

Томская федерация спортивного туризма
Туристский клуб «**БЕРЕНДЕИ**» Томского государственного университета



Отчет

*о прохождении автомобильного туристского
спортивного маршрута 4 к.с.
по Западной и Восточной Сибири,
Республике Саха (Якутия) и Чукотскому АО,
совершенном с 9 марта 2014 по 26 марта 2014 г.*

Маршрутная книжка № О-16-14
Руководитель группы: А.А. Гончарик
Адрес руководителя: г. Томск, пер.
Нахимова, 14/1-74.

Маршрутно-квалификационная комиссия Томской федерации спортивного туризма рассмотрела отчет и считает, что поход может быть зачтен всем участникам и руководителю **четвертой** категорией сложности.

Отчет использовать в библиотеке _____

Судья маршрутной квалификации _____ (_____.)

Штамп МКК

г. Томск, 2014 г.

ОГЛАВЛЕНИЕ

1. СПРАВОЧНЫЕ СВЕДЕНИЯ.....	3
2. СОДЕРЖАНИЕ ОТЧЕТА.....	4
2.1. Общая смысловая идея похода.....	4
2.2. Район похода.....	4
2.3. Графики движения:	8
2.3.1. Краткий график.....	8
2.3.2. Детальный график.....	10
2.4. Расчет категории сложности похода.....	15
2.5. Техническое описание прохождения группой маршрута.....	19
День 1. 09 марта.....	19
День 2. 10 марта.....	21
День 3. 11 марта.....	24
День 4. 12 марта.....	26
День 5. 13 марта.....	28
День 6. 14 марта.....	30
День 7. 15 марта.....	33
День 8. 16 марта.....	34
День 9. 17 марта.....	37
День 10. 18 марта.....	40
День 11. 19 марта.....	43
День 12. 20 марта.....	48
День 13. 21 марта.....	49
День 14. 22 марта.....	52
День 15. 23 марта.....	53
День 16. 24 марта.....	54
День 17. 25 марта.....	56
День 18. 26 марта.....	57
2.6. Материальное обеспечение группы.....	58
2.6.1. Общественное и личное снаряжение.....	58
2.6.2. Продукты и особенности питания на маршруте.....	58
2.6.3. Устройство бивака.....	59
2.6.4. Подготовки автотранспорта.....	59
2.6.5. Расходы на прохождение маршрута.....	60
3. ИТОГИ, ВЫВОДЫ, РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРОХОЖДЕНИЮ МАРШРУТА.....	61
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ.....	62
СПРАВКА О ПРОЙДЕННОМ СПОРТИВНОМ ТУРИСТСКОМ МАРШРУТЕ.....	63

1. СПРАВОЧНЫЕ СВЕДЕНИЯ

1.1. Маршрутная книжка № 0-16-14, выдана МКК Сибирского федерального округа

1.2. Место проведения: Западная и Восточная Сибирь, Дальний Восток: Томская область, Кемеровская область, Красноярский край, Иркутская область, Республика Бурятия, Забайкальский край, Амурская область, Республика Саха (Якутия) и Чукотский автономный округ.

1.3. Время проведения: 09.03.2014г. – 26.03.2014г.

1.4. Общие справочные сведения о маршруте:

Таблица 1.

Дисциплина маршрута (вид туризма)	Категория сложности похода	Протяженность активной части похода, км	Продолжительность общая, дней	Продолжительность, ходовых дней
Авто	Четвертая	8200	18	17

1.5. Нитка маршрута заявленная: г.Томск – г.Красноярск – г.Нижнеудинск – г.Иркутск – г.Улан-Удэ – г.Чита – пгт.Невер – г.Алдан – г.Якутск – пгт.Хандыга – пгт. Усть-Нера – с. Сасыр – с. Утая – пгт.Зырянка – г.Среднеколымск – с.Ойусардах - с.Колымское - пгт. Черский – г.Билибино

1.6. Нитка маршрута пройденная: **г.Томск** - г.Мариинск - **г.Красноярск** - г. Канск – г. Тайшет - **г.Нижнеудинск** - г.Тулун - **г.Иркутск** - г. Слюдянка - пгт. Селенгинск - **г. Улан-Удэ** - г. Хилок - **г. Чита** - пгт. Чернышевск - г. Могоча - **пгт. Невер** - г. Тында - г. Нерюнгри - с. Большой Ха-тыми - перевал Тит - **г. Алдан** – г.Томмот – с. Улу – с. Качикатцы - пгт. Нижний Бестях - **г. Якутск** (дневка) - г. Нижний Бестях - с. Чурапча - с. Ытык-Кюель - с. Уолба - ледовая пере-права через р. Алдан - **пгт. Хандыга** - с. Теплый ключ - пер. Томпорокский - п. Развилка - мет. Восточная - с. Кюбюме - пер. Бадранский - пер. Брюнгиадинский - пер. Ольчанский - **пгт. Усть-Нера** - п. Бурустах (начало зимника) - п. Победа – пер. Потап - пер. Улахан-Чистайский - наледь Аквариум - пер. Баба-яга - р. Дьапкычаан - брод - р. Тирэхтээх - **с. Сасыр** - пер. Боль-шой Сасырский - пер. Муолаканский - п. Угольный - **п. Зырянка** - **г. Среднеколымск** - с. Ар-гахтах - с. Андрюшкино - **с. Колымское** - **пгт. Черский** - г.Анюйск - п. Встречный - пер. Кру-той – **г. Билибино**.

1.7. Определяющие препятствия маршрута: 1 к.т – 4221 км, 2 к.т. – 2766 км, 3 к.т. – 794 км, 4 к.т. – 419 км

1.8. Состав группы: :

Таблица 2.

№ п/п	Ф И О	Год рождения	Место работы, учебы	Обязанность в группе	Туристский опыт
1	Гончарик Андрей Александрович	1989	ООО «Альбатрос-СТ»	руководитель, пилот	Вод. стаж =6 лет, Категория В, 3 а.р, 5 а.у.
2	Гончарик Иван Александрович	1989	ООО «Альбатрос-СТ»	Пилот, автомеханик	Вод. стаж =6 лет, Категория В, 3 а.у
4	Олейник Андрей Александрович	1976	ООО «Сибстройкомплект»	Пилот, штурман	Вод. стаж =7 лет, Категория В, 3 а.у
Toyota Land Cruiser Prado O234PB 70			УАЗ Патриот O833KC 70		

1.9. Отчет на 64страницах содержит: 155 фотографий, 2 схемы и 9 таблиц.

1.10. Отчет находится в библиотеках НО ТССР и Томской федерации спортивного туризма

1.11. Электронная версия отчета на сайте <http://berendei.tsu.ru/> в разделе ОТЧЕТЫ

1.12. Поход рассмотрен МКК Сибирского федерального округа

2. СОДЕРЖАНИЕ ОТЧЕТА

2.1.Общая смысловая идея похода

В настоящее время, при наличии достаточно количества средств, есть возможность поехать в путешествие в любую точку мира. Однако и в России есть большое количество интереснейших, но часто и труднодоступных мест, которые стоит посетить.

Участники этого похода имеют большой туристский опыт, однако районы путешествий чаще всего ограничивались ближайшими к г. Томску областями, и до недавнего времени мечта посмотреть огромные территории Дальнего Востока и Крайнего Севера оставалась неосуществленной.

В этом году такая возможность появилась благодаря работе. У руководства появилась задача отправить пару автомобилей вместе с запчастями и грузом на объект в г.Билибино. Отправка воздушным транспортом достаточно дорога, и нам предложили доставить автомобили по суше. Все расходы компенсировались организацией и, таким образом, глупо было отказываться...

Основной идеей стало пройти на подготовленной, но легковой машине через всю Якутию до самого дорогого города мира г.Билибино в Чукотском автономном округе.

Март был выбран неслучайно, как единственный месяц в году, когда до Чукотки можно доехать по зимней дороге (зимнику). В остальное время добраться до этого отдаленного северного района можно только самолетом либо водным транспортом.

Начало маршрута не представляет особой сложности и проходит по федеральным трассам Российской Федерации: Р-255 «Сибирь» (Новосибирск - Кемерово - Красноярск – Иркутск), Р-258 «Байкал» (Иркутск - Улан-Удэ – Чита), Р-297 «Амур» (Чита-Невер).

Дальше начинается категорийный и наиболее интересный участок пути, проходящий по трассам А360 «Лена» (Невер – Якутск), Р504 «Колыма» (Якутск – Усть-Нера) и зимнику «Арктика».

Цели путешествия:

- Прохождение маршрута, связывающего центральную Сибирь и крайний северо-восток России.
- Исследование районов Дальнего Востока и Крайнего Севера с целью выявления их туристической, исторической, географической, краеведческой и этнографической привлекательности.
- Апробирование автомобилей в условиях низких температур крайнего севера и высокогорного бездорожья.
- Расширение кругозора, повышение спортивного мастерства и туристических навыков участников путешествия.
- Выполнение поручения руководства по доставке автомобилей в г.Билибино.

2.2. Район похода

Район путешествия включает в себя обширнейшие территории средней и северо-восточной части России – от Западной Сибири и до Чукотского автономного округа – и его описание целесообразно только частями, охватывающими огромные части нашей страны. Туристический интерес представляет, прежде всего, отрезок пути, пройденный по республике Саха (Якутии) и Чукотскому автономному округу, поэтому на описании этих районов остановимся подробнее.

Начало маршрута проходит по Западной и Восточной Сибири от г. Томска до г. Иркутска. Нитка маршрута устремляется строго на восток по юго-востоку Западно-Сибирской равнины, затем огибая северные отроги Восточного Саяна, уходит на Приангарское плато, пересекает Ангарский кряж и по Лено-Ангарскому плато доходит до Иркутска.

От Иркутска маршрут, огибая с юга озеро Байкал, входит в горную зону юга Восточной Сибири. Нитка маршрута идет вдоль хребта Хамар-Дабан, проходит между ним и хребтом и Улун-Бурасы. Затем пересекает Яблоновый хребет, хребет Черского, Даурский хребет и уходит дальше на восток по долине р. Шилки. Далее маршрут поворачивает на северо-восток, огибая с северо-запада Шилкинский хребет и идет вдоль хребта Становик до с. Невер, где опять поворачивает, строго на

север, идет по Верхнезейской равнине, пересекает Становой хребет и уходит на территорию Республики Саха.

После этого нитка устремляется на север по Алданскому нагорью, восточной части Приленского плато и Центральнаякутской низменности. Здесь опять начинается большая горная зона – нитка маршрута пересекает хребет Сетта-Дабан, хребет Сунтар-Хаята, Оймяконское нагорье, Хребет Черского и Момский хребет и выходит на юг Колымской низменности. Далее маршрут идет по востоку Колымской низменности вдоль или по р. Колыма до пгт. Черский. Здесь поворачивает на восток и по Анюйскому нагорью доходит до конечной точки маршрута г. Билибино.

Маршрут охватывает большую территорию, шесть часовых поясов, громадное разнообразие географических и климатических условий, животного и растительного мира, многообразие ландшафтов и природных зон от снежного высокогорья до глухой тайги, от равнин и степей Сибири до арктической пустыни Якутии и тундры и вечной мерзлоты Чукотки, позволяя познакомиться со всем многообразием природы в одном маршруте.

Забайкалье

Забайкалье — природная и географическая область в восточной части России, к востоку и юго-востоку от озера Байкал. Здесь расположены Забайкальский край, большая часть Бурятии и частично Иркутская область. Протяжённость с запада, от берегов Байкала, на восток, до слияния рек Шилки и Аргуни, свыше 1000 км. Протяженность с севера (Патомское и Северо-Байкальское нагорья) на юг (государственная граница России с Монголией и Китаем) около 1000 км.

Рельеф Забайкалья определяется чередованием высокогорных хребтов Хамар-Дабана и Баргузинского хребта в западной части, переходящих к востоку и югу в среднегорные хребты (Даурский, Малханский, Джидинский, Олёкминский Становик, Витимское плоскогорье и др.) и межгорных котловин (Гусиноозёрская, Баргузинская, Верхнеангарская и т. д.). В северном Забайкалье — сильнорасчлененные высокогорные хребты Станового нагорья с ледниками.

Климат резко континентальный. Зимы продолжительные и суровые. Средние январские температуры — от -23°C на юге до -33°C на севере и юго-востоке, зарегистрированный абсолютный минимум составил -58°C . Лето тёплое, в высокогорье прохладное. Средние июльские температуры от 10°C до 20°C в котловинах, от 5°C до 7°C в горах на высотах порядка 2500 м. Количество осадков возрастает с юго-востока на северо-запад и от котловин (300 мм) к вершинам хребтов (до 1000 мм в год).

Реки Забайкалья относятся к бассейнам Байкала, Лены и Амура, наиболее крупные из них Витим, Олёкма, Селенга, Джида, Шилка, Аргунь.

Значительная часть Забайкалья относится к зоне тайги, граничащей на юге с лесостепями и сухими степями. Горно-котловинный рельеф обуславливает переплетение горизонтальной зональности и высокогорной поясности ландшафтов. Низкогорья и равнины юго-восточного Забайкалья и часть котловин заняты злаково-разнотравными степями. Окраины межгорных котловин и нижняя часть горных склонов до 1200 м покрыты горной лесостепью (березовые, лиственничные и осиновые леса перемежаются участками степей), от 1200 до 1900 м располагается горная тайга с преобладанием даурской лиственницы. Встречается кедр сибирский, выше 1600 м начинаются заросли кедрового стланика, лишайниковая тундра, в южной части Забайкалья — лиственнично-берёзовые и сосновые леса. Животный мир Забайкалья очень богат. Помимо типичных для степей грызунов, в лесах обитают копытные, пушные и другие животные. Очень разнообразно представлены крупные хищники, помимо повсеместно распространенных волков, росомх и медведей, в Забайкалье встречаются тигры, основной ареал обитания которых находится восточнее. В Забайкалье находятся Забайкальский национальный парк, Байкальский, Баргузинский, Сохондинский и Даурский заповедники.

Республика Саха (Якутия)

Республика Саха (Якутия) расположена в северо-восточной части Евразийского материка и является самым большим регионом Российской федерации. Общая площадь континентальной и островной (Ляховские, Анжу и Де-Лонга, входящие в состав Новосибирских островов Северного

Ледовитого океана) территории Якутии составляет 3,1 млн. кв. км. Более 2/5 территории республики находится за Северным полярным кругом. Республика Саха (Якутия) граничит на западе с Красноярским краем, на юго-западе — с Иркутской областью, на юге — с Амурской и Читинской областями, на юго-востоке — с Хабаровским краем, на востоке — с Магаданской областью и Чукотским автономным округом, на севере ее естественные рубежи образуют моря Лаптевых и Восточно-Сибирское. Общая протяженность морской береговой линии превышает 4,5 тыс. км.

Территория Якутии находится в пределах трех часовых поясов, и их разница с московским временем составляет +6, +7, + 8 часов.

Якутия характеризуется многообразием природных условий и ресурсов, что обусловлено физико-географическим положением ее территории. Большую часть занимают горы и плоскогорья, на долю которых приходится более 2/3 ее поверхности, и лишь 1/3 расположена на низменности. Самая высокая точка — гора Победа (3147 м) — находится на хребте Черского.

Почти вся континентальная территория Якутии представляет собой зону сплошной многовековой мерзлоты, которая только на крайнем юго-западе переходит в зону ее прерывистого распространения. Средняя мощность мерзлого слоя достигает 300-400 м, а в бассейне реки Вилюй — 1500 м: это максимальное промерзание горных пород на земном шаре. В горах Восточной Якутии 485 ледников общей площадью 413 кв. км и с запасом пресной воды около 2 тыс. куб. м.

Климат резко континентальный, отличается продолжительным зимним и коротким летним периодами. Максимальная амплитуда средних температур самого холодного месяца — января и самого теплого — июля составляет 70-75°C. По абсолютной величине минимальной температуры (в восточных горных системах — котловинах, впадинах и других понижениях до минус 70°C) и по ее суммарной продолжительности (от 6,5 до 9 месяцев в год) республика не имеет аналогов в Северном полушарии.

Якутия — один из наиболее речных (700 тыс. рек и речек) и озерных (свыше 800 тыс.) районов России. Общая протяженность всех ее рек составляет около 2 млн. км, а их потенциальные гидроэнергоресурсы оцениваются почти в 700 млрд. кВт. Крупнейшие судоходные реки: Лена (4400 км), Вилюй (2650), Алдан (2273), Колыма (2129), Индигирка (1726), Олекма (1436), Анабар (939) и Яна (872 км).

Территория Якутии входит в пределы четырех географических зон: таежных лесов (почти 80% площади), тундры, лесотундры и арктической пустыни. Из деревьев преобладает даурская лиственница (85% лесной площади), также повсеместно распространены сосна, кедровый стланик, ель, береза, осина, в южных районах — кедр сибирский, в горных — душистый тополь и чозения.

Якутия входит в таежно-тундровую зоогеографическую зону с необыкновенно богатой фауной. Здесь обитают: на островной территории — морж, нерпа, тюлень, белый медведь; на континентальной территории — лось, северный олень, кабарга, снежный баран, изюбр, бурый медведь, волк, а также животные с ценным мехом — лисица красная, песец, соболь, горностай, колонок, американская норка и др. Охота на этих зверей всегда имела большое промысловое значение для коренных народов Якутии, а «мягкая рухлядь» начиная с XVII века в больших количествах вывозилась в Россию: сначала в форме ясака, потом — в форме государственных поставок.

В республике проживают представители более 120 национальностей, в т.ч. удельный вес якутов в национальном составе населения — 45,5%, русских — 41,2%, украинцев — 3,6%, эвенков — 1,9%, эвенов — 1,2%. Несмотря на обширную площадь, территория Якутии характеризуется слабой заселенностью в течение всего последнего столетия: как в его начале, так и в конце средняя плотность населения здесь в десятки раз ниже, чем в европейских регионах России.

Чукотский автономный округ

Чукотский автономный округ — субъект Российской Федерации на Дальнем Востоке. Занимает весь Чукотский полуостров, часть материка и ряд островов (Врангеля, Айон, Ратманова и др). Граничит с Республикой Саха (Якутия), Магаданской областью и Камчатским краем. На востоке имеет морскую границу с США. Здесь расположены крайние точки России: восточная точка — остров Ратманова, восточная континентальная точка — мыс Дежнёва. Здесь расположены: самый северный

город России – Певек и самый восточный – Анадырь, а также самое восточное постоянное поселение – Уэлен. Вся территория Чукотского автономного округа относится к районам Крайнего Севера.

На Чукотке преобладает горный рельеф, и только в приморской части, а также по долинам рек находятся небольшие территории, занятые низменностями, крупнейшая из которых — Анадырская. Континентальная часть имеет чётко выраженный уклон: на севере — к Северному Ледовитому океану, на востоке — к Тихому океану. Горный пейзаж представлен в центральной части средневысотными Анадырским плоскогорьем и Анюйским нагорьем, над которыми возвышаются горные хребты высотой от 1 км, а также Чукотским нагорьем на востоке и Коряжским нагорьем на юге.

Большая часть территории округа расположена за Северным полярным кругом. Поэтому климат здесь суровый, субарктический, на побережьях — морской, во внутренних районах — континентальный. Продолжительность зимы до 10 месяцев. Средняя температура января от -15°C до -39°C , июля от $+5^{\circ}\text{C}$ до $+10^{\circ}\text{C}$. Абсолютный минимум зарегистрирован -61°C , абсолютный максимум $+34^{\circ}\text{C}$. Осадков 200—500 мм в год. На Чукотке было зарегистрировано множество климатических рекордов: минимум часов солнечного сияния, наименьший для данных широт радиационный баланс, максимум среднегодовой скорости ветра и повторяемости ураганов и штормов в России (мыс Наварин).

Вечная (многолетняя) мерзлота получила повсеместное распространение и является одной из самых важных ландшафтных особенностей Чукотки. На большей части территории подпочвенные горные породы круглогодично имеют отрицательную температуру, а заключающаяся в них вода находится в твёрдом состоянии. В северных прибрежных районах Чукотки мерзлота прерывается лишь под большими озёрами и под руслами рек, а также в зонах интенсивных разломов горных пород из-за повышенного теплового потока. Мощность мерзлоты колеблется под воздействием различных факторов в довольно значительных пределах и достигает до 300 м и более. В арктических тундрах глубина сезонного протаивания в щебнистых грунтах, даже на южных склонах, не превышает 0,8-1,8 м, а под болотами не опускается ниже 15-40 см[3].

Территория Чукотки богата водными ресурсами. Здесь протекают свыше 8000 рек длиной более 10 км, большая часть которых относится к горным. Питание рек преимущественно снеговое и дождевое, для них характерен длительный ледостав (7—8 мес.), высокие и бурные паводки, неравномерность стока. Руслу многих рек промерзают до дна при повсеместном образовании наледей. Вскрытие рек сопровождаются заторами из-за более позднего освобождения рек ото льда в нижнем течении. Основные реки — Анадырь (с притоками Майн, Белая, Танюрер), Омолон, Великая, Амгуэма, Большой и Малый Анюи.

Животный мир Чукотки также разнообразен, его особенность заключается в том, что многие виды арктической фауны далее на запад не распространяются. Главный символ Чукотки — белый медведь, популяция которого занимает территорию Чукотского моря, восточную часть Восточно-Сибирского и северную часть Берингова моря. На острове Врангеля находится «родильный дом» медведиц, здесь организован уникальный заповедник. Охота на белого медведя запрещена с 1956 года. На территории округа водятся также бурый медведь, северный олень, снежный баран, соболь, рысь, волк, песец, россомаха, горностай, бурундук, заяц-беляк, лисица, ондатра, норка, евразийская. На острове Врангеля были разведены овцебыки. В чукотских морях обитают крупные млекопитающие: кит, морж, нерпа, ларга, лахтак. В морской акватории насчитывается около 402 видов рыб, из них 50 видов — промысловые. Здесь встречаются 4 вида крабов, 4 вида креветок, 2 вида головоногих моллюсков. В реках обитают около 30 видов рыб — в основном лососёвые, а также сики, хариус, чир, налим.

2.3. Графики движения:**2.3.1. Краткий график****Таблица 3.**

День	Дата	Участок	Время движения			Раст, км	Тип покрытия			КТ
			Нач.	Окон.	ЧХВ		Асф.	Грав.	Грунт	
1	09.03.2014	г.Томск - г.Мариинск - г.Ачинск - г.Красноярск – г. Канск – г. Тайшет	05:00	21:10	13:50	967	937	30	0	1
2	10.03.2014	г.Тайшет - г.Нижнеудинск - - г.Тулун - г.Зима - г.Иркутск - г. Слюдянка	07:30	23:00	12:48	778	768	10	0	1
3	11.03.2014	г.Слюдянка - г. Байкальск - пгт. Селенгинск - г. Улан-Удэ - г. Петровск-Забайкальский - г. Хилок	08:11	22:33	10:12	737	737	0	0	1
4	12.03.2014	г. Хилок - г. Чита - пгт. Чернышевск – заправка «Багульник»	08:17	22:08	12:54	796	796	0	0	1
5	13.03.2014	заправка «Багульник» - г. Могоча - с. Невер - с Соловьевск - г. Тында	07:00	20:46	11:21	638	476	162	0	2
6	14.03.2014	г. Тында - с.Иенгра - г. Нерюнгри - с. Большой Хатыми - перевал Тит - г. Алдан – г. Томмот	08:00	22:11	11:18	572	270	302	0	2
7	15.03.2014	г. Томмот – с. Улу – с. Качикатцы - пгт. Нижний Бестях	09:00	21:41	10:49	430	125	305	0	2
8	16.03.2014	г. Якутск (Дневка)	09:00	16:00	1:20	122	82+40* ¹	0	0	2
9	17.03.2014	пгт. Нижний Бестях- с. Чурапча - с. Ытык-Кюель - с. Уолба - ледовая переправа через р. Алдан - пгт. Хандыга - с. Теплый ключ (аэропорт) - стоянка на свертке на трассу «Яна»	06:00	19:29	10:56	487	40	447	0	2
10	18.03.2014	Стоянка на свертке на трассу «Яна» - пер. Томпорокский - перевал 538м - опасный участок Ласточ-кино гнездо - п. Развилка - бывш. опасный участок Желтый прижим - перевал на вершине Черного прижима (731 м) - опасный участок Черный прижим - серпантин Заячья петля - мет. Восточная - с. Кюбюме - пер. Бадранский - пер. Брюнгиадинский - пер. Ольчанский - пгт. Усть-Нера	09:25	22:52	8:42	459	0	459	0	2
11	19.03.2014	пгт. Усть-Нера – п.Бурустах (начало зимника) - п. Победа - Пер Потап - р. Андыкчаан - пер. Улахан-Чистай (Антон)- наледь Аквариум - перед пер. Баба-яга	09:25	21:44	8:39	209	0	99	110	4
12	20.03.2014	пер. Баба-Яга - р. Дьапкычаан - брод - – р. Тирэхтээх – с. Сасыр	09:00	19:12	7:32	77	0	0	77	3
13	21.03.2014	с. Сасыр - пер. Большой Сасырский - пер. Муолаканский – стоянка на зимнике	09:15	20:35	9:19	202	0	0	202	3
14	22.03.2014	Зимник - п. Угольное - п. Зырянка	09:30	19:02	6:29	121	0	0	121	3

¹ Участки со знаком* проходят по льду.

День	Дата	Участок	Время движения			Раст, км	Тип покрытия			КТ
			Нач.	Окон.	ЧХВ		Асф.	Грав.	Грунт	
15	23.03. 2014	п. Зырянка – стоянка на зимнике	10:00	23:15	9:31	432	0	0	432	3
16	24.03. 2014	Зимник – г. Среднеколымск - с. Аргахта - Зимник	10:00	18:55	6:20	295	0	21	274	4
17	25.03. 2014	Зимник - с.Андрюшкино – с. Колымское - пгт. Черский	9:30	20:06	8:08	493	436*	0	57	2
18	26.03. 2014	пгт.Черский – г.Ануйск – п. Встречный - пер. Крутой – г.Билибино	8:00	18:12	9:24	385	67	318	0	3
ВСЕГО					172:21	8200	4774	2153	1273	

2.3.2. Детальный график

Таблица 4.

День	Участок			Движение			Раст, км	Тип покрытия			КТ ²
	№	Начало	Окончание	Начало	Окончание	Время		Асфальт	Гравийка	Грунтовка	
1	1	г.Томск	Кафе «У Ксюши»	05:00	08:47	3:47	233,0	213	20	0	1
	2	Кафе «У Ксюши»	Заправка в п. Каштан	09:30	10:38	1:18	89,0	89	0	0	1
	3	Заправка в п. Каштан	После г. Красноярск	10:49	14:21	3:32	272,0	272	0	0	1
	4	После г. Красноярск	г.Канск	14:40	17:15	2:35	205,0	205	0	0	1
	5	г.Канск	пгт. Нижний Ингаш	17:25	18:23	0:58	57,0	57	0	0	1
	6	пгт. Нижний Ингаш	г.Тайшет	19:30	21:10	1:40	111,0	101	10	0	1
Ночевка 1				Итого за день		13:50	967	937	30,0	0,0	
2	1	г.Тайшет	г.Тулун	07:30	11: 07	3:37	267,0	257	10	0	1
	2	г.Тулун	г.Ангарск	11: 50	17:35	5:45	349,0	349	0	0	1
	3	г.Ангарск	г.Иркутск	18:30	19:54	1:24	49,0	49	0	0	1
	4	г.Иркутск	пгт. Култук	20:40	22:23	1:43	103,0	103	0	0	2
	5	пгт. Култук	г.Слюдянка	22:41	23:00	0:19	10,0	10	0	0	1
Ночевка 2				Итого за день		12:48	778	768	10,0	0,0	1
3	1	г.Слюдянка	г.Байкальск, заправка	08:11	08:56	0:45	38	38	0	0	1
	2	г.Байкальск, заправка	ст. Калтушная	09:10	11:22	2:12	163	163	0	0	1
	3	ст. Калтушная	с. Кабанск	11:48	12:30	0:42	45	45	0	0	1
	4	с. Кабанск	г.Улан-Удэ	13:40	15:15	1:35	144	144	0	0	1
	5	г. Улан-Удэ	с. Мухоршибирь	17:23	19:01	1:38	112	112	0	0	1
	6	с. Мухоршибирь	г.Хилок	19:13	22:33	3:20	235	235	0	0	1
Ночевка 3				Итого за день		10:12	737	737	0,0	0,0	1
4	1	г.Хилок	Кафе «Вдали от жен»	08:17	11:52	4:35	272	272	0	0	1
	2	Кафе «Вдали от жен»	г.Чита	12:52	13:27	0:35	40	40	0	0	1
	3	г.Чита	Придорожное кафе	13:30	16:41	3:11	199	199	0	0	1
	4	Придорожное кафе	Пгт. Чернышевск	17:32	19:22	1:50	110	110	0	0	1
	5	Пгт Чернышевск	Заправка «Багульник»	19:25	22:08	2:43	175	175	0	0	1
Ночевка 4				Итого за день		12:54	796	796,0	0,0	0,0	
5	1	Заправка «Багульник»	г.Могоча	7:00	9:12	2:12	109	109	0	0	1

² Расчет категории сложности категории участка приведен в разделе 2.4.

	2	г.Могоча	г.Сковородино	10:06	14:51	4:45	347	347	0	0	1
	3	г.Сковородино	с.Невер	16:05	16:20	0:15	10	10	0	0	1
	4	с.Невер	с.Соловьевск	16:25	17:21	0:56	39	10	29	0	2
	5	с.Соловьевск	г.Тында	17:23	20:46	3:13	133	0	133	0	2
Ночевка 5				Итого за день		11:21	638	476,0	162,0	0,0	
6	1	г.Тында	Пост около г.Нерюнгри	8:00	12:21	4:21	210	40	170	0	2
	2	Пост около г.Нерюнгри	с.Большой Хатыми	12:52	14:40	1:48	114	100	14	0	2
	3	с.Большой Хатыми	Пер. Тит	15:35	16:09	0:34	30	0	30	0	2
	4	Пер. Тит	г.Алдан	17:21	20:35	3:14	138	50	88	0	2
	5	г.Алдан	г.Томмот	20:49	22:11	1:22	80	80	0	0	1
Ночевка 6				Итого за день		11:18	572	270,0	302	0,0	
7	1	г.Томмот	с.Улу	9:00	13:12	4:12	188	35	153	0	2
	2	с.Улу	с.Качикатцы	14:32	19:18	4:46	137		137	0	2
	3	с.Качикатцы	пгт.Нижний Бестях	19:50	21:41	1:51	105	90	15	0	2
Ночевка 7				Итого за день		10:49	430	125,0	305,0	0,0	
8	1	пгт.Нижний Бестях	г.Якутск	09:00	9:40	0:40	20	20*	0	0	2
	2	г.Якутск	г.Якутск	09:40	15:20	5:40	82	82	0	0	1
	3	г.Якутск	пгт.Нижний Бестях	15:20	16:00	0:40	20	20*	0	0	2
Ночевка 8				Итого за день		1:20	122	122,0	0,0	0,0	
9	1	пгт.Нижний Бестях	с.Тюнгюлю	6:00	7:22	1:22	55	10	45	0	1
	2	с.Тюнгюлю	У скульптуры Ньургун Боотур	8:13	11:44	3:31	157	0	157	0	2
	3	Скульптура Ньургун Боотур	с. Ытык-Кюель	12:00	12:34	0:34	20	0	20	0	2
	4	с. Ытык-Кюель	Переправа через р.Алдан	13:40	15:51	2:11	109	10*	99	0	2
	5	Переправа через р.Алдан	пгт. Хандыга	15:53	17:17	1:20	45	10	35	0	2
	6	пгт. Хандыга	Сверток на трассу «Яна»	17:31	19:29	1:58	101	10	91	0	2
Ночевка 9				Итого за день		10:56	487	40,0	447,0	0,0	
10	1	Сверток на трассу «Яна»	Начало подъема на пер. Томпороукский	9:25	9:35	0:10	5	0	5	0	2
	2	Начало подъема на пер. Томпороукский	пер. Томпороукский	9:47	9:58	0:11	1	0	1	0	2
	3	пер. Томпороукский	п. Развилка	10:19	11:21	1:02	52	0	52	0	2
	4	п. Развилка	Опасный участок «Черный прижим»	12:55	13:20	0:25	20	0	20	0	3

	5	Опасный участок «Черный прижим»	Серпантин «Заячья петля»	13:23	14:19	0:56	60	0	60	0	3
	6	Серпантин «Заячья петля»	с. Кюбюме	14:25	15:56	1:31	80	0	80	0	2
	7	с. Кюбюме	пер. Брюнгдадинский	17:13	18:34	1:21	55	0	55	0	3
	8	пер. Брюнгдадинский	Пер. Ольчанский	18:40	20:44	2:04	138	0	138	0	3
	9	Пер. Ольчанский	Пгт. Усть-Нера	20:50	22:52	1:02	48	0	48	0	2
Ночевка 10				Итого за день		8:42	459	0,0	459,0	0,0	
11	1	Пгт. Усть-Нера	п.Бурустах (начало зимника)	09:25	11:02	1:37	99	0	99	0	2
	2	п.Бурустах (начало зимника)	Площадка для отдыха, обед	11:22	11:25	0:03	1	0	0	1	3
	3	Площадка для отдыха, обед	Встреча с велосипедистами	14:00	16:39	2:39	49	0	0	49	3
	4	Встреча с велосипедистами	Пер. Потапов	16:58	17:24	0:26	10	0	0	10	4
	5	Пер. Потапов	Пер. Улахан-Чистайский	17:40	19:05	2:45	25	0	0	25	3
	6	Пер. Улахан-Чистайский	Застывшее озеро	19:10	20:40	0:30	9	0	0	9	3
	7	Застывшее озеро	Подъем на пер. Баба-Яга	20:45	21:44	0:59	16	0	0	16	4
Ночевка 11				Итого за день		8:39	209	0,0	99,0	110,0	
12	1	Место ночевки	пер. Баба-Яга	9:00	10:30	1:30	5	0	0	5	4
	2	пер. Баба-Яга	Первый брод	10:48	12:25	1:37	20	0	0	20	3
	3	Первый брод	Второй брод	13:00	13:22	0:22	5	0	0	5	3
	4	Второй брод	Обед в долине р. Тиртэхтээх	13:45	14:16	0:31	8	0	0	8	3
	5	Обед в долине р. Тиртэхтээх	С. Сасыр	15:40	19:12	3:32	39	0	0	39	3
Ночевка 12				Итого за день		7:32	77	0,0	0,0	0,0	
13	1	С. Сасыр	Пер. Большой Сасырский	9:25	14:07	4:42	108	0	0	108	3
	2	Пер. Большой Сасырский	Пер. Молаканский	14:29	15:41	1:12	20	0	0	20	3
	3	Пер. Молаканский	Обед на спуске с перевала	15:51	16:01	0:10	2	0	0	2	3
	4	Обед на спуске с перевала	Площадки для ночевки	17:20	20:35	3:15	72	0	0	72	3
Ночевка 13				Итого за день		9:19	202	0,0	0,0	202,0	
14	1	Площадки для ночевки	Р. Зырянка, обед	9:30	11:41	2:11	19	0	0	19	4
	2	Р. Зырянка, обед	п. Угольный	13:20	15:11	1:51	42	0	0	42	2
	3	п. Угольный	п. Зырянка	16:35	19:02	2:27	70	0	0	70	3
Ночевка 14				Итого за день		6:29	121	0,0	0,0	121,0	
15	1	п. Зырянка	Съезд с дороги	10:00	14:27	4:27	215	0	0	215	3

	2	Съезд с дороги	Обед	14:42	15:22	0:40	31	0	0	31	3
	3	Обед	Встречная колонна	16:55	21:05	4:10	174	0	0	174	3
	4	Встречная колонна	Площадка для ночевки	23:01	23:15	0:14	12	0	0	12	3
Ночевка 15				Итого за день		9:31	432	0,0	0,0	432,0	
16	1	Площадка для ночевки	Упали в колею	10:00	11:22	1:22	69	0	0	69	4
	2	Колея	Г.Среднколымск	12:12	13:02	0:50	29	0	0	29	3
	3	Г.Среднколымск	п.Налимск	14:40	15:16	0:36	21	0	21	0	2
	4	п.Налимск	с.Аргахта	15:20	18:37	3:17	165	0	0	165	3
	5	С.Аргахта	Площадка для ночевки	18:40	18:55	0:15	11	0	0	11	3
Ночевка 16				Итого за день		6:20	295	0,0	21,0	274,0	
17	1	Место ночевки	Озеро с наледью	09:30	10:52	1:22	57	0	0	57	3
	2	Наледь	С. Андрюшкино	11:00	12:20	1:20	55	55*	0	0	2
	3	С. Андрюшкино	С. Колымское, обед	12:22	16:12	3:50	271	271*	0	0	2
	4	С. Колымское, обед	Черский	17:30	20:06	2:36	110	110*	0	0	2
Ночевка 16				Итого за день		8:08	493	436,0*	0,0	57,0	
18	1	Пгт. Черский	Трактористы	08:00	08:46	0:46	30	0	30	0	3
	2	Трактористы	Пгт. Черский	09:11	09:55	0:44	30	0	30	0	2
	3	Пгт. Черский	Г.Анюйск	10:00	12:13	2:13	67	67*	0	0	4
	4	Г.Анюйск	П. Встречный	12:15	16:46	4:31	213	0	213	0	3
	5	П. Встречный	Г. Билибино	17:02	18:12	1:10	45	0	45	0	3
Ночевка 16				Итого за день		9:24	385	67,0	318,0	0,0	
					ВСЕГО		172:21	8200	4774	2153	1273
								58%	26%	16%	

Для каждого участка по методике, приведенной в разделе 2.4., был рассчитан коэффициент трудности с учетом сезонности и автономности. Общее количество баллов соответствует автопоходу 4 к.с.

Итого участков: 1 к.т – 4221 км, 2 к.т. – 2766 км, 3 к.т. – 794 км, 4 к.т. – 419 км

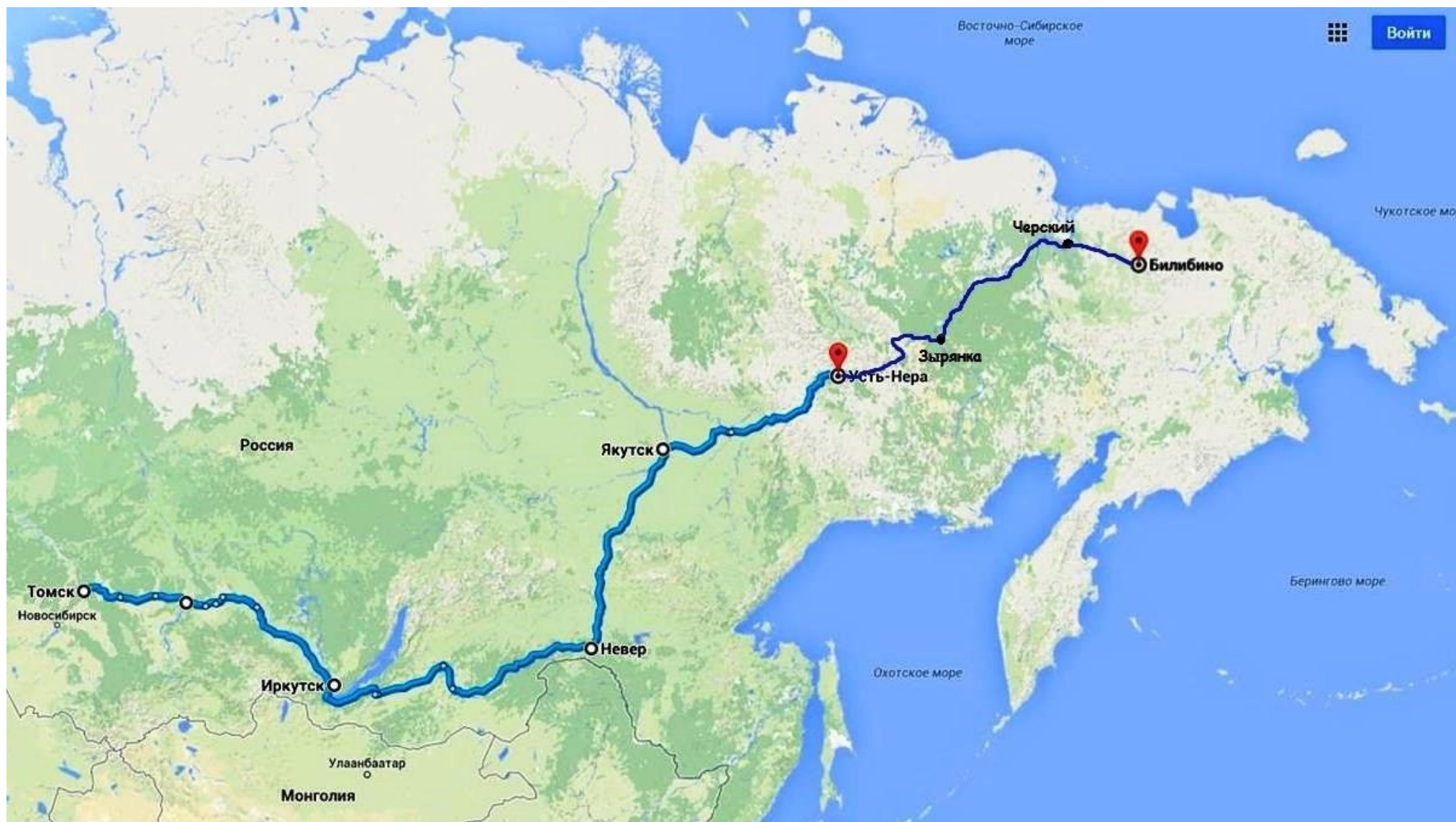


Схема 1. Общая схема маршрута

2.4. Расчет категории сложности похода.

В [1] приводятся рекомендации организации адекватных сложных ниток маршрутов и оценке их трудности: «Категории сложности автомотопоходов определяются в зависимости от включения в их маршруты классифицированных участков или аналогичных им по характеру и количеству препятствий и технической сложности их преодоления. Дополнительная до нормативной протяженность этих маршрутов должна состояться из участков автомобильных дорог без препятствий или участков, сложность которых характеризуется более низкой категорией.

Приведем здесь оценки сложности участков:

Таблица 4.

Категория сложности	Характеристика маршрута	Требования к средствам передвижения
1	Категорийных участков нет, или они нетипичны для данного маршрута (например, падение дерева поперек дороги общего пользования).	Не требуется переделок транспортных средств; могут использоваться дорожные модели мотоциклов и легковые автомобили.
2	Категорийный участок несложный и непротяженный, позволяет ехать на неподготовленном автомобиле или мотоцикле со снижением скорости или принятием повышенных мер безопасности (например, грунтовые участки дорог с выбоинами, участки песка, мосты в плохом состоянии и т.д.). К категорийным участкам 2 к.с. относятся также протяженные грейдерные участки дорог общего пользования (регионы Сибири и Дальнего Востока), горные дороги, по которым имеется автобусное сообщение.	Требуется незначительная подготовка автомобилей, мотоциклов, снегоходов. Более серьезная подготовка техники способствует увеличению скорости движения или безопасности участников, меньшей утомляемости.
3	Категорийный участок может проходить по дорогам общего пользования, по которым сообщение автомобилей возможно не при любой погоде. Характерны сложности с ориентированием, высокая степень автономии.	
4	Прохождение отдельных недлинных категорийных участков возможно при помощи других членов группы (страховке или выталкивании), а так же использовании подручных или специально приготовленных средств повышения проходимости. Характерны сложности с ориентированием, высокая степень автономии. Участки дорог проходимы местными жителями на автомобилях высокой проходимости или гусеничном транспорте, но нет сведений о сквозном прохождении туристскими группами - такие участки считаются участками первопрохождения для авто-мото. К категорийным участкам 4 к.с. относятся также протяженные песчаные участки дорог (точнее, следы от проезда машин) по пустыням, с большой автономией (более 100 км).	Требуется серьезная подготовки техники, на автомобилях в штатной комплектации, как правило, походы невозможны или связаны с большим риском. Допускается использование специальных автомобилей повышенной проходимости ("джипы"), оборудованных лебедками, цепями противоскольжения и трапиками; мотоциклы должны иметь шины повышенной проходимости.

5	Прохождение достаточно протяженных категорийных участков (десятки км) возможно лишь при помощи других членов группы (страховке или выталкивании), а так же использовании подручных или специально приготовленных средств повышения проходимости. Характерна максимальная степень автономии (в горах 50-100 км, в пустыне 200-500 км). Участки дорог с трудом проходимы местными жителями на автомобилях высокой проходимости или гусеничном транспорте, а также лошадьми - такие участки считаются участками первопрохождения для авто-мото. Переправы требуют специальных средств (возимых или собираемых на месте).	Требуется максимальная подготовка техники и экипировки, использование современных средств связи (раций и спутниковых телефонов) и ориентирования (GPS-навигаторов).
---	---	---

Для большей точности было решено рассчитать категорию сложности автопохода по методике, предложенной председателем секции авто-мото туризма Омской МКК Дмитрием Быковым на основе и в соответствии с «Методикой категорирования автомотопоходов», утвержденной ЦМКК решением от 11,12,2004 и действующей на 2014г. Источник: <http://www.art4x4.ru/2009-03-30-08-06-44.html>

Ниже приводим описание методики.

Категория сложности автопохода определяется продолжительностью похода, протяженностью маршрута, категорией трудности встречающихся протяженных препятствий (ПП) и общей категорией сложности похода в баллах(КС) в соответствии с Таблицей 6.

Расчеты проводятся по следующим формулам:

$$КС = \sum П * А + СГ$$

$$П = Кпк \times Кпр,$$

$$Кпр = 1 + Дпп/250, \text{ где}$$

КС – категория сложности похода

∑П – сумма баллов по всем протяженным препятствиям.

П – количество баллов за ПП.

А – показатель автономности, численное значение, Таблица 7

СГ – сезонно-географический показатель, численное значение, Таблица 8

Кпк – Качество дорожного покрытия, численный показатель

Кпр – Протяженность препятствия, причем Кпр не может быть более 1,8. Т.е. если длина ПП больше 200 км, то все что больше 200 км не дает прироста трудности участка.

Дпп – длина ПП в километрах

Кпк для разных дорожных покрытий составляет:

- 0,8 - асфальтированная дорога;
- 1,0 - профилированная гравийная или сухая укатанная грунтовая дорога;
- 1,5 - разбитая щебеночная или грунтовая дорога, плотный песок;
- 2,2 - лесовозная дорога или полевая грунтовая при дожде, песчаные колеи;
- 2,5 - сыпучие пески;
- 2,8 - зимник летом;
- 3,5 - тракторный зимник в горах;
- 4,0 - конная тропа.

Категория трудности ПП в зависимости от баллов (П)

Таблица 5.

к.т.	1	2	3	4	5
П	1.1-1.5	1.6-2.5	2.6-3.9	4-5.9	6-8

Оценка категории сложности автомобильного маршрута**Таблица 6.**

Параметр маршрута		Категория сложности маршрута					
		I	II	III	IV	V	VI
Продолжительность похода минимальная дни		6	8	10	13	16	20
Протяженность маршрута минимальная, км		1500	2000	2500	3000	3500	?
Максимальное количество баллов, идущее в зачет, за протяженные препятствия соответствующей категории сложности:	1 к.т.	6	3	3	3	-	-
	2 к.т.	-	14	5	5	5	-
	3 к.т.	-	-	24	10	5	5
	4 к.т.	-	-	-	39	15	10
	5 к.т.	-	-	-	-	59	40
	6 к.т.	-	-	-	-	-	60 и более
Категория сложности в баллах (КС)		2-6	7-14	15-24	25-39	40-59	60 и более

Что бы посчитать категорию сложности похода в баллах (КС), складываем баллы за все ПП. Но не все ПП идут в зачет. Так если мы планируем поход III категории сложности, то за ПП 1 к.с. можно зачесть только 3 балла, за ПП 2 к.с. – 5 баллов и т.д. Сделано это для того, что бы нельзя было наращивать сложность похода за счет большого количества простых препятствий.

Есть еще одно ограничение – движение по тому же маршруту обратно не засчитывается. Поэтому туристы всегда стараются закольцевать маршрут, что бы не возвращаться по своим следам.

Показатель автономности**Таблица 7.**

A = 1.4	высокая степень автономности	количество населенных пунктов не превышает одного на 5 дней прохождения участка маршрута.
A = 1.0	средняя степень автономности	количество населенных пунктов не превышает одного на 1 день похода
A = 0.6	неавтономные походы	для случаев походов с механическим транспортом сопровождения или полным отсутствием полевых ночлегов

В имеющихся документах показатель автономности для автопоходов не описан, а дана ссылка на велопоходы. Для велопоходов написано следующее - Автономность (А). Показатель автономности в велопоходе может быть как повышающим, так и понижающим категорию сложности в зависимости от его влияния на выполнение всех других параметров.

Если следовать этим правилам, то Автономность автопохода в большинстве случаев будет 0,6. Для велотуристов все понятно, они в день проходят в среднем по 50 км, один населенный пункт в день – обычное явление. И нужен населенный пункт, что бы продукты подкупить, а не тащить их на себе на весь поход. Для автомобилистов средне-дневной пробег – 250-300 км. Редко в какой местности не встретишь на таком расстоянии 2-3 населенных пункта. И что нам с того? Продукты мы возьмем минимум на неделю, а то и на весь поход, горючего то же всегда минимум на 500 км. Поэтому, я считаю, что использовать понижающий коэффициент нужно только, если ночевки не полевые – турбазы, мотели и пр.

При подсчете среднего количества населенных пунктов на маршруте первый и последний дни в расчет не берутся. Промежуточное значение А между 1.0 и 1.4 определяется путем интерполяции

Сезонно-географический показатель

Таблица 8.

Район	Сезонность	СГ, баллы
Равнины и низкогорье		
Средняя часть России	март, ноябрь	6
	зима	12
Север европейской части России, север Канады, Аляска	апрель, октябрь	6
	март, ноябрь	10
	зима	15
Сибирь	апрель, октябрь	10
	март, ноябрь	15
	зима	20
Пустыни государств Центральной Азии, Северной Африки и другие аналогичные им районы	лето	20
	май, сентябрь	10
	март, апрель, октябрь, ноябрь	6
Горы		
Среднегорье (2000 - 2500 м)	март, апрель	6
	ноябрь, зима	12
Высокогорье (свыше 2500 м)	май, октябрь	6
	март, апрель	10
	ноябрь, зима	20
Горы Заполярья, Восточной Сибири, Северный и Приполярный Урал	апрель, май	10
	октябрь, ноябрь, зима	20

2.5. Техническое описание прохождения группой маршрута

День 1. 09 марта

Участок: Томск - г. Мариинск - г. Ачинск - г. Красноярск – г. Канск – г. Тайшет, 967 км

К вечеру 8 марта все наконец-то было подготовлено к долгожданному путешествию. Выехали из Томска 9 марта, рано утром, в 05:00. Трасса на Красноярск нам хорошо известна, ездили по ней много раз, поэтому навигатор не включаем. Погода облачная, но относительно тепло, около -10 °С. После развилки на п. Ижморский начинается кусок гравийной дороги протяженностью 20 км. Зимой она немного лучше, чем летом, но все равно в очень плохом состоянии, периодически сменяется разбитым асфальтом. Средняя скорость на этом участке 30-40 км/ч, бережем подвеску. Здесь же в Toyota услышали непонятные легкие постукивания, но не обратили на них внимания. Дальше до Мариинска едем по асфальту.

Проходим Мариинск по указателям и выходим на федеральную трассу «Сибирь».

Федеральная трасса Р-255 «Сибирь» (до 01.01.2018 года может применяться – М53 «Сибирь») – автомобильная дорога федерального значения Новосибирск — Кемерово — Красноярск — Иркутск. Проходит по территории Новосибирской, Кемеровской, Иркутской областей, и Красноярского края. Протяжённость – 1860 км.

Трасса проходит в условиях равнинной лесистой местности. Климат континентальный с жарким летом и умеренно суровой малоснежной зимой. Средняя температура января меняется от - 20 градусов в Новосибирской области до -24 в Иркутской области. На дороге часто бывают снежные заносы и метели.

Покрытие дороги асфальтобетонное с шириной проезжей части 7 м. Общее состояние дороги требует значительного улучшения. Особенно, это касается участка дороги в районах Нижнеудинска, Тулуна, Канска.

Ряд участков дороги является опасным для движения и требует особого внимания водителя:

- с крутыми спусками и подъемами (60 км, 139 км, 242 км, 305 км, 655 км, 809 км, 1470 км, 1575 км);
- с крутыми поворотами (41 км, 227 км, 482 км, 548 км, 1364 км, 1464 км, 1487 км);
- с ограниченной видимостью (235 км, 346 км, 483 км)

Пункты питания и расположены вдоль трассы с приблизительным интервалом в 50 - 90 км.

Машин здесь значительно больше. Через 20 км, перед развилкой на Тисуль традиционно остановились позавтракать в кафе «У Ксюши». При поездках в эту сторону постоянно там кушаем, вкусно. Едем дальше. Асфальт здесь значительно лучше, дорога спокойна и однообразно. В п. Каштан заехали на заправку. О приближении Ачинска знаем заранее – уже за 40 км видно трубы и отвал Ачинского глиноземного комбината. Перед самым городом – большая дамба и мост через р. Чулым.

Ачинск проезжаем через город, по указателям на Красноярск. Выезд ничем особо не выделяется, качество дороги примерно такое же. Ближе к Красноярску дорога расширяется, появляется разделительный газон. Примерно за 10 км до города берем правее, на развязку и на объездную дорогу в обход города. На объездной много свертков на Красноярск, красивый мост через Енисей. Почти сразу после моста остановились ненадолго на обед, перекусили домашними припасами. В Красноярске потеплело, температура около 0°С.

Продолжаем движение по федеральной дороге. До Канска дорога нормальная, местами есть разбитый асфальт, но в целом терпимо, ожидали, что будет хуже. Местность холмистая. Где-то здесь в стекло на Toyota с дороги прилетел камень, остался небольшой скол. На въезде в Канск заправились на последней в этом направлении заправке «Газпромнефть». Сам Канск решили проехать по городу, а не по объездной дороге. Качество дорог ужасное здесь. Дальше был

отличный участок до п. Нижний Ингаш. Остановились здесь поужинать в кафе, вполне сносно. Погода еще теплее, чем в Красноярске.

В районе Нижней Поймы участок глины 8-10 км. По окончании этого участка дорога снова стала хорошей. Мы доехали до г.Тайшет, сразу за ним нашли сверток и остановились на ночь. Ночевали в течение почти всего похода в машине спать не очень комфортно, но лучше, чем на улице. Машину поставили на автозапуск и заглушили.



Фото 1. На выезде из г.Томска



Фото 2. Показания одометра в начале пути



Фото 3. Выехали на объездную дорогу вокруг Красноярска



Фото 4. Мост через Енисей на объездной дороге



Фото 5. На въезде в Канский район



Фото 6. Заправка Газпромнефть на въезде в г. Канск



Фото 7. Кафе в п. Нижний Ингаш



Фото 8. Грунтовка после п. Нижний Ингаш

День 2. 10 марта

Участок: г. Тайшет - г. Нижнеудинск - г. Тулун - г. Зима - г. Иркутск - г. Слюдянка, 778 Км

Утром проснулись, быстренько перекусили бутербродами и в 6:30 снова были в пути. Погода теплая, облачно. До Нижнеудинска летели с ветерком, местность гористая. Потом дорога стала ухудшаться и перешла в 5-километровый гравийный участок перед Тулуном. Сам Тулун объезжаем по окраине по федеральной дороге. Проезжаем кольцо, откуда уходит дорога Тулун-Усть-Кут в северные районы – к городам Братск, Усть-Илимск, Усть-Кут и на северное побережье озера Байкал, к городу Северобайкальск. Мы же продолжаем движение по автодороге М-53 по направлению к озеру Байкал. В Тулуне идет ремонт мостов – прокладывают трубы для рек – и вокруг ремонтируемых (около 4 шт.) участков работают гравийные объезды. На выезде из Тулуна заправились и перекусили на «Роснефти».

После Тулуна дорога имела разный характер: были и отвратительные участки, но хороших было больше, гравийка больше не встречалась. Подъезжая к г. Зима заметили, что в Патриоте перестал перекачиваться бензин из одного бака в другой, но поскольку был полный бак, то решили разобраться с этим чуть позже. В Ангарске в Патриоте закончился бензин в одном баке. Заехали на заправку, в соседней кафешке поели и отправились дальше. Вскоре уже подъезжали к Иркутску.

Здесь немного поплутали. Навигатор показывал дорогу через город, а указатель объездную дорогу. В итоге все-таки вышли на объездную. На объездной дороге выяснили, что бензин перестает перекачиваться из одного бака в другой в результате перегрева коробки передач. Сразу за Иркутском остановились ненадолго, остудить коробку.

В Иркутске на 1839-ом км заканчивается федеральная автодорога М-53 «Сибирь» и начинается следующая федеральная дорога М-55 «Байкал».

Федеральная трасса Р-258 «Байкал» (до 01.01.2018 года — также М55 «Байкал») – автомобильная дорога федерального значения Иркутск — Улан-Удэ — Чита. Проходит по территории Иркутской области, Республики Бурятия и Забайкальского края. Протяжённость – 1 113 км. Является продолжением на восток трассы М53 «Сибирь».

Климат по трассе резко-континентальный, с длительной холодной зимой (средняя температура января –24 °С и коротким жарким летом (средняя температура июля +20 °С).

На основном протяжении дорога имеет асфальтобетонное покрытие с шириной проезжей части 7 м (встречаются участки с цементобетонным и щебеночным покрытием), 296 мостов. Характеризуется сложным рельефом в плане дороги, многочисленные участки, не

соответствующие IV категории, как правило, это крутые негабаритные повороты, затяжные крутые спуски, закрытая горизонтальная и вертикальная видимость.

Ряд участков дороги является опасным для движения и требует особого внимания водителя:

- с крутыми спусками и подъемами (34 км, 40 км, 52 км, 55 км, 95-100 км, 243 км, 670 км, 1029 км, 1081 км);
- с крутыми поворотами (15 км, 29 км, 41 км, 52 км, 99-101 км, 105 км, 276 км, 347 км, 498 км, 703 км);
- с ограниченной видимостью (100 км, 400 км, 1055 км).

После Иркутска проезжаем город Шелехов. Дальше начинается очень интересный, красивый и опасный участок горной дороги – около 80 км горного серпантина. Много «слепых» поворотов на 90 град. Кажется три поворота, в том числе знаменитый «Тещин язык» почти на 180 градусов. Протяженность самых протяженных спусков-подъемов около 6 километров. На 89 км трассы – Култукский перевал.

Трасса Иркутск-Слюдянка (Култукский тракт) - одна из пяти выходящих из Иркутска дорог и единственная возможность (исключая БАМ) попасть на автомобиле в Бурятию и дальше на восток. Отличается высокой сложностью и уровнем опасности, особенно в зимнее время. Почти все время дорога идет по глухим таежным местам.

Через несколько километров после выезда из Иркутска - поселок Смоленщина, где находится минералогический музей и экспедиция по обработке поделочных и полудрагоценных камней.

Через 20 минут после выезда из Иркутска - город-спутник Шелехов. Сквозь него проезд напрямую, никуда не сворачивая. От Шелехова до военной части Чистые Ключи километров семь идет отличная дорога. Затем резкий поворот налево.

Дальше вверх идет узкая горная дорога, довольно опасная, особенно в гололед и дождь. Километра три-четыре идет очень крутой подъем. На подъеме несколько очень крутых поворотов под углом 50-80 градусов. Ночью здесь не рекомендуется ехать вообще. На 35 километре справа от дороги есть неплохая поляна для отдыха и ночевки.

Далее идет крутой спуск, осторожнее на поворотах, зимой лучше тормозить двигателем. Внизу деревня Моты. На трассе - ГАИ, заправка, магазин, кафе, шиномонтаж. Если заехать в деревню, то через два километра вы попадаете на берег реки Иркут, вдоль которой идет дорога на Шаманку. После деревни Моты опять очень крутой подъем. На 53 километре родничок, шашлычная и расширение дороги для перекура. Сразу за этим местом - крутой опасный поворот! На 96 километре после крутого затяжного спуска, где зимой нужно все время тормозить двигателем, подъезжаем к обрыву над Байкалом. Внизу очень красивая панорама поселка Култук, города Слюдянка и южной оконечности Байкала. Тут же стоит березка, на которую полагается повязать что-нибудь тряпичное и побрызгать водочкой.

Дальше до Култука идет довольно крутой серпантин. Не рекомендуется разгоняться, да оно и не удастся. Поселок Култук - небольшая железнодорожная станция и грузовой порт. Можно купить рыбу и продукты с рук.

При выезде из поселка Култук - развилка. Дорога прямо - на Слюдянку и дальше на Байкальск, Посольск, Улан-Удэ. Крутой поворот направо - дорога в Тункинскую долину (Аршан, Жемчуг, Нилова пустынь). Если ехать прямо - после поста ГАИ начинается город Слюдянка. Между Култуком и Слюдянкой отличная дорога, но с резкими крутыми поворотами.

Уже стемнело, и едем очень осторожно, трасса интересная, нет ни снега, ни льда – асфальт не самого хорошего качества. Здесь очень часто слетают с трассы фуры и легковые машины. На обзорной площадке останавливаемся, фотографируемся – очень красивый вид на озеро Байкал, жаль, что темно.

Проезжаем Култук и Слюдянку и сразу за ней находим съезд с дороги и останавливаемся на ночь. На серпантинах мы опять слышали стук в Toyote, похожий на тот, что слышали перед

Мариинском, уже сильнее. Осмотрели подвеску и обнаружили, что дело в рулевой рейке. Но в дороге починить ее не можем, принимаем решение ехать до крупного города и сервиса. Пока ложимся спать.



Фото 9. Местность гористая



Фото 10. Подъезжаем к Тулуну



Фото 11. На заправке в Тулуне



Фото 12. Иркутск



Фото 13. Перед п. Култук, на обзорной площадке



Фото 14. Перед п. Култук, на обзорной площадке

День 3. 11 марта

Участок: г.Слюдянка - г. Байкальск - пгт. Селенгинск - г. Улан-Удэ - г. Петровск-Забайкальский - г. Хилок, 737 км

Проснулись и очень порадовались сегодняшнему дню – на улице ярко светит зимнее солнце, температура -10°C. Выехали без завтрака. От Слюдянки едем по горной трассе, с крутыми поворотами – живописнейшая дорога вдоль берега Байкала, иногда с прижимами, иногда совсем близко с железной дорогой. Проезжаем несколько деревень, где можно купить рыбу, г. Байкальск, где расположен известный Целлюлозно-бумажный комбинат. Здесь заправляемся.

Сразу за Байкальском начинается трасса более прямая, без крутых поворотов и кочек. Едем на высокой скорости до деревни Выдрино, в самом начале которой проезжаем мост через красивую реку Снежная, которая разделяет Иркутскую область и Республику Бурятия. За мостом стоит стела, обозначающая границу областей. Дальше дорога чуть похуже, за г. Бабушкин идет совсем близко от берега Байкала, почти везде можно свернуть для стоянки. Едем и любимся его красотами, благо ясный день позволяет.

В районе станции Калтушная, где дорога потихоньку начинает поворачивать вправо от озера, не выдержали и поехали на Байкал фотографироваться. Все-таки он очень красив! Зимой особенной спокойной красотой.

Дальше дорога окончательно повернула на восток, в сторону от Байкала. В районе г. Кабанска останавливаемся покушать в кафе с заманчивым названием «Лас-Вегас», отведать бурятские позы. По хорошей ровной дороге едем до г.Селенгинск, после которого дорога идет вдоль могучей реки Селенга в горных берегах, и в районе деревни Татаурово вместе с рекой дорога поворачивает на юг к Улан-Удэ. Вскоре начинается серпантин, по которому поднимаемся на пер. Мандрик. Очень красив спуск с перевала с сосновым лесом по краям дороги и красивой панорамой Селенги. В нескольких местах дороги есть места отдыха и позные, где можно перекусить. Где-то через полчаса уже подъезжаем к Улан-Удэ.

Федеральная трасса идет в объезд города. Но мы решаем починить рулевую рейку, поэтому заезжаем в сервис. Проверяем подвеску на обоих автомобилях и выясняем, что нужно покупать необходимые для ремонта запчасти. Все-таки едем в Улан-Удэ! В городе покупаем все необходимое, обедаем в кафе, подкупаем продукты. В городе заехали еще в один сервис и ситуация оказалась куда хуже, чем виделась в первом. По-хорошему, нужно менять рейку, а ее нигде не достать. Решаем ехать с этой, помирать она должна долго. Потом в Билибино пришлое новую. Потеряли на всем этом ремонте 2 часа, зато побывали в столице Республики Бурятия!

Продолжаем движение по федеральной дороге на юг вдоль реки Селенга, которая сопровождает трассу почти до старообрядческого села Тарбагатай. Перед въездом в село открывается красивый вид на гору, известную как «спящий лев».

Дорога идет по горному рельефу, очень радуют пейзажи, хотя само состояние дороги оставляет желать лучшего. Через небольшой перевал Барский доезжаем до еще одного старообрядческого села Мухоршибирь, от которого дорога опять поворачивает на восток, к границе Республики Бурятия и Забайкальского края. В районе села идут ремонтные работы. Здесь останавливаемся на заправку. Уже стемнело. Дальше едем как на автомате, особо нигде не останавливаясь до г. Хилок. Асфальт здесь совсем в плохом состоянии, весь разбитый. После города находим съезд и останавливаемся на ночевку.



Фото 15. Вид с дороги на противоположный берег



Фото 16. Станция Калтушная



Фото 17. Станция Калтушная



Фото 18. Лед Байкала (в Калтушном)



Фото 19. В кафе «Лас-вегас» д. Кабанск



Фото 20. После перевала Мандрик



Фото 21. Подъезжаем к Улан-Удэ



Фото 22. Улан-Удэ, памятник Беркуту



Фото 23. Улан-Удэ, тигры на мосту



Фото 24. Улан-Удэ, памятник В.И. Ленину



Фото 25. За Улан-Удэ, на эстакаде



Фото 26. с. Мухоршибирь

День 4. 12 марта

Участок: г. Хилок - г. Чита - пгт. Чернышевск – заправка «Багульник», 796 км

Утром проснулись, позавтракали и выехали дальше. День опять ясный. От г. Хилок едем по хорошо отремонтированному участку дороги, который вскоре сменяется старым асфальтом очень плохого качества. В районе озера Арей и до Танги печальная дорога, разбитый асфальт. Дальше до

Читы дорога хорошая. Природа за окном меняется, начались степные пейзажи, желтые, совершенно без снега, несмотря на то, что зима. Дорожная инфраструктура развита очень слабо, заправок 1-2 на 300 км. Машин тоже очень мало, дорога почти пустая. Начало степи запомнилось одним интересным спуском – длинным, около 20 км и очень плавным.

Перед Читой, не доезжая 40км, остановились и пообедали придорожном мотеле «Вдали от Жен». Жены готовят лучше.

Трасса идет в объезд Читы, заправляемся на «Роснефти» и едем дальше.

Разговорились с кассиром на заправке. Говорит, здесь почти все товары китайские, т.к. граница совсем близко. Все ездят в Китай на выходные отдыхать.

Здесь заканчивается автодорога «Байкал» и начинается федеральная трасса Р-297 «Амур».

Федеральная трасса Р-297 «Амур» (до 01.01.2018 года — также М58 «Амур») — автомобильная дорога федерального значения Чита — Хабаровск, с подъездом к Благовещенску. Проходит по территории Забайкальского края, Амурской и Еврейской автономной областей, Хабаровского края. Протяжённость – 2 165 км. Дорога является формальным продолжением на восток федеральной трассы М55 «Байкал».

Трасса М58 проходит в условиях равнинной, лесистой и горно-лесистой местности. Температурный режим неоднородный. Климат меняется от сухого, резко-континентального до влажного, умеренно-континентального. На всем протяжении трассы возможны большие перепады температур от - 40 в зимнее время, до +40 летом.

Покрытие дороги асфальтобетонное, ширина дорожного полотна 7 метров. Актуальной проблемой является ремонт участков общей протяженностью 641 километр, где асфальт был уложен ещё в 1980-х годах и свой срок полностью отслужил.

Поскольку трасса М58 «Амур» новая, то она обходит стороной многие населенные пункты, поэтому кафе и гостиницы встречаются на пути не часто. Посты ДПС и засады гаишников встречаются еще реже.

Дорога отличная, скорость ограничивается только разумностью водителя. Заехали поесть в невзрачное кафе без названия. Чернышевск опять объехали по объездной дороге и едем дальше. Начинает заканчиваться бензин, а нормальных заправок нет. Как и до Читы, в принципе очень слабая инфраструктура. Заправились на ближайшей встреченной АЗС «Багульник», хоть она и показалась сомнительной. Цены на бензин, чем дальше не восток, тем выше. После нее почти сразу свернули в сторону на ночевку. Сегодня дорога была достаточно монотонна и однообразна.



Фото 27. Кафе «Вдали от жен»

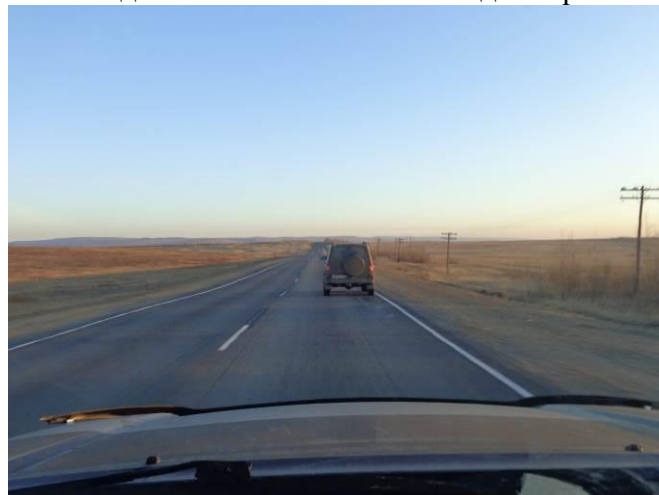


Фото 28. Степные пейзажи после Читы



Фото 29. Кафе

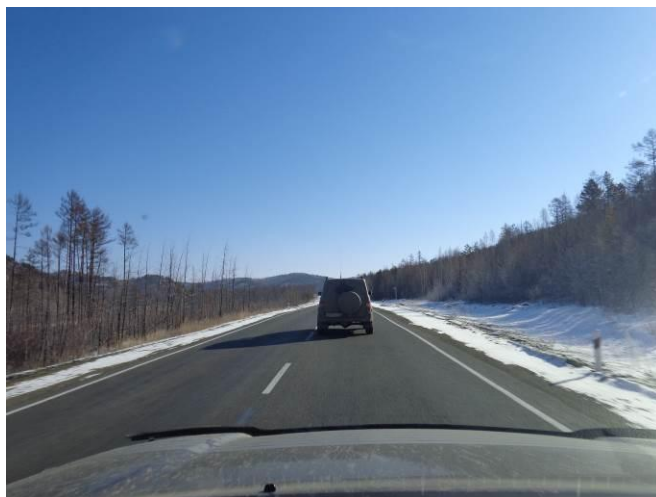


Фото 30. Сопки



Фото 31. Сопки совсем без снега



Фото 32. Коровы тоже участвуют в движении

День 5. 13 марта

Участок: заправка «Багульник»- г. Могоча - пгт. Невер – с. Соловьевск – г. Тында, 638 км

Встали рано, позавтракали и тронулись в путь. Дорога становится все хуже. Особенность трассы «Амур» заключается в том, что ее очень долго строили, и если новые участки более или менее нормальные, то отрезки, которым несколько лет, уже деформированы грузовыми машинами. Дорожное полотно просело и идет волной, езда напоминает качание на морских волнах. Дефекты появляются из-за климата восточной Сибири и геологических особенностей почвы. Их активно пытаются ремонтировать, но пока что четкой технологии нет. Скорость на таких участках невысокая. До г.Могоча ехали 2 часа.

Заехали в него, чтобы найти нормальную заправку и поесть. Могоча. Захолустье. Заправку нашли, заправились, а толкового кафе нет, есть только «Баскин Робинс» и 33 пингвина. Купили мороженого, а в кафе в итоге пошли на трассе возле свертка на г. Могоча. Там встретили дальнобойщиков, едут с Якутска. Говорят, что препятствия, которые мы преодолеваем последние 200 км, называются «Амурские волны». Сказали, что еще немного нужно «проскакать», затем после поворота в Невере до Тынды лежит щебень (немного тревожимся за нашу люфтящую рейку). А потом пойдет «Якутский асфальт», еще не растаял. Мы поели в кафе и поехали дальше.

Якутский асфальт – понятие, которым местные называют состояние дорог в тех краях зимой. Так, в самом Якутске зима позволяет значительно улучшить состояние городских дорог. Летом из-за болотистой почвы иные улицы становятся труднопроходимыми и ремонту не подлежат. Зимой хорошо. Все искореженные участки заливают водой, превращая их в обыкновенный каток,

а сверху обильно удабривают песком и гравием. Получается так называемый «якутский асфальт». Ровно, крепко, не скользко. Надо подремонтировать – просто добавь воды. На трассе также снег заглаживает неровности, а мороз сковывает дорогу – она выходит гораздо лучше, чем летом.

Дорога от Могочи утыкана знаками «неровная дорога», каждые 100-200 метров волны или просто нет асфальта. Едем очень медленно. Позже узнали, что есть даже такая поговорка советских военных: «Бог создан Ялту и Сочи, а черт Сковородино и Могочу», очень правдоподобно описывающая этот участок дороги. В Сковородино мы заехали поехать в кафе.

С федеральной трассы Чита-Хабаровск мы свернули почти сразу же, в районе Невера. Крупная и современная развязка. Мы сворачиваем строго на север, на федеральную автодорогу «Лена».

Федеральная трасса А360 «Лена» (до 31 декабря 2017 г. одновременно применяется прежний учётный номер — «М56») — автомобильная дорога федерального значения Невер — Якутск. Проходит по территории Амурской области и Республики Саха. Протяжённость – 1157 км. Часто называется также Амуро-Якутской (автомобильной) магистралью. Берет свое начало (уходит на север) от федеральной трассы Р-297 "Амур" в районе г. Невер и стыкуется в Нижнем Бестяхе с Р504 «Колыма».

Путь проходит в равнинно-степной, тундровой, гористо-лесной, болотистой местностях. Температурный режим крайне неблагоприятный. Холодная и продолжительная зима. Средняя температура января -40 град.

Дорожное покрытие на трассе отсутствует. Покрытие дороги грунтовое и щебеночное, местами есть небольшие участки с асфальтом. Паромная (ледовая) переправа в Якутск. В период ледостава и ледохода переправиться в Якутск невозможно.

Один из сложнейших участков федеральной трассы «Лена» — 30 км дороги с 93-го по 123-й километр. Федеральная автотрасса «Лена» стала печально знаменита на весь мир в 2006 году, получив незавидное звание «самой опасной трассы мира» - по версии западного авторесурса Autospies.com.

Трасса М-56 «Лена» сложная, количество АЗС ограничено. Пункты питания расположены примерно через каждые 80 - 110 км. Отправляясь в путь по этой дороге надо основательно подготовиться. Обязательно взять с собой топливо, еду, тросы, колеса.

Через 1,2 км после развязки началось гравийное покрытие. Покрытие позволяет передвигаться со скоростью от 0 до 90 км/ч (местами). Вполне комфортная скорость – 40км/ч. Обсуждаем, что на УАЗе 60 км/ч можно ехать (УАЗ не так жалко, на треск панелей внимания не обращают). Местами идут ремонтные работы, около 20-30км. Дорога идет параллельно БАМу, в Якутии сохранились еще деревянные мосты, которые выдерживают 50 т. Так едем до Соловьевска, перед которым, правда, было 10км асфальта.

После Соловьевска опять гравийка, и вот мы в Тынде. Проехали почти 4000 км. Отъезжая дальше от «сердца» нашей России, мы замечаем, что по «артериям» дорог периферийные районы типа Якутии получают все меньше и меньше тепла. Так на въезде в Тынду – -23°C. Правильно, так-то, посмотрев на ту самую «артерию», автодорогу «Лена», становится понятно, почему здесь так холодно. Она отвратительная. 150 км до Тынды мы ехали 4 часа. Здесь заправились, так как следующая заправка должна быть не скоро.

Сразу за Тындой свернули немного в сторону от дороги, поели и легли спать.



Фото 33. На заправке «Багульник»



Фото 34. На заправке «Багульник»



Фото 35. Соловьевск

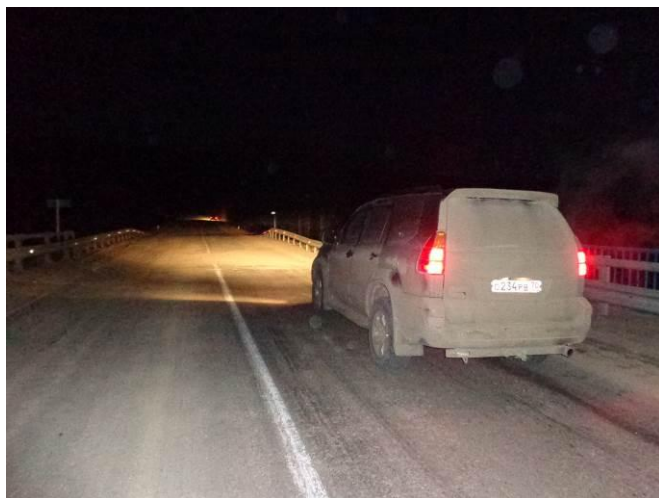


Фото 36. Ночная дорога в Тынду

День 6. 14 марта

Участок: г. Тында - с.Иенгра - г. Нерюнгри - с. Большой Хатыми - перевал Тит - г. Алдан - г.Томмот, 572 км

Продолжаем наш маршрут по федеральной дороге «Лена» к Якутску. На улице мороз, около -30°C. Проезжаем Тынденский аэропорт. Опять идет гравийная дорога. Едем по тайге, дорога идет через небольшие горные перевалы, один из которых является границей между Амурской областью и Республикой Саха. На границе стоит стела с повязанными ленточками. Вот мы и въехали в суровую Якутию.

Вокруг очень красиво, все деревья от мороза в инее, однако тайга сильно отличается от привычной нам сибирской – здесь растут почти одни лиственницы. Дорога очень разнообразна – где лежит снег, там ехать более или менее комфортно. Где снега нет, там состояние очень плохое. Прибываем в небольшое якутское село Иенгра. От села около 40км идет асфальтированный участок, затем опять гравийка. При подъезде к Нерюнгри пост ГАИ, первый после Читы. Тормозят абсолютно всех, проверяют машины на предмет всего и водителей записывают.

Нерюнгри – второй по величине город Якутии. Участок от Нерюнгри до аэропорта в с. Чульман сделан хорошо благодаря прилетающим чиновникам разного уровня. Кстати, от Тынды до Нерюнгри всего одна АЗС, поэтому о бензине лучше заботиться заранее.

От Нерюнгри до с. Большой Хатыми в основном асфальт, гравийки очень мало. В Хатыми обедаем в кафе «Транзит», очень хорошее.

По всей дороге сегодня встречаются угольные карьеры: все якуты пользуются углем, поэтому вдоль дороги снег почти черный, с проталинами. От Хатыми почти сразу начинается

пологий подъем, впереди внезапно видим на обочине много грузовиков. Обгоняем их и встаем сами, потому что проезда дальше нет. Пошли узнать, в чем дело. От дальнбойщиков узнали, что это подъем на перевал Тит, высотой 1350 м. Одна из фур не смогла преодолеть подъем, забуксовала и ее развернуло поперек дороги. Образовалась большая пробка. Дальнбойщики таскали шлак – сыпали под колеса этой фуры, отцепили тягач, чтобы ее вытянуть. Часа через полтора фуру вытянули в общий строй и все потихоньку продолжили подъем.

Дорога по прежнему гравийная, при въезде в г.Алдан начинается асфальт, куча кафешек и прочей инфраструктуры. Заехали на заправку. От Алдана до Томмота асфальтированная дорога, при выезде из Томмота - второй пост ГАИ. После Томмота останавливаемся на ночь.

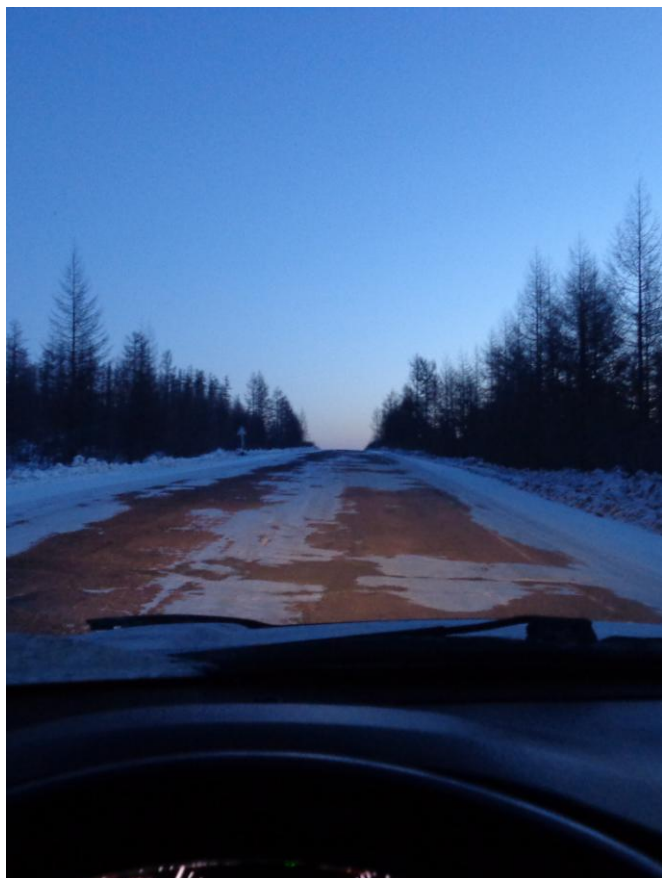


Фото 37. За с. Иенгра



Фото 38. Подъезжаем к Нерюнгри



Фото 39. Снег на обочине черный от угля



Фото 40. Якутский угольный комбинат в Нерюнгри



Фото 41. Красивые скалы



Фото 42. Аэропорт в с. Чульман



Фото 43. Деревья все в инее



Фото 44. Угольные карьеры

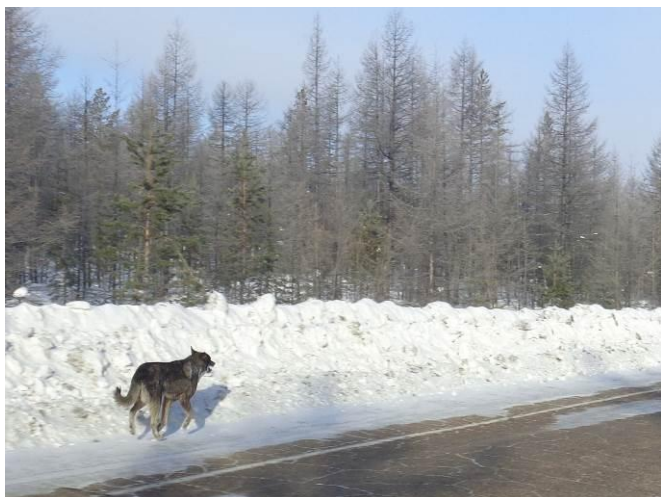


Фото 45. Крупный и далеко от жилья. Волк



Фото 46. Следы бывших аварий

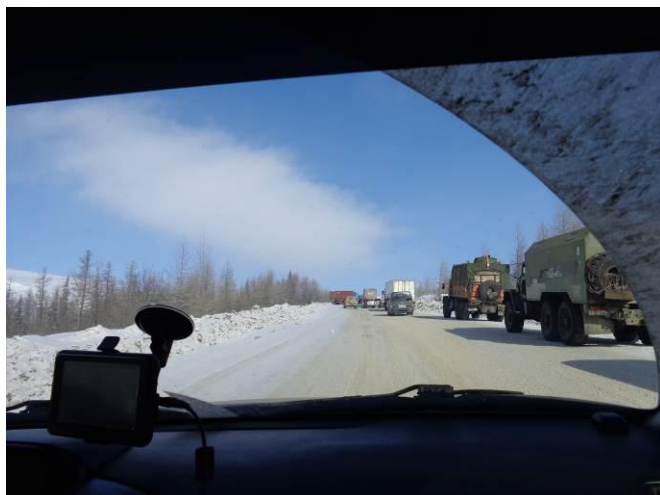


Фото 47. В пробке на пер. Тит



Фото 48. В пробке на пер. Тит



Фото 49. В пробке на пер. Тит



Фото 50. В пробке на пер. Тит

День 7. 15 марта

Участок: г. Томмот – с. Улу – с. Качикатцы – пгт. Нижний Бестях, **430 км**

Сегодня поспали чуть подольше, осталось совсем немного до Якутска. Поели и выдвинулись в дорогу, которая почти пустая – машин нет. Также почти нет и каких-либо населенных пунктов, только строительные городки. Проезжаем поселки Верхняя Амгу, Улу. В Улу останавливаемся на заправку и поесть в кафешке.

Дальше трасса очень убита, почти на всем протяжении ее идут ремонтные работы, снег снят тяжелой техникой. На некоторых участках ехали 5-10 км/ч. Очень много объездов ремонтируемых участков.

Доезжаем до поселка Качикатцы. Позже узнали, что в этом поселке можно по ледовой переправе перебраться на другой берег – там тоже идет дорога, гравийная, до Якутска. Мы же едем по федеральной трассе.

Здесь начинается асфальт, местами сильно разбитый. На одном из поворотов, УАЗик слетает с трассы. К счастью, кювета не было, снега тоже было не много на обочине, все обошлось – машина просто остановилась в поле. Но для выезда потребовалась помощь.

Вскоре показывается пгт. Нижний Бестях. Здесь, в Нижнем Бестяхе, заканчивается трасса «Лена». Мы совсем рядом со столицей Республики Саха – г. Якутском. Позади неделя пути, 5 федеральных дорог, 4800 км, а впереди знаменитая трасса «Колыма», зимник и Чукотка.

Т.к. дальнейший путь начинается отсюда, то решаем, что нет необходимости сейчас ехать в Якутск. Завтра планируем дневку, поэтому останавливаемся в недавно открытой гостинице «Ураанхай», чтобы комфортно отдохнуть.

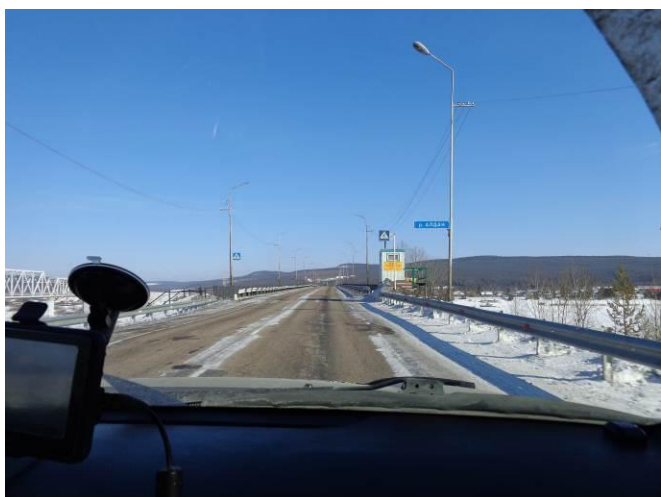


Фото 51. г. Томмот. Мост через р. Алдан

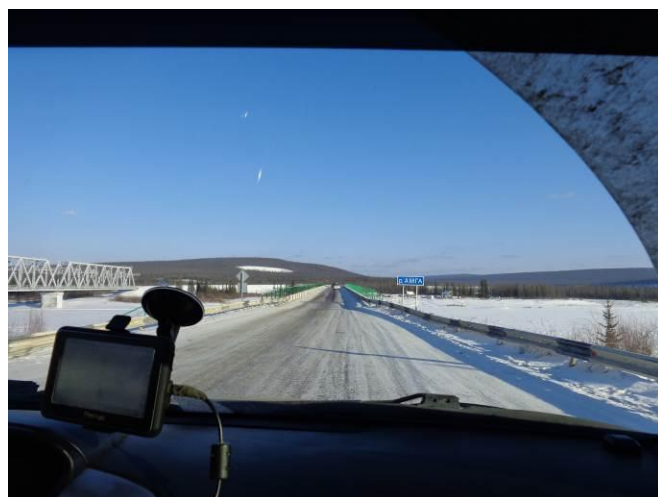


Фото 52. Мост через р. Амга



Фото 53. Много останков слетевших фур



Фото 54. Гостиница в пгт. Нижний Бестях

День 8. 16 марта

Участок: г. Якутск (Дневка), 122 км

Сегодня решили отдохнуть и подготовиться к дальнейшему пути. Пройдена половина маршрута, причем большая часть достаточно простая, по федеральным дорогам. Впереди более сложный участок пути и зимник.

С утра выпалились, позавтракали и поехали в Якутск. На улице морозно и стоит туман. Выехали к Лене и офигели. Ширина Лены в этом месте 5-6 км, а по ледовой переправе до города ехать 20 км. По льду идет отличная, двухполосная прочищенная дорога с разделительной полосой из снега. Поехали вперед. На другой стороне Лены дорога резко петляет и заметно ухудшается, во льду глубокие ямы. Дорога раздваивается и мы едем, слушаясь навигатора по левой дороге. Обратно решили поехать по другой дороге, которая оказалась лучше.

Это одна из самых больших проблем трассы «Лена» - отсутствие переправы через реку. Переправиться к Якутску можно только на пароме в короткое летнее время или в зимнее по льду. Когда на реке идет ледостав или ледоход, в столицу Республики Саха добраться можно только по воздуху.

В Якутске еще раз проверили машины в сервисе, чтобы не было неожиданностей в пути. Искали бочку для бензина, но с этим в Якутске были трудности. Нашли только случайно. Купили

пилу – если машина попадает в наледь, то ее можно оттуда только пилой выпилить. К счастью, она нам не пригодилась.

Если до Якутска мы питались в основном в придорожных кафе, покупая продукты только для завтраков и быстрых перекусов, то дальше это будет сложнее. Поэтому закупили продуктов для самостоятельного приготовления еды. Также закупили сахар для наших коллег в Билибино – там трудности с поставкой продукции, и соответственно цены очень высоки.

Очень хотели купить сувенирные магнитики с Якутском, но в магазинах почему-то встречались только с Владивостоком. В самом городе много недавно открывшихся магазинов, почти все машины японские с двойным стеклом.

Первый раз очень удивились, увидев наклеенное на лобовое стекло второе стекло. Спросили о нем автомеханика из сервиса. Говорит, без второго стекла невозможно ездить. При очень низких температурах (а они здесь до -40°C и ниже) стекла покрываются инеем и ничего не видно. Второе стекло помогает за счет воздушной прослойки между стеклами. Его клеят прямо поверх лобового на широкую изоленту. Процедура стоит недорого. В качестве дополнительного плюса – защита от сколов, которые не редкость на тех дорогах.

Почти все дома из-за вечной мерзлоты стоят на сваях, приподнятые над землей.

Доделав все дела, вернулись в гостиницу. Там поели кафешке при гостинице, помылись и легли спать – завтра будем продолжать маршрут.

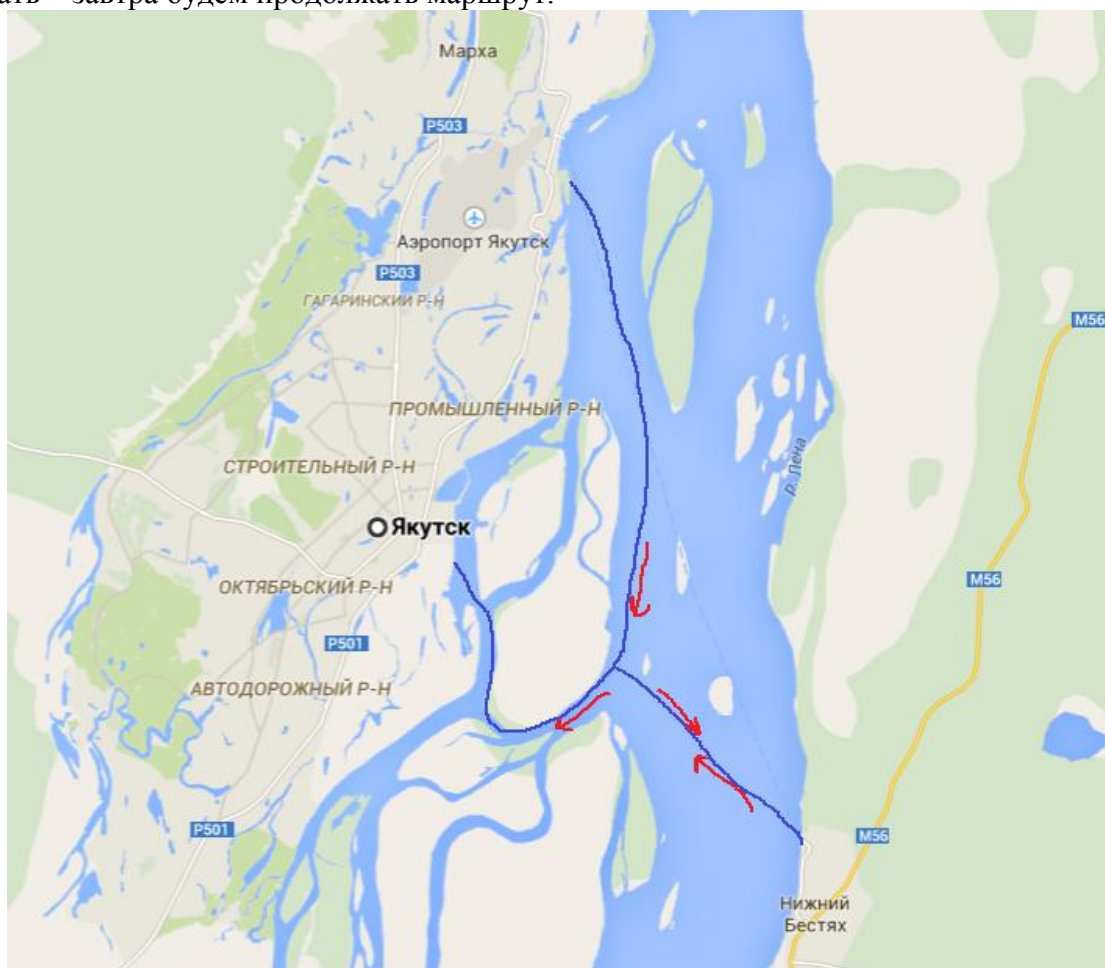


Схема 2. Ледовая переправа через р. Лена до Якутска



Фото 55. Двойное стекло, на изоленте



Фото 56. На обеде

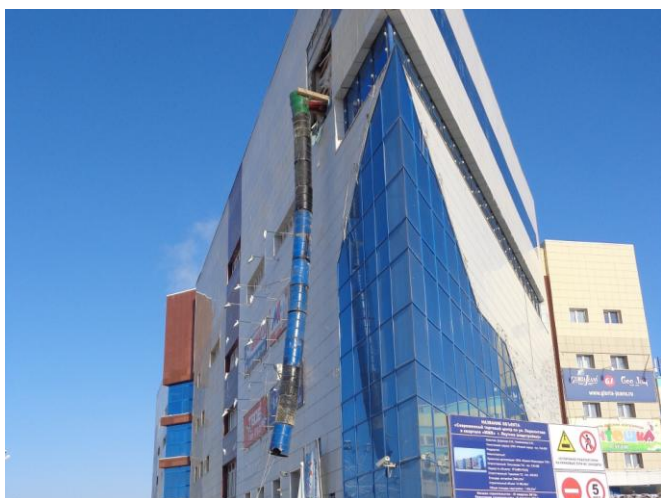


Фото 57. Бочки снаружи дома



Фото 58. В центре города



Фото 59. На Ледовой переправе через р.Лена



Фото 60. На Ледовой переправе через р.Лена



Фото 61. На Ледовой переправе через р.Лена



Фото 62. Магнитики «Владивосток» в г. Якутск

День 9. 17 марта

Участок: г. Нижний Бестях - с. Чурапча - с. Ытык-Кюель - с. Уолба - ледовая переправа через р. Алдан - пгт. Хандыга - с. Теплый ключ (аэропорт) - стоянка на развилке трассы «Яна», 487 км.

Встали рано, кафе в гостинице не работало еще, решили позавтракать по дороге. Заехали на заправку, залили полные баки и выехали из Нижнего Бестяха. Погода ясная и морозная -25°С. Асфальт закончился буквально сразу за знаком окончания населенного пункта. Выехали на федеральную трассу «Колыма».

Федеральная трасса Р504 «Колыма» (прежний индекс — М56) — автодорога федерального значения между Якутском и Магаданом протяжённостью 2032 км, из которых 1197 км проложено по территории Республики Саха (Якутия), 835 — по Магаданской области. Дорога имеет также историческое название — Колымская трасса, под которым она известна в литературе и СМИ (некоторые авторы употребляют синоним — Колымский тракт).

Путь проходит в лесотундровой, равнинной и местами гористой местности. Температурный режим неблагоприятный. Продолжительная, холодная зима длится 7 - 8 месяцев, короткое прохладное лето. На этом маршруте часто бывают метели и снежные заносы.

Покрывание на большей части дороги — грунтово-щебёночное полотно, частично имеет асфальтовое покрытие. Многие отрезки трассы М56 покрыты острым щебнем. Поэтому, надо обязательно брать в дорогу запасные колеса. Ширина дорожного полотна примерно 6 - 7 метров. Круглогодичный проезд возможен практически по всей длине автодороги. Однако до тех пор, пока отсутствует очень важное звено — мост через Алдан в районе Хандыги (начать строительство моста планируется в 2014 году), в периоды межсезонья сквозное движение по дороге невозможно. Этот мост пока только в планах.

Отправляясь в путь по этой дороге, не забудьте взять запас продуктов и топлива. Некоторые пункты проживания, отмеченные на карте, уже пусты и заброшены. Станции шиномонтажа встречаются на начальном отрезке трассы М56, последняя в Хандыге, поэтому обязательно запасайтесь ремкомплектом.

Стоит отметить, что ф/д Колыма заметно хуже ф/д Лена. Однако она сильнее заснежена и поэтому на некоторых участках можно разогнаться до 90-100 км/ч. В кафе «Уют» в деревне Тюнгюлю завтракаем и продолжаем движение по маршруту. Асфальт встречается редко: в населенных пунктах, и то не во всех. В 212 км от Нижнего Бестяха встречаем очень красивую скульптуру Ньургун Боотур (героя якутского эпоса). Поражает детальность и точность конструкции. Выполнен он из листов металла методомковки и сварки. Рассматриваем,

фотографируемся. В п. Ытык-Кюёль в кафе Аартык перекусываем и едем дальше. Как и предыдущее, кафе небольшое, выбор скромный.

На развилке за деревней Улоба поворачиваем направо на переправу через р.Алдан. Доезжаем до переправы, знакомимся с правилами переправы и выезжаем на лед. Дорога ведет не прямо на противоположный берег, а немного вдоль по замерзшей реке. Вскоре доезжаем до г. Хандыга. Есть банкомат Сбербанка, на берегу заправка, есть 95 бензин по цене 41 р. и 92 по 38 р. Это последняя заправка, на которой мы видели 95. Заезжаем на заправку, заливаем полные баки и три 20-литровые канистры. Дальше бензин будет еще дороже, да и заправки встречаются все реже.

После г. Хандыга до свертка на трассу «Яна» асфальт не встречался. За перекрестком сразу площадка для ночевки с красивым видом гор, ждущих нас завтра, там подкрепились и заночевали с дальнбойщиками.



Фото 63. Проехали уже 5040км с начала пути



Фото 64. «Якутский асфальт»



Фото 65. С. Чурапча



Фото 66. Скульптура, Ньургун Боотур



Фото 67. Скульптура, Ньургун Боотур



Фото 68. Ньургун Боотур сварен из металла



Фото 69. Томпонский район



Фото 70. Лес вдоль дороги



Фото 71. Ледовая переправа через р. Алдан



Фото 72. Ледовая переправа через р. Алдан



Фото 73. Едем по р. Алдан



Фото 74. В пгт. Хандыга

День 10. 18 марта

Участок: Стоянка на свертке на трассу «Яна» - пер. Томпорукский - перевал 538м - опасный участок Ласточкино гнездо - п. Развилка - опасный участок Желтый прижим - перевал на вершине Черного прижима -(731 м) - опасный участок Черный прижим - серпантин Заячья петля - мет. Восточная - с. Кюбюме - пер. Бадранский - пер. Брюнгидинский - пер. Ольчанский - пгт. Усть-Нера , 459 км

Выспались, покушали припасами и выехали в 9:25. Погода как обычно, холодно и ясно. Через несколько километров начинается горная дорога. Состояние дорожного покрытия сильно ухудшается. В полотне появляются большие камни 20-30 см и такие же ямы. Основное покрытие состоит из довольно крупного щебня.

Буквально сразу же подъезжаем к Томпорукскому перевалу. Поднимаемся, фотографируемся и едем дальше. За Томпорукским перевалом идет еще один поменьше. Спускаемся в долину реки Восточная Хандыга, но течет она уже в гористой местности. Едем вдоль реки, любимемся видами.

Дорога петляет, вслед за рекой проходя через прижимы и крутые повороты. К счастью, перед особенно опасными участками есть предупредительные знаки. Первый такой участок с названием «Ласточкино Гнездо» при прохождении не показался нам особенно сложным. Хотя дорога здесь и делает поворот на 180 градусов, но он относительно плавный. Может быть, это из-за того, что были предупреждены знаком.

Дальше за поселком Развилка, пройдя по желтому прижиму, дорога ведет в небольшой перевал (731м). Тоже прошли без особых сложностей. Однако спуск представляет собой опасный участок «Черный прижим». Здесь-то сердце невольно замирает: в очень крутом черноватом склоне пробита узенькая дорожка. Ширина дороги около 4 метров, встречные машины не могут разминуться на ней. Все осложняется еще тем, что здесь идет ремонт, строят новый мост внизу и, видимо, будут расширять дорогу. Участок действительно опасный и мрачноватый.

Затем идет относительно спокойный участок до серпантина «Заячья петля». Упираемся в конец очереди из фур, ждущих, пока спустится встречный поток машин. Участок тоже не из простых, резкий поворот на 180 градусов, в гору, фурам дается нелегко. Но мы проходим его с меньшими трудностями.

Уже стемнело, а мы продолжаем плавный подъем на перевал, крутых и опасных поворотов больше не было. На спуске проезжаем мимо метеостанции Восточная и вдоль реки Кюбюме едем до одноименной деревни. Температура воздуха сильно опустилась, -30 градусов. Это нижний предел нашего градусника в Toyota.

В Кюбюме заезжаем на заправку, буквально перед нашим приездом на нее завезли бензин.

Мы сильно удивились, не обнаружив на раздаточной колонке заправочный пистолет. После консультации с кассиром, заправляем машины куском шланга, идущим от колонки. Альтернативы нет, следующая заправка далеко, и есть ли там бензин, неизвестно. Тут же кушаем в кафе Куба, оно сделано из строительного вагона, выбора блюд нет, в общем, совсем скромное. Это единственная кафешка, попавшаяся нам сегодня.

За деревней Кюбюме дорога идет на север. Проезжаем простенький перевал Делкан и продолжаем движение до Брюнгидинского перевала. Поднялись на него, уже совсем темно, но мы решаем поднапрячься и доехать до Усть-Неры. Дальше идет Ольчанский перевал, довольно высокий и опасный резкими поворотами, что подтверждается грудой металла и остатков машин внизу под ним.

Через 10 километров въезжаем в пгт. Усть-Нера. На окраине находим заправку, рядом есть большая площадка для стоянки и ночевки. Здесь и ночуем.

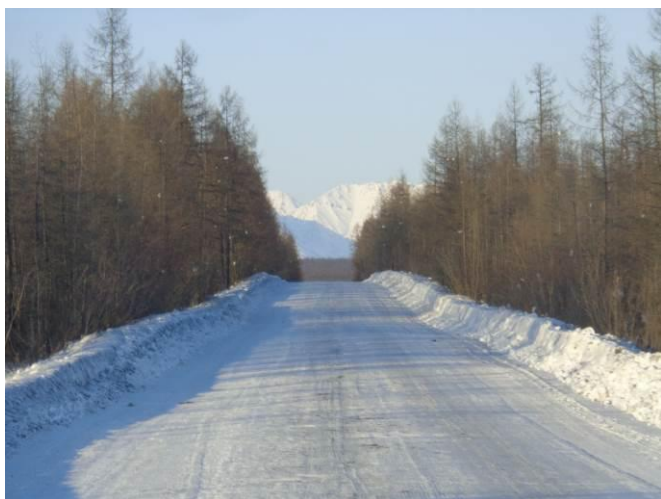


Фото 75. Горная трасса



Фото 76. Красивые горы на горизонте



Фото 77. Остановка перед перевалом



Фото 78. Начало подъема на перевал



Фото 79. На Томпороукском перевале



Фото 80. Крутые повороты на дороге



Фото 81. Опасный участок «Черный прижим»



Фото 82. Опасный участок «Черный прижим»

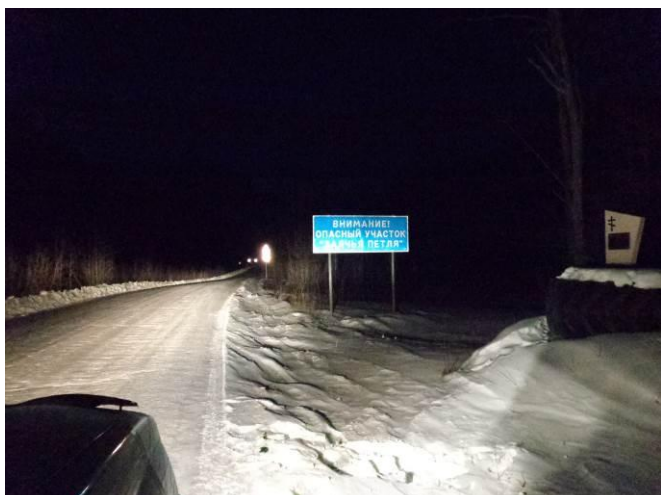


Фото 83. Опасный участок «Заячья петля»



Фото 84. Заправка в Кюбюме



Фото 85. Брюнгдадинский перевал

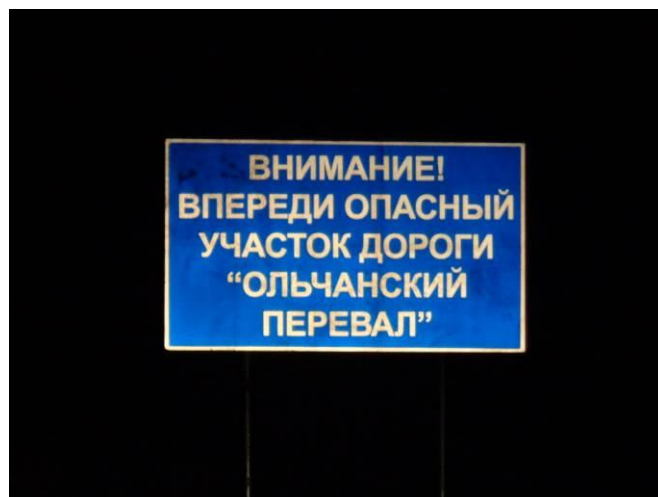


Фото 86. Ольчанский перевал

День 11. 19 марта

Участок: пгт. Усть-Нера – п. Бурустах (начало зимника) - п. Победа - Пер Потан - р. Андыкчаан - пер. Улахан- Чистай (Антон)- наледь Аквариум - перед пер. Баба-яга, 209 км

Проснулись сегодня с трудом. В 8:30 подъехали на заправку, а она закрыта, откроется в 9:00. Проехались по Усть-Нере в поисках кафе, нашли одно, на вывеске написано, что откроется в 11 часов. Вернулись на заправку, перекусили запасами. К моменту открытия заправки образовалась приличная очередь. Это последняя заправка, следующая только в п. Зырянка, поэтому все заправляют, сколько могут. И в пластиковые канистры заливать бензин - это норма для тех мест.

Заправившись, выезжаем из пгт. Усть-Нера в 9:25. Погода ясная, морозная, утром -30°C, днем -17 °C. Дальше дорога идет вдоль р. Нера, состояние дорожного полотна очень плохое, едем медленно. В целом дорога довольно спокойная, без резких поворотов, что были вчера. Проезжаем несколько прижимов и останавливаемся на перекрестке возле поселка Бурустах. Отсюда влево начинается автозимник «Арктика».

Зимник республиканского значения «Арктика» - сезонная автомобильная дорога регионального значения, эксплуатация которой возможна только в зимних условиях, при минусовой температуре, на участке от заброшенного поселка Буруустаах до п. Черский. Протяженность от п. Бурустах до п. Зырянка – 1103км, далее от п. Зырянка до пгт Черский – 1650 км. Это самый длинный в Якутии автозимник. Зимник «Арктика» – это единственный способ доехать на легковой машине до Чукотки.

В Якутии 70% дорог – автозимники, из них 7 – республиканского значения.

Метров через 300 от свертка есть огромная площадка для отдыха и ночлега. Останавливаемся, готовим обед и кушаем.

Выезжаем с обеда в 14:00, дорога проложена по руслу р. Бурустах. Качество покрытия радует, нет щебня, который заставлял сильно переживать за рулевую рейку последние дни. Укатанный снег образует довольно гладкую поверхность. Однако сильные перегибы, ямы размером с автомобиль и всевозможные перекосы разогнаться не дают. Часто задеваем за дорогу порогами и фаркопом на Toyota. Так что ехать вроде комфортнее, но скорость все те же 20-30 км/ч. Ширина дороги небольшая, далеко не везде можно разъехаться со встречным транспортом.

Через два часа встречаем земляков на велосипедах – участников Томской экспедиции «Дорогами памяти». Среди них наш одноклассник☺ Земля круглая. Общаемся, фотографируемся, угощаем их газированно водой и шоколадкой, едем дальше.

Международный молодежный проект «Дорогами памяти. Томск-САХА (Якутия) 2014» - проект посвященный увековечиванию памяти жертв репрессий 30-50 гг. XX века. Весь маршрут велоэкспедиции проходил по местам бывших лагерей ГУЛАГа, в условиях экстремально низких температур.

За 76 дней основного этапа экспедиции Международной молодежной команде из 4 человек удалось преодолеть расстояние порядка 3800 км по зимним дорогам Якутии, при экстремально низких температурах, пройдя Оймяконский улус - самых холодный район Евразии и в итоге выйти к берегам Северо-Ледовитого океана.

Велоэкспедиция началась в феврале и как раз во время нашего похода ее участники ехали по зимнику «Арктика».

Свернув на правый приток р.Бурустах, дорога заметно ускоряет набор высоты и устремляется в перевал Потапов. На подъеме каким-то Камазом прорезана глубокая колея. Проезжаем ее по гребням, по-другому никак, глубина 30-40 сантиметров. Подъем прямой, без крутых поворотов с серпантинов.

Вершина у перевала плоская, напоминающая плато. Основную трассу перемело, но рядом прокатали объезд, качество покрытия немыслимо плохое, приходится ехать по замерзшим болотным кочкам. Скорость упала до 10 км/ч. Так до реки Андыгчаан, вдоль реки кочки уступают место переметам - их раскатали грузовики, но колея все равно глубокая. Toyota постоянно скребет защитой двигателя. Пускаем вперед УАЗ, у него два моста, ему полегче рыхлить эту колею.

Так, не замечая, проезжаем перевал Улахан-Чистайский. Поняли только на спуске, который оказался гораздо круче, чем подъем. Местный называют перевал это перевал – Антон, т.к. здесь имеется посадочная полоса для самолетов Ан-2.

Едем дальше и добираемся до берега озера. Местные называют его «Аквариум», здесь очень часто бывают наледи. Нам повезло, и переезжаем его без проблем. Но на противоположном берегу начинается подъем на небольшой перевал с названием Баба-Яга. Основную дорогу перемело, и грузовики в поисках приемлемого пути изъездили все вокруг. Не успели проехать 200 метров по берегу, как сразу обе машины застревают. Все осложняется тем, что уже темнеет.

Полчаса упражнений с лопатой, и УАЗ вызволен из снежного плена, Toyota вытаскиваем быстрее. Поговорив с другими водителями и походив по перевалу пешком, со словами «утро вечера мудренее», принимаем решение заночевать под перевалом. Нашли площадку поровней, покушали и легли спать.



Фото 87. Заправка в Усть-Нере



Фото 88. Начало зимника



Фото 89. Начало зимника



Фото 90. Правда жизни, видимо.



Фото 91. Показания одометра

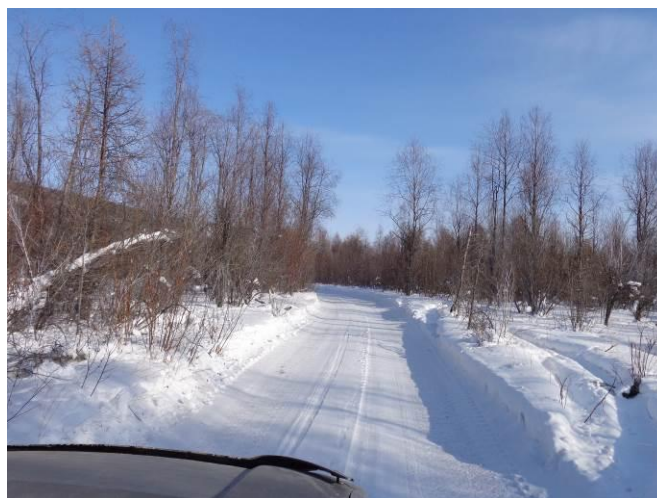


Фото 92. Дорога по зимнику



Фото 93. На обеде

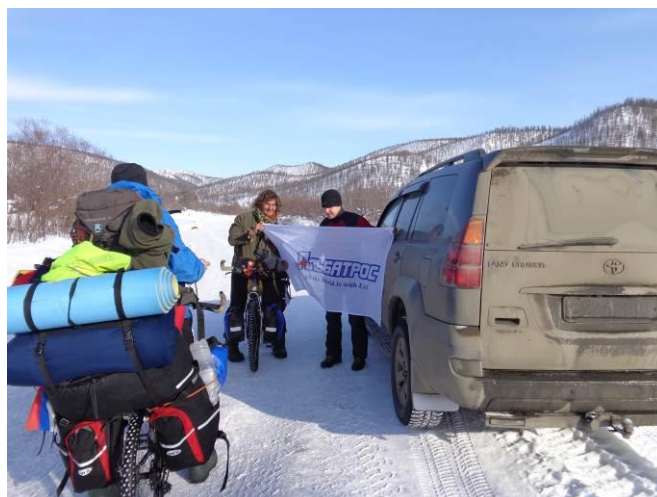


Фото 94. Встреча с томскими велосипедистами



Фото 95. Ямы на дороге



Фото 96. Колея на подъеме в пер. Потапов



Фото 97. Пер. Потапов, вершина



Фото 98. Кочки – замерзшее болото



Фото 99. Река



Фото 100. Переметы



Фото 101. Панорама



Фото 102. Горы позади



Фото 103. Дорога по долине



Фото 104. Пер. Улахан-Чистайский



Фото 105. Аквариум



Фото 106. Аквариум



Фото 107. На ночевке

День 12. 20 марта

Участок: пер. Баба-Яга - р. Дьапкычаан - брод - р. Тирэхтээх – с. Сасыр, 77 км

Проснулись, уже было светло, сварили завтрак, поели и выбрали для себя маршрут подъема. Выехали в 9:00, полтора часа штурмовали перевал и в итоге забрались на него. На спуске растет лес, дорога по лесу нормальная. А в низине опять встретили переметы.

Движемся по руслу р. Дьапкычаан, подъезжаем к небольшому броду, там застрял Камаз. Немного передохнув, увидели, что подошел трактор и вытащил Камаза. Следом проезжаем и мы, стесав лопатами съезд и заезд на берегах, глубина небольшая, примерно 20 см.

Через 5 километров еще один брод уже побольше, и все те же машины. Проезжаем его и вскоре останавливаемся на обед в долине реки Тирэхтээх. Собрали дров и разожгли костер. Кстати, водители грузовиков, что ездят по этой дороге, костры не жгут, поэтому в местах, где есть хоть немного деревьев, с дровами нет проблем. Немного расслабились, поскольку думали, что до Сасыра осталось немного, и обед затянулся.

С обеда выехали в 15:40. Дорога ведет по руслу реки, река приличной ширины, метров 10-12. Периодически встречаются участки со сломанным льдом, чаще всего есть объезды, а иногда приходится ехать прямо по ним. Страшно, конечно, но мысль о том, что здесь как-то ездят грузовики, немного успокаивает.

По реке Тирэхтээх выходим в огромную долину реки Мома, на которой и стоит с. Сасыр. Вид просто потрясающий, мы спускаемся с гор и перед собой видим многокилометровую долину, поросшую тайгой. А на противоположной стороне, в дымке, виднеются другие горы.

Дорога по реке была еще более-менее, после того как свернули с нее в редкий лес, опять началась колея, переметы и стихийно накатанные объезды. По этому к площадке перед с. Сасыр подъехали уже по темноте. Поскольку дорога дальше идет от этой площадки, в само село не поехали. И заночевали здесь. На улице очень холодно, но термометр Тойот-ы нам упорно показывает -30°C. По ощущениям было заметно холоднее. И перед тем как улечься спать заметили легкое свечение на горизонте. Немного погодя, поняли, что это северное сияние, полюбовавшись данным явлением, легли спать.



Фото 108. Спуск с перевала Баба-яга



Фото 109. Брод



Фото 110. Второй брод

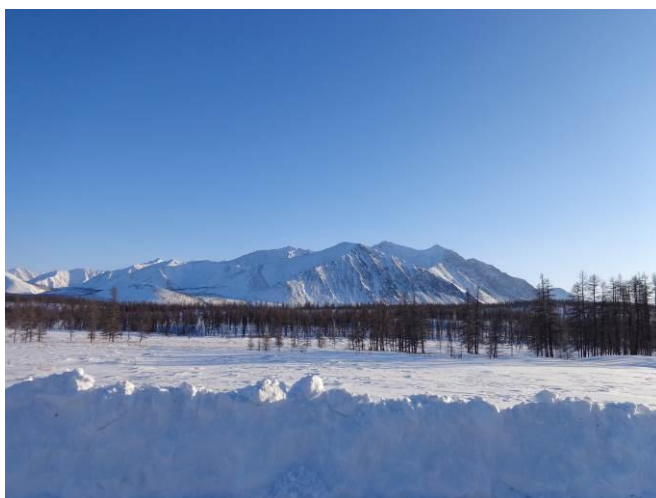


Фото 111. На обеде в долине р. Тирэхтээх



Фото 112. р. Тирэхтээх



Фото 113. С. Сасыр

День 13. 21 марта

Участок: с. Сасыр - пер. Большой Сасырский - пер. Муолаканский – стоянка на зимнике, 202 км

Выспаться не получилось, в машинах тоже холодно. Градусник Тойот-ы без изменений показывает -30 за бортом. Также стараемся не жечь зря бензин на стоянках – по прикидкам, до Зырянки хватает впритык. Готовим еду, кушаем и выезжаем в 9:15. Дальше дорога идет по долине р. Мома, затем сворачивает и поднимается по реке Тарын-Урэх.

Дорога на участке до реки Тарын-Урэх идет в основном по промерзшей земле. Но иногда проезжаем и по скованным льдом озерам и реке. Едем вдоль гор, светит яркое солнце, красота.

Проезжаем сверток на с.Хонуу и выезжаем на лед р. Тарын-Урэх. Она довольно широкая, 20-25 метров. По ней заезжаем в горный массив. Местами, где долина реки широкая, видимо в целях безопасности дорога уходит со льда реки и идет по каменистому берегу, либо земле. В этих местах состояние покрытия сильно ухудшается.

Дальше сворачиваем на небольшую речушку Ордиры. Заметно ускоряется набор высоты. Дорога идет то в каньоне по льду реки, то рядом по долине. Видимо, недавно прошел трактор и почистил дорогу. Ехать комфортно, но тем не менее двигаемся не очень быстро, потому что постоянные проезды через реку сопровождаются крутыми спусками и подъемами, которые не дают разогнаться.

Вскоре река совсем уменьшается и теряется. А мы продолжаем набирать высоту, становится ясно, что поднимаемся в перевал. Но конца подъема не видим из-за сильно петляющей дороги, идущей по дну относительно узкого кулуара. Нам остается только догадываться, за каким из поворотов откроется вид на этот величественный перевал.

И вот, справа видим площадку для стоянки и отдыха, а за ней очень крутой подъем посыпанный черным шлаком. Видим, что дорога свободна и начинаем движение. Подъем очень крутой, мы не можем представить, как его преодолевают грузовики. Примерно через километр мы уже в верхней точке перевала, небольшая площадочка, сильный ветер, и такой же спуск.

Немного спустившись, видим площадку побольше, на ней много грузовиков. Остановились узнать, как называется перевал. Перевал Большой Сасырский – оказалось, что он самый сложный для грузовых машин за весь зимник.

Подъем и спуск на крутых участках грузовики совершают по одному. Так, при подъеме у одной из машин расстегнулось седло, и полуприцеп укатился вниз. К счастью, никто не пострадал, перед самой площадкой полуприцеп съехал с дороги и застрял в снегу. При прохождении этого перевала все грузовики надевают на колеса цепи противоскольжения.

Дальше спускаемся по небольшой речушке и сворачиваем на какой-то ручей. Снова начинается набор высоты, а дорога похожа на трассу для могула. Большие ямы, перекосы и резкие повороты. Покрытие гладкое, и машины часто заносит. В общем, едем весело, хорошо, что нет встречных машин, места для разъезда просто нет.

Так поднимаемся на следующий, Молаканский перевал, с него открываются очень красивые виды гор. На перевале сильный ветер, немного спустившись, останавливаемся, кушаем, заливаем топливо из канистр в баки и продолжаем движение.

Выезжаем на реку Одры и дальше спускаемся по ней. Река не широкая, 8-10 метров, встречается много мест с проломленным льдом, по возможности стараемся их объезжать. Также много красивых прижимов реки к скальным останцам.

Потихоньку выезжаем из гор, и опять начинаются перемены и колея, скорость падает. Найдя площадку для ночевки, принимаем решение заночевать на ней, поскольку когда встретится следующая неизвестно, а уже темнеет. Развели костер, приготовили ужин, и после еды улеглись спать.



Фото 114. На выезде с места ночевки



Фото 115. р. Тарын-Урэх



Фото 116. Р. Одиры



Фото 117. Подъем на пер. Большой Сасырский



Фото 118. Площадка с фурами на спуске



Фото 119. Молаканский перевал



Фото 120. Прижимы реки



Фото 121. Прижимы реки

День 14. 22 марта

Участок: Зимник - п. Угольный - п. Зырянка, 121 км

Ночью было немного теплее и, как следствие, спалось лучше. Приготовили еду и выехали сразу после завтрака. Дорога сильно переметена, некоторые участки приходится преодолевать ходом. Если не получается, нужно отъезжать назад и разгоняться сильнее. Движение осложняется еще и довольно сильным встречным потоком машин. Чтоб разъехаться, приходится зажиматься прямо в сугробы, а выехать обратно на дорогу своим ходом подчас невозможно. И что поразило, проехав, встречные сразу уезжают, даже не поинтересовавшись, нужна ли помощь, чтоб вернуться на дорогу.

Сильно беспокоимся за бензин, поскольку тратится он быстро, а Зырянки даже на горизонте не видно. Так выезжаем к пересечению с рекой Зырянка. Река широкая. Течет в несколько рукавов, местами по берегам снег выдут и видны берега из черного песка. Переехав реку, останавливаемся на обед. Подкрепившись, продолжаем движение.

Через 10 километров выезжаем на гравийную дорогу, проехав по ней немного, видим слева поселок Угольный. Проезжаем мимо, там заправки нет. Дальше дорога ведет вдоль угольных разрезов, добычу ведут открытым способом, видна тяжелая техника и все вокруг в черной пыли. Дорога по большей части покрыта снегом, хорошее, ровное покрытие. Но иногда встречаются участки без снега, с довольно крупным щебнем. Мы увеличиваем скорость, это все же лучше, чем зимник, и через полтора часа въезжаем в Зырянку. Решаем, что неплохо бы нормально отдохнуть, помыться, и заселяемся в гостиницу.

Зашли в магазин немного пополнить наш запас продуктов и были шокированы ценами на продукты – они здесь очень высоки из-за транспортных расходов на доставку. Остаток дня мылись и отдыхали в гостинице.



Фото 120. Р. Одры

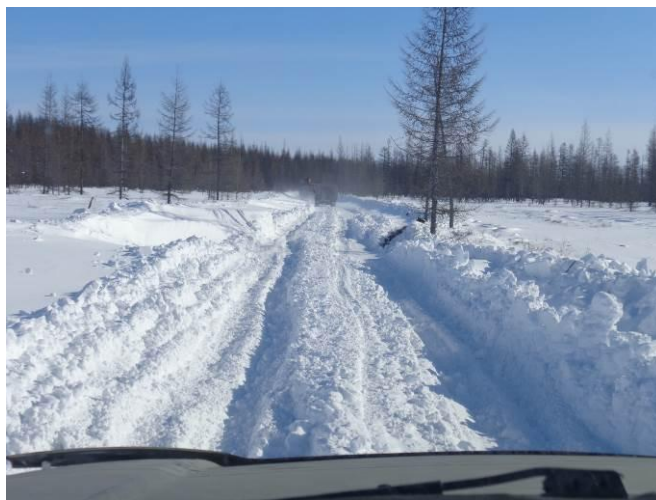


Фото 121. Переметы

День 15. 23 марта

Участок: п. Зырянка – стоянка на зимнике , 432 км

Встали в 9 часов, через час уже выехали. Заехали на заправку, залили полные баки и канистры бензина. Мы надеялись, что от Зырянки дорога пойдет по льду Колымы, а поговорив с местными узнали, что проложили другую дорогу по берегу и сейчас по льду никто не ездит. Немного расстроившись, что придется дальше трястись по кочкам, выдвинулись в путь.

Дорога идет по болотам, лесам и озерам, изрядно петляя. Радует то, что переметы пока не встречаются. Состояние дороги среднее, видно, что недавно прошел трактор, почистил. Но на некоторых участках неровности, все же, остались.

Едем, рассматриваем причудливый лес – одни лиственницы. Они очень красивые, как будто лес в сказке – толстые ветки, наклонившиеся стволы. Вдруг перед нами прямо на дороге видим большую сову. Снижаем скорость и пытаемся потихоньку подъехать к ней. Она, конечно же, улетает в лес, но недалеко – ее хорошо видно из-за размеров. Фотографируем и нехотя уезжаем.

Дорога пошла хорошая, и мы разогнались до 60 км/ч. На одном из участков Иван не справился с управлением и слетел с дороги. В целом, ничего страшного не случилось – разбили бровку у дороги и там остались. Дальше мы какое-то время проехали и остановились подождать вторую машину. Когда она до нас доехала, начали движение и машину стало сильно тянуть влево. Вышли посмотреть, в чем же дело, и увидели, что колесо разбортировалось. Решили приготовить обед, пока чиним колесо. Починили довольно таки быстро – откопали компрессор и домкрат, подняли машину, прижали резину к диску и начали накачивать. Вскоре слышим радостный хлопок, свидетельствующий о том, что резина встала на полку. Догоняем давление, обедаем и едем дальше.

А дальше леса все меньше, а озера все больше. Опять появляются перемены с колеями. Скорость опять падает. Ближе к вечеру в одном из узких мест догоняем очередь из фур, которые встретили колонну,двигающуюся в противоположную сторону. Поскольку дорогу очень узкая, разъехаться не получается. А ехать много километров назад до площадки фуры не могут. Один из грузовиков, тот, что побольше, начал пробивать бровку и укатывать дорогу по полю. Снега оказалось достаточно много, примерно по пояс, и дело двигалось очень медленно – нужно проехать метров 200-300. Уже окончательно стемнело. За ним потихоньку ползли другие грузовики. К моменту. Когда он нашел сквозной выезд на дорогу через лес, машин в колонне прибавилось и ему пришлось укатывать дорогу дальше уже с другой стороны.

Наконец, спустя 2 часа, все разъехались. На первой же встреченной площадке мы встали на ночь.



Фото 122. П. Зырянка



Фото 123. На выезде из п. Зырянка



Фото 124. Большая сова в лесу



Фото 125. Встречная колонна и пробка

День 16. 24 марта

Участок: Зимник – г. Среднеколымск – п. Налимск - с. Аргахта – стоянка на зимнике , 295 км

Встали, поели и выехали примерно в 9. Дальше идет ничем не примечательная дорога по зимнику. Пару раз были переезды через речку с очень крутыми спусками и подъемами.

В какой-то момент пошла колея, «наоборот», т.е. накатанный колесами участок выпирает над рыхлым снегом. Яма между колес и ямы по бокам. Проехать, не слетев с колеи, очень тяжело. Один раз шедший впереди УАЗик слетел с этой колеи и сразу упал на мосты. Попытались вытащить Тойотой, при пробуксовке ее тоже стащило с колеи. Берем топоры и срубаем колею. Укатана настолько плотно, что лопатой не берется. Минут через 20 мимо проезжал Камаз. Он не смог нас объехать и поэтому помог выбраться обеим машинам.

Дальше аккуратно доезжаем до г.Среднеколымск.

Въезд в Среднеколымск очень своеобразен. Большие ямы и перегибы дороги. Часто задеваем фаркопом. Немного поблудив, проезжаем по Среднеколымску. Здесь есть мост грузоподъемностью всего 10 т.. поэтому грузовики едут в объезд, по Колыме, а мы проезжаем по мосту.

В Среднеколымске есть гостиница 1600 с человека, люкс 2500. Вид у гостиницы немного лучше, чем в Зырянке. В этой же гостинице есть кафе, правда, работает с 12:00 до 15:00, вполне бюджетно можно пообедать, комплексный обед стоит порядка 300р. Еда хорошая, многие местные здесь обедают. Покушали и мы.

На выезде видим сверток на аэропорт, а чуть дальше есть нефтебаза и при ней АЗС. Она работает в будни с 9 до пол шестого, а в выходные с 9 до полчетвертого. Заправляемся.

За Среднеколымском видим много загонов для скота, построенных из дерева. Видимо, хорошо развито скотоводство. От Среднеколымска до с. Налимск идет круглогодичная дорога, почищена хорошо.

Дальше дорога идет больше по озерам и мелким протокам, поэтому скорость заметно увеличивается. Покрытие на льду довольно хорошее. Проезжаем с. Аргахта, за ним есть сверток на ипподром. Мы были удивлены, что у них есть ипподром. А вообще, местные передвигаются на лошадях и снегоходах. Немного погодя останавливаемся на ночевку.

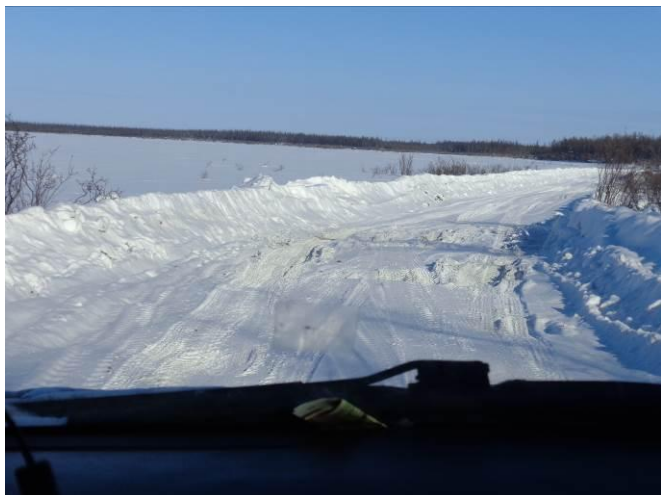


Фото 126. Дорога по зимнику



Фото 127. Прижимы реки

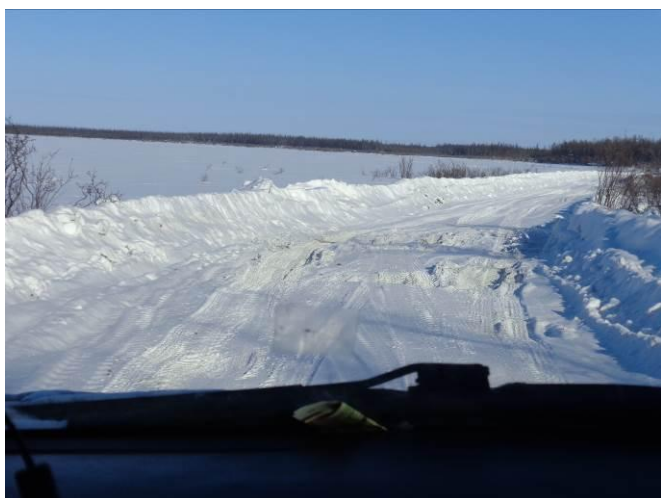


Фото 128. Дорога по зимнику



Фото 129. Заправка в г. Среднеколымск

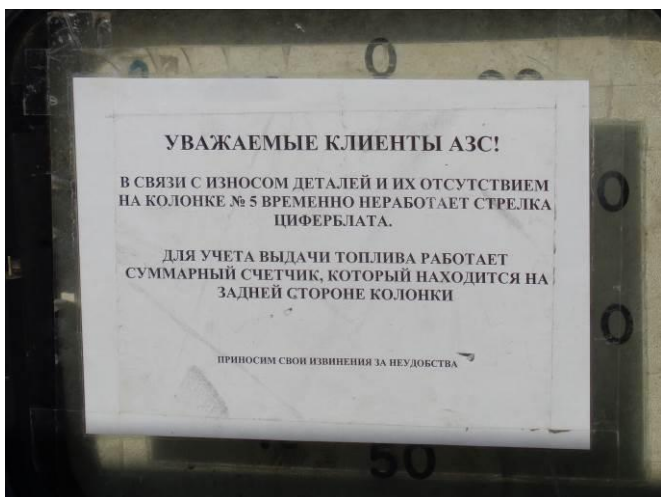


Фото 130. Заправка в г. Среднеколымск



Фото 131. Выезд из г. Среднеколымск



Фото 132. С. Аргахта

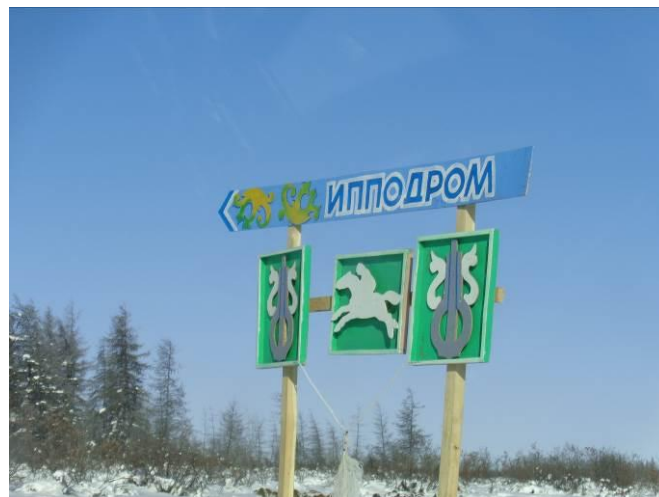


Фото 133. Сверток на ипподром

День 17. 25марта

Участок: Зимник - с. Андрюшкино – с. Колымское - пгт. Черский, 493 км

Проснулись, перекусили и поехали дальше. На улице прохладная и ясная погода: ночью - 30, днем -15. Деревьев становится меньше, озера больше, начинается тундра. На одном из озер встречаем наледь. Проехали мимо, пешком дошли посмотреть, что она из себя представляет. Немного воды выдавливается на поверхность льда, в целом ничего опасного, но лед сильно трещит, когда мимо проезжают грузовики.

Едем дальше до с. Андрюшкино. В этом селе запоминаются остатки тракторов, стоящие в ряд. Видимо, деревня приходит в упадок. Местная детвора развлекается катанием на снегоходе.

После Андрюшкино дорога поворачивает на восток и идет до р. Колыма. Через некоторое время выезжаем на лед. Поражает ширина реки, примерно 2 км. Лед образует хорошую дорогу, но видно много трещин, как вдоль, так и поперек. Иногда встречаются глубокие выбоины во льду, но в целом, ехать можно очень быстро. Так, радуясь хорошей дороге, доезжаем до с. Колымское.

Встали на обед прямо на реке напротив села, приготовили, едим. Любуемся пейзажами. Продолжаем движение и проехав несколько км за с. Колымское, сворачиваем на протоку. Ширина у нее метров 100, трещин во льду нет. Идеально гладкая дорога, скорость ограничивают только повороты, которых довольно много.

По пути замечаем лежащую на бровке покрышку от грузовика. Тут одному Ивану приходит в голову идея покататься на ней за машиной. Берем буксировочный трос, цепляем к покрышке, покрышку к машине, Ивана к покрышке – и в путь. Веселое развлечение! Накатавшись за пару километров, все в снегу, радостные, едем дальше.

По льду доезжаем до пгт. Черский. Здесь заканчивается зимник «Арктика». Останавливаемся в гостинице квартирного типа. Завтра планируем доехать до Билибино и завершить маршрут.

День 18. 26марта

Участок: пгт. Черский – г. Анойск – п. Встречный - пер. Крутой – г. Билибино, 385 км

Встали пораньше, покушали и выехали. За поселком Черский начинается круглогодичная дорога, которая ведет к дороге, соединяющей город Анойск и г. Билибино. Мы выехали на нее и увидели, что она недавно прочищена. Обрадовались. Но через 30 км встретили возвращающиеся тракторы, которые ее чистили. Говорят, что трассу перемело и они не смогли ее прочистить. Узнаем у них, как еще можно проехать, они нас отправляют на стихийный зимник до Анойска.

Он отходит со льда Колымы. Возвращаемся на лед, находим этот сверток, едем по нему. Он очень узкий, поскольку прокатан не тракторами, а грузовиками. Места для разезда вообще нет. Проехав пару километров, встречаем тойоту хайлюкс. Выяснили, что нам придется его объезжать, поскольку 5 км назад он, объезжая брошенный прицеп, порвал блокировки. Находим место, где поменьше снега и ходом объезжаем его по снегу.

Доезжаем до прицепа, видим, что в радиусе 100 м от прицепа, все изъезжено. Снег довольно глубокий. Долго думали, как преодолевать препятствие. Присмотрев траекторию поправее и взяв побольше разгон, проходит УАЗик. У Тойоты слишком много низко свисающих пластиковых деталей, на большой скорости можно оторвать их. Поэтому берем разгон поменьше и едем. Выехать очень помогают электронные системы распределения крутящего момента. Прицеп проехали, заезжаем в протоку.

Протока сильно влияет и для спрямления дорога проложена по внутренним сторонам поворотов, тем самым образуя склон на внешнюю сторону поворота. Нас часто заносит. Так доезжаем до Анюйска.

От Анюйска идет круглогодичная дорога до Билибино. Состояние покрытия гораздо хуже, чем лед, к которому мы уже привыкли. Чем ближе к Билибино, тем меньше снега на дороге и тем хуже дорога. В поселке Встречный нас останавливает инспектор ДПС. Поинтересовался, как мы едем и спросил, не видели ли мы слетевших с трассы машин. Позже мы выяснили, что местные любят ездить пьяными за рулем и часто слетают с дороги. Доезжаем до перевала Крутой. Подъем и спуск представлены серпантином. После перевала – г. Билибино.

Мы в конечной точке нашего путешествия. Маршрут и путешествие в целом очень понравилось, узнали много нового и полны впечатлений.

Эпилог

Дальше мы несколько дней отсыпались и отдыхали в Билибино, занимались работой.

Обратный путь был гораздо проще и быстрее. На машине проехали 30 км до Кипервеема, где находится аэропорт. Сели в старый Ан-24. На котором добрались до Магадана. Из Магадана через сутки самолетом до Хабаровска, а уже оттуда - в Новосибирск.

2.6. Материальное обеспечение группы

Необходимый набор продуктов питания имеется.

Общественное и личное снаряжение в достаточном количестве имеется.

Специальное снаряжение:

Групповое	
Наименование	Количество
ЗИП для машины	комплект
Аптечка	комплект
Бивачное снаряжение	комплект
Основная веревка,	м 25х2 шт

Необходимый ремонтный набор имеется.

Необходимый набор медицинской аптечки имеется.

Автомобили:

Наименование	Гос. номер	Год выпуска
УАЗ Патриот	O833KC 70	2009
Toyota Land Cruiser Prado	O234PB 70	2006

2.6.1. Общественное и личное снаряжения

Хочется отметить некоторые особенности снаряжения, взятого для данного маршрута.

Т.к. расстояния очень большие, то каких-либо печатных карт у нас с собой не было. Был навигатор, который точно показывал, куда нужно ехать. Да и без него по указателям до Якутска ехать легко. Начало зимника тоже было на одной из карт навигатора, но вскоре дорога закончилась и мы ехали только по зимнику. В каждой машине была рация, чтобы можно было связаться друг с другом.

Первую часть пути, проходящую по федеральным трассам, мы были одеты очень легко, т.к. в салоне автомобиля поддерживалась комфортная температура, а на улицу нужно было выходить совсем ненадолго, главным образом на заправках и в кафе.

На зимнике мы уже одевались очень тепло, и даже в машине ехали полностью одетыми. С одной стороны, сэкономили бензин и печку включали почти только на обдув стекла. С другой стороны, очень часто приходилось выходить, чтобы разведать дорогу или откопать ее.

Днем на зимнике чаще всего светило солнце, и температура поднималась почти до -15°C. Как только начинало темнеть, сразу становилось очень холодно. Сверху мы были одеты в пуховые куртки, а на ногах чуни.

У нас имелся общий стандартный набор аптечки и индивидуальные аптечки у каждого. Аптечка комплектовалась с учетом отрицательных температур, и все жидкости, которые могут замерзнуть, заменялись чем-то другим – например, перекись водорода брали в таблетках.

Кроме стандартного ремнабора на машину, брали с собой бензопилу, обычную пилу, топоры и лопаты – они часто пригождались, чтобы почистить дорогу.

2.6.2. Продукты и особенности питания на маршруте.

Путешествие в зимнее время года внесло свои коррективы в характер питания на маршруте.

В связи с тем, что первая часть путешествия проходила по федеральным трассам, более разумным виделся вариант питания в придорожных кафе. Это экономило время и избавляло от необходимости искать на трассе место для приготовления еды и готовить при низких температурах на улице.

Мы старались 2 раза в день останавливаться в каких-либо кафе на трассе. В остальное время (чаще всего на ужин, завтрак) ели какие-нибудь бутерброды, грели чай.

Во время путешествия по зимнику возможности питаться в кафе не было. Поэтому в Якутске закупали еду на оставшуюся часть маршрута. Закупались в основном тушенка, крупы, макаронные изделия, соль, сахар, рыбные консервы, чай, кофе, конфеты, печенье. В дальних районах Якутии, дальше от Якутска почти все продукты стоят очень дорого. Например, 1 л сока – 500 р. Мы там в магазинах ничего не покупали, только удивлялись ценам.

В Якутии и на Чукотке почти все готовится из оленины. Она достаточно жесткая и очень долго варится, но вполне съедобна. Брали ее несколько раз в кафе на трассе перед Якутском. В г.Билибино местные рассказывали, что там олени выходят чуть ли не на трассу и поэтому мясо достаточно легко добыть. Особенность состоит в том, что подстрелив оленя, нужно сразу разделывать мясо – оно сразу смерзается на морозе и потом его только пилой можно распилить. Нам олени не попадались.

2.6.3. Устройства бивака.

У нас с собой была палатка, но мы ей ни разу не воспользовались – спали всегда в машине. На трассе на ночь останавливались на площадках, где ночуют дальнбойщики. Уже через пару дней разобрали все вещи так, чтобы можно было достаточно комфортно спать. Один человек спал на полуоткинтом переднем сиденье, второй на заднем. Следующую ночь менялись.

На зимнике сама дорога была очень узкой, часто даже две машины не могли разъехаться, а по бокам от дороги высокая бровка, образованная трактором, чистящим дорогу. Для того чтобы можно было остановиться или разъехаться, регулярно встречались специальные площадки, на них мы и останавливались на обед и на ночь.

Водители грузовиков, которые ездят по этой дороге, не часто жгут костры, поэтому, где есть деревья, было достаточно дров. Мы приезжали и наготавливали много дров с помощью бензопилы, чаще всего после нашего отъезда их еще оставалось достаточно.

Готовили еду на костре или на горелке. Когда на горелке – ставили ее варится и уходили в машину греться. Ели тоже в машинах. Каждый день кипятили чай и разливали по термосам, чтобы пить в течение дня.

2.6.4. Особенности подготовки автотранспорта

Подготовка автомобилей является очень важным пунктом подготовки к путешествию. Мы учитывали несколько основных факторов – очень длинная протяженность пути, больше 8000 км, очень низкие температуры, большой отрезок пути без сервисов и заправок.

Прадо обслуживался в сервисе, а проверялся и доделывался нами лично. Подготовка включала в себя замену масла в двигателе, на синтетическое 5W40. Дальше внимательный осмотр узлов трансмиссии и подвески – поменяли задний левый амортизатор (отломились провода электронной системы регулировки жесткости подвески) и задние пневмо подушки растрескались и начали спускаться. После замены все заработало должным образом.

Наклеили на лобовое стекло солнцезащитные полоски – пригодились в морозные солнечные дни. Зимняя шипованная резина, старая – надеялись на электронную систему курсовой устойчивости и распределения крутящих моментов на колесах. Надежды оправдались, электроника очень помогает, особенно на зимнике.

Бензиновые бак в Прадо большого объема (50л), с собой были канистры и бочка для бензина.

Патриот обслуживался в сервисе. Был перебран почти полностью передний и задний мосты, уплотнения двигателя и т.д. Также было заменено масло в двигателе на синтетическое 5W40. В трансмиссию залили тоже синтетическое масло 75W90. Поскольку дальнейшая эксплуатация планировалась на бензине невысокого качества, сменили прошивку ЭСУД с Евро3 на Евро2. Хитрость в том, что в программе Евро3 есть функция контроля исправности нейтрализатора отработавших газов. В случае неисправности загорается лампа «проверьте двигатель». А в Евро2 даже при неисправном нейтрализаторе двигатель работает исправно (эта проблема очень знакома владельцам УАЗ Патриот с пробегом 70-100 тыс. км.)

Резина зимняя шипованная, не новая, но в хорошем состоянии. В патриоте с завода стоит 2 бензиновых бака.

2.6.5. Расходы на прохождение маршрута

Расходы на бензин:

Марка машины	Вид топлива	Количество, л	Общая стоимость, руб	Средний расход на 100 км
Toyota Land Cruiser Prado O234PB 70	АИ95, АИ92	972	37 324,80	11,85
УАЗ Патриот	АИ92	1124	42 824,40	13,70

Все расходы

№	Статья расхода	На 1 человека, руб	На группу в 3 человека, руб
1	Бензин	26 716,40	80 149,20
2	Питание на маршруте:		
	- Кафе	7 052,00	21 156,00
	- Самостоятельное питание	1 712,00	5 136,00
3	Проживание в гостинице	2 650,00	7 950,00
4	Прочие расходы	681,00	2043,00
	ИТОГО	38 811,4	116 434,20

3. ИТОГИ, ВЫВОДЫ, РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРОХОЖДЕНИЮ МАРШРУТА

1. Пройден интереснейший маршрут четвертой категории сложности по Западной и Восточной Сибири и Дальнему Востоку.
2. Маршрут, связывающий центральную Сибирь и практически недоступный крайний северо-восток России, позволил ознакомиться с обширнейшими территориями нашей страны, включающими 7 субъектов Российской Федерации, 6 часовых поясов, 8200км, 5 федеральных трасс, в том числе зимник республиканского значения
3. Транспортные средства были достаточно подготовлены для прохождения маршрута в условиях очень низких температур крайнего севера и высокогорного бездорожья.
4. Получен первый опыт длительного автомобильного путешествия в зимнее время года, опыт прохождения различных препятствий
5. Знакомство бытом народов крайнего севера существенно расширило кругозор. Многие вещи, которые привычны на севере, нам кажутся дикостью.
6. На протяжении всего маршрута было очень интересных мест, природных и культурных достопримечательностей, которые не были включены в маршрут.
7. В ходе прохождения маршрута было отснято большое количество фотоматериалов.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Попчиковский В.Ю. Организация и проведение туристских походов.- Электронный ресурс: http://tourlib.net/books_tourism/turpohod3.htm
2. Методика расчета категории сложности автопохода. Источник: <http://www.art4x4.ru/2009-03-30-08-06-44.html>
3. Информация о федеральных трассах. Источник: <http://ru.wikipedia.org/>
4. Автомобильные дороги России. Источник: <http://rutrassa.ru/>
5. Автодорога «Якутск – Усть-Нера». Источник: <http://kramar.ru/otchets/ostapenko2012/report13.html>

СПРАВКА О ПРОЙДЕННОМ СПОРТИВНОМ ТУРИСТСКОМ МАРШРУТЕ

Дисциплина (вид туризма)	маршрут (автомобильный)
Название маршрута и его к.с.	автомобильный, 4к.с.
Номер маршрутной книжки	0-16-14
Название организации проводившей маршрут* (турклуб, спортклуб, турфирма, учебное заведение и др.) с указанием административно-территориальной принадлежности	т/к Берендеи Томского государственного университета
Ф.И.О. руководителя маршрута (полностью)	Гончарик Андрей Александрович
Домашний адрес	634012 г. Томск, пер Нахимова, 14/1-74
телефон	тел. 89528949426
электронный адрес	a.goncharik@mail.ru
Список участников маршрута: Ф.И.О. полностью по алфавиту	Гончарик Андрей Александрович Гончарик Иван Александрович Олейник Андрей Александрович
Название района проведения маршрута и подробная нитка маршрута с указанием общепринятых характеристик локальных препятствий (высота, к.т., первопрохождение и др.)	г.Томск - г.Мариинск - г.Красноярск - г. Канск – г. Тайшет - г.Нижеудинск - г.Тулун - г.Иркутск - г. Слюдянка - пгт. Селенгинск - г. Улан-Удэ - г. Хилок - г. Чита - пгт. Чернышевск - г. Могоча - пгт. Невер - г. Тынды - г. Нерюнгри - с. Большой Ха-тымы - перевал Тит - г. Алдан – г.Томмот – с. Улу – с. Качикатцы - пгт. Нижний Бестях - г. Якутск (дневка) - г. Нижний Бестях - с. Чурапча - с. Ытык-Кюель - с. Уолба - ледовая пере-права через р. Алдан - пгт. Хандыга - с. Теплый ключ - пер. Томпорокский - п. Развилка - мет. Восточная - с. Кюбюме - пер. Бадранский - пер. Брюнгиадинский - пер. Ольчанский - пгт. Усть-Нера - п. Бурустах (начало зимника) - п. Победа – пер. Потап - пер. Улахан-Чистайский - наледь Аквариум - пер. Баба-яга - р. Дьапкычаан - брод - р. Тирэхтээх - с. Са-сыр - пер. Боль-шой Сасырский - пер. Муолаканский - п. Угольный - п. Зырянка - г. Средне-колымск - с. Ар-гахтах - с. Андрюшкино - с. Колымское - пгт. Черский - г.Анойск - п. Встречный - пер. Кру-той – г.Билибино.
Сроки проведения маршрута в формате: дд.мм.гг - дд.мм.гг., продолжительность активной части в днях и протяженность зачетной части маршрута в километрах	09.03.14 - 26.03.14, 17 дней, 8200 км.
Название МКК оформившей допуск группы на маршрут	МКК Сибирского Федерального Округа
Название МКК рассмотревшей и утвердившей отчет о маршруте	МКК Томской областной федерации туризма
Наличие элементов первопрохождений на маршруте	нет
Изменение пофамильного или количественного состава участников	нет
Прохождение не заявленных участков маршрута	нет
Прохождение запасных вариантов маршрута	да
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, обморожения и др.)	нет

*группы, выступающие самостоятельно, указывают только административно-территориальную принадлежность группы.