

**Новосибирский клуб экстремальных путешествий
Off Road Master**

О Т Ч Ё Т

**об автопоходе первой категории сложности
по Горной Шории, Туве, Алтаю
совершённому с 5.08.2016 по 13.08.2016**

Маршрутная книжка № 0-146-16

Руководитель: Анна Ситникова
630099, Новосибирск, ул. Трудовая, д. 7 кв. 76
тел: 8-913-947-76-08 e-mail: SiTravels@mail.ru

2016

Содержание

Вводная часть

Титульный лист	1
Содержание	2

Справочные сведения о путешествии

1. Нитка маршрута	3
2. Участники и экипажи	3
3. Район похода	4
4. Цели путешествия	4
5. График движения	4
6. Описание маршрута	5-14
7. Выводы и рекомендации	15

Приложения

8. Схема движения	16
9. Категорийные участки	17
10. Оснащение	18
11. Фотоотчет	18

Нитка маршрута

Маршрут начинается и заканчивается в г. Новосибирске.

г. Новосибирск – г. Ленинск-Кузнецкий – г. Новокузнецк – г. Междуреченск – п. Усть-Веселый – п. Верх-Таштып – с. Таштып – г. Абаза – пер. Саянский – г. Ак-Довурак – г. Чадан – с. Хандагайты – с. Саглы – с. Мугур-Аксы – оз. Джулукуль – оз. Хиндиктиг-Холь – пер. Бугузун – г. Кош-Агач – п. Чаган-Узун – с. Ортолык – п. Бельтир – пер. Карагем – п. Бельтир – с. Ортолык – г. Кош-Агач – с. Курай – п. Мены – г. Акташ – с. Иня – г. Онгудай – с. Шебалино – г. Горно-Алтайск – г. Бийск – г. Барнаул – г. Новосибирск

Участники

№	Ф.И.О.	Место жительства	Дата рождения	Обязанности в коллективе
1	Ситникова Анна Михайловна	г. Новосибирск, ул. Трудовая, д. 7 кв. 76	12.06.1980	Руководитель, запасной водитель, видео-оператор, врач, повар
2	Ситников Игорь Викторович	г. Новосибирск, ул. Выборная, д. 107 кв. 34	18.11.1979	Водитель, механик, фото оператор
3	Ситникова Алиса Игоревна	г. Новосибирск, ул. Трудовая, д. 7 кв. 76	23.01.2009	Турист

Экипажи

№	Автомобиль	Участники	Обязанности
1	Toyota Land Cruiser 80	Ситникова Анна Михайловна	Руководитель, запасной водитель, видео-оператор, врач, повар
		Ситников Игорь Викторович	Водитель, механик, фото-оператор
		Ситникова Алиса Игоревна	Турист

Район похода

Поход совершён по Горной Шории, Туве, Алтаю.

Маршрут рассмотрен МКК СФО, выдана маршрутная книжка № 0-146-16.

Вид туризма	Категории сложности	Протяжённость	Продолжительность	Сроки проведения
Авто	1	2760 км	9 дней	с 5.08.2016 по 13.08.2016

Цели путешествия

- Повышение спортивного мастерства
- Разработка и реализация новых маршрутов
- Более полное и углубленное изучение района
- Выполнение высоких спортивных разрядов по туризму
- Участие похода в чемпионатах Сибири и России

График движения

5 августа 750км г. Новосибирск – г. Ленинск-Кузнецкий – г. Междуреченск

6 августа 180км г. Междуреченск – п. Усть-Веселый – с. Таштып

7 августа 420км с. Таштып – г. Абаза – г. Ак-Довурак – с. Хандагайты

8 августа 210км с. Хандагайты – с. Мугур-Аксы – оз. Хиндиктиг-Холь

9 августа 110км оз. Хиндиктиг-Холь – пер. Бугузун – г. Кош-Агач

10 августа 125км г. Кош-Агач – п. Чаган-Узун – п. Бельтир – пер. Карагем

11 августа 0км пер. Карагем

12 августа 185км пер. Карагем – п. Бельтир – г. Кош-Агач – с. Курай

13 августа 780км с. Курай – г. Онгудай – г. Горно-Алтайск – г. Новосибирск

Описание маршрута

1 день 5.08., пт: г. Новосибирск – г. Ленинск-Кузнецкий – г. Междуреченск, пробег за день 750 км.

После завершения рабочей недели и решения других всевозможных вопросов выехать из города удалось только вечером. Сегодня предполагаемая заброска нон-стопом до Междуреченска, откуда собственно можно сказать и уже начинается интересная часть запланированного маршрута.

2 день 6.08., сб: г. Междуреченск – п. Усть-Веселый – с. Таштып, пробег за день 180 км.

Подъем рано утром. Приходится вернуться в город для приобретения некоторых оставленных по забывчивости и по скорым сборам дома вещей – теряем драгоценное световое время.

Но вот последние дела в цивилизации завершены и мы отправляемся в настоящую тайгу навстречу приключениям ☺. Дело в том, что путь из Кемеровской области в республику Хакасия занимает более 1000 километров по дорогам общего пользования, мы же собираемся сократить этот путь до пару сотен километров, правда двигаться придется напрямую через шорские леса и перевалы по малонаезженным дорогам или вообще уже давным-давно неиспользуемым тропам и направлениям, отмеченных лишь пунктиром на наших картах. Еще одна особенность здешних мест – это то, что в данном районе Горной Шории в тайге, располагается несколько колоний-поселений, где осужденные за не очень большие преступления отбывают свое наказание – свободно живут, работают, но покидать данную территорию не имеют права. Судьба миновала нас от встречи с данными людьми на нашем маршруте, но в описаниях тех, кто здесь проезжал до нас встречаются весьма разнообразные отзывы о встрече с местным населением и иногда весьма не лестные.

Въехав в тайгу, в первой половине дня дорога была весьма неплохо накатанной и мы довольно быстро отмахали почти сотню километров и добрались до поселка Усть-Веселый, правда не без потерь – острым скальным камнем хорошо пропорол протектор покрышки на машине, несмотря на то, что резина стоит прочная внедорожная, пришлось ставить запаску и теперь без оной выбирать с этих дебрей в цивилизацию, где могут произвести ремонт колеса. В самом поселке – развилка основная дорога уходит на Балыксу до которой уже рукой подать, мы же по плану собираемся спускаться другой тропинкой на Юг в сторону Верх-Таштыпа, а от него уже до села Таштып и до города Абаза, стоящем на федеральной трассе, совсем не далеко и уже по нормальным дорогам общественного пользования. По прямой до поселка Верх-Таштып чуть более полусотни километров, но сначала переехав живописную речку Балаксу, встаем на ее берегах, на небольшой заслуженный обед в действительно прекрасном месте.

Во время приготовления обеда не отказываем себе в удовольствии освежиться в бодрящей горной речушке.

Хорошо отдохнув, уже ближе к вечеру продолжаем движение к намеченной на сегодня цели. Когда-то, совсем не так давно, довольно сносная дорога постепенно становится все более узкой и вскоре уходя наверх в горы превращается в заросшую давненько неезженую просеку, по которой машины уже с трудом пробираются, приходится часто останавливаться

для того чтобы расчистить себе проезд от поваленных веток и выросших на пути кустарников.

Наши усилия указываются не напрасными, хотя уже и стали закрадываться сомнения в успехе сего мероприятия, но миновав вершину горно-таежного и водораздельного перевала, мы круто спускаемся к реке Таштып, отсюда уже и начинается нормальная дорога до цивилизации. Отмахав за сегодня еще около полусотни километров, встаем на берегу реки на ночлег, немного не доехав до села Таштып, чтобы не привлекать к себе излишнее внимание местных.

3 день 7.08., вс: с. Таштып – г. Абаза – г. Ак-Довурак – с. Хандагайты, пробег за день 420 км.

С утра, выйдя на асфальтированную дорогу, заезжаем сначала в близлежащий город Абаза, нужно решить некоторые уже накопившиеся проблемы, в том числе починить пропоротое колесо – без запаски продолжать путешествие не совсем логично ☺. Далее по маршруту крупные города на нашем пути встречаться не будут: с Хакасии, мы спустимся южнее в Туву, затем уйдем на запад в Горный Алтай и только к окончанию маршрута у нас начнут появляться какие-то более обжитые места.

Пока занимались ремонтом покрышки, выяснилась еще одна проблема с износившимися тормозными колодками. Найти нужные запчасти в местных магазинах, даже, казалось бы, не в самом маленьком городе, не представлялось возможным. Пришлось прибегнуть к мастерству ручного изготовления необходимых запасных частей – в магазине были куплены наиболее подходящие по размеру колодки, дальше на уже знакомой нам шиномонтажной мастерской, с помощью болгарки они были подогнаны под нужный размер и успешно установлены на автомобиль – вот такой вот ремонт практически в полевых условиях.

Итого решение небольших накопившихся проблем заняло у нас полдня времени! По маршруту мы смогли выдвинуться лишь в обед ☹. По пути нас ждал перевал Саянский – 2214 метров над уровнем моря. Это границы республик Хакасии и Тувы.



Конечно, делаем остановку с небольшим чаепитием в столь знаковом месте. С вершины перевала открывается живописный вид на низлежущую долину с чудесным бирюзовым горным озером. Сворачиваем с дороги и поднимаемся на самую вершину перевала, где из камней сооружено довольно большое «обо», фотографируемся. В этот момент погода начинает стремительно портиться, вынуждая нас продолжить движение далее по маршруту.

Как оказалось чуть позже, ветер с дождем были только небольшими предвестниками стихии, которая застала нас при спуске с перевала – поднялся шквалистый ветер с сильнейшим проливным дождем, видимость упала вплоть до нескольких метров, с неба повалил крупнейший град, когда-либо виденный нами, некоторые градины были, без преувеличения, размером с куриное яйцо! Мы попали в самый эпицентр стихийного бедствия, последствия которого в республиках еще долго будут ликвидировать: уничтожен урожай, побиты машины и крыши домов, местами нарушена подача электроэнергии...

Спустившись вниз с перевала в долину, погода кардинально изменилась, город Ак-Довурак встречает нас чистым небом с теплыми солнечными лучами. Небольшая фотосессия на фоне монумента с названием города и продолжаем движение...

После Чадана асфальтированная дорога заканчивается и мы съезжаем на гравийку. В дороге мы проходим еще несколько перевалов с которых открываются шикарные виды на холмы и степи.



Так же в пути попадаются различные тувинские культовые сооружения.

На лугах пасутся сарлыки – лохматые коровы, шерсть им необходима для защиты зимой от холода и пронизывающих ветров.

Лишь вечером добираемся до села Хандагайты, где нам нужно отыскать пограничное управление для получения необходимых разрешительных пропусков на посещение приграничной территории, заказанных ранее при подготовке к поездке. Ведь дальше наш путь на Алтай будет проходить в непосредственной близости от Монголии. Нашли управление, на наше счастье начальник оказался на месте и, несмотря на уже позднее время, выдал все необходимые бумаги, пожелав счастливого пути и рекомендовав быть поосторожнее, с его слов Тува не самое безопасное место.

Хотели найти в селе кафе с национальной кухней, но поиски не увенчались успехом. В ночь на дальнейший маршрут выходить, конечно, не стали, вернулись по дороге немного назад, свернули с гравийки на нужное нам направление, еще немного продернув, выбрали подходящее место для ночевки. Хоть какая-то цивилизация завтра у нас снова остается позади, впереди более чем двухсотпятидесяти километровый переход на Алтай вдоль монгольской границы, расстояние же по автомобильным трассам общего пользования между регионами Тувы и Алтая исчисляется уже парой тысяч километров.

4 день 8.08., пн: с. Хандагайты – с. Мугур-Аксы – оз. Хиндиктиг-Холь, пробег за день 210 км.

С раннего утра начинаем движение. Впереди у нас переход с Тувы в Горный Алтай предвещающий собой несколько различных препятствий.

По ходу движения преодолеваем гонные перевалы различной крутизны и высоты. Движемся вдоль границы, в непосредственной близости от монгольского государства. Временами встречаются контрольно-пропускные пункты, проверяющие необходимые документы, так что без разрешений проехать здесь вряд ли получится.

В Мугур-Аксы, напоминающим собой типичный приграничный поселок, с множеством военных, остановились на обед в местном кафе, отведали неплохих местных поз.

Далее продолжив движение, нас слева постоянно сопровождал вид священной для местного населения горы Монгун-Тайга – это доминанта этого района с высотой 3970 метров над уровнем моря. Стоит сказать, что на эту вершину в 2013 году командой новосибирского клуба экстремальных авто-путешествий офф-роад мастер было совершено успешное авто-восхождение.

Много времени уходит на попытки прорваться к озеру Джулукуль, с которого берет начало река Чулышман, питающая Телецкое озеро. След, указанный на карте, еле различим и часто теряется, приходится двигаться на ощупь, на пролом распутывая себе дорогу через заросли кустарников, кочки, камни, заболоченные участки верховых болот. Усилия оказываются не напрасными, ближе к вечеру озеро мы увидели, добравшись почти до самого его берега, но внезапно, как характерно для горной местности, погода резко изменилась – налетел ветер и начался дождь, для того чтобы не увязнуть на обратной дороге в раскисшей болотине, решили возвращаться и идти сегодня до рядом расположенного озеро Хиндиктиг-Холь, все равно погода не располагала для остановки и разбиения лагеря.



Добравшись уже почти ночью до озера, в свете фар, спустившись к воде и с трудом отыскав более менее ровную без уклона площадку, паркуем машины и организуем лагерь. Здесь с погодой немного получше, по крайней мере, дождиком не поливает. Ужинаем и располагаемся на ночлег, в надежде на завтрашнюю дневку на этом великолепном высокогорном озере.

5 день 9.08., вт: оз. Хиндиктиг-Холь – пер. Бугузун – г. Кош-Агач, пробег за день 110 км.

Утро встретило нас просто завораживающими видами кристально чистой и прозрачной глади этого высокогорного озера с загадочным названием Хиндиктиг-Холь. На озере имеются несколько островов, один из которых особенно большого размера и его с легкостью можно принять за другой противоположный берег. Погода, по сравнению со вчерашним днем, немного улучшилась, но все равно было довольно ветрено и прохладно. Мы не стали отказывать себе в удовольствии, задержаться на берегу столь чудесного водоема с живописными видами окружающего нас ландшафта. Спокойно приготовили обед, выделили время на прогулки по прибрежной полосе, сделали множество фотоснимков на память об этом месте, прибрались автомобилях, спокойно сложились и только в обед решили продолжить наш путь дальше по Алтаю.



В общем, получилась у нас этакая полудневка ☺. Однако не все так просто, видимо погостили у озера мы не достаточно и оно – озеро не хотело нас так быстро отпускать. При проезде вдоль береговой линии начали появляться верховые болота, сначала мы попробовали миновать их уходя от воды вверх по склону, но там ситуация оказалась не лучшей. После того как чуть не застряли и подъем дальше наверх стал довольно затруднительным, пришлось все же вернуться назад на берег и пробираться по кромке воды. На одном из заболоченных участков таки застряли, да так качественно, что вызволение нас из плена болотной трясины отняло около двух часов времени. Учитывая обеденный старт, время уже неумолимо близилось к вечеру, а впереди нас ожидала еще довольно непростая горная каменистая дорога и непростой перевал Бугузун с отметкой высоты в 2600 метров.

Здесь множество накатанных дорог, чем-то напоминающих монгольские направления, и без навигации или подробной карты довольно просто можно заплутать. Кругом нас окружают красивейшие природные пейзажи, с высот открываются масштабные обзоры низлежащих долин. Одним словом – красота!



Сегодня день выдался насыщенным, лишь к полночи в свете фар добираемся до места сегодняшней стоянки, не доезжая Кош-Агача, встаем на ровном поле поодаль от населенного пункта. Уставшие быстро перекусываем прямо в машинах сильно не раскладываясь, быстро ставим палатки и идем отдыхать на завтра у нас ранний подъем с множеством планов.

6 день 10.08., ср: г. Кош-Агач – п. Чаган-Узун – п. Бельтир – пер. Карагем, пробег за день 125 км.

Стартуем рано утром. В Кош-Агаче – заправка топливом, избавления от накопившегося за несколько дней Алтай-Тувинского перехода мусора, который мы практически всегда везем собой до обжитых мест, где его можно оставить в мусорных контейнерах, а также короткая пробежка по магазинам. И далее в дорогу, наша цель – ледники Северо-Чуйского и Южно-Чуйского хребтов, расположенные возле Карагемской поляны, путь на которую лежит через одноименный перевал.

Проехав некоторое небольшое расстояние по федеральной трассе М-52, уходим с нее через поселок Чаган-Узун в сторону гор и поселка Бельтир. Но сначала, перед горами, перевалами и ледниками, мы отправляемся посетить красивейшую долину Кызыл-Чин известную своим ландшафтами, больше напоминающими марсианские, нежели земные пейзажи. Несмотря на то, что за посещение столь живописнейшего места придется заплатить некоторую сумму денег, оно того стоит, здесь действительно очень красиво – кругом окружает яркий неземной пейзаж из разноцветных гор. Фотографии получаются очень насыщенными и необычными.

Вдоволь нагулявшись по красной планете, спускаемся вниз на землю и едем искать правильную дорогу к намеченным ледникам: Софийскому, Талдуринскому, Джело и Маашей, там же высоко в горах расположено еще и озеро Камрю.

Миновав один из перевалов, упираемся в довольно большую и полноводную реку, брать вброд ее сильно не хочется, мы подразумеваем, что есть более простой проезд к жилому поселку.

Так и оказалось, дорога, указанная на наших генштабовских картах, видимо очень старая и сейчас ей давно уже никто не пользуется. Правильная же дорога в Бельтир изначально идет по другой стороне реки и съезд на нее с трассы находится возле поселка Ортолык. Придется возвращаться назад и выходить на правильное направление.

Вернувшись на трассу, отъезжаем немного назад до села Ортолык и уходим вправо на нужный нам поселок Бельтир, до которого идет вполне себе хорошая дорога, после поселка она становится грунтовой. Проехав поселок, проезжаем по мосту через реку Чаган, от моста же идет сверток на Софийский ледник, мы же едем прямо по высокогорной степи, проезжаем луга, на которых местные заготавливают сено для скота, временами встречаются болотистые участки. Слева от нас остается гигантский каменный оползень, правда разглядеть его нам удалось лишь при обратном движении, когда мы уже возвращались назад домой. Напротив оползня имеется мост через реку Чаган-Узун, конечно же, мы его тоже мимоходом пропустили и впоследствии все-таки брали реку вброд. Правда, надо отметить, что здесь выше по течению, река не столь полноводна, как возле одноименного поселка, где мы были с утра и отказались от перехода через нее.

Перед подъемом на перевал Карагем, слева и справа имеются свертки на тропинки к ледникам Талдуринскому и Джело, соответственно. В самом начале подъема встречаем группу новосибирских туристов на УАЗах, уже спускающихся с перевала, немного общавшись и пожелав друг другу счастливой дальнейшей дороге, прощаемся. Сам подъем на перевал довольно сложный, затяжной с существенными боковыми и продольными уклонами, с большим перепадом высоты, сложность также вносят большие валуны, которые приходится объезжать, искусно маневрируя при подъеме на узкой тропе. Высшая отметка перевала –

2837 метров и отсюда с вершины открываются масштабный вид на окружающие ледники и долины, кажется, что до них можно дотянуться рукой – просто потрясающие завораживающие виды, без остановки это место проехать ну никак нельзя!



С пуск с перевала хотя и более пологий, но не менее веселый, чем подъем, с теми же уклонами и камнями, разбросанными на тропе. Спустившись с перевала, дальше дорога вплоть до Карагемской поляны, идет по горно-таежной местности, пересекая множество горных речушек, то поднимаясь на небольшие горки, то спускаясь с них.

7 день 11.08., чт: пер. Карагем, пробег за день 0 км.

Сегодня дневка, прошедшая в размеренном темпе, отдохнули от дороги, привести себя и вещи в порядок перед обратной дорогой в сторону дома.

8 день 12.08., пт: пер. Карагем – п. Бельтир – г. Кош-Агач – с. Курай, пробег за день 185 км.

Стартовать рано не получилось, пока собрались и позавтракали, с поляны удалось выдвинуться только в районе обеда. Проходим горно-таежную часть дороги с множеством бродов, выходим на подъем на перевал, на вершине небольшая остановка на перекус и спускаемся в низ. Тем временем уже вечерет, как назло возникают проблемы с электрикой в автомобиле – сначала идут сбои, потом машина просто вся обесточивается и встает. Беглая диагностика не позволила быстро выявить неисправность. С учетом заходящего солнца и наступления темноты, вариантов остается не много – либо становиться здесь на ночлег и уже утром думать, что с машиной и что делать; либо срочно, пока еще совсем не стемнело, брать машину на буксир и тащить ее до ближайшего города, где есть какие либо станции тех.

обслуживания, а большой город здесь по сути один – Кош-Агач, придется опять немного вернуться назад. До Кош-Агача доезжаем лишь поздно вечером. Понятно, что все мастерские в столь позднее время уже закрыты, интересуемся у местных жителей номерами телефонов хозяев и договариваемся о том чтобы нашу технику посмотрели сегодня, уж очень не хочется тратить завтрашний день на ремонты, да и саму причину неисправности лучше узнать сегодня, чтобы понимать к чему быть готовым и как строить дальнейший план действий. Поиски оказались не безуспешными, добравшись до станции, мастер довольно быстро находит причину неисправности, заключающуюся в оборванном несилевом плюсовом проводе и приводит машину в чувства. Благодарим человека за экстренно оказанную помощь, а на ночлег решаем встать на старой Акташской ГЭС, для чего снова выходим на трассу и уже в ночь движемся в сторону Акташа. Место для ночлега естественно находим уже глубокой ночью в свете фар.

9 день 13.08., сб: с. Курай – г. Онгудай – г. Горно-Алтайск – г. Новосибирск, пробег за день 780 км.

Ранний подъем с осмотром руин бывшей Акташской гидро-электростанции, расположенной на реке Чуя. Главной же достопримечательностью этого места является живое гейзеровое озеро Мены, расположенное рядом с одноименным поселком. После осмотра ГЭС туда и направляемся.

Озеро очень красивое с кристально прозрачной бирюзовой водой и оно действительно дышит, временами выплескивая со своих недр газ, который поднимает со дна частицы разноцветного грунта, зависающими в воде и окрашивающими ее в разнообразные причудливые узоры. Ничего подобного нам ранее видеть не доводилось.

Дальнейшая же дорога до дома не представляла из себя ничего необычного, двигались по асфальту Чуйского тракта до Новосибирска, любуясь красотой окружающих Алтайских гор и рек. Добрались лишь за полночь.

Выводы и рекомендации

Несмотря на несильно большую продолжительность, данный маршрут умудрился захватить собой большую часть регионов Западной Сибири, обхватив Новосибирскую и Кемеровскую области, республики Хакасия, Тува, Алтай и Алтайский край. Причем из Кемеровской области в республику Хакасия мы вышли напрямую через Шорскую тайгу, сократив тем самым расстояние почти на 1000 километров! Дорога с Тувы на Алтай оказалась не менее экстремальной, так как между этими регионами прямой дороги также не существует, а в объезд выходит порядка 2000 километров, мы же уложились в 250, пройдя их вдоль Монгольской границы.

Конечно, наш путь пролегал через горные перевалы, таежные завалы, броды по горным рекам, верховым болотам. Все препятствия получилось успешно преодолеть. Наградой стала встретившая своим великолепием природа горного Алтая с кристально чистыми высокогорными озерами и реками, в окружении величественных гор хребтов.

Однозначно можем всем рекомендовать данный район для посещения, всем кто равнодушен к величественной первозданной и нетронутой природе, тем – кто любит горы, тайгу, озера, степи..., тем – кому интересен такой уголок нашей страны как Сибирь.

Схема движения



Категорийные участки

Горная Шория

Короткая дорога, позволяющая вместо более чем за тысячу километров в объезд по дорогам, добраться из Кемеровской области в Хакасию и Туву всего за пару сотен километров. Однако двигаться придется в горно-таежных условиях по малонаезженным дорогам или вообще уже давным-давно неиспользуемым тропам и направлениям. По пути часто встречаются серьезные перевалы, лесные завалы и речные броды.

Озера Джулукуль и Хиндиктиг-Холь

Для того чтобы побывать на этих высокогорных озерах, требуется преодолеть горные перевалы и участки верховых болот. Местами дороги отсутствуют совсем и двигаться приходится только по направлению напрямую через степные заросли.

Перевал Карагем

Высокогорная дорога со сложными каменистыми перевалами с большими уклонами, как продольными, так и боковыми. Дополнительную сложность, как на технику, так и на людей, оказывает высота почти в 3000 метров над уровнем моря, сильные ветра и низкая температура.

Оснащение

Экипаж и транспортное средство были полностью подготовлены для автономного существования в срок до месяца.

Подготовка транспортного средства:

- Увеличен дорожный просвет автомобиля
- Уязвимые места и детали трансмиссии дополнительно защищены
- Воздухозаборник выведен на уровень крыши автомобиля, для возможности безопасного преодоления водных преград и бродов
- На автомобиле установлена стационарная лебедка
- Автомобиль укомплектован расширенным набором необходимого инструмента и запасных частей для ликвидации практически всех возможных случаев поломок
- Имеется спутниковая навигация
- Запас топлива на борту в 200 литров, что по расчетам составляет до 1500 километров пробега в зависимости от рельефа местности

Подготовка экипажа:

- Запас продуктов и воды для приготовления пищи, включая сухой паек, на 10 дней автономного пребывания
- Несколько комплектов одежды, включая комплект теплой и комплект непромокаемой одежды
- Расширенная медицинская аптечка
- Прививки от клещевого энцефалита у всех участников маршрута
- Набор карт местности, включая электронные, бумажные, а также наличие механического компаса

Фотоотчет

Фото и видео материалы прилагаются в электронном виде.