

**Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий  
OFF ROAD MASTER**

**О Т Ч Ё Т**

о спортивном походе на средствах передвижения  
**(0840051411Я)**  
**шестой категории сложности**  
по территории полуострова Ямал и  
Югорского полуострова  
совершенного в период с 20 февраля по 10 марта 2014 года

Маршрутная книжка № 0-06-14

Руководитель группы:  
Ершов Станислав Сергеевич

Пройденный маршрут соответствует \_\_\_\_\_ категории сложности  
по спортивному туризму на средствах передвижения (автотуризм)  
и может быть зачтён всем участникам и руководителю

Отчет использовать в библиотеке \_\_\_\_\_

Судья по виду \_\_\_\_\_ (\_\_\_\_\_)

Председатель МКК \_\_\_\_\_ (\_\_\_\_\_)

Штамп МКК

Новосибирск, 2014

## СОДЕРЖАНИЕ

1. Справочные сведения .....	3
1.1. Проводящая организация .....	3
1.2. Место проведения .....	3
1.3. Количественная характеристика пройденного маршрута .....	4
1.4. Подробная нитка пройденного маршрута .....	4
1.5. Определяющие препятствия маршрута .....	4
1.6. Состав группы .....	5
1.7. Адрес хранения отчета, наличие кино и видео материалов .....	5
1.8. Выпускающая МКК .....	5
1.9. Обзорная карта региона прохождения туристского маршрута .....	5
2. Расчет категории сложности пройденного маршрута .....	6
3. Организация прохождения маршрута .....	8
3.1. Общая смысловая идея маршрута .....	8
3.2. Варианты подъезда и отъезда .....	9
3.3. Аварийные выходы с маршрута .....	10
3.4. Изменения маршрута и их причины .....	11
3.5.1. Подготовка прохождения маршрута (административная работа)...11	
3.5.2. Подготовка прохождения маршрута (техническая работа).....13	
4. Сведения о районе прохождения маршрута .....	15
5. План-график заявленного маршрута .....	16
6. График пройденного маршрута .....	16
7. Техническое описание маршрута .....	18
8. Дополнительные сведения о прохождении маршрута .....	29
8.1. Питание на маршруте .....	29
9. Выводы и рекомендации .....	36
10. Приложения .....	38
13.1. Картографический материал	
13.2. Фотографические материалы	
13.3. Электронная версия отчета	
13.4. Маршрутная книжка № 0 – 31 – 13	
13.5. Справка о совершенном спортивном туристском маршруте	
13.6. Научно-краеведческая деятельность	

## **1. Справочные сведения**

### **1.1. Проводящая организация:**

Маршрут организован членами клуба «Off road master».

Новосибирская некоммерческая организация «Клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER» создана в 1998 году.

Клуб является многократным призером чемпионатов России по спортивному автотуризму.

Каждый год новосибирские спортсмены планируют и покоряют труднейшие и интереснейшие маршруты на территории Сибири и Дальнего Востока, в горах Урала, Саян, Алтая и Монголии.

Члены клуба осуществили более 18 проектов экстремальных автоэкспедиций, среди которых многие - высшей категории сложности.

Маршруты 6 (высшей) категории сложности - это всегда серьезное испытание. Такие путешествия требуют от каждого участника тщательной подготовки, силы воли, и мужества на маршруте.

Из года в год летняя экспедиция «Сибирский марафон» и зимнее путешествие «Метель» прокладывают маршруты по труднодоступным уголкам России, поднимая на поверхность важные факты истории нашей родины, как великой державы.

Зачастую эти походы являются первопрохождениями в места, которые ранее считались недоступными и непроходимыми. Например, путешествие в страну Тофаларов - место проживания самой малочисленной народности России на склонах Восточного Саяна, или прохождение вдоль Обь-Енисейского водного пути (транспортного канала) построенного в 19 веке на севере Томской области и Красноярского края., перевал на автомобилях через хребет Большой Саян, путешествия на автомобилях-амфибиях на плато Путорана, автовосхождение на г. Мунгун-Тайгу (4 000м.).

Год от года новосибирская команда открывает миру новые автотуристические районы, представляющие исторический и культурный интерес.

Весь опыт клуба всегда документируется в фото и видеоматериалах, а также освещается в средствах массовой информации. Публикуя отчеты и статьи о путешествиях, клуб OffRoadMaster, предоставляет широкой общественности знания об удивительной истории и уникальной природе Сибири и прилегающих территорий, привлекает туристов со всей России и зарубежья.

С 2005 года клуб проводит ежегодный Сибирский Авто Мото Фестиваль, на который собираются все любители внедорожной техники, со всех соседних Сибирских городов - Томска, Барнаула, Красноярска, Омска, Нового Уренгоя...

## 1.2. Место проведения:

Спортивный маршрут был пройден в Российской Федерации по административной территории Ханты-Мансийского автономного округа, Ненецкого автономного округа, Ямало-ненецкого автономного округа, республики Коми.

## 1.3. Количественная характеристика пройденного маршрута

Вид маршрута	Категория сложности	Протяженность активной части, км	Продолжительность		Сроки проведения
			общая	ходовых дней	
авто	шестая	7915	19	16	с 20.02.2014 по 10.03.2014

## 1.4. Подробная нитка пройденного маршрута:

г. Новосибирск – г. Тобольск – г. Нягань – г. Лабитнанги – г. Салехард – г. Воркута – п. Каратайка – п. Амдерма – п. Каратайка – г. Воркута – г. Инта – г. Печора – г. Сыктывкар – г. Екатеринбург – г. Новосибирск

## 1.5. Определяющие препятствия маршрута:

Вид препятствия	Название	Категория трудности	Характеристика препятствия
зимник	Зимник от г. Воркуты до п. Каратайка	5	След от разового прохождения тяжелой техники
перевал	Эстато через Полярный Урал	6	Высота 427 м., отсутствие дороги, глубокий снег, отсутствие наста
река	Великая (Большая Нгою)	6	Протекает в каньоне с отвесными стенами высотой около 50 м.
перевал	Ямблэ через Полярный Урал	5	Высота 256 м, отсутствие дорог, глубокий снег, отсутствие наста
тундра	от п. Каратайка до п. Амдерма	6	отсутствие дорог, глубокий снег, отсутствие наста
Ведомственные зимники	Зимник от г. Воркута до г. Инта вдоль газопровода	4	Зимник на который очень сложно получить пропуски

### 1.6. Список группы:

1.	Задорожная Юлия Сергеевна	5 кат. сложности, Красноярский край, г. Норильск, 2012 г. У 6 кат. сложности, плато Путорана, п-ов Таймыр, 2012 У 5 кат. сложности, Эвенкия, Красноярский край, 2013 У 3 разряд
2.	Ершов Станислав Сергеевич	5 кат. сложности, Ангара, 2009 У 5 кат. сложности, Дальний восток, 2010 г. Р 5 кат. сложности, Красноярский край, г. Норильск, 2012 г. У 5 кат. сложности, Эвенкия, Красноярский край, 2013 г. Р 2 разряд
3.	Жемелко Илья Евгеньевич	5 кат. сложности, Ангара, 2009 У 5 кат. сложности, Дальний восток, 2010 г. У 5 кат. сложности, Красноярский край, г. Норильск, 2012 г. У
4.	Мельников Максим Викторович	5 кат. сложности, Красноярский край, г. Норильск, 2012 г. У
5.	Савельева Ирина Петровна	5 кат. сложности, Красноярский край, г. Норильск, 2012 г. У

### 1.7. Адрес хранения отчета:

Отчет о пройденном туристском спортивном маршруте хранится в библиотеке Новосибирского Отделения Туристско-спортивного союза России.

### 1.8. Выпускающая МКК:

Туристский спортивный маршрут рассмотрен в МКК Сибирского Федерального округа № \_\_\_\_\_ Новосибирского Отделения Туристско-Спортивного Союза России. Маршрутная книжка № 0-31-13.

### 1.9. Обзорная карта региона проведения туристского маршрута:

На отдельном листе отчета (приложение № 1) прилагается обзорная карта региона проведения туристского мероприятия с указанием нитки маршрута (красный цвет)

## 2. Расчет категории сложности пройденного маршрута

Категория сложности пройденного туристского спортивного маршрута рассчитывалась по методике категорирования спортивных маршрутов (Правила соревнований по спортивному туризму от 28.03.08).

*Расчет категории сложности пройденного маршрута:*

1. Основополагающими препятствиями маршрута было отсутствие каких-либо дорог и снежный покров.

2. Одним из факторов маршрута, с учетом сезона проведения, стала погода, с перепадом температур от +5 до -38 по шкале Цельсия, снегопады и метели.

3. Протяженность линейного маршрута составляет 7320 км, что соответствует минимальной протяженности, установленной для авто-мото маршрутов 6 к.с. – не менее 3500 км.

4. Длительность прохождения маршрута составила 19 дней, что соответствует с минимальным отклонением длительности, установленной для авто-мото маршрутов 6 к.с. – не менее 20 дней. Также необходимо учитывать, что минимальная длительность прохождения маршрута установлена не независимо от сезона, а 20 дней в машине зимой это не детский утренник. Летние маршруты переносятся гораздо легче.

Определение категории трудности встречающихся протяженных препятствий происходит так же, как и в велотуризме. Зависимость категории трудности от количества баллов  $n$  аналогичная принятой в велотуризме.

Количество баллов  $n$  рассчитывается по формуле:

$$n = K_{пк} * K_{пр}$$

Значение  $K_{пк}$  для участков движения по тундре и перевалам без дорог со снежным покрытием считаю допустимым взять равным 4.0 (конная тропа) так как в существующих видах препятствий отсутствует данный вид препятствия.

Для участков обслуживаемых зимников значение  $K_{пк}$  считаю допустимым взять равным 2.2 (лесовозная дорога или полевая грунтовая при дожде, песчаные колеи) потому что ощущения при езде чем-то схожи.

Для участков не обслуживаемых стихийных зимников значение  $K_{пк}$  считаю допустимым взять равным 2.8 (зимник летом) потому что ощущения при езде опять же чем-то схожи.

Расчет  $K_{пр}$  производится по формуле

$K_{пр} = 1 + (ДПП:250)$  где ДПП длина протяженных препятствий в километрах.

Препятствие стихийные зимники от г.Тобольск до г.Нягань протяженностью 900 км.  $n = 2,8 * (1+(900:250))=12,88$

Препятствие Муниципальный зимник по р. Обь от п. Мужы до г. Лабытнанги протяженностью 650 км., Кпк берется равным 2,8 так как качество зимника соответствует стихийному  $n = 2,8 * (1+(650:250))=10,08$

Препятствие перевал Эстато, участок между п. Лабытнанги и г. Воркута протяженностью 200 км.  $n = 4 * (1+(200:250))= 7,2$

Препятствие тундра протяженностью 300 км. от п. Каратайка до п.Амдерма и обратно.  $n = 4 * (1+(300:250))= 8,8$

Препятствие геологический зимник, участок между г. Воркута и п. Каратайка, протяженностью 300 км. в обе стороны  $n = 4 * (1+(300:250))= 8,8$

Препятствие зимник от г. Воркута до г. Инта вдоль газопровода Ухта-Бованенково протяженностью 700 км. от г. Воркута до г. Ухта.  
 $n=2,2*(1+(700:250))= 8,36$

Таким образом, представленные расчеты аргументировано позволяют говорить о том, что пройденный туристский спортивный маршрут соответствует **авто-мото маршруту шестой категории сложности.**

### 3. Организация прохождения маршрута

#### 3.1. Общая смысловая идея похода

Северный морской путь - одна из важнейших транспортных магистралей страны, пролегающая в суровых условиях заполярья. Основные форпосты расположенные вдоль Севморпути – Мурманск, Амдерма, Игарка, Дудинка, Диксон, Тикси, Певек, Провидения. Это не только пункты технической и метеорологической поддержки, это живая история освоения Русской Арктики, и, чтобы стать к ней ближе, не обязательно проводить время в пыльных архивах, а можно самому побывать в этих городах, пообщаться с людьми, которые участвовали в создании и освоении Севморпути. Идея состоит в том, чтобы в течение нескольких лет посетить все основные порты Северного морского пути и первой точкой отправления стал п. Амдерма.

Впервые для зимней экспедиции в рамках клуба отводился срок в две с половиной недели, с 20 февраля по 10 марта 2014 г. Такие даты обусловлены многими факторами: уже устоявшимися автозимниками, сравнительно мягким «мартовским» климатом заполярья, окончанием полярной ночи. Планируемый пробег экспедиции – 7000 километров и большая часть из них по зимникам, а часть маршрута – вообще без дорог по заснеженной тундре. И впервые целью зимней клубной экспедиции было поставлено достижение точки, куда колёсная техника регулярно не ходит ни зимой, ни летом – это поселок Амдерма. Гражданская связь с Амдермой осуществляется только по воде и воздуху, а до ближайшей железнодорожной станции Воркута - 350 км.

Посёлок городского типа Амдерма Ненецкого автономного округа расположен на побережье Карского моря на Югорском полуострове, на северной оконечности отрогов Полярного Урала, в двухстах километрах от архипелага Новая земля. Поселок был основан в связи с началом строительства рудника по добыче флюорита в июле 1933 года. Амдерма являлась одним из основных портов морского Северного пути. Ее население доходило до 10 тысяч человек...

В 90-е годы все научные и промышленные объекты в поселке были закрыты. Сегодня ситуация в Амдерме полностью противоположная – поселок стал похож на мертвый город. Население составляет порядка 450 человек, военных и исследовательских подразделений нет, добыча на рудниках не ведется. Поселок используется в качестве базы для сопровождения северных экспедиций и для осуществления радиосвязи.

Маршрут экспедиции был проложен так, что участники смогли посетить два легендарных полярных города – Воркуту и Салехард – северные столицы ГУЛага, участок Салехард-Воркута, который не всегда оборудован даже «стихийным» автозимником.

Одним из бонусов экспедиции планировалось посещение северного «Острова смерти» - острова Вайгач, ближайшего к архипелагу Новая земля. Остров «ВайХабць» отделён от континента узким проливом Югорский Шар



и от Новой Земли – проливом Карские Ворота. На острове находится полярная станция и единственный населенный пункт - поселок Варнек. В 1934 году в бухте Варнек силами заключённых «Особлага Вайгач» началась добыча руд в шахтах. В 1938 году шахта была затоплена в результате аварии, а оставшихся в живых заключенных распределили по другим лагерям. Именно к этим годам относится информация о прохождении тяжелой гусеничной техники до п. Варнек на о. Вайгач по льду пролива. В наши дни известны только факты прохождения этого участка на снегоходах.

Возвращение с категорийного участка проходило по другую сторону Уральских гор – через города Ухта и Инта, по маршруту, прохождение которого стало возможным только с 2010 г. в связи со строительством газопровода Ухта-Бованенково.

### **3.2. Варианты подъезда и отъезда**

При организации маршрута возникало очень-очень много вопросов о возможности прохождения маршрута. Первые сомнения о возможности прохождения маршрута в заявленные сроки были высказаны одноклубниками на опыте поездки в г. Салехард в 2006 г. В ту поездку в г. Салехард подготовленная команда под руководством Игоря Куликова смогла достигнуть г. Салехарда за 7 дней, столкнувшись с большими техническими сложностями из-за экстремально низких температур (до -55 градусов по Цельсию). Однако нами было учтено то, что предшествующая поездка в г. Салехард состоялась в начале января, нами же (учитывая и этот опыт) было принято решение начать прохождение маршрута в конце февраля, когда среднегодовые температуры в этих регионах гораздо выше.

Движение до г. Нягань с трассы М-51 планировалось осуществить по зимникам на основании имеющегося трека возвращения одного из экипажей из экспедиции 2012 г. в г. Норильск.

В муниципальных образованиях были получены схемы зимников на 2014 г. Ямало-Ненецкого автономного округа, Ненецкого автономного округа и Ханты-Мансийского автономного округа и республики Коми (Приложения 2, 3, 4).

Информация о перевале через Полярный Урал из г. Салехард в г. Воркута была получена от жителей г. Лабытнанги.

Информация о зимниках до п. Каратайка, до п. Амдерма, до КС Ярынская, до п. Усть-Кара была получена в Воркутинском управлении ОАО «СГК», ОАО «Нарьян-марсейсморазведка», ЗАО «Ямалгазинвест», главы Юшарского сельсовета, главы п. Амдерма, жителя п. Амдерма Коряпина А.В., предпринимателей, осуществляющих завоз продуктов из г. Воркута в п. Амдерма с использованием гусеничной техники. Также был получен трек поездки в п. Амдерма 2013 г. от руководителя клуба «ТАМ» (г. Москва).

Информация о зимнике вдоль газопровода от г. Воркута до г. Инта была получена от руководства ООО «Газпромтрансгазухта».

Самые большие опасения вызывали три категорийных участка маршрута:

1. Перевал через Полярный Урал (Эстато) из г. Лабытнанги в г. Воркута, так как по имеющейся информации дорога зимой через перевал специально не чистится, возможны только разовые случаи очистки дороги для прохода техники для газо-добывающих предприятий, однако учитывая частые метели, которые начинаются в конце февраля, даже если в этом году техника проходила, то прочищенную дорогу заметает полностью за пару дней.

2. Еще большие опасения вызывало прохождение от г. Воркута до п. Амдерма, так как по этому участку дорог не бывает в принципе никаких и даже найти информацию о нужном маршруте по тундре представлялось не простой задачей.

3. Но если единственная сложность прохождения по тундре, это просто не проехать, то прохождение на остров Вайгач по побережью Югорского полуострова и потом до п. Усть-Кара планировалось осуществить по прибрежному льду Карского моря. В НИИ Арктики и Антарктики в г. Санкт-Петербурге перед поездкой был получен ледовый прогноз, который гарантировал наличие на начало марта крепкого припая на интересующем участке. Так как первая полоса торошения по полученной информации начинается в 50-100 метрах от берега, планировалось двигаться как раз между торосами и берегом.

4. И последней малореализуемой задачей (которая так в итоге и не была реализована) было пройти по проливу Югорский шар с Югорского полуострова на остров Вайгач. В книге заключенного ВайгачЛАГа была найдена информация о том, что в 1936 г. пролив Югорский шар пересекали на тяжелой технике (тракторах). На момент подготовки к экспедиции имелась информация только о прохождении пролива зимой на снегоходах и вездеходах на покрывках низкого давления, а также о регулярном движении ледоколов по проливу и о том, что зачастую лёд из пролива выдувает ветром и даже зимой может быть просто открытая вода.

### **3.3. Аварийные выходы с маршрута**

Аварийные выходы с маршрута с учетом географии его прохождения предусмотреть не представлялось возможным. Для повышения безопасности маршрут был зарегистрирован в обязательном порядке в МЧС Ямало-ненецкого, Ненецкого, Ханты-Мансийского автономных округов и республики Коми. Экспедиция была оснащена двумя спутниковыми телефонами систем Iridium и GlobalSat, а также тремя спутниковыми маячками для отслеживания продвижения команды. С дежурными МЧС были установлены ежевечерние сеансы связи, в ходе которых передавалась информация о местонахождении команды и её состоянии.

### **3.4. Изменения маршрута и их причины**

В маршрут были вынесены изменения, исключаящие выход из п. Амдерма в п. Усть-Кара и далее в г. Воркута по прибрежному льду в связи с аномально теплой весной. Ледовый прогноз не оправдался и прибрежный лёд был покрыт видимыми глазу трещинами, из-за оттепели на прибрежной полосе сформировался режеляционный фирн, для движения по которому автомобили подготовлены не были, также в результате сильной оттепели движение по тундре было очень медленным и нарушило бы график прохождения маршрута. Однако главная цель маршрута – п. Амдерма была достигнута, в связи с чем, изменения в маршрут были внесены командой без сожаления и какого-либо вреда для ценности маршрута.

#### **3.5.1. Подготовка прохождения маршрута (административная работа).**

Любое путешествие на автомобиле зимой по северу России сопряжено с преодолением большого количества бюрократических препон, так как половина зимников строится нефте-газодобывающими компаниями для своих нужд и допуск гражданских транспортных средств осуществляется только с согласия этих компаний по заранее оформленным пропускам. Оформление пропусков также осложняется тем, что не так просто выяснить за какой участок дороги отвечает какая компания, и кто в этой компании занимается выдачей пропусков, потому что им не так уж и часто приходится выдавать эти пропуска. Также команде было необходимо озаботиться о возможности заправки топливом на маршруте, так как топливо в свободной продаже на этих территориях отсутствует, его завозят в населенные пункты по нормативам потребления населения и поставляют добывающим компаниям, опять же на их нужды. В общем, для подготовки прохождения маршрута была проделана следующая административная работа.

1. Достижение договоренности с Администрацией п. Амдерма о содействии нашей экспедиции (тёплые боксы и пр.). Данная договоренность была достигнута с целью ремонта возможных поломок или устранения других проблем возникших на маршруте.

2. Достижение договоренность с МУП «Амдермасервис» о приобретении бензина и дизеля в п. Амдерма. Как было указано выше, топливо поставляется в северные населенные пункты только из расчета на потребности местного населения. И если о покупке дизельного топлива еще можно договориться на дизельных электростанциях, которыми освещаются большинство населенных пунктов, то массовый завоз бензина не осуществляется. Поэтому еще до окончания северного завоза была достигнута договоренность о том, что данной организацией будет отложено необходимое количество топлива на начала марта для нашей экспедиции.

3. Достижение договоренности с главой п. Каратайка о предоставлении тёплых боксов, проживания, питания и ТОННЫ БЕНЗИНА. Данная договоренность была практически решающей для нашей экспедиции,

так как предполагаемый расход на нашем автомобиле планировался литр топлива на 1 километр пройденного пути (дизель) а на Додж Рэм ещё больше. Как раз к Каратайке должен был закончиться максимальный запас топлива, который мы могли бы увезти из Воркуты, а также от Каратайки был один из возможных маршрутов на о. Вайгач. Глава Юшарского сельсовета Дмитрий Валентинович Вылко, по моей просьбе на основе телефонного разговора приобрел в городе Воркуте 5 бочек бензина по 200 литров и договорился с частными вездеходчиками о его доставке в Каратайку и при этом отказался брать с нас какую-либо предоплату.

4. Получение актуальной информации о зимнике от Воркуты до Каратайки. Благодаря общению с руководством добывающих компаний Ямала и администрацией населенных пунктов, была получена информация о строительстве зимника от г. Воркута до п. Каратайка для целей геологоразведки, что уменьшало категорийную часть маршрута. При первоначальной проработке маршрута была информация об отсутствии каких-либо дорог сразу за Воркутой.

5. Получение в ОАО «Нарьян-марсейсморазведка» разрешения на движение по их части зимника до п. Каратайка. Для движения по вышеуказанному зимнику, путём непростых переговоров, было получено разрешение у геологоразведочной компании на движение по этому зимнику.

6. Получен пропуск в погранзону Ненецкого автономного округа. П. Амдерма находится в пограничной зоне, для нахождения в которой требуется разрешение Федеральной службы безопасности на основании Приказа ФСБ России от 13.11.2012 № 572. Нахождение в пограничной зоне без необходимого разрешения является административным нарушением. В п. Амдерма находится погранпост, который проверяет наличие таких пропусков.

7. В Ямалавтодор получена схема зимников ЯНАО.

8. Получена информация о зимниках ХМАО.

9. Получение разрешения от дочернего предприятия ОАО «Газпромнефть» на движение по зимнику от г. Воркута до п. Каратайка. Нефтегазодобывающие компании это своего рода государство в государстве со своими законами, не всегда понятными обычному человеку, в связи с чем, на движение по зимнику до п. Каратайка требовался пропуск не только от ОАО «Нарьян-марсейсморазведка» но и от еще одной компании.

10. Получение разрешения Воркутинского управления ОАО «СГК» на движение по зимнику от КС Ярынской до г. Воркута. От п. Усть-Кара до г. Воркута проходит зимник, принадлежащий ОАО «СГК», на движение по которому также был получен пропуск. А для прохождения через территорию КС Ярынская требовался другой пропуск другой компании.

11. Получение разрешения в ОАО «Газпромтрансгазххта» на движение по зимнику от КС Воркутинская до г. Инта.

12. Достижение договоренности с ЗАО «Галахадэнтерпрайзис» о заправке на КС Ярынская. Была найдена компания, которая осуществляет

поставку топлива на КС Ярынская и с большими трудностями была достигнута с ними договоренность о возможности приобретения топлива для частных лиц в не маркированные цистерны, а в баки автомобилей.

13. Получение ледового прогноза в НИИ Арктики и Антарктики для движения от п. Амдерма до п. Усть-Кара, для движения от п. Амдерма до пролива Югорский шар и пересечения пролива Югорский шар.

### **3.5.2. Подготовка прохождения маршрута (техническая работа).**

Toyota Land Cruiser 70-й серии являлась подготовленным экспедиционным автомобилем, но для маршрута проходящего в условиях Крайнего Севера, в автомобиле были сделаны дополнительные изменения. Практически все изменения в машине были сделаны для установки приобретенных покрышек низкого давления 38 размера исландской фирмы ArcticTrucks.

Лифт подвески был увеличен за счет амортизаторов и пружин до +4 дюймов(задняя подвеска: передние пружины ToughDog для бронированной 80-ки, амортизаторы ToughDog 78 +2 с солдатиками, передняя подвеска: передние пружины OME для 80-ки, амортизаторы ТГ 78 +2 с солдатиками), лифт кузова был увеличен за счет проставок (боди-лифт) до +4 дюймов;

наварены задние линки СПУ, сделана проставка в передние;

передние отбойники заменены на газелевские;

в тяги панара установлены ввертыши;

вместо задних отбойников поставлены пневматические;

сделана новая калитка для установки запаски;

порезаны задние части передних и задних арок;

заново сделан весь выхлопной тракт от турбины, т.к. приемную трубу и выхлоп (последнее колено) задевали колеса;

обрезаны подножки;

перенесена горловина бензобака для автономного отопителя двигателя;

установлен механический компрессор для пневматической системы для накачки новых покрышек;

в покрышки установлена система давления для своевременного предотвращения разбортовки колеса при езде на минимальном давлении (0,1 атм);

установлен автономный отопитель салона для экономии топлива на ночевках и на случай непредвиденных поломок;

для преодоления снежных торосов и сугробов дополнительно усилен силовой бампер;

вместо заднего пассажирского сиденья установлен кухонный блок.

Подготовка автомобиля Dodge Ram:

установлен и доработан лифт комплект Carli 6"

установлены колеса 39,5/13,5

полностью переработана система охлаждения ДВС

доработана система охлаждения АКПП  
заменены главные пары на 4,56  
установлены электрические межколесные блокировки  
установлены ступицы передних колес с механическими хабами  
установлена пневмоподвеска заднего моста  
установлен дополнительный свет  
установлены и адаптированы сидения от а/м BMW 750 F01.

#### 4. Сведения о районе прохождения маршрута

Югорский полуостров находится на самом крайнем северо-востоке Европы, у пролива Югорский шар, соединяющего Белое и Карское моря.

Древнерусский летописец Мефодий Патарский, комментируя Апокалипсис и, в частности, упоминание страшных народов Гога и Магога, которые придут в наш мир накануне конца света, в качестве места их обитания назвал северную страну Югра. Неизвестно, что киевлянину Мефодию наговорили об этой стране новгородцы (а только от них в древние времена можно было получить достоверную информацию о Югорском полуострове), однако сами они, судя по письменным источникам, отзывались об этом суровом крае положительно.

Та часть Русского Севера, к которой относится Югорский полуостров, называется Большеземельской тундрой. На всей территории около 18 тысяч квадратных километров - долгая, около семи месяцев, зима, и короткое прохладное лето. Но вот со среднемесячными температурами – парадокс: в июле 7 °С (нежарко), в январе —20 °С (не так уж и холодно).

Вследствие неглубокого залегания на Югорском полуострове вечной мерзлоты здесь почти отсутствуют топкие болота. Что в значительной степени облегчает передвижение по берегам рек и прокладку пешеходных маршрутов в любых районах на территории полуострова.

Югорский полуостров, пожалуй, единственное место на Русском Севере, где можно встретить и белого, и бурого медведя, правда, в разное время года. Но, конечно, главный и самый многочисленный представитель фауны на полуострове – северный олень. Считается, что все здешние олени принадлежат либо оленеводческим хозяйствам, либо частным лицам. Но это так считается, а туристы или геологи расскажут вам множество историй, когда прямо на них выходил красавец с ветвистыми рогами, вполне вольно и самостоятельно передвигающийся по тундре. Очередной парадокс Югорского полуострова.

Что касается остальной фауны, то Югорский полуостров богат всеми типичными для европейской тундры видами: лемминги, песцы, тундровые зайцы, росوماхи, лисицы. Много птиц: гусей, различные видов уток, белых и северных куропаток, чаек, трясогузок, полярных воробьёв, белозобых и краснозобых казарок, гагар, куликов (список далеко не полный). Летом всю эту живность можно наблюдать на фоне удивительных пейзажей из карликовых березок, карликовой ивы и невероятных по сочетанию красок цветочных ковров из полярного мака, лютиков, одуванчиков, сиверсии, оранжевых жарков...

## 5. Запланированный план-график маршрута

День пути	Дата	Участок маршрута	Км
20.02-22.02	1-2	Новосибирск-Нягань	1910
22.02-23.02	3-4	Нягань-Лабытнанги	800
25.02	6	Лабытнанги-Воркута	350
26.02	7	Воркута-Каратайка	150
27.02-03.03	8-11	Каратайка-Амдерма	150
04.03.-06.03	13-15	Амдерма-Усть-Кара-Воркута	400
07.03-09.03	16-18	Воркута-Инта-Ухта-Сыктывкар	1000
10.03	19	Сыктывкар - Екатеринбург	1100
11.03-12.03	20-21	Екатеринбург Новосибирск	1560

## 6. График пройденного маршрута

Разбивка маршрута по дням осложняется тем, что после г. Воркута практически всё движение по маршруту осуществлялось в ночное время.

День пути	Дата	Участок маршрута	км
1.	20.02	Новосибирск-Омск	670
2.	21.02	Омск-Урай	1260
3.	22.02	Урай-Лабытнанги	950
4.	23.02	дневка	0
5.	24.02	Салехард-район железнодорожной станции Чум	95
6.	25.02	Район железнодорожно	260



		й станции Чум- Воркута	
7.	26.02	Воркута- Хальмер-Ю	50
8.	27.02	Хальмер-Ю Каратайка	130
9.	28.02	Каратайка- тундра	30
10.	01.03	тундра-река Великая	70
11.	02.03	река Великая- Амдерма	50 0
12.	03.03	дневка	0
13.	04.03	Амдерма-река Талата	100
14.	05.03	река Талата- Каратайка	50
15.	06.03	Каратйка- Воркута	180
16.	07.03	Воркута-Инта	320 1740
17.	08.03	Инта-Пермь	1740
18.	09.03	Пермь-Тюмень	680
19.	10.03	Тюмень- Новосибирск	1280

## 7. Техническое описание прохождения маршрута

С учетом особенностей автотуризма и для бóльшего удобства в использовании в качестве руководства для других авто-прохождений этого маршрута, техническое описание прохождения разбито не по дням, а по отрезкам пути со сходными условиями.

Дата	Участок	Описание	км	Ход врем я	Метеоусло вия
20.02	Трасса от г. Новосибирск до г. Тобольск	Пробег по трассе М-51, которую чистят от снега даже ночью, но все равно не успевают. Асфальт заметён тонким слоем снега и проезжую часть сложно отличить от обочины, а встречные машины кидают эту снежную труху в лобовое стекло.		18 часо в	-4 днём -15 ночью, идет снег
21.02 - 22.02	Стихийные зимники от г.Тобольск до г.Нягань	<p>На въезде в Тобольск свернули налево, объехав вокруг холма с тобольским кремлём, ушли на дорогу вдоль Иртыша, и по ледовой переправе ушли по указателю налево на Носкино. Зимник идёт по лесотундре (Фото 1).</p> <p>Уточнили дорогу у водителя встречной машины. Он предупредил, что в ближайшие дни обещают похолодание до 40 градусов. После д. Изомат дорога уходит налево.</p> <p>Спрашивать у местных дорогу на г. Нягань бесполезно, так далеко наличие дорог они не знают, только до пары ближайших населенных пунктов. Только один водитель, который собирает чермет в этих местах, сказал, что, вроде как, мы этими дорогами должны выйти на г. Урай, по его наводке и ехали от деревни к деревне. По дороге на с. Лайтамак, вокруг Топкинбашевского озера (д. Топкинбашево) на д. Янгутум. Далее до п. Мортка и до г. Урай. На заправке в Урае нас предупредили, что на переправе за городом на въезде на зимник стоит пост МЧС и никого не выпускают из-за сильных холодов, но к понедельнику обещают потепление. Данная информация не подтвердилась. Доехали до Нягани. Дорога среднего качества, позволяла держать скорость 60-80 км/ч, местами асфальт. Зимник</p>		26 часо в	21.02.2014 г. -23 днём -30 ночью солнечно 22.02.2014 -28 днём – 36 ночью солнечно

		до Игрима по качеству так себе, много кочек.			
22.02 - 23.02	Муниципальный зимник по р. Обь от п. Мужы до г. Лабытнанги	Из Игрима выдвинулись на с. Мужы, п. Берёзовое и г. Лабытнанги. Зимник очень широкий и неплохо накатан и проложен по краю реки, поэтому по правую руку от дороги стоят суда на зимнем приколе. (Фото № 2) Ближе к г. Лабытнанги зимник становится гораздо хуже по качеству, сильно петляет, со множеством резких поворотов и большим количеством неровностей. Около 6 утра встали на ночевку между г. Лабытнанги и г. Салехард.		14 часо в	22.02.2014 -28 днём -36 ночью солнечно 23.02.2014 -20 днём -25 ночью, солнечно
24.02 - 26.02	Перевал Эстато через Полярный Урал от г. Лабытнанги до г. Воркута	За Харпом начинается нерегулярный стихийный зимник на Воркуту. В этом сезоне здесь провели колонну техники во главе с 9-м катерпиллером около месяца назад, больше никакая техника не ходила. Стравили колеса до 1 атм, а потом до 0,4 атм. После п. Полярный (заброшенный поселок геологов) колея от трактора оказалась вся в снежных перемётах высотой примерно по пояс и шириной по 5 метров, через каждые 1-2 метра. (Фото № 3, 4) Сначала пытались пойти по насту рядом с колеёй, но это оказалось ещё хуже. Других вариантов не было и решили пробиваться через перемёты. Впереди около 2-3 км такой дороги, дальше есть надежда, что она, упираясь, в хребет поворачивает направо вдоль реки Бол. Пай-Пудына по направлению как дул ветер и там не должно быть боковых перемётов, как на этом участке. Сначала первым шел Рэм, но достаточно тяжело, потом решили поставить вперёд 80-ку, как самого лёгкого, затем 70-ку, потом Рэм. Движение пошло немного быстрее, скорость движения стала 100 метров в час К десяти часам вечера мы пробились к повороту и сходили в пешую разведку. Сам поворот вообще наглухо переметён (сугробы под три метра высотой), зато дальше, насколько мы смогли рассмотреть,		12 часо в и 30 часо в	24.02., днём - 25 солнечно, вечером - 12 снег ночью - 20 25.02. утром – 17 пасмурно вечером – 8 снег 26.02 утром – 20 пасмурно

	<p>начинается «асфальт», после него ещё немного участков с перемётами, а дальше в темноте не видно, а делать более дальнюю ночную разведку не разумно. Решили переночевать и штурмовать дорогу утром.</p> <p>Утро хмарое и из-за хребта ползут толстые тучки, явно полные снега. По светлу сходили в пешку километра на три по дороге. После «волшебного» поворота дорога чистая насколько хватает глаз. Утром напугавший нас поворот с трехметровыми перемётами прошли часа за полтора, срывая въезды и заезды на перемёты и подтаскивая друг друга лебёдками. (Фото № 5)</p> <p>Дальше действительно пошла нормальная дорога для наших машин, со временем мы смогли увеличить скорость до 40-50 км/ч, но началась сильная метель, видимость 25 метров. Через 70-80 км дорога кончилась, вернее здесь её очень сильно замело, но почти сразу удачно нашли объезд переметов.</p> <p>Незаметно мы оказались на вершине перевала Эстато - высота четыреста двадцать семь метров, на генштабовских картах и в Навителе он никак не обозначен, сам перевал на местности отмечен врытой железякой. Начался спуск с Урала. Сильно метёт, пасмурно, не видно куда ехать, снег сливается со снегом, наш единственный ориентир - верхушка заметённого бруствера колеи от прохождения тяжелой техники. (Фото № 6)</p> <p>Попадается участок, где весь снег сметён ветром и лежат острые камни, радостно подкатывающиеся под нашу достаточно нежную резину. Немилосердно дует ветер, машину качает, штурманов сдувает. Дальше двигаемся в таком же режиме, теряем дорогу в снегу, переезжаем или объезжаем перемёты. С приближением сумерек ехать стало ещё сложнее, так как колею почти не видно, несколько раз падали с неё и приходилось тратить время, чтобы выехать на неё обратно. Снег</p>			
--	--	--	--	--

	<p>продолжает идти, ветер усиливается, торопимся попасть в Воркуту сегодня, чтобы не биться ещё и по свежему пухляку. Так как продолжаем идти на спущенных колёсах, в засадной яме Рэм разбортовывается. Сначала вытащили его из ямы лебёдкой, потом одели резину обратно на диск.</p> <p>Через некоторое время мы оказались на перекрёстке с кучей тракторных и вездеходных следов, а дорога по старой карте упорно шла вперёд, но перед нами никакой дороги не было. Выбрали самый твёрдый и читаемый след и решили идти по нему. Были конечно некоторые сомнения, что двигаемся мы больше не по дороге в соответствии с картой, но выбора не было. Как потом разобрались, на генштабовских картах зимник вёл на заброшенный рудник. Очень сильно потеплело, снег стал очень липким и тяжелым, теперь четыре тонны веса Рэма стали преимуществом, он своей массой утаптывает этот снег. Илья помогает проводить Рэма, мы идём сзади, АрктикТраксы в таком снегу не сильно помогают, у Рэма колея шире и мы режем межколейное пространство, нагребая этот снег в свою колею и вязнем в нём - откидывать его невозможно, так как его очень много и он очень тяжелый. (Фото № 7) Такими темпами шли до четырех часов утра по Воркутинскому времени, силы у всех были на исходе, так как едем с 9 утра предыдущего дня еще по Салехардскому времени. Последняя разведка Ильи приносит долгожданную новость, впереди дорога, до неё всего метров шестьсот. Максим выбирает оптимальный путь по снегу и мы почти без проблем доезжаем до дороги. Мы вышли к поселку Советский, до Воркуты тридцать километров.</p>			
--	--	--	--	--

26.02 - 28.02	Зимник от г. Воркуты до п. Каратайка	<p>В Воркуте получили информацию, что лучший в этом году зимник на Каратайку через Хальмер-Ю, что через двести километров от Хальмер-Ю есть геологоразведывательная партия, от которой сорок километров до Каратайки и есть гусеничный след на Амдерму. На зимник мы выехали на асфальтовом давлении в шинах и машины сразу зарылись, плюс снег по-прежнему мокрый, липкий, тяжелый и не плющится даже под сдутыми колёсами. Сильно метёт, дорогу плохо видно, в результате чего мы несколько раз сходили с колеи. (Фото № 8)</p> <p>Зимник идёт по насыпи от старой железной дороги Воркута -- Хальмер-Ю. Мы по навигации (генштабовским картам) повернули перед вокзалом (здание старого вокзала ж/д дороги) направо в сторону Хальмер-Ю и упёрлись в переправу, при попытке переехать которую, машины стали проваливаться под воду. Решили вернуться к развилке возле вокзала, там геологи нам сказали, что воды на переправе всего 15 см, но нам туда и не надо, так как зимник на Каратайку идет прямо через вокзал. Ещё пару раз свалились с дороги в сугробы и отъехав километров двадцать от Хальмер-Ю встали на ночевку. Похолодало до минус шести, ехать стало чуть легче, Рэм работает переходником между ураловской колеёй и нашей. Радуемся прошедшим перед нами Уралам, так как их след хоть немного видно в снегу, но ехать всё равно очень тяжело, так как вокруг сплошной белый кисель со всех сторон. Опять периодически сваливаемся с зимника, упавшего Рэма подтянули встречные Уралы, именно поэтому большая часть техники ходит по тундре ночью в свете фар. Если не идёт снег, дорогу видно гораздо лучше, но если метёт, то разницы между днём и ночью никакой. Двигаемся дальше в сторону Каратайки. Дорогу перегородил брод, о котором нас предупреждали. Самое</p>	6 часо в и 12 часо в	26.02.2014 вечером – 0 ночью – 6 метель 27.02.2014 ночью и днём – 6, метель
---------------------	--	---	-------------------------------------	--

		глубокое место в броду было на выезде - по верхний край диска колеса Рэма - и достаточно крутой ледяной выезд, но машинки забрались без проблем. К десяти вечера приехали в Каратайку, дозправились и встали на ночевку.			
28.02 - 03.03	от п. Каратайка до п. Амдерма дорог нет перевал Ямблэ через Полярный Урал Великая (Большая Нгою)	<p>На след гусянок встали в сумерках и пришлось ходить пешком туда-сюда, ощупывая ногами твёрдые брустверы снега, остающиеся по краям гусениц при движении. От напряжения глаз уже всё плывет, но буквально через 20 минут освещение меняется и след становится видно в свете фар. (Фото № 9) Так и поехали по следу. Движение осложняется тем, что след местами сильно переметён и его не видно или начинает появляться несколько следов, из которых сложно выбрать нужный. (Фото № 10)</p> <p>По пути попадаются небольшие каньоны от ручьев. Первые 10 километров прошли за два с половиной часа, вторые десять километров прошли за полтора часа. Поднялся сильный порывистый ветер. Периодически машины соскакивают с колеи и приходится вырубивать обратно. При таком очередном сходе разбортовался Рэм. Ветер перешел в настоящую сильную метель, снег летит горизонтально к земле и заметает и без того плохо видимый след. Несколько раз теряли след от гусениц, а когда возвращались назад, на место с которого сбились, не могли найти уже и собственный след - он был заметён. (Фото № 11) Возможно, если бы было холодно и был бы твёрдый наст, то получалось бы лучше, но есть только снежная, липкая после оттепели тундра, по которой машины вообще не идут, если бы не след от гусянки, мы не смогли бы сюда сунуться. Упёрлись в брод через реку Талата. В этот сезон на многих реках образуется наледь - когда из-за оттепели из-под льда выдавливает воду, она разливается по льду и сверху снова застывает, но из-за того что уже тепло, до конца вода не промерзает и</p>	12 часо в 14 часо в 14 часо в 16 часо в	28.02.2014 ночью – 6 метель 01.03.2014 ночью – 6 метель 02.03.2014 ночью – 4 метель 03.03.2014 ночью – 4 метель	

		<p>получается такой бутерброд: лёд-вода-лёд, при этом глубина воды может быть совершенно разной. Что там у тебя под колёсами, можно определить только эмпирическим методом. Вот Рэм, так как стоял первый и опробовал ледовую переправу, но всё прошло благополучно.</p> <p>По-прежнему сильно метёт, по-прежнему тяжело ехать. После брода через реку Большая Талата дорога явно пошла на метеостанцию «Белый нос», к тому же начало светать. Попытались найти отворот на Амдерму, но безуспешно, видно только одну колею, но метёт так, что остальные могло уже запросто засыпать. Так как стала пропадать видимость, решили лечь спать, а вечером позвонить со спутникового телефона вездеходчикам. С тем и легли.</p> <p>Встали около четырех часов дня, позвонили в Воркуту, где нам сказали, что колея одна, что она сначала идёт в сторону метеостанции, но потом плавно заворачивает к Амдерме. Что ж, продолжаем штурм дальше.</p> <p>За 4 часа прошли около четырёх километров, но всё это расстояние проходило исключительно машинами, без штурманской поддержки, так как перестало мести и немного понизилась температура. Только написала, что удастся идти без штурманской поддержки, как попали в зону переветов. Приноровились к способу преодоления снега, очень медленное движение со скоростью менее 1 км в час, не более 1000 об/мин, приходится часто качать машину, но стало получаться идти без лопат. Вызывал опасения хребет Пай-Хой (на старых картах обозначен как Ямблэ), так как в снежную горку машины идут очень тяжело, но максимальная высота 235 метров была благополучно преодолена. Встали на сон за два километра до реки Большая Нгою (Великая).</p> <p>Пока спали, мело так, что я сначала подумала что проехала</p>		
--	--	---	--	--



	<p>гусянка (у них звук похож на снижающийся вертолёт). Когда проснулись, смогли с трудом разглядеть рядом стоящий Рэм, снега нет, но вокруг стоит марево, в котором ничего не видно и дует пронизывающий ветер. Стас решил сходить на разведку, но из-за отсутствия видимости ушел не туда, куда хотел и найти нас смог только по миганию люстры (хорошо, что в разведку всегда берём носимую рацию). (Фото № 12) Подъехали к Великой. В лоб нам упираются отвесные скалы, но след от гусянки и трек Скитальца уходят на лево по руслу реки, а потом метров через шестьсот появляется выезд из каньона, тоже достаточно пологий, но на подъеме Прадик опять начал подрезать межколейное пространство от Рэма и нагребать себе снежную колёю под задние колёса и вязнуть в ней. Вышли из машины и пошли рядом с ней, чтобы облегчить её и помогая кое-где, отгребая снег из-под колёс. Если еще каждый вышедший штурман возьмет в каждую руку по канистре с топливом, то вообще шикарно будет :)</p> <p>Сменила Стаса за рулём. Пригодилась моя очень аккуратная манера вождения. Я могу постоянно ехать на 1100 об/мин, благодаря чему, АрктикТраксы аккуратно уминают под собой снег, чуть больше дал газу и сразу зарылся. Но понимание того, как надо ехать по этому снегу пришло после того, как мы с Ильей вели машину и видели снаружи, как машина реагирует на разные движения и что при этом происходит под колёсами. Рэм еще раз разбортовался, но ребята уже ставят рекорды по скорости бортовки 39,5 колёс - 5 минут. Профессионалы однако!</p> <p>Топчу снег за Рэмом, навигатор даже отказывается показывать такую скорость, но расстояние до Амдермы, пусть и медленно, но сокращается.</p> <p>При подходе к озеру Бол. Тоенату увидели в дали электрические огни, сначала малодушно решили, что</p>			
--	--	--	--	--

		<p>это уже Амдерма, но потом стало понятно, что и рано ещё и направление не то. Когда подъехали, поняли, что это насосная станция. За пять часов такой езды стало плохо даже мне и я уползла обратно на спальник, но Стас после отдыха взбодрился и дальше повёл машину уже спокойно – до Амдермы оставалось десять километров. Благополучно прошли пограничный контроль, предъявив свои пропуска. (Фото № 13)</p>			
04.03	<p>Прибрежный лёд (припай) Режеляционный фирн</p>	<p>Съездили на начало дороги на Усть-Кару – не понравилось. Трек предыдущей экспедиции с Амдермы уходил на Усть-Кару по тундре, но она не пустит. Решили попробовать попасть на Югорский шар... ну насколько сможем. Выехали на прибрежную полосу между Карским морем и Амдерминской лагуной. В ста метрах от берега начинается первая полоса торошения, торосы не большие, не выше 1,5м. (Фото № 14)</p> <p>Начали движение по наметённому со снегом песку. Под ногами твёрдый наст, проваливаться вроде нечему, но машины не едут. Сдулись сколько смогли до самого минимума. Решили попробовать доехать хотя бы до мыса Скалистый. Рэм закопался в фирн. Откопали Рэма, подумали и повернули назад. В этом году с такой погодой нам на Юшар не проехать. Увы.</p>		2 часа	04.03.2014 днём – 8 ветрено, снег
04.03 - 05.03	<p>Дорога от п. Амдерма до п. Каратайка</p>	<p>Решили поехать в обратную сторону по своим следам на Каратайку и не нашли их – всё наглухо замело, проехали мимо свертка на свой зимник, долго его искали даже при наличии трека. Местами остаток нашей колеи немного видно, местами приходится идти пешком перед машиной нащупывая колею ногами – то есть, топя по колено в снегу (Фото № 15).</p> <p>Обратно идти легче, в первую очередь у нас есть свой трек, поэтому дорогу мы ищем только в пределах трека, меньше блужданий, во вторых наша колея стала твёрже. Но</p>		14 часов в 6 часов в	04.03.2014 ночью – 8 метель 05.03.2014 ночью – 8 пасмурно

		<p>заметенных участков очень много и вновь приходится ехать по свежему снегу, хотя был небольшой участок, где ветром вымело весь снег и мы летели со скоростью 25 км/ч. Немножко провалились в броду через малую Талату. (Фото № 16) За сутки мы проехали то, что шли в ту сторону два дня. Только тронулись в путь и поняли, что груженные под завязку вездеходы разбили всю дорогу, машины в свежей взрыхленной колее вообще никак не идут – устроили соревнования арктических черепах. До одиннадцати вечера нам надо было попасть в Каратайку, чтобы заправить Рэма. Решили, что мы поедem вперед, чтобы успеть выкупить топливо.</p>			
05.03 06.03	Дорога от п. Каратайка до г. Воркута	<p>После базы сейсмологов колея от всего подряд превратилась в одну колею от Уралов – глубиной в две трети от нашего колеса. Раздолье для Рэма с его раллийной подвеской и испытание для нас. Прадика или кидает по ней в разные стороны, либо кладёт на один бок и приходится ехать под напрягающим уклоном. По очереди посидели в наледи реки Хальмерью. В этот раз решили идти обратно не по старой насыпи, как шли сюда, а вышли на дорогу КС-Ярынская КС-Воркутинская, по которой благополучно доехали до Воркуты,</p>		12 часо в 4 часа	05.03.2014 ночью – 8 пасмурно 06.03.2014 ночью – 6 пасмурно
	Зимник от г. Воркута до г. Инта вдоль газопровода Ухта-Бованенково	<p>Выехали из Воркуты в сторону Инты, идём всё по той же газовой дороге. После поворота на д. Сивомаскино мы упёрлись в КПП, а дорога для надёжности была перегорожена Уралом. Дорога как шелк, решили обратно накачать колёса и отключить полный привод и через двести метров после этого действия провалились в размытую ручьем дорогу. Поупирались колёсами в ледяной бортик промоины и зацепились за Максима на лебедке. Было ещё несколько таких неприятных луж .</p> <p>Дорогу отсыпают и трамбуют прямо на наших глазах, работы ведутся круглосуточно, так что скоро, по-видимому, она станет</p>		13 часо в 24 часа	07.03.2014 днём – 15 ясно 08.03.2014 днём – 10 пасмурно

		<p>круглогодичной.</p> <p>Около пяти утра встали перед КПП одного из подрядчиков Газпрома, на котором не пропускали никого кроме машин самого Газпрома. Перед КПП уже собралась очередь негодующих водителей других подрядчиков, которые собирались брать КПП штурмом.</p> <p>Мой всем совет – оформляйте пропуска на все ведомственные дороги, по которым собираетесь ехать. Именно на это КПП этого подрядчика пропуска у нас не было, так как я не знала о его существовании, но нам очень сильно помог человек, который оформлял пропуска на другой участок, он попросил своего начальника, договориться с другим начальником и нас пропустили. На входе КПП про нас уже были наслышаны, фотографировали и ждали звонка от начальства, чтобы пропустить. Зимники до Инты извилисты и ухабисты, но вполне проезжабельны.</p>			
--	--	---	--	--	--

## 8. Дополнительные сведения о прохождении маршрута

### 8.1. Питание на маршруте

В зимний маршрут такой длительности и высокой степени автономности наш экипаж собирался впервые. Поиск информации об организации питания на зимних автомаршрутах позволил сделать вывод, что применяется три основных системы питания:

Использование сублимированных продуктов (например маршруты экспедиционного центра Арктика под руководством Чукова В.А.)

Готовка на маршруте (например маршрут TopGear на Северный полюс на автомобилях Хайлюкс).

Использование замороженных продуктов.

При анализе найденных систем питания самым оптимальным для нашего маршрута, на мой взгляд, стало использование замороженных продуктов. Качественные сублиматы с высокой питательностью и хорошими вкусовыми свойствами стоят очень дорого (около 1000 руб. блюдо на четырёх человек фирмы Mountain House).

Приготовление пищи на ходу зимой в машине превратится в настоящий ад – продукты надо разморозить, почистить, помыть, ловить их на ходу по все машине на кочках и потратить на приготовление каждого блюда от 1 часа времени и пары километров нервов.

Поэтому я приготовила все блюда заранее и заморозила их.

Составила меню на каждый день на 7 дней, а потом повторяла его. Семидневные периоды позволяли снизить разнообразие необходимых блюд, но при этом еда не успевала надоесть. Исходя из меню приготовила все блюда. Супы и вторые блюда разложила по одноразовым тарелочкам, потом заморозила, и каждую тарелочку перед упаковкой еще в маленький одноразовый пакетик. Если какой-то продукт раньше не морозила, то предварительно за несколько месяцев до поездки его замораживала, потом размораживала в условиях приближенных к экспедиционным (просто оставляла на столе, без использования микроволновки) и проверяла его вкусовые свойства. На крыше у нас был размещен специальный ящик, которому была сделана дополнительная теплоизоляция, продукты были размещены в ящик перед стартом.

Нужное блюдо я немного отогревала под задней автомобильной печкой (в консоли между сиденьями, рядом с кухонным блоком), а потом грела в скороварке, которая сокращает в разы время приготовления пищи и за счет плотного закрывания позволяет готовить на ходу.

Так как экипаж состоял не только из членов семьи, я заранее узнала о пищевых предпочтениях и аллергиях у третьего участника экипажа и формировала меню исходя из его предпочтений.

Отдельного слова заслуживает кухонный блок сконструированный специально для этой машины. Кухонный блок, размещенный вместо левого заднего сиденья позволяет хранить как в рундуке продукты не требующие

заморозки (чай, соусы, сладкое, хлеб, сухари), воду, посуду, печку как в маленьком кухонном гарнитуре, что обеспечивает удобство поиска необходимых продуктов, приготовления пищи, вся кухонная утварь лежит аккуратно, не летает по салону и всегда под рукой и готова к использованию.

На маршруте использовалась трехразовая система питания с перекусами. Обязательно плотный завтрак, обед, который по условиям движения и настроению команды может заменяться плотным перекусом и плотный ужин. По настроению команды делаются легкие перекусы. Если вы чувствуете, что настроение у членов команды начинает портиться, погода не радует, чувствуется усталость, то устройте небольшое чаепитие с большим количеством углеводов (конфеты, шоколад, печенье, сахар) и вы увидите, как все сразу приободряется. Также для разнообразия пищи было взято несколько видов различных соусов (кетчуп, майонез, аджика, лечо, соевый).

Такая схема не совсем соответствует правилам здорового питания, но является оптимальной с учетом особенностей автотуризма.

Меню:

### **1 день**

Завтрак: каша рисовая, бутерброд с колбасой, кофе

2-й завтрак: сладости, чай

Обед: гороховый суп, сухарики, салат министерский

Полдник: бутерброд с икрой

Ужин: пельмени

### **2 день**

Завтрак: сырники со сметаной (джемом), чай

2-й завтрак: булочка, чай

Обед: чебуреки, чай

Полдник: бутерброд с колбасой

Ужин: борщ, сухарики, салат

### **3 день**

Завтрак: блины с мясом

2-й завтрак: бутерброд с отварным языком

Обед: пицца

Полдник: сладости, чай

Ужин: грибной суп, сухарики, салат

### **4 день**

Завтрак: яичница с помидорами, кофе

2-й завтрак: бутерброд с колбасой, чай

Обед: сосиски, гречка, соус

Полдник: бутерброд с салом, чай

Ужин: солянка, сухарики, салат

### **5 день**

Завтрак: каша пшенная, какао

2-й завтрак: сладости, чай.

Обед: курица жареная, кабачковая икра, кукуруза

Полдник: крабовые палочки, соленая (копченая) рыбка

Ужин: солянка, сухарики, салат

**6 день**

Завтрак: блины с мясом, кофе

2-й завтрак: сладости, чай

Обед: пельмени

Полдник: бутерброд с колбасой

Ужин: жареная рыба, солёные корнишоны, фасоль

**7 день**

Завтрак: сосиски, какао

2-й завтрак: суши

Обед: плов

Полдник: бутерброд с салом

Ужин: картофельный суп, сухарики, салат

При наличии возможности команда также питалась в местах общественного питания.

## 9. Итоги, выводы, рекомендации

За 19 дней наша группа в составе 5 человек на 2 автомобилях прошла авто маршрут 6 категории сложности протяженностью около 7915 км. Пройденный авто маршрут имеет большое спортивное и познавательное значение, за счёт его линейного построения и прохождения по историческим местам Крайнего Севера России.

Командой было принято решение об изменении маршрута, а именно отказ от возвращения в г. Воркута из п. Амдерма по побережью Карского моря через п. Усть-Кара. Решение об изменении маршрута было принято в связи с несоответствием полученной в институте Арктики и Антарктики ледовой обстановке фактической. В соответствии с ледовым прогнозом на интересующем участке побережья (в том числе в проливе Югорский шар для прохода на о. Вайгач) должен был находиться крепкий припайный лёд. При выходе на лёд в районе Амдерминской губы было установлено, что ледовая обстановка не соответствует прогнозируемой, лед тонкий, покрыт видимыми для глаза трещинами, движение по такому льду на транспортных средствах категории «В» не представлялось возможным.

На основании прохождения маршрута можно сделать следующие выводы:

1. Для движения по снегу необходимо использовать специальные покрышки низкого давления, которые могут эксплуатироваться при давлении в 0,1 атм не разбортовываясь, что позволяет существенно увеличить пятно контакта.

2. Транспортные средства для движения по снегу должны быть максимально облегчены.

3. Движение по тундре проще осуществлять в ночное время в свете фар, если не предусмотрено движение по льду.

4. Для движения по зимникам, принадлежащим частным компаниям пропуска необходимо получать в официальном порядке заранее.

Предложенный маршрут в указанный период рекомендуется для прохождения автопутеистами с опытом прохождения других маршрутов 5 и выше категории сложности и транспортных средствах подготовленных к эксплуатации в условиях Крайнего Севера.



## **10. Приложения**

### **10.1. Картографический материал**

При подготовке и проведении маршрута были использованы следующие прилагаемые схемы и картосхемы:

Обзорная карта (Приложение 1)

Список зимников Ханты-Мансийского автономного округа (Приложение 2)

### **10.2. Дополнительные фотографии, поясняющие прохождение маршрута**

В этом разделе отчёта представлено 16 фотографий поясняющих прохождение группой маршрута (Приложение 3).

### **10.3. Электронная версия отчета на электронных носителях**

К отчёту приложен электронный CD-диск, на котором записана электронная версия отчёта о пройденном маршруте и трек маршрута. Кроме этого ознакомится с фотографиями и текстом дневника участника поездки можно ознакомиться на сайте <http://yu-zadorozhnaya.livejournal.com/> (Приложение № 4).

### **13.4. Маршрутная книжка**

К отчёту прилагается оригинал маршрутной книжки с отметками о прохождении маршрута (Приложение №5).

### **13.5. Справка о совершенном спортивном туристском маршруте**

(Приложение №6)

### Приложение № 3.

Фото № 1 Зимник после г. Тобольск на г. Нягань



Фото № 2 Зимник в районе п. Мужы



Фото № 3 Переметы после д. Харп



Фото № 4 Переметы на перевале Эстато





Фото № 5 Преодоление переметов



Фото № 6 Условия видимости



Фото № 7 Движение по мокрому снегу



Фото № 8 Схождение с колеи





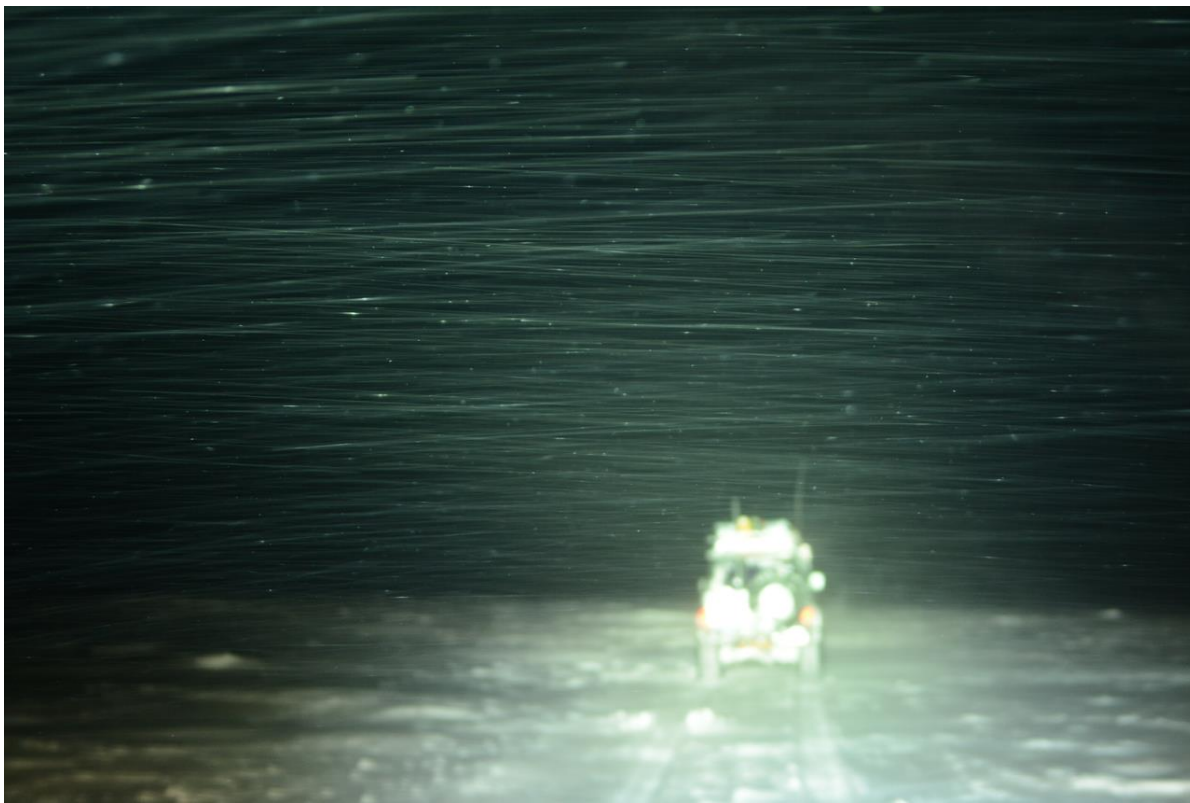
Фото № 9 Условия видимости в сумерках



Фото № 10 След гусеничной техники



Φοτο № 11



Φοτο № 12



Фото № 13



Фото № 14 Горосы на Карском море





Фото № 15 Условия видимости

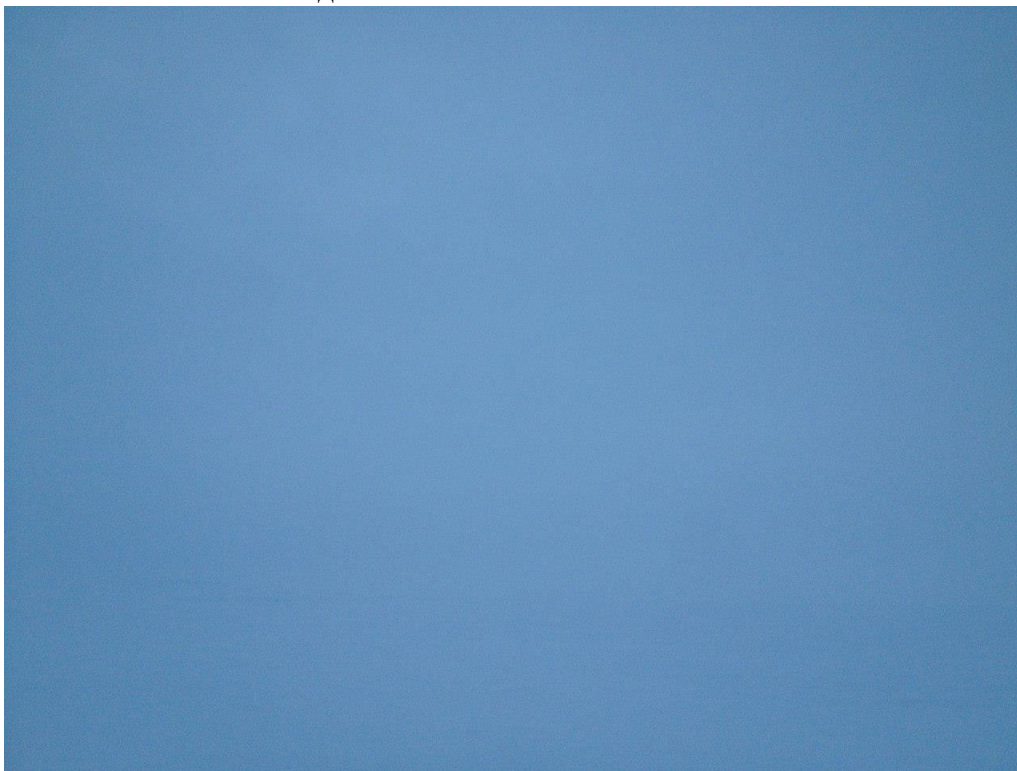


Фото № 16 Брод через реку Талата



Приложение № 5.

**13.6. Справка о совершенном спортивном туристском маршруте**

Дисциплина (вид туризма)	маршрут (комбинированный туризм)
Название маршрута и его к.с.	авто, 6 к.с.
Номер маршрутной книжки	31-13
Название организации проводившей маршрут* (турклуб, спортклуб, тур-фирма, учебное заведение и др.) с указанием административно-территориальной принадлежности	Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий «OFFROADMASTER»
Ф.И.О. руководителя маршрут (полностью)	Ершов Станислав Сергеевич
Домашний адрес	
телефон	
Электронный адрес	
Список участников маршрут: Ф.И.О. полностью по алфавиту, год рождения, спортивный разряд	
Название района проведения маршрута и подробная нитка маршрута с указанием общепринятых характеристик локальных препятствий (высота, к.т., первопрохождение и др.)	
Сроки проведения маршрута в формате: дд.мм.гг – дд.мм.гг., продолжительность активной части в днях и протяженность зачетной части маршрута в километрах	
Название МКК оформившей допуск группы на маршрут	Маршрутно-квалификационная комиссия Сибирского Федерального округа
Название МКК рассмотревшей и утвердившей отчет о маршруте	Маршрутно-квалификационная комиссия Сибирского Федерального округа
Наличие элементов первопрохождений на маршруте	нет
Изменение по фамильного или количественного состава участников	да
Прохождение не заявленных участков маршрута	нет
Прохождение запасных вариантов маршрута	нет
Прохождение маршрута вне календарного графика, утвержденного при заявке маршрута в МКК	нет
Использование на маршруте средств передвижения, не оговоренных при утверждении заявленного маршрута в МКК	нет
Наличие несчастных случаев в группе при прохождении маршрута (травмы, отморожения и др.)	нет



Приложение № 1 Обзорная карта маршрута

