

Трофи-экспедиция PRESCOUT 2014 "Правый берег р. Ангара".

Маршрут: Обуса-Чичкова-Муя-Аносово-Аталанка-Карда-Подволочная-Кочерга-Чистый-Прибойный- Каймоновский (Видим)-Чистый-Подволочное-Карда-Чичкова-Обуса. Протяженность 800 км.

Состав:

1. Land Rover Discovery 2 "Гламур"
Пилот: Филиппов Олег Алексеевич
Штурман: Бричагин Андрей Аркадьевич
Фотокорреспондент: Шабанова Ольга Викторовна

2. N.Patrol Y60 "Форестер"
Пилот: Яичков Дмитрий Львович
Штурман: Москвитин Александр Владимирович
Штурман: Масасин Александр Викторович

3. N.Safari Y60 "Луноход - 1"
Пилот: Филипцев Виталий Юрьевич
Штурман: Черниговский Антон Евгеньевич

4. N.Patrol Y61 "Спорт"
Пилот: Ярин Дмитрий Александрович
Проводник -Анатолий

5. T.Land Cruiser Prado 78 "Танк"
Пилот: Миронов Алексей Юрьевич
Штурман: Хоцкий Алексей Николаевич

6. N.Terrano W21 "Киря"
Пилот: Караев Кирилл Владимирович
Штурман: Максименко Сергей Викторович

7. Квадроцикл CFMOTO 500-A "Вжик-1"
Пилот/штурман: Горбачев Евгений Олегович

8. Квадроцикл CFMOTO 500-A "Вжик-2"
Пилот/штурман: Иванов Павел Алексеевич

9. UTV Jouner "Че Гевара Бар" он же "Кафешка-ДТПшка"
Пилот/штурман: Сергеев Сергей Сергеевич

ИТОГО 17 чел и 9 ед. техники.

До нашего прохождения считалось, что от Иркутска до Братска правым берегом Ангары пройти невозможно — мы доказали обратное.



Идея пройти от Иркутска до Братска по правому берегу р. Ангара родилась в далеком 2009 году. Дмитрий Яичков, увлекающийся пешими походами, бывал в районе села Подволочное, во время сплавов по реке Илим. В процессе общения с местным населением вырисовывалась идея интереснейшего на наш взгляд трофи-рейда — дорога с Большой земли когда-то была, но никто не помнит когда. Тем не менее, со спутника какое-то подобие "направления" просматривалось, что подогревало интерес. Заинтересовала нас эта дорога не только как знаковый для Иркутской области маршрут, но и потому, что именно по нему двигалась колонна автомобилей легендарного Camel-Trophy Siberia. Был это разведывательный выезд перед основным соревнованием и назвался он "PRE-SCOUT" (с англ. — "разведка"). И для нас это прохождение стало разведкой части будущего беспрецедентного, многоэтапного трофи-рейда "Baikal-Trophy 1990-2015"

Baikal-Trophy — трофи-рейд, целью которого является прохождение маршрутом Camel Trophy Siberia "90 — легендарного бренда, давшего толчок в развитии внедорожного движения России. Маршрут уникален своей продолжительностью (около 1800 км.) и разнообразием условий движения. Участникам предстоит пройти от старта в г. Братск, вдоль правого берега р. Ангары, затем по трассе Игжей - Жигалово до д. Вехняя Закора, преодолеть тяжелейший участок бездорожья на реках Илга и Ивда, взять брод через р. Лена в районе г. Верхоленск. К озеру Байкал конвой спустится разными путями: вдоль рек Белета и Правая Иликта. В завершении — лайт-участок Косая Степь - М. Голоустное - Н. Кочергат – Большая Речка. Baikal-Trophy 1990-2015 будет разделен на несколько этапов: в каждом будет выявлена и поощрена призами одна из команд участников.

Что же такое многодневный трофи-рейд или трофи-экспедиция? Это один из видов внедорожного движения, целью которого является прохождение заранее оговоренного маршрута за определенный отрезок времени. Трофи-рейды бывают в формате соревнования (например, знаменитая "Ладога Трофи" или «СибирьЭкстримТрофи») — их цель борьба за призы и пьедесталы. А бывают рейды простые, я называю их "конвойными" — группа движется одной колонной и люди работают одной командой.

Цель такого рейда выйти из категорийного (сложного) участка в полном составе. Здесь особенно ценится степень подготовленности экипажей к разного рода трудностям. Например мы возим с собой практически весь слесарно-сварочный инструмент: сварку, болгарку, дрели, мечики, съемники и т.п. Успешный экипаж в этом виде трофи тот, кто не только виртуозно пилотирует авто, разбирается в навигации и быстро таскает трос лебедки, а еще и грамотно формирует склад запчастей, знает слабые места своей техники и методы ремонта проблемных узлов. И, что немаловажно, умеет хорошо обеспечить свой быт на стоянках — от этого зависит качество отдыха, следовательно, и самочувствие экипажа.



Вы спросите — зачем это нам? Ответ прост: это наш стиль жизни и отдыха. Нас переполняет жажда познания, мы знакомимся с отличными людьми, постоянно учимся чему-то новому и повышаем мастерство управления разной колесной техникой. Некоторым из нас, хлебом не корми, — дай только починить что-нибудь в полевых условиях, проявить смекалку и чудеса слесарного или сварочного мастерства. Кто-то пилоты-асы своих боевых машин, способные проехать там, где нормальный человек даже пешком не пойдет. Другие интересуются чтением карт и работой с навигацией. Есть и те, кто любят готовить в походных условиях. Следуют с нами в команде мастера-фотографы и видео-операторы — в поисках удачных кадров. В целом, трофи для нас — это средство дополнительной самореализации и самообучения.

Мы не летаем по Тайландам и не устраиваем там "Тагила" — приходится каждую копейку вкладывать в совершенствование боевого "корча". Мы редко проводим вечера дома перед телевизором, а выходные на даче — чаще бываем в гараже или автомастерской. Мы каждый год, не смотря ни на что, бросаем все свои дела и едем туда, где спокойную и степенную жизнь тайги нарушает лишь рев наших моторов и вой редукторов лебедок. Каждый год на несколько дней мы уходим туда, где нет бесконечных мирских проблем, а есть только задача пробиться из пункта «А» в пункт «Б». И это драйв, это эйфория — это и есть Счастье.





Подготовка.

Моя роль в команде — быть навигатором. Долгими зимними вечерами, сидя перед компьютером, изучая снимки из космоса и карты, я прокладывал по ним маршрут будущей экспедиции. Надо ли говорить какая это ответственность? Думаю всем понятно, что ошибки в навигации в условиях тяжелого бездорожья и ограниченного запаса топлива, могут очень дорого стоить — например, особенностью маршрута этого года являлись большие расстояния между очагами цивилизации.

Одна из задач моей работы — высчитывать расстояние до следующего приметного места или населенного пункта. Пилоты машин частенько интересуются: «Сколько еще?». Я им отвечаю только в исключительных случаях. Дело в том, что когда сообщаешь: "Вот-вот, почти приехали, сейчас будет еда и рюмка чая", обычно начинаются ошибки, связанные со спешкой. И они зачастую приводят к тому, что колонна встает на ночлег прямо в болоте и вместо рюмки чая все чинят порвавшуюся машину. Так было не раз, и эта экспедиция, к сожалению, не стала исключением.

По ходу движения делали корректировку маршрута исходя из показаний местных жителей. За несколько дней до выезда обзавелись проводником. Анатолий ехал в Подволочное, к брату в гости. Он не раз ходил нашим маршрутом, но очень давно, и только зимой, и ему всегда было любопытно: какова эта дорога летом?



Надо заметить, что нынче машины готовились заранее, а не в последние дни, как раньше. Несколько раз встречались, обсуждали список инструментов, оснастки и запчастей. Продукты закупали централизованно. Подготовка похода велась размеренно, в течение всего года. Квадрики готовили особенно основательно, устранили все косяки, сделали полное ТО и сформировали оптимальный пакет запчастей.

Забегая вперед, могу сказать, что моя китайская техника (CFMOTO 500A) не подвела ни разу за эту тысячу километров. Собственно, как и за предыдущие три тысячи экспедиций и покатушек с собратьями-квадроциклистами.

В этом году у нас есть спонсорская поддержка: В г. Иркутск открылся Новый магазин "Discovery Маркет", который специализируется на продаже офф-роад оборудования, шин и дисков. (контакты спонсора в конце отчета)

День первый 07.05.2014.

Обуса -Чичково-Аносово.

Стартовали в 10:00 с площади перед Jamm-Moll"ом. Друзья из Иркутского внедорожного клуба "Протектор" устроили нам пышные и шумные проводы. Упихали квадры в будку грузовика ЗИЛ Бычок, к нему же прицепили телегу с Багги. Петляя по городу дружной колонной, то и дело отделяя машины для нырков в магазины для дозакупки "того, что чуть не забыли", мы миновали пост и двинули по Александровскому тракту до деревни Обуса. Благополучно добравшись и разгрузив "Бычок" мы встали на "пьяную" дорогу-лесовозку Обуса-Чичково, которая позволяла сократить путь и миновать паром через залив Удинский. Мы, на квадрах, следовали в голове колонны, дабы не дышать пылью от машин, то и дело поднимая из придорожных кустов глухарей.





Ехали бодро — народ еще свежий и не заметили как миновали Чичково и повернули к деревне Дальняя Муя. Через несколько километров дорога ухудшилась, появились лужи и небольшая колея. Нам, квадроциклистам, это в радость: лавируем между луж, резвясь как дети, весело перескакиваем с одной колеи на другую. Так и доехали до места первой ночевки на заливе, недалеко от деревни Аносово. В первый вечер все активно общались и выпивали. Посещали наш лагерь и местные из деревни. Услышав о нашем маршруте, крутили пальцем у виска.

День второй. 08.06.2014.

Аносово-Аталанка-Карда-Подволочное

Утром знакомая по прошлым годам картина: народ не спеша собирает скарб и убирает палатки. Как вдруг, заиграла музыка и посреди поляны Аркадьевич с Ольгой закружились в вальсе. Это было необычно и мы с интересом наблюдали за кружащейся парой.

Накануне Аркадьевич рассказал душещипательную историю о том, как в очереди в супермаркете он задумался и стоявшие сзади молодые люди, чтобы его "разбудить" аметили: - "Отец, ты брать чего будешь?" Эта фраза его глубоко потрясла, ведь в душе он все еще считает себя пацаном. И, как уж повелось, вместо того, чтобы растрогаться и успокоить страдальца-Аркадьевича, его саркастически нарекли Отцом-Аркадьичем и последующие десять вечеров требовали усыпальную проповедь (налить "отходную"), а иногда, в целях поучения, кому и кадилом по лбу.

Ранним утром экипаж «Танков» стартовал первым, чтобы заехать в деревню Аталанка, родину Алексея — нужно было посетить могилку бабушки. В районе обеда «Танки» присоединились к колонне в районе развилки Аталанка-Карда.



На этом участке дорога становится веселей, появляются заболоченные участки, по 50-70 метров, но встречались и километровые болота.



Как и большинство здешних "направлений", эта дорога была зимником, его использовал леспромхоз для вывоза заготовленного леса к местам сплава и погрузки на баржи. На этих местах образовывались вахтовые поселки, а со временем и целые села. Сейчас легальной лесозаготовки по правому берегу почти не ведется, леспромхоз ушел в сторону реки Илим и на Окское междуречье (другой берег Ангары), здесь орудуют только мелкие лесозаготовительные предприятия. Легально ли они работают, не нам судить — для этого есть контролирующие органы. Однако разница в методе «захоронки» остатков, способах заготовки и вырубки видна даже не посвященному человеку.



А тем временем машины, то и дело подсаживаются и вытягиваются с помощью лебедки или рывкового троса товарища по команде. Местная глина очень плотная и прочная — держит вес машины в болоте хорошо, но зато "замыливает" полностью даже 36-й Симекс, и выйти из мокрой глиняной колеи то еще развлечение.

Добравшись до деревни Карда проводник Анатолий предложил нам два варианта пути до Подволочного: «веселой» и короткой дорогой, либо скучной и длинной. Как вы думаете, какой вариант был выбран?





Конечно, первый — мы не пожалели об этом — дорога оказалась отличная, а неиспользуется из-за заболоченного участка длиной около полутора километров. «Где наша не пропадала?» — почти все болото успешно обошли объездом через лес. У нас это так и называется: "Идти лесом". :)))



Село Подволочное встретило нас удивленными взглядами взрослых и восторженными возгласами пацанья. Анатолий любезно пригласил посетить усадьбу своего брата Сергея. Мы были встречены очень радушно, сходу накормлены вяленой рыбой. Остановиться на ночь решили на песчаном берегу живописного залива Братского водохранилища, неподалеку от деревни. Весь вечер катали местных ребятишек на машинах и квадриках, общались с местным населением, узнавали о достопримечательностях этого района.



Сергей и его сын Михаил посоветовали нам идти до Чистого через реку Илим и заброшенную деревню Кочерга. После небольшого совещания, руководитель нашего клуба и начальник экспедиции Саша Диско принял положительное решение. Сидели допоздна у костра с местным жителем Алексеем по прозвищу "Борода", он замечательно пел под гитару и рассказывал о премудростях жизни села и его окрестностей.

Жители здесь работают вахтой на левом (противоположном) берегу Ангары. Рубят лес. В понедельник переправляются туда и в пятницу — обратно. Единственная связь села с Большой землей осуществляется катером на подводных крыльях "Метеор". Но на тот берег можно переправиться и небольшими частными паромами, по сути, плотами-понтонами, буксируемыми обычной моторной лодкой. Электричество вырабатывает дизель-генератор, стоимость 1кВт электроэнергии в селе запредельная, около 20 руб/кВт. Связи нет никакой. Интернет появился с помощью Михаила — он поставил спутниковый приемник и любезно раздает по селу "килобиты" с помощью Wi-Fi.



День третий. 09.06.2014г.
Подволочное - Кочерга.



Утром попрощались с Сергеем и его семьей. Рванули к Илиму. Дорога отличная. В Кочерге у нас запланирована "дневка", рыбалка, купание и всеобщий "релакс". Перед рекой колеистый спуск, затем брод — и мы на месте. Вокруг красота, трудно передаваемая фотографиями или видеороликами. По берегам Илима растут вековые ели "как на подбор", река прозрачная, как слеза, все залито солнцем. Вода относительно теплая. Редко встречаешь одновременно теплую и прозрачную воду. Купаемся с удовольствием. Готовим хариуса, которым нас угостил Михаил в Подволочном. У багги передний багажник был превращен в передвижной мини-бар, которым он и оставался в течении всей экспедиции. За наклейки Че Гевары на бортах, багги окрестили "Че Гевара Бар".







День четвертый 10.06.2014 г.
Кочерга - Чистый.









Стартуем из Кочерги и движемся вдоль Илима, легко пересекаем его и дорога уходит левее, в лес. Натыкаемся на брошенный прямо на дороге трактор, пропиливаем объезд.

Потом находим старый склад лесозаготовителей, этакий "гараж-землянка", или, по-нашему, подземная парковка для трелевочной техники. Сооружение давно не используется, полуразрушено и здесь с явным удовольствием обосновался медведь: повсюду кости и шерсть съеденных парнокопытных, деревья ободраны и заломаны, уютная лежка – с первого взгляда ясно – здесь живет «хозяин».



А по дороге начались завалы, пилоты со штурманами, сменяя друг друга, расчищают путь машинам.







На моем квадре во время моей лесорубной вахты ехал Леха Bugor и в какой-то момент Форестер предложил смениться — мне сесть за руль его Патрола, а сам он пошел помогать "лесорубам". Приятно ехать на этой машине! Она степенна и послушна. Управляется не сложнее любого паркетника (последним джипом на котором я ездил был УАЗик 469 и ЛендРовер "Гламур"). Я так слился с ней, что ехал за рулем до самой остановки на ночлег. Пилиться в итоге пришлось около семи километров, но в отличие от экспедиции прошлого года, здесь хотя бы была дорога.

В какой-то момент лес отступил и мы попали на деляну с давно брошенной и разобранной техникой. Народ вымотался при пилежке, поэтому решаем не рвать до Чистого и заночевать на первом попавшемся пятачке. Пошел дождь.



День пятый 11.06.2014г.
Кочерга - Чистый.

Пожалели утром, что не стали прорываться до Чистого — с вечера не переставая шел дождь и дорога изменилась до неузнаваемости. Скользкая и плотная "братская" глина обещала веселую поездочку — ноги разъезжаются даже когда просто на ней стоишь. Квадорциклисты предвкушают грязе-дрифт. Ну наконец-то! Мы "надрифтовались" вдоволь — квадры, костюмы, шлемы и пилоты превратились в один большой сталактит из несмываемой глины.







Хотя дорога была не из простых, ехали довольно бодро. Правда Виталий разулся и некоторое время тратим для его реанимации. Непростое это дело, скажу я вам, запихивать грязный и спущенный 36-й "Симекс" на крышу лифтованного Сафаря! Но к вечеру благополучно вышли к Чистому. Нам предстояло удручающее зрелище: вся деревня одно сплошное пепелище!



Обгорелые остатки домов и одиноко стоящие печные трубы напоминают эпизоды из фильмов про войну. Неприятное ощущение, как на кладбище… Как рассказали нам позднее жители Подволочного, поселок сожгли прошлой весной из-за находившейся там пилорамы. И хотя к тому моменту он был уже не жилым (все перебрались в Прибойный — там есть связь и электричество), бывшие жители Чистого использовали свои дворы (а их было около ста) в качестве дач, хотя и приезжали редко. Спешим уехать из этого мрачного места и найти место для лагеря у воды — оно нашлось в двух километрах от сгоревшей деревни. Вокруг повседневная суета, все занимаются необходимыми делами: ставят палатки, разводят костер, натягивают тент. Диско в очередной раз показывает мастер-класс по взрыву, на этот раз жертвой стало колесо Виталия.

На вечернем консилиуме решаем вернутся до Подволочного низовой дорогой (не через Илим). Для достижения цели экспедиции решаем отправить две машины до п. Видим, заодно необходимо пополнить наши запасы топлива. Далее одна машина (Танк) уходит на Братск, а Виталий, недавно получивший позывной "Луноход-1" за увлекательные рассказы о Байконуре, с топливом возвращается к нам. Лунохода сопровождает Отец Аркадьевич, экспедитор, кассир и снабженец в одном лице.

День шестой.12.06.2014г.
Дневка.

Купаемся, рыбачим, чиним технику, играем в карты, совершаем вылазки в Чистый на квадрах и багги, в общем, ждем Лунохода.





День седьмой, 13.06.2014г.
п.Чистый - р. Бакарма.



Рано утром трогаемся по направлению к Подволочке, идем старыми вырубками БЛПК. На перегонах между делянами все заросло. У Багги пропала зарядка. Уже хотели снимать генератор, но волшебный удар по нему молотком, в виртуозном исполнении Аркадьевича, встрепенул зависшие щетки и ток пошел :)).

Ехали неплохо, но тут у багги провернуло привод и мы встали для ремонта. Пока спасательная команда в лице бессменного Аркадьевича, Диско и их младших подаванов осуществляла замену привода переднего колеса, Саня Якудза и Ольга наскоро сварганили обед из фасоли с тушенкой. Звоню отцу по спутнику, у него сегодня 55-летие, я уже четвертый год отсутствую в его день рождения, так как экспедиция всегда привязывается к выходному 12 июня. А впереди нас ждет болото, образованное речкой Бакарма.





Вот оно-то надолго задержало ход экспедиции. За ним подъем, длиной 916 метров с колеей по пояс, еще и размытой ручьем, неспешно струящимся с вершины. Все прошли низину довольно легко, но в самом начале подъема от Гламура послышался характерный ХряСь! "Этот "хрясь" не спроста" — подумали все и спустили Олега к болоту для дефектовки. Там и заночевали: причиной звука была порванная главная пара заднего редуктора. Позвонили в Иркутск, попросили Сергея (водителя Бычка) снять редуктор с Дискавери 1, который стоял у Диско на базе и отвезти его утром на Метеор, а он доставит донорский орган до Подволочного. Встречать Метеор решили послать нас, квадроциклистов.

День восьмой,13.06.2014 г.
р. Бакарма - Подволочное - Бакарма.





Утром созвонились с Серегой, он подтвердил отправку посылки. Диско сделал упаковку-постель из спила бревна, вырезав контур редуктора бензопилой (примеряли по старому), и мы зафиксировали ее на переднем багажнике квадра. В 12:00 мы с Пашей стартуем в Подволочное, рассудив, что какая бы там не была дорога, преодолеть 40 км за четыре часа мы в любом случае успеем (Метеор прибывает в 16:00). Подъем в 916 метров дался нам легче чем вчера, немножко повисели на подножках, откренивая квадры в колее. После подъема началась вполне сносная дорога, ехали медленно, сверялись с навигатором. Проскочили мостик, про который нам рассказывали местные, после него — автобан. В Подволочном были через 1,5 часа после старта. Заехали к Сергею. Его нет — рыбачит на Илиме. Жена Сергея, тетя Нина пригласила нас на чай. Так и скоротали время до прихода судна. К 16 часам вся деревня скапливается у пристани "Метеора", кто-то встречает, кто-то провожает, кто-то отправляет/принимает посылки. Капитан, увидев нас, сразу махнул рукой помощнику: "Вон мол, те, "звезданутые", за редуктором». И даже денег за доставку не взял. Спасибо!!!

Погрузили донорский орган в постель, затянули стяжками и в путь. Обратно долетели за час. Правда рукам сильно досталось — редуктор слишком тяжелый и на кочках руль то и дело выбивало.

Перед спуском к лагерю мы увидели три машины которые за время нашего отсутствия, не теряя времени, ребята подняли на вершину. Эти машины здорово подровняли колею, сточив ее брюхом, поэтому спускаемся без акробатических пируэтов на подножках.



Под всеобщее ликование, вручаем донорский орган хирургам и он сразу находит место в заднем мосту Ленд-Ровера.
Выясняется, что на моем квадре кончились колодки и мы спешно проводим полевое ТО. В последствии выяснилось еще одно губительное свойство братской глины, она напрочь залепляет суппорты тормозов несмываемой субстанцией. В результате суппорты работают неправильно, колодки не отходят от диска, что приводит к резкому повышению их износа. На моем квадре под конец маршрута колодки поменяли еще раз. На Пашином тоже стерлись до металла. На Сафарях-Патролах также колодки стерлись, у кого-то даже вывалились из скобы суппорта совсем. Тормоза пришлось глушить научным методом "Затыкание тормозной трубки кусочком протектора от колеса с последующей завальцовкой". Можно патентовать...



Следующие семь часов мы поднимали Гламура в подъем, он, казалось, отмерил все 916 метров 25-метровой намоткой лебедки. Шел очень тяжело — все что смогли, размесили впереди идущие коллеги. Хотя, надо признать, иногда, разогнавшись по случайно оставшемуся сухому, отчаянно взревев всеми восемью цилиндрами, Гламур залетал на 50-70 метров вверх до

следующей засады. Подъем закончили в два часа ночи.





Как рассказали нам позже местные из Подволочки, подъем этот "уничтожил" житель Усть-кута, пожелавший доехать на Урале (не мотоцикл!) с Видима до Подволочки. Этот подъем он сам взять не смог, вытаскивали К700-ом. Обратно водитель Урала ехать отказался, и машина осталась в Подволочном до зимы.

День девятый 14.06.2014г.
Бакарма-Подволочное-Карда.

Палатка уже собирается на автоматизме, укладывается в сумку небрежно, лишь бы побыстрее. Вокруг суетится народ, собирая наскоро поставленный в ночи лагерь. До Подволочки добрались за три часа. Отправили парламентеров к дому Сергея попрощаться. Народ надувает шины, предвкушая грунтовый участок дороги. Отъехали мы немного: у Патрола Димы-Спорта на ходу отваливается заднее колесо — срезало плохо протянутые шпильки. Диско при помощи напильника и болгарки пытается восстановить съеденную резьбу, надеясь "на крайняк" снять по две шпильки с других сафарей-патролов и установить на Спорта. Через час двигаем дальше. Дорога с колеей по колено, начинаю сомневаться — а туда ли мы едем? Космо-снимков этого участка нет. Но, уф, через километра два долгожданный поворот направо. После него отличная, прямая как стрела, отсыпанная дорога. "Вваливаем" со скоростью до 60 км/ч. Остановились подождать джипы, вдруг откуда не возьмись навстречу едет "шишига" попыхивая дизелем (видимо тракторным Д40).



Остановились, представились. Ребята промысловики с Подволочк, отец с сыном. Через несколько километров их угодья. Пожаловались нам на медведя, который обитает возле зимовья. Портит колеса-пневматики на их самодельном болотоходе и перерывает мусор. На наш вопрос "Почему не застрелите?" Отвечают: " Корефаны мы с ним, друг друга не трогаем". Такая вот философия. Наверняка, это и есть единение с природой. До Карды долетели за 1,5 часа (60 км.). Повернули направо, по знакомой дороге к Аталанке.

Первые болота проходим нахрапом, несмотря на то, что их изрядно размочило дождем. На ночь встаем на реке — опасаемся в сумерках брать подъем со снятым бульдозером дерном, который обнажил красную

и размокшую глину Братского моря. За ужином узнаем причины задержки джипов на сегодняшнем скоростном участке. Ребята насобирали целый мешок (!) отличных маслят. Пожарили их по-модному, установив сковородку на "римской свече".

День десятый, 15.06.2014г.
Карда-Аносово-Муя-Чичкова-Обуса.



Утром по термометру -3. Собираем палатку с твердым убеждением, что это крайний раз в этой экспедиции. Время 7:30, сегодня надо обязательно выйти к цивилизации. Тронули, машины сразу начали вязнуть в болотах. Паша остается помогать, я уезжаю вперед. Вдруг, впереди, метрах в 150, замечаю что-то, напоминающее большой пень, стоящий посреди дороги. Постойте-ка, вчера во время разведки ничего подобного здесь не стояло... Подъезжаю ближе — вот он Сохатый, стоит и смотрит на меня, я на него. Так и стояли, не смея пошевельнуться, чтобы не спугнуть оппонента, пока не подъехал Олег на Ленд-Ровере. Увидев вдалеке нечто большое, страшное и шумное, сохатый встрепенулся и рванул прочь. Удивительная встреча.

С километр не доезжая нашего "узкого места", подъема со снятым дерном, находим объезд. Эль-Президенте Саша Диско и Серега-Багги вызываются проверить его. Стоим, ждем. Луноход травит байки про бытность на Байконуре. Диско возвращается с хорошими вестями: в обход не идем, подъем уже успел подсохнуть. Забираемся без проблем. Далее на нашем пути лежало несколько заболоченных участков, которые почти все прошли "ходом". К обеду доехали до развилки Аносово-Аталанка. Перед самой развилкой случилась еще одна достаточно глобальная неприятность. Ехавший позади меня Серега-Багги вдруг утонул в облаке пыли и скрылся в нем. Паша развернулся, я поехал за ним. Подъехав ближе увидели, что у Багги оторвано переднее правое колесо и машина лежит практически на боку. Причем оторвано с "мясом": вырвало палец из корпуса обоих шаровых и рулевого наконечника. Не имея возможности притормозить, Серега неаккуратно влетел в сухую и жесткую колею, что и послужило причиной "КафешкоДТП-шки".





Что бы вы делали в подобной ситуации? Не запаниковали бы? Ответьте себе на этот вопрос. Мы же быстро и молча разделились: на группу спасения и группу обеспечения. Группа спасения

со словами "Сварка, болгарка и скотч делают чудеса" начала приготовления к спасению пациента. А группа обеспечения стала готовить обед.

Кто знает, отведали бы мы чудесное блюдо "Спагетти в соусе Болоньезе", если бы не Серегин "полет навигатора". Корпуса шаровых и наконечника завальцевали обратно и обварили проволокой для надежности, получилось этакое подобие стопорного кольца со стороны пальца. Привод не пострадал, тормозов и так давно уже не было.







И через каких-нибудь полтора часа Багги продолжил путь, как ни в чем не бывало. Киря многозначительно заметил, что в следующий раз возьмет с собой побольше запчастей, чтобы Аркадьевичу и Диско не пришлось скучать в экспедиции, а он сэкономит немалые средства на обслуживании в сервисах.

Фотографируемся на развилке, народ накачивает колеса — дальше есть дорога, обычная лесовозка. Местами сухая, местами с глубокими лужами, но вполне "ходимая". Следующие почти 200 км — нудная и монотонная грунтовка, палец правой руки затек — приходилось держать курок газа на режиме "в пол". Слабовата 500-ка для скоростных прохватов по грунтовкам. Где-то перед Дальней Муей слышим по рации невероятную вещь: в одной из глубоких луж Ленд-Ровер "Гламур" опять порвал редуктор. И опять задний!

Джиперы встали на дороге, чтобы снять его и отправить Олега на одном передке. Договариваемся, что мы поедем до связи, чтобы вызвать грузовик квадрами. Около 21:00 мы были в Чичково. Олега отправили в Обусу через паром, так как пъяная дорога могла оказаться недоприводному Ведру не по зубам. Последний паром в 21:30, шансов что он на него попадет было мало, на всякий случай попрощались "до завтра". 59 км пъяной и очень нудной дороги показались вечностью, но около 23:00 мы в Обусе!



Экспедиция закончена.

Еще один маршрут покорился нам. Один из самых разнообразных и интересных по условиям движения на моей памяти.

И уж точно самый длинный участок бездорожья, что мне приходилось проходить за один подход.

На квадрах общий пробег по 900 километров, на машинах около 800-850 (зависит, кто сколько набуксовал). Спасибо всем участникам экспедиции, всех был рад видеть. Всех без исключения новичков в нашей команде буду очень рад видеть в следующем году.

Нас ждет Большое Приключение!

Огромное Спасибо нашему генеральному спонсору - "Дискавери Маркет"

Дискавери маркет это:

Более двух тысяч литых дисков в наличии. Внедорожное и туристическое оборудование, грязевая резина, автоаксессуары, оптика, фаркопы, защита днища, багажные системы, навигаторы, видео регистраторы и авто литература... в общем все, что нужно джиперу, автопушественнику и просто автолюбителю.



Адрес: г. Иркутск, ул. Старокузьмихинская 62 «А» (Территория СТО "Кузя")

т.: (3952) **42-00-00**

http://sto-kyzya.ru/

Автор: Горбачев Евгений (Муха) **Фото и корректор: Шабанова Ольга (Pressa)**