

**Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий  
OFF ROAD MASTER**



**О Т Ч Ё Т**

о спортивном походе на средствах передвижения

**(0840051411Я)**

**третьей категории сложности**

**МЕТЕЛЬ 2013**

**совершенному по**

**с 22 февраля по 4 марта 2013 г.**

**Маршрутная книжка № 0-09-13**

**Руководитель: Ершов Станислав**

Пройденный маршрут соответствует \_\_\_\_\_ категории сложности по автотуризму и может быть зачтён всем участникам и руководителю

Новосибирск 2013

Справочные сведения о пройденном маршруте .....	3
Состав группы .....	4
Обзорная карта региона проведения маршрута .....	7
Сведения о районе прохождения маршрута .....	8
Планируемый график движения по маршруту .....	17
Пройденный график движения по маршруту .....	18
Техническое описание прохождения маршрута .....	19
Материальное оснащение группы: .....	27
Итоги, выводы, рекомендации .....	30
Приложения .....	31
Справка о совершенном спортивном туристском маршруте .....	52

## Справочные сведения о пройденном маршруте

### Проводящая организация:

Россия, Новосибирская область, г. Новосибирск, Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

### Место проведения:

Спортивный маршрут был пройден в Российской Федерации по административной территории Новосибирской, Томской областей, Красноярского края, Эвенкии.

### Общие справочные сведения о маршруте:

Вид маршрута	Кат. сложности	Протяж-ть, км	Продолжит, дн.		Сроки
			общая	ходовых	
Авто	третья	4723	11	10	22.02-04.03

### Транспорт

10 внедорожных автомобилей с колесной формулой 4x4:

9 автомобилей из Новосибирска, 1 автомобиль из Екатеринбурга,

### Основные требования к подготовке техники и экипажам:

1. Полностью исправный автомобиль
2. Защиты агрегатов по днищу
3. Наличие лебедки
4. Наличие зимней резины, соответствующей отличной проходимости автомобиля по снегу, наличие цепей на все колеса
5. Запас топлива на 1000км. пробега по пересеченной местности.
6. Наличие подогревов топливных баков, фильтра. Утепление моторного отсека и салона для движения и стоянок при низких температурах до -45
7. Верхний багажник
8. Оборудование автомобиля для ночевки в нем
9. Радиостанция на частоте 144МГц
10. Полная взаимозаменяемость пилота и штурмана (возможно движение без остановок в течении несколько суток)

### Подробная нитка пройденного маршрута

Новосибирск – Колывань – Томск – Мариинск – Ачинск – Новобирилюссы – Суриково – Малая Кеть – Енисейск – Назимово – ГОК «Олимпиадинский» - Северо-Енисейск – Куюмба р. Подкаменная Тунгуска – Ошарово – Оскоба – Ванавара – Таёжный – Ангарский – Каменка – Мотыгино – р. Тасеева – Стрелка – Казачинское – Сосновоборск – Ачинск – Томск – Новосибирск

### Препятствия, определяющие сложность маршрута

Вид препятствия	Название	Категория трудности	Характеристика препятствия
Переправа по льду	р. Енисей	4	Снежная целина 0,7м., ледяные торосы 1м, переметы, ветер. Первопрохождение
Автозимник	Северо-Енисейск - Ванвара	3	Отсутствие АЗС, автозимники 3 категории, переметы, броды через ручьи
Тракторный зимник	Ошарово - Ванвара	3	Автономный перегон 100 км, туристическое первопрохождение

### Состав группы

№ п/п	№ экипажа, автомобиль	ФИО		
1.	14 TLC 78 Дизель	Ершов Станислав Сергеевич		руководитель, пилот, Кр/яр. кр. 5У, 2009, Прим. кр. 5Р, 2009 Кр/яр. кр. 4У, 2012, 3 разряд
2.		Шаламов Дмитрий,		штурман
3.	10 TLC 80 Бензин	Булгаков Олег Валерьевич,		пилот, 26 экспедиций, 8 руков., КМС
4.		Суворов Георгий		штурман, Вост. Саян 6У, 2008 Вост. Саян 6У, 2010
5.	33 TLC 79 Дизель	Задорожная Юлия Сергеевна		пилот, Путорана 6У, 2012
6.		Корзенников Сергей Трифонович.		штурман, фотограф,

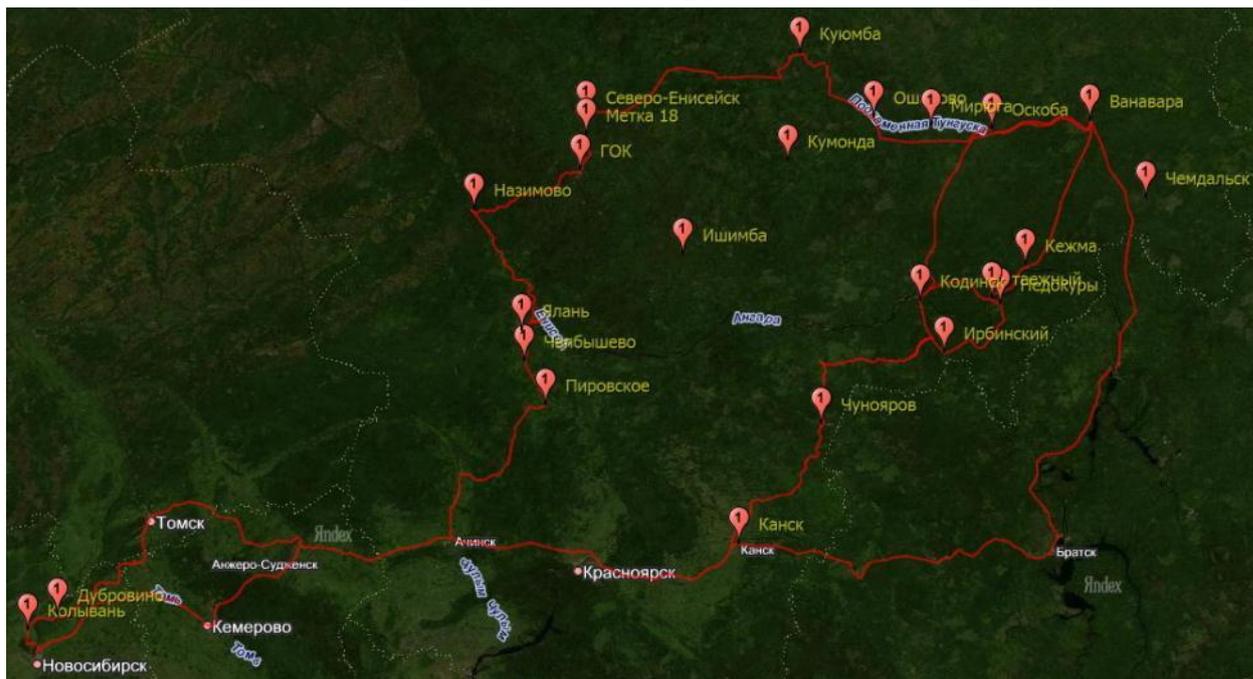
7.		Подкопаева Ольга Александровна,		фотограф Вост. Саян 6У, 2010 Алтай 4У, 2011 Монголия 5У, 2001 Путорана 6У, 2012 3 разряд
8.	101 Nissan Patrol Дизель	Мороз Александр,		пилот, Хакасия 4У, 2010
9.		Трапезников Вячеслав,		штурман Хакасия 4У, 2010
10	102 ММС Дизель	Красавин Вадим,		пилот
11		Антипова Елена Александровна,		штурман, Забайкалье 5У, 2007 Монголия 5Р, 2011 Путорана 6У, 2012
12	51 TLC 80 Бензин	Гомонов Константин Сергеевич,		пилот, Монголия 5У 2011,
13		Филонников Сергей Анатольевич,		штурман, Вост. Саян 6У 2010, Монголия 5У, 2011
14	11 Isuzu MU Бензин	Гриднев Сергей Георгиевич,		пилот, 12 экспедиций, 1 разряд
15		Гринченко Александр,		штурман
16	78 TLC 78 Дизель	Зуев Алексей Сергеевич,		пилот, Монголия 5У, 2011

17		Бузунов Павел Сергеевич,		штурман,
18	72 Nissan Patrol Дизель	Шиф Александр Вячеславович,		пилот, Бурятия 3У, 2010 Горный Алтай 4У 2011 Монголия 5У 2011
19		Петраков Дмитрий Александрович,		штурман, 8 экспедиций, 3 разряд
20		Красильников Евгений Валерьевич,		штурман, Тыва 4У, 2008. Алтай, 4У 2011 Кр/яр. кр. 4У 2012
21	50 TLC 80 Бензин	Бабинцев Алексей Сергеевич,		пилот, Хакасия 4У 2010 Алтай 4У 2011
22		Сорокин Александр Владимирович,		штурман, 7 экспедиций, 3 разряд
23		Коваленко Денис Геннадьевич,		штурман,

**Адрес хранения отчета:**

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

## Обзорная карта региона проведения маршрута



## Сведения о районе прохождения маршрута

**Бирилюсский район** Красноярского края – центральная часть региона в Западно-Сибирской равнине Причудымья. С краевым центром территорию связывает автомобильное шоссе регионального значения и железнодорожная ветка Красноярск-Лесосибирск. В основном дороги района имеют гравийное полотно, зимой связь с отдаленными поселками осуществляется по зимникам. На территории Бирилюсского района находится 42 населенных пункта, наиболее крупные из которых: Суриково, Проточный, Орловка, Рассвет, Малая Кеть, Кирчиж, Зачудымка, Полевое, Арефьево, Маталассы и с. Новобирилюссы. Самые старинные поселения: Мелецк и Бирилюссы (название поселения получило по стойбищу Бир-Люси. В переводе с тюркского это означает поселение у реки («бир» – «река», «люс-лусси-улусы-улус» – «стойбище»). Этот район географически относится к болотистому Чулымо-Кетскому междуречью темнохвойных лесов южной тайги. Первое русское поселение в этих местах возникло в 1621 году, когда для сбора ясака с чулымцев, под руководством казачьего атамана Молчана Лаврова был построен Мелецкий острог на правом берегу реки Чулым, на половине дороги из Томска в Енисейск (Екатерининский тракт).

**Екатерининский тракт (Старо-Енисейский тракт).** Северный вариант - Томск - Енисейск использовался в 17-19 веках как волок... Его еще называют Старо-Енисейский тракт, т.е. от Томска по реке Чулым лодки и грузы шли до Мелецкого острога, позднее до пристани в Бирилюссах. А от туда по волоку в 200 с лишним верст на Енисейск. Всего волок длиной 247 верст и проходит он через следующие крестьянские поселения: Мариловцеву (зимой), Елань (летом), Колесникову, Черкасы, Масленникову, Подгорную, Чалбышеву, Б.Белую, Б.Кеть, Алтат, М.Кеть, Сосновую через речки: Кемь, Тью, Б.Кеть и Кемчуг. Сам тракт частично заброшен, зарос, утонул в болотах, а частично используется и по сей день в качестве проселочных дорог.

**Назимово** – (Красноярский край, Енисейский район) поселение основано в 1631 г. знаменитым исследователем Сибири Ерофеем Хабаровым, который устроил тут зимовье, по пути на восток к Амуру. В этом селе жил в ссылке декабрист Александр Иванович Якубович. В 1942-43 гг. немцы Поволжья, депортированные в 1941 г. в южные и центральные районы Красноярского края подверглись вторичной депортации в Ярцевский район в сс.: Назимово, Ярцево, Фомку, Колмогорово, Пономарёво, Никулино.

**Северо-Енисейский район** расположен к северу от Ангары, на правом берегу Енисея, в северо-восточном направлении, от г. Енисейска, на широте между 58°30' и 61°20' с.ш. Район занят низкогорным Енисейским кряжем с высшей точкой Енашиминский Полкан (1125 м.) С востока заходит Заангарское плато Среднесибирского плоскогорья. Покрыт среднетаежными лиственничными, кедровыми, пихтовыми, сосновыми и производными

березово-осиновыми лесами. Леса занимают территорию около 45 тысяч кв. км.

Климат района средней суровости. Агроклиматические условия умеренно-холодного климата. Самые крупные реки района: Большой Пит, Вельмо, Тея, Енашимо. Среди полезных ископаемых наиболее значение имеют золото, железные руды.

Районный центр-рабочий поселок Северо-Енисейский, расположен в 634 км от краевого центра. Транспортное сообщение – авиационный и автомобильный путь по грунтовой дороге до Енисейска с паромной переправой через Енисей.

Ведущей отраслью хозяйства территории является промышленность. Северо – Енисейский район специализируется на добыче золота, благодаря чему Красноярский край является крупным традиционным поставщиком валютного металла.

**Олимпиадинский ГОК** – горно-обогатительный комплекс Олимпиадинское было открыто в 1975 г. и разрабатывается с начала 1980-х годов. На сегодняшний день суммарные запасы месторождения по категории С1+С2 составляют 417 т. золота. Олимпиадинский ГОК является филиалом ОАО «Полюс Золото».

Месторождения представлены рудами двух типов: окисленными и сульфидными (первичными). Переработка последних более сложна и трудоемка, но именно они составляют три четверти объема запасов сырья.

По мере понижения горных работ, добыча окисленной руды, в связи с исчерпанием ее запасов, сокращается, что будет компенсировано ростом объемов добычи сульфидной руды.

В долгосрочной перспективе, для поддержания ГОКом объемов выпуска золота на уровне 25 т. в год, предусмотрено увеличение производительности карьера до 8 млн. т. сульфидной руды в год.

**Эвенкия** (Эвенкийский автономный округ) – Округ был образован 10 декабря 1930 года. Административным центром округа был посёлок городского типа Тура.

Согласно результатам референдума, проведённого 17 апреля 2005, с 1 января 2007 года Эвенкийский автономный округ стал Эвенкийским районом Красноярского края.

Район граничит на севере с Таймырским Долгано-Ненецким муниципальным районом, на востоке с Якутией (Республика Саха) и Иркутской областью, на юго-востоке с Богучанским и Кежемским районами, на западе и юго-западе с Северо-Енисейским и Туруханским районами Красноярского края.

Площадь — 767,7 тыс. км<sup>2</sup>, что сравнимо с такими странами, как Турция и Чили (32 % территории Красноярского края и 4,5 % территории Российской Федерации). С севера на юг территория района простирается приблизительно на 1500 км, с востока на запад 800—850 км. При такой площади население составляет всего 16 979 чел. (2007). Плотность населения: 0,03 чел./км<sup>2</sup>

(2008), удельный вес городского населения: 33,0 % (2008). Городское население — 5 720 чел., сельское — 11 558 чел.

Район относится к Крайнему Северу России. Климат района резко континентальный. Температура в июле может достигать плюс 40 °С, а в январе — минус 53 С (Тура). Средние месячные температуры января составляют минус 34-38 С. Морозы длятся 240—275 дней. Значительная часть территории района относится к районам распространения вечной мерзлоты. По принятому демоэкологическому районированию Севера территория района входит в абсолютно дискомфортную и экстремально дискомфортную зоны. Средние месячные температуры июля от +13 °С до +15 °С. Осадков выпадает около 400 мм в год. Распространена многолетняя мерзлота. Основные реки: Нижняя Тунгуска и Подкаменная Тунгуска (бассейн Енисея). Крупные озёра: Ессей.

История Эвенкии неотделима от общей истории Сибири и страны.

II тысячи до н.э. - I тысячи н.э. - заселение Эвенкии человеком долины Нижней Тунгуски. Стоянки древних людей неолита эпохи бронзы и железного века в среднем течении Подкаменной Тунгуски.

XII век - начало расселения тунгусов по Восточной Сибири: от побережья Охотского моря на востоке до Обско-Иртышского междуречья на западе, от Северного Ледовитого океана на севере до Байкала и Прибайкалья на юге.

"Эвенки" - самоназвание эвенкийского народа. Некоторые его представители наряду с названием "эвенки" сохранили название "илэ", т.е. человек..." Доктор исторических наук В.А. Туголуков дал образное объяснение наименованию "тунгусы" - идущие поперек хребтов. Этим объясняется не только их образ кочевой жизни, но и великое мужество.

Эвенки сохранили, пронесли через века устный свод житейских наставлений и нравственных законов, которые, по реставрированным древним надписям на стелах, почти полностью повторяют своды высоконравственных древних законов предков. И основные из них - дружелюбие, гостеприимство, взаимная помощь, уважение к старшим.

Существование оленя и тунгуса - целая наука. Более того, философия и религия. Олень у эвенка-Орочена возведен в культ. И это справедливо: нет животного более совершенного, более практичного, которое бы кормило, одевало, служило транспортом. Поэтому слово "аргиш" имеет в эвенкийском языке несколько значений. Это не только олений обоз, но и путь развития народа.

1581-1583 года - первое упоминание о тунгусах как народности в описании Сибирского царства.

Первые землепроходцы, исследователи, путешественники Сибири высоко отзывались о тунгусах: "услужливы без раболепства, горды и смелы".

Но нельзя забывать, что первые русские землепроходцы отмечали также, что "копейца и рогатины у них каменные и костяные", что нет у них железной посуды, и "чай варят в деревянных чанах раскаленными камнями, а

мясо только на углях пекут..." И еще: "иголок железных нет и одежду шьют и обувь костяными иглами и оленьими жилками".

Вторая половина XVI века - проникновение русских промышленников и охотников в Сибирь и бассейны рек Таза, Турухана и устье Енисея.

Давно пора отказаться и от ложного понятия о "русском торговом грабеже": если для русских соболь представлял ценность, пополнял царскую казну, то для таежных следопытов-тунгусов он долго не был денежным эквивалентом и не представлял в хозяйстве особой ценности. Одежда из оленьих шкур была практичней, из соболиных шкурок шили спальные одеяла и даже ... подбивали ими лыжи. Так что цена медного котла, которая определялась количеством соболиных шкур, умещающихся в нем, для самих тунгусов казалась смехотворно низкой: "Глупые лючаль (русские): за паршивые шкурки отдают котел, которому век служить!" Так же бесценными были для аборигенов стальные клинки, ножи, наконечники пик, сукно, бисер, стальные иглы, металлические капканы, а позднее - ружья.

Конец 20-х годов XVII века - поход мангазейских служилых людей во главе с Навацким по Нижней Тунгуске и далее на восток в Якутию.

1723 год - экспедиция Д. Г. Мессершмидта по Нижней Тунгуске, а затем реке Лена и на озеро Байкал с целью изучения сибирских народов и исследования их языков, описания флоры и фауны Байкала.

1763 год - манифест Екатерины II о переписи инородцев с указанием не чинить коренным народам Сибири зла и жить в мире.

Первая половина XIX века - образование инородческих управ - административных округов у эвенков Нижней Тунгуски, приобщение эвенков Нижней Тунгуски к православию.

Вторая половина XIX века - начало торгово-промышленного освоения Нижней Тунгуски. Добыча запасов графита золотопромышленником М.К.Сидоровым и "Русским обществом по разработке графита в Сибири".

В 1850 году он вышел на Подкаменную Тунгуску и здесь впервые открыл богатые месторождения россыпного золота Сибири. Все средства, которые он получал с золотых приисков, он обратил на освоение Севера и Северного морского пути.

История Эвенкии как административного образования начинается с 1930 года, когда советская власть создавала национальные округа. Советская власть взялась за ликвидацию неграмотности туземных жителей, их экономический и культурный подъем.

В 1927 году на слиянии Нижней Тунгуски и Кочечума были построены первая в истории Эвенкии больница, первая начальная школа, проводилась паспортизация населения.

А 1930 году в Эвенкийском автономном округе введено обязательное начальное образование.

Шло активное строительство колхозов, совхозов, звероферм. Организованная в 1938 году при Оскобской промыслово-охотничьей станции первая звероферма положила начало развитию в Эвенкии клеточного, или,

как тогда называли, культурного звероводства. В конце 30-х годов началось промышленное освоение месторождений руды, производство соли.

Мирное течение жизни прервал 1941 год, на войну из округа ушло на фронт 1816 человек. Это почти пятая часть тогдашнего населения. Они защищали Москву, Ленинград и Сталинград, участвовали в боях на Курской дуге, Украине, в Белоруссии, Прибалтике, Польше, Германии.

После войны деятельность колхозов активизировалась. К 1946-му году создано 36 коллективных хозяйств, где русские и эвенки, представители других национальностей дружно работали в оленеводстве, охотпромысле, животноводстве, звероводстве, рыболовстве и на других участках сельскохозяйственного производства. Наиболее значимой отраслью, как и раньше, считался пушной промысел.

В феврале 1968 года впервые в небе Эвенкии появился вертолет.

70-е годы стали для Эвенкии «звездными». Два года подряд за высокие показатели в развитии экономики и культуры округ удостоивался высоких наград: в 1971 году был награжден орденом Трудового Красного Знамени, а в 1972 году – орденом Дружбы народов.

Развал Советского Союза в 90-е годы негативно сказался на жизни северян. Рушился привычный уклад жизни, распался возраставший несколько поколений людей Советский Союз. Особенно болезненно почувствовали на себе произвол рыночных отношений северные окраины, в том числе и Эвенкия.

Особенно отчетливо прослеживается плачевное состояние округа на его демографической ситуации. Максимальное количество населения в Эвенкии в 25 тысяч человек было зарегистрировано перед самым началом реформ. За годы перестройки, освоения рыночных отношений округ потерял практически четвертую часть своего населения, что равнозначно численности одного из районных центров Эвенкии.

С 2001 года жизнь начала вновь налаживаться и достигла высокого уровня. В Байките введен в эксплуатацию комплекс по переработке нефти, производству дизельного топлива, бензина и мазута для нужд округа. Закупка 2 тысяч голов оленей на Ямале позволила начать возрождение погибающей отрасли традиционного хозяйства эвенков. Создано специализированное предприятие, оленеводы вновь почувствовали поддержку власти, молодые эвенки получили стимул в кочевой таежной работе.

Очередной серьезный поворот в истории Эвенкии связан с начавшимся в стране укрупнением регионов. В сентябре 2004 года на Совете губернаторов Красноярского края, Эвенкийского и Таймырского автономных округов дан официальный старт объединению субъектов. Сегодня Эвенкия является муниципальным районом Красноярского края с особым статусом. В результате создания единого субъекта она сохранена в тех же границах, в которых и была образована.

Флаг Эвенкийского муниципального района представляет собой прямоугольное полотнище, состоящее из трёх равновеликих полос: верхняя - голубого, средняя - белого и нижняя - синего цветов. Эти цвета символизируют полярные день и ночь. В центр флага помещено стилизованное изображение национального эвенкийского коврика - кумалана, олицетворяющего собой солнце.



Герб Эвенкийского муниципального района представляет собой схематическое изображение ритуального шаманского бубна, в центре которого помещена мифическая птица - белая гагара. Внутренний фон герба разделён по горизонтальной стороне оси овала на две части: верхнюю - жёлтого и нижнюю - синего цвета. В верхней части находится красный полукруг с белыми зубцами, символизирующий солнце.



Бубен - это символ Вселенной, место сбора духов-помощников, которые оберегают эвенкийский народ.

По горизонтальной оси бубна с востока на запад - от восхода солнца и до заката - протекает река, которая, как верят эвенки, соединяет мир живых людей и их предков, прошлое и настоящее.

Сама же гагара, пролетающая на закат от восхода, есть не что иное, как творец Земли, покровитель эвенкийского народа.

**Ку́юмба** — населённый пункт в Эвенкийском районе Красноярского края. Посёлок расположен в юго-западной части района в зоне тайги. Климат умеренный, континентальный. Куюмба стоит на реке Подкаменная Тунгуска, которая делит его на две части. В посёлке имеется школа-детский сад. Нерусские народы составляют около двух третей населения. Своё название посёлок получил от реки Коумба, на селькупском языке означающем «богатый». В округе около 270 действующих и законсервированных

скважин, большая часть из них в Туруханском и Байkitском районах. Нефтяное месторождение Юрубчен-5, или, как его называют, «пятерка», находится недалеко от Куюмбы.

**Ошарово** – поселок расположен в Байkitской группе поселений Эвенкийского муниципального района. Ошарово стоит на левом берегу реки Подкаменная Тунгуска. Согласно данным последней переписи населения в поселке проживает 112 человек, из них 41 человек – эвенки. В поселке работают основная школа и фельдшерско-акушерский пункт.

**Оскоба** – поселок расположен в Тунгусско-Чунской группе поселений Эвенкийского муниципального района. Свое название поселок получил от эвенкийского слова «боскомо» - «свободная, легко меняющая направление река». Оскоба стоит на правом берегу реки Подкаменная Тунгуска, в 250 метрах от озера Узенькое.

В свое время селение называли жемчужиной Эвенкии, и жизнь там была ключом. Здесь в июне 1921 года был создан первый кооператив эвенков, а в 1938 году – первая звероферма серебристо-черных лисиц. На местном сырье развивалась деревообработка, осваивалось много пахотных земель, а в 18 км от поселка находился завод по солеварению. В окрестных лесах водилось много зверя и дичи. В реке и многочисленных озерах в те времена добывалось великое множество рыбы. Относительно мягкий для Крайнего Севера климат позволял и сегодня позволяет выращивать здесь в большом количестве картофель, овощи. До войны, в войну и несколько лет после нее оскобчане даже сеяли овес, пшеницу. Здесь были большие площади распаханной земли, использовавшиеся под колхозные и индивидуальные поля и огороды. Развитие огородничества, животноводства не было случайным. Регулярных караванов из Красноярска в те годы еще не было. Экономические связи Илимпейского и Байkitского районов в 30-е годы прошлого века тоже не были постоянными. Поэтому оскобчане могли в основном надеяться только на самих себя, на собственные силы, что они и делали. Большую роль в жизни поселков, расположенных по берегам Подкаменной Тунгуски, в том числе и Оскобы, сыграли в те годы илимки, на которых из Туруханска в весенне-летний и осенний периоды завозились необходимые продукты и промышленные товары

Сегодня это самый малочисленный населенный пункт Эвенкии, в Оскобе живут всего 17 человек, большая часть которых - пенсионеры. В поселке есть библиотека, магазин, дизельная электростанция, телефонная связь. В магазин в течение года завозится необходимый ассортимент продовольственных и промышленных товаров первой необходимости.

**Ванавара** – село расположено в Тунгусско-Чунской группе поселений Эвенкийского муниципального района. Ванавара является самым южным и одним из трех крупных опорных центров Эвенкийского муниципального

района Красноярского края. Село стоит в живописном месте на крутом скалистом берегу Подкаменной Тунгуски и в устье небольшой таежной речки Ванаварки. В древние времена здесь находилось эвенкийское стойбище. Позже, в конце девятнадцатого века, когда Эвенкию стали активно осваивать русские предприниматели, скупщики пушнины, была организована фактория, в которой постоянно проживало несколько русских семей и некоторое количество оседлых эвенков. Затем в поисках богатых рыбой и дичью мест потянулись сюда переселенцы с Ангары. Ангарские купцы появились в этой местности предположительно летом 1899 года, с этого времени начинается официальный отсчет возраста села Ванавара.

Существует несколько версий происхождения названия «Ванавара»: от эвенкийского названия Аннавarkan – малая речка и от эвенкийского слова «андари» - «торговец, приятель по обмену». Из истории известно, что на месте Ванавары было стойбище эвенков – охотников, где купцы – тунгусники из Кежмы обменивали муку, сахар, водку на пушнину. В эвенкийском слове «андаманми» - обмениваться, «андари» - компаньон, торговец. Возможно, отсюда и название села – место обмена. Этот вариант считается наиболее близким к истине, и вполне вероятно, что слово «адаман» с течением времени и под влиянием русского языка могло превратиться в Аннавара, а затем в Ванавару.

Село Ванавара получило всемирную известность благодаря тому, что в 1908 году в 65 километрах от него в тайге произошло событие, получившее название «Тунгусский феномен», разгадать тайну которого не под силу даже современным ученым.

Сегодня в Ванаваре проживает 3154 человек – представителей двадцати национальностей, из них 118 человек представители коренных малочисленных народов Севера.

В современной Ванаваре сосредоточена вся социальная жизнь Эвенкийского района. Если представить район в образе человека, то можно сказать, что Тура – это мозг, Байкит – физическая сила, а Ванавара – сердце, большое и любящее. В Ванаваре находится Дом престарелых и инвалидов (ДИПИ), детский реабилитационный центр, детский дом.

Аэрологическая станция Ванавара Эвенкийского филиала государственного учреждения «Красноярский центр по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды с региональными функциями» входит в состав реперной климатической Росгидрометаглобальной сети наблюдений за климатом, региональной опорной климатической сети. Проводятся метеорологические, гидрологические, агрометеорологические, аэрологические, актинометрические, водобалансовые наблюдения, а также отслеживается уровень загрязнения снежного покрова и проводится радиационный мониторинг окружающей среды

Село Ванавара – лидер в Эвенкии по поголовью крупного рогатого скота по подворьям. Относительно близко к селу расположен природный заповедник «Тунгусский», в пределах которого находится эпицентр падения

Тунгусского метеорита. Территория заповедника представляет собой не подвергшийся локальным антропогенным воздействиям район северной восточносибирской тайги с характерными для нее ландшафтами и биоценозами.

**Тунгусский метеорит** – название уникального природного события, имевшего место 30 июня 1908 в 7 часов утра по местному времени в бассейне р. Подкаменная Тунгуска (ныне Эвенкийский национальный округ Красноярского края РСФСР), напоминавшего явления, сопровождающие падения метеоритов, но отличавшегося огромными масштабами.

В течение нескольких секунд наблюдался ослепительный яркий болид, перемещавшийся по небу с Ю.-В. на С.-З. На пути движения болида, который был виден на огромной территории Восточной Сибири (в радиусе до 800 км), остался мощный пылевой след, сохранявшийся в течение нескольких часов. После световых явлений был слышен взрыв на расстоянии свыше 1000 км. Во многих селениях ощущалось сотрясение почвы и построек, подобное землетрясению, раскалывались оконные стекла, с полок падала домашняя утварь, качались висячие предметы и т.д. Многие люди, а также различные домашние животные воздушной волной были свалены с ног. Сейсмографы в Иркутске и в ряде мест Западной Европы зарегистрировали сейсмическую волну. Воздушная взрывная волна была зафиксирована на барограммах, полученных на многих сибирских метеорологических станциях, в Петербурге и ряде метеорологических станций в Великобритании.

Впервые эпицентр описанных явлений обследовал в 1927 Л. А. Кулик. Им был обнаружен радиальный вывал леса вокруг эпицентра в радиусе до 15-30 км; здесь же на уцелевших деревьях позднейшими экспедициями замечены следы своеобразного ожога. В центральной части этой области были обнаружены круглые ямы, заполненные водой и ошибочно принятые Куликом за метеоритные воронки. Впоследствии было установлено, что это естественные образования, происхождение которых связано с вечной мерзлотой, а также определено, что при взрыве выделилась энергия приблизительно в 10<sup>23</sup>-10<sup>24</sup> эрг. В 1928-30 АН СССР были проведены под руководством Кулика ещё две экспедиции, а в 1938-39 произведена аэрофотосъёмка центральной части области поваленного леса.

С 1958 изучение района эпицентра было возобновлено и продолжается по сей день.

## Планируемый график движения по маршруту

День	Дата	От	До	Пробег	
<b>1</b>	22.02.2013	<b>Новосибирск</b>	Колывань	45	
		<i>Пробег:</i>	Колывань	55	
		<b>760</b>	Дубровино	<b>Томск</b>	250
			<b>Томск</b>	Мариинск	220
			Мариинск	<b>Ачинск</b>	190
<b>2</b>	23.02.2013	<b>Ачинск</b>	Новобирилюсы	80	
		<b>625</b>	Новобирилюсы	60	
			Рассвет	Пировское	100
			Пировское	Чалбышево	100
			Чалбышево	Ялань	40
			Ялань	<b>Енисейск</b>	30
			<b>Енисейск</b>	Анциферово	75
			Анциферово	Остяцкая	60
	Остяцкая	<b>Назимово</b>	80		
<b>3</b>	24.02.2013	<b>Назимово</b>	Олимпиадинский ГОК	180	
		<b>245</b>	Олимпиадинский ГОК	<b>Северо-Енисейск</b>	65
<b>4</b>	25.02.2013	<b>Северо-Енисейск</b>	Куюмба	260	
		<b>390</b>	Куюмба	Ошарово	130
<b>5</b>	26.02.2013	Ошарово	Оскоба	200	
		<b>315</b>	Оскоба	<b>Ванавара</b>	115
<b>6</b>	27.02.2013	Резервный день/пребывание в Ванварае		0	
<b>7</b>	28.02.2013	<b>Ванвара</b>	Кежма	210	
		<b>410</b>	Кежма	Недокуры	200
<b>8</b>	01.03.2013	Резервный день на прохождение участка		0	
<b>9</b>	02.03.2013	Недокуры	Ирба	170	
			Ирба	Карабула	110
		<b>580</b>	Карабула	Чунояр	80
			Чунояр	<b>Канск</b>	220
<b>10</b>	03.03.2013	Канск	Красноярск	230	
		<b>410</b>	Красноярск	Ачинск	180
<b>11</b>	04.03.2013	Ачинск	Новосибирск	620	
		<b>620</b>	Финиш		
<b>Пробег итого:</b>				<b>4355</b>	

## Пройденный график движения по маршруту

День пути	Дата	Участок пути	Прот-ть, км
1	22.02.2013	Новосибирск - Томск - Ачинск	768
2	23.02.2013	Ачинск - Новобирилюссы - Енисейск - зимник Назимово	459
3	24.02.2013	Назимово - зимник от базы ГСМ	248
4	25.02.2013	ГОК "Олимпиадинский" - Северо-Енисейский - зимник на Куюмбу	400
5	26.02.2013	Кубюмба - р. Подкаменная Тунгуска - Ошарово	333
6	27.02.2013	Ошарово - Оскоба - Ванавара	314
7	28.02.2013	Ванавара - зимник на Кежму	152
8	01.03.2013	Зимник на Кежму - Таежный - Хребтовый	318
9	02.03.2013	Хребтовый - Шиверский-Ангарский - Каменка - - Мотыгино - рТасеева	436
10	03.03.2013	Тасеева - Стрелка - Казачинское - Сосновоборск	366
11	04.03.2013	Сосновоборск - Ачинск - Томск - Колывань - Новосибирск	929
		Итого:	4723

Т.к. информация по зимникам Ванавара – Кежма – Недокуры отсутствовала, то был запланирован запасной вариант через пос. Таежный Проехав по зимнику до перекрестка выяснилось, что зимник на Кежму не чищен, возможности проезда нет, поэтому команда выбрала запланированное прохождение маршрута через пос. Таежный, далее по маршруту Сибирского марафона 2009 «Ангара», на пос. Ангарский и пос. Стрелка.

## Техническое описание прохождения маршрута

Дата	День пути	Участок пути	Характеристика участка	Км.	Ход. вр.	Метео условия	Ссылки на фото
22.02	1	Новосибирск - Томск - Ачинск	Старт в 10-00 от цирка. Едем через Кольвань и Томск. На 80-м км срезало шпильки у 72-го экипажа на заднем левом колесе. Заправка в Мариинске. после 19-00 78-й сломался нижний ролик ремня гидроусилителя, откручиваем и едем дальше. Проехав Ачинск в сторону Н.Улуй становимся на ночевку, сверток от дороги в сторону дач.	768	13-25	t -8 -10 переменная облачность	1 2 3
23.02	2	Ачинск - Новосибирск - Енисейск - зимник Назимово	С утра 78-й уехал в Ачинск в поисках запчастей, поэтому основной старт примерно в 11-00. Свернули с трассы на Новосибирск. В Суриково местные жители сказали, что зимник на Енисейск есть. Так как сегодня праздник, много пьяных. Добрый местный житель советовал на зимнике не «дурковать» и опасаться лесовозов, так как они носятся по дороге. Так же рассказал, как доехать до пос. Малая Кеть. 12-45. Первый сход с трассы. Свежий снег припорошил зимник, избилующий кочками и колеями, 33-й экипаж подпрыгнул на кочках и въехал в сугроб. Привязали стропу. Быстро выдернули. Авто лишилось одной противотуманной фары, вторую загнуло. Стало что-то греметь на крыше. Ехали с грохотом довольно долго, потом решили посмотреть. Выяснилось, что во время прыжков разорвало крепления багажника. Хорошо что он был почти пустой, и не улетел в лобовик идущему следом автомобилю. Техническая остановка. Снимаем груз с багажника, снимаем багажник. Сваркой привариваем багажник в месте порванных соединений, ставим багажник на	459	12-00	t ночью -8; днем - 6. Пасмурно, небольшой снег	4 5 6 7 8

Дата	День пути	Участок пути	Характеристика участка	Км.	Ход. вр.	Метео условия	Ссылки на фото
			крышу. На крышу теперь нельзя крепить тяжелый груз. Например канистры с топливом. Придется везти их в салоне. На очередной кочке оторвали левый амортизатор у 11-го экипажа (так без него и проехали маршрут). 15-30 проехали станцию Большая Кеть. Начинаются проблемы в 11-м экипаже. Авто не едет. После осмотра и попытки выяснить причину неполадок авто приходится взять на буксир. Около 19-45 въезжаем в Енисейск. Заправка до 21-00, общение с журналисткой, которая писала о нашей енисейско-путоранской экспедиции. Ночевка на зимнике Енисейск-Назимово. День рождения Гриднева Сергея.				
24.02	3	Назимово - зимник от базы ГСМ – база дорожников «Северная»	Едем по зимнику на Назимово. Дорога по свежему снегу скользкая, несколько раз заносило экипажи. Около 12-00 102-й экипаж пробил бак. От удара вырвало клёпку уравнивателя топлива, образовалось отверстие 6 мм и вылилось около 20л. дизельного топлива. Для ремонта бака перелили из бака оставшееся топливо. Потом долго решали, как лучше провести ремонт. Сняли бак, расширили отверстие под болт. В отверстие вставили болт + залили герметиком. Т.к. конец болта упирался в защиту, пришлось на защите вырезать отверстие под выступающий болт. Бак поставили на место. Ремонт занял по времени примерно 2,5 часа В это время выяснилось, что оператор на одном из мест заноса автомобиля выронил видеокамеру в снег. Одна машина вернулась назад несколько километров. Камеру нашли. Около 18-00 прибыли в Назимово. Несколько трезвых и нетрезвых жителей собрались на берегу. Для них это	248	14-00	t -10 -12. Переменная облачность.	9 10 11 12

Дата	День пути	Участок пути	Характеристика участка	Км.	Ход. вр.	Метео условия	Ссылки на фото
			<p>что-то невероятное - проехать на тот берег по Енисею. Нет же дороги, как ехать? Встретили человека, который в 2001 году был проводником для СМ "Обь-енисейский канал" Из участников сейчас был один Гридней Сергей. Поговорили. Назимовцы заключали между собой пари - проедем или не проедем. Кто-то проиграл. Экипажи надели цепи, причем выяснилось, что у 101-го экипажа (Екатеринбург) нет цепей, хотя в регламенте оговаривалось наличие цепей в обязательном снаряжении. Провели небольшую разведку склона и ледяного покрова Енисея. Спуск на Енисей довольно крутой и с глубоким снегом.</p>				
			<p>Первым выходит на переправу 10-й экипаж, следом 72-й. Штурмана впереди копают снег. Местами приходится применять лебедку. Под снегом попадают бревна и большие камни. Движение по льду по направлению к базе ГСМ на правом берегу Енисея. Головная машина едет по целине на несколько метров вперед. Штурмана откапывают часть трассы для разгона, авто продвигается еще на несколько метров. Так весь Енисей перекопали. После середины реки начали попадаться ледяные торосы. Ломами и штыковыми лопатами отбивали ледовые глыбы, попавшиеся на пути. На реке снег по колено со слоями различной твердости. Под снегом могут попадаться торосы и расщелины. Ходить по нему очень тяжело. На переправу потрачено около 3-х часов. Расстояние 1800 м. Позвонили начальнику базы, предупредили, что бы нас пропустили на зимник через КПП. Нам навстречу отправили два</p>			<p>На Енисее поднялся сильный ветер. Пошел густой снег</p>	<p>13 14 15 16 17 18 19 20 21</p>

Дата	День пути	Участок пути	Характеристика участка	Км.	Ход-вр.	Метео условия	Ссылки на фото
			мощных трактора. Которые почистили от снега довольно крутой и высокий подъем на берег. Если бы не они, подъем занял бы еще несколько часов. На базе нас накормили ужином в столовой. Далее было продолжено движение по зимнику на ГОК «олимпиадинский». Зимник хороший, широкий, ровный, идет отсыпка отсевом. Проложен по сопкам среди густой тайги, свертков и полян для ночевки нет, поэтому ночуем на единственной широкой площадке – база дорожников «Северная».				
25.02	4	база дорожников «Северная» – ГОК "Олимпиадинский" - Северо-Енисейский - зимник на Куюмбу	Около 11-00 прибыли на горно-обогатительный комбинат "Олимпиадинский". Видимость плохая, сильная дымка и туман. По территории ГОК нас вел сопровождающий. По дорогам ездят супергрузовики Белазы и Cat, можно случайно попасть под тяжелую машину. Карьер в дымке почти не видно. При выезде с территории ГОК проблемы у 102-го экипажа. Для ремонта использовалась паяльная лампа. Для дальнейшего движения в сторону Ванавары требуется максимально заправиться топливом. В 14-20 сделал небольшой крюк въезжаем на заправку в Северо-Енисейском. Заправляемся во все емкости. Вернувшись по трассе 28 километров поворачиваем на зимник в направлении Байкит-Тура. Вновь появились проблемы в 11-м экипаже. Взяли на буксир, несколько километров тащили, залили в бак присадки, вроде завелся и поехал. Только двинулись опять срезало шпильки у 72-го экипажа. Опять появились сбои работы Паджеро. Видимо где-то перемерз топливопровод. Ремонт. Отъехали недалеко -	400	15-30	t -20, холодный сильный ветер. Туман, плохая видимость Днем t постепенно понижается В низинах t опускается до -37, на вершинах перевалов - 25.	22 23 24а 24б 25 26 27 28

Дата	День пути	Участок пути	Характеристика участка	Км.	Ход. вр.	Метео условия	Ссылки на фото
			спустило колесо в 33-м экипаже. Поставили запаску. Зимник узкий, гололед, с большим перепадом высот (до 700 м), многочисленные перевалы, затяжные подъемы. 11-й окончательно не едет, берем на буксир. Ночевка на вершине перевала. На 33-й авто решили надеть "юбку" - специально сшитый чехол, для того что бы не заморозить топливную систему. У 14-го экипажа заклинило клапан обратки и выдавило 70 литров топлива				
26.02	5	Куюмба - р. Подкаменная Тунгуска - Ошарово	Старт в 10-00 , 11-й опять на веревке. Проехав 10-15 км. вышли на шлагбаум. Оказывается более накатанный зимник ведет к буровой вышке Роснефти. Вернувшись к развилке двинулись на Куюмбу. Дорога идет в основном по геологическим профилям прямые линии дороги идут волнами с перевала на перевал, иногда делая крутые повороты в низинах. Зимник неровный, извилистый, с сильным правым боковым креном, множественные переметы, скользко. После 15-30 вышли к поселку Куюмба (самая северная точка маршрута), река Подкаменная Тунгуска. От Куюмбы развилка на Байкит и Камо. Дорога по льду реки около 60 км. до с. Камо. Далее узкий зимник среди тайги, извилистый, с небольшими кренами. Через несколько километров зимник выходит опять на геологические профили, опять перевалы с подъемами и спусками. Появляются таблички "идут взрывные работы", с боковых просек выходят провода, место работы сейсмогеологов. Около 20-00 подошли к реке Левая Токура. Река небольшая, но замерзла не полностью, есть	333	14-30		29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40

Дата	День пути	Участок пути	Характеристика участка	Км.	Ход-вр.	Метео условия	Ссылки на фото
			<p>промоины по ходу зимника. Первым в брод пошел 10-й. Взяв чуть правее ушел под воду по бампер. Быстро выдернули назад. Брод прошли левее, вода невысокая, ломанный лед. Вода в реке парит. У 33-го в броду погасли фары, но проскочили быстро и чисто. Сразу за рекой крутой подъем, который надо быстро преодолеть.</p> <p>На крутом подъеме 33-й развернуло, вытаскивает 10-й. Чуть позже 14-й в перемете ушел в левую обочину, дернули 10-й. Вечером, в темноте прошли Ошарово. После Ошарово начинается свежий зимник первого года. Очень узкий и извилистый, с точащими пнями, кочками и переметами. У 11-го экипажа буксировочным тросом порвало тормозной шланг.</p>				
27.02	6	Ошарово - Оскоба - Ванавара	<p>2-30. 11-й окончательно заглох, в машине стало холодно Встали для ремонта. Всю ночь продолжалось выявление неисправности и ремонт машины. Несколько человек из других экипажей помогали (Шиф Александр, Красильников Евгений, Красавин Вадим). До Оскобы сильно извилистый зимник с кренами до 30 гр. После Оскобы зимник более ровный, можно развить скорость до 60 км/ч Только к 21-30 появились огни Ванавары. Анатолий, начальник местного отделения МЧС, предложил нашей команде теплый гараж, баню и свой дом для отдыха. Видимо в поселке нет гостиниц или баз, где можно было разместить такую большую команду.</p>	314	12-15		41 42 43
28.02	7	Ванавара - зимник на Кежму	<p>С утра 11-й экипаж занялся ремонтом авто. 33-го загнали на шиномонтаж. Остальные поехали в местный этнографический музей, рядом скульптурная композиция,</p>	152	5-10	t -15 - 10. Пасмурно	44 45 46 47

Дата	День пути	Участок пути	Характеристика участка	Км.	Ход. вр.	Метео условия	Ссылки на фото
			посвященная Тунгусскому метеориту. Пока ждали экскурсовода пилот 72-го экипажа обнаружил, что в авто лопнула рама. К нам подъехал местный житель, в разговоре выяснилось, что можно поремонтировать в боксе пожарной команды. Оставшимся провели очень интересную и познавательную экскурсию по музею. Музей небольшой. Есть открытая экспозиция - чумы, дом русского переселенца, лабаз, капище. Очень понравилось, что можно экспонаты потрогать руками и померить. Старт из Ванавары 19-20. Ночевка на зимнике у ручья.				
01.03	8	Зимник на Кежму - Таежный - Хребтовый	Шли по зимнику до свертка на Кежму. Зимник плохого качества, около 30 км "перемычка" - пни, переметы, кочки. Зимник на Кежму не чищен. По нему никто не ходит. Пришлось поворачивать на Таежный. Вышли на трассу, заехали в пос. Таежный. Так как он попадает под подтопление, то его постепенно расселяют. Половина домов пустует. Дорога идет по невысоким горкам, довольно извилистая, много гарей, иногда выходит на берег Ангары. У 33-го услышали какой-то стук в районе переднего правого колеса. Причину не нашли, продолжаем движение. Повторяем часть пути Сибирского марафона 2009 "Ангара". Проехали мост, (через р. Кода) который ремонтировали участники СМ 2009. Заезжаем на плотину Богучанской ГЭС перед Кодинским. Выбрать место для ночевки довольно сложно, встали на площадке под вышками сотовой связи после п.Хребтовый	318	11-30	t -20 - 23. ясное утро. Днем переменно. Облачно со снегом, ясно. Вечером была буря - штормовой шквал истый ветер и сильный снегопад. t -15 - 10.	48 49 50 51 52 53 54 55
02.03	9	Хребтовый - Шиверский-	Пытаемся повторить путь СМ 2009. За пос. Гремучий при попытке проехать по треку СМ 2009 на Ангарский (вдоль берега)	436	13-00		56 57 58

Дата	День пути	Участок пути	Характеристика участка	Км.	Ход. вр.	Метео условия	Ссылки на фото
		Ангарский - Каменка - - Мотыгино - рТасеева	уперлись в снежную целину. Пришлось развернуться и поехать по общим дорогам. Перед пос. Каменка ремонт 33 (замена ремней) вискомуфта. В Каменку въезжали по треку СМ 2009. Крутой подъем с уклоном зимой засыпан снегом, поэтому пришлось использовать стропу и грубую мужскую силу. В Каменке сходили на стрелку рек Каменки и Ангары, где на высоком каменном утесе стоит 2 памятника расстрелянным в годы Гражданской войны. В пос. Мотыгино налажена ледовая переправа через Ангару, в пос. Первомайском ледовая переправа через реку Тасеева. Ночевка в лесу на поляне лесозаготовителей, большой костер.				
03.03	10	Тасеева - Стрелка - Казачинское - Сосновоборск	Выйдя на трассу попали в мощный снежный буран с сильным боковым ветром. Видимость несколько метров, мокрый липкий снег и скользкая дорога. 102-й экипаж занесло на трассе и развернуло на 360 гр. Ничего не повредили, никто не пострадал, продолжили движение. В пос. Стрелка заехали к памятнику жертвам Енисейско-маклаковского восстания против Колчака 1919 г. После выхода на трассу опять начался нежный буран с сильным боковым ветром. Проехав примерно 100 км. вышли из снеговых туч. Солнце пригревало дорогу. В Красноярске тепло, снега нет.	366	6-30	t -2 -5. Снежный буран, сильный боковой ветер.	59 60
04.03	11	Сосновоборск - Ачинск - Томск - Колывань - Новосибирск	От Сосновоборска до Томска удовлетворительные дорожные условия. После Томска опять попали в снежную бурю. Сильный боковой ветер, сильная пурга, плохая видимость, гололед, к тому же уже стемнело. После 23-00 въехали в Новосибирск.	929	15-15	t около 0 в Красноярске, потом немного ниже.	

## Материальное оснащение группы:



# OFF ROAD MASTER CLUB

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий

Комплект оборудования на 1 автомашину (необходимый минимум).

№	Наименование	Кол-во
1	Штатный механический или гидравлический домкрат	1
2	Реечный домкрат (Hi-Jeck, Hi-Lift)	1
3	Запас топлива на 1000км. автономного пробега в баках или канистрах	к-т
4	Шланг для перекачки топлива (силиконовый), воронка, емкость 20л.	к-т
5	Огнетушитель	1
6	Запас питьевой воды 20л., еды на весь маршрут	к-т
7	Медицинская аптечка (с учетом личных заболеваний)	1
8	GPS-навигатор и набор карт местности по маршруту	1
9	Стропа/трос 10 метров	1
10	Второй ключ зажигания	1
11	Шакл, скоба соединительная	3
12	Скотч (канцелярский и водостойкий), изолента	2+2
13	Толстые верхонки (для лебедки)	1
14	Провода для прикуривания	1
15	Газовый ключ 1-2 размера	1
16	Цепи противоскольжения (на все колеса)	4
17	Лебедка буксировочная электрическая	
18	Радиостанция автомобильная с антенной на 144 МГц	1
19	Набор необходимого инструмента для вашего автомобиля	1
20	Переноска освещения 12В или хороший фонарь	1
21	Запасное колесо (в сборе)	1
22	Запасная камера	1
23	Монтажки для разборки колес	2
24	Автоаптечка для ремонта шин и камер (клей, камерные, кордовые заплатки, золотники, жгуты и пр.)	к-т
25	Автокомпрессор (производительностью от 40л/мин), шланг для подкачки колес	1
26	Запасные лампы фар, поворота, габаритов, стоп-сигналов	к-т
27	Свечи зажигания, провод зажигания (для бензиновых ДВС)	к-т
28	Паяльная лампа, запас бензина 2-5л.	к-т
29	Вытеснители влаги, растворители ("Унисма", WD40)	1
30	Комплект ремней навесных агрегатов	к-т
31	Герметик-прокладка силиконовый	1
32	"Холодная сварка" (долосил, поксипол и т.п.), клеи различные	к-т
33	Масла: моторное, трансмиссионные, жидкость ГУР (на полную замену)	к-т
34	Жидкость для АКПП (для участников с АКПП)	4л.
35	Жидкость тормозная	0,5л.
36	Масляный, топливный и воздушный фильтры	к-т

37	Съемник масляного фильтра	1
38	Топор	1
39	Лопата снеговая и совковая	2
40	Газовая плита или бензиновый примус для приготовления пищи (на весь маршрут), запас топлива (газ, бензин или др.)	к-т
41	Горелка для слесарных работ, запас газа	к-т
42	Антифриз (разведенный на-50)	2л.
43	Минимальный набор болтов, гаек, шайб, хомутов, предохранителей	к-т
44	Реп-шнуры и «крабики»-растяжки	к-т
45	Необходимый набор запасных частей для вашего автомобиля	к-т
46	Средства для незамерзания топлива (жидкость «И», керосин, антигели)	к-т
47	Молоток слесарный	1
48	Коррозационная стропа	1
49	Запасные гайки и шпильки колес	6

**Комплект оборудования на 1 автомашину. (рекомендуемый минимум)**

№	Наименование	Кол-во
1	Бензопила, масла, бензин	к-т
2	Запасной комплект теплой одежды, обуви	2-3
3	Солнцезащитные очки	1
4	Радиостанция автомобильная с антенной на 27 МГц	
5	Преобразователь напряжения 220В (инвертер), > 1.5КВт	1
6	Герметичная упаковка для документов	1
7	Смазка для кардана, кулаков, подшипников, шприц для смазки	к-т
8	Мощный фонарь	1
9	Сенд-треки или деревянные мостки и т.п.	2
10	Подстилка, коврик туристический для работ под машиной	1
11	Быстроразъемная шторка на радиатор (не картонка)	1
12	Скороварка	к-т
13	Расширенный комплект автозапчастей на ваш автомобиль	к-т



# OFF ROAD MASTER CLUB

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий

Комплект оборудования на автогруппу.

№	Наименование	Кол-во
1	Сварочный аппарат от 12В, маска, электроды	1
2	Дрель (электрическая от 12В или 220В)	2
3	Сверла 1-30мм по металлу, коронки	2
4	Паяльник от 12В, припой, кислота, провода разные	1
5	Мультиметр цифровой	1
6	Болгарка + обрезные и заточные круги, защитные очки	2
7	Ножовка по металлу (с полотнами 3 шт.)	к-т
8	Клепальщик + клепки	к-т
9	Паяльник для радиатора, припой и флюс (медь, алюминий)	к-т
10	Удлинитель 220В	30м.
11	Паяльник электротехнический, кислота, провода, кембрики и пр.	к-т
12	Проволка вязальная и упругая, набор	по 1м.
13	Стяжки пружин	2
14	Набор надфилей и напильников	к-т
15	Наждачная бумага р60-р2000	к-т
16	Трос буксировочный	50м.
17	Веревка альпинистская 10мм	30м.
18	Съемники шаровых, шкивов, ступиц и пр.	к-т
19	Струбцины 100, 200	2
20	Лом	2
21	Кувалда	1
22	Медицинская аптечка расширенная	1
23	Пластиковые стяжки мощные	50
24	Флаги, флажтоки, сувениры, пресса	к-т
25	Керосин	20л.
26	Керосиновая пушка	1
27	Жесткая сцепка и набор установки	к-т
28	Треногоа для паяльной лампы	1
29	Метчики и плашки, экстрактеры	к-т
30	Палатка-шатер для согрева авто и ремонта	1
31	Юбка из ткани для отогрева автомобиля	1
32	Телефон спутниковой связи	1
33	GPS - маячок слежения	1

## **Итоги, выводы, рекомендации**

При подготовке маршрута был собран материал по зимникам Красноярского края и Эвенкии, а так же историческая справка по Екатерининскому (Старо-Енисейскому) тракту. Изучались сведения по климатическим условиям и возможным экстремальным показаниям температур. Был определен участок с автономным движением без возможности заправки автомобилей около 1000 км. Для каждого автомобиля участники проводили расчет объем топлива, требующийся для движения плюс возможность ночевки, не заглушая машину, при низких температурах.

Командой Off road master за 10 ходовых дней пройдено 4723 км. была достигнута основная цель – посещение пос. Ванавара (ближайший населенный пункт к месту падения Тунгусского метеорита). Еще одной целью было прохождение по части Екатерининского (Старо-Енисейский) тракта.

Так же было совершено первопрохождение по льду Енисея в районе пос. Назимово.

Пройден тракторный зимник Ошарово-Ванавара, проложенный в прошлом году.

1. Проведение зимней экспедиции в труднодоступные или не доступные летом места лучше планировать на период конец февраля - середина марта. В этот период уже открыты все возможные зимники и по ним можно получить информацию, а также достаточно увеличивается (относительно декабря - января) световой день, что важно при составлении графика движения.

2. При составлении графика движения желательно максимально использовать световой день для прохождения трудных участков - малоиспользуемых технологических зимников, категорийных участков, с высокой долей вероятности занесенных (редко обслуживаемых) дорог.

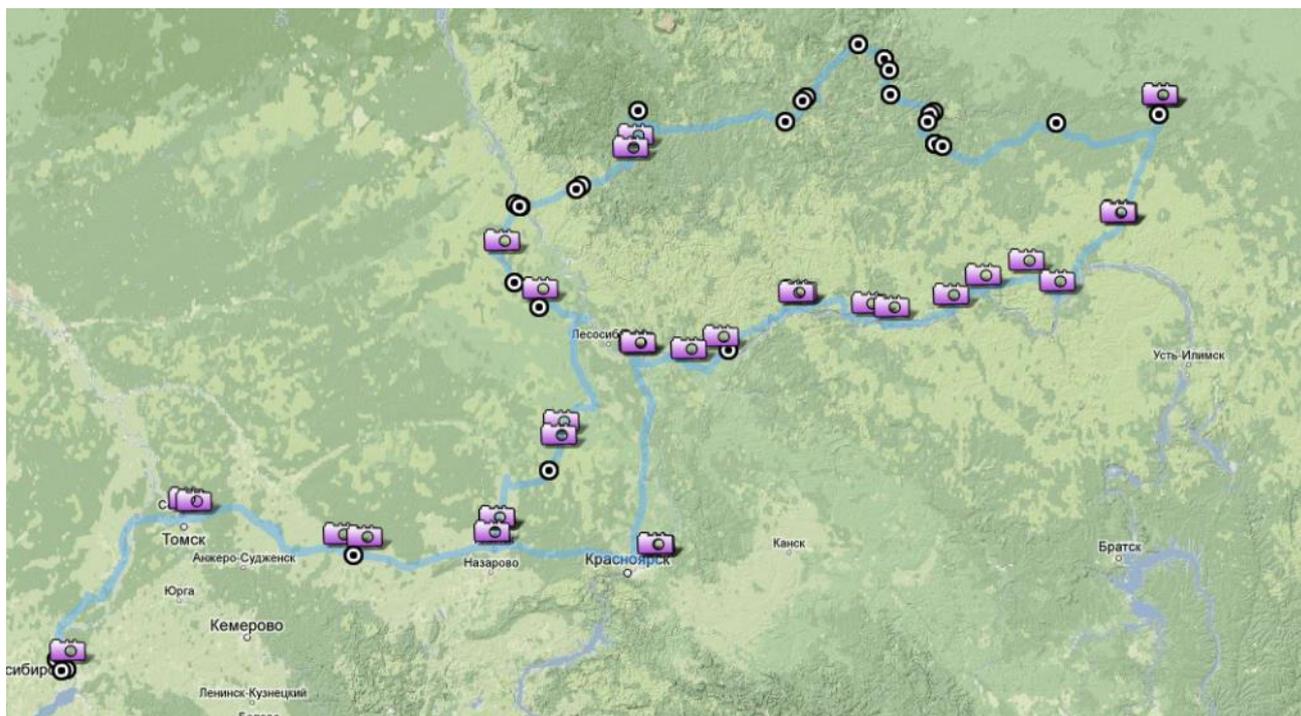
3. При составлении графика движения необходимо закладывать резервные дни на непредвиденные ремонты.

4. При подготовке машин следует особое внимание уделять топливной системе, для дизельных машин обязательна установка дополнительных элементов прогрева топлива, обязательно использования присадок, т.к. даже в низкотемпературных климатических зонах не гарантировано качество топлива на заправках.

5. Для прохождения категорийных участков типа переправы через Енисей обязательно наличие цепей на всех машинах. Желателен состав машин близкой подготовки.

# Приложения

## Картографический материал



## Дополнительные фотографии, поясняющие прохождение маршрута



1. Срезало шпильки у 72-го экипажа на заднем левом колесе.



2. Пятиминутка в Томске



3. Ночевка, сверток от дороги в сторону дач.



4. 12-45. Первый сход с трассы.



5-6. Ремонт багажника на лесной дороге.



7. На очередной кочке оторвали левый амортизатор у 11-го экипажа



8. Станция Большая Кеть



9. Зимник на Назимово.



10. Пробитый бак. От удара вырвало клёпку уравнивателя топлива, образовалось отверстие 6 мм и вылилось около 20л. дизельного топлива.



11. Расширили отверстие под болт.



12. В отверстие вставили болт + залили герметиком. Т.к. конец болта упирался в защиту, пришлось на защите вырезать отверстие под выступающий болт.



13. Назимово. Общение с местными жителями.



14. Подготовка к переправе через Енисей. Экипажи надели цепи



15. Спуск на Енисей довольно крутой и с глубоким снегом. Штурмана впереди копают снег.



16. Под снегом попадаются бревна и большие камни.



17. Местами приходится применять лебедку.



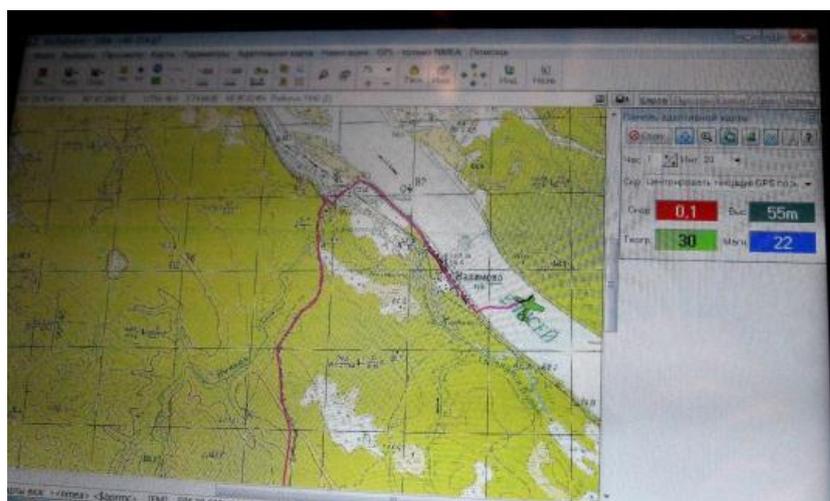
18. Головная машина едет по целине на несколько метров вперед. Штурмана откапывают часть трассы для разгона, авто продвигается еще на несколько метров.



19. Движение по льду по направлению к базе ГСМ на правом берегу Енисея.



20. После середины реки начали попадаться ледяные торосы. Ломами и штыковыми лопатами отбивали ледовые глыбы, попавшие на пути.



21. Навигационный путь по Енисею.



22. Ночевка на единственной широкой площадке – база дорожников «Северная».



23. Зимник хороший, широкий, ровный, идет отсыпка отсевом.



24а. ГОК «Олимпиадинский»



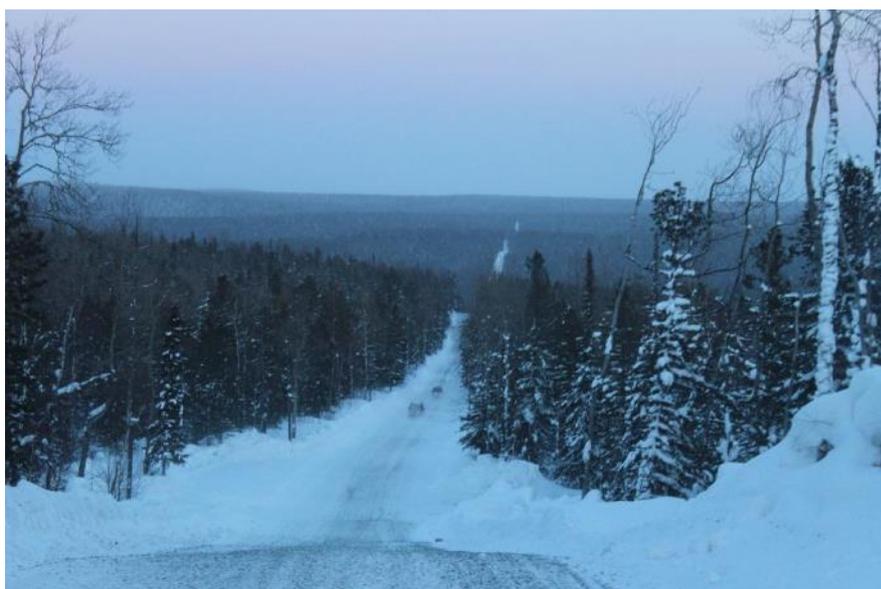
24б. ГОК «Олимпиадинский»



25. Где-то перемерз топливопровод. Для ремонта использовалась паяльная лампа.



26. Зимник в направлении Байкит - Тура.



27. Дорога идет в основном по геологическим профилям прямые линии дороги идут волнами с перевала на перевал, иногда делая крутые повороты в низинах.



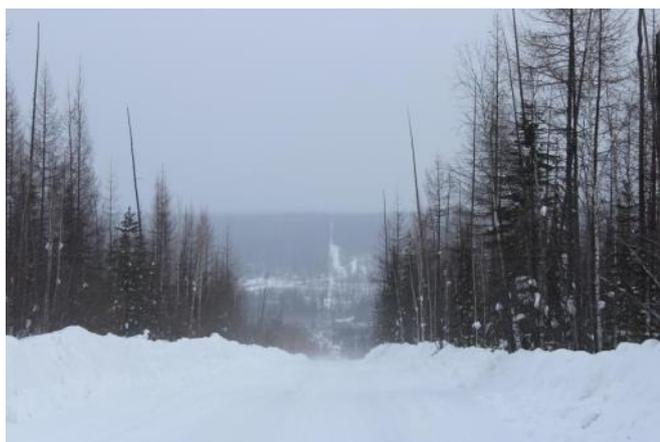
28. Опять срезало шпильки у 72-го экипажа



29. Ночевка на перевале.



30. Попытка выявить проблемы в авто 11.



31. Дорога идет в основном по геологическим профилям прямые линии дороги идут волнами с перевала на перевал, иногда делая крутые повороты в низинах.



32. Проблемы подачи топлива в 11-м экипаже, вынудили соорудить такую конструкцию.



33. Куюмба. Зимник по реке «Подкаменная Тунгуска».



34. Куюмба. Зимник по реке «Подкаменная Тунгуска».



35. Узкий зимник среди тайги, извилистый, с небольшими кренами.



36. Спуск к реке Камо.



37. Ледовая переправа через реку Камо



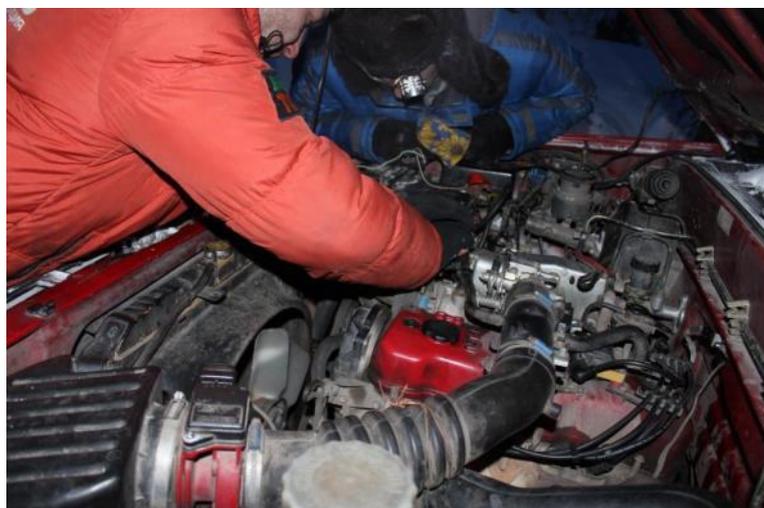
38. Появляются таблички "идут взрывные работы", с боковых просек выходят провода, место работы сейсмогеологов.



39. Река Левая Токура. Река небольшая, но замерзла не полностью, есть промоины по ходу зимника.



40. Река Левая Токура. Брод.



41. 11-й окончательно заглох, в машине стало холодно Встали для ремонта.  
Всю ночь продолжалось выявление неисправности и ремонт машины.



42. Зимник на Ванавару.



43. Ванавара.



44. Эвенкийский краеведческий музей.



45. Эвенкийский краеведческий музей.



46. Команда у памятника Тунгусскому метеориту.



47. Ремонтные работы.



48. Зимник Ванавара – Кежда.



49. Зимник Ванавара – Кежда.



50. Зимник Ванавара – Кежда.



51. Поселок Таежный



52. У 33-го услышали какой-то стук в районе переднего правого колеса.  
Причину не нашли.



53. По пути Сибирского марафона 2009 "Ангара". Мост через р. Кода,  
который в июле 2009 ремонтировали участники марафона.



54. Богучанская ГЭС.



55. Стоянка под шквалистым ветром.



56. Попытка повторить путь СМ 2009. За пос. Гремучий при попытке проехать по треку СМ 2009 на Ангарский (вдоль берега) уперлись в снежную целину.



57. Подъем в поселок Каменка.



58. Памятники на скале в месте слияния Каменки и Ангары.



59. Поселок Стрелка. Памятник жертвам Енисейско-Маклаковского восстания против Колчака 1919 г.



60. Трасса Казачинское - Красноярск.

## Справка о совершенном спортивном туристском маршруте

Дисциплина (вид туризма)	на средствах передвижения - авто
Название маршрута и его к.с.	Метель 2013. Ванавара. 3 к.с.
Номер маршрутной книжки	0-09-13
Название организации проводившей маршрут* (турклуб, спортклуб, турфирма, учебное заведение и др.) с указанием административно-территориальной принадлежности	Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий Off road master г. Новосибирск
Ф.И.О. руководителя маршрут (полностью)	Ершов Станислав Сергеевич 19.08.1987, 3 р.
Домашний адрес	Новосибирск, ул. Пермитина, д. 3 – кв.19
телефон	8 903 931 41 44
электронный адрес	Stas@ershov.biz
Список участников маршрута: Ф.И.О. полностью по алфавиту, с указанием года рождения и спортивной квалификации	Антипова Елена Александровна 08.07.1976
	Бабинцев Алексей Сергеевич 18.06.1976
	Бузунов Павел Сергеевич 26.12.1976
	Булгаков Олег Валерьевич 10.08.1971, КМС
	Гомонов Константин Сергеевич 17.08.1980.
	Гриднев Сергей Георгиевич 23.02.1957, 1 р.
	Гринченко Александр
	Задорожная Юлия Сергеевна 22.05.1987
	Зуев Алексей Сергеевич 08.12.1976
	Коваленко Денис Геннадьевич 30.09.1981
	Корзенников Сергей Трифонович 04.06.1956
	Красавин Вадим
	Красильников Евгений Валерьевич 13.06.1978, 3 р
	Мороз Александр
	Петраков Дмитрий Александрович 17.12.1983, 3р.
	Подкопаева Ольга Александровна 23.09.1969, 3 р.
	Сорокин Александр Владимирович 10.03.1966, 3 р
Суворов Георгий	
Трапезников Вячеслав	
Филонников Сергей Анатольевич 01.10.1970	
Шаламов Дмитрий	
Шиф Александр Вячеславович 30.05.1979	
Название района проведения маршрута и подробная нитка маршрута с указанием общепринятых характеристик локальных препятствий (высота, к.т., первопрохождение и др.)	Томская обл, Красноярский край, Эвенкия. Новосибирск – Колывань – Томск – Мариинск – Ачинск – Новобирилюссы – Суриково – Малая Кеть – Енисейск – Назимово – ГОК «Олимпиадинский» - Северо-Енисейск – Куюмба р. Подкаменная Тунгуска – Ошарово – Оскоба – Ванавара – Таёжный – Ангарский – Каменка – Мотыгино – р. Тасеева – Стрелка – Казачинское – Сосновоборск – Ачинск – Томск – Новосибирск

Сроки проведения маршрута в формате: дд.мм.гг - дд.мм.гг., продолжительность активной части в днях и протяженность зачетной части маршрута в километрах	22.02.2013 - 04.03.2013, 10, 4723 км.
Название МКК оформившей допуск группы на маршрут	
Название МКК рассмотревшей и утвердившей отчет о маршруте	
Наличие элементов первопрохождений на маршруте	Переправа по льду р. Енисей Назимово – База ГСМ. Снежная целина 0,7м., ледяные торосы 1м, переметы, ветер.
Изменение пофамильного или количественного состава участников	нет
Прохождение не заявленных участков маршрута	нет
Прохождение запасных вариантов маршрута	есть В связи с отсутствием зимника на Кежму, вышли на пос. Таёжный.
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 команде при прохождении маршрута (травмы, отморожения и др.)	нет