

Новосибирский клуб экстремальных путешествий
Off Road Master



ОТЧЁТ

О прохождении автомобильного туристского спортивного маршрута четвертой категории сложности по Иркутской области и Республики Бурятия (оз. Байкал), совершенного группой туристов г. Новосибирска (автоклуб ОРМ), в период с 21 февраля по 7 марта 2020 г.

Маршрутная книжка 0-09-20

Руководитель: Веремеенко И.В.

Маршрутно-квалификационная комиссия Сибирского федерального округа рассмотрела отчет и считает, что маршрут может быть зачтен всем участникам и руководителю **четвёртой** категорией сложности.

Отчет использовать в библиотеке Новосибирского отделения Федерации спортивного туризма России

Судья по виду

_____ / О.А. Подкопаева

Председатель МКК

_____ / _____

Штамп МКК

Новосибирск, 2019

Содержание

1. Справочные сведения.....	2
1.1. Проводящая организация:.....	2
1.2. Место проведения:	2
1.3 Общие сведения о маршруте.....	2
1.4. Подробная нитка пройденного маршрута:.....	2
1.5. Определяющие препятствия маршрута:.....	2
1.6. Состав группы (участники и экипажи).....	3
1.7 Обзорная карта региона проведения туристического маршрута	4
1.8 Адрес хранения отчета.....	5
1.9 Выпускающая МКК.....	5
2. Содержание отчета	5
2.1 Варианты подъезда и отъезда, расположение зон ограниченного доступа и др.....	5
2.2. Запасные варианты и аварийные выходы с маршрута.....	5
2.3. Изменения маршрута и их причины.....	5
2.4. График движения маршрута запланированный.....	6
<i>Итого активными способами передвижения: __5500км.....</i>	<i>6</i>
2.5. График движения пройденного маршрута.....	6
2.6. Техническое описание прохождения маршрута и потенциально опасные участки на маршруте.....	8
2.7 Сведения о районах прохождения маршрута	24
2.8. Итоги, выводы, рекомендации	28
Стоимость проживания, питания, снаряжения, средств передвижения.....	29
2.9 Маршрутная книжка № 0-09-20	29
2.10 Регистрация в МЧС	29
Приложение 1. Дневник маршрута.	29
Приложение 2. Материальное оснащение группы	77
2. Комплект оборудования на автомашину.....	78
3. Комплект имущества на 1 человека.....	78
Приложение 3. Справка о совершенном спортивном туристском маршруте.....	80
Приложение 4. Скан маршрутной книжки.....	80

1. Справочные сведения

1.1. Проводящая организация:

Новосибирский клуб экстремальных путешествий Off Road Master

1.2. Место проведения:

Туристский район – Западная и Восточная Сибирь.

Маршрут в Российской Федерации по административной территории Новосибирской, Кемеровской областям, Красноярского края, Иркутской области, республике Бурятия.

1.3 Общие сведения о маршруте

Вид маршрута	Категория сложности	Протяженность активной части, км	Продолжительность		Сроки проведения
авто	четвертая	5500	общая	ходовых дней	с 21.02.2020 по 07.03.2020
			16	16	

1.4. Подробная нитка пройденного маршрута:

г. Новосибирск – г. Кемерово – г. Красноярск – г. Тайшет – г. Братск – г. Усть-Кут – п. Окунайский – г. Северобайкальск – м. Котельниковский – п. Новый Уоян – «110 зимник» – п. Умхей – Баргузинская Долина – п. Усть Баргузин – п. Гремячинск – п. Селенгинск - г. Иркутск – п. Еланцы – о. Ольхон- г. Иркутск – г. Тулун – г. Канск – г. Ачинск – г. Новосибирск.

1.5. Определяющие препятствия маршрута:

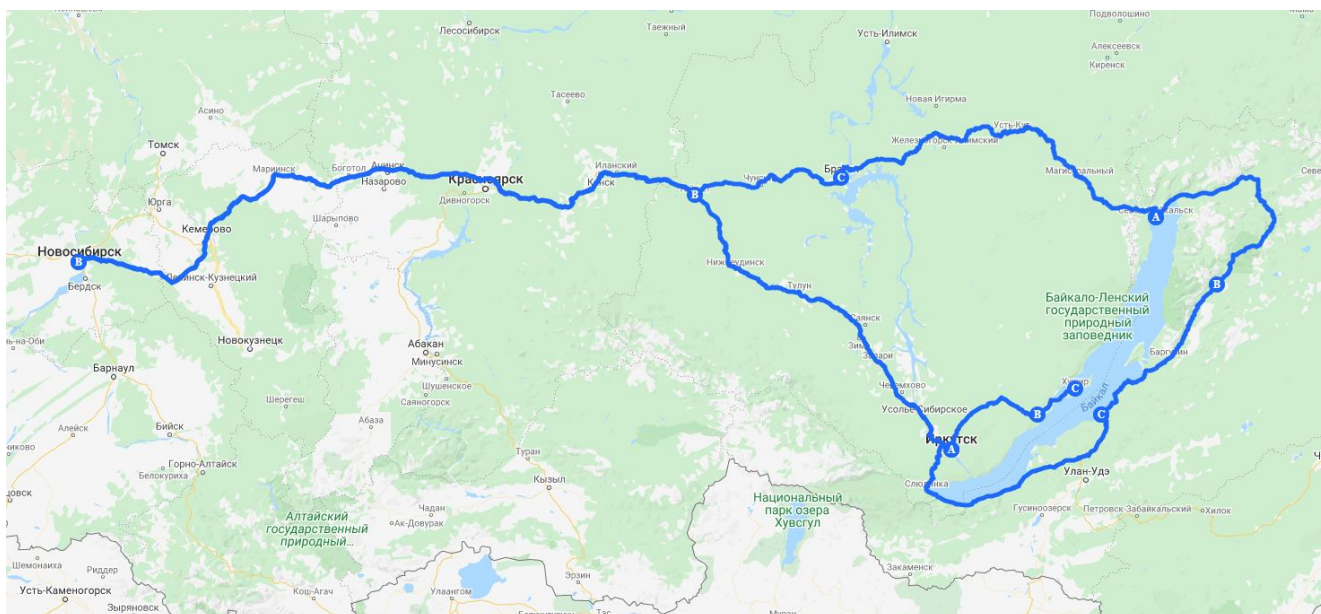
Вид препятствия	Прот-ть, км	Категор-ийность	Характеристика препятствия
ПП зимник	160	4	«110 зимник» Участок дороги от п. Кумора до курорта Умхей, зимняя дорога с колеёй, камнями ухабами, резкими спусками и подъёмами. Встречаются многочисленные наледи и броды, участок зимника идет по руслу реки Срамная.
ЛП перевал	6	4	Перевал «96 километр» на границе Джергинского заповедника. Зимняя горная дорога, высота 1315м, уклон до 25°, местами с камнями и боковым креном. Глубокие колеи в снегу, крутые повороты.
ЛП наледь	500м	4	Наледь через реки Ульгакиит, Исамакиит, Кочекан, наледи по 250-300 м, натечная вода, лед, боковой уклон 7-10°. Очень скользко.
ЛП брод	25м	4	Брод через реку Баргузин. Горная река с быстрым течением около 2м/с и галечным дном крупного размера и большими камнями скрытыми под водой, глубина до 60 см. Берега реки покрыты льдом, который подламывается под тяжестью машин, высота ледового уступа до 1 м.
ПП ледовая переправа	514 км	4	Движение по льду Байкала. Г. Северобайкальск- м. Котельниковский – б. Хакусы - г. Северобайкальск, 254 км п. Турка – о. Ольхон - п. Худжир –Узур – с. Куркут. 260 км Толщина льда от 40 до 100 см, лед заметен снегом, встречаются трещины, торосы.

1.6. Состав группы (участники и экипажи)

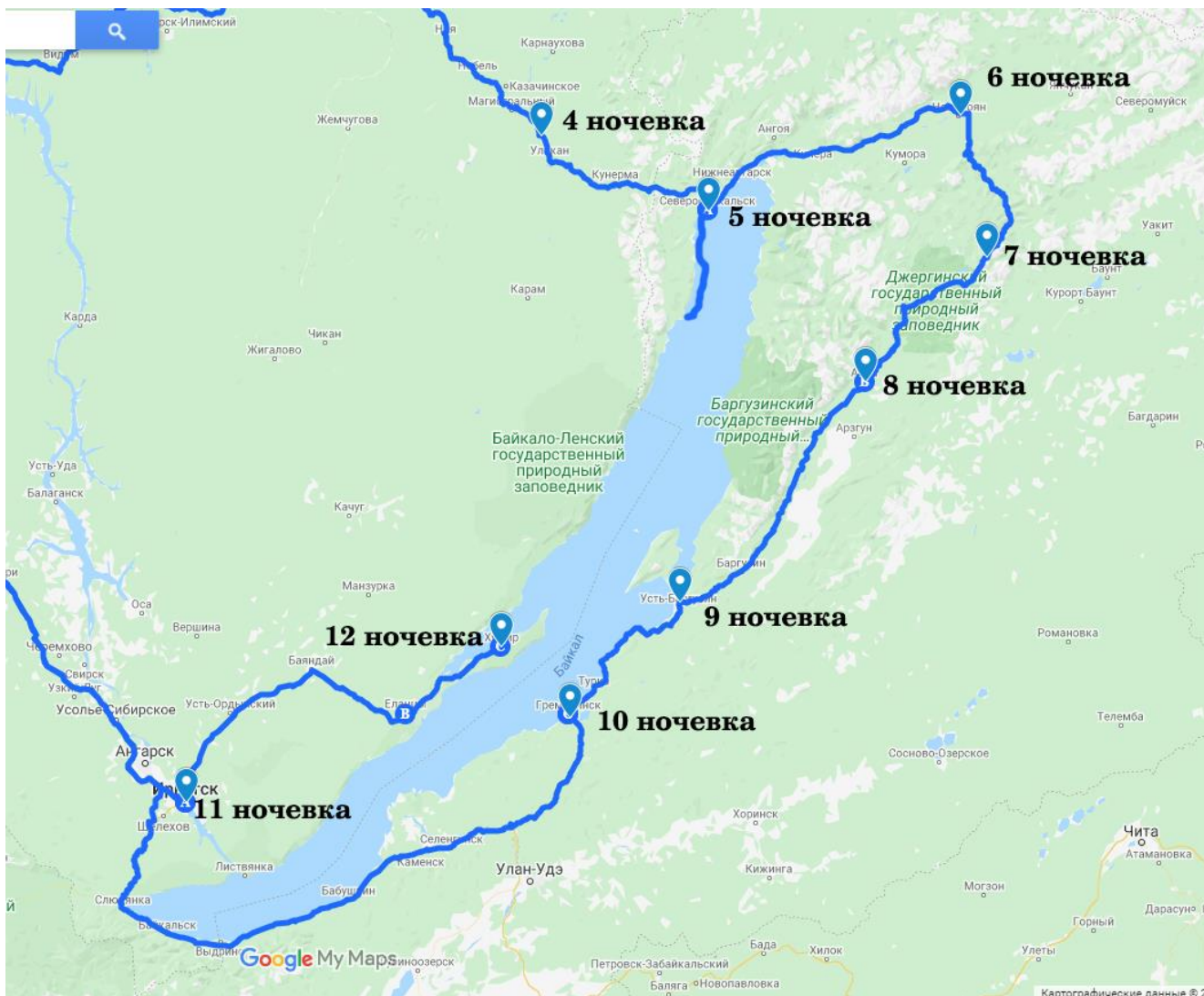
№ п/п	Фото	ФИО	Туристский опыт, спортивная квалификация	Обязанность
1.		Антипова Елена Александровна	МС, 5У Мангистау	Запасной водитель
2.		Томаш Сергей Юрьевич	КМС, 5У Мангистау	Водитель
3.		Веремеенко Ирина Владимировна	4У Кузнецкий Алатау, 2 разр.	Руководитель похода, запасной водитель
4.		Веремеенко Владимир Владимирович	4У Кузнецкий Алатау, 2 разр.	Механик
5.		Задорожная Юлия	2р. 6У Чукотка	Водитель

В составе группы 2 автомобиля марки Toyota Land Cruiser Prado.

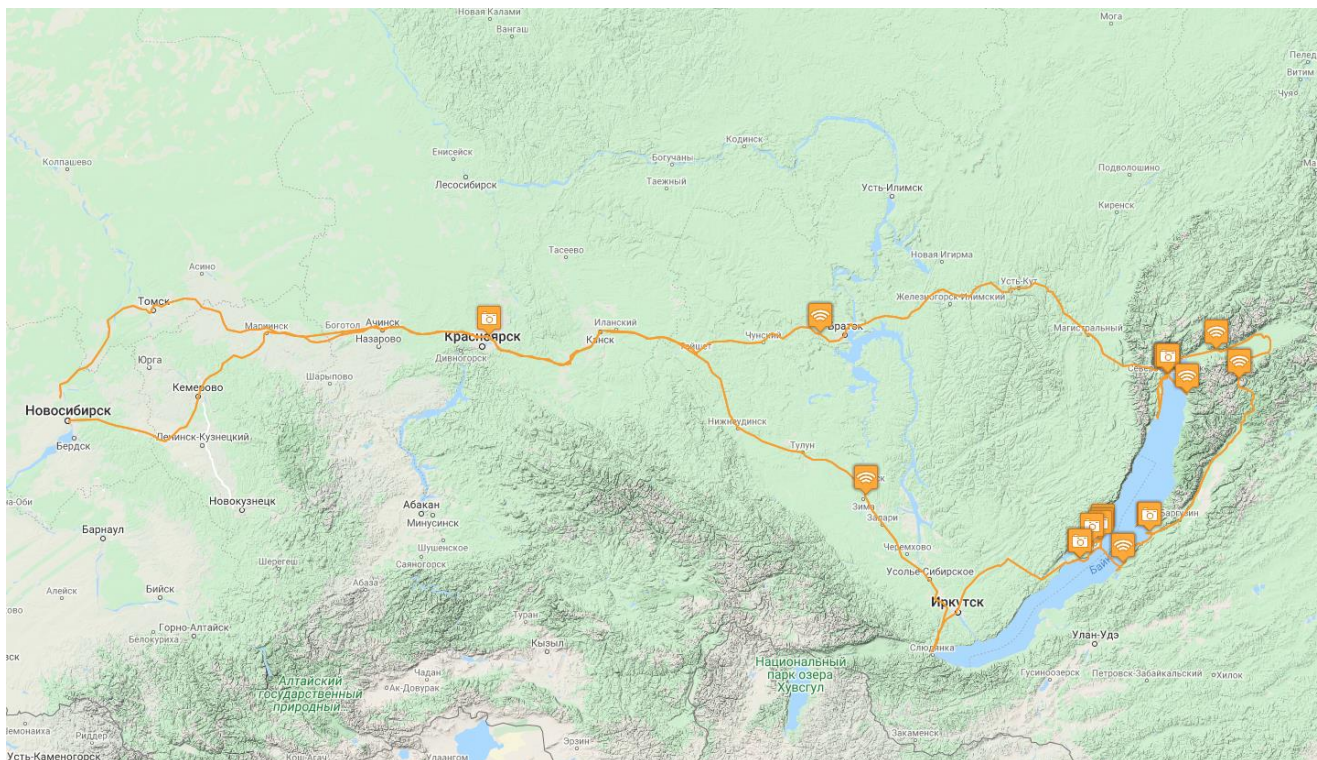
1.7 Обзорная карта региона проведения туристического маршрута



Категорийный участок.



Весь пройденный маршрут со спутникового маячка



1.8 Адрес хранения отчета

Отчет о пройденном туристском спортивном маршруте хранится в библиотеке Новосибирского Отделения Федерации спортивного туризма России.

1.9 Выпускающая МКК

Маршрутно-Квалификационная комиссия Сибирского Федерального округа 154-00-666656666

2. Содержание отчета

2.1 Варианты подъезда и отъезда, расположение зон ограниченного доступа и др.

Подъезд со стороны г. Братск - г. Северобайкальск, выход у с. Усть-Баргузин - с. Култук - г. Иркутск.

2.2. Запасные варианты и аварийные выходы с маршрута

Запасной вариант выхода с маршрута с. Еланцы – г. Иркутск – г. Новосибирск
В случае хорошего льда и наличия ледовой переправы через Байкал – о. Ольхон – п. Еланцы – г. Новосибирск

2.3. Изменения маршрута и их причины

В связи с наличием ледового зимника от Турки до Ольхона, сократили участок дороги от Усть-Баргузина до Култука по льду Байкала.

Участок от Минусинска до Новосибирска в целях большей безопасности, прошли через город Томск (из-за плохой погоды, гололеда и малой видимости, загруженности магистрали «Сибирь» большегрузным транспортом).

2.4. График движения маршрута запланированный

Дата	Дни пути	Участки маршрута	км	Способы передвижения
21.02.2020	1	г. Новосибирск – г. Кемерово	265	авто
22.02.2020	2	г. Кемерово - г. Красноярск	530	авто
23.02.2020	3	г. Красноярск - г. Тайшет - г. Братск	685	авто
24.02.2020	4	г. Братск - г. Усть-Кут – п. Окунайский	550	авто
25.02.2020	5	п. Окунайский - г. Северобайкальск – м. Котельниковский	220	авто
26.02.2020	6	М..Котельниковский - г. Северобайкальск – п. Нов Уоян	240	авто
27.02.2020	7	п. Нов Уоян – р. Котера	140	авто
28.02.2020	8	р. Котера – п. Алла	120	авто
29.02.2020	9	П. Алла - п. Усть Баргузин	190	авто
01.03.2020	10	п. Усть Баргузин - п. Гремячинск	120	авто
02.03.2020	11	п. Гремячинск- п. Култук - г. Иркутск	430	авто
03.03.2020	12	г. Иркутск – о. Ольхон	300	авто
04.03.2020	13	О. Ольхон - г. Иркутск - г. Зима	550	авто
05.03.2020	14	П. Зима - г. Тулун - г. Канск	530	авто
06-07.03.2020	15-16	г. Канск - г. Ачинск- г. Новосибирск	630	авто

Итого активными способами передвижения: __5500км

2.5. График движения пройденного маршрута

Дата	Дни пути	Участок	Описание	Расстояние, км	Ходовое время	Метео-условия
21.02.2020	1	г. Новосибирск – п. Танай	Дороги общего пользования, асфальт.	150	2.5 ч	Пасмурно, снег, температура – 4°.
22.02.2020	2	п. Танай – г. Красноярск	Дороги общего пользования, асфальт. Гололед.	650	10 ч	Утром солнечно, небольшая облачность -10°, После обеда пасмурно -5°.
23.02.2020	3	г. Красноярск – г. Тайшет – п. Турма	Дороги общего пользования, асфальт, гравийное покрытие. Гололед.	600	11 ч	Пасмурно, идет снег, поземка, гололед, лужи, местами сильный туман, -4°
24.02.2020	4	П. Турма – г. Братск – г. Северобайкальск	Техническая автомобильная дорога – Автодублер БАМа, гравийное покрытие. Гололед. Преодолели перевал Дабан 995	760	13 ч	Солнечно, утром -20°, днем пасмурно, -10°.

			м, крутой подъем и спуск, наледи.			
25.02.2020	5	г. Северо-байкальск – м. Котельниковский – г. Северо-байкальск – б. Хакусы	Движение по льду озера Байкал. Проложен зимник, отмечен елочками. Толщина льда от 40 до 80 см. Местами трещины, крупные торосы. Около мыса Котельниковский, в устье реки Горячей, тонкий лед, полыньи.	210	7 ч	Утро солнечное, видимость отличная, температура - 14°.
26.02.2020	6	б. Хакусы – г. Северо-байкальск – ист. Ст. Дзелинда	Движение по льду озера Байкал. 46 км Техническая автомобильная дорога – Автодублер БАМа	145	6 ч	Солнечно, Видимость отличная утром -32°, днем -25°
27.02.2020	7	ист. Ст. Дзелинда – п. Новый Уоян – с. Кумора – р. Улуг	Техническая автомобильная дорога – Автодублер БАМа, Лесная заснеженная дорога, глубокая колея, местами наледи. Движение по руслу реки Срамная, местами крупные камни, кочки, ямы.	150	8 ч	Солнечно, утром -33°, днем -20°
28.02.2020	8	р. Улуг – ист. Умхей	Лесная заснеженная дорога, глубокая колея, местами большие наледи. Перевал 96 км, Брод через р. Баргузин.	150	8 ч	Солнечно, видимость отличная, температура - 33°, к вечеру пасмурно -20°
29.02.2020	10	ист. Умхей – г. Усть-Баргузин – п. Горячинск	Дороги общего пользования, гравийное покрытие. Гололед.	350	7 ч	Солнечно, утром -30°, днем -20°
1.03.2020	11	п. Горячинск – п. Турка – о. Ольхон – п. Худжир – п. Узур.	Движение по льду озера Байкал. Проложен зимник, отмечен вешками. Толщина льда от 40 до 80 см. Местами трещины, торосы. Около мыса Хобой большие торосы.	170	7 ч	Утро солнечное, дымка, температура - 25°. После обеда туман, пасмурно, видимость 100-150 м, ветрено -15°
2.03.2020	12	п. Узур. – п. Куркут – п. Еланцы – п. Баяндай	Движение по льду озера Байкал. Толщина льда от 40 до 80 см. Местами трещины, торосы. В проливе Ольхонские ворота лед более тонкий и без снега.	270	7 ч	Утро солнечное, видимость отличная, температура - 25°.
3.03.2020	13	п. Баяндай – г. Иркутск – п. Култук – г. Иркутск – п. Зима.	Дороги общего пользования, асфальт. Култукский тракт, перевал Култукский. Довольно опасная дорога, несмотря на асфальт, много крутых поворотов, спусков и подъемов до 20°, напряженный трафик. Гололед.	600	9 ч	Утро солнечное, видимость отличная, температура - 21°.
4.03.2020	14	П. Зима – г. Красноярск	Дорога общего пользования с асфальтированным покрытием. Гололед, снегопад, плохая видимость.	800	11 ч	Пасмурно, идет снег, видимость менее 100м, слякоть, гололед, температура - 10°.
5.03.2020		Г. Красноярск – г. Томск – г. Новосибирск	Дорога общего пользования с асфальтированным покрытием. Гололед, снегопад, плохая видимость.	840	12 ч	Пасмурно, идет снег, видимость менее 100м, слякоть, гололед, температура - 5°.
			Итого	5750		

2.6. Техническое описание прохождения маршрута и потенциально опасные участки на маршруте

1. ПП Движение по льду озера Байкал. 4 к.с.

Г. Северобайкальск – м. Котельниковский – г. Северобайальсе - м. Хокусы - г. Северобайкальск. 210 км

Проложен зимник, отмечен елочками. Толщина льда от 50 до 80 см. Лед покрыт снегом, местами трещины, крупные торосы.

К движению по льду мы хорошо подготовлены, имеются рыбацкие ледобуры для проверки толщины льда, 2 динамические стропы по 10 м, 30 м толстой веревки 16 мм и альпинистские ледобуры, в случае если надо закрепить провалившуюся машину на льду. Все машины снабжены лебедками, зимней резиной и цепями. Постоянно поддерживаем связь с МЧС и Сергеем Кимом, который хорошо знает особенности местной ледовой обстановки.



Около мыса Котельниковский, в устье реки Горячей, тонкий лед, полыньи.



п. Турка – о. Ольхон – п. Худжир –п. Узур.- п. Куркут 260 км.
Проложен зимник, отмечен вешками.



Толщина льда от 40 до 100 см. Местами трещины, торосы.



Встречаются трещины с открытой водой.



Около мыса Хобой большие торосы.



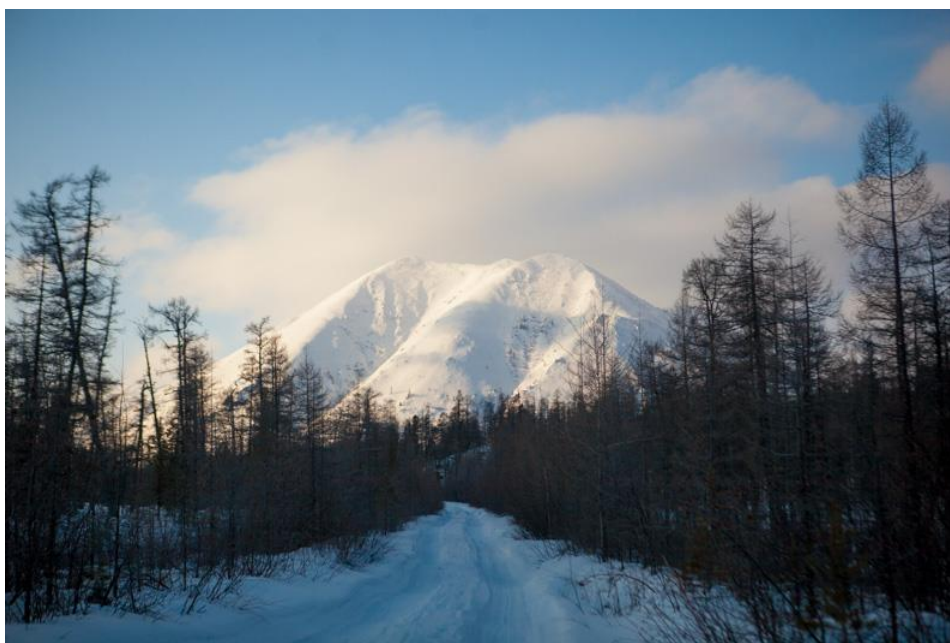
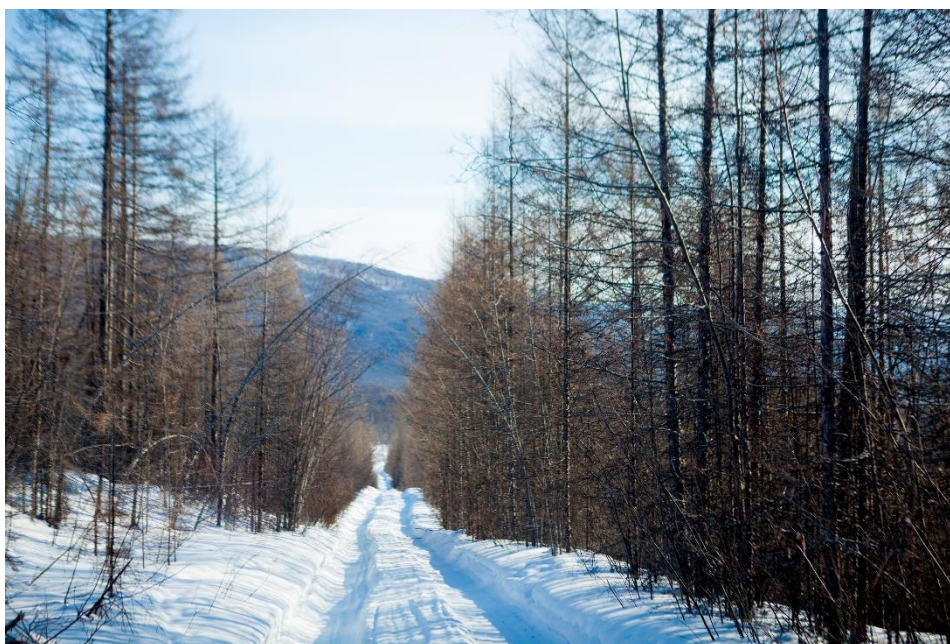
В проливе Ольхонские ворота лед более тонкий и без снега. Проверяем толщину льда при помощи ледобура, тщательно выбираем дорогу в объезд крупных трещин и торосов. На акватории пролива движемся особенно осторожно.





2. ПП «110 зимник» 4 к.с.
От села Кумора до источника Умхей. 160 км

Движение по зимней заснеженной дороге с ухабами и глубокой снежной колеей. Практически весь зимник проходим на пониженной передаче и приспущенных до 1 атмосферы колесах.



Часть дороги идет по руслу реки Срамная, большие камни, засыпанные снегом. Едем на небольшой скорости, очень аккуратно. В сложных местах машины проводит штурман. Пару раз машина с меньшим клиренсом садится на камни.





Часто встречаются наледи до 50 м, они не представляют трудностей, проходим «ходом». Штурмана предварительно проверяют каждое препятствие.





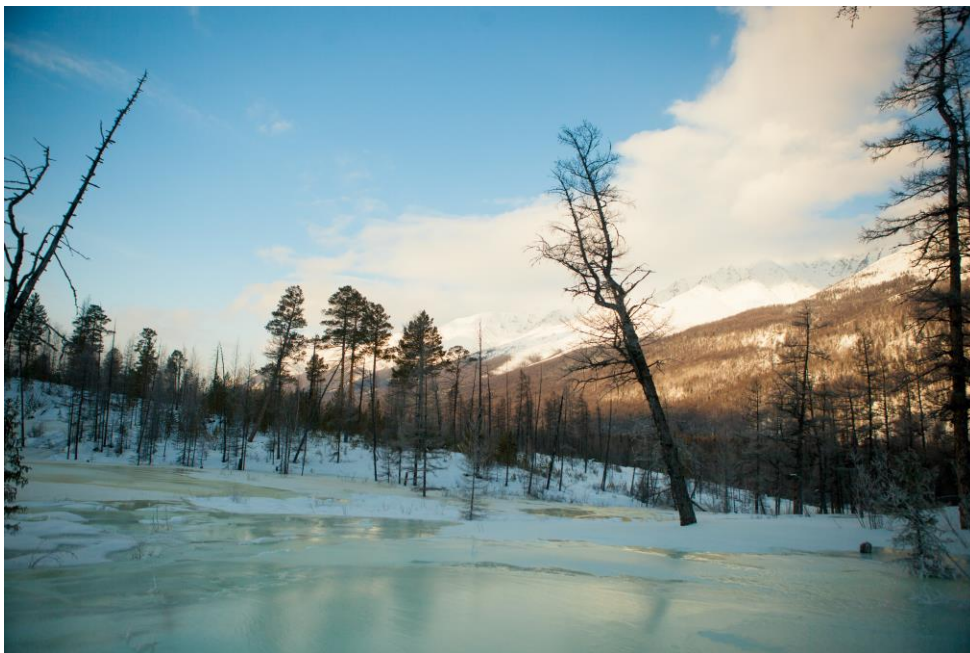
Часть зимника лежит на территории Дженгирского заповедника, требуется разрешение.

3. ЛП наледи. 4 к.с.

Наледи через реки Ульгажит, Исамажит, Кочекан , наледи по 250-300 м, натечная вода, лед, боковой уклон 7-10°. Очень скользко.



Сначала проводим тщательную пешую разведку, находим разные варианты прохождения наледи. Решаем идти разными путями с учетом особенностей машин и мастерства пилотов.



Приходится очень тщательно выбирать траекторию движения с наименьшим уклоном. Штурман идет впереди машины по радию направляя пилота, указывая на сложные участки.



Для выхода с наледи пользуемся лебедкой.





4. ЛП Перевал «96 километр» 4 к.с.
находится на границе Джергинского заповедника.





Зимняя горная дорога, высота перевала 1315м, уклон до 25°, местами с камнями и боковым креном. Глубокие колеи в снегу, крутые повороты. Едем не спеша на пониженной передаче, на спусках тормозим двигателем.

5. ЛП брод через реку Баргузин. 4 к.с.

Горная река с быстрым течением около 2м/с и галечным дном крупного размера и большими камнями, скрытыми под водой, глубина до 80 см.



Берега реки покрыты льдом, который подламывается под тяжестью машин, высота ледового уступа до 1 м.

Для выхода с брода одну из машин вытягиваем лебедкой.



Вторая машина, более легкая, проходит по ледовому мосту, лед трещит, подламывается, но выдерживает вполне успешно.



Так же надо отметить полную автономность движения группы на зимнем маршруте: ночевки и приготовление пищи в машинах, проведение ремонтных работ, в том числе и сварочных, своими силами.



2.7 Сведения о районах прохождения маршрута

Республика Бурятия субъект Российской Федерации. Входит в состав Дальневосточного федерального округа и Восточно-Сибирского экономического района. Столица — город Улан-Удэ. Площадь — 351 334 км².

Республика Бурятия входит в горную зону с высотной поясностью, занимающую значительную часть юга Восточной Сибири. Рельеф характеризуется мощными горными хребтами и обширными глубокими и, иногда, почти замкнутыми межгорными котловинами. Площадь гор более чем в 4 раза превышает площадь, занимаемую низменностями. Для Бурятии характерна значительная приподнятость над уровнем моря, и в результате — очень низкое среднее атмосферное давление. Самой низкой отметкой является уровень озера Байкал — 456 м в тихоокеанской отметке, а наиболее высокой — покрытая ледниками вершина Мунку-Сардык в Восточном Саяне — 3491 м над уровнем моря.

Южная Бурятия, представленная Селенгинским среднегорьем, охватывает значительную часть бассейна реки Селенги — крупнейшей водной артерии Байкала, включая все её крупные притоки, и характеризуется преобладанием гор средней высоты 1000—1800 метров над уровнем моря.

К озеру Байкал прилегают высокие хребты Прибайкалья с разделяющими их широкими межгорными котловинами. В их пояс входит нагорье Восточных Саян, простирающееся с северо-запада на юго-восток на расстояние около 1000 км, при ширине в пределах 200—300 км, и возвышающееся в центральной части хребтов более чем на 2500—3000 м. Пояс гор Прибайкалья продолжают Хамар-Дабан, Морской хребет, Улан-Бургасы, Икатский, Баргузинский и Байкальский хребты. Водоразделы Баргузинского хребта представляют собой классические альпийские формы рельефа.

В северной Бурятии расположены хребты Станового нагорья: Южно-Муйский, Северо-Муйский, Удокан, Каларский. К северо-востоку Прибайкалья примыкает Витимское плоскогорье. Для всего северного Прибайкалья характерно сплошное распространение вечной мерзлоты, залегающей порой на глубине 0,5 метра и мощностью до 500—600 метров.

Озеро Байкал.

Озеро тектонического происхождения в южной части Восточной Сибири, глубочайшее озеро планеты Земля, крупнейший природный резервуар пресной воды, объект Всемирного наследия

ЮНЕСКО. Озеро и прибрежные территории отличаются уникальным разнообразием флоры и фауны, большая часть видов эндемична. Местные жители и многие в России традиционно называют Байкал морем.

Байкал находится в центре Азии, на границе Иркутской области и Республики Бурятия. Озеро протянулось с северо-востока на юго-запад на 632 км в виде гигантского полумесяца. Ширина Байкала колеблется от 24 до 79,5 км. На земле нет другого столь глубокого озера. Дно Байкала на 1167 метров ниже уровня Мирового океана, а зеркало его вод — на 453 метра выше.

Площадь водной поверхности Байкала – 31 722 км² (без учёта островов), что примерно равно площади таких стран, как Бельгия, Нидерланды или Дания. По площади водного зеркала Байкал занимает шестое место среди крупнейших озёр мира.

Длина береговой линии — 2 100 км.

Озеро находится в своеобразной котловине, со всех сторон окружённой горными хребтами и сопками. При этом западное побережье — скалистое и обрывистое, рельеф восточного побережья — более пологий (местами горы отступают от берега на десятки километров).

Байкал — самое глубокое озеро на Земле. Современное значение максимальной глубины озера — 1 637 м

Если учесть, что водная гладь озера находится на высоте 455,5 м над уровнем моря, то нижняя точка котловины лежит на 1186,5 м ниже уровня мирового океана, что делает чашу Байкала также одной из самых глубоких материковых впадин.

Средняя глубина озера также очень велика — 744,4 м. Она превышает максимальные глубины многих очень глубоких озёр.

Запасы воды в Байкале гигантские — 23 615,39 км³ (около 19% мировых запасов пресной воды). По объёму запасов воды Байкал занимает второе место в мире среди озёр, уступая лишь Каспийскому морю, однако в Каспийском море вода солёная. В Байкале воды больше, чем во всех вместе взятых пяти Великих озёрах, и в 25 раз больше, чем в Ладожском озере.

В Байкал впадают 336 рек и ручьёв, однако это число учитывает лишь постоянные притоки. Самые крупные из них — Селенга, Верхняя Ангара, Баргузин, Турка, Снежная, Сарма. Из озера вытекает одна река — Ангара.

Основные свойства байкальской воды можно коротко охарактеризовать так: в ней очень мало растворённых и взвешенных минеральных веществ, ничтожно мало органических примесей, много кислорода.

Вода в Байкале холодная. Температура поверхностных слоёв даже летом не превышает +8...+9 °С, в отдельных заливах — +15 °С. Температура глубинных слоёв — около +4 °С.

Вода в озере настолько прозрачна, что отдельные камни и различные предметы бывают видны на глубине 40 м. В это время байкальская вода бывает синего цвета. Летом же и осенью, когда в прогретой солнцем воде развивается масса растительных и животных организмов, прозрачность её снижается до 8—10 м, и цвет становится сине-зелёным и зелёным. Чистейшая и прозрачайшая вода Байкала содержит так мало минеральных солей (96,7 мг/л), что может использоваться вместо дистиллированной.

Период ледостава в среднем 9 января — 4 мая. Замерзает Байкал целиком, кроме небольшого, в 15—20 км протяженностью, участка, находящегося в истоке Ангары. Период судоходства для пассажирских и грузовых судов обычно с июня по сентябрь.

К концу зимы толщина льда на Байкале достигает 1 м, а в заливах — 1,5-2 м. При сильном морозе трещины, имеющие местное название «становые щели», разрывают лёд на отдельные поля. Длина таких трещин — 10-30 км, а ширина — 2-3 м. Разрывы происходят ежегодно примерно в одних и тех же районах озера. Сопровождаются они громким треском, напоминающим раскаты грома или выстрелы из пушек. Человеку, стоящему на льду, кажется, что ледяной покров лопается как раз под ногами и он сейчас провалится в бездну. Благодаря трещинам во льду рыба на озере не гибнет от недостатка кислорода. Байкальский лёд, кроме того, очень прозрачен, и сквозь него проникают солнечные лучи, поэтому в воде бурно

развиваются планктонные водоросли, выделяющие кислород. По берегам Байкала можно наблюдать зимой ледяные гроты и набрызги.

Дно Байкала имеет ярко выраженный рельеф. Вдоль всего побережья Байкала в большей или меньшей степени развиты прибрежные мелководья (шельфы) и подводные склоны; выражено ложе трех основных котловин озера; есть подводные банки и даже подводные хребты.

Котловина Байкала делится на три котловины: Южную, Среднюю и Северную, отделённые друг от друга Двумя хребтами — Академическим и Селенгинским.

На Байкале 27 островов (Ушканьи острова, остров Ольхон, остров Ярки и другие).

Самый крупный из них — Ольхон (71 км в длину и 12 км в ширину, расположен почти в центре озера у его западного побережья, площадь — 729 км², по другим данным — 700 км²).

Крупнейший полуостров — Святой Нос.

Район Байкала (т. н. Байкальская рифтовая зона) относится к территориям с высокой сейсмичностью: здесь регулярно происходят землетрясения, сила большей части которых составляет один-два балла по шкале интенсивности MSK-64. Однако случаются и сильные; так, в 1862 году при десятибалльном Кударинском землетрясении в северной части дельты Селенги ушёл под воду участок суши площадью 200 км² с шестью улусами, в которых проживало 1 300 человек, и образовался залив провал. Сильные землетрясения отмечены также в 1903 году (Байкальское), 1950 году (Мондинское), 1957 году (Муйское), 1959 (Среднебайкальское). Эпицентр Среднебайкальского землетрясения находился на дне Байкала в районе посёлка Сухая (юго-восточное Побережье). Сила его достигала 9 баллов. В Улан-Удэ и Иркутске сила главного толчка достигла 5-6 баллов, наблюдались трещины и незначительные разрушения в зданиях и постройках. Последние сильные землетрясения на Байкале происходили в августе 2008 года (9 баллов) и в феврале 2010 (6,1 балла).

Водная масса Байкала оказывает влияние на климат прибрежной территории. Зима здесь бывает мягче, а лето — прохладнее. Наступление весны на Байкале задерживается на 10-15 дней по сравнению с прилегающими районами, а осень часто бывает довольно продолжительная.

Район Байкала отличается большой суммарной продолжительностью солнечного сияния. Например, в посёлке Большое Голоустное она доходит до 2 524 часов, что больше, чем на черноморских курортах, и является рекордным для России. Дней без солнца в году в этом же населённом пункте бывает только 37, а на острове Ольхон — 48.

Особые черты климата обусловлены байкальскими ветрами, которые имеют собственные названия — баргузин, сарма, верховик, култук.

Происхождение Байкала до сих пор вызывает научные споры. Возраст озера учёные традиционно определяют в 25-35 млн лет. Этот факт также делает Байкал уникальным природным объектом.

В Байкале обитает 2 630 видов и разновидностей растений и животных, 2/3 которых являются эндемиками, то есть обитают только в этом водоёме. Такое обилие живых организмов объясняется большим содержанием кислорода во всей толще байкальской воды.

Рачок эпишура — эндемик Байкала — составляет до 80% биомассы зоопланктона озера и является важнейшим звеном в пищевой цепи водоёма. Он выполняет функцию фильтра: пропускает через себя воду, очищая её.

Наиболее интересна в Байкале живородящая рыба голомянка, тело которой содержит до 30 % жира. Она удивляет биологов ежедневными кормовыми миграциями из глубин на мелководье. Из рыб в Байкале водятся омуль, хариус, сиг, осётр, налим, таймень, щука и другие. Байкал уникален среди озёр тем, что на большой глубине здесь произрастают пресноводные губки.

Байкало-Амурская магистраль (БАМ) – железная дорога, соединяющая Предбайкалье и Дальний восток, расположенная севернее Транссибирской магистрали.

Необходимость строительства БАМ была вызвана военной уязвимостью Транссибирской магистрали и планами экономического освоения обширных районов Сибири и Дальнего Востока. Проектно-изыскательные работы велись с 1926 г. Решение о сооружении БАМа было принято ЦК ВКП(б) и СНК СССР 13.4.1932 г. В 1937 г. было определено общее направление трассы БАМа: Тайшет — Братск — северная оконечность Байкала — Тында — Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань. В 1938 г. началось строительство западного участка от Тайшета до Братска. В строительстве использовался труд заключённых ГУЛАГ. В ноябре 1942 г. работы были заморожены из-за Великой Отечественной войны. После войны строительство было возобновлено, но в 1953 г. остановлено. Были построены участки Комсомольск-на-Амуре – Советская гавань и Тайшет - Усть-Кут (Лена). В условиях советско-китайского конфликта проектно-изыскательные работы возобновились в 1963 г., строительство - в 1974 г. БАМ был объявлен всесоюзной ударной комсомольской стройкой, там широко применялся труд временно-занятой молодежи. Для строительства были осуществлены поставки техники из Японии и ФРГ. Строительство велось в тяжелых климатических и природных условиях, необходимо было пересечь горные хребты, Ангару, Лену, Амур и другие реки. В 1984 г. в торжественной обстановке соединились идущие навстречу друг другу строительные бригады. Стоимость БАМ оценивается более чем в 17 млрд рублей. В 1989 г. БАМ была введена в постоянную эксплуатацию, однако в районе Северомуйского хребта действовал извилистый и неудобный обходной путь. В 2003 г. был построен последний объект - Северо-Муйский тоннель (длина более 15 км.). В районе БАМ был создан Южно-Якутский угольный комплекс. Ведется модернизация БАМ с целью увеличения его пропускной способности. Общая длина магистрали составила более 4200 км.

Автодублер БАМа

Вдоль БАМа идет техническая автомобильная дорога, с помощью которой обслуживалась комсомольская стройка. Дорога идет через леса и болота, пролегает вдоль сопок.

110-й зимник

Старая заброшенная дорога связывающей поселок Новый Уоян с Баргузинской долиной. Название дорога получила благодаря единственному сохранившемуся на сегодняшний день километровому столбику с отметкой 110. Зимник был построен зимой 1974-75-х гг. в качестве временной дороги по доставке грузов при строительстве БАМа в районе пос. Новый Уоян. После окончания строительства БАМа дорога была заброшена. С тех пор все сооружения и мосты разрушены или непригодны для использования.

110-й зимник пересекает Баргузинский хребет сквозь многочисленные перевалы, реки и заболоченные территории. Часть дороги проходит по красивейшему Джергинскому заповеднику. Труднодоступность, отсутствие населенных пунктов и связи, перепады высот, девственная природа, обилие даров тайги и присутствие диких животных делают путешествие по этой дороге уникальным!

«Зима 1974-1975 года выдалась необычно теплой. В результате дороги по льду Байкала не было, и БАМ оставался без снабжения. Срочно была необходима наземная дорога, соединяющая "материк" и "стройку века". Было предложено 4 проекта, из них был принят один – Баргузинский. Задание по строительству этой дороги было возложено на СМП-572 треста "Востоксибтрансстрой", подключены мехколонны №№ 139, 140, 160, взрывники и основная ударная мощь – Комсомольско–молодежная бригада ИССО под руководством Эдуарда Абнера. Дорога изначально проектировалась как временная, ее задачей было только перебросить грузы до Уояна.

1 февраля 1975 года дорога заработала. Слова участника строительства: "В зиму 1974-75 годов накал работы на трассе превзошел, на мой взгляд, все мыслимые пределы. Работа кипела день и ночь".

"Ледовая дорога по Байкалу подвела", – вспоминает главный инженер автобазы СМП-572 Анатолий Данилович Анисимов, – "а наши водители в любую погоду, в любое время суток мчались по новой трассе, спеша доставить грузы строителям БАМа из Таловки в Уоян..." В день на маршрут выходило до 80 грузовиков. Летели по этому зимнику "Уралы", "Магирусы" и "КамАЗы", перевозя грузы для стройки века. Даже тогда дорога была непростой, поэтому вдоль нее через определенные прогоны ставили теплые балки, где можно было отдохнуть или при необходимости жить несколько дней в ожидании запчастей при поломке автомобиля. После окончания строительства БАМа дорога стала ненужной. Какое-то время она использовалась как автозимник – болота и мелкие реки замерзают, камни и колеи засыпает снегом. Разрушение мостов через Баргузин затруднило движение окончательно. Постепенно дорога превратилась в направление и стала обрывать легендами.»

Джергинский заповедник расположен на территории Курумканского района Республики Бурятия и занимает площадь в 238088 га. Создан он в 1992 г. с целью сохранения естественных ландшафтов верховий реки Баргузин и Икатского хребта на месте существовавшего с 1971 года местного заказника «Джергинский». Охранная зона в настоящее время отсутствует. В заповеднике представлены горно-таежные ландшафты, имеется несколько горных озер.

Култукский тракт.

Справедливо считается одной из самых опасных трасс не только в Сибири, но и во всей России. Перевернутые фуры все еще остаются визитной карточкой Култукского тракта. Два старинных населенных пункта — Иркутск и Култук — разделяют 98 километров трассы Р-258 «Байкал». За свою историю участок неоднократно менял не только свой облик (из грунтовой дороги, по которой шли конные обозы, он превратился в асфальтированное шоссе, где с большой скоростью, часто с риском для жизни людей, мчатся автомобили), но и название. Помимо устоявшегося наименования — Култукский — тракт назывался Кругобайкальским и даже Кругоморским. Время, за которое современные путешественники от Иркутска добираются до южной части Байкала, существенно сократилось, хотя сам путь остался таким же опасным, как и два столетия назад. По мнению специалистов дорожных служб, в существующем виде трасса безнадежно устарела, исправить положение может лишь полная реконструкция дороги. Строительство Кругобайкальского тракта началось более 220 лет назад — летом 1796 года, с того места в Иркутске, где сегодня находится улица Терешковой. Дорога проходила вдоль реки Иркут, через наиболее обжитые селения (Смоленское, Введенское, Мотское), а далее напрямик через горы шла к южному побережью Байкала. От села Култушного дорога поворачивала в Монголию.

2.8. Итоги, выводы, рекомендации

За две недели группа прошла авто маршрут 4-й категории сложности протяженностью 5750 км, прошла по льду озера Байкал 500 км и «110 зимнику» 160 км.

Для зимних маршрутов с предполагаемыми ночевками в машине необходима специальная подготовка автомобилей: наличие спальника, оборудованной кухни и желательны автономных отопителей. А также более серьезная подготовка автомобилей для прохождения по льду, наледям и зимних переправ через реки. Наличие лебедок, динамических строп, цепей, траков для преодоления трещин. Наличие снеговой и штыковой лопат, пещни, ледовых буров, бензопил.

В связи с большой автономностью наличие инструмента, запчастей для автомобилей и сварочного аппарата предпочтительно.

Наличие двух комплектов теплой одежды (основного и запасного) и хорошей зимней обуви с шипами. При минусовой температуре очень удобно пользоваться полуфабрикатами (пельмени, котлеты и прочая заморозка). Организация теплой ночевки в гостинице по середине маршрута, позволят привести себя в порядок, помыться, просушить одежду.

Очень скрасило поездку наличие большого количества горячих источников по пути следования.

Стоимость проживания, питания, снаряжения, средств передвижения.

Стартовый взнос, в который входили средства безопасности, шапки с логотипом и оформление разрешительных документов - 1 000 рублей с участника. Средства передвижения, снаряжение, питание, ночевка в гостинице оплачиваются участниками.

2.9 Маршрутная книжка № 0-09-20

Скан в приложении.

2.10 Регистрация в МЧС

Группа зарегистрирована в МЧС республики Бурятия под № 251.

Приложение 1. Дневник маршрута.

21.02.2020

День первый.

Г. Новосибирск – п. Танай

Пасмурно, снег, температура – 4°.

Выезд назначили на 8 вечера, в нашу задачу входило проехать первые 150 км от Новосибирска и заночевать. Второй экипаж должен был стартовать только на следующий день и догонять нас по дорогам общего пользования на этапе заброски.

Быстро покидав все вещи в машину и задержавшись на час, выдвигаемся в путь. Настроение радостное, работа и сборы позади.

Проехали 150 км, остановились недалеко от поселка Танай.

22.02.2020

День второй.

п. Танай – г. Красноярск

Утром солнечно, небольшая облачность -10°,

После обеда пасмурно -5°.

Стартуем в 9 утра, не спеша выдвигаемся. Держим связь со вторым экипажем, у них непредвиденные обстоятельства, задерживаются со стартом. Спутниковый маячок у них и трек еще не пишется.



Погода постепенно портится, начинается метель, на дороге скользко. Обедаем после Мариинска в кафе «у Ксюши».

Встали на ночевку чуть-чуть не доезжая Красноярска.

За день пройдено 650 км.

23.02.2020

День третий.

г. Красноярск – г. Тайшет – г. Братск.

Пасмурно, идет снег, поземка, на дороге гололед, лужи. Местами сильный туман, -4°

Стартуем поздно в 10-30, спешить некуда, второй экипаж стартовал и находится в Мариинске, между нами почти 400 км.

Метель на дороге, видимость падает до 50 м, сбавляем скорость.



После обеда холодает, появляется солнце.

В Тайшете встречаем фуру вставшую поперек дороги на подъёме и газель, которая уходя от удара улетела в сугроб. Фуру мы явно не сможем помочь, а газель вытаскиваем при помощи динамической стропы. На спас работы ушло минут 40.



Встаем на ночлег в с. Турма, недалеко от Братска. Братскую ГЭС хочется посмотреть с утра. Расстояние между экипажами стремительно сокращается, и уже вечером происходит счастливое воссоединение. Празднуем 23 февраля, мужчин одариваем подарками и вниманием. За день пройдено 600 км.

24.02.2020

День четвертый.

г. Братск – г. Северобайкальск.

Утро солнечное, гололед, температура - 20°, днем пасмурно -10°.

Стартуем в 9-30, уже двумя экипажами.



Посещаем Братскую ГЭС, фотографируемся.



Дальше дорога лежит по «автодублёру БАМа».



Зимой дорога выглядит довольно прилично, хотя под снегом и льдом не видно покрытия, местами проглядывает асфальт, местами видно грейдер. Но на внедорожниках ехать комфортно, правда скользко.

Дорога скучная, одно развлечение разглядывать железную дорогу, которая послушно вьется в 100 метрах рядом. Поезда встречаются редко, села тоже.

Обедаем в машинах.

Перевал Дабан, высота 995м. Красивый и сложный перевал, встречаем множество фур стоящих на обочине или сползших в кювет. Водители меланхолично машут нам вслед, ожидая подхода тяжелой техники способной их вытащить. Натыкаемся на очередную газель, уныло барахтающейся в большой луже посередине наледи. Проводим очередные спас работы.

Водитель счастлив, он давно ожидал помощи. Встречаем легковушку, далеко улетевшую с дороги вниз по склону, все живы, помощь не требуется, уже вызвали кран.

Начинает темнеть, доезжаем до горячих источников Гоуджекит. Зависаем в горячей воде почти на полтора часа, наслаждение после длинного утомительного пути.

Ночуем в гостинице «Сибирь» в Северобайкальске.

За день пройдено 760 км.

25.02.2020

День пятый.

г. Северобайкальск - м. Котельниковский - г. Северобайкальск – б. Хокусы

Утро солнечное, видимость отличная, температура - 14°.

Сегодня встреча с другом ОРМ клуба - Сергеем Кимом. Он нам показывает кафе «Байкалочка», где мы очень вкусно завтракаем, обсуждаем планы, уточняем ледовую обстановку.

Нашим планам суждено сбыться - лед крепкий, дорога безопасна. Проводим ТО автомобилей, заправляем полные баки.



Сергей нас выводит на зимник до мыса Котельниковский, объясняет нюансы ледовой обстановки.



Движемся к мысу, приспосабливаемся к движению по льду. Держимся недалеко от берега, лед здесь наиболее крепкий, он засыпан снегом, дорога видна отчетливо и отмечена жизнерадостными елочками, некоторые даже украшены мишурой.



Любуемся красотами, останавливаемся для фотосессий, трогаем лед, вспученный на торосах, восторгу нет предела.





Ближе к мысу делаем большую петлю объезжая устье реки Горячей, теплая вода и подводные течения делают непредсказуемой толщину льда в этом месте.



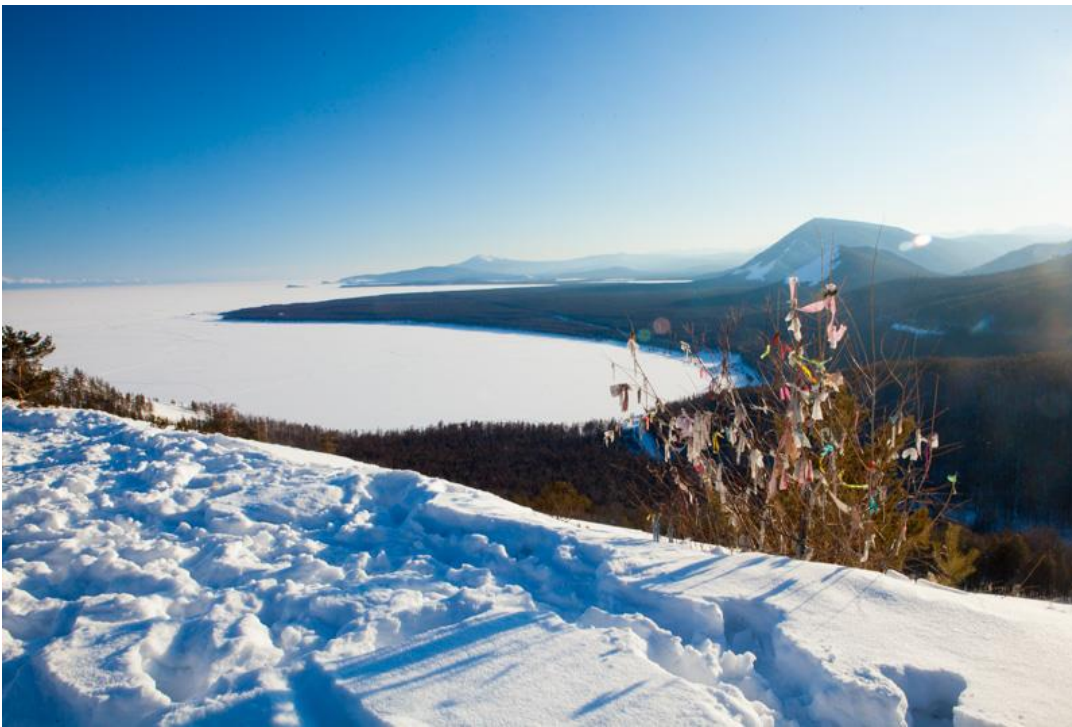


Источники обнесены забором, на воротах охранник. Спрашиваем цену, купаться сразу расхотелось, очень негуманная цена.
Обедаем прямо на льду около самой оконечности мыса, лед толстый, безопасно. Светит солнышко, тепло.





После обеда выезжаем обратно, в селе Байкальское поднимаемся на берег, отсюда идет красивая дорога с живописными видами на Байкал. На скале Бурханка (664 м) останавливаемся, фотографируемся, по традиции «бурханам».



Возвращаемся в Северобайкальск, еще остается много времени от светового дня, успеваем доехать до источников на Хакусах.



Дорога тоже хорошо различима, наезжена, и отмечена елочками, встречается очень много машин, трасса популярна. На источниках становимся на ночевку. Весь вечер купаемся в горячих ваннах, любуемся ночным звездным небом, кушаем омуля, наслаждаемся жизнью. За день пройдено 210 км.

26.02.2020

День шестой.

Б. Хокусы - г. Северобайкальск – г. Нижнеангарск - ист. Старая Дзелинда

Утро солнечное, видимость отличная, температура - 32°, днем -25°.

Начать день с горячего источника было слишком большим искушением, чтобы от него отказываться.

У Лены и Сергея замерзла солярка в топливной системе, понадобилось минут 40 чтобы отогреть машину и завести.



Возвращаемся в Северобайкальск, моем машины, заправляем полные баки и дополнительные канистры. Около стеллы «Северобайкальск» прощаемся с Сергеем и едем до Нижнеангарска.



Посещаем самую северную точку Байкала. До нее добраться непросто, дорога по насыпи полностью занесена снегом, приходится ехать по целине, последние 20 метров доходим пешком, отмечаемся и фотографируемся.



Дальше наш путь лежит по уже привычной дороге «Автодублер Бама». Пытаемся доехать до источника Кичера, но дорога по лесу полностью заметена снегом глубиной по пояс, добраться не удалось, решили не терять время. Заночевали на источнике Старая Дзелинда. Уютная избушка-купальня, горячая вода, полное уединение, тишина и звездное небо.





За день пройдено 100 км.

27.02.2020

День седьмой.

ист. Старая Дзелинда – г. Нов. Уоян – с. Кумора - р. Улуг

Утро солнечное, видимость отличная, температура - 33°, днем -20°.

Стартовали в 9-30. Некоторые члены экипажа успели с утра еще раз сбегать в горячий источник.

Дорога до Нового Уояна 89 км. На въезде хорошая заправка, доливаем баки до полного, следующие 2-3 дня заправок не будет.



До села Кумора хорошая чищенная дорога.



После нее начинается «110 зимник». Дорога узкая, заметенная снегом, глубокая колея. Скорость движения резко снижается. Машины плохо держатся в колее, норовят съехать в сугроб.



Доходим до реки Срамная, какое-то время движемся по заснеженному руслу, большие камни, много камней, резкие подъёмы и спуски, русло петляет, и мы вместе с ним. Пару раз машина «Белка» садится на камни, стаскиваем ее общими усилиями. Скорость еще падает, аккуратно едем переваливаясь с камня на камень.





В конце концов выходим на лесную дорогу, встречаются небольшие наледи, проходим «ходом».





Вечерет, когда мы доходим до большой наледи, дороги впереди нет, большие натеки льда залили большое пространство впереди, с достаточно большим боковым уклоном.



Скользить есть куда, справа обрыв, надо искать объезд. Выходим осматриваемся, возвращаемся назад по дороге, где видели «свороток» выше. поворачиваем туда. Та же самая картина, след теряется под наледью, очень свежий след, не больше суток. Лед образуется очень быстро, буквально поглощая большие участки дороги. Начинает темнеть, решаем ставить лагерь, утро вечера мудренее.



Находим чудную полянку, утаптываем снег, разводим костер.
За день пройдено 150 км.

28.02.2020

День восьмой.

р. Улуг – «перевал 96 км» - ист. Умхей

Утро солнечное, видимость отличная, температура - 33°, к вечеру пасмурно -20°

Старт в 9 утра.

Идем на разведку осматривать наледь, за ночь она еще увеличилась, но стала плотнее, мокрую с вечера поверхность схватило морозом. Ширина наледи около 300 м, боковой уклон около 7-10°.



Внимательно изучаем возможные варианты. Мнения разошлись, каждая машина пойдет своим путем.



Штурман аккуратно проводит первую машину, все нормально, но на крутом выходе с наледи, машина пробуксовывает и съезжает в сугроб. Разматываем лебедку, потихоньку вытягиваем на дорогу.



Вторая машина, учитывая предыдущий опыт, проходит без приключений.



Меньше чем через километр, еще одна аналогичная наледь.



Останавливаемся, проходим пешком, выбираем оптимальную траекторию пути, аккуратно проезжаем и это препятствие.



Дальше дорога идет по склону вдоль реки, глубокая колея, ухабы, наледи, спуски и подъёмы, встречаются броды через перемерзшие реки с грандиозными остатками мостов, все в разрушенном состоянии.
Проходим знаменитый столбик № 110.



Клеим свою наклейчку, фотографируемся.



У одной из машин разбортовывается правое заднее колесо, останавливаемся, бортуем колесо, накачиваем.



Дорога все круче забирает вверх, поднимаясь от реки все выше, петляет, все чаще затяжные подъёмы. Поднимаемся на перевал «96 км» высота по высотомеру 1312 м над уровнем моря. Здесь начинается Джергинский заповедник. Табличка и аккуратные мусорные баки. Сверху открывается потрясающий вид.



**ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
«ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПРИРОДНЫЙ ЗАПОВЕДНИК «ДЖЕРГИНСКИЙ»**
671640, с. Курумкан, ул. Балдакова 15,
тел. отдела охраны 8 (30149) 98-2-72, директор 8(30149) 41-7-99

Заповедник учрежден Постановлением Совета Министров РСФСР № 585 от 14 августа 1992 года с целью сохранения и изучения типичных и уникальных экологических систем бассейна озера Байкал.

Территория заповедника составляет 238594 га. Заповедник несет средозащитную, ресурсоохранную функцию, является эталоном природной территории в Северо-Восточном Прибайкалье. Над его охраной находится исток реки Баргузин являющийся значимой гидроэкологической системой всей центральной части Восточного Прибайкалья формирующей состояние природных комплексов центральной части восточной экватории Байкала и его побережья.

ИСОП РФ ст. 3.30 «Издаваемые постановления на территории заповедника»
УК РФ ст. 252 «Издаваемые ордера на вырубку леса»
 ст. 252 «Издаваемые ордера»
 ст. 252 «Издаваемые ордера на рубку деревьев и кустарников»

Возмещение ущерба:
 Карликовая пихта, ель 250 руб. х 2 (ООПТ) = 500 руб.
 Листвен. 40000 руб. х 2 (ООПТ) = 80000 руб.
 Кедров. 35000 руб. х 2 (ООПТ) = 70000 руб.
 Дубов. 37500 руб. х 2 (ООПТ) = 75000 руб.
 Березов. 1500 руб. х 2 (ООПТ) = 3000 руб.
 Пихта 3000 руб. х 2 (ООПТ) = 6000 руб.
 Кустовые, ивняк 500 руб. х 2 (ООПТ) = 1000 руб.
 Вспале 20000 руб. х 2 (ООПТ) = 40000 руб.
 Рогозника 15000 руб. х 2 (ООПТ) = 30000 руб.
 Шалаш, сарай 3000 руб. х 2 (ООПТ) = 6000 руб.
 Мельница 30000 руб. х 2 (ООПТ) = 60000 руб.
 Плоть, валец 100 руб. х 2 (ООПТ) = 200 руб.
 Скамья 1250 руб. х 2 (ООПТ) = 2500 руб.
 Скамья, кресло, скамья 15000 руб. х 2 (ООПТ) = 30000 руб.

Уничтожение или повреждение вывески или вывески 20000 руб.

ПЕРЕВАЛ 96 КМ.

НА ТЕРРИТОРИИ ЗАПОВЕДНИКА ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

- Нахождение без разрешительных документов
- Загрязнение воды
- Рубка деревьев или кустарников
- Замусоривание территории
- Рыбная ловля
- Охота
- Сбор грибов и ягод
- Сбор растений



Дорога пошла под уклон, приходится тормозить двигателем. Добираемся до еще одной наледи, этакий слоеный пирог из воды и льда, человека держит, под машиной верхний слой ломается, машина забрызгивается водой тут же обледеневаает.





Брод через реку Баргузин. Выглядит вполне мило, аккуратная речка среди ледяных голубых берегов, довольно шустрая. Останавливаемся идем смотреть, как пройти брод. Довольно серьезный уступ со льда в реку, с другой стороны выход более пологий. Дно - крупная галька, местами большие камни, вполне проходимо.





Первая машина аккуратно заходит в реку, но в последний момент соскальзывает и стучается задним свесом об лед, на выходе тоже не хватает инерции выйти на лед, он подламывается под тяжестью машины, приходится опять разматывать лебедку и вытаскивать машину тросом. Более легкая «Белка» проходит реку по ледяному мосту, лед трещит, подламывается, но выдерживает вполне успешно.



После брода осматриваем потери: оторвался глушитель, без него жить можно, едем дальше. По дороге выяснили, что у второй машины в процессе езды по камням и тряски по ухабам сломался амортизатор, требуются сварочные работы. Хорошо, что все необходимое везем с собой. Пригодилось.

Без приключений доезжаем до кордона заповедника Джергинский, показываем разрешение на въезд, оплачиваем пошлину и сворачиваем на Умхейский источник.

Источник находится на территории курорта Умхей.



Несмотря на гостеприимство, на курорте ночевать не хочется, решаем искупаться в источнике и отъехать ночевать в ближайший лесок.



Вечером, кроме ужина и традиционного костра, ремонт машины и сварочные работы.



За день пройдено 150 км.

29.02.2020

День девятый.

ист. Умхей – г. Усть-Баргузин- п.Горячинск

Утро солнечное, видимость отличная, температура - 25°, днем -20°.

Само собой, утро начинается с горячего источника. Сегодня торопимся до Усть-Баргузина. Последний день фестиваля «Байкальская миля», нас там ждут, да и на красивые машинки посмотреть очень хочется. Мчим почти не останавливаясь.



Исключение делаем для Дацана у Лика Богини Янжимы-Сарасвати, короткая экскурсия и снова в путь.



Обедаем в позной у паромной переправы в Усть-Баргузине.
Фестиваль проходит на акватории Баргузинского залива в 40 километрах к западу.
Выскакиваем на лед и мчим по следам предыдущих участников, на середине пути нас встречают на чудесной «Алисе» и с почетным эскортом мы приезжаем на фестиваль почти к самому закрытию.



Но посмотреть многое успели.





Ночуем в Горячинске, вечер общения с друзьями организаторами фестиваля. Выясняем, что есть хорошая ледовая дорога напрямик на Ольхон, по ней ездит ежедневно огромное количество машин, лед крепкий. Решаем сократить скучную часть пути в обход Байкала и более детально познакомиться с островом Ольхон.
За день пройдено 350 км.

01.03.2020

День десятый.

п. Горячинск – о. Ольхон – м. Хобой – п. Худжир –п. Узур

Утро солнечное, дымка, температура - 25°.

После обеда туман, пасмурно, видимость 100-150 м, ветрено -15°

Выезжаем в 9 утра, едем на заправку и спускаемся на лед в с. Турка. Без труда находим нужное направление. Действительно накатанная хорошая дорога, размеченная вешками с черными флажками.



Всего 50 км, и мы на другом берегу.



С утра было солнечно, но к обеду дымка собралась в довольно плотный туман, стало пасмурно. Доехали до острова и повернули в сторону мыса Хобой, красоты видно плохо, лед и небо сливаются в одно целое, теней практически нет, берег прячется в тумане.



Но огромное количество машин, экскурсии, какие-то лыжники, «пешики», «стада» уазиков и люди-люди-люди. С трудом находим ракурсы для фотографий без людей. Очень популярное место.





Несколько разочарованные едем в Худжир обедать. После обеда настроение улучшилось, поехали осматривать остров берегом.



Посетили Шаманку, пофотались, решили съездить глянуть на Хранителя Байкала. Дорога идет по территории Прибайкальского заповедника, лесная дорога в кочках и ухабах, петляет среди сопок, то поднимаясь, то спускаясь.





Доехали до села Узур со стороны берега, оставили машины и побежали в гору 1.5 км смотреть на Хранителя. На вершине видимость 50 метров, куда смотреть непонятно, зато хорошо размялись.



Радостные и довольные, вернулись к машинам и поехали на оборудованную стоянку, примеченную ранее. Костер разводить не стали, как никак заповедная зона. За день пройдено 170 км.

02.03.2020

День одиннадцатый.

П. Узур – м. Хобой – п. Куркут - п. Еланцы - п. Баяндай

Утро солнечное, видимость отличная, температура - 25°.

Солнышко с утра порадовало, есть шанс увидеть Ольхон во всей красе. Быстро завтракаем и спускаемся на лед. На этот раз виды совсем другие, берега четкие, снег искрится. Красота!



На льду никого, туристы еще не проснулись.



Едем вдоль берега останавливаемся у красивых мест. К сожалению живописные пещеры с натеками изрядно загажены и сосульки обломаны. Стараемся в популярных местах в них не заходить.



Мыс Хобой встретил нас в гордом одиночестве в ослепительной красоте: елочки из льдинок, переливались, как изумрудные, натеки поблескивали глубоким голубым, солнце четко высвечивало рельеф скал.





Вдоволь нарезвившись, едем дальше вдоль берега до паромной переправы, в поисках участка чистого льда.



Почти у самой оконечности острова, наконец выскакиваем на чистый лед. Устраиваем обед, катаемся на коньках, резвимся на машинах. Лед хороший, крепкий.





У самого пролива Ольхонские ворота, лед явно тоньше, но в пределах нормы. Его поверхность напоминает крупную рябь на воде, прозрачность изумительная. Везде видны свежие трещины, лед живой.





Едем очень аккуратно, проверяя толщину льда и ориентируясь по свежему следу машины. Здесь много течений и толщина льда неравномерна. Без проблем достигаем переправы и поднимаемся на берег. Но с Байкалом еще не прощаемся, надеемся его увидеть с самой южной стороны в селе Култук.

Солнце близится к закату, до Иркутска явно не успеем, останавливаемся на ночлег недалеко от села Баяндай.

За день пройдено 270 км.

03.03.2020

День двенадцатый.

п. Баяндай – г. Иркутск – п. Култук – г. Иркутск – п. Зима.

Утро солнечное, видимость отличная, температура - 21°.

Выезд в 9 утра.



Едем в Иркутск, требуются небольшие ремонтные работы, на одной из машин сломался лонжерон, и подушка кузова ушла внутрь. В Иркутске нас встречает еще один Сергей, предоставляет место в гараже и вкусный завтрак. С Сергеем знакомимся впервые и тут же находим общий язык и место в будущих планах на поездки. Завершив ремонт, сытые и довольные выдвигаемся в Култук.

Култукский тракт (100 км) опасная и живописная дорога, несмотря на хороший асфальт, разметку и защитные ограждения. Трафик очень напряженный, повороты частые и крутые, иногда на 270 градусов, крутые подъёмы и спуски, ко всему добавит гололед. Легковые машины обгоняют фуры на закрытых поворотах, часто выскакивают на встречку, создавая аварийные ситуации, последствия которых мы видели.

В Култуке купили рыбу на подарки близким, пообедали, попрощались с Байкалом и двинулись в обратный путь.

До вечера успели доехать до п. Зима. Сразу за мостом через Оку повернули направо и нашли уютную тихую полянку с дровами.

За день пройдено 600 км.

04.03.2020

День тринадцатый.

п. Зима – г. Красноярск

Пасмурно, идет снег, видимость менее 100м, слякоть, гололед, температура - 10°.

Выезжаем в 8-30. Едем по дорогам общего пользования. С утра дорога сухая, пасмурно и тепло. После обеда пошел снег, метель, видимость на дороге ухудшилась, гололед. Перед Красноярском в пяти метрах от обочины в сугробе видим Дастера, останавливаемся на спас работы. Полчаса работы лебедками и машину спасли из снежного плена.



В Красноярске встречаемся с Андреем, давним другом клуба, короткая встреча, обмен подарками. На ночевку встаем после Красноярска.

За день пройдено 800 км.

05.03.2020

День четырнадцатый..

г. Красноярск – г. Томск – г. Новосибирск

Пасмурно, идет снег, видимость менее 100м, слякоть, гололед, температура - 5°.

Дорога скользкая, гололед. Видимость около 30 метров.



Трасса загружена, большой поток фур в обе стороны, обгон при такой погоде проблематичен, а тащится за фурами скучно. В Минусинске обедаем и решаем ехать дорогой через Томск, погодные условия те же, а дорога свободная, правда платим за это сотней лишних километров. На подъезде к Новосибирску еще раз проводим спас работы, вытаскиваем машину, улетевшую на скользком повороте в поле.



В восемь вечера въезжаем в родной город, здесь экипажи разъезжаются по домам, прощаемся, обнимаемся, выключаем маячок. Маршрут окончен.

За день пройдено 840 км.

Всего 5750 км.

Приложение 2. Материальное оснащение группы

1. Комплект оборудования на группу

№	Наименование	Количество
1	Сварочный аппарат	1
2	Маска, электроды	1
3	Болгарка	1
4	Дрель	1
5	Ледобуры рыбацкие	1
6	Ледобуры альпинистские	6
7	Пешня	1
8	Лопата штыковая	2
9	Лопата снеговая	2
10	Кувалда, монтировка	1
11	Спутниковый маячок	1
12	Веревка диаметр 16 мм	30 м
13	Переносной светильник	1
14	Аптечка	комплект
15	Провода для «прикуривания», силовые.	1
16	Ноутбук	1

2. Комплект оборудования на автомашину

№	Наименование	Количество
1	Реечный домкрат (Hi-Jeck, Hi-Lift)	1
2	Огнетушитель	1
3	Запас питьевой воды (емкости)	20 л.
4	Емкости под топливо	30 л.
5	Лебедка	1
6	Удлинитель троса 30 м.	1
7	Блок для троса	1
8	Стропа/Трос буксировочный 5м.	1
9	Стропа/Трос динамический усиленный, 6-10 м.	1
10	Шакл, скоба соединительная	2
11	Скотч	1
12	Бензопила, цепи, точила, смазки	Комп-т
13	Болгарка, диски	Комп-т
14	Радиостанция автомобильная с антенной на 144 МГц	1
15	Набор необходимого инструмента	Комп-т
16	Преобразователь напряжения 12V/220V, 800 -1000 Вт	1
17	Удлинитель 5-10 м.	1
18	Запасное колесо (в сборе)	1
19	Запасная камера	1
20	Монтажка	1
21	Автоаптечка для ремонта шин и камер	Комп-т
22	Автокомпрессор	1
23	Запасные лампы фар, поворота, габарита, стоп-сигнала	Комп-т
24	Комплект ЗИП с учетом особенностей а/м	Комп-т
25	Аэрозольное средство для защиты от влаги системы зажигания (WD 40)	1 бал
26	Герметик-прокладка силиконовый	1
27	Специальный герметик типа «холодная сварка»	1
28	Масло моторное, трансмиссионное (на полную замену)	Комп-т
29	Жидкость тормозная	1 л.
30	Шланг для перекачки топлива	1
31	Лопата штыковая, топор	По 1
32	Газовая горелка	1
33	Газ для приготовления пищи	10 бал
34	Фонарь	1
35	Прибор спутниковой навигации GPS	1
36	Карты по маршруту + автомобильный атлас	1
37	Тент полиэтиленовый 4х3 м.	1
38	Второй ключ зажигания	1
39	Медицинская аптечка	1
40	Ведро 3л.	1

3. Комплект имущества на 1 человека

№	Наименование	Количество
1	Рюкзак	1
2	Спальный мешок теплый	1
3	Фонарик, запасные батарейки	1
4	Спички в герметичной упаковке	1
5	Ложка, тарелка, кружка (не одноразовая посуда)	Комп-т
6	Нож	1
7	Пуховик, шапка	1
8	Рабочие перчатки	2 пары
9	Толстые верхонки	1 пара
10	Комплект теплой одежды	1
11	Запасной комплект теплой одежды	1

12	Комплект закрытой одежды (х/б)	1
13	Нижнее белье	1
14	Термобелье	Комп-т
15	Запасная обувь	1
16	Индивидуальная аптечка	1
17	Фотоаппарат	1
18	Туалетные принадлежности (мыло, зубная щетка, паста, полотенце)	Комп-т
19	Темные очки	1
20	Паспорт	1
21	Радиостанция переносная	1

Приложение 3. Справка о совершенном спортивном туристском маршруте

Дисциплина (вид туризма)	маршрут (автомобильный)
Название маршрута и его к.с.	на средствах передвижения, 4 к.с.
Номер маршрутной книжки	0-09-20
Название организации проводившей маршрут* (турклуб, спортклуб, турфирма, учебное заведение и др.) с указанием административно-территориальной принадлежности	Новосибирская область, г. Новосибирск, OFF ROAD MASTER
Ф.И.О. руководителя маршрут (полностью)	Веремеенко Ирина Владимировна
Домашний адрес	Новосибирск, Цветной проезд 29-20
телефон	8-913-923-31-88
электронный адрес	iverem@academ.org
Список участников маршрута: Ф.И.О. полностью по алфавиту, с указанием года рождения и спортивной квалификации	Веремеенко Владимир Владимирович, 07.05.1990, 2 разряд
	Веремеенко Ирина Владимировна, 15.02.1965, 2 разряд
	Задорожная Юлия Сергеевна 22.05.87, 2 разряд
	Томаш Сергей Юрьевич 25.10.1979, КМС
	Антипова Елена Александровна 08.07.1976, МС
Название района проведения маршрута и подробная нитка маршрута с указанием общепринятых характеристик локальных препятствий (высота, к.т., первопрохождение и др.)	г. Новосибирск – г. Кемерово – г. Красноярск – г. Тайшет – г. Братск – г. Усть-Кут – п. Окунайский – г. Северобайкальск – м. Котельниковский – п. Новый Уоян – «110 зимник» – п. Умхей – Баргузинская Долина – п. Усть Баргузин – п. Гремячинск – п. Селенгинск - г. Иркутск – п. Еланцы – о. Ольхон- г. Иркутск – г. Тулун – г. Канск – г. Ачинск – г.Новосибирск
Сроки проведения маршрута в формате: дд.мм.гг - дд.мм.гг., продолжительность активной части в днях и протяженность зачетной части маршрута в километрах	21.02.20 - 05.03.20 г. 14 дней, 5750 км.
Название МКК оформившей допуск группы на маршрут	МКК Сибирского федерального округа 154 – 00 – 666656666
Название МКК рассмотревшей и утвердившей отчет о маршруте	МКК Сибирского федерального округа 154 – 00 – 666656666
Наличие элементов первопрохождений на маршруте	нет
Изменение пофамильного или количественного состава участников	да
Прохождение не заявленных участков маршрута	нет
Прохождение запасных вариантов маршрута	да
Прохождение маршрута вне календарного графика, утвержденного при заявке маршрута в МКК	да
Использование на маршруте средств передвижения, не оговоренных при утверждении заявленного маршрута в МКК	нет
Наличие несчастных случаев в команде при прохождении маршрута (травмы, отморожения и др.)	нет

Приложение 4. Скан маршрутной книжки

Отдельным файлом