



OFF ROAD MASTER CLUB



# Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER



## О Т Ч Ё Т

об автопоходе пятой категории сложности

**СИБИРСКИЙ МАРАФОН 2010**

«Дальневосточное кольцо»

совершённом по Дальнему Востоку

с 22.07.2009 по 23.08.2010 г.

Маршрутная книжка 001-048-010

Руководитель: Ершов Станислав

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

Новосибирск 2011



## Содержание

Паспорт маршрута.....	3
Участники и экипажи.....	4
Общие сведения о районе похода.....	5
График движения.....	10
Дневник «Дальневосточное кольцо 2010».....	13
Выводы и рекомендации.....	73



## Паспорт маршрута

**Организатор** – OFF ROAD MASTER CLUB

**Вид туризма** – автотуризм

**Категория сложности** – пятая

**Район проведения похода** – Дальний Восток.

**Нитка маршрута** – Новосибирск – Красноярск – Иркутск – Улан-Удэ – Чита – Хабаровск – оз.Ханка – Хасан - Владивосток – Находка – Ольга – Дальнегорск – Хабаровск – Чита – Улан-Удэ – Иркутск - Красноярск - Новосибирск.

**Протяженность маршрута** – 15000 километров.

**Транспорт** – 13 внедорожных автомобилей с колесной формулой 4x4. 7 экипажей из Новосибирска, 1 из Москвы, 2 из Томска и 3 из Владивостока.

**Сроки проведения** – с 22 июля по 23 августа 2010 г.

**Количество участников** – 25

**Номер маршрутной книжки** – 001-048-010.

**Цель путешествия** – популяризация автомобильного туризма, изучение истории Дальнего Востока, пропаганда здорового образа жизни, активных видов спорта, экологического воспитания и совершенствование мастерства вождения транспортных средств.

### Участники и экипажи

№ пп	№ экипажа, автомобиль	ФИО	обязанность
1	TLC PRADO 90	Куликов Игорь Николаевич	водитель
2	бортовой № 1	Куликова Валентина Александровна	штурман
3	TLC PRADO 70	Ершов Станислав Сергеевич	водитель
4	бортовой № 36	Жемелко Илья Евгеньевич	штурман
5	ВАЗ-2115	Ситников Игорь Викторович	водитель
6	бортовой № 28	Ситникова Анна Михайловна	штурман
7	NISSAN X-TRAIL	Смирнов Максим Юрьевич	водитель
8	бортовой № 49	Смирнова Анна Геннадьевна	штурман
9	УАЗ-ПАТРИОТ	Колесников Сергей Николаевич	водитель
10	бортовой № 55	Колесникова Татьяна Анатольевна	штурман
11	УАЗ-ПАТРИОТ	Шавард Артемий Андреевич	водитель
12	без номера	Шавард Ирина Владимировна	штурман
13	УАЗ – 39094	Шиляев Денис Анатольевич	водитель
14	бортовой № 54	Шиляева Надежда Анатольевна	штурман
15	TLC PRADO 90	Шиф Александр Владиславович	водитель
16	бортовой № 72	Шиф Елена Викторовна	штурман
17	TLC 80 бортовой № 51	Гомонов Константин Сергеевич	водитель
18	TLC 80	Ермолич Андрей Алексеевич	водитель
19	бортовой № 56	Ермолич Елена Владимировна	штурман
20	NISSAN SAFARI	Лебедев Сергей Алексеевич	водитель
21	без номера	Паридуха Оксана Викторовна	штурман
22	NISSAN SAFARI	Савельев Станислав Игоревич	водитель
23	без номера	Гончарик Наталья Петровна	штурман
24	TLC 80	Шурыгин Виталий Анатольевич	водитель
25	без номера	Кузьмина Ольга Анатольевна	штурман

## Общие сведения о районе похода

Категорийный этап похода проходил на территории Дальнего Востока по кольцевому маршруту: от Хабаровска к оз.Ханка, потом вдоль границы с Китаем к оз.Хасан, вдоль побережья к Владивостоку и далее вдоль побережья на север до г.Пластун, от которого вышли в сторону Хабаровска. По пути следования вдоль побережья группа посетила все полуострова, наиболее живописные бухты, маяки и другие достопримечательности.

Заброска и выброска с категорийного этапа проходила по дорогам общего пользования с асфальтовым покрытием, пролегающим по территории Новосибирской области, Кемеровской области, Красноярскому краю, Иркутской области, Бурятии, Читинской области, Амурской области, Еврейской автономии, Хабаровскому и Приморскому краю.



**Приморский край** расположен на юго-восточной окраине России. На западе он граничит с Китайской Народной Республикой, на юго-западе - с Корейской Народно-Демократической Республикой, а на севере - с Хабаровским краем. Восточной и южной границами края является берег Японского моря.

Протяженность государственной границы между Россией и Кореей невелика. Она проходит по реке Тумыньцзян от ее устья до района озера Хасан. А отсюда уже начинается граница между Россией и Китаем. Она пролегает по водоразделу Черных гор - отрогов хребта Чан-бо-шань, затем по реке Ушагоу - притоку реки Суйфуна, и по водоразделу хребта Пограничного до устья реки Тур. Здесь государственный рубеж по прямой линии пересекает озеро Ханка, достигает истоков вытекающей из этого озера реки Сунгачи, следует по ней до впадения в реку Уссури и, придерживаясь русла последней, достигает границы между Приморским и Хабаровским краями.

Приморский край в силу своего географического положения оказался связан с богатствами Японского моря и близостью к крупным промысловым ресурсам других дальневосточных морей. Его история, так или иначе, была вовлечена в процесс создания рыбопромысловой и рыбообрабатывающей индустрии России и в течение долгого времени определяла его направление и масштабы деятельности. Помимо этого,

любительское и, отчасти, спортивное рыболовство в Приморье, как нигде в России, хорошо развито и имеет много местных особенностей вследствие чрезвычайного разнообразия объектов и условий лова. Рядом самое богатое видами рыб море с удобными лагунами и бухтами, огромное озеро Ханка, бассейн реки Уссури, впадающей в крупнейшую водную магистраль Северо-Востока Азии реку Амур, множество горных речек.

Побережье Приморья, омываемое Японским морем, вытянулось с юга на северо-восток более чем на 1350 км. Общая длина береговой линии самого моря составляет 7,6 тыс. км., причем около 3 тыс. км. принадлежит России. Японское море является глубоким водоемом, отгороженным от Тихого океана и соседних морей мелководными барьерами. На севере и северо-востоке оно контактирует с богатым рыбными ресурсами Охотским морем посредством проливов Невельского и Лаперуза, а на востоке соединяется с океаном через Сангарский пролив и на юге - с Восточно-Китайским морем Корейским проливом. Все это создает основу для проникновения в море вселенцев из различных зоогеографических зон.

Побережье Японского моря в пределах Приморского края по типу берегов разделяется на две не похожие друг на друга части. К северу от мыса Поворотного тип берега продольный: он проходит параллельно прибрежным хребтам. Береговая линия здесь изрезана очень слабо. Она не имеет ни далеко выдающихся в море мысов, ни глубоко врезаемых в берег бухт. Исключение составляют лишь два небольших закрытых со стороны моря залива - Владимира и Ольги. Берега северного Приморья круто обрываются в море, обнажая базальтовые, гранитные и порфиновые скалы.

От мыса Поворотного до устья реки Тумыньцзян тип берега поперечный: береговая линия проходит главным образом под углом к простиранию горных хребтов, сильно изрезана; здесь много далеко вдающихся в материк бухт и заливов. Вся часть Японского моря севернее прямой линии, проходящей между мысом Поворотным и устьем речки Тумыньцзян, называется заливом Петра Великого. Этот залив является частью внутренних вод России. С севера в него на 30 км вдается гористый п-ов Муравьева-Амурского. К востоку от последнего расположен Уссурийский залив, к западу - Амурский. На южной оконечности полуострова расположена лучшая на всем советском побережье Дальнего Востока бухта Золотой Рог. Вход с моря в бухту прикрывает остров Русский. На берегах Золотого Рога и смежных бухт (Диомид, Улисс и Патрокл), а также на восточном берегу Амурского залива расположен портовый город Владивосток - административный, экономический и культурный центр Приморского края.

В восточной части залива Петра Великого у мыса Поворотного лежит залив Америка, который заканчивается удобной, хорошо защищенной с моря бухтой Находка; на берегах ее в последние годы построен новый порт и город того же названия.

В западной части залива Петра Великого, близ устья пограничной реки Тумыньцзян, аз берег глубоко врезается, образуя несколько удобных бухт, залив Посыета.

### **Климат**

Хотя Приморский край расположен на одних широтах с черноморским побережьем Кавказа и Крыма, климат его значительно суровее, чем в этих благодатных уголках нашей страны. Объясняется это особенностью географического положения края. Приморье находится на стыке величайшего азиатского материка и крупнейшего водного пространства на земном шаре - Тихого океана, которые обладают резко выраженным сезонным чередованием областей высокого и низкого атмосферного давления. Такое положение Приморского края является причиной развития над его территорией порою сильных муссонных ветров; зимой они дуют с суши на море, а летом - с океана на материк.

Зимой на севере Азии, вследствие сильного охлаждения материка, устанавливается область высокого давления, называемая азиатским максимумом, или азиатским антициклоном. Центр антициклона захватывает Монголию и юг Восточной Сибири. В этот же период над Тихим океаном образуется область очень низкого давления, занимающая районы Полинезии и Филиппин, которая называется экваториальным, или австралийским, минимумом. Большая разница в атмосферном давлении приводит к тому, что из области азиатского антициклона через территорию Приморского края устремляется мощный северо-западный поток холодного и сухого континентального воздуха - зимний муссон. Он сильно охлаждает и высушивает территорию края. Вот почему зима в Приморье характерна обилием ясных дней, незначительной высотой снежного покрова и довольно крепкими для южного положения края морозами.

В летний период распределение атмосферного давления и воздушных течений резко меняется. Азиатский материк сильно прогревается, над ним устанавливается область низкого давления. В свою очередь, над Тихим океаном образуется область высокого атмосферного давления, и с юго-востока на материк устремляются увлажненные океаном воздушные потоки, называемые летним муссоном. Поскольку океан прогревается медленнее суши, в начале лета на территорию края поступают довольно прохладные морские воздушные массы, во второй половине лета к муссонным ветрам присоединяются хорошо прогретые и еще более увлажненные субтропические, а иногда и тропические циклоны (тайфуны). Поэтому лето в Приморском крае отличается большой облачностью и

влажностью воздуха. Для первой половины его характерны частые длительные туманы и морозящие осадки в прибрежной зоне, а для второй половины - значительные обложные дожди и ливни.

Взаимодействие воздушных масс различного направления, давления, влажности и температуры создает в Приморье такое многообразие климатических особенностей, каких нет ни в какой другой климатической зоне России и Европы в целом. Сложный рельеф края создает большое разнообразие и в климате его отдельных зон и районов. Даже в пределах одного и того же физико-географического района можно заметить разницу в погодных условиях. Они зависят от многих причин: высоты местности, ее удаленности от моря, защищенности от господствующих ветров, направления горных склонов, долин и т. д.

### **Рельеф**

По характеру рельефа Приморский край - в основном горная страна. Лишь около одной пятой его территории приходится на низменные межгорные впадины и долины рек. Самая большая низменность - Уссурийско-Ханкайская. Она полукольцом охватывает с юга озеро Ханку и длинным языком уходит на север по долине реки Усури.

Почти вся остальная территория Приморья занята хребтами горной страны Сихотэ-Алинь, северные отроги которых уходят далеко на территорию Хабаровского края, к устью Амура. Общее простираие хребтов совпадает с направлением береговой линии Японского моря.

Сихотэ-Алинь состоит из целой системы горных цепей, вытянутых в направлении с северо-востока на юго-запад и разделенных между собой речными долинами. Отдельные вершины, главным образом на восточных водораздельных хребтах, в пределах Приморского края достигают высоты 1200-1500 м. Наивысшая из них - гора Облачная (на водоразделе рек Сыдагоу и Янмутьхоуза). Она поднимается над уровнем моря на 1856 м. Средняя же высота Сихотэ-Алиня около 500 метров.

В Сихотэ-Алине насчитывают до восьми параллельных горных цепей, но ни одна из них не имеет отчетливых контуров; каждая цепь многократно прорезается глубокими долинами рек, принадлежащих бассейнам Усури или Японского моря. Наиболее высокими из этих горных цепей являются обычно вторая или третья по счету гряда от побережья Японского моря. Они являются главным водоразделом Сихотэ-Алиня.

Местами от главного водораздела ответвляются высокие хребты, подходящие вплотную к берегу моря. Так, от горы Лючихеза (1598 м) к югу отклоняется хребет Хунтами, заканчивающийся близ мыса Благодатного горой Верблюд (1168 м). Хребет Сихотэ-Алинь имеет асимметричное и ступенчатое строение. Северо-западные склоны его



пологие, с плавными очертаниями; они постепенно переходят в Уссурийско-Ханкайскую низменность. Юго-восточные же склоны круто спускаются к морю и носят местами резко выраженный альпийский характер.

Для южной части Сихотэ-Алиня характерно широкое развитие столовых возвышенностей, обязанных своим происхождением изливаниям андезитобазальтовых лав. Группа таких плато расположена в юго-западной части Сихотэ-Алиня, называемой хребтом Дадян-Шань. Отдельные из них достигают здесь площади до 1000 кв. км (например, Майхе-Даубихинское плато). Часто встречаются плато также в Тернейском районе края.

К западу от горной страны Сихотэ-Алиня раскинулась Уссурийско-Ханкайская равнина. С севера она ограничена небольшим Самурским хребтом, подходящим вплотную к пойме реки Уссури близ границы Приморского и Хабаровского краев. С востока и юго-востока равнина окаймляется многочисленными отрогами хребтов Сихотэ-Алиня. Эти отроги расчлняют равнину на ряд низменных участков по притокам Уссури и вдоль русла последней. На юге равнина соединяется с долиной реки Суйфуна и протягивается к заливу Петра Великого. С запада ее ограничивают отроги Восточно-Маньчжурской горной страны.

Равнина состоит из приозерной впадины и низменных частей речных бассейнов, примыкающих к озеру Ханке. Эти бассейны окаймляются низкогорьями и возвышенностями, редко превышающими 200-300 м. Наибольшим из них является Хорольское низкогорье (высота от 240 до 370 м), проходящее в широтном направлении через всю равнину между бассейнами озера Ханки и реки Суйфуна. Низкогорье разделяет равнину на две неравные части: северную - Приханкайско- Уссурийскую и южную - Присуйфунскую. Последняя во много раз меньше северной.

## График движения

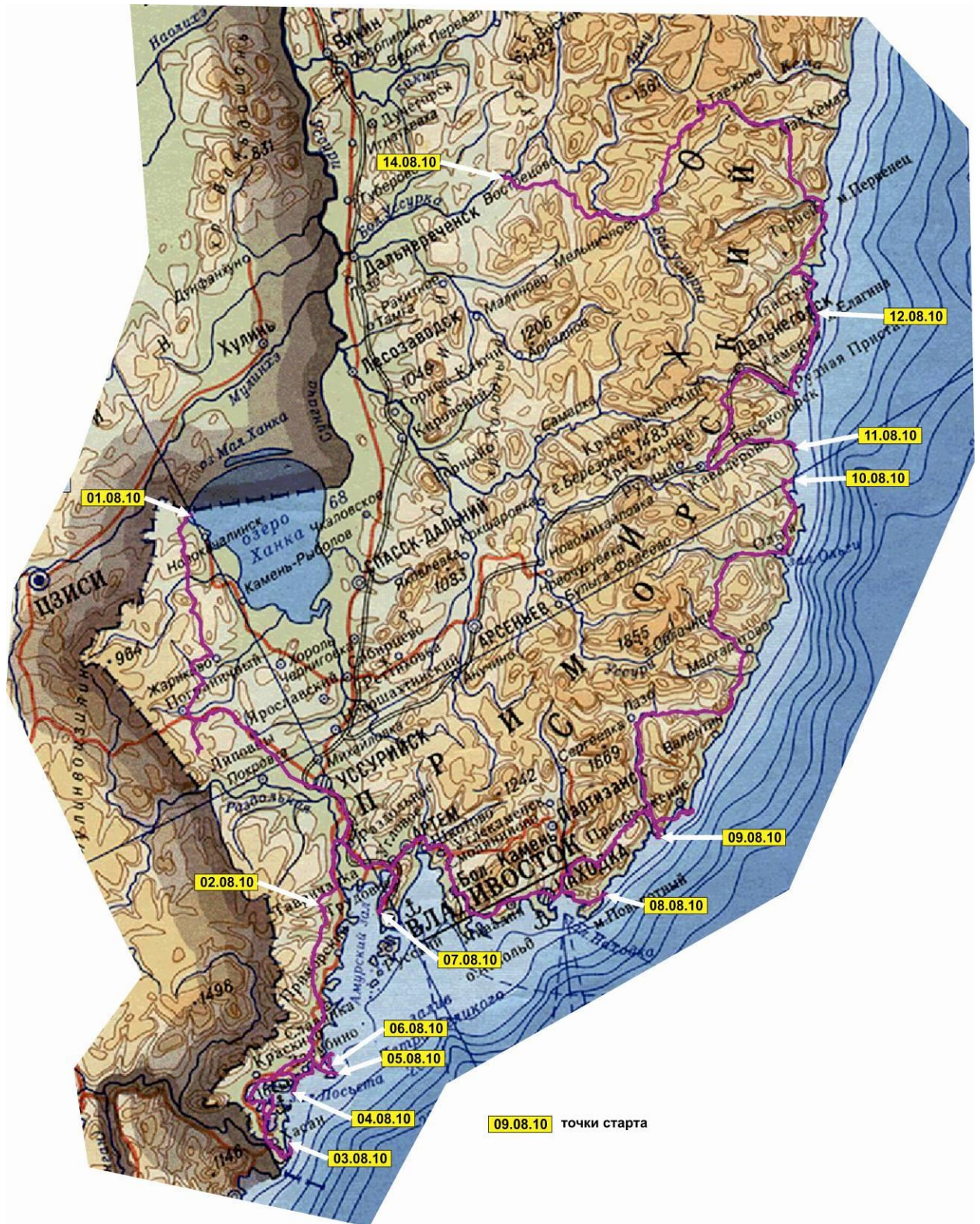
Движение по маршруту прошло по заранее намеченной нитке с незначительными отклонениями. В следующей таблице приведен график движения с указанием километража и дат прохождения.

<b>Населенные пункты</b>	<b>Расстояние (км)</b>	<b>Дата</b>
Кемерово	266	22.07.10
Мариинск	170	22.07.10
Боготол	127	22.07.10
Ачинск	72	22.07.10
Красноярск	177	23.07.10
Иркутск	1060	23.07.10
Татаурово	399	24.07.10
Усть-Баргузин	227	25.07.10
Улан-Удэ	267	26.07.10
Чита	679	26.07.10
пересечение р.Зeya и трассы Амур	1130	27.07.10
Биробиджан	827	28.07.10
Хабаровск	174	28.07.10
Спасск-Дальний	504	29.07.10
Турий Рог	311	29.07.10
Пограничный	140	01.08.10
Байкал	80	01.08.10
Уссурийск	77	01.08.10
Занадворовка	110	01.08.10
Хасан	130	02.08.10
оз.Птичьe	305	03.08.10
коса Назимова		03.08.10
Гвоздево		03.08.10
п-ов Краббе		03.08.10
п-ов Гамова, бухта Витязь		04.08.10
п-ов Гамова, бухта Средняя	255	05.08.10
бухта Сосновая		06.08.10
Владивосток		06.08.10
Находка	172	07.08.10
бухта Краковка	35	07.08.10
Моряк-Рыболов	377	08.08.10

Ольга	152	09.08.10
Зеркальный	123	09.08.10
бухта Дубовая	8	09.08.10
Дальнегорск	156	11.08.10
Пластун	107	11.08.10
Терней	55	13.08.10
п.Рошино	372	13.08.10
Биробиджан	607	14.08.10
Архара	264	15.08.10
Ерофей Павлович	1021	16.08.10
Жанна	90	16.08.10
Улан-Удэ	1342	17.08.10
Листвянка	505	18.08.10
Иркутск	66	19.08.10
Тулун	389	20.08.10
Тайшет	280	21.08.10
Мариинск	754	21.08.10
пригород Новосибирска	422	22.08.10
Новосибирск (финиш)	15	23.08.10

### Общая схема движения по маршруту





Детальная схема движения по Приморскому краю

## Дневник «Дальневосточное кольцо 2010»

**День первый. 22 июля.**

Старт с Новосибирска. 11-00.

Колонна выезжает в сопровождении патрульной машины ДПС. Радостный ДПСник после вручения презента, уезжая, машет рукой всем экипажам.

УРА! Отпуск! Трофи началось...



С Новосибирска выехало 15 экипажей, вместе едем до фестиваля и далее только 5 экипажей продолжать маршрут по плану «Дальневосточное кольцо».

Скорость колонны хорошая, 90км/ч.

Во второй половине дня перед Ачинском делимся на 2 колонны, чтобы сохранить общую скорость движения колонны.

Машинка с Чика на одном из подъемов не тянет в горку, останавливаемся. Первое, что приходит в голову – некачественное топливо, что ж приходится слить целый бак дизельного топлива. Заправляем машину резервным топливом и продолжаем движение.



На ночлег встаем на берегу р.Кача – мелкая чистая речка. Отбой в 23-30.

### День второй. 23 июля.



Подъем в 6:30, выезд в 8:00. Утро пасмурное, дождливое. Сегодня нам предстоит большой пробег, задача – в ночь проехать Иркутск. Едем тремя группами по скоростным режимам, так мы экономим время - каждая группа сама решает вопрос с заправкой и догоняет остальную колонну.

Первые две группы идут примерно на одной скорости, периодически обгоняя друг друга. Третья группа едет медленнее с отставанием со средней скоростью 40-60км\ч.

День распогодился, температура поднялась до 29°C, настоящее лето. Дорога плохая – полоса асфальта чередуется пыльной грунтовкой. У одного из Рајеро опустилось стекло, набрали салон пыли. Делаем остановку, чтобы исправить ситуацию, едем дальше. Двумя

колоннами заправляемся в п.Средний, проезжаем Иркутск, ужинаем в кафе п.Моты и встаем на ночлег у ручья за поселком. Отстающая колонна догоняет.

Отбой в 2:30 ночи. **Пробег за день: 1100км.** Рекордный для клуба дневной пробег колонной!

### День третий. 24 июля.

Подъем в 9:30. Вторую ночь льет дождь. Морось нас сопровождает все утро. В лагере остаются Паджерики и Стас – решают проблему с подачей топлива одной из машин.



На перевале Култук приветствуем Байкал, запасаемся вкусным омулем к обеду и ужину, продолжаем движение до переезда. Группа Стаса решила проблему и на переезде догнала колонну. Переезд ненадолго открывают, проезжает 2 машины из колонны, остальные продолжают ждать. Колонна Стаса решает встать во вторую полосу на встречке, чтобы быстро пройти переезд. И тут проезжает патрульная машина ДПС и сопровождает нас до Поста. Длительные переговоры заканчиваются благополучно символическим штрафом.



На пути к фестивалю проезжаем мост через Селенгу в п.Тресково, вместо парома в Татаурово. Длинная дорога по щебенке через странный лес – тонкие березы все склонили свои кроны под силой ветра или по другой причине. Выглядит довольно странно, было много гипотез по поводу происхождения такого леса.

Ночлег на берегу р.Селенга. Находим место среди деревьев. Сильный ветер чуть не сносит палатки.



#### **День четвертый. 25 июля.**

Цель сегодняшнего дня – приезд в Баргузин на фестиваль. Погода прекрасная, солнце! По пути останавливаемся в Турке на песчаном пляже. Желаящие принять холодный душ, смело отправляются в Байкальские воды, кто-то даже с гордо поднятым флагом клуба.





После перерыва едем ок. 200 км жесткой гравийки. Наконец-таки доезжаем до места фестиваля. УРА!





При въезде на фестивальную поляну нас тепло встречает главный организатор фестиваля – Семен Шифрин. Весь фестиваль расположили на песчаном берегу Байкала, что само по себе стало испытанием для всех гостей. Проехать до места стоянки по рыхлому песку не всем было под силу, ведь среди гостей были и легковушки. Для таких гостей дежурили внедорожники организаторов. Пришлось даже тянуть УРАЛ, который вез всю акустику для сцены – из-за своей тяжести он так засел в песке, что его тянули лебедками 8 сафарей до самого места дислокации.

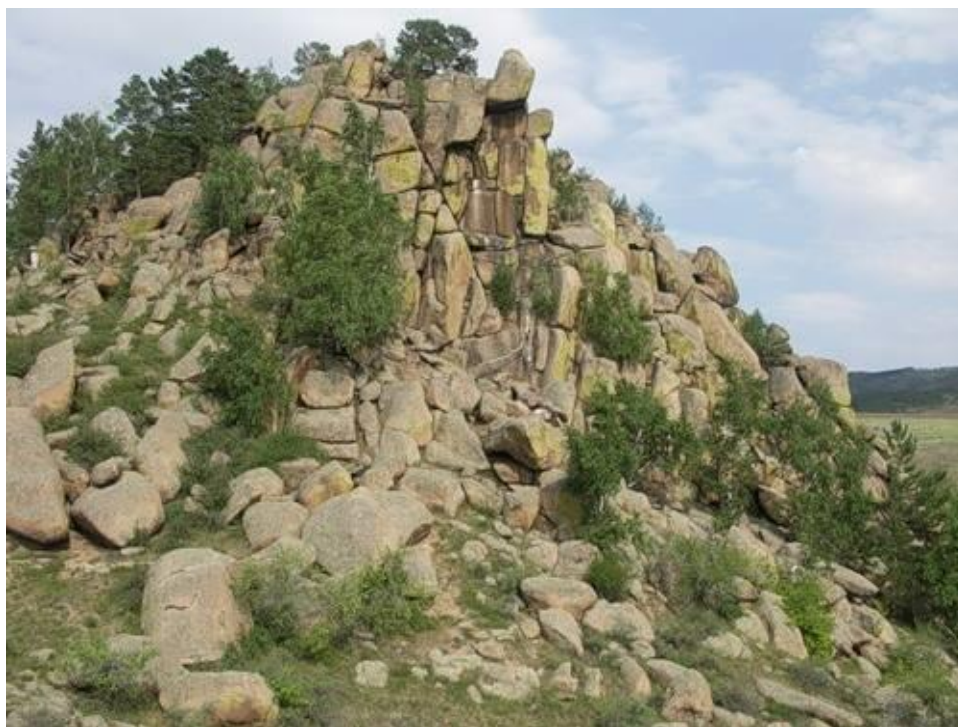
Размещались согласно географическим названиям улиц: Москва, Чита, Алтай, Владивосток, Хабаровск, Новосибирск и т.п. Колонну Сибирского марафона разместили в хорошем месте недалеко от главной сцены. На самом берегу гулял сильный ветер, а нам было вполне комфортно. На фестивале встретили старых знакомых – Сашу с Москвы, который едет маршрутом БАМ – Магадан – Владивосток и планирует присоединиться к СМ на обратном пути. Также пообщались с приморцами по предстоящему для нас маршруту, обменялись клубными майками, выпили по рюмочке за дружбу джиперов.

Вечером начинается праздничная программа открытия фестиваля. Всего приняло участие 150 экипажей со всей России. Приветственные слова Семёна, руководителей клубов из разных городов, разжигание костра дружбы, заводные танцы под энергичную музыку – все это создало настоящую атмосферу праздника на весь вечер. Поздним

вечером все экипажи собираются за одним столом, чтобы последний вечер посидеть всем составом, который стартовал с Новосибирска, ведь завтра рано колонна CM стартует по своему маршруту.

**День пятый. 26 июля.**

Выезд с фестивальной поляны в 10-00 под гудки клаксонов собратьев клуба. Нам предстоит нагнать один день, который ушел на визит фестиваля, чтобы не выбиваться из графика. По дороге останавливаемся для фотосессии у подножия горы «Спящий лев».





Весь день едем по скучному асфальту. Сегодня второй раз нам предстоит «ночное трофи» - нагоняем потраченный на фестиваль день.

Ужинаем в кафе в 12.00 ночи. Место ночлега в указанной точке не нашли, пришлось продолжить путь в поисках подходящего места. По радиосвязи раздается веселое общение между экипажами – не даем уснуть друг другу.

Общий пробег за день – ок. 1000км. Ночлег – 5 утра на каменистой полянке в лесу.



### **День шестой. 27 июля.**

Подъем в 10-00. Дружно делаем зарядку для хвоста, завтракаем и отправляемся в путь. Выезжаем в 11-00. Сегодня нам предстоит преодолеть путь до реки Амазар, где основная группа встает засветло на ночлег, а два экипажа 28-ой и 36-ой продолжают движение в ночь. Наша задача – к пятнице (сегодня вторник) доехать до Владивостока с опережением в 1 день, чтобы успеть забрать пропуска для погран.зоны, которые не отправили в Новосибирск по почте. Иначе придется всей группе загорать под городом все выходные до понедельника.

Ночью ехать гораздо веселее – не видно все проблемы на дорогах. Периодами на дорогах встречаются ремонтные участки, остались участки без разметки, на которых в тумане ехать страшно – не видно границ дорожной полосы. Приключения не заставили себя ждать: на большой скорости влетаем на гравийку, т.к. не было предупреждающих знаков. Правая полоса подготовлена под асфальтирование, левая уже с асфальтом, таким образом, перепад между полосами составил ок. 20-30 см. Экипаж 36-го чудом не лег на бок, т.к. ехал посередине дороги. 28-ой ехал по правой стороне, поэтому сильного крена избежал, но серьезно подмял топливный бак. Теперь датчик топлива всегда показывает 17л. Останавливаемся осмотреться, радуемся, что хотя бы бак не пробит. Продолжаем движение с чуть меньшей скоростью. Ближе к утру еще одно приключение – 28-ой пробивает сразу два правых колеса и даже раскалывает передний диск – попадаем в глубокую яму на трассе. Останавливаемся на обочине и понимаем, что мы не одни такие. Недалеко стоит микроавтобус в ожидании второй запаски. Благо у нас собой было две запаски. Меняем колеса и продолжаем путь уже со скоростью 80км\ч. Много приключений на одну ночь получилось. Встаем на ночлег в 5 утра на реке Зeya.

Общий пробег за день 1400км. Скорость движения 100-110км.ч.

### **День Седьмой. 28 июля.**

Подъем в 10.00. В притоке реки Зeya принимаем утренний душ, бодримся после непродолжительного, но крепкого сна. Выезд в 12-00.

По дороге заезжаем в Биробиджан, посмотреть как живут оставшиеся здесь 16% евреев. Общаемся с местным языком, который рассказывает о местной жизни, пока мы заклеиваем запаску 28-го.

В Хабаровске пересекаем по мосту великий Амур. Здесь граница с Китаем расположена очень близко, даже приходят смс-сообщения «Добро пожаловать в Китай!». На всякий случай не пользуемся связью, чтобы не разговаривать по международным тарифам.

Проезжая через Хабаровск даем небольшой крюк – поворот на трассу М60 был перекрыт, пришлось проехать вглубь города. Доезжаем до понтонного моста, но уже слишком поздно – 23-00 по местному, чтобы проехать по нему. Оставляем эту достопримечательность на обратную дорогу. Встаем на ночлег за Хабаровском.

Отбой в 00:30.



**День восьмой. 29 июля.**

Выезд в 9:30. 36-ой отмывает от дорожной пыли машину, чтобы во всей своей красе прибыть во Владивосток для получения пропусков и для встречи с друзьями-джиперами. По плану вместе едем до Спасска и там расстаемся. 28-ой едет искать поляну на берегу озера Ханка и ждать остальную колонну, 36-ой едет во Владивосток. По трассе не замечаем знак «30», который практически лежит на обочине, из-за чего платим штраф.

Больше приключений не было. По пути встречаем озеро огромных цветущих лотосов – удивительная красота! Находим ночлег на берегу озера Ханка – как оказалось это большая проблема – берег заболоченный и чтобы зайти в озеро, необходимо преодолеть длинный путь среди зарослей камышей и квакающих лягушек. На берегу вечером появляется огромное количество голодных комаров, которые способны прокусить даже джинсы. Быстро ужинаем и ложимся спать.

### **День девятый. 30 июля.**

Подъем в 11-00. Отоспались наконец-то!



Купаемся в озере Ханка, что само по себе очень экзотично: длинный путь к открытому водному пространству лежит через заросли камышей и цветущих кувшинок с загорающими на них лягушатами. Сначала жутковато – словно в болото заходишь, но благо, песчаное дно придает уверенности и через 100 метров открываются просторы озера Ханка. Вода очень теплая, пресная, но немного мутная, видимо есть примеси соды и других природных элементов. Благополучно смываем дорожную пыль и едем в Спасск, чтобы залатать запаску. В поселке решаем остановиться у колодца, чтобы пополнить запасы пресной воды. Привлек внимание колодец с древнерусской системой подъема воды ведром на цепи, но здесь вместо прикрепленного ведра был хитрый крючок, на который нужно прикреплять емкость. Почему-то не решились привязывать сразу канистру, ограничились ведром. Но чуда не произошло: в итоге при спуске маховик так раскрутился, что видимо от удара ведра о воду, крючок слетел и из колодца мы достали пустую цепочку. Больше мы не искушали судьбу у подобных колодцев – искали колодцы со шлангом или прикрепленным ведром ☺

Полдня у нас ушло на то, чтобы найти шину с диском для отечественного автомобиля, ведь здесь автосервис налажен в основном для «японцев». Но на этот раз удача нам улыбнулась – на одной из шиномонтажек нам продали ржавый диск от копейки 20-летней давности с шиной в подарок ☺ При отсутствии вариантов нас и это вполне устроило.

Дожидаемся вторую колонну, которая шла по графику без опережения и едем в Турий Рог на место встречи с 36-ым и приморскими друзьями, которые составят нам компанию и покажут красивые бухты Японского моря.

В Турем Роге нас уже ждет Стас с полученными пропусками и экипаж с Находки – Наташа и Стас. На завтра нам предстоит дневка, чтобы отоспаться и отдохнуть после большого пробега до Дальнего Востока, поэтому мы с достоинством и с крепкими алкогольными напитками завершаем первый этап Сибирского марафона за общим столом вокруг костра.

Приятная весть: на связь вышел Командор – уже двигаются в нашу сторону после окончания их трофи.



### **День десятый. 31 июля.**

Дневка на берегу озера Ханка. Накупались. Отоспались. День выдался теплый, но дождливый – сначала была легкая морось, но потом он перерос в нудный дождик, который не дал высушить постиранное белье и дождевики.



Знакомимся с еще двумя приморскими экипажами – Сергей и Оксана, Виталий и Оля, которые, кстати, уже знают наш клуб по СМ «Ангара 2009».

**День одиннадцатый. 01 августа.**

Подъем в 7:30. Выезд в 9:00. Прощаемся с Ханкой – обкупуваемся в теплой водичке и в путь к морю!



Едем вдоль границы по лесным дорогам, согласно ранее намеченному маршруту. Встречаются хорошие лужи и фачные места, через которые 15-ка сама не может проехать, едем на тропе у 55-го. У поселка Байкал обсуждаем возможность разделения колонны на 2 группы, т.к. трудности для проезда. Но решаем пока ехать вместе, чтобы определиться с маршрутом штурмовой группы – необходимо доехать до пограничной зоны. Доезжаем до пограничного забора и, увы, разворачиваемся обратно. Едем по трассе через Уссурийск.

Ночлег на р.Амба, после п.Занадворовка. Отбой в 1.00.



**День двенадцатый. 02 августа.**



Выезд в 10.00. Небольшая фотосессия эффектного выезда с реки. Сегодня наша цель – самая южная точка маршрута.

Доезжаем до поселка Хасан, находим стелу, посвященную русско-японской войне, отдаем дань памяти погибшим в этих местах. Пробуем найти путь к берегу

озера, но территория оказывается особо охраняемой и нашего разрешения недостаточно для ее прохождения.

Проезжаем мимо озера Лотоса – здесь лотосы не так близко и неткие крупные, как видели перед Спасском, но тоже красивые. Теперь держим путь к самой южной точки России – здесь на 1 градус суша расположена южнее, чем в Сочи. Колонну ведут Оксана с Сергеем по дороге, которой они ездят обычно сами. Но они обычно ездят сюда осенью – в сентябре, октябре, т.к. летом из-за дождей проехать сложно. Решаем двигаться, пока это возможно.



По дороге проезжаем много луж, которые становятся все глубже и глубже, и встаем на заболоченном участке дороги. Даже Сафарь встает, Стас встает следом. Эх, видимо, не взять нам самую южную точку, а так хотелось бы! При выезде обратно общаемся с языками и нам подсказывают еще одну дорогу вдоль пограничного забора, по которой, якобы все проезжают. Появляется надежда доехать. По-тихому проезжаем вдоль поста пограничников, но дальше застреваем надолго на заболоченном участке. Сафарь, как самый проходимый предпринимает две попытки преодолеть факу, но безуспешно. После второй попытки с помощью лебедки и «буратино» перетягиваем его через факу. Теперь все легче – есть за кого лебедиться. Перетягиваем машину Стаса и решаем доехать до побережья моря, чтобы уже наверняка перетягивать остальные машины. Народ усаживаем битком – кто на спальнике, кто на запаске, кто на подножках – VIP-места, высокая трава хорошо массирует бока попутчиков. Через 30 минут вполне хорошей дороги заезжаем на безлюдный песчаный берег Японского моря. К нашему большому удивлению

встречаем отдыхающих на более скромных машинах, чем наши. Оказывается, они заехали сюда неделю назад, пока не было дождей, а потом было несколько дождливых дней и теперь они вынуждены здесь задержаться, чтобы дорога подсохла.

Радостные бежим купаться в море, находим по берегу первые ракушки – у всех восторг, наконец-то добрались до заветного моря! После небольшого отдыха возвращаемся за оставленными машинками, переправляем на лебедках всех, Икстреил даже умудряется сам проехать – потихоньку по нетронутой траве. По возвращении на берег моря, решаем доехать до острова Фальшивый, но туда нас тоже не пропускают – заповедная зона. Что ж находим укромное место на побережье и разбиваем лагерь. По дороге встречаем затонувшее судно браконьеров. Судя по еще почти свежему улову, судно затонуло 1-2 дня назад. По берегу находим много ракушек и разных предметов, выброшенных морем.



Сергей с Томска решил собирать буйки. К концу поездки у него накопилась целая коллекция разных цветов и размеров.

Это одно из самых пустынных мест Японского побережья – об этом нас предупредили местные ребята. Действительно в других местах мы не были одни на много километров. Отбой в 23.30.

### **День тринадцатый. 03 августа.**

Командор почти нас нагнал, откладываем ранний выезд на 12.00, чтобы в итоге встретиться в пос.Хасан и дальше продолжить движение вместе. Место встречи

получилось недалеко от заболоченного участка, который Командор достойно пролетел сначала навстречу к нам, а потом обратно. Заезжаем на озеро Птичье. Название говорит само за себя – долго там сложно находиться, видимо, много птичек бывает... Сергей с Владивостока и с 55-го решают порыбачить, пока основная колонна заезжает на косу Назимова.



Посещаем косу, купаемся. Здесь машины туристов стоят плотным рядом, по сравнению с южным пляжем – яблоку негде упасть. Делаем небольшой перерыв, купаемся

и едем дальше. По дороге заезжаем на мыс, с которого хорошо видна коса, делаем фотосессию.



Наша следующая цель – полуостров Крабе.



До полуострова едем по дороге через Гвоздево, которая из-за дождей сильно размыта и разбита. У Артемия начинается паника – высказывает желание отделиться от колонны и ехать своим маршрутом. Но все же едем вместе. Из-за медленного прохождения приходится ехать ночью. Заболоченные места 15-ка проходит на тропе, а вот когда начались встречаться камни, движение стало затруднительно, т.к. любой камень мог создать серьезную поломку. Как назло, в самый неподходящий момент умирает генератор, который уже работал с перебоями с утра. Какое-то время едем на тропе с заглушенным двигателем и освещением фонарем со штурманского места. Не очень то прикольно получается. Камни встречаются все больше и больше. Перед одним из огромных камней принимаем решение оставить 15-ку на ночлег, чтобы починить генератор и доехать по сложному участку самим. Не хватило доехать всего 100 метров до места ночлега, ну да ладно, главное – ремонт генератора. Не откладывая на утро, тут же приступаем к ремонту. Отказалось, что стерлись щеточки генератора от песка и обилия луж. В ночь 15-ка торжественно в сопровождении штурманов заезжает в лагерь. Все снова вместе.





### День четырнадцатый. 04 августа.

Подъем рано. В 6 разбудил Макс, чтобы заехать на горку, пока сухо, т.к. начал моросить дождик. Эвакуировались 3 экипажа: Макс, Артемий и мы на тросу у Артемия. Раз уж так рано встали, мы с Игорем решили уже больше не ложиться спать, а прогуляться пешком на вершину полуострова. Тем временем Сергей с Владика наловил деликатесы для пробы – ежики и морскую капусту. На камеру Валя снимает, как Сергей разделывает ежика, чтобы добыть икру. После такой сцены Валою начинает тошнить. Желаящие пробую икру, жуют сырую морскую капусту. Икра вполне съедобная – очень мелкая и слабосоленая, много такой не съешь. Ее можно еще жарить, но для этого должно быть побольше количество ежеиков. Один из ежеиков – самый красивый – ядовитый, яд содержится и в иголках, поэтому опасно наступать на такого ежа – игла будет нагнаиваться и бывают случаи серьезного заболевания от яда.





После прогулки начались сборы. Команда разделилась на две группы: одна решила проехать дальше в соседнюю бухту с гротами, вторая (Сергей, Артемий и Стас) поехала обратно, выезжать с полуострова, чтобы не спеша пройти фачную дорогу и отдохнуть у моря в ожидании первой группы. Наша 15-ка и 49-ый остаются у лагеря, чтобы съездить в бухту без задержек, т.к. все остальное машины – на грязевой резине, экипажи пересаживаются в гости к джипам. Мы с Игорем едем довольно комфортно – на спальном месте леж в машине Оксаны и Сергея.





Заезжаем в бухту и тут открывается нам такой вид на морскую жизнь! Буквально по-колону глубиной можно увидеть богатство подводного мира – ежики, морские звезды – маленькие и большие. Ольга и Сергей поделились резервными масками с трубкой для дыхания. Вода в море была прохладная, но подводный мир заставил забыть про это – голову не хотелось поднимать. Из-за обилия ядовитых ежей, было опасно вставать ногами на дно без обуви, поэтому для Игоря заплывы были довольно экстремальны. Наловили морских звезд, чтобы высушить и привезти домой, но по дороге они стали портиться и сильно невкусно пахнуть, поэтому пришлось их позже оставить на съедение морским чайкам. Накупались и поехали к ожидающей нас группе.





Жаль, что не получилось проехать вокруг острова – часть берега была застроена и дорога сильно расфачена, поэтому решили не тратить время, чтобы успеть посмотреть и другие места. Выезжаем с полуострова другой дорогой – через Зарубино. Как оказалось, по этой дороге заезжают многие отдыхающие на легковушках. Делаем небольшую санитарную остановку у построенных туалетов, заодно выкидываем накопившийся мусор в бочки. Оказалось, что мы проезжали через частный пляж, и тут началась истерика у собственника: он был в бешенстве от такого обилия джиперов и от того, с какой целью мы

остановились на его частной собственности. Видимо, после нас там сразу же построили шлагбаум, как он планировал, когда ругался на нас.

Держим дорогу в бухту Витязь на полуострове Гамова. Очень длинная дорога по перевалу, которую преодолеваем самостоятельно! 15-ка растет в глазах джиперов ☺ Бухта Витязь вся в туристах, поэтому решаем продолжить движение до бухты Теляковского. По дороге покупаем крабов – морской деликатес. На песчаном берегу приходится прибегнуть к тросу – песок сухой, очень рыхлый, еле затащили 15-ку к лагерю. Вечером устраиваем общее застолье с крабами. Оказывается, бывает аллергическая реакция на крабовое мясо, что и произошло с Игорем. Получилось сильное отравление организма буквально с двух ножек краба – к ночи поднялась высокая температура, все сопровождалось сильной рвотой. Отбой в 12.



### **День пятнадцатый. 05 августа.**

Подъем в 8.00 для тех, кто хотел прогуляться пешком до острова бьющегося сердца. Прогулка длилась 4 часа. В поход пошли экипажи: 28, 49, Артемий, 36. Дойти до острова можно было двумя путями: по верху (тропинка забирала то круто вверх на холм, то круто вниз) и по низу (по камням и воде). Идти верхом было затруднительно, т.к. весь вечер моросил дождь и тропинки стали скользкими, спуски были иногда опасными.



Все кроме нас пошли нижним путем.



Вначале тот путь был гораздо легче, но к концу, всем пришлось один участок проплыть. Только Стас Ершов добрался до острова сухим – опыт в спелеологии выработал хороший навык лазания по горам. Молодец!



На острове мы полежали в сосновых ваннах – в этих ваннах десятилетиями настаиваются сосновые иголки и, как говорят, 10 минут в такой ванне заряжают энергией и здоровьем надолго. Все дружно укладываемся, отдыхаем в сосновой ванне. Место очень красивое.



По пути к острову нам открылись красивейшие виды моря: прозрачная вода, сосны, стаи птиц.







Из птиц очень понравились бакланы: черные птички, у которых шея как видеоискатель у подводной лодки. Перед походом на море у лагеря наблюдали такую картину: из-под воды появляется черный крючок, который поворачивается, словно осматривая берег моря, и через короткое время снова погружается в воду. Закралась мысль, что подводная лодка, но для нее мелковато конечно. Как выяснилось позже это как раз и оказался представитель бакланов. Хорошая оказалась прогулка. Возвращаемся теми же путями – кто верхом, кто низом. По возвращении в лагерь, собираемся и отправляемся далее. Впереди нас ждет батарея и маяк Гамова. Чтобы туда добраться, необходимо подняться на вершину

полуострова. Нам самим ехать не везде под силу, т.к. дороги очень скользкие, поэтому периодическидвигаемся на тресе. На этом отрезке пути нас сопровождает туман, поэтому виды на море нам не открываются.



Гостеприимный служитель маяка проводит для нас экскурсию по территории маяка, рассказывает историю, показывает убранства. Пьем чай с блинчиками и едем на место новой бухты.





Нам предстоит движение до бухты Средней по заповедной территории. По дороге встречаются несколько мест, где возникают сложности и даже приходится разматывать лебедки. День разгулялся, стало очень жарко, туман сошел. Пофачились на славу, все мокрые, грязные.



Перед бухтой Средняя часть дороги пришлось ехать без фар, хотя уже смеркалось, чтобы не привлечь внимание сторожилу заповедника. По легенде мы здесь проезжаем мимо, а на самом деле, наша цель – остановка на ночлег на этой бухте. Устное разрешение на проезд у нас есть, но чтобы не злоупотреблять, стараемся быть не пойманными. На ночлег встаем вдоль дороги в деревьях. Идем купаться перед сном. Здесь берег абсолютно ровный и песчаный, без камней. Ужинаем и ложимся спать.

### **День шестнадцатый. 06 августа.**

Подъем в 9:00. Объявлена полудневка до 13-00. Идем купаться, загорать и стирать накопленные грязные футболки. Тем временем Оксана с Сергеем ловят спизулы, чтобы угостить нас морским деликатесом. Чтобы найти спизулу – на дне моря нужно найти две дырочки, потом раскопать их и получить добычу. Улов получился небольшой – что-то не лучший день для рыбалки выдался. В 13-00 отправляемся в бухту Сосновая. Дорога пролегает по вершинам холмов, с которых открываются красивые виды на море. К сожалению, проезжаем мимо бухты Горшково, где по словам Оксаны, водятся гребешки. Их вылов запрещен, поэтому ловить можно только в небольших количествах. Не заезжаем туда только из соображения экономии времени. Бухта Сосновая – самая живописная бухта из числа тех, которые мы посетили. Такие виды до этого можно были увидеть только на

фотообоях: бирюзовая прозрачная вода, красивые скалы в море, бурлящие волны, которые бьются о камни и создают белую кружевную кайму вокруг небольших каменных островков. Просто рай!





Прогулявшись по холму, насмотревшись видов, спускаемся по довольно крутому спуску на берег, чтобы искупаться. Здесь просто огромное количество ядовитых ежей. Даже в тапочках наступает момент небольшой паники, когда просто боишься опустить ноги на камни с ежами, вдруг иглы через подошву проколют, приходится плыть до более-менее безопасного участка. На этом берегу нашли ракушки от каменистых гребешков, в которых рождается жемчуг – очень красивые ракушки, одна из них выглядит как большой белый камень, а если присмотреться, можно увидеть, что она открывается.



В такой природной шкатулке мы везли маленького сухого крабика – очень хорошо сохранился. После прогулки Оксана с Сергеем готовят нам мясо спизул, наловленных на Средней бухте. Мясо нежное, напоминает мясо кальмара, но более мягкое. Вкусненько ☺

Жаль, что так быстро приходится уезжать с такого красивого места. После небольшого перекуса выезжаем с заповедника через Андреевку. Выезд лежит через самую высокую вершину здешних холмов. Моноприводной машине забраться наверх очень проблематично. По рассказам Сергея с Владика, первый раз, когда он ездил сюда с сыном на японской пузотерке, долго мучился, чтобы выехать, в итоге поднялся задом вперед. Нам мучиться не приходится – цепляемся к джипу и легко преодолеваем путь в гору.



На горе, к сожалению, прощаемся с экипажем с Владивостока – Оксаной и Сергеем. Они остаются еще здесь, чтобы еще немного отдохнуть в этих местах.

Выезжаем через Андреевку и к ночи приезжаем во Владивосток. На завтра нам предстоит дневка и экскурсия по городу. На ночлег мы приезжаем к гаражу Виталия, чтобы была возможность оставить машины в надежном месте и спокойно покататься по городу. Отбой в 12-00.

**День семнадцатый. 07 августа.**

Подъем в 9:00. Сегодня одеваемся в парадную одежду, так как едем все вместе на экскурсию в город. Нашим основным гидом является жена Виталия – Оля. Интересно рассказывает историю и факты об основных достопримечательностях Владивостока: порт в заливе Петра Великого, подводная лодка С-56, Арбат, набережная.









На набережной покупаем сувениры родным и близким. Идем на экскурсию в океанариум – очень понравилось: на первом этаже представлены морские обитатели в живом виде, на втором – в заспиртованном. В центре океанариума плавают огромные приморские осетры, длиной 1,5-2 метра. Полюбовавшись экспонатами, идем обедать в китайский ресторан. Опытная в китайской еде Оля, делает заказ на всю компанию – всего очень много разного и вкусного, названия мы даже не пытаемся запомнить. Праздник живота!



Тем временем Стас уехал с Виталей, чтобы восстановить колесо с боковым порезом. Артемий отбился от нашей стаи накануне и поселился в гостинице. Днем у них была своя программа прогулки по городу. Вечером выезжаем с Владивостока в Находку, триозерье Сихотэ, там нас ждет Стас в своем загородном доме на берегу моря, бухта Краковка. Приехали уже очень поздно – около часа ночи. Стас приготовил наивкуснейшую уху – такую мы точно никогда не пробовали. Вкус не передать словами! Стас от лица приморцев дарит клубу большую ракушку и размещает всех на территории своего участка. Отбой поздно.

### **День восемнадцатый. 08 августа.**

Утром у желающих есть возможность принять цивилизованный душ в доме. Дом очень уютный и просторный. Запланированная прогулка на яхте отменилась из-за морозящего дождика, поэтому утро проводим в беседке за чаем и общением. Как оказалось, папа Наташи ходил по морям и был во многих странах, причем вел дневники в поездках – вот бы их почитать, чтобы окунуться в мир Кубы или Мексики... Загородный дом расположен на берегу моря в бухте Краковка. Вода здесь обычно холодная, но в этот день была очень теплая, изумрудного цвета. Интересны в этом заливе каменные возвышения – по своей структуре словно гладкие. Что ж прощаемся со Стасом, Наташей и теплым морем. Дальше нас ждет уже только холодная вода из-за перехода Японского моря в Тихий океан.



Колонна останавливается в поселке Золотая долина, чтобы сфотографироваться на фоне самолета и разделиться на две колонны. Одна группа (28,49 и Артемий) едет по дорогам, другая группа едет маршрутом по прибрежной дороге. Желаем удачи штурмовой группе и отправляемся в Бухту Островная. Начинается проливной дождь, на асфальте это не сильно значимо, а вот по проселочным дорогам – не очень хороший фактор. Заезжаем в бухту, и едем на перевал, чтобы посмотреть маяк, но военные не разрешают зайти на территорию маяка. Мы сильно не настаиваем, т.к. со стороны видно, что он не такой интересный, как маяк Гамова. Зато недалеко от маяка видим торчащие дула заброшенных



пограничных пушек. На обратном пути 15-ка не может осилить крутой подъем – глиняная дорога в дождь размокла. Пробуем залететь со второй попытки, но доезжаем до той же точки – не хватает метра 4-5, чтобы запрыгнуть. Артемий завозит на тросе.

Дальше наша цель – залив Ольга, там мы договорились встретиться со штурмовой группой. Но по времени мы явно туда не успеваем, поэтому решаем доехать до поселка Моряк-рыболов и там встать на ночлег. К поселку доезжаем уже в сумерках и пытаемся найти выезд на берег. Спустя несколько кругом по деревне выясняем, что выезда на пляж здесь нет, т.к. поселок прилегает к скале, а заехать к маяку на перевал для 15-ки точно нереально из-за огромных камней. Эх, жаль, немного отъезжаем от деревни и таборимся в чистом поле, недалеко съехав с дороги. Не самое лучшее место для ночлега, но времени на поиски другого места уже нет. Отбой в 12:00.

### **День девятнадцатый. 09 августа.**

Быстрый завтрак. Выезд в 9:00.

Проезжаем деревню Ольга. В этом заливе по плану нужно было доехать до Веселого Яра в ожидании штурмовой группы, но, понимая, что там на ночлег вставить уже не будем, т.к. опоздали от намеченного плана, мы выбрали посетить НордОст в надежде посмотреть местный маяк – этот поселок гораздо ближе, а залив тот же. Сегодня дождя нет, но туманно. С мыса видим маяк на другом берегу сквозь легкий туман. Делаем небольшую остановку в заливе и через час продолжаем движение.

Доезжаем до бухты Зеркальная, за которой будут интересные бухты Дубовая и Нерпа.



На пике бухты Дубовая делаем остановку, чтобы посмотреть на море с высоты.



Первым залазит на каменный выступ Игорь и испытывает восторг от картины, которая перед ним раскрылась – сквозь легкую дымку тумана открылись огромные отдельно стоящие каменные грибы. Забраться на выступ не так просто – он довольно острый, нужно держать равновесие, иначе очень легко сорваться и улететь в море, а высота довольно приличная. Спускаемся к морю, чтобы разбить лагерь и засветло встаем на ночлег – около 18 часов.





В окрестных лесах собираем грибы на похлебку, привозим дрова и обустроиваем лагерь. Весь вечер моросит мелкий дождик, все в тумане. Артемий ставит платку от бани, в которой оказалось довольно комфортно разместиться со столиками и укрыться от мороси. Море очень прозрачное, но вода уже настолько холодная, что даже ноги не хочется мочить, не говоря уже о купании. Тем не менее, по побережью в этих местах довольно много туристов, видимо, многие приезжают сюда порыбачить. Костер очень долго не разгорается – дрова влажные от тумана и мороси. Вечером мы с Игорем прогуливаемся пешком по берегу до следующей бухты Нерпа с каменистым берегом и большими каменными глыбами. По берегу много красивых ракушек – мелкий гребешок фиолетового цвета, ниточки кораллов, небольшие ежики. Видимо, из-за холодной воды ракушки и ежики здесь большими не бывают, как на южном побережье. Варим грибной супчик, ужинаем и ложимся спать. Отбой в 23:00.

### **День двадцатый. 10 августа.**

Дождливое утро. Пешие прогулки устраивают Аня с Максимом и Ирина с Артемием, мы же отсыпались ☺ Выезжаем в 13:30. На обратном пути пытаемся найти спуск к каменным грибам бухты Дубовая. Находим дорогу, спускаемся сначала пешком. Оказывается не близко. Едем на машинах до пляжа, откуда пешком идем на экскурсию по побережью. Каменные грибы очень высокие – красивое место!







Немного отдыхаем и держим путь обратно на выезд в поселок Зеркальный. По пути небольшое фачное место заставляет нас ехать на веревке у Артемия. На повороте сильно заносит в траву, удар мягкий, но видимо был решающим, в результате колеса смотрят в разные стороны, а руль развернулся на 90 градусов вправо. В поселке Зеркальный заезжаем в администрацию, чтобы позвонить с местного номера Стасу, МТС здесь не принимает. По итогам звонка получаем команду ждать в этом месте штурмовую группу, они прошли сложный участок до Веселого Яра и потом поехали дорогами. Встаем под мостом на берегу чистой речки Зеркальная, моем машины, стираем белье. Через 3 часа приезжает штурмовая группа. Все вместе возвращаемся на берег моря, чтобы полюбоваться каменными грибами и переночевать у моря, а не на реке. Вся группа снова вместе, делаем костер, варим ужин. К Костру приходит большая группа молодежи, которая только начинает свою историю путешествий, делимся опытом, отвечаем на их вопросы про боевых коней, места, где были. Ребята поют нам песни про Владивосток, Приморье. Ужинаем. Отбой в 1.00.



**День двадцать первый. 11 августа.**

Подъем в 9:00. Всю ночь льет дождь, а наутро чистое солнечное небо. Добегаем до грибов, чтобы увидеть их без тумана, даже обкуываемся, - не так много остановок на море остается. Бодрящая водичка.





Желающие посмотреть грибы с перевала, поднимаются вверх по лесной дорожке. Судя по деревьям, раскинувшем свои кроны по дорожному просвету, здесь редко кто ездит на машинах. Едем словно по туннелю, цепляясь багажниками и антеннами за ветки низкорослых дубов.

Поднимаемся на перевал. По горизонту гуляет туман, выглядит это очень красиво! Устраиваем фотосессию.







Выезжаем с моря в 11-00. Пробуем начать движение короткой дорогой, но после сильного ливня дорога стала непроезжабельной. Поэтому едем дорогами общего пользования. Подъехали Оксана с Сергеем – хотели провести еще пару дней с нами на местных бухтах, но нам время уже не позволяет стоять на месте, пора ехать в сторону дома.

Останавливаемся в Дальнегорске на заправку, где к колонне присоединяются друзья Сергея, которые готовы с радостью показать нам местные достопримечательности.



Едем смотреть местные бухты: бухта «Два брата» с маяком недалеко от Смычки, бухта «Страусиные яйца», где как ни странно оказалась теплая вода, а огромные камни действительно похожи на страусиные яйца. Прощаемся с друзьями и встаем на дневку на берегу моря за 15 км до пос. Пластун. По дороге у нас горят шины – нужно срочно делать схождение, что мы запланировали на завтра, пока у команды будет дневка.



Спуск на берег довольно крутой. Поверхность берега состоит из не очень крупной гальки, по которой наш экипаж не может ехать, а джипы только по очереди смогли дотащить нас до стоянки и развернуть лебедкой. Берег немного мрачноват, но на фоне заката солнца, вид очень красивый. Это наша последняя стоянка на

берегу моря. Не смотря на холодную воду все идут купаться, а потом греться у костра и ужинать. Отбой в 12-00.



### **День двадцать второй. 12 августа.**

Подъем поздний, отсыпаемся и наслаждаемся последним днем на берегу Японского моря. Ночью волна была такая сильная, что долетала до колес 1-го экипажа и почти до нашей машины. Даже пришлось выйти посмотреть, не смыло ли пока еще нашего боевого коня ☺ Днем наш экипаж вместо отдыха отправляется на поиски СТО, где можно сделать сход-развал. По расстоянию проще вернуться 50 км назад в Дальнегорск. Проезжаем весь город, нигде не находим возможности сделать сход-развал: то оборудование вышло из строя, то выходной, то еще что-то... Едем еще 60 км назад до крупного поселка Кавалерово. Здесь нам улыбается удача и находим мастера. Выравнивает колеса, разница между ними оказалась аж 20°C. Руль при этом встал перпендикулярно своему обычному положению. Мастер не хочет заниматься этой проблемой, т.к. у него болит рука и сход-то нам сделал неохотно. Ну что ж и на том большое спасибо! В этом же поселке покупаем запчасти для Виталия и с чувством выполненного долга возвращаемся к лагерю. Пока ездили, заметили такую фишку: везде кроме берега, где мы разбили свой лагерь, было солнечно, а над нашим лагерем весь день стояла хмурая и пасмурная погода и даже туман. Мы решили, что это нам было на пользу, т.к. солнце бы разморило ☺

Все штурмана и пилоты уделили сегодня внимание своим машинам, т.к. впереди долгая дорога домой. Виталий разобрал переднее правое колесо, чтобы поменять колодки, но это оказалось не так просто, видимо, китайская запчасть не очень подходила и пришлось ее вставлять довольно долго – часов до 2-х ночи.

### **День двадцать третий. 13 августа.**

Выезд ранний, в 8-00. Едем до Тернея – самая северная точка побережья. Представители местных СМИ берут интервью. Делаем общее фото. Дальше едем до Таежного. Прямой дороги на Глубинное в летнее время нет, поэтому едем через Мельничное. До Мельничного ведет красивая таежная дорога, которая идет по вершинам хребтов. Местные языки утвердительно говорят, что дороги на Глубинное нет. С учетом того, что состав команды не готов к серьезным испытаниям, принимаем решение не искушать судьбу. На ночлег встаем близ поселка Роцино на реке Большая Уссурка – другого варианта не удалось найти. Сергей с Татьяной идут рыбачить. Из-за обильных дождей река сильно разлилась и вода стала мутной и бурной, несла много бревен и другого лесного мусора. Рыбку поймать не удалось. Командор принимает решение дальше идти своим маршрутом. Прощаемся до Новосибирска. Отбой в 0.00.

### **День двадцать четвертый. 14 августа.**

Выезд в 8.00. Дружно собираемся и едем. Сегодня завершается 3-ий этап и с Хабаровска начинается 4-ый этап экспедиции. Одна из сегодняшних целей – захватить на остров Артемовский по понтонному мосту на Амуре под Хабаровском.



На берегу острова едим арбуз и решаем проехать по кругу по периметру острова. Остров представляет собой равнину, местами встречаются посадки – кукурузы, других культур. Встречаем несколько домиков местных жителей. Навстречу нам проезжают автомобили, и мы понимаем, что едем не в том направлении как все остальные. Шутим



между собой, что остальные машинки не могут найти выход с острова, т.к. не проехали вокруг обо 3 раза по часовой стрелке... Выезжаем по понтонному мосту, молодой солдатик даже разрешил снять выезд автомобилей на видеокамеру.

По трассе заезжаем в Биробиджан купить с собой на подарки еврейскую водочку, которую заценили в поездке. К водочке покупаем шашлык и встаем на ночлег под мостом реки Санды-Вира, за 50км от Биробиджана. Как известно, Биробиджан размещен на болотистой местности и на карте на большой протяженности изображено болото при любом съезде с трассы. Все же находим живописную и сухую, на первый взгляд, полянку. Чтобы найти съезд к ней пришлось немного потрудиться, т.к. первый съезд, по которому спустились пешком слишком крутой и разбитый. Заметив другую дорогу, уходящую в лес, пришлось выходить на нее пешком, чтобы найти заезд с дороги. Спускаемся на полянку, разбиваем лагерь, готовим вкусный шашлык, ужинаем и ложимся спать. Ночью начал моросить дождь и болото разлилось, а наша палатка поплыла... Пришлось эвакуироваться в машину и с этой ночи, поскольку палатка никак не могла просохнуть мы стали спать в машине. Пробег за день 700км по асфальту.

#### **День двадцать пятый. 15 августа.**

Выезд в 9.00. Завтрак под мостом. Дождик так и моросит. Артемий с Ириной уехали в 7.00, чтобы заехать в Благовещенск, пока мы заезжаем на спецучасток. По плану к концу дня должны встретиться. Тем временем начал лить сильный дождь. Стас проколол колесо – боковой порез. Сворачиваем на Архару с трассы и выезжаем на старую трассу, которая довольно хорошо сохранилась: ровная песчаная дорога с обилием поворотов и подъемов, словно американские горки, как правильно это подметил Командор в своем описании. Дождь немного стих, быстро проходим интересный участок и выезжаем на трассу.

Встречаемся у Шимановска с экипажем Артемия и едем всей колонной дальше. Сегодня решаем поужинать в кафе, чтобы ехать допоздна. Ужинаем в Талдане – одно место на многие километры, где уже обустроили несколько кафешек. Т.к. трасса теперь проложена в объезд населенных пунктов, все кафешки при поселках остались не у дел, а дорога стала скучным тоннелем – протяженные участки огорожены дорожным забором, даже в районе ручьев и рек закрыли съезды с трассы. Качество покрытия дороги кое-где уже оставляет желать лучшего, - уже встречаются участки, где асфальт собирается волнами, хотя проложена она совсем недавно. От такого прогресса становится только грустно.

Проезжая лесной участок, находим съезд в глубь леса, а далее неплохую полянку для ночлега.

### **День двадцать шестой. 16 августа.**

Выезд в 9-00. По плану – спец.участок -3 «Ерофей Павлович - Амазар» вдоль железной дороги. Заезжаем в поселок Ерофей Павлович, со второй попытки находим выезд на старый Транссиб. Эта дорога сейчас не очень востребована, но когда-то по ней активно перегоняли японские машинки. Для нас осталась загадкой, как же на такой узкой дорожке разъезжались встречные машины. Многие мостики через небольшие ручьи и речушки, по которым мы проезжали, уже дырявые и начинают сгнивать. В одной из глубоких луж потеряли номер, а заметили отсутствие номера спустя какое-то время, т.к. мы ехали в отрыве от колонны, чтобы искать место для съемок. Номер отыскал экипаж Смирновых и продал нам за бутылку коньяка на ужин ☺ Дорога долгое время пролегла рядом с железнодорожным полотном, но потом стала больше забираться в лес. Вот здесь самое грибное место за всю нашу поездку – даже на ходу с машины увидели столько белых!!! Жалко было проезжать мимо, благо была небольшая тех.остановка для определения дальнейшего маршрута и мы таки нарвали немного грибов на похлебку. В итоге дорога уперлась в болото, по которому решаем ехать. Мы едем на тропе у 55-го. Едем лесной разбитой ручьями дорогой, которая забирает достаточно круто наверх. Возглавляет колонну Стас. На одном из глинистых участков Стас глубоко зарывается, вытягиваем лебедкой назад. Вторая попытка проходит успешно, но на грани падения: из-за большой скорости, которую Стас набрал, чтобы пролететь факу, на пригорке машину подбросило, но он удачно пролетел. Далее экипаж Стаса отправился на разведку на 3-5 км вперед, чтобы понять, что нас дальше ждет и проедет ли весь состав. Через час получаем команду продолжать движение. На пути встречается огромное количество пеньков, каждый проезжает пеньки по своему маршруту, т.к. машины разные по высоте и маневренности. Больше всех приходится маневрировать нашему экипажу, как самому низкому. Дорога продолжается по устью каменистого ручья. Едем с максимально низкой скоростью, выбирая оптимальный путь движения, подкладывая камушки под колеса. После ручья продолжают болотистые участки.

Благополучно выезжаем к пересечению с хорошей дорогой и решаем выехать на трассу, несмотря на то, что прошли спец.участок не полностью, т.к. был риск застрять к ночи на этом участке. Для ночлега съезжаем на второстепенную дорогу и упираемся на раскол дороги через бурный ручей. Здесь и решаем остановиться. Варим грибной супчик, ужинаем у костра. Отбой в 23-00.

### **День двадцать седьмой. 17 августа.**

Выезд в 9-00. Утро очень красивое. Вокруг так много молодых елочек, которые из-за росы выглядели как голубые ели. Сегодня нам предстоит только асфальтовый пробег. За день прошли ок. 1200км. В целом был хороший солнечный день. Множество красивых пейзажей, в том числе перекрестное преломление лучей из-за отзеркаливания от поверхности озера. Небольшой дождик подарил нам яркую радугу.

После 1000км пробега делаем небольшую зарядку, чтобы взбодриться и делаем марш-бросок до Улан-Уде. Встаем на ночлег под мостом реки Селенга. Отбой в 2-00.

### **День двадцать восьмой. 18 августа.**

Выезд в 9-00. По плану посещаем сегодня Иволгинский Датсан Нетленного Ламы. Утро дождливое. Поэтому первое, о чем молимся в Датсане – хорошая погода. Забегая вперед, отметим, что погода действительно стала хорошая ☺ Помимо места нахождения чуда света – нетленного Ламы, Иволгинский датсан – это центр буддизма в России, на стенде прикреплены телеграммы Президента с поздравлениями с Новым годом, Священными праздниками. Плотно завтракаем и заодно обедаем бурятскими позами в очень уютном кафе «Селенге» на выезде из города.





Предстоящую на Байкале дневку мы решили провести не просто на одном месте, а поехать на экскурсию по Круго-Байкальской железной дороге. Маршрут пролегает от Слюдянки до Листвянки: один день в одну сторону, другой в обратную. Нам завтра предстоит отправляться с Листвянки. Предварительно через Интернет находим информацию, что с Иркутска эта экскурсия стоит 1400 р. с человека. Чтобы сделать разведку по поводу стоимости билетов и графика движения заезжаем на жд вокзал в Слюдянке. Как оказалось, стоимость самих билетов на жд составила всего 63 рубля. В

итоге вся поездка нам обошлась в 500 р с человека. Неплохой бизнес для всех посредников – тур.агентство, автобус, паром и т.п.

Покупаем билеты с Листвянки и решаем добираться своим путем. Для этого нужно решить три задачи: найти место для ночлега недалеко от Листвянки, узнать место и время отправления парома, чтобы успеть на поезд, и подумать о возможной стоянке боевых коней на время нашего отсутствия. Держим путь на Листвянку. Здесь берег Байкала весь застроен ВИП-гостиницами и отелями. Все очень красиво, но пустого места для полянки на ночлег не осталось. На ночлег придется вернуться на трассу километров на 15, где уже по пути сюда заприметили уютную полянку с мебелью из больших пней – 2 стула и стол ☺. В Листвянку приезжаем уже поздно, поэтому точной информации о месте и графике движения не находим. Решаем приехать пораньше утром и действовать по ситуации.

Отбой в 12-00.

### **День двадцать девятый. 19 августа.**

Выезд с поляны в 8-00. Ночью были заморозки, на столике вода превратилась в лед.

Приезжаем к остановке, как одному из наиболее вероятных месту отправки парома, но поступаем информация, что паром сюда придет к 11-00, а у нас билеты на поезд в 11-00. Едем дальше и у большого причала, от которого стартовали «миры на Байкале», видим начинает собираться народ. Как выяснилось, паром отсюда стартует в 10-00, что нас очень устраивает. Машины оставляем на территории гостиницы близ причала за 100 р с машины. На пароме перебираемся к станции КБЖД. Дорогой снимаем поздравительное видео для Стаса – сегодня у него день рождения, исполнилось 23 года. С почты желающие отправляют себе домой открытки с видами КБЖД. Посещаем музей истории строительства КБЖД. Оказывается, раньше жд пути были проложены и через реку, через которую мы переправлялись паромом, но из-за прогресса и строительства Иркутской ГЭС вода поднялась и пути затопило.



Что ж отправляемся на экскурсию на поезде, с остановками на станциях. День выдался солнечный, теплый. Проезжаем множество тоннелей. Поражает объем работы, которая была проделана в этом месте – тоннели сделаны сквозь каменные горы. Вода Байкала здесь очень красивая – изумрудного цвета. На одной из остановок, которая длилась 2 часа, купаемся и загораем на солнце. Вода в Байкале, несомненно, ледяная – ок.4°C. Каменистый берег увеличивает нахождение в ледяной воде, т.к. идти босиком по такому дну очень трудно.

На обратный путь пересаживаемся на поезд «мотаня». Название это произошло от того, что раньше все составы прикреплялись не жесткой сцепкой, просто как прицепы, даже не отапливались, и при езде они мотались из стороны в сторону. Этот поезд связан тем же принципом, ведь здесь в составе есть пассажирские и грузовые вагоны. Мотаня выполняет роль магазина «на колесах» для местных жителей старых поселков, расположенных на этом участке Байкала, а также перевозит местных. Туристы им пользуются довольно часто, т.к. экскурсионный поезд и мотаня ездят в разных направлениях и если нужно добраться в определенном направлении – не важно на каком поезде ехать. В вагоне, в котором мы ехали, было много туристов-иностранцев: с Америки, Польши, Румынии и других стран. Весь обратный путь мы спим: насмотрелись, отдохнули на свежем воздухе, разморило на солнышке. На берег Байкала переправляемся на моторной лодке по 5 человек – дешево и быстро, в сравнении с паромом. Забираем со стоянки машинки и выезжаем в сторону дома. Встаем на ночлег в лесу за Усольем Сибирским. Сегодня застолье с выпивкой по поводу дня рождения нашего молодого командира. От коллег клуба дарим командирскую кепку и матроску с Байкала.

Отбой в 1-00.

#### **День тридцатый. 20 августа.**

Выезд в 9-00. Сегодня предстоит асфальтовый пробег. Перед Тулуном происходит ДТП с участием пьяного водителя Камаза. На узком участке дороге – на мосту через жд пути с ограничителями водитель Камаза не справляется с управлением и выезжает на встречку, по которой едет наша колонна. Стас проскакивает мимо Камаза, но все же Камаз зацепляет левую бочину вскользь. Благо, Камаз успевает оттормозиться перед следующей нашей машиной – Артемием, иначе здесь было бы лобовое столкновение. Решаем договориться с водителем мирно без ГАИ, но поскольку денег на руках у него не оказалось, мы не покидаем место происшествия. За это время проезжающие машины уже успели сообщить о ситуации ГАИшникам, которые приезжают разбираться в ситуации. Сотрудники ГАИ дают заключение о том, что водитель Камаза находится в состоянии алкогольного опьянения. Как выяснилось, этого водителя уже ловят в пьяном виде за рулем не в первый раз. Разбирательство дела продолжилось на участке ГАИ в Тулуне. Застрали надолго. В 19-00 продолжаем путь и встаем на ночлег перед Тайшетом.

Отбой в 12-00.

### **День тридцать первый 21 августа.**

Выезд в 9-00. Очень плохое качество дороги вплоть до Канска . На ночлег встаем за Мариинском. Ставим баню и отмываемся от дорожной пыли перед завтрашним финишем.

### **День тридцать второй. 22 августа.**

Традиционная дневка на берегу Оби в пригороде Новосибирска. Коллеги по клубу расспрашивают о поездке, делимся впечатлениями, узнаем новости, которые произошли в мире.

### **День тридцать третий. 23 августа.**

Финишируем у цирка в 12-00. Встречаемся с родственниками, даем последние интервью и прощаемся до скорых встреч. Экипаж Артемия еще не заканчивает свое путешествие – им предстоит еще доехать до Москвы. Поэтому пока мы не можем сказать: «Экспедиция завершена. Всем спасибо». Желаем удачи Артемию и разъезжаемся.



*штурман 28го экипажа.*

*Ситникова Анна.*



## Выводы и рекомендации

1. На сегодняшний день действительно завершено строительство трассы Амур (Чита - Хабаровск).
2. Посещение Приморского края на внедорожной технике – наиболее оптимально, поскольку самые живописные места – наиболее труднодоступны и расположены вдоль побережья на приличном расстоянии друг от друга.
3. Наиболее оптимальная тактика прохождения затяжных асфальтовых участков при дефиците времени – деление колонны на группы по 4-5 автомобилей. За счет этого время простоя, связанного с заправкой топливом и поломками становится значительно меньше.
4. Несмотря на большой пробег – для такого путешествия не нужны большие резервные емкости топлива, вполне достаточно запаса на 100 км пробега.
5. В связи со строительством трассы Амур в стороне «от жизни» оказались многие поселки. Перестали работать многие паромные переправы.
6. Специфика приморских проселочных дорог – сочетание крутых подъемов, грязи и крупных камней.
7. В основном маршрут прошел в прибрежной зоне. Будущие маршруты интересно было бы проложить вглуби материка в зоне Сихотэ-Алиньского массива и его отрогов.