«Дом»-р.Б.Мурхой	<b>6,6</b>	<b>Долина реки</b>	6 часов	6-30 подъем. Солнечно, жарко. Видны вершины покрытие снегом, в ручье лежит прошлогодний снег. Густые заросли.	Солнечно	
		р.Б.Мурхой				Полудневка. Разведчик встретил нашу пешую группу, Идут	Солнечно	

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

						навстречу нам из Тывы. 19-й день пути. Сливаем их фотографии, расспрашиваем, смотрим карты. Их мнение – мы не возьмем Мус-Таг-Дабан (Удинский хребет) Баня.		
<b>13</b>	24.07	р.Б.Мурхой	<b>8.6</b>	<b>1488-1812м</b>	11.5 часов	Без тропы. Конная тропа. Долина реки шириной 100-150м, имеются террасы. Крупный камень, овраги. Комбинируем движение по реке, каменным косам, островкам леса и кустарникам, террасам. Обустроиваем съезды, выезды. Броды до 0,5-0,7м. На высоте 1698м – красивый голубой снежник. Растительность меняется - встречаются оазисы, кедровые рощи. До перевала Хонда-Джыгулымского хребта – остается 2,8 км.	Ночью дождь, пасмурно. Днем солнечно	Точка стоянки 53,897052 97,076638
<b>14</b>	25.07	р.Б.Мурхой – перевал Хонда-Джыгулымский	<b>3,1</b>	<b>1812-2017м</b>	4 часа	Ближе к перевалу с Мурхой на Сытляр-Атар лес заканчивается, следом и кусты. Местность заболочена. Моховина. Альпийские луга. В целом подъем на перевал пологий. Но из-за слабого грунта приходится использовать лебедки. Повезло с погодой. Пекло, но немного подсушило моховину. Это 35-й километр категорийного участка Точка 35KM PEREVAL 53,873264 97,061206. С перевала отличные виды на пики Удинского хребта.	Солнечно В салоне +40	
		перевал Хонда-Джыгулымский – р. Сытляр-Атар	<b>6</b>	<b>2017м-1795</b>	7,5 часов	Заболоченные луга на спуске. Машины садятся. В ручье крупные валуны, местами по руслу ехать невозможно. Комбинируем. Крутые спуски в ручей, и выезды. Сложность нарастает. Есть комары мошка, пауты. Перед слиянием с Хатагой – на Сытляр-Атар ущелье с крупными валунами. По конной тропе нам обойти нельзя – прижимы и крены.	Утром иней, днем солнечно +25	
<b>15</b>	26.07	Хатага- Уда	<b>5,4</b>	<b>1795-1550м</b>	9,5 часов	Каньон и пороги на Сытляр-Атар – обходили берегом, обкладывая крупные валуны камнями. 400метров – 2 часа. Хатага течет в непроходимом каньоне. Водопад. Обходили высоко над рекой по конной тропе, и выше тропы. Крутой затяжной спуск к Уде. Встаем на стоянке водников 53 ,794072 97 ,021547. Знаковая точка нашего маршрута – вышли на Уду!	Пасмурно, гнус, временами дождь	
<b>16</b>	27.07	Уда- Верхний каньон уды	<b>4</b>	<b>1440</b>	11 часов	Едем вдоль Уды, по воде, по камням, по островкам. Ближе к каньону, хорошо известному водникам, Уда широко разливается 150м ширина, но мелко - 0,2м, камень. Идем по	Переменная облачность	

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

						этому полю до каньона. Тщательная разведка обоих берегов и самого каньона. Русло непроходимо. Вертикальные берега, слаломная трасса среди камней с крутыми сливами и прижимами. По правой стороне склон выше каньона сильно заболочен, критичные крены, овраги и ущелья притоков. Волки, козы, медведи	временами дождь	
<b>17</b>	28.07	Верхний каньон Уды – р. Чело-Монго	<b>3.5</b>		8,5 часов	Выходим на террасу левого берега, над каньоном. Крутой подъем. Подготовили просеку 200 метров. Половину пути машина заходит сама, дальше на 100-метровом тросу лебедки. На террасе заболоченная моховина. Крутой спуск к Верхней Хонде. Разведка брода через Уду 50-1,2 камень. На Чело-Монго обжитые избы – два молодых охотника из Алыкджера. Большая поляна – база геологов 50-х 60-х годов.	Пасмурно, дождь	
<b>18</b>	29.07	Р. Чело Монго	<b>0</b>			Дневка. Первая полноценный день отдыха за 3 недели похода. На всех окрестных хребтах выпал снег. Отдыхаем перед штурмом основного хребта. Рыбалка Хариус. Один из домиков охотников – баня. Но мы ставим свою.	Пасмурно, дождик	
<b>19</b>	30.07	Р. Чело Монго	<b>13.5</b>	<b>1440-1785м</b>	11,5 часов	В нижней части р. Чело-Монго (тропа монголов) река 10-0.8К в узком ущелье, протяженностью ~5 км. прижимы, лес, валуны. Сложно, но на Унимогах – можно. Тропа идет высоко над рекой левым берегом, поэтому по участку нет фотографий разведки. К середине дистанции долина расширяется. У истоков – широкая каменная долина. Большая наледь. Гора Мус-Даг и пики Зубчатого Хребта, присыпаны снегом. После дневки набрали высокий темп – рекордный дневной пробег. Встали с видом на снежники перевала Мус-Даг Дабан (2132м)	Пасмурно +5	
<b>20</b>	31.07	Р. Чело Монго-пер Мус-Даг Дабан	<b>1.8</b>	<b>1850</b>	11 часов	Мус-Даг Дабан (перевал у снежной горы) 2132,5м открыт с июня по сентябрь. Удинский хребет – другие названия Хребет Пограничный, Большой Саян, Восточный Саян. Водораздел бассейнов Уды и Кизи-Хема – основное препятствие нашего маршрута. Граница Иркутской области и Тывы. 1-я секция - Подошва перевала, пологая Внизу густые кусты 2м. Последний островок леса (стройматериалы) на высоте 1820м. выше – тундра, слабый грунт, тонем. Подходим максимально к	Переменна я облачность	

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

						перевальному взлету, ставим базовый лагерь. Вторую половину дня время используем для детальной разведки перевала. 2 встречи с медведями.		
<b>21</b>	01.08	пер Мус-Даг Дабан	<b>0.1</b>	<b>1900</b>	12 часов	2-я секция – подход с нижней границе снежника. Дистанция 120м, набор высоты -50м. Густой кустарник на каменистой почве, плотно изрезано оврагами глубиной 2м. Конная топа идет правым краем. Мы приняли решение штурмовать перевал в лоб, используя естественную площадку на середине взлета над снежником, для обустройства якорей и промежуточной базы.	Ночью -5, Днем +12 Солнечно	
<b>22</b>	02.08	пер Мус-Даг Дабан	<b>0.1</b>	<b>1900</b>	12 часов	3-я секция – часть перевального взлета в центре склона – два многолетних снежника. Длина секции 120м набор высоты - 90м. Слева снежников – склон покрыт каменной осыпью, конная тропа идет серпантинном вдоль правого склона. Подготовительные работы и маневры. На верхнюю площадку поднимаем 2 бревна, 6 ломов, 2 кувалды, лопаты и кайло. Роем в каменистом грунте траншею д. 4м, ш. 0.4м., гл. 1 м. закладываем бревна – якорь с блоком для лебедки. Глубже 1м – мерзлота. Делаем сани из бортовой платформы Унимога и бревен. Тестируем систему подъема лебедками через блок на якоре. Сани идут тяжело. Сломали бревна – разрушение траншеи якоря.	Низкая облачность дождь.	
<b>23</b>	03.08	пер Мус-Даг Дабан	<b>0.1</b>	<b>1990</b>	12 часов	Поднимаем из долины 4 новых бревна. Роем две новых траншеи – основной якорь и страховочный. Успешно поднимаем сани с грузом. Следом поднимем машину без кузова (21-й экипаж). Поднимаем 8-й экипаж – стемнело.	Дождь, снег, прояснени я	
<b>24</b>	04.08	пер Мус-Даг Дабан	<b>0.4</b>	<b>2132м</b>	5 часов	Поднимем на полку 10-й экипаж, собираем лагерь. 4-я, последняя секция перевала. Набор высоты 140м. Уклон чуть положе, чем на снежнике. Есть полки. Первая машина поднимается страхуясь лебедкой за скальные останцы. И сверху страхует подъем остальных. Перевальный тур. Заснеженные вершины. Граница Тывы – Большой Саян взят!	Пасмурно, низкая облачность	
		Р. Кош-Пеш	<b>3.1</b>	<b>1880м</b>	7 часов	Спуск с перевала сначала пологий, заболоченные луга. Дальше ущелье сжимается, по бортам критичные крены – спускаемся в русло ручья – камень. Перед слиянием на истоке – водопады	Пасмурно, низкая облачность	



Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

						12-15 метров. Обходим по увалу правого склона, короткий крутой подъем, и затяжной сложный спуск по овражку в кустах. Встаем в широкой долине. На слиянии истоков. Дров нет. Топим березкой	временами дождь	
<b>25</b>	05.08	Р. Кош-Пеш, подножье Демир-Тайги	<b>3.1</b>	<b>1753</b>	12 часов	Долина с пологим уклоном, кусты, русла, камни. Конная тропа, местами заболочено. На точке 75КМ - развилка. По отчетам водников вниз по Кош-Пешу и Кош Тешу – затяжное ущелье. Каньоны, прижимы сливы, водопады. Сложная конная тропа – проход вьючных коней и обнос судов затруднен. Направо через хребет Демир-Тайга ведет старая тропа геологов. В 60-е годы тут проходили караваны по 200 вьючных оленей. Проводим разведку перевала до озер на плоском седле хребта.	Дождь, туман	
<b>26</b>	06.09	подножье Демир-Тайги	<b>0</b>			Вторая полноценная дневка. Отдыхаем, смотрим фотографии, готовимся к штурму хребта. Баня.	Утром солнце, весь день дождь +10+12.	
<b>27</b>	07.09	подножье Демир-Тайги – озера на перевале	<b>2,8</b>	<b>1753-2170</b>	12 часов	на 1-й секция подъема тропа круто поднимается в гору по лесу. Обходим более пологой дугой, левее леса по кустам в распадке. Подъем местами на грани сцепления колес, но безопасно. До высоты 1880м 2-я секция – по конной тропе по хребту отрога. До высоты 1920м. полого 3-я секция участок крутого подъема до нижнего озера - 1980м. Небольшие кусты, каменная тундра. Поднимаем одну машину, цепляясь лебедкой за кусты. Дальше – остальные. 4-я секция до высоты 2100 – крутой подъем, каменная осыпь. Есть террасы. Поднимаем одну машину страхуясь лебедкой за камни, и используем ее в качестве якоря. 5-я секция до высоты 2170м – три небольших заболоченных котловины, в верхней лежит снежник. На вершине хребта – большая котловина 1X1км. Озера. Подъем на хребет занял один ходовой день.	Дождь. низкая облачность Слабый снег.	

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

<b>28</b>	08.09	Перевал Демир-Тайга –приток Кижин-Хема	<b>2.1</b>	<b>1908м</b>	8,5 часов	Утром ремонт. Кончается бензин. Выход из котловины преграждает большое озеро 400м на 200м. зажало в ущелье. Правый берег – крутая каменная осыпь, снежник, медведь. Левый берег, увалы, осыпи. На первый взгляд – непроходимо. Выходим через увалы к середине озера на левом берегу, осыпи проходим по воде. Крены в воде, валуны. 21-й подтопился, заглох. Эвакуация машины из озера. Из озера в сторону Кижин-Хема вытекает ручей. Склоны крутые – движение возможно только по ручью. В русле сплошные камни, постоянный сброс высоты – очень сложный участок.	-1С утром крупный снег, ветер Туман влажность	
<b>29</b>	09.08	приток Кижин-Хема – граница леса на спуске	<b>3</b>	<b>1796м</b>	8,5 часов	Поднимаемся на террасу левого берега. Пересекаем сухое русло, с крутым спуском и подъемом. Встаем на верхней границе леса. Впереди крутой спуск в лесу. Надо сбросить 400м высоты, на дистанции 1,5 км. Уходим в разведку. Спуск ОЧЕНЬ сложный. Реликтовый лес лиственница, кедр. С сильнейшими протяженными завалами. Сильный крен и крутые спуски. Риск выйти на левый или правый ручей, по которым движение невозможно – крупные камни, водопады.	+4 С Утром дождь, днем туман, влажно, вечером дождь	
<b>30</b>	10.08	Спуск в лесу, с Демир-Тайги	<b>0.8</b>		8,5	Пропиливаем завалы. Начинаю спуск, страхую машины динамическими канатами 50м. обмотанными за стволы деревьев. Сбросили 90м высоты. 8-й застрял в лесном ручье на спуске. Не заводиться.	Дождь Туман.	
<b>31</b>	11.08	Спуск в лесу, с Демир-Тайги	<b>0</b>	<b>1700м</b>		Технический день. Весь день пытаемся завести 8-го. Носим по горе аккумуляторы. Все мокрое. Сушим, настраиваем зажигание. Не помогает. Остатки бензина – несколько литров и он плохого качества. Принимаем решение завтра отправляться двумя пешими группами за бензином. 2 человека на базу Ак-Суг – 35км в один конец, через перевал Арыскан. 6 человек на место нашей снегоходной закладки топлива – р. Соруг 25км через перевал Салтысты. Постоянный дождь, весь склон течет. Когда туман рассеивается, видно, что граница снега на горах опускается все ниже, скоро и нас присыплет.	Дождь	
<b>32</b>	12.08	Р. Кижин-Хем – Р Улуг Даштыг	<b>10км. Пеш.</b>			Ночью получи грандиозную новость из Новосибирска – друзья и сочувствующие снарядили нам вертолет с 200л. бензина	Сплошная облачность	

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

		Хем				Наша задача – найти и обозначить место посадки. Организовать встречу. Проводим разведку Киж-Хема до впадения р. Улуг-Даштыг-Хем. И вбираем место посадки на просторной поляне возле горячего источника (северный Аржан). Готовим сигнальные костры. Горы закрыты облаками. Дождь. 3 человека остались у машин. Остальные ночуют в поле.	, дождь	
<b>33</b>	13.08	Северный Аржан.	<b>6км. Пеш.</b>			Дождь закончился, облачность поднялась выше 3000м. Встретили вертолет! Привез 200 литров. И дополнительно слетал за нашей закладкой на Соруг. Еще 125л! Мы счастливы. Часть бензина подняли на гору к машинам. Но в этот день проехали только 2 метра! Бензин не помог, Пятница 13-е. Проводим полное ТО зажигания и топливной системы. Заряжаем аккумуляторы.	Переменна я облачность	
<b>34</b>	14.08	Спуск в лесу, с Демир-Тайги	<b>0.5</b>		8.5 часов	Выглянуло солнце, снег на хребтах растаял. Но лес весь еще мокрый, везде ручьи, грязь. Продолжаем трудный спуск. Много работы бензопилом. Пилим завалы, распиленные бревна укладываем в ямы. Где необходимо страхуемся канатом. Бережем машины. В случае поломки – эвакуировать машину отсюда невозможно.	Переменна я облачность	
<b>35</b>	15.08	Спуск в лесу, с Демир-Тайги-Киж –Хем	<b>2.5</b>	<b>1336м</b>	6.5 часов	Завершаем спуск. Долина Киж-Хема широкая. После дождей воды в реке много Броды 40-1.2м. Сильное течение. Пешком переходили таджикской стенкой. Движемся по левому берегу.	Солнечно	
		Северный Аржан				Полудневка на горячем источнике. На берегу стоит остов юрты. Источник (радоновый?) на правом склоне. Стоит сруб – купальня. Встречаем двух человек из Ырбана. Русские мужики в годах. Пришли лечится. Шли неделю на конях. Ставим баню. Великолепная рыбалка. Килограммовые хариусы		
<b>36</b>	16.08	Северный Аржан				Полудневка. Сушим вещи. Еще заход в купальню на источник. Рыбалка.	дождь, утром солнце	
		Северный Аржан Р. Аржан	<b>6.3км</b>	Долина рек. <b>1450м</b>	5 часов	14-30 старт. Идем по левому берегу. Основная тропа идет правым берегом, но там прижимы. Пред впадением р Улуг-Даштыг-Хем на правой стороне избы (на картах – «Охотн.»)	Солнечно облачно.	

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

						нежилые. У избы лежит старая ржавая бочка – 200л. Брод Кижы- Хема у изб через небольшие рукава. По Даштыг –Хему по конной тропе через лес. Броды Чемдыяк-Хема. И мелких притоков. Для нас сложны не сами броды, а крутые берега. Встаем на слиянии р. Аржан. Ремонт.		
<b>37</b>	17.08	Р. Аржан	<b>3 км</b>	<b>1600м</b>	9,5 часов	С 7-00 до 10-00 ремонт. Рулевая тяга, глушитель, тормоза. По Аржану узкое ущелье, прижимы, камни, завалы. Переходим с полки на полку. Пилим, ворочаем камни. Снежник выс. 2м. 19-30 солнце зашло за горы. Участок сложный	Утром +3, дождик Днем солнце	
<b>38</b>	18.08	Р. Аржан	<b>2 км</b>	<b>1780м</b>	3 часа	С утра серьезный ремонт – сломан бортовой редуктор на 21-ом. В этой части р. Аржан – растут только кедры. Пополняем запасы шишками. Есть брусника и голубика. Начинаем движение в 17-15. Броды, подъемы, камни – ближе к истоку – заболочено. Несколько раз – лебедки . Кустарник. Виды на горный цирк, куда мы так упорно стремимся – завораживают. Пики и крутые склоны покрытые курумом.	Утром +2, иней Днем солнце, Жарко	
<b>39</b>	19.08	Пер Салтасты	<b>0.9</b>	<b>1850м</b>	9.5 часов	В верховье Аржана – тропы на два перевала: -Арыскан 2258м Май-Август. Кратчайший путь на Ак-Суг. На южных склонах шахты геологов и начало тракторной дороги по р. Арыскан-Астыг-ой. Но северный склон крутой. Конная тропа теряется на куруме и осыпях. Нам непроходимо. - Салтасты – 2112м на р. Оругтуг-Ой. Тропа идет от источника. Подошва покрыта кустами, подход затруднен из-за дельты ручья образующей заболоченные русла. На высоте 1850м, правее тропы – обширная терраса. Ставим штурмовой лагерь. Разведка перевала.	Солнечно	
<b>40</b>	20.08	Пер Салтасты	<b>0.7</b>	<b>2080м</b>	8.5 часов	Перевальный взлет – самый сложный участок. От терасы подъем умеренный, тропа пересекает каменный ручей. Вода течет под камнями. Последние два деревца перед крутым подъемом. Тропа идет серпантином по левой стороне. Склон пересыпан камнями. По центру склона протяженный кулуар, засыпанный курумом. - правая сторона – крутая каменная осыпь. Делим участок на 4 секции. По 80-100 метров. Расчищаем серпантин от курума. Готовим проезд машины по	Солнечно Днем +28	

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

						тропе. На ползущей передаче, и спущенных колесах заводим одну машину выбранную на площадку. Используем кусты и камни для лебедки. На площадке машина стоит как якорь – следующее две машины поднимаем в лоб на лебедках. И так 4-ре секции. Самая сложная – нижняя. Много работы ломами.		
41	21.08	Пер Салтасты – Р. Оругтуг-Ой – Р. Соруг	6	2112- 1660м	7.5 часов	Поднимаем имущество из лагеря к машинам. Седло перевала пологое. Ставим тур. Плавный спуск в широкую долину Оругтуг-Ой. Моховина, Кусты, местами заболочено. Тропа входит в лес на высоте 1800м Ущелье сужается. Косогоры, сильные крены, россыпи камней в лесу. Движение по руслу –невозможно. Крупный камень. Сложный участок.	Ночью –С Днем +28	
		Р. Соруг	3.2	1750м	2 часа	Широкая долина, заболочено, кусты, мох, овраги притоком. Формально тут заканчивается первопрохождение на средствах передвижения. Известно, что по Соругу ходили вездеходы, перед нами прошла украинская группа на двух машинах. И тут мы забрасывали топливо на снегоходах.	Жарко	
42	22.08	р-Соруг База Ак-Суг	14.2	1800м	5 часов	Перевал Соруг-Аксуг пологий. Озеро Эдер-Холь. Крены, заболочено. На впадении притока Арыскан – старая база геологов – Ак-Суг (нежил). От этой точки идет дорога! База Ак-Суг- 15 домов, разная техника, людей мало. Спасибо геологам, накормили пельменями, у нас была договоренность, и нам продали бензин и масло. Есть спутниковый интернет.	Ночью -С Днем +28	
		Перевал Манза – р. Биче-Кадыр-Ос	19.6	1440м 1862м 1760м	5.5 часов	Дорога от Ак-Суга летом используется редко. До подбазы геологов ходит вездеход. Есть перспектива, что дорогу на месторождение улучшат и сделают круглогодичной. На дороге промоины, камни, местами колея. Встаем на озере Танцующих хариусов 53 18,8070 96 41,6467.		
43	23.08	озеро Танцующих хариусов				Техническая полудневка. Готовим машины к дорожной части маршрута. Световые приборы, тормоза. Перераспределяем груз, чтобы команда могла ехать, последний месяц люди в основном двигались пешком. Хорошая рыбалка. Хариус, Ленок.		
			98	1760м	10,5	Перевал Монза – Арыскан. Высота 1800 м, дорога разбита. Ниже высоты 1500м. начинает встречаться береза. К вечеру	Солнечно, +28+20	



Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

				<b>860м</b>		природа полностью меняется. Вместо хвойных лесов и тундры – лиственные и луга. После подбазы геологов (сторож) дорога становится лучше – тут регулярное летнее движение. На дороге позволяем движение в темное время суток. К полночи – мы на р Чаваш – приток Хамсары.		
<b>44</b>	24.08	Чаваш-Хамсара	<b>4,7</b>		10 часов	Автомобильный брод через Чаваш отмечен оранжевым пятном на дереве правого берега. Пешком разведать не смогли – под левым берегом глубоко и сильное течение. Машины страховали тросом. брод 1,2-100 течение 1.8м/с Вышли на Хамсару в месте старой паромной переправы. Баржа затоплена. Троса нет. Глубина более 2-х метров, ширина 200м. Переправа на Урале возможна только в октябре, не каждый год. Строим каркас для надувных баллонов. До темноты успеваем переправить две машины. Основная сложность – возврат плота, против течения. Моторная лодка не вытягивает – быстро сносит вниз. Буксируем плот машиной вдоль берега.	Пасмурно	
<b>45</b>	25.08	р. Хамсара – Тора-Хем – Р. Бий-Хем	<b>70</b>		7.5 часов	Переправляем последнюю машину. Начало дороги от Хамсары – зимник, упираемся в размытый овраг и лесной завал. Ий-Хемский перевал 961м. глубока колея в лесу. После перевала – круглогодичная дорога, покосы. Поселок Ий – население недружелюбное. Тора-Хем райцентр. Столица Тоджи. АЗС. Новый Паром через Енисей (Бий-Хем) вмещает две машины. На правом берегу 30км – плохая дорога. Грунтовка, колея. Дальше идет улучшенная дорога.	Пасмурно, +15	
<b>46</b>	26.08	Р. Бий-Хем - Туран	<b>294</b>	<b>800м</b> <b>1800м</b> <b>2000м</b>	14 часов	До асфальта 130км, через хребет Академика Обручева, перевалы до 2000м. серпантины, подъемы 35%. Горно-таежный участок. Зимой запрещено без цепей противоскольжения. красивые виды хребта. Нет заправок, до Бояровки. В Бояровке асфальт до Кызыла (80км) После Турана 20км – пост ГАИ.	Переменна я облачность	
<b>47</b>	27.08	Туран – Шарыпово Красноярский	<b>640</b>	<b>1480м</b>	18 часов	Спешим домой. От Тывы дорога идет через Западный Саян. Буйбинский перевал 1480м. Виды на «Спящий Саян». Абакан Хакасия. Степи, невысокие безлесые горы. Лес появляется	Переменна я облачность	

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

		край				после границы с Красноярским краем. ГРЭС Шарыпово.		
<b>48</b>	28.08	Шарыпово - Новосибирск	<b>640</b>	равнина	18 часов	На федеральную трассу М53 выходим около Мариинска. К часу ночи – мы под новосибирском на берегу реки Оби		
<b>49</b>	29.08	Новосибирск	<b>0</b>			Финишная дневка. Встречаем гостей и друзей. Работы по организации финиша. Готовим парадную форму	Солнечно, днем небольшой дождь	
<b>50</b>	30.08	Новосибирск	<b>10</b>		1 час	Финиш в 12-00. Цветы, флаги, пресса. <b>Большой Саян взят !</b> <b>Нас ждут новые маршруты !</b>	Переменная облачность	

## 10. Техническое описание

### 1 день. 12 июля 2010. Понедельник

День старта наших экспедиций назначается за полгода. Согласуются отпуска и разрешения на место старта в городе. Одновременно с нами стартуют еще две группы. Одна новосибирская – идут по Бирюсе на Мурхой, этот маршрут совпадает с нашим первым этапом. Их цель – встретить и забрать пешую группу разведки, которая идет через горы по возможному маршруту нашего перехода через Саяны. Еще одна стартующая группа – Украинцы на трех машинах. Наши старые друзья. Они поставили себе задачу перейти Саяны навстречу нам из Тывы в Тофаларию. Получается некое соревнование. Но у нас проблема. Одна из машин не прошла техосмотр. Работники на пункте ТО просто не поверили, что это настоящий автомобиль а не самоделка. Хотя мы и приложили титанические усилия к подготовке техники, дневали и ночевали под этими древними мерседесами, но из графика выбились и не успели провести ходовые испытания, а это ставило под угрозу весь проект. Проблему решили нестандартно. В понедельник официально стартуем, выезжаем за город, проводим ходовые испытания. Тихо возвращаемся в боксы, и до вторника устрояем возникшие замечания. Во вторник получаем заветный талон ТО и в путь!

Можно эти два дня исключить из графика экспедиции, но команда уже поставлена на походное положение. Все мобилизованы. Решено использовать два дня как «технические» из резерва графика движения. Стартуем, выезжаем за город, катаемся по оврагам. И обнаруживаем среди прочего одну серьезную проблему – выжимной подшипник сцепления, на 8-м экипаже. Надо снять кабину и двигатель, и конечно это лучше сделать в боксах. Два дня вся команда с утра до глубокой ночи работает с техникой. Машины хоть и одинаковые, но получили у нас специализацию.

21-й – грузовик, открытая бортовая платформа. Там поедут бочки с топливом и «железо»  
8-й - двойная кабина, для 4-х человек, и кунг – в нем поедут продукты и вещи, которые нежелательно мочить дождями.

10-й – укороченная бортовая платформа с тентом. Оборудован для перевозки людей и груза. Везет 5 человек. Навигация и спутниковая связь. На борту мощный преобразователь 220V, сжатый воздух, электроинструмент - техничка и командирская



машина.

3 день. 14 июля 2010. Среда.

[www.offroadmaster.ru](http://www.offroadmaster.ru)

- Км. 9-00 Сбор у Олега в гараже. Загружаем машины окончательно. Проверяем снаряжение еще раз.
- 0 13-30 Выезд. В городе жарко и душно. До этого дня было достаточно прохладно. А сейчас на улице +28. Солнце печет.
- 21 **Заправка. АИ-80. 19-50 руб. Заправились 75 литров.**  
Едем в сторону Ленинско-Кузнецкого.
- 14-50 Останавливаемся проверить машины. Обнаруживаем течь масла из заднего моста. Протягиваем.  
+30. Машины начинают греться. Сначала 8-й. Доливаем недостающую охлаждающую жидкость. Помогает.  
21-й тоже начинает греться. Охлаждающую жидкость выдавливает из расширительного бочка. Доливаем. Глушим малый круг охлаждения. Приподнимаем капот на проставку, чтобы во время движения набегающий поток воздуха охлаждал двигатель. Помогает но не сильно.  
В Журавлево сворачиваем налево на Промышленный.  
Едем по Кемерово и заново открываем для себя дорогу. Раньше всегда ездили на легковых. А Унимоги – это грузовой транспорт, которому движение много где запрещено.
- 340 **Заправка. АИ-80. 18-50 руб. Заправились 80 литров.**
- 366 22-30 Река Золотой Китат. Проезжаем речку, поворачиваем налево. Встаем на речке. В этом месте в 1999 была стоянка Сибирского Марафона. Дождик накрапывал. На стоянке перестал. Много комаров, мошек и гнуса.  
**Итого: 366 км. 9 часов в пути.**

#### 4 день. 15 июля 2010. Четверг.

- 366 6-30 Подъем. Договаривались на 8-00. Но дежурный - Влад пошутил и разбудил раньше. Он ходил ловить рыбу, но неудачно.
- 8-30 Выезд.
- 10-00 Мариинск. АИ-80. 18 руб.  
Река Кия. На улице +30.
- 10-30 21-й ищет в магазинах датчик температуры двигателя.  
АИ-17-50
- 598 13-00 Вагино. Справа стоянка поездов на хранении.
- 636 13-40 Р. Чулым. Где обычно ночуем на СМ.  
Максимальная скорость 78 км/ч. Комфортно ехать 60 км\ч  
Ачинск.
- 648 14-20 **Заправка. АИ-80. 17-50 руб. Заправились 85 литров.**  
Заправили 27-литровый баллон газом. Перекусили в кафе на заправке.
- 772 16-55 Р. Кача. 33+. Жара.
- 800 Пост Емельяново. Красноярск.
- 17-40 Едем по объездной дороге. У 8-го появился какой то свист. Определили, что из подшипника помпы. Смазали.
- 18-00 Поехали дальше. Нас уже ждут Красноярские друзья.
- 18-30 Р. Енисей. Новый мост. Встретились с Красноярскими друзьями.
- 19-10 Снова в путь. Максимальная скорость увеличилась до 83.3
- 885 Кончился первый заправленный бак. Это значит израсходовали примерно 80 литров на 237 км. 33 литра на 100 км.
- 965 22-03 Р. Рыбная. Не доезжая, сворачиваем с трассы направо и едем к речке. Вода чистая. Около речки туман. Но около самой речки высокая трава и нет дров. Встаем в лесочке. Комаров много.  
**Итого: 600 км. 13:30 часов в пути.**

**5 день. 16 июля 2010. Пятница.**

- Подъем в 7-30. Солнечно. К 8-30 уже начинает жарить солнце. Проверяем машины. Делаем ТО.
- 965 10-00 Старт +30.
- 1044 11-30 Канск. Поворачиваем налево. Едем по объездной дороге. +32 на улице.  
11-50 НА 8-ке пропали передние тормоза. Выдавило резиновую прокладку.  
Едем по объездной - ужасно разбитая дорога.
- 1070 13-00  
14-10 Проехали пост Н. Ингаш. Без приключений.
- 1126 Идет реконструкция дороги. 1 км. щебенки  
Хороший свежеположенный асфальт.
- 1133 14-30 Звонил Скромный. Едет нам на встречу с Байкала.  
Реконструкция дороги. Щебенка. 3 км.
- 1137 14-35 Около серебряного источника идет реконструкция дороги.
- 1160 15-10 Щебенка. Пыль. Подъем.
- 1167 15-30 Р. Верблюд. Въезд в Иркутскую область. До этого столбы километровые показывали 1174, а на вывеске прыгнули до 1167.  
АИ-80. 21-80.
- 1197 16-00 Пост Тайшет.  
Едем по объездной дороге через Тайшет.  
16-10 Отправил на форум сообщение: Прошли пост ДПС в Тайшете. Переехали р. Бирюса. Воды в реке много. До Нижнеудинска осталось 170 км.  
Расход считали приблизительно. Для мотора 2.2. Много подъемов. Машина груженная. На обкатке.  
Объездная дорога хорошая.
- 1238 16-45 Пересекли выехали на трассу Байкал – как раньше проходила. Объезд закончился.
- 1261 17-20 У 8-го кончился бензин. Залили 20 литров АИ-92 из канистры. Машина стала лучше ехать.
- 1265 17-30 Нижнеудинский район
- 1277 17-45 Заправка. И кафе у Петра.  
**Заправка. АИ-92. 24-60 руб. Заправились 95 литров.**
- 1294 18-15 Щебенка. Крупная.
- 1301 18-30 Асфальт
- 1310 18-40 Ремонт дороги. Глина. Лужи.
- 1319 18-55 Асфальт на резком повороте. Продают орехи.  
За время дороги от Новосибирска максимальная высота была 573 метра.
- 1364 19-55 Нижнеудинск
- 1367 **Заправка Подсолнух. Заправили 24.5 литра до полного бака. Расход получился 27 литров.**  
Отправил сообщение на наш форум: Мы в Нижнеудинске! )))  
Залили АИ-92 и точно померили расход. Получилось 27 литров на сотню на моторе объемом 2.2. Встаем на ночевку на привычном месте около Вознесенского. Ждем друзей из Нижнеудинска.  
Заехали к Палычу. Его дома не оказалось – он придет вечером.  
Проехали речку. Вода выше обычного.
- 1380 20-50 На стоянке.  
**Итого: 415 км. 11 часов в пути.  
430 по gps. Время движения 8-55 Простоя 1-50**



**6 день. 17 июля 2010. Суббота.**

- 0 9-00 Подъем. Солнце. +33С.  
Занимаемся ремонтом машин. На 8-м регулировали ручник. Сделали усиленные прокладки на топливные баки.  
На всех машинах отрегулировали клапана (обкатка после капремонта).  
На 21-м поменяли резину. Перебортовали 5 грузовых колес.
- 16-30 Выезжаем с острова.
- 17-00 Торжественный старт в Нижнеудинске. Снимают для телевидения.  
Закупаем топливо и хлеб. Последняя возможность позвонить родным по сотовой связи. Заправились по 420 литров на машину.
- 18-00 Начинается бездорожье.  
Дорога нормальная.
- 19-20 Пьяный ключ. Набрали воды.
- 21-30 Вершина Уляха поворот с леспромхозной дороги на промысловую
- 23-40 Домики на Ермае. Встаем на ночевку.
- 100 **Итого: 100 км. 7 часов в пути.**

**7 день. 18 июля 2010. Воскресенье.**

- 100 7-00 Подъем. Солнце.  
Пока спали, утром, часов в 5 проезжает Урал с водниками из Омска.  
На завтрак делаем суп из картошки.
- 9-00 Выезд.
- 10-00 Избушка китайца. В 20-е годы тут нашли мертвого китайца-золотоискателя  
На кочках разбило вход питания на ноутбуке Toughbook.  
По дороге встречаем Урал. Нам сообщают что новосибирцы стоят на Джугояке. Скоро на перевале появляется радио-связь.  
Брод Джугояка. Пошел дождь. 8-й приделывает сапуны.  
Вода не высокая для унимогов. Чуть больше метра.
- 17-00 Встречаем наших. Они здесь со вчерашнего вечера. У них нарядный закрытый тент. Для нас готов обед. Огромное спасибо! Нас уговаривают остаться, но нам надо двигаться вперед.  
Начинаются постоянные броды. В бросе где в 2008 затонул Петраков заглох 21-й. Все взбодрились в холодной воде. Зацепив 21-го за 10-го а его в свою очередь за 8-го вытащили на берег. Продули поехали дальше.  
Машины едут спокойно и это даже расслабляет.  
Бухарино. Стоит «гусинка». Нам продают хлеб. Спасибо!  
Тучи хмурятся. Едем по бродам.
- 180 21-00 Скоро стемнеет. Решаем встать на ручье Хулэ. То место где стояли в 2008 на обратном пути залито водой. Поднимаемся на горку.  
Начинается дождь.  
**Итого: 80 км. 7 часов в пути.**



**8 день. 19 июля 2010. Понедельник.**

- 180 8-00 Подъем. На улице сыро.  
 9-00 Выезд. 10-й не заводится. Таскаем на веревке пока не заводится.  
 10-00 Едем по ручью Хуле, по перевалам, по Красной Речке .  
 Прииск Миричун на Б.Бирюсе. Нам не очень рады. Начальник участка на контакт не идет. Топливо не дают.  
 Встречаем водников из Омска. Они с каюрами. Будут сплавливать по Мурхою. Цена заброски 35 т.р. за Урал на всех и 7 т.р. каюрам за Мурхойский перевал.
- 14-00 Дорогу размыло. Ленцы ушли и дорогу никто не делает. Мы едем в объезд. 10-й садится в грязи. Первая засада ) Начинаем тянуть лебедкой 8-го. Подтаскивает к застрявшему. Цепляем 21-го к 8-му. Вытаскиваем. Водники радостно нас снимают.
- 225 15-00 Катышный. Место где заканчивался первый этап СМ2008. Изба каюров. Быстрый перекус и на штурм перевала.  
 Подъем. Машины едут медленно, но верно. Но не так легко как хотелось бы. Местами садятся и вытаскиваемся лебедками. 21-й чуть не переворачивается. Попадает в огромную промоину.
- 230.5 18-30 Мы на вершине перевала.  
 Начинается моховое болото. Разбитая колея заполненная водой. Можно ехать только по мху.  
 8-й хорошо застревает. Рвем трос. Вырываем деревья. Копаем. Подкладываем. При подтягивании рвется трос несколько раз. Теряем час. Начинается дождь. Темнеет. Машины стараемся проводить по моховине. Но всё равно садятся. Включаем специально установленное устройство – crawler gear – супер понижайка. Машины начинают ехать.  
 У 10-го закусывает лебедку.
- 233 23-00 Решаем встать на ночлег на моховине. Под дождем разводим костер. Водой запаслись заранее. Идет дождь.  
**Итого: 53 км. 13 часов в пути.**



### **9 день. 20 июля 2010. Вторник.**

Тракторный зимник в горах. Болото закончилось, последние 3км - спуск относительно сухой. Дорога выводит к Мурхою, далее этот зимник на Верх.Гутару идет вниз по течению, часто по льду реки. Хорошая рыбалка Хариус. Нам вверх по течению Мурхою. На выходе конной тропы, к реке – место стоянки водников. Тут они готовят средства для сплава по Мурхою. На перевале у нас возникла серьезная техническая проблема – заклинило выжимной подшипник сцепления на 8-м экипаже. Ремонт сложный – надо снять кабину и двигатель. Это сделать в лесу не просто. С перевала неисправную машину буксировали, к обеду выбрали площадку на берегу Мурхою. Пошел дождь.

Поставили машину между двумя деревьями, между которыми установили балку на высоте 4 метра. Работы много. Снять руль, разъединить всю электрику, снять радиатор, вентилятор. Поднять кабину, выкатить машину, опустить кабину и откатить ее в сторону, вернуть машину под балку, снять двигатель.... Для этих процедур нам потребовалась работа 3-х лебедок.

Одна машина стоит спереди, электролебедкой поднимает кабину через блок на балке. Второй машиной откатываем неисправную из под висящей кабины. Опускаем кабину на землю – и вручную откатываем ее через крышу в сторону. Возвращаем неисправную машину под балку, и продельваем всю процедуру снова уже с двигателем.

Обратный процесс – даже сложнее. При сборке нужно точно опустить кабину и двигатель на шасси. Для выставления шасси используем вторую лебедку передней машины.

Работы много и она занимает весь следующий день. Используя возможность работаем на ремонте и доводке всех машин. Усиливаем лебедки. У 8-го погнуло крепление лебедки от БТР. Отрезаем кусок от найденного трака гусинки и привариваем. Просверливаем дополнительный крепёж. У 21-го тоже усиливаем лебедку – тщательно провариваем. 10-й делает боковые губы лебедки. Пластиковые втулки раздавило. Меняем на металлические – вырезаем болгаркой из подходящих труб. Чиним Crawler GEAR у 8-го и 10-го. Снимаем, разбираем, диффектуем, смазываем. Учимся смазывать выжимные подшипники без снятия кабины, и многое другое. Вечером 10-го дня ставим надувную баню на берегу Мурхою. Класс!! Заброска закончена.





11 день. 22июля 2010. Четверг.

0	6-00	Подъем.
		Сбор вещей и инструментов.
	8-00	Начинаем движение. Двигаемся по «дороге» СМ2008.
		Габариты Унимогов не позволяют двигаться по тому же пути. Местами запиливаемся. Гидроусилителей нет. Маневрировать сложно.
		21-й хорошо садится. Тянем лебедками. На конной тропе течет речка.
	13-00	Вышли к точке <b>10KM IZBA</b> . Поднимаемся в подъем на лебедках. 8-й не тянет. Встаем на ремонт. Выставляем зажигание. Пока идет ремонт готовим обед.
		Едем по нашему старому следу. В лесу немного запиливаемся. По камням, уклонам и бродам машина едет замечательно.
		Помогает наш старый трек gps. И описание маршрута. Едем точно по треку. Видны наши старые следы, но не сильно заметны.
	16-30	Пошел ливень. Вышли к точке <b>14KM RAZVIL</b>
8	16-40	Начинаем движение. Место, где указан брод на 1км карте. Там прижим к скале. Едем по лесу. Пропиливаемся. Дальше
	17-10	Переходим в брод рукав Большого Мурхоя.
	17-30	Проходим 50 метров по берегу и снова брод через другой рукав Б. Мурхоя. Гоша почувствовал себя нехорошо. Кружится голова. Высокое давление. Похоже на горную болезнь, акклиматизация. Выдаем лекарства.
		Проходим по камням 100 метров. Дальше скалистый прижим. Снова переходим Б. Мурхой.
		50 метров по камням и снова переходим Мурхой. свежие медвежьи лепешки
	18-10	Дальше едем по руслу.
		Немного леса. Запиливаемся и снова выходим к Б.Мурхой. Двигаемся по камням. 100 метров.
		Переходим речку. 50 метров по камням и снова в брод. Едем вдоль речки
		Конная тропа, обозначенная на карте идет по другой стороне реки. По горе с

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

		критическими кренами. Поэтому мы ищем дорогу и едем вдоль речки.
		Пытаемся отправить почту. Спутники не стабильны.
	18-50	Выходим на островок. Двигаемся по траве.
		Закат будет в 20-50. По плану нам сегодня надо доехать до места обозначенного на карте как ДОМ. До него осталось 1.5 км.
		Пересекаем речку. Брода не высокие ) Чуть выше колеса унимога.
		После дождя стоит туман. За горой выглянуло солнышко.
	19-00	Выходим на траву с камнями. 100 метров и снова пересекаем речку. Она разделяется на много протоков. Местами течение сильное.
	19-10	Перешли самый правый приток. Справа тропа. И горы. Солнце зашло за гору.
		До избы 400 метров. Разведка предупреждает, что из избы идет дымок.
		Едем вдоль речки.
	19-30	Видим домик. Да не один. Видим собак. Лошади
	19-40	В избышке мужик русской наружности. Он из Гутары. Не очень приветлив. Собаки лают но не кидаются. Едем дальше.
	20-20	Переезжаем реку. Едем по камням. Несколько раз переезжаем реку. Пропиливаем речные завалы. Выезжаем на остров покрытый карликовой березой. Находим место для стоянки.
		От развилки Мурхоев проехали 3.8 км.
11.8		Получили новости от пешей разведки: Находятся на 45км на Уде. Завтра к вечеру планируют прийти к Вам. Все расскажут и покажут. Вкратце наш маршрут не проходим. Но вроде как до Уды доехать можно.
		<b>Проехали 11.8 км. Время движения: 12-20</b>

**12 день. 23 июля 2010. Пятница.**

11.8.	6-30	Подъем. Солнце. Почту удалось отправить. На завтрак манная каша.
	8-10	Выезд. Флайбай пошел на разведку и передал что впереди 500 метров по зарослям карликовой березы.
		Впереди видна вершина покрытая снегом. Периодически сигналим гудками машин, чтобы пешая разведка могла нас услышать.
12.8	8-59	Заезжаем в лес. Жарит солнце.
		Начинается густой лес. Сплошные кусты. Пропиливаемся.
		В ручье лежит прошлогодний снег.
13.4	9-30	Выходим к Б.Мурхою. Едем по речке. Через 200 м выход на сухое русло.
13.8	9-50	Видим коней. Стреноженные 3 взрослых и два жеребенка.
		Вышли к Б. Мурхою. Едем вдоль речки по камням. Высота 1455 м.
		Едем вдоль речки по траве
15.3	10-15	Заезжаем в лес.
		Спускаемся в русло ручья. Солнце. Жарко. В кабине +40.
		Заезжаем в лес.
		Едем по речке и камням
15.9	11-00	Выходим к впадению в Б. Мурхой ручья Аскайлы-Ой.
		Едем по Б. Мурхою. Большие камни. Слева лежит снег.
16.4	11-20	Встаем на осмотр машин. Чаепитие.
	12-30	Едем дальше.
		Переехали Б. Мурхой. Едем по карликовой березе.
		Потерялась спутниковая навигация и 300 метров трек не записался.
17.1	13-00	Флайбай передал по рации, что встретил пешую разведку.
		Едем по кустам. Хороший крен. Выходим на камни.



Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

	14-00	Встретили пешую разведку. Наши друзья из Новосибирска и Томска
		Полудневка. Общаемся с пешей разведкой. Рассказывают новости с маршрута. Дождь. Ставим баню.
18.4		<b>Проехали 6.6 км. Время движения: 6-00</b>



**13 день. 24 июля 2010. Суббота.**

	7-00	Подъем. Всю ночь лил дождь. Пасмурно.
18.4	9-00	Выезд.
		Едем прямо по реке. Высота 1488 м.
19.6	9-30	Едем по камням.
		В салоне +17
20.4	9-50	Едем по камням. Переезжаем рукава речки.
		Очень помогают переносные радики у разведчиков. Получаем оперативную информацию.
21.2	10-10	Вышли к разделению Б.Мурхоя на три больших притока. Нам надо ехать по правому. Там идет конная тропа и там шла пешая разведка.
21.4	10-15	Высота 1575 м. Изба без крыши. Едем по речке.
22.	10-30	С речки уходим в лес. Маневрируем между деревьям.
		Переходим речку. Камень на мхе видна «единичка». Уходим в лес.
22.4	11-00	Переходим речку. Высота 1628.
	11-10	Выглянуло солнце.
		Заезжаем в лес. Маневрируем.
		Большие камни. Поваленные деревья. Пропиливаемся.
		Начинаются прижимы. Большие камни. Деревья. Пропиливаемся. Переходим с одного берега на другой. Деревья пилим сухие.
23.2	12-50	Высота 1645. В салоне +22.
23.5	13-40	Переходим с острова на остров. Пилим. Делаем спуски. Обходим по воде.
	13-45	Обед. 1654 высота.
	14-30	Едем дальше. По речке и камням. Камни местами большие.

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

23.7		Выходим к расширению долины речки.
		Едем по камням.
24.2	15-30	Выходим в лес. Высота 1698 метра.
		Вышли на камни. Справа лежит снег голубого цвета. Едем по камням.
		Выходим в оазис.
25.3	16-20	Сначала решают ехать левее по моховине. Но быстро садимся. Сдаем назад и едем по конной тропе. Выходим в долину.
		Небо затягивает тучами.
25.4	16-30	Обнаруживаем что у 8-го открылась коробка.
	18-30	Поехали дальше. Навигация потерялась
25.7		Едем по лесу. Высота 1791.
26	18-50	Едем по кедровой роще – замечательное место!
		Выходим на реку.
	20-00	Идем на подъем. Река внизу.
26.9	20-20	1800 м.
27	20-30	Встаем. 1812 метров. До точки 35KM PEREVAL осталось 2.8 км по прямой.
		53 ,897052 97, 076638 стоянка
		<b>Проехали 8.6 км. Время движения: 11-30</b>

24 июля двигались 12 часов. прошли 8,6км. до перевала на Хатагу 2.8км. Высота 1812м. за день набрали 300метров. 53 ,897052 97, 076638 до точки 35km pereval 2800м. Стоим на уклоне на мху. Сегодня было тяжело, вымотались. Ущелья, заломы, в русле уже слишком большие камни, омота и сливы. Лезем где можно и где нельзя. Унимоги конечно сила, но и пилить и камни ворочать приходится. Завтра надеемся взять Хонда-Джигулымский хребет и начать спуск Уде.

#### 14 день. 25 июля 2010. Воскресенье.

Подъем в 5-30. К 12-00 преодолели Хонда-Джигулымский хребет. Точка 35KM PEREVAL 53 ,873264 97 ,061206. Перевал брали выше седла. Максимальная высота 2017м. Повезло с погодой. Солнце. Хорошие уклоны и верховые болота немного подсушило. С хребта открывается завораживающий вид на хребет Большой Саян. Спустились к речке Сытляр-Атар. На моховом болоте сел 21-й. Стал тянуться лебедкой вырвало передний бампер с лебедкой от БТР. Срезало родные немецкие болты крепления бампера к раме. Полностью разгрузили борт с тяжелым грузом – топливо, запчасти, оборудование. Подняли хай-джеком поочередно за каждый угол и подложили под каждое колесо лесины.

Встали Координаты 53 ,835958 97 ,022318. 1782м над уровнем моря. Есть комары мошка, пауты. Это примерно 40-й километр нашего категорийного маршрута. До сего момента продвижение можно назвать стремительным. Во первых техника позволяет брать многие препятствия ходом, во вторых эта часть маршрута проложена по наиболее легкому варианту, ну и конечно схоженная команда. Большинство участников имеют опыт прошлой саянской экспедиции.

Впереди нас ждут более серьезные трудности. Прямо перед нами ущелье Сытляр-Атара перед его впадением в Хатагу. 600 метров завалено валунами размерами доходящими до размеров машины. Движение по конным тропам практически невозможно - большие крены и пересекающие овраги. Будем пытаться идти по камням.

**За день прошли 9.3 км. Время в пути 11-30.**



**15 день. 26 июля 2010. Понедельник.**

	6-30	Подъем. Пасмурно. Много мошки, комаров и Паутов.
		Выслали разведку. Чиним машины. 8-й разобрал Crawler Gear. Поджали втулку. 21-й высверлил болты из рамы ставит лебедку с бампером. Отправили и получили почту. Пешая группы встретила Димона.
36.1	11-00	Выезд. Начинается дождь. Камни мокрые. Колеса скользят.
		2.86 датчик сбросил
36.5	13-00	Обошли пороги по воде. Обкладывали камнями. Ломами двигали камни. Строили дорогу. Крены сильные. Камни очень большие. Унимоги - фантастически едут.
		Выходим на траву. Разведка говорит что если поехать направо то через 2 км мы упремся в скалу. Будем объезжать слева.
36.8	14-10	У 10-го поломка. Вентилятор задевает за радиатор. Пока чиним - обед.
	14-45	Едем дальше.
		Поднимаемся на гору.
37.3	15-10	Вышли к реке Хатага.
		Пересекаем и едем в гору.
37.5	15-30	8-й заглох на подъеме. Не заводится. Устраняем.
	15-40	Сначала ехали по конной тропе. Но были вынуждены ехать еще выше.
38.4	16-40	Высота 1782 м. Хатага далеко внизу.
	17-07	Едим вдоль конной тропы, опасный спуск около 25-30 градусов,
39.4	17-40	Ехали по плоскости – моховые болота, курумник. 21-й и 10-й засели – вытащили. 8-й проехал на Crawler Gear.
	19-14	Едем по моховине, вдоль реки Хатага.
41.5	20-20	Встаем на стоянке водников 53 ,794072 97 ,021547
		Прошли точку 45KM UDA 53 ,799265 97 ,016794



		Радует небольшая победа. Мы дошли до Уды! Отправляем письмо.
		<b>Проехали 5.4 км. Время движения: 9-20</b>



**16 день. 27 июля 2010. Вторник.**

	7-30	Подъем. Солнце. На стоянке водников оставили крышку от бочки с чеканкой. <a href="http://www.Offroadmaster.ru">www.Offroadmaster.ru</a> 10 человек на 3-х Мерседесах. Новосибирск-Аксуг 26.07.2010
41.5	9-30	Выезд.
42	9-40	Едем вдоль Уды. По воде. По камням. По островкам.
43.3	10-05	Едем по следу пешей разведки. Точка <b>НОСН 6</b>
		Едем по Уде.
44.7	10-30	Впереди прижимы. Надо разведывать местность.
44.9	10-40	Едем по реке. У 10-го отрывает рулевую тягу. Срезает болты на ступице. В воде высверливаем. Поднимаем хай-джеком и ставим на место.
	12-20	Едем дальше. Прямо по реке. Хорошие валуны.
	13-00	Встаем на ТО и обед.
45.1	14-30	Ехали по реке. Впереди каньон Уды. Дальше надо искать дорогу.
		Как ехать непонятно. Разведчик быстро уперся в непроходимое. Пошли в разведку группой – все три водителя, включая руководителя и зама. Прошли террасы правого и левого берегов, прошли почти весь каньон пешком по воде! Русло непроходимо. Вертикальные берега, слаломная трасса среди камней с крутыми сливами и прижимами. В принципе в малую воду попробовать можно – но слишком опасно. По правой стороне склон выше каньона сильно заболочен, критичные крены, овраги и ущелья притоков. 4 раза пешком бродили Уду. Есть волки, козы, медведи. Выбираем левую сторону.
45.5	20-30	Встали на ночевку. 53 ,770647 97 ,081107
		<b>Проехали 4 км. Время движения: 11-00</b>



**17 день. 28 июля 2010. Среда.**

	7-00	Подъем. Пасмурно.
45.5	8-30	Выезд. Пошел дождь. Все мокрое.
		Строили подъем. Построили просеку. Очень сильный уклон. Первым прошел 10-й. Дошел до трети на Crawler Gear потом подтянулся на лебедке 100м. Развернулся и подтянул 8-го и 21-го.
		Вышли на верховое болото.
46.7	13-00	У 21-го машина не тянет. Чиним. Дымит сизым дымом.
	13-50	Вышли к Верх Хонде. К точке <b>KANYON</b>
47.1		Едем по речке. Выходим к Уде. Едем по речке.
47.3		Вышли к точке <b>52KM BPOD 53 ,762747 97 ,100309</b>
		Наша сегодняшняя цель это точка <b>54KM IZBA</b>
		Долго искали место для брода. Солнце выглянуло. Сразу ниже каньена, там где бродили пешком, проезда по правому берегу Уды нет. Мешает широкое сложное каменное русло, похожее на просеку ЛЭП. Конечно никакой ЛЭП там нет. По этому руслу видимо сходили сели, лавины. Ширина 100 метров. Верхняя хонда впадает в Уду несколькими рукавами, образуя острова с высокими берегами. Пробираемся по островам, подкапываем съезды/заезды
48	16-30	Брод через Уду.
49		Едем по полю правого берега. Карликовая береза.
	17-00	Точка <b>54KM IZBA 53 ,752814 97 ,114194</b> Избушки. Здесь в 50-60 годах стояла геологическая партия. Все поле это место их базы.
		В избушках есть люди. Это охотники из Алыкджера. Один молодой – только что из армии приходил к нам вечером к костру. Посидели



		пообщались. Он не особо знает здешние места. Они на охоте. Две избы одни из них баня.
		<b>Проехали 3.5 км. Время движения: 8-30</b>



**18 день. 29 июля 2010. Четверг**

		Дневка.
		Всю ночь лил дождь. Под утро около палаток бродили стреноженные лошади. Под утро выпал снег на всех хребтах.
		Утром пасмурно. Прохладно. Периодически моросит дождь.
		Рядом есть домик баня, но решили поставить свою баню на берегу. Попарились от души.
		Пошел дождь и шел целый день и всю ночь. Вещи посушить не удалось.
		Сорокин ушел на разведку. Сходил на 8 км. На фотографиях с пешей разведки видно, что до перевала <b>70KM PERAVAL</b> 16 км всё более менее проходимо. Вопрос вызывает сам перевал. Пешая разведка сказала что он не проходим по их мнению.
		Пишем письмо украинцем по поводу их решимости пройти весь маршрут. И самое главное по поводу топлива. Уже очевидно, что топлива до базы Ак-Сук нам не хватит. Расход большой. В районе 4-х литров на километр. Мы везем для украинской команды 60л бензина, и 60 литров дизтоплива. Просим разрешения их использовать.

**19 день. 30 июля 2010. Пятница.**

	7-00	Подъем. Пасмурно. С утра пытаемся выйти на связь по спутнику
49	9-00	Выезд.
		Едем по речке Чело-Монго. Местами по самой реке. Местами по островкам. Пропиливаемся.
50	11-20	До точки <b>55KM KANYON</b> 300 м.
		Высота 1467 м.
50.3	11-45	<b>55KM KANYON</b> . Высота 1474 м. Выглянуло солнце.
51.4	13-00	1504 м.
		Слева гора Чело-Монго 2822. А мы 1540 м.
53.2	13-50	Точка <b>58KM KANYON</b> Высота 1550 м. Обед. Влад поймал 6 хариусов.
	14-50	Поехали дальше.
54.1	16-00	Вышли в долину.
54.5	16-10	1596 м.
55	16-20	Едем по лесу.
56	17-10	Ехали по конной тропе по верху – спустились к речке. 1630 м.
56.5	17-30	У 8-го кончился бензин. До этого 10-тью минутами ранее кончился бензине у 21-го. Утром заливали по 30 литров. Получается 4 литра на 1 км.
57.3	18-00	Вышли в долину с относительно мелкими камнями. Солнце.
57.9	18-15	Заехали в лес. Запиливаемся. 1688 м.
		Вышли к точке <b>66KM NALED</b> . Огромные глыбы льда
62.5	20-30	Встали 53 ,717162 96 ,951658. Высота 1785.
		Открывается потрясающий вид на перевал Мусс-Даг Дабан. Который нам предстоит штурмовать. До точки <b>70KM PERAVAL</b> 2.7 км по прямой.
		На улице +5. Холодно.
		<b>Проехали 13.5 км. Время движения: 11-30</b>





20 день. 31 июля 2010. Суббота.

	8-00	Подъем. Солнечно, но холодно.
62.5	9-00	Выезд.
		<p>Мус-Даг Дабан (перевал у снежной горы) 2132,5м открыт с июня по сентябрь. Удинский хребет – другие названия Хребет Пограничный, Большой Саян, Восточный Саян. Водораздел бассейнов Уды и Кизи-Хема – основное препятствие нашего маршрута.</p> <p>Граница Иркутской области и Тывы.</p> <p>1-я секция - Подошва перевала, пологая Внизу густые кусты 2м.</p> <p>Последний островок леса (стройматериалы) на высоте 1820м. выше – тундра, слабый грунт, тонем. Подходим максимально к перевальному взлету, ставим базовый лагерь.</p>
		Нам надо подъехать максимально возможно к взлету и вставить базовым лагерьем для подъема на перевал.
		Останькович выбирая место для фотосъемки встретил медведя. Очень близко метров 30. Замер. Когда медведь ушел на приличное расстояние решил достать фотоаппарат. Сделал снимки метров со 100.
		Пока боролись с болотом на подошве, Сорокин ушел на перевал в разведку. Ему передали по радиии чтобы он был осторожнее – медведя видели. Вскоре и он сообщил по радиии – встретил двух медведей. После этого радиия не отвечала. Влад схватил ружье и побежал в гору, за ним Олег и Семенихин с ружьем. По дороге стреляли – эхо по всему перевалу. Сорокина нашли – он на 400 метров углубился за перевал в Тыву и сидел там на камешке, рассматривая склоны в бинокль. Проблема оказалась простая, он увидел медведей – сообщил нам, и радиия села... Больше его в разведку с недозаряженной радиией не выпускали. У инцидента была и

		положительная сторона – мы быстро и массировано провели подробную разведку перевала
		<b>Проехали 1.8 км. Время движения: 11-00</b>



**21 день. 1 августа. Воскресенье.**

	8-00	Подъем. Солнечно, но холодно.
	9-00	2-я секция – подход к нижней границе снежника. Дистанция от базового лагеря 120м, набор высоты 50м. Густой кустарник на каменистой почве, плотно изрезано оврагами глубиной 2м. Конная топа идет правым краем. Мы приняли решение штурмовать перевал в лоб по правому снежнику, используя естественную площадку на середине взлета над снежником, для обустройства якорей и промежуточной базы. Готовим проход через кусты, заваливаем камнями овраг. Выводим машины на площадки под снежником.
		Подняли на полку над снежником, ломы, бревна лопаты. Роем в каменистом грунте траншеи для закладки бревен и обустройства якорей. Траншея длиной 4м, шириной 40см. Глубиной 1 метр. Глубже мерзлота. В нее закладываем два бревна диаметром 15-20см, выпускаем трос с блоком.
		Раньше таких препятствий нам брать не приходилось. Уклон большой, случись что – падать далеко. Опасно. Решаем опробовать подъем на санях. Снимаем бортовую платформу с 21-го. Делаем сани из платформы и бревен.
		Нас нагнала группа водников из Нижнего Новгорода с каюрами. Общаемся. Мы представляем из себе колоритную картину. Толпа хмурых обросших мужиков в грязных одеждах ковыряют ломом грунт и разбирают напополам древний грузовик. И все это происходит на Мус-Даг-Дабане.



		У водников при подъеме на перевал упали две лошади. Их развьючивали и поднимали два часа.
		<b>Проехали 120 метров. Рабочее время 12-00</b>



**22 день. 2 августа. Понедельник.**

	7-00	Подъем. Дежурный встал в 6-00 дождь шел сильный. Решили отложить подъем на час. Дождь чуть-чуть прекратился Удалось развести костер.
		Дождь лил целый день. Мокро. Грязно. Холодно.
		Готовим подъем саней Тягач стоит внизу, Якорь с блоком наверху. Разматываем по горе 300 метров тросов. Трудоемко. Стальные тросы нелегкие. Решаем технические проблемы. Трос не одним куском – соединен шаклами, которые не могут пройти через блок. Вешаем второй блок на метр ниже первого.
		Начали подъем. Сани груженые, идут тяжело. С верхнего поста по рации команда СТОП. Сломало бревна в траншее и клином из бревен траншею разворотило. Дело плохо. Настроение упало.
		Короткий отдых, мобилизуемся, мозговой штурм. Принимаем решение выкопать новую траншею, поднять из долины более толстые бревна.
		Подготовили две траншеи. Основную и страховочную. Заложили бревна 20-25см. Укрепили вставив ломы. Сверху завалили камнями.
		Втора попытка подъема саней прошла удачно.
		Вся затея с санями себя оправдала. Основная цель – безопасность. Сани – тяжелей машин. Машина на колесах дают меньшую нагрузку. На санях мы проверили прочность якорей, тросов и соединений. Отработали взаимодействие. Определили дежурные посты, и обязанности. Конечно разобрать, а потом собрать машину. Изготовить сани – это трудоемко и отнимает уйму времени. Но рисковать мы не имели права.

		Дополнительный плюс – мы сильно разгрузили одну машину.
--	--	---

**23 день. 3 августа. Вторник.**

	8-00	Подъем. Всю ночь лил дождь. Утром пошел снег.
		Из палаток видны покрытые снегом вершины.
		Часть вещей с базового лагеря мы забираем. Сегодня предстоит подъем машин.
		Пошли на гору раскладывать по горе тросы, готовить страховки и проверять все возможные сочленения.
	13-00	Начинаем подъем в гору 21-го. – это теперь самая легкая
		Процедура подъема и страховки – непростая. Из-за сочленений тросов, и ограниченного размера барабаном. У нас в работе куски по 100, 50, 40 и 30 метров, соединенные шаклами. Нижняя машина(тягач) через блок на горе тянет 21-го. А 21-й выбирая трос своей лебедки обеспечивает само страховку. Всего в работе около 500 метров троса. В момент когда на основном тросу шакл подходит к блоку, натяжка останавливается. Машина закреплена на страховке. Основной трос перецепляется с верхнего блока на нижний, и шакл оказывается уже с другой стороны. Продолжается натяжка. В момент когда барабан лебедки у 21-го полный – натяжка опять останавливается. Машина страхуется основным тросом. А из страховочного убираются удлинители. Натяжка продолжается. На основном тросу очередной шакл подходит к блоку, но это уже нижний блок и перецеплять нужно наверх, причем барабан на тягаче тоже уже полный. Оставляем машину на страховке – выпускаем трос тягача – убираем удлинители из основного троса. И так далее...



Для следующей машины опять навешиваем все тросы, и проверяем соединения. То темноты успеваем поднять на полку вторую машину.



**24 день. 4 августа. Среда.**

	7-00	Подъем. На высоте холодно. Ночью толи показалось то ли, правда приходил медведь к палатке.
	9-00	Натягиваем троса. Проверяем страховку для подъема 10-го. Пасмурно.
		Поднимаем 10-го. Мы сделали это!
		Ставим кузов 21-му На месте трех окопов водружаем столб на него бочку и завершаем композицию ломом – сооружение в виде креста. Оставляем надпись <a href="http://www.offroadmaster.ru">www.offroadmaster.ru</a> VI категория авто. 10 человек. 3 Мерседеса.
		Продолжаем подъем. Разворачиваем 8-го. Поднимаем 10-го на вершину. Лебедкой затаскиваем всех остальных. Верховое болото.
	16-00	МЫ на границе с Тывой. Тур. В нем суслик верещит угрожающе. Подносим в дар кедровые орешки. Оставляем авто сувениры богам.
		С этого момента начинаем добавлять в бензин солярку. Топлива у нас всё равно не хватит, но мы оттягиваем конец )))
		Спуск с перевала. По началу все хорошо. Барахлит стартер у 10-го.
		Болото. 10-й садится и стартер умирает. Вытаскиваем лебедкой. Снимаем стартер. Ужос! Умер. Одна щетка выгорела. Выгорели ламели на бендексе. При разборке вылилась мутная жижа. У нас в запасе новый стартер с консервации бундесвера. Поставили и продолжили движение.
		Поехали по склону. Критический угол. Решили пойти по речке. Выезд к речке с сильнейшим креном. Место для разворота мало. Чудеса! Машины едут. Объезжают огромные валуны. Едем по каньону. Подкладываем

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

		камни. Двигаться смогли 500 метров дальше два водопада. Один 5 метров. Второй 10 метров. Непроезжаемо. Забираемся в гору. Тоже сильный подъем. Зацепиться лебедкой можно только за карликовую березу. Поднимаем 10-го. Он едет просто нереально. 8-го затаскиваем на лебедке. 21-го цепляем на две лебедки и тащим.
		Дальше спуск. Лютый. Колеса отрываются от земли.
	22-30	Ночь. Темно. Встали 53 ,693112 96 ,895856 Высота 1880 м.
		<b>Проехали 3.5 км. Время движения: 12-00</b>



**25 день. 5 августа. Четверг.**

	8-00	Подъем. Пошел дождь. Все горы в тумане.
		Получили почту по поводу бензина в Ак-Суге. Вертолета нет. Бензин могут дать. Тащить придется пешком.
		Все мокрое. Едем по конной тропе. Местами заболочено. Начинаем застревать. Подтягиваемся лебедками.
926м	11-00	Встали. 21-й меняет термостат.
		Наша сегодняшняя цель точка <b>75км</b> Там нам надо искать тропу уходящую на перевал Демир-Тайги.
		Тропа по которой мы собираемся ехать была путем сообщения геологической партии в 50-х годах. Здесь ходили караваны оленей. Пешая разведка ходила здесь же но тропу не видела.
		Олег ушел на разведку на перевал. Вернулся в задумчивости. На вершине озера. Видели следы лежки медведя. Видел оленя.
		<b>Проехали 3.1 км. Время движения: 12-00</b>

**26 день. 6 августа. Пятница.**

		Дневка, горы сзади нас присыпало снегом
		Смотрим мои фото. Смеемся. Разгрузочный день.
		Утром солнце. После 12 небо затянуло. Пошел дождь. Холодно. Весь день



		мокро. Дров рядом нет. Топим карликовой березкой.
		Получили почту. Вертолета на Ак-Суге нет. Украинцы проехали Ак-Суг.
		Сорокин предложил написать письмо про наше путешествие. В связи с годом туризма в республике Тыва.



**27 день. 7 августа. Суббота.**

	7-00	Подъем. Идет дождь.
	9-30	Выезд на штурм Демир-Тайги
		на 1-й секция подъема тропа круто поднимается в гору по лесу. Обходим более пологой дугой, левее леса по кустам в распадке. Подъем местами на грани сцепления колес, но безопасно.
1.15	12-45	2-я секция – по конной тропе по хребту отрога. До высоты 1920м. полого 3-я секция участок крутого подъема до нижнего озера - 1980м. Небольшие кусты, каменная тундра. Поднимаем одну машину, цепляясь лебедкой за кусты. Дальше – остальные. Высота 1931 м. Водопад справа по ходу движения. Уклон. Тянемся лебедками. Пошел снег. Холодно.
1.4	16-30	Встаем у озера на обед. Высота 2056
		4-я секция до высоты 2100 – крутой подъем, каменная осыпь. Есть террасы. Подъем в гору. На лебедках. По одной проводим машины. Вбиваем ломы в качестве якорей.
		5 секция до высоты 2170м – три небольших заболоченных котловины, в верхней лежит снежник. На вершине хребта – большая котловина 1X1км. Озера. 8-й не едет. Сильно дымит и не тянет. Пытаемся чинить. Бесплезно.

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

		Решаем дотянуть до ночевки. Возможно это последствия разбавления бензина соляжкой.
		На седло въезжаем в темноте.
2.8	21-30	Встали на ночевку на вершине около озера. Высота 2120. Палатки промокли внизу после установки тут же покрылись коркой льда. Хорошо, что мы запасли дрова внизу. Отогреваемся у костра образовав тесный круг. Сушим промокли насквозь вещи. Небо потрясающе чистое. Звезды видны ясно и четко. Ночь будет холодная.
		<b>Проехали 2.8 км. Время движения: 12-00</b>



26 день. 8 августа. Воскресенье.

	8-00	Подъем. Пасмурно. Ночью было холодно - минусовая температура. Вечером перед уходом в палатку было -1С.
		Чиним 8-го. Непонятно что с ним. Бензина осталось 20 литров на машину. На этом количестве надеемся спуститься в долину реки Кижихем. До нее 9 км. Написали письма о том, что у нас заканчивается бензин. +4С.
	10-00	Пошел крупный снег. Ветер.
	11-00	Выезд. Туман. Скрывает небо. Влажность в воздухе. Объектив сразу.
	13-30	Выход из котловины преграждает большое озеро 400м на 200м. зажало в ущелье. Правый берег – крутая каменная осыпь, снежник, медведь. Левый берег, увалы, осыпи. На первый взгляд – непроходимо. Выходим через увалы к середине озера на левом берегу, осыпи проходим по воде. Крены в воде, валуны. 21-й подтопился, заглох. Эвакуация машины из озера
761м	14-20	Вытащили. 2082высота. Обед. 21-й сушится. Не едет. Поддергиваем.
		Каменный ручей. Спуск. Нереальные камни. Выкладываем местами. Но большую часть пути унимоги проходят ходом. Дисками скребут по камням. 8-й загибает валуном аккумуляторный отсек.
2.1	19-30	Стоянка. 79 км нашего пути.
		<b>Проехали 2.1 км. Время движения: 8-30</b>

**29 день. 9 августа. Понедельник.**

	7-00	Подъем. Дождь. Туман.
	8-30	Дождь прекратился. Туман.
		Сливаем бензин у 21-го. Отделяем от воды. Бензину хватит только на сегодняшний день.
	10-00	Выезд
		В гору по карликовой березе. Все мокрое. В тумане.
		Спускаемся в ручей. Едем по камням. После вчерашнего передвижение достаточно свободное.
1.64	11-30	1800 м.
2.3	11-45	1790 м. У 21-го кончился бензин. У всех остальных тоже заканчивается. До точки <b>83KM SPUSK</b> 860 м.
2.65	12-10	Выходим к подъему-спуску через сухой ручей. До точки спуск 572 м.
3	13-30	Обед. 1790 м. Появился комар и мошка.
		Подошли к точке спуск 83 км. Идем искать реальный спуск. Сильный уклон. Много завалов. У нас практически не осталось топлива. Нам надо по возможности съехать в долину реки Кижихем.
		Слушаем переговоры по радиации разведки. Ситуация сложная.
	17-00	Возвращается разведка. Решаем двигаться завтра. Спуск <b>ОЧЕНЬ</b> сложный. Реликтовый лес с сильнейшими завалами. Сильный крен и крутые спуски. Нам надо еще сбросить высоты 400 м.
		Пошел дождь. Дрова есть за водой идти далеко. Вырываем карликовую березу под палатки. Все мокрое. Когда идем спать дождь заканчивается. Небо чистое. Звезды. Красота!
		<b>Проехали 3 км. Время движения: 8-30</b>

**30 день. 10 августа. Вторник.**

	7-30	Подъем. Дождь. Туман. Сегодня день рождения У Олега! ))) Как приятно вылезть из теплого спальника! Все вещи мокрые. Палатка мокрая – капли стекают вниз. Сапоги идеально мокрые и холодные. На улице дождь.
	10-30	Дождь прекратился. Готовим машины. Переливаем оставшийся бензин в пластиковые бутылки и ставим в салон. Для четкого контроля расхода и полной выработке на уклонах. Если повезет то мы доедем до Кижехема. Все мокрое. Впереди много работы.
		Поговорили по спутнику с Макаренко. Говорит, что Азазелло ищет спонсоров на вертолет с бензином.
	11-00	Выезд.
		Спуск очень крутой. Все мокрое. Страхуем по очереди динамической веревкой обмотанной вокруг дерева. Пропиливаем завалы.
480м	13-30	Сбросили 90 м высоты
		8-й заглох на крутом спуске, застрял в ручье. Льет дождь. Видимо кончился бензин. Начинаем разбираться. Нет. Бензин еще есть. Пробит бензобак. Снимаем в ручье. Глушим второй сообщающийся бак.
		У 21-го и 8-го на исходе бензин. Видимо из-за того что мы разбавляли бензин соляжкой машины не тянут. Топливо не хватит на спуск.
		Разбираемся с 8-м. Не едет. Подтягиваем лебедкой. Пытаемся выровнить машину на склоне.
		Льет дождь.
		Темнеет. Решаем вставать на ночевку. День рожденья Олега.
		<b>Проехали 800 м. Время движения: 8-30</b>

**31 день. 11 августа. Среда.**

	8-00	Подъем.
		Льет дождь. Ночью палатку затопило у Олега. На месте палатки ручей.
		При заводке 8-го высаживаем в ноль аккумуляторы. 21-й и 10-й стоят в 300-х метрах выше по склону. Приносим аккумуляторы 21-го. Наполовину высаживаем и их. Нет зарядки генератора. Снимаем.
		Решаем идти за бензином пешком. Идут все кроме Останковича и Ольги.
		У 10-го тоже сели аккумуляторы. Нельзя отправить почту. Компьютер не включается.
		В 20-00 все уже ложатся спать. Завтра намечен подъем в 4-ре и две группы должны идти – 2 человека на базу Ак-Суг – 35км в один конец, через перевал Арыскан. 6 человек на место нашей снегоходной закладки топлива – р. Соруг 25км через перевал Салтасты.
		Ночью Олег идет наверх и делает контрольный звонок Макаренко, чтобы сообщить о принятых решениях и направлении выхода пеших групп, Но Макаренко сообщает что завтра прилетит вертолет. Вылетает с Абакана в 15-00 – леу ему 2 часа. Надо встречать. Только где непонятно. Вроде бы летит он на Аржан родоновый источник. Еще ему дали координаты точки <b>90KM KOLEA</b> . Надо встречать и готовить сигнальные костры.

**32 день. 12 августа. Четверг.**

		Льет дождь. Ночью палатки подмочило. С горы текут через мох ручьи. Все вокруг мокрое. Лагерь стоит на уклоне. Грязь. Ночью было еще очень холодно. Утром окружающие вершины все в снегу.
		Группа уходит. Пух остается.
		Ставим на зарядку аккумуляторы. Машины разбросаны по горе.
		Идем вниз. Конная тропа. Вся в завалах. Мокро. Грязно. Дождь.



Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

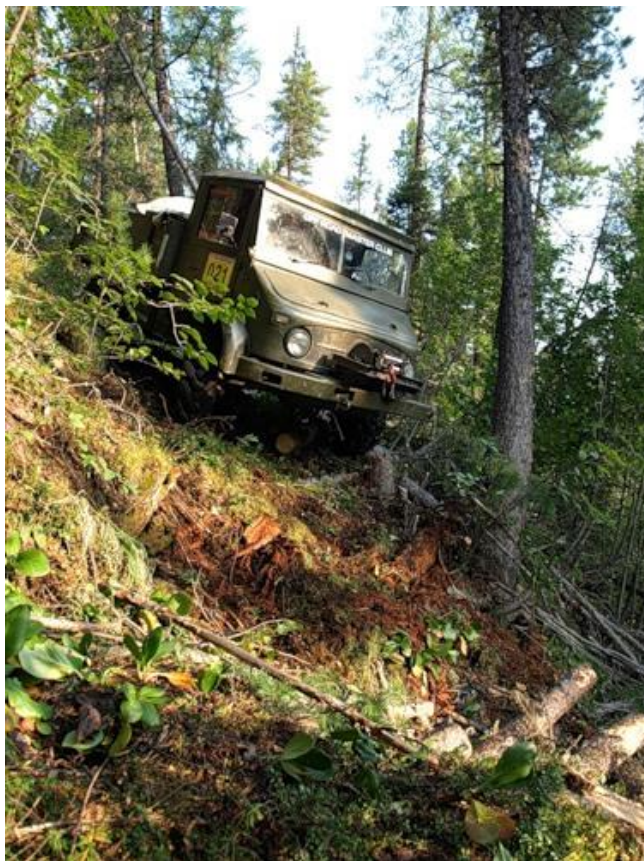
		Берем палатку Сорокина для ориентира. Бензопилу.
		Выходим на поляну. Заваливаем сушину. Делаем шикарный костер. Дождь. Около костра сушимся. Только отошел весь мокрый. Одна кружка. Кипятим воду. Это ближайшая возможная точка посадки на Кижихеме
		В гору. Мокро. Подъем крутой. Поднимаемся под темноту.
		Поддерживаем связь с ушедшей группой.
		Ушедшая группа разделилась. 5 человек остановилась напротив Аржана (горячий источник) большая поляна, пригодная для посадки - остов юрты. Хорошие ориентиры.
		Сорокин и Булгаков перебрадили Кизи-Хем таджикской стенкой с шестью, и ушли на точку впадения Улуг-Даштыг-Хема, разведать местность и готовить сигнальный костер - точка 90KM KOLEA. Группы держат связь по рации
		Вертолет не прилетел. Звонили Макаренко. Он сказал что вертолет прилетит точно, но по фактической погоде. Облачность ниже 2000м.
		Дождь. отбой в 22-00.

**33 день. 13 августа. Пятница.**

0	7-30	Подъем. Погода налаживается. Выглядывает солнце, облачность поднялась
		Прилетел вертолет. Сел у Аржана. Привез 200 литров. Верталет маленький - robinson. Вертолет ради нас делает нереальное – слетал за нашей закладкой на Соруг. Мы счастливы.
		Собираем группы, поднимаем часть бензина на гору к машинам
		Пытаемся завести 8-го. Что не делаем не заводится. Чихает глохнет.
		Решаем что сегодня пятница 13-е и хорошего помаленьку. Делаем технический день. Дозаряжаем аккумуляторы. Разбираемся с машинами.
		<b>Проехали 2 метра.</b>

**34 день. 14 августа. Суббота.**

0	7-30	Подъем. Пасмурно.
		Выглянуло солнце. Снег на вершинах растаял. После дождливых холодных дней это кажется чудом. Можно хоть немного просушить вещи. Всё мокрое. Кругом грязь. Сапоги снять нереально.
		Продолжаем ремонт 8-го. Не заводится. Все снова чистят настраивают и в итоге заводится. Появилась мошка и комар.
		Пропиливаем доргу для эвакуации сверху 10-го и 21-го. Проводим до поляны. 21-й не тянет едет тяжело. Поддергиваем всё время веревкой. Иногда лебедкой. 50 метров едем 2 часа.
		Финальный обед. Снимаем лагерь. Оставляем бочку с надписью. « <a href="http://www.offroadmaster.ru">www.offroadmaster.ru</a> 10-14 августа 2010. Терпела бедствие экспедиция 10 человек. 3 авто UNIMOG. Novosibirsk-Ak-sug.»
		Пропиливаемся траверсом по горе и на лебедке с критическими кренами проводим 8-го. До остальной группы
		Начинаем движение вниз. Пропиливаем завалы. Углы очень хорошие. Страхуем веревками. Срываем местами грунт.
		4 пилы работают не переставая. Завалы кругом.
		Не успеваем выйти вниз. Остаемся ночевать в лесу.
500	20-30	Темнеет. Ставим палатки снова на уклоне. Недалеко шумит бурный ручей. Он весь в завалах и больших камнях. Вода из-за скорости течения выглядит белой. Попадается черная смородина.
		Небо звездное.

**35 день. 15 августа. Воскресенье.**

0	7-30	Подъем. Еще холодно, но солнце выглядывает из-за горы. Будет солнечно. Лес дает нам еще одну возможность его покинуть.
		Пропиливаем дорогу. Идем вдоль бурного ручья. Выбираем правильную траекторию движения. Сорокин учел все рабочие моменты. и всё получается идеально. Много жимолости. Сделаем варенье.
300м	13-00	Выходим на поляну. Здесь делал вторую посадку вертолет. Переливаем оставленное нам топливо. Соругская закладка лежала в горах 1,5 года – бензин мутный, розового цвета – там растворился полиуретан и ржавчина.
		Солнце. Едем по зеленке.
		Кижехем разделяется. При выезде садится 21-й. Выдергиваем.
		Ищем объезды. 21-й садится. 8-й вытаскивает. Сначала дергает. Потом на лебедке. Клинит коробку передач. Разбираемся в чем дело.
1.8	15-00	Crawler gear заклинило. Встаем на ремонт и обед. Снимаем gear – разбило корпус и сломало внутреннюю пластину. Ставим заглушку. Печально. Дальше будем без суперпониженной. Пошел дождь.
		Отрядили рыбаков. Влад поймал первого хариуса на килограмм (!) в итоге к концу обеда наловил 6 штук. Фотосессия.
		Едем дальше. Вдоль Киже-Хема.
		Аржан. Место где группа ждала вертолет. Еще закладка топлива.
2.5	16-30	Чум. Мужики из Ырбана с лайкой и двумя конями пришли лечиться на источник. Переходим реку и становимся на полудневку.
		Идем на источник. Новый сруб поставленный буквально месяц назад. Старый сруб разобран. А месяц назад пешая разведка сфотографировала это место. Тогда здесь стояли тувинцы.



		Ставим баню. Паримся от души. Саня Сорокин поджаривает на печной трубе. Делаем уху. Жарим хариуса. Едим варенье из жимолости. Сидим допоздна. Общаемся. Празднуем завершение перевалов Большого Саяна
		<b>Проехали 2.5 км. Время движения: 6-30</b>



**36 день. 16 августа. Понедельник.**

0	8-30	Подъем. Пасмурно. Накапывает дождь. Влад и Палыч ушли на рыбалку.
	10-30	Выглядывает солнце. Можно постирать и посушить вещи.
		Иду с мужиками местными на источник. Фото на память. Искупался. Сегодня холоднее чем вчера.
		Фото на память с мужиками из Ырбана. Мы еще их встретим. Они оставили свой адрес. Республика Тыва. Тоджский район.
	14-30	Выезд. Высота 1336 м.
		Едем вдоль Кижэ-Хема по зеленке. На второй (!) передаче.
1.1	15-15	Высота 1354 м.
1.9	15-30	Избы. Высота 1355 м.
2	15-40	Точка <b>90KM KOLEA</b>
2.6	16-00	Едем в гору по конной тропе.
		Делаем разведку. Возвращаются рыбаки. Палыч наконец поймал большого хариуса.
		Едем в гору через лес по конной тропе.
3.25	16-40	Высота 1410 м. Перешли ручей Чемдыяк-Хем. 8-й прокачивает тормоза.
		До питьевого источника Аржан 8.3 км по азимуту.
		Едем по конной тропе. заваливает деревья бампером.
3.5		Высота 1430 м.
3.75	17-20	Выходим к речке Биче-Дыштаг-Хем. Ширина 20 метров.
4.18	17-40	Перешли реку. Поднялись на склон и едем по тропе. Встречается растительность красного цвета. Осень.
		Палыч принес благую весть. Дальше небольшой участок относительно

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

		нормальной дороги по кустам.
5.4	18-10	Палыч не обманул. Только в одном месте свалились в ручей и пришлось подлебедиться. Высота 1450 м.
5.9	18-30	Вышли к ручью. За ним впадение речки Аржан. Высота 1471 м.
6.3	19-30	У 10-го погнуло заднюю рулевую тягу. Встаем на ремонт и ночевку.
		1462 м. Точка 53 ,563969 96, 790495
		<b>Проехали 6.3 км. Время движения: 5 часов.</b>



**37 день. 17 августа. Вторник.**

0	7-00	Подъем. Накапывает дождик. Прохладно. +3С.
		Чиним машины. 10-й занимается тягой. 8-й чинит тормоза. Вчера оторвали глушитель. Решили на место не ставить.
	10-00	Выезд.
648м	11-10	Едем по конной тропе вдоль Аржана. Переходим с полки на полку. Камни. Завалы.
700м	12-30	Дальше прижимы и по речке ехать нельзя. Огромные валуны. Решаем объехать по горе.
755м	12-40	Пропиливаемся.
812м	13-00	Обед. Поляна голубики. Солнце. Едем по конной тропе.
1.35	14-30	Вышли к реке снова с горы. Высота 1558 м
1.73	15-15	Петляем вдоль речки. 1576 м .
		Замыкание у 8-го. Разбираемся в чем дело. Сгорел стартер. Перебираем и собираем из двух один.
1.8	18-10	
		Снежник высотой 1.8 метра! Видимо в этом месте сошла лавина.
3	19-30	Встали на ночевку. Солнце уже зашло за горы и впереди открывается грандиозный вид на суровые горные пики покрытые снегом.
		Точка 53 ,541779 96 ,764603
		Приходит Палыч с дальней разведки. Рассказывает про предстоящий путь. Видимо он ходил на перевал к Арыскану. Там же шла пешая разведка. А нам надо не доезжая до минерального источника Аржан 500 м, свернуть



		налево. Об этом же нас предупреждали мужики из Ырбана. Дичь Палыч не встретил. Зато нашел большой гриб. Жарим на костре кедровые шишки. Сорокин набрал пол мешка.
		<b>Проехали 3 км. Время движения: 9-30.</b>



**38 день. 18 августа. Среда.**

0	7-40	Подъем. Солнце только вышло из за гор. Холодно. +2С. На палатках иней. Гриб найденный накануне Палычем замерз до состояния кирпича.
		21-й обнаруживает в заднем левом редукторе отсутствие масла. Разбирается в чем дело. Расколот редуктор и сломаны шестерни. Это фактически такой же «грибок» которые ломались на УАЗах в СМ2008. У нас есть запасной редуктор. Встаем на ремонт. Выпрессовываются подшипники.
		Солнце жарит. Контраст после очень холодной ночи. Удастся наконец просушить вещи и палатки. Сорокин добывает кедровых орешков. Как горная обезьяна лазит на самую вершину высокого кедра за шишками.
		Посмотрели фотографии пешей разведки. Предварительно определили фотографию нужного нам перевала. Фото обнадеживает. Видимое препятствие – это финальный подъем на перевал по камням.
	17-15	Выезд. Переходим ручей. У 10-го течет масло. Разбираемся в чем дело. Видимо с вечера в масло попал бензин и когда тронулись масло выдавило через щуп. Надо по хорошему менять масло, но решаем двигаться дальше.
		Едем по конной тропе. Но в итоге забираем выше по склону.
	19-00	Поехали в гору. Высота 1737 м. До Аржана по прямой 1.8 км.
		Заход на перевал Салтасты еще не виден, но виды завораживают впереди.
	19-30	8-й садится в болотине – за кедр лебедкой. Кедр – Сорокин ободрал.



		Дальше опять болотина. 8-й садится. 21-й тоже садится. Лебедимся за 10-го.
		Несколько раз садимся в болоте. Вечереет . Решаем остановится на ночевку под кедром.
		<b>Проехали 2 км. Время движения: 9-30.</b>



**39 день. 19 августа. Четверг.**

	7-30	Подъем. Ночью был минус.
		Пешком на Аржан. Стоянка оленей. Кусты с табличками. Настоящий минеральный источник. Вода пузырится из земли. Красно-бурые камни. Набрали канистру воду. На горе идет разведку. Брусника. Голубика.
		Разведка перевала Салтасты вверх по тропе, дорога из розовой крошки. Туры из камней на серпантине - вывод ехать нельзя, Вниз по каменному ручью – тут вообще ехать нельзя. Курумкан угробим машины.
		Решаем подобраться поближе к перевалу и там видно будет.
		Заболоченная подошва. 10-й проехал. 8-й садится. Выдергиваем назад 21-м. Болото. На лебедке затаскиваем.
		Карликовая береза. Крутой подъем. Заходим на широкую террасу.
		Шерсть оленя.
	17-30	Ставим лагерь.
		Внизу точка 100KM ARJAN
		Все идут на разведку. По каменному ручью ехать очень сложно. Практически километр. По большущим валунам. Очень трудозатратно. Около недели. Машину будут работать на износ. Не хватит сил и продуктов. По конной тропе слишком большой уклон. Камни. Тропа сильно петляет.
		Решаем пробовать по тропе.
		Жарим кедровые шишки. Еду осталось мало. Пока есть, но рацион мы уже

		урезаем. Благо дело вокруг много голубики.
		<b>Проехали 900м. Время движения: 9-30.</b>



**40 день. 20 августа. Пятница.**

	7-30	Подъем.
	12-00	Трогаемся вверх к заходу на перевал конной тропы.
	15-00	Обед. Сняли хозяйственную часть лагеря. Палатки решили остаться т.к. дальше нет нормальных мест для палаток.
		Строим дорогу. Лом, кайло. Ровняем конную тропу.
		Пускаем 10-го вперед. На удивление едет! Помогаем ему ехать толкая.
		Переставляем по полочкам. Затаскиваем на лебедках 8-го и 21-го. Работы много, но все возбуждены успехом.
		Солнце скрывается за горами скоро будет темно. Проводим уже в сумерках машины на последнюю полочку перед вершиной. До самой вершины мы не доехали, но технически перевал взят!
		Быстро готовим ужин. Радуемся победе.
	20-30	В темноте вереницей спускаемся в базовый лагерь. Дорога петляет в темноте. Местами крутые спуски. Идти на удивление долго. Как мы тут ехали? )))
		Зажигаем костер и еще немного сидим общаемся около огня. Небо чистое и звездное. Настроение непередаваемое.
		Ночью около 0С.
		<b>Проехали 700 м. Время движения: 8-30.</b>





**41 день. 21 августа. Суббота.**

	8-00	Подъем. Пешком в гору до машин. Солнце.
	10-00	Выезд. Тропа под уклоном.
		Фото на память на вершине перевала. Оставляем бочки с надписями.
		Сооружаем памятник и оставляем различные мелочи автомобильной тематики. Свечи накала, авто антенны и т.п.
3.5	12-15	Высота 1859 м. Солнце жарит +28С.
4	12-50	Начался уклон и деревья. 1977 м. Решили надуть колеса.
	14-30	Обед. Встретили тывинцев на конях. Едут на Аржан купальню. Сами из селения Ий. В 200км. На вопрос откуда говорят – местные.
4.8	15-00	1760 м. Поехали дальше. Бензина не много, до Ак-Суга должно хватить.
5	16-00	Едем по конной тропе. Сильные крены. Отвешиваем машины. Местами встречаются каменные осыпи. Большие камни.
	16-40	Высота 1717 м. До реки Соруг 700 м. Там заканчивается наше первопрохождение. Дальше ездили украинцы.
		Приходит письмо от Макаренко про понтоны. Нам предстоит форсировать большую реку Хамсару. Украинцы оставили нам понтоны и договорились с местными, кто будет на лодках помогать нам в переправе. Местные тывинцы, которых мы встретили переправлялись через реку на самодельном плоту.
		Много мошки. Комар. Кедров мало. Только начали попадаться – до этого были одни лиственницы.
6	17-30	Вышли к реке Соруг. У 21-го кончился бензин. Пока он заправляется мы обнаружили поляну с брусникой.
		Начинаем садиться в болотине. Вытаскиваемся.
		21-й не едет. После заправки видимо загрязнились свечи. Берем его на буксир и тащим до будущего места ночевки.

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

9.2	19-30	Встаем на ночевку. Точка 53,465739 96,794136
		До точки база Ак-суг осталось 14.2 км по прямой.
		<b>Проехали 9.2 км. Время движения: 9-30.</b>



**42 день. 22 августа. Воскресенье.**

0	7-00	Подъем. Я встал в 6-00. Уже солнце вышло. На траве иней. Ночью был минус. Искупался. Пока все спали вскипятил воды. Сходил принес 20 л. Настроение необычайное. Сегодня видимо будет последний день перед Аксугом. Бужу Лешу – ему нужно сделать свою машину. Ему все удастся.
	9-30	Выезд.
1.5	10-00	Высота 1780 м. Впереди перевал.
		У 8-го кончился бензин. Заправляемся. Бензина осталось мало. Сегодня мы должны доехать до Ак-Суга. По прямой до него 12.6 км.
2	10-45	Озеро Эдер-Холь
	11-25	До Ак-Суга 11 км. Высота 1768.
		Крены. Отвешиваем. Местами болотина.
		Виден старый нежилой поселок Ак-Суг. До точки Ак-Суг жилой 9.8 км
	12-00	Накатанная дорога. 9 Км Осталось.
		Нежилой Ак-Суг – Домики. Зимник. Брошенная старая база геологов. 8.5 км осталось. Дальше дорога накатанная.
		Встали на ремонт. У 10-го оборвало тормозной шланг. 10-й делает тормоза. 8-й тоже решил подделать. Передних тормозов уже давно нет.
		Солнце жарит. В кабине +42С. (!)
	13-45	Осталось 4.4. Кончился бензин у 8-го.
		Дорога разбитая, но есть.
	14-00	Осталось 2.9 км. У 21-го кончился бензин.
	14-25	Осталось 1.7 км. Местами разогнались до 20 км/ч. Высота 1467 м.
	14-30	Осталось 1.4. На карте обозначение Изба. Стоят цистерны с топливом.
14.2	14-45	<b>АК-СУГ!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!</b>



Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

		Огромное спасибо геологам! Они нас снабдили всеми нужными продуктами. У них есть Интернет. Довольно скоростной! Отправил 18 фотографий на почту Макаренко. Вышел на наш форум – написал сообщение: Мы в Ак-Суге! Спасибо геологам! Накормили обедом из пельменей. И самое главное продали бензин. 200 литров. Нам в притык должно хватить, чтобы выехать до трассы.
		На заправке 8-й заметил под машиной капли масла. Оказывается открутилась пробка на коробке!!! Произошло это недавно и масло в коробке еще было. Поставили пробку и залили масло.
0	17-25	Фото на память и в путь! На датчике Гиса 13.3 Сбросил.
		Подъем в перевал.
		Машины начинают греться. Температура за 100С. Должна быть 80С.
		НА Ак-Суге я спросил прогноз погоды. Сказали что по местному метеопрогнозу – давление падает – видимо будет дождь. Посмотрим.
		Чистим радиатор. Высота 1592 м. Дальше перевал продолжается. На улице жарко. В салон +30С.
4.6	18-10	Высота 1693 м.
		1750 м. 10-й греется. Остановились Остываем.
7.1	18-25	За час проехали 7.1 км! Это по перевалу. Высота 1797 м.
9.7	18-45	Перевал Манза. Вверху озера большие. Высота 1855 м.
11.7	18-50	Высота 1882 м.
16.4	19-15	Вагончик. С евроокнами. Наклейка СМ и Украинцев.
		Сворачиваем с дороги к озеру. Здесь будем вставать на ночевку.
		Решаем баню не ставить. Будет на Хамсаре.
19.6	20-00	Встаем на ночевку. Здесь должна быть рыба. Высота 1709 м.
		<b>Проехали 33.8 км. Время движения: 10-30.</b>

**43 день. 23 августа. Понедельник.**

0	7-00	Подъем. Солнце. Палатка вся мокрая от инея.
		Пошел искупался в озере. Влад и Палыч ушли на рыбалку. Остальные занялись машинами.
		Надули лодку Сорокина. Маленькая лодочка. Но поплавал даже я.
		10-й сделал тормоза. 8-й сделал световые приборы, глушитель, тормоза и заднюю тягу панара.
		Вернулись рыбаки с уловом. Влад поймал большого ленка. И вообще поймали много хариуса.
	13-00	Обед. Соленый хариус со свежим хлебом ))))
	13-15	Выезд. Жарко.
2.1	13-35	Вышли на летник. У 21-го кончился бензин.
8.6	14-15	Высота 1584 м. До точки Подбаза 41.2 по прямой.
12.5	14-35	Брод через р. Биче-Кадыр-Ос
		Пошли на перевал Монза-Арыскан
20.5	15-15	Едем в перевал.
20.7	15-20	Перевал Монза-Арыскан. Высота 1800 м.
		Идем на спуск
22.4	15-30	Остановились на 10 минут проверить тех. Состояние машин.
23.5	15-45	Вагончики.
28.7	16-15	Высота 1500 м. По точкам метели 2008 здесь указана точка болото. До подбазы 25 км.
31.8	16-30	Точка подъем Ручей Чазаг пустили по новому руслу.
		Разбитая дорога. По колеям с водой. Обозначена как «фака». Стала

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

		попадается береза.
33.9	16-40	У 21-го кончился бензин. До подбазы 21.1. Бензин у нас заканчивается.
		21-й с выезда заливал 20 л. На месте остановки остатки колочей проволоки и изгороди.
	16-55	Едем дальше.
40.6	17-20	Высота 1235 м. Дорога стала лучше и местами включаем 5-ю передачу.
44	17-30	Высота 1197 м. До подбазы 11.6
48	17-40	Долина реки Чазаг. Высота 1160 м.
55.8	18-15	Подбаза. НА базе один человек. У него нет связи с внешним миром. А без ведома начальства он не может дать бензин. Пытаемся связаться с начальником в Новосибирске Почикаевым Сергеем Викторовичем. Позвонили Куликову. Он не приедет у него проблема с машиной.
	19-30	Дозвонились по спутнику до начальника. Он дал добро на 100 литров топлива. Переливаем.
58.5	20-05	Нас приветствуют. Общаемся. Поздравляют.
		Наша сегодняшняя цель – брод на р. Чеваш. До него 32 км по азимуту. Сегодня предстоит ночное трофи )))
	20-30	В путь.
67.1	21-15	8-й греется. Чинимся. До брода 25.2. Поехали
67.7	21-20	Остановились на ручье промыть радиатор. Забился от грязевых ванн. На улице +20С.
76.3	21-50	Высота 1017.
79.3	22-10	Высота 970 м.
87.7	22-45	До брода 10 км
98.6	23-30	Брод через Чеваш. Лес. Береза. Решаем вставить.
		На ужин едим слабосоленного хариуса.
		<b>Проехали 98 км. Время движения: 10-15.</b>

**44 день. 24 августа. Вторник.**

0	7-30	Подъем. Пасмурно. Вокруг березки
		Влад и Палыч ушли с утра на рыбалку. Палыч поймал хариусов. Влад нашел яму где есть таймень. Взять не удалось.
	9-30	По спутнику позвонили лодочнику. Он обещал привезти понтоны
	10-00	Брод через реку Чаваш. Долго ходили искали въезд. 90 метров ширина.
	10-30	Запускаем 10-го страхуем веревкой. Не сильно глубоко – по колесо. 21-го запускаем. 8-й пошел заглох. Но завелся и проехал.
		Едем к Хамсаре. Находим место старой паромной переправы. 8-й и 21-й остаются делать плот, а 10-й едет в Ырбан.
		Навещаем мужиков встреченных по дороге. Фото с внуком на память.
		Ищем магазины. Не работают. Электричество дают в день на час.
		Угощает вареньем из ревеня, домашними сливками и чаем.
		Вернулись к нашим. Они уже сделали каркас для понтонов. Сами баллоны уже привезли. Они выглядят маленькими по сравнению с нашими машинами. Но и на том огромное спасибо украинцам.
		Укрепляем каркас. Усиливаем конструкцию. У нас был опыт спуска на воду Лэндкрузера в 2005. Но тогда это было дома на спокойной воде. Здесь же полный экспромт. Волнуемся, но работа кипит.
17-00		Все готово. Обедаем и с подвязанной конструкцией выходим на косу. К месту захода в воду.
18-00		Думаем, что уже поздно и лодочник не приедет. Но он появился.

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

	Спускаем на воду 8-го. В лодке руками держим привязанный к машине фал. Работают двое.
	Машина поплыла! Самый волнующий момент. Работает!
	Течение подхватило машину и понесло. Лодка корректирует движение.
	Ширина реки больше 200 метров.
	Вышли на косу на другом берегу. Колеса машины коснулись камней. Она поехала сама. Мы проехали!!!
	Но всё только начинается. Машину нужно снять с каркаса и переправить обратно плот.
	Камни покрыты илом. Ноги скользят. Машину отцепляем от подвязок. Но съехать с каркаса машина не может. Подкладываем доски. Их ломает. Пытаемся залезть за поваленные деревья – не держат. Достаем удлинители. Зацепляемся. Сдуваем колеса. Все происходит в холодной воде на скользких камнях. Около часу. За нами наблюдает лодочник.
	В итоге нам все удается. Ломами сдвигаем плот на воду. Его подхватывает лодочник и плот поплыл.
	Подъезжает гидроход. Это геологи из Кызыла. В этом месте у них назначена встреча. Они с удивлением наблюдают за нами.
	Лодка тем временем пытается протолкнуть плот против течения. Но её начинает сносить. Удается причалить ниже на другом берегу. Гидроход поспешил на помощь. Они цепляют плот. И ...ничего не выходит... Ему удается только немного сдвинуть против течения
	10-й спешит на помощь по берегу. Цепляют и медленно потащили против течения!
	Готовят к спуску 21-го. Темнеет. В полной темноте 21-й заходит в воду. Поплыл. Ничего не видно. В результате машину сносит ниже того места где мы выходили из воды. Но все проходит удачно.
	Точка 52 ,746104 95 ,854625 Высота 859 м.
	<b>Проехали 4.7 км. Время движения: 10-15.</b>



**45 день. 25 августа. Среда.**

0	7-30	Подъем. Пасмурно. Хорошо, что нет дождя.
		Вместо завтрака снимаем с плота 21-го. Подцепляем им плот и тащим против течения. Женя на лодке подхватывает плот и по диагонали заводит на противоположный берег. Там подъезжает 10-й и по налаженной схеме дотаскивает до места захода на брод. Все пригатавливают и последняя машина съезжает в воду. Подъезжают геологи посмотреть на шоу. Машину сносит по течению ниже наших предыдущих точек. Но все нормально и машина причаливает. Всё! Переправа закончена.
	10-00	Провели 10-го. Жене отдаем канистру 60 л. из под топлива. Олег дарит 10 м. синтетического троса. И с нас берет 10 т.р. за работу.
		Техническая работы. После гор и воды осматриваем и по необходимости меняем все масла: в мостах, коробке, двигателе.
		При осмотре 10-го обнаружили что сломалась лебедка. Кардан отвалился.
		Пошел мелкий дождик. Много комаров и мошек. Комары лютые жгуче.
	14-00	Выезд
1.1	14-05	Поехали по старой заросшей дороге. Она обозначена по карте. Начинаются завалы из деревьев. Разворачиваемся.
2.6	14-40	Пытаемся ехать по другой дороге, но там тоже большие завалы. Прямо очень хорошие завалы. Это зимник
		Видим след ЗИЛ-а. Видимо он доехал до завалов и дальше не поехал. Место где высаживались украинцы.
		Дорога грязевая колея. Впереди нам надо переехать Ий-Хемский хребет.
5.8	15-45	У 21-го машина барахлит. Встаем на ремонт. Заодно обедаем. Вокруг море брусники спелой. Набрал ягоды в емкость.
6.5	16-25	Едем по хребту. А выглядит как по равнине. Высота 961 м.
14.8	17-10	Высота 986 м. Колеи. Грязь. Пасмурно.
16.1	17-15	Кончился бензин у 21-го и 8-го.
20	17-30	Вид с горы на долину Большого Енисея. Долина 884 м.
21.3	17-40	Река Бий-Хем (Большой Енисей)
		Покосы с сеном. Первые люди.
28	18-00	Поселок Ий. Нам машут руками. Два непонятных местных. Один поднял камень, но другой не дал ему кинуть.
		Началась по приличней дорога. До Тора-Хема 11.5 по прямой.
40	18-50	Поселок Салдам. На причале стоит Заря, которая ходит в Кызыл.
42	18-54	Тора-Хем
	18-55	Прямо на перекрестке закончился бензин.
		На буксире до заправки 1 км
		Заправились 300 литров АИ-92 по 27 р. Есть великолепная связь. И Билайн и Мегафон и МТС.
	19-20	Вытащили из кювета местный синий москвич с пьяной молодежью
		Нам сказали что читали про нас в газетах.
		Встретили местного гаишника прямо около знака грузовым запрещено.
44.5	19-30	Новый мост через реку Тора-Хем.
	19-35	Паромная переправа через Бий-Хем. Сначала переправляем 10-го и 21-го.
	20-10	Темнеет. Заезжаем на паром.
	20-16	С парома. 400 р. За переправу.
54	20-40	Р. Ээн-Суг. Остановились набрать воды
		Надо вставать на ночлег. +15 С.
70	21-30	52 ,289058 96 ,065427 Хорошее место на берегу Большого Енисея



		<b>Проехали 70 км. Время движения: 7-30.</b>
--	--	--

**46 день. 26 августа. Четверг.**

0	7-00	Подъем. Пасмурно. На реке туман. Ночью было тепло.
		Пошел дождик. Это убыстрило наш отъезд. Но он скоро закончился. Очень хорошо. Прибьет нам пыль на дороге.
	8-50	Выезд.
		Дорога хорошая. Отбойники сделаны из дерева )))
3.5	9-10	Подъем в гору. Знак 35% уклон. Едем медленно. Слева внизу виден Б. Енисей.
		До Кызыла по прямой 124 км.
	9-15	21-й закипел.
6.2	9-18	Перевал. Высота 1082 м
		Идем на спуск
11.1	9-30	Озеро Мюн. Большое.
23.3	9-55	На столбике 112 км до трассы.
		Подъем на перевал. Местами туман.
26	10-05	Высота 1161.
		На спуск. И снова подъем. Хороший подъем. Туман.
	10-20	Подъем продолжается. Выглянуло солнце.
		Нас обгоняют груженые Камазы.
29.7	10-30	8-й греется. Остановились на полочке. Остываем. Высота 1418 м.
		Знак подъем 12%
		В перевал едем медленно.
34	10-50	Высота 1800 м. Потрясающий вид на долину Енисея. Весь в облаках.
		Красивая долина. Высота 1660 м.
45	11-35	8-й греется. Солнце. Жарко. В салоне +35С. Сняли термостат. Промыли.
	11-50	Поехали.
46.6	12-00	21-й. Кончился бензин. Заливали 40 л. Проехали 72 км. 0.5 литра на 1 км.
52.6	12-20	Поехали на перевал. И снова спустились.
60.6	12-50	Строения. Без окон.
		Поехали на перевал. Движемся на Хребет Тумат-Тайга. Снова долина.
65	13-00	Строения. Строятся. Кафе работающее. Высота 1707.
		Подъем на хребет.
69.8	13-25	1990 м.
73.3	13-43	Дорожники.
		Перевалы продолжают.
75.2	13-50	На столбике 60 км. до Бояровка.
77.4	14-00	Высота 1982 м.
		Встретили мужиков на Буханке с лодкой. Они о наших путешествиях наслышаны. Поздравляют.
		Пошли на спуск.
82.1	14-10	Встаем на обед. Высота 1710 м.
	15-00	Едем дальше.
83.5		Знак в обратную сторону – движение без цепей противоскольжения запрещено
84		Делают дорогу. Ровный участок. Отбойники из бетона.
85.6		Место для отдыха с туалетом
		Сделанная дорога. Щебенка. Скорость 38 км/ч. Пыльно.
97.5	15-25	35 км до Бояровка.

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

103.8	15-40	Идет строительство дороги. Срывают склон экскаваторами.
107.8		Навигация загнула на 107.8 сбросил датчик.
0		Проехали точку кафе – это юрта. Дальше начались хутора.
2.2	16-10	16 км до Бояровка
10	16-30	Встретили старую белую БМВ с губами тонированную. И стала появляться трава. )))
10.6	16-35	8 до Бояровка. 162 в нашу сторону.
	16-40	Встретили подготовленный крузак 80й 17 регион.
18.8	16-54	АЗС Бояровка 8-й взял 40 литров.
		8-й снял термостат и заглушил клапан.
	17-40	Поехали. Мы вышли на асфальт!!!
21.7		Вечерет. До Кызыла по прямой 63 км
23	17-45	71 на столбе до Кызыла
41.8	18-10	Сломался флаг ))) Регулируем зажигание на 8-м. Хрустят клапана.
45	18-20	21-й регулирует зажигание.
		Слева Малый Енисей ( Ка-Хем)
69	18-55	Пост ДПС. Мост через Малый Енисей. 24 км до Кызыла.
78	19-05	Каа-Хем. Новый асфальт )))
82	19-10	Кызыл
	9-20	Магазин
110	20-40	Едем по трассе на Абакан. Ночь. Начался дождь.
162.8	22-05	Туран. Новая АЗС. АИ-92 23 р.
		У 8-го умерла кнопка стартера. У 10-го правая лампа ближний-дальний.
		Шивелик. Пост ДПС/ Переписывают. Мы въезжаем в Красноярский край.
181.4	23-12	
	23-15	Встаем на ночевку на старом асфальте.
		<b>Проехали 294 км. Время движения: 14.</b>

47 день. 27 августа. Пятница.

0	6-30	Подъем. Пасмурно
	7-40	Выезд
		Едем по старой дороге М-54. Новая дорога проходит в другом месте.
14.3	8-15	С. Маральский. Загордки. Видели лису.
		Дорога разбитая щебенка.
		Мы в Красноярском крае. Название деревень все русские. Здесь жили староверы. Черноусов. Сухорослов.
35	9-00	Вышли на нормальный асфальт. До новой трасы 31 км.
40	9-10	Река Ус. Большая красивая. Большой мост.
		Судя по надписям мы на территории заповедника Ергаки.
51	9-25	Еще один мост через р. Ус. Но старый.
66.8	9-45	Выходим на трассу. Высаживаем пассажиров.
116	11-00	Обозначение на знаке Альплагерь. 1275 м.
		Недалеко гора Тушканчик. Вся в шахтах.
119		Едем на перевал. Накрапывает дождик.
120	11-05	Бугельный подъемник прямо около трассы. Высота 1450 м.
		1480 м. Идем на спуск.
128	11-20	Туннель. Смотровая площадка Спящий Саян и Хребет Ергаки. До Абакана 177 км.

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

	11-30	Выглянуло солнце.
159	12-00	Кончился бензин на 8-м. не успели переключиться на второй бак. Заглохли. А стартер у нас не работает. Дернули прямо на трассе. Завели.
169		Харчевня. Обед
	13-00	Поехали дальше
308	16-30	Мост через Енисей. Въезд в республику Хакасия.
	18-00	Выезжаем из Джема.
402	19-30	Поворот с М-54 на Боград. На Ачинск.
423	20-00	До Ачинска на знаке 310 км.
435	20-15	Поворот на Шира 65 км.
437	20-17	298 до Ачинска на знаке
484	21-20	Стало темно. Скоро Шира. Приняли решение ехать на Шарыпово.
490	21-30	Шира
522	22-15	Заправка 50 л. АИ-92 22-60
550	23-00	Высота 446 м.
559	23-20	Р. Чулым. Мост
580	0-00	Ужур. Военный городок
		Остановились около колонки набрать воды.
		Шарипово 78
602	0-50	Выехали из Хакасии. До Шарипова 51 км.
640	2-00	Свернули с трассы в березовый лес. Встали на вершине. В этом месте ночевали на одной из Метели.
		<b>Проехали 640 км. Время движения: 18-00.</b>

**48 день. 28 августа. Суббота.**

0	7-30	Подъем. Солнечно. Вокруг березки. Бабушка грибочки собирает. Утром были слышны
		Через 900 м. выезжаем до трассы. На ровном участке проверяем уровень тех жидкостей.
12	9-25	Поворот до Шарыпово на Кемерово.
	9-30	Встали около автомагазина для грузовиков.
	10-00	Поехали дальше.. Провал в навигации 4-5 км.
33	10-30	Началась щебенка
52	11-00	Мост через р. Укроп
54		Поворот на Тисуль
59		Кончился бензин у 8-го
		Кинжир. Граница Кемеровской области.
65		Высота 315 м.
76	11-30	Выходим на асфальт.
95	11-50	Тисуль
103	12-05	Поворачиваем в сторону Куликовки. Чтобы объехать Мариинск.
113	12-15	Фото на память около стелы Куликовка
		В салоне +35С.
		Остановились набрать воды в колонке.
		Доехали до покоса и повернули обратно.
		Недоезжая до трассы 4 км у 21-го кончился бензин. Леха при переливании из бочки наглотался бензина.
150	13-50	Поворачиваем на Мариинск
165	14-05	Свернули на Усть-Серту.

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

166	14-10	У 8-го кончился бензин. У нас не работает стартер. Заводимся замыканием стартера.
		Поворачиваем на Верх Чебулу. Это дорога объезжает Мариинск. Щебенка.
	14-35	Встаем наливать бензин.
		У 21-го тоже не работает стартер. Заводим с толкача сзади )))
	14-45	Поехали.
		Новый мост через реку Кия.
188	14-55	Заправка
208	15-30	Вышли на трассу М-53. Отправил сообщение на форум
283	16-55	Золотой Китат. До Новосибирска по указателю 369 км.
321	17-44	Солнце. Жарко.
325	17-50	Новосибирск 325 Кемерово 30
355	18-20	Кемеровский пост. Остановились. Отнеслись ОЧЕНЬ доброжелательно.
378	19-00	Прошли второй Кемеровский пост.
441	20-20	Новосибирск 204
489	21-15	Юргинский пост
497	21-25	Новосибирская область. Болотное.
	01-00	Мы на финишной поляне на р. Обь под Новосибирском. Нас встречают друзья. Завтра финишная дневка, послезавтра финиш в городе и дом.
		<b>Проехали 640 км. Время движения: 18-00.</b>



## 11. Списки снаряжения и оборудования

### Специальное снаряжение автогруппы.

№	Наименование	Кол-во
1	Трос стальной 100м	3
2	Трос\удлинитель лебедочный 30м	4
3	Канат динамический 50м	4
4	Перфоратор большой SD-MAX	1
5	Перфоратор малый SD-PLUS	1
6	Набор буров 20-40мм	2 к-та
7	Дополнительные Емкости под топливо	1000л
8	Лом	8
9	Кувалда большая	2
10	Бензогенератор 2,5КВТ	1
11	з\у аккумуляторов 220-14,4V 15A	3
12	Бензопила	4
13	Расширенный комплект ЗИП для Унимог	К-кт
14	Электрелебедка съемная 24V 12000	1
15	Надувные баллоны, для переправы машин через водные препятствия. 2м3	2шт

### Комплект оборудования на автогруппу.

№	Наименование	Кол-во
1	Сварочный аппарат от = 12/24В	1
2	Дрель (электрическая 220В)	1
3	Сверла 2-16	2 К-та
4	Паяльник от = 12В	2
5	Болгарка + диски (30-шт)	1
6	спутниковый телефон	2
7	Прибор спутниковой навигации GPS	5
8	Сварочный щиток, электроды, спецэлектроды	К-т.
9	Паяльник для радиатора, припой и флюс	1
10	Провода для "прикуривания"	2 к-та
11	Тент 4х6 м.	2
12	Набор карт местности по маршруту	2 к-та
13	Набор ключей расширенный	1
14	Ножовка по металлу (с полотнами 10 шт.)	1
15	Малые тиски / большая струбцина	2
16	Молоток 2-кг	1
19	Молоток 0,4-кг	1
20	Скобы для строительства плотов и мостов	50
21	Вязальная проволока	50м.
22	Стяжки пружин	2 кт-а
23	Клепальщик + клепки	1 –кт
24	Аптечка медицинская (расширенная)	1
25	Флаги, флагштоки	3
26	Газ для приготовления пищи 27-л	1
28	Продукты питания сухим пайком на 30 суток (на команду)	К-кт

**Комплект оборудования на 1 автомашину.**

№	Наименование	Кол-во
1	Штатный механический домкрат	1
2	Реечный домкрат (Hi-Jeck, Hi-Lift)	1
3	Огнетушитель	1
4	Запас питьевой воды	20 л.
5	Медицинская аптечка	1
6	Трос буксировочный 6-10 метров, усиленный (мягкий) 10тон.	2
7	Скотч	3
8	Блок для троса	1
9	Гидрокостюм/Болотные сапоги	2
10	Лебедка автомобильная	2
11	Радиостанция автомобильная с антенной на 144 МГц	1
12	Набор необходимого инструмента	1 к-т
13	Запасное колесо (в сборе)	1
14	Запасная камера	2
15	Монтажки для разбортовки колес	2
16	Автоаптечка для ремонта шин (клей, заплаты для камер и покрышек, наждачная бумага, золотники, соски)	1 к-т
17	Запасные лампы фар, поворота, габаритов, стоп-сигналов	1 к-т.
18	Свечи зажигания	2
19	Высоковольтный провод с колпачками	1
20	Аэрозольное средство для защиты от влаги системы зажигания ("Унисма", WD40)	3 бал.
21	Герметик радиатора	1
22	Герметик-прокладка силиконовый	1
23	Спец. герметик типа "холодная сварка"	1
24	Масло моторное, трансмиссионное (на полную замену)	1 к-т
25	Жидкость тормозная	2л.
26	Шланг для перекачки топлива	1
27	Топор	1
28	Резервные емкости под топливо	К-т
29	Лопата	2
30	Сэндтреки (Мостки)	2
31	Мощный фонарь	1
32	Навигация GPS	1
33	Автомобильный атлас	1
34	Второй ключ зажигания	1

**Комплект имущества на 1 человека в автомашине**

Наименование	Кол-во.
Спальный мешок	1
Плащ от дождя	1
Фонарик (с запасом батареек)	1
Спички в герметичной упаковке	1 к-т
Ложка, тарелка, кружка	к-т
Нож	1
Накомарник	1
Средство от комаров и клещей	1
Забродни/болотные сапоги	
Носимая радиостанция 144 (рекомендовано)	
Носимый прибор GPS (рекомендовано)	
Набор для ремонта одежды (иголки, нитки)	
Туалетные принадлежности (мыло, зубн.паста, щетка, полотенце)	1 к-т
Рабочие перчатки	20пар
Палатка бытстроустанавливаемая (2 seconds)	0.5
Комплект теплой одежды	1
Закрытая обувь с высоким голенищем (берцы)	1
Коврик туристический	1
Рыболовные принадлежности	1

**Автомобили подготовлены согласно инструкции: Необходимые условия.**

Все основные системы автомобиля, обеспечивающие безопасность движения (система торможения, рулевое управление, подвеска, и др.) должны быть, дополнительно проверены и отрегулированы.

1. Автомобиль Унимог 404, оборудованный для перевозки груза и пассажиров.
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. Обязательное наличие буксировочных крюков или фаркопов спереди и сзади автомобиля.
5. Наличие унифицированных точек крепления и подключения съемной электролебедки спереди и сзади автомобиля.
6. Обязательное наличие радиостанции 144 МГц.
7. Покрышки на всех колесах должны быть с развитыми грунтозацепами.
10. Специальные крепления для снаряжения и груза.
11. Наличие установленной лебедки, с большим барабаном.
12. Преобразователя 24-12V. Дополнительных точек подключения 12V, зарядных устройств.
13. Наличие трансформатора 24/220V, Зарядных устройств.

## 12. Отбор участников.

На данный маршрут организаторы сочли оптимальным состав экспедиции из 3-х автомобилей и 12 человек. Допустимые варианты 3-автомобиля и 8-12 человек, или 4 автомобиля и 10-16 человек. Фактическое количество 3 автомобиля и 10 человек.

6 человек - участники нашего аналогичного Саянского похода 2008года составили основу команды. Это сплоченный коллектив, состоящий из спортсменов разрядников и КМС-ов, хорошо знакомый со спецификой маршрута и характером препятствий.

В кандидаты на вакантные места, в первую очередь рассматривались спортсмены имеющие опыт участия в маршрутах V-й категории сложности поведенных нашим клубом. Эти люди проверены на психологическую совместимость и способность эффективно решать задачи, возникающие в тяжелых автомобильных походах.

Надо понимать, что к потенциальным участникам предъявлялось множество ограничений. Это и опыт участия в категорийных туристических походах, и требования по здоровью и способности выполнять тяжелый физический труд. Продолжительность похода в 1,5-2 месяца далеко выходит за рамки общепринятых отпусков. Ограничением выступали и требования по технике:

В данном походе сделана ставка на автомобили Унимог и унификацию. Проходимость Унимога – выше всяких похвал. Горное-Таежное бездорожье, в таком труднодоступном районе как Восточные Саяны очень сурово. Эвакуация неисправной машины может оказаться попросту невозможной, а в крайнем случае, из трех одинаковых машин всегда можно собрать две.

Кандидаты должны были пройти собеседования с руководителем и заместителем, и принять участие в каком либо мероприятии клуба в течении года – небольшой поход, или маршрут выходного дня, где проводилась оценка умения и опыта кандидата, его личные качества. При отборе учитывались рекомендации членов клуба.

Ф.И.О Булгаков Олег	Автомобиль Unimog 404.111	Город Новосибирск	<b>прохождение</b> Полностью
Суворов Георгий	Лебедка БТР	Томск	Полностью
Семенихин Александр	Бортовой N10	Новосибирск	Полностью
Сорокин Александр		Новосибирск	Полностью
Подкопаева Ольга		Новосибирск	Полностью
Сиваракша Вадим	Unimog 404.114	Новосибирск	Полностью
Жужуков Владлен	Лебедка БТР	Новосибирск	Полностью
Останкович Александр	Бортовой N 8	Новосибирск	Полностью
Коломейцев Алексей	Unimog 404.111	Новосибирск	Полностью
Филонников Сергей	Лебедка БРДМ Бортовой N 21	Новосибирск	Полностью



### 13. Итоги выводы рекомендации



Трофи-экспедиция "БОЛЬШОЙ САЯН 2010" - Победа команды новосибирского клуба экстремальных путешествий OFF ROAD MASTER. Совершено первопрохождение через хребты Восточного Саяна

Основные хребты Восточного Саяна считались непроходимыми. Никакая колесная техника не пересекала их. На 700-километровом категорийном участке, первопрохождение, при полном отсутствии дорог, составило более 130км – это наиболее сложный, центральный горный участок района. Включающий первопрохождение хребтов: Хонда-Джыгулымский, Удинский (Большой Саян), Демир-Тайга, Даштыг–Хемский. Бассейны рек Уда и Кизи-Хем.

Во время подготовки были организованы ряд авто-экспедиций в районы новые для данного вида туризма: Тофаларию, Тоджу, и центральную часть Восточного Саяна. Наш маршрут связал все эти районы. Информация в возможности передвижения на автомобилях по этим местам отсутствовала. Данные приходилось собирать по крупицам, от геологов, из отчетов пеших и водных туристов, от местных жителей. Но цельная картина сформировалась только после прохождения маршрута. В результате собран большой объем информации, который уже используется автотуристами.

Нами рассматривалось разные варианты маршрутов перехода через горы и был выбран вариант прохода по самому высокогорному району, с наиболее сложными локальными препятствиями – стыку Восточных и Западных Саян. Выбор сделан не из-за желания повысить сложность – и без того предельную, и не из-за «красоты» маршрута. Тропа «Чело-Монго» и перевал Мус-Даг Дабан – кратчайший путь между точками возможного выхода с маршрута, базой Ак-Суг и прииском Катышный. К востоку, есть более пологие перевалы через Большой Саян, например по р. Эден-Ашкасок, или по р. Хан-Бедий. Но они более протяженные, что потребовало бы увеличения груза (топливо) а это критический фактор. А аварийный выход с более удаленного маршрута мог бы подвергнуть группу неоправданному риску.

Центральная часть Восточного Саяна не без основания считается труднодоступной. Подходы к району – это сложные дороги. На заброске в Тофаларию, в случае дождей непроходимой проблемой может стать река Бирюса. А со стороны Тывы подходы надежно охраняет Хамсара, переправа через которую возможна только на плоту или понтонах. Эти факты обуславливают высокую степень автономности. 40 дней без выхода в населенные пункты. (30 дней на полном бездорожье между прииском Катышный и базой Ак-Суг) Важно правильно рассчитать запасы топлива и



Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий **OFF ROAD MASTER** продовольствия, быть готовым к сложному полевому ремонту. Иметь запасные варианты заброски пополнения запасов в случае необходимости.

Препятствия подобной сложности нам пришлось преодолевать впервые. Да и во всей автотуристической практике немного подобного опыта. Некоторые решения нам пришлось разрабатывать и опробовать самим. Например:

– подъем на перевал Мус-Даг Дабан саней, сделанных из кузова грузовика с помощью системы лебедок и якорей. Подъем самих грузовиков на перевал, с системой страховки.

- Спуск с хребта Демир-Тайга, со страховкой динамическими канатами.



Переправа Хамсары – широкой, глубокой и быстрой реки с помощью плота из бревен и надувных понтонов.

Особенно важно на таких препятствиях обеспечить безопасность, что было нами успешно организовано.

маршрут первопрохождения - сплошное протяженное препятствие, изобилующие локальными сложностями. На каждом километре пути приходилось интенсивно работать - ворочать камни, пилить завалы, проводить разведку.

Кроме этих выдающихся препятствий, на

штурм которых уходил не один день, весь маршрут

Маршрут пройден в наряженном графике. За 7 недель мы позволили себе только 3 дня отдыха. В вечерние и утренние часы, часть команды, не занятая бивачными работами, проводила ремонт и обслуживание техники. Вынужденные простои днем использовались для организации питания, ремонта и разведки местности. Добавили сложности и погодные условия: частые дожди, временами снег, туманы и заморозки. Высокий уровень воды в реках и ручьях, скользкие камни, моховины напитанные водой, мокрая обувь и одежда.



Известно, что автомобиль, это средство повышенной опасности. А автомобиль на бездорожье в горах, многонедельная работа с тросами и лебедками, ломami и бензопилами – это опасность в квадрате. Знания техники безопасности, опыт участников и предпринимаемые на маршруте меры позволили не допустить ни одной травмы, и

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER ни одного серьезного повреждения автомобилей.

Хорошо оправдала себя выбранная тактика движения.

Постоянно работала разведка:

- Дальний разведчик до 5км. – оценка местности, склонов, русла реки. Наличие непроходимых препятствий – осыпей, прижимов, водопадов, критичных кренов. Поиск возможных путей обходов, бродов и т.п. Определение стратегического направления движения.

- Ближний разведчик до 1км. – определение тактики движения на ближайшем участке, путях подхода и выхода с препятствий, целеуказания штурманской группе.

- Штурманская группа и пилоты. С каждым автомобилем работает выделенная связка пилот-штурман. Штурман находится снаружи автомобиля и руководит действиями пилота с помощью системы жестов и по радиосвязи. Важно взаимопонимание и полное доверие в связке. Штурман обязан знать возможности автомобиля, а пилот обязан доверять и выполнять указания штурмана. Члены этой группы выполняет основную работу связанную с лебедками и бензопилами.

В зависимости от характера препятствий группа может работать отдельными связками или объединяться на трудоемких участках, и на участках требующих повышенной безопасности.

Члены команды, в силу физических причин, не способные эффективно выполнять тяжелую работу – производят фото и видео съемку, сбор грибов и ягод для пополнения и разнообразия рациона, бивачные и прочие вспомогательные работы.

Большим плюсом стало оснащение разведки, штурманов и автомобилей радиосвязью. Это существенно повысило мобильность группы, скорость принятия решений, и качество взаимодействия.



Удачный выбор техники, хорошее оснащение, подготовительные, и разведочные экспедиции, заброска топлива, наличие связи и координатора в Новосибирске, слаженная работа опытной команды - это факторы, без которых успешное данного маршрута прохождение было бы невозможно.

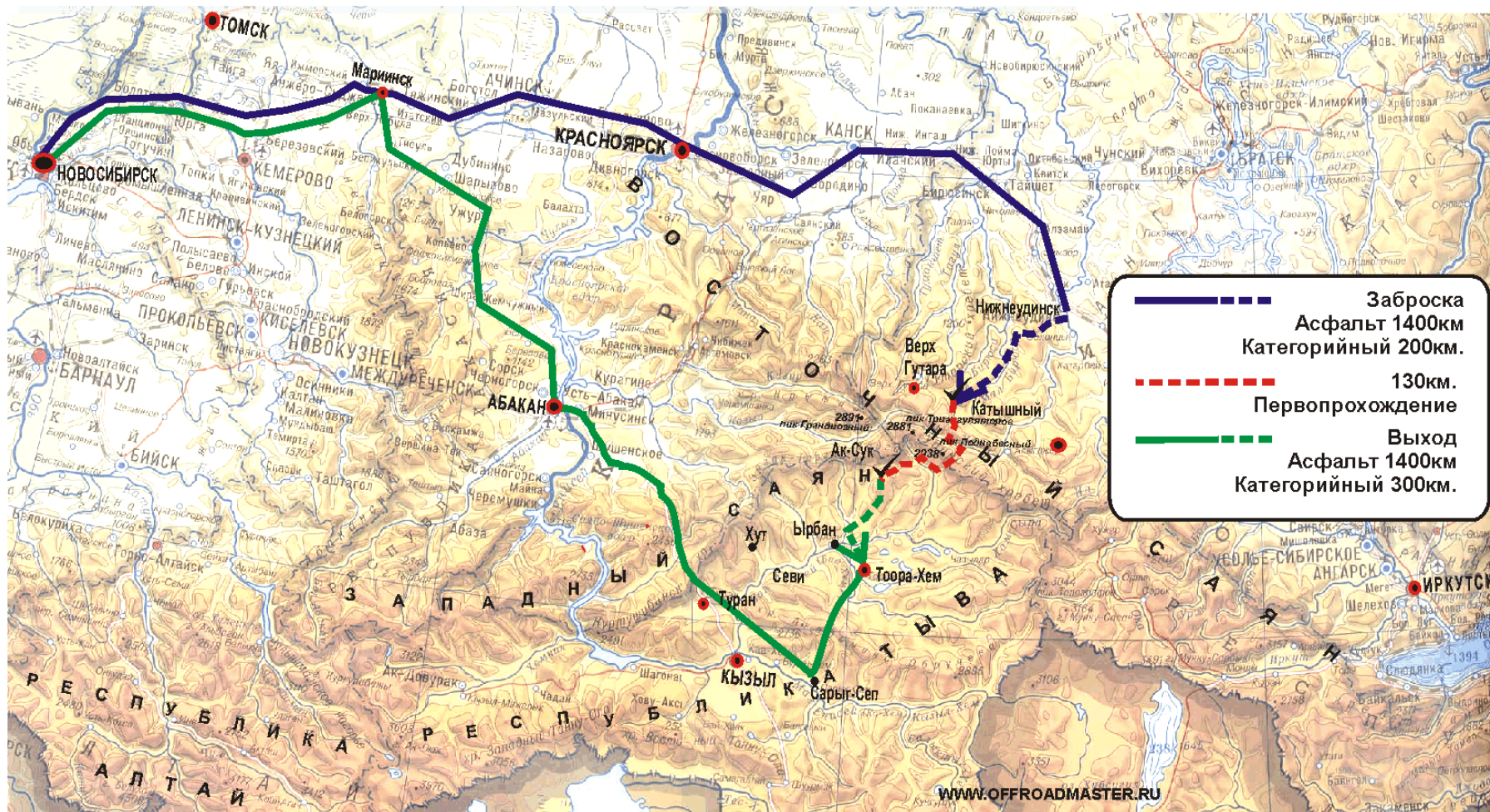
Полученный опыт, позволяет расширить горизонты туризма на средствах передвижения, и планировать походы в новые труднодоступные горные районы. Такие как Тоджа, Хамар-Дабан, Плато Путорана и другие.





## 14 Маршрут экспедиции

# СХЕМА ТРОФИ-ЭКСПЕДИЦИИ “БОЛЬШОЙ САЯН”





## 15. Схема Саянских Экспедиций





## 16. Схема первого этапа











## **Ссылки на фото-отчеты и видеоролики.**

Фото-отчет Александра Останьковича Часть 1

[http://www.offroadmaster.ru/CM/Sayan2010\\_1/index01.html](http://www.offroadmaster.ru/CM/Sayan2010_1/index01.html)

Фото-отчет Александра Останьковича Часть 2

[http://www.offroadmaster.ru/CM/Sayan2010\\_2/index01.html](http://www.offroadmaster.ru/CM/Sayan2010_2/index01.html)

Фото-отчет Ольги Подкопаевой

<http://fotki.yandex.ru/users/Helga-oa/album/116709>

Музыкальное фото-слайд шоу Автор фото и монтажа: Александр Останькович  
Музыка А. Гладышев - Кто не знает, что такое лето и Сибирь

<http://www.youtube.com/watch?v=8se5Xop8o2I>

Музыкальное фото-слайд шоу Автор фото и монтажа: Александр Останькович  
Музыка рэп-группа "Карандаш - Встречай, Москва!"

<http://www.youtube.com/watch?v=8se5Xop8o2I>

Видео ролик Александра Сорокина. Музыкальное сопровождение - песня "Колеса должны вращаться" группы "Буготак"(Новосибирск).

<http://video.yandex.ru/users/fly-by-nsk/view/64/#hq>

