

ТССР

*Федерация спортивного туризма
Алтайского края*

*трансграничный маршрут
ТУРГЭН - ХАРХИРАА*



Горный Алтай - Тува - Монголия

октябрь 2012



О Т Ч Е Т

о прохождении туристского спортивного маршрута
на средствах передвижения (0840061811Я - авто)
пятой категории сложности по Монголии – Туве - Алтаю
совершенный группой ФСТ Алтайского края
в период с 15 октября по 30 октября 2012 года.

Маршрутная книжка № 55/12 (МКК ФСТАК)

Руководитель группы: Горбик Евгений Алексеевич

г. Барнаул, ул. Чайковского № 25/117

+7 913 212 3918, e-mail: gorbik@terra-mongolia.ru

Маршрутно-квалификационная комиссия федерации спортивного туризма Алтайского края (122-00-555635033) рассмотрела отчет и считает, что маршрут соответствует пятой категории сложности и может быть зачтен всем участникам и руководителю.

Отчет использовать в библиотеке ТССР г. Москва,
после участия в ЧР 2012 г. по спортивному туризму

Председатель МКК ФСТАК _____ (подпись)

М. М. Маркин, м.с. СССР, ССВК

Штамп МКК

г. Барнаул, 2012 год

СОДЕРЖАНИЕ

страница

1. Титульный лист.	1
2. Содержание.	2
3. Рецензия на отчет.	3
4. Справочные сведения.	4
• 4.1. Обзорная схема региона	5
• 4.2. Определяющие препятствия маршрута	6
• 4.3. Состав группы	7
• 4.4. Заключение МКК, адрес хранения отчета	8
5. Содержание отчета. Основные сведения.	9
• 5.1. Общая смысловая идея и цели маршрута.	9
• 5.2. Аварийные выходы с маршрута и изменения	10
• 5.4. График движения	11 – 12
• 5.5. График высот дневного перехода и профиль маршрута	13
• 5.6. Профили сложных участков маршрута	14-16
• 5.7. Техническое описание и фото прохождения маршрута	17-74
• 5.8. Список используемого снаряжения	75
• 5.9. Итоги, выводы и рекомендации	76
• 5.10. Карты участков маршрута	77-79
6. Дополнительные сведения.	80
• 6.1. Подготовка а/м и результаты эксплуатации	80
• 6.2. Особенности монгольских дорог	81
• 6.3. Особенности финансовых затрат	82
• 6.4. Малоизвестная интересная информация	83
• 6.5. Полезная дополнительная информация	84
7. Приложения.	85
• 7.1. Диплом монгольской Ассоциации туризма	85
• 7.2. Запрос пропуска в погранзону	86
• 7.3. Статья в журнале «Клуб 4x4»	87-90
• 7.5.. Копия маршрутной книжки	91
• Справка о совершенном маршруте (форма Прилож.7)	92
• Электронная версия отчета	прилагается

РЕЦЕНЗИЯ

**на отчет о туристском спортивном маршруте
на средствах передвижения (0840061811Я - авто) V к.с.
по территории Монголии – Тувы – Горному Алтаю (октябрь 2012 г)
совершенном командой Федерации спортивного туризма Алтайского края
под руководством Горбика Е.А.**

Изучив материалы отчета, можно сделать следующие выводы:

1. Маршрут по своей сложности, протяженности и продолжительности соответствует заявленной категории и пройден без нарушений Правил соревнований по спортивному туризму (код 0840005411Я).
2. Маршрут насыщен протяженными сложными участками с разнообразным труднопреодолимым рельефом и различными географическими зонами в весьма сложных условиях межсезонья при максимальной степени автономии.
3. Новизна и оригинальность маршрута воплощена в формуле «Там, где нет троп». Погружение в горную систему массива Тургэн-Хархираа и пересечение его по оригинально проложенному пути – является серьезным вкладом в перечень достижений спортивного туризма. Перечень локальных препятствий и факт первопрохождения горного массива, определяет безусловную сложность и новизну настоящего маршрута
4. Спортивная составляющая высокогорной части маршрута дополнена трекингом на склонах подножья массива Тургэн-Ула. Этот узел еще ждет своих первопроходцев.
5. Маршрут достоин самой высокой оценки и зачета V+ (усложненной) к.с.



мастер спорта СССР по туризму,
член ЦМКК ФСТ России
Пантыкин В.М.

4.0. СПРАВОЧНЫЕ СВЕДЕНИЯ О ПУТЕШЕСТВИИ.

4.1.1. Проводящая организация.

Федерация спортивного туризма Алтайского края.

656056, Барнаул, ул. Пролетарская, 65

e-mail: gorbik@terra-mongolia.ru (ФСТАК); argunovafst@gmail.com (секретарь)

4.1.2. Место проведения.

- Россия, Республика Горный Алтай, Чуйский тракт, федеральная трасса М52
 - территориально: Кош-Агачский район
- Монголия, горный массив Тургэн-Хархираа
 - территориально: Баян-Ульгийский и Увс аймаки
- Россия, Республика Тува: Западный Танну-Ола, Цаган-Шибэт
 - территориально: Монгун-Тайгинский район

4.1.3. Общие справочные сведения о маршруте.

Вид туризма	Категория сложности путешествия	Протяженность активной части путешествия, км	Продолжительность		Сроки проведения
			общая	ходовых дней	
авто	V+	2700 км.	16	16	15.10 – 30.10 2012 г.

4.1.4. Подробная нитка маршрута.

Россия, Республика Горный Алтай

- г. Барнаул – Чуйский тракт – пер. Семинский (1894м) – пер. Чике-Таман (1466м). – госграница КПП «Ташанта» - пер. Дурбэт-даба (2481м)

Территория Монголии:

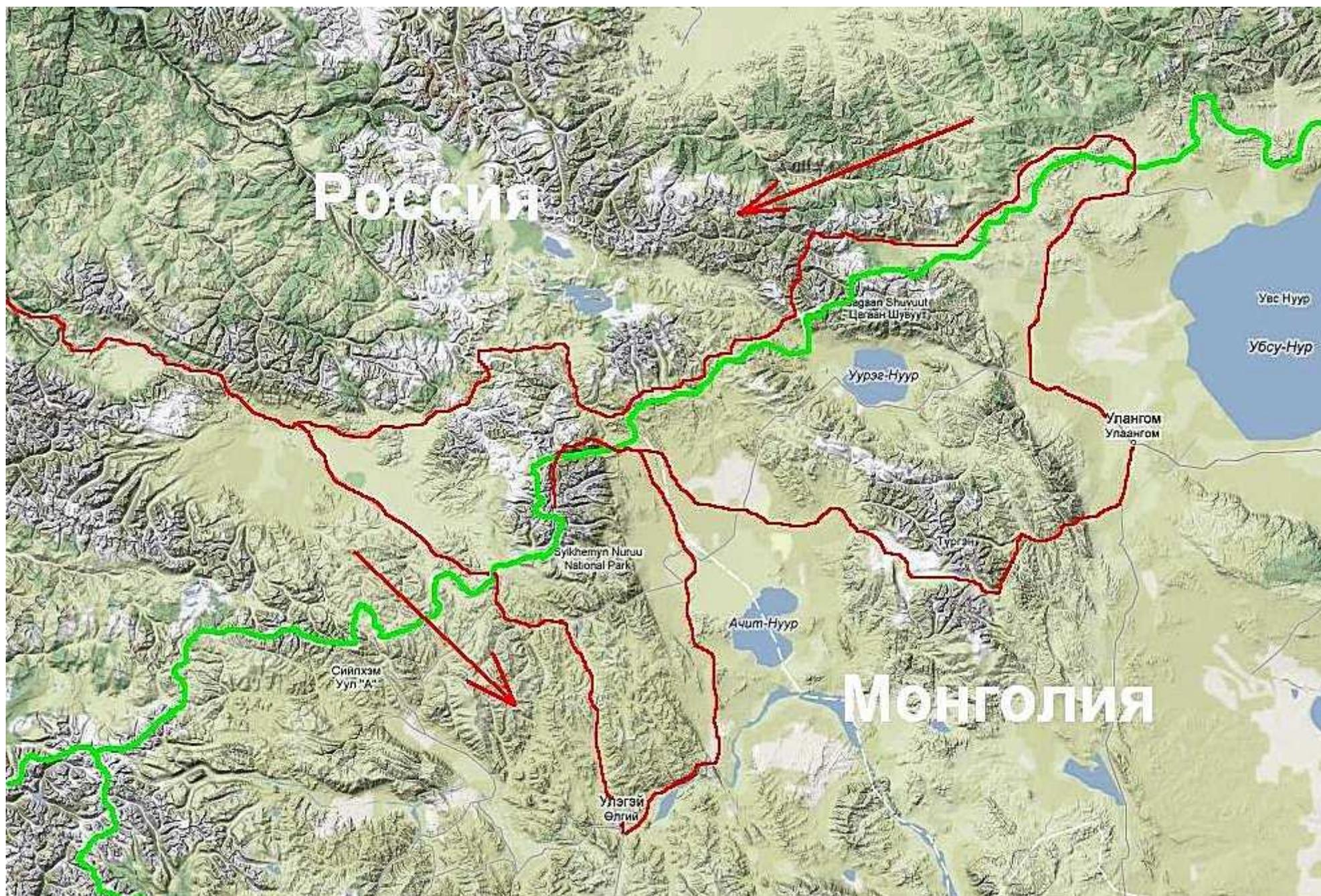
- КПП «Цаганур» - пер. Оботын-даба (2643м) – г. Баян-Ульгий – застава Аспайты – р. Аспайты - подошва массива Тургэн (лагерь 2540м) – р. Яматын-гол – плато Олон-нур-пер. Улан-Сайн-даба (2602м) – пер. Хархирагийн-даба (2974м) – русло реки Хархираа – с. Тариалан – г. Улангом – КПП «Хандагайты»

Россия Республика Тува:

- долина р. Саглы – пер. Арзайты (2227м) – р. Барлык – пограничная застава «Каргы» - пер. Халун-дава (2279м) – массив Монгун-Тайга (справа) – пер. Хапши (2615м) – с. Кызыл-Хая – река Моген-Бурен – Бугузунское плато – пер. Бугузун (2600м)

Россия Республика Горный Алтай:

- река Карагай – с. Кош-Агач - пер (1466м) – пер (1894м) – Чуйский тракт – г. Барнаул.



4.2. Протяженные участки, определяющие сложность маршрута

Участок маршрута	К.Т.	КМ и ЧХВ	Характеристики участка
Котловина озера Ачит-нур	3	110 ЧХВ= 4-30	Степная колея, выбор линии движения сходу. Участки каменистого бездорожья. Слабые броды, сухие русла каменистых ручьев, кустарник, отдельные валуны.
Разведка массива Турген частичное первопрохождение Асгат – подножье массива	5	30 ЧХВ= 4-30	Вначале старая разрушенная дорога из-под бульдозера, расчистка осыпей, селевые выносы. Далее полное бездорожье: заболоченное русло ручья, высокогорная тундра, кочкарник, скрытые валуны, подъем по руслу реки с 2260 до 2540 спасработы с лебедкой и буксировка.
Застава «Аспайты» – р. Яматын-гол частичное первопрохождение	4	180 ЧХВ= 6-30	Гравийно-песчаная полупустыня. Степная колея – каменистая, гравийная, глинистая, песчаные переметы и сайры. Несложные броды В конце участка бездорожье: движение по руслу реки с пешей разведкой
р. Яматын-гол – плато Олон-нур первопрохождение	5	60 ЧХВ= 11-00	Сложно-пересеченный рельеф заснеженного плато с затрудненным ориентированием, горная тундра выше 2000 м. с незамерзшими ручьями. Бездорожье на сложно-пересеченном рельефе. Разведка линии движения пешком, снежные переметы, работа с лебедкой и буксировка.
Перевал Хархирагийн-даба первопрохождение	5+	4 ЧХВ= 5-00	Полное бездорожье: спуск по заснеженному осыпному склону 40*. Расчистка валунов руками. Спуск на полиспаде, вывешивание и оттяжки Сложные погодные условия в темное время суток.
Русло реки Хархираа-гол первопрохождение	5+	30 ЧХВ= 19-30	Полное бездорожье: каменистое русло реки со сложной линии движения. Наледи и броды. Постоянная пешая разведка. Расчистка проходов в камнях вручную и мощение проходов в промоинах. Работа с лебедкой, вывешивание хай-джек. Полная автономность.
КПП «Хандагайты» - Кызыл-Хая	3	290 ЧХВ= 8-00	Гравийная дорога по горному рельефу заснеженного плато. Затяжные подъемы и спуски. Перевалы (2227), (2400), (2279), (2393), (2472), (2615)
Плато «Бугузун» - р.Кокоря	5	70 ЧХВ= 11-00	Заснеженное горное плато, частичное бездорожье, затрудненное ориентирование Сложно-пересеченный рельеф, траверсы заснеженного склона, броды и наледи Заснеженный перевал с переметами, работа с лебедками, выдергивание сцепкой из 3-х а/м Сложные погодные условия в темное время суток,

4. 3. Состав группы.

№	ФИО	год рождения	город	спортивный опыт, обязанности в группе
1	Астапенко Татьяна Николаевна +7 962 807 3549	1965	Барнаул maksi1165@mail.ru	I разряд-туризм, хронометрист
2	Горбик Евгений Алексеевич +7 913 212 3918	1950	Барнаул gorbik@terra-mongolia.ru	м.с. СССР - туризм руководитель
3	Исаков Евгений Борисович +7 923 157 1932	1965	Новосибирск	I разряд – автоспорт штурман
4	Каменков Сергей Владимирович +7 963 526 8232	1969	Барнаул LC105@bk.ru	к.м.с. РФ - автоспорт автомеханик
5	Коростелев Александр Анатольевич +7 913 237 5346	1977	Барнаул	I разряд – автоспорт
6	Коростелев Борис Евгеньевич +7 913 999 7040	1971	Горно-Алтайск	I разряд – автоспорт
7	Манжелей Алексей Владимирович +7 913 210 4684	1974	Барнаул manzheley-terra@yandex.ru	к.м.с. РФ - туризм директор, завхоз
8	Некрасов Михаил Александрович +7 906 960 7040	1972	Барнаул stuls12@yandex.ru	I разряд – автоспорт автоэлектрик
9	Рыжова Евгения Михайловна +7 960 957 4021	1963	Барнаул valuta@tusar.alt.ru	II разряд – туризм кинооператор
10	Соловьев Юрий Александрович +7 923 641 0060	1964	Барнаул	I разряд – альпинизм фотограф
11	Мартынова Юлия Владимировна	1983	Барнаул	вне зачета

Пилоты экипажей:

1	№ 5 TOYOTA LC 105	Т 105 ТТ	Первый пилот	Некрасов Михаил
			Штурман GPS	Горбик Евгений
2	№ 1 TOYOTA LC 105	Е 966 УР	Первый пилот	Каменков Сергей
			Второй пилот	Астапенко Татьяна
3	№ 3 TOYOTA LC 78	Р 555 СС	Первый пилот	Коростелев Борис
			Второй пилот	Исаков Евгений
4	№ 2 TOYOTA LC 72	С 256 СА	Первый пилот	Коростелев Александр
			Второй пилот	Соловьев Юрий
5	№ 4 TOYOTA LC 80	К 403 ТР	Первый пилот	Манжелей Алексей
			Второй пилот	Рыжова Евгения

4. 4. Адрес хранения отчета.

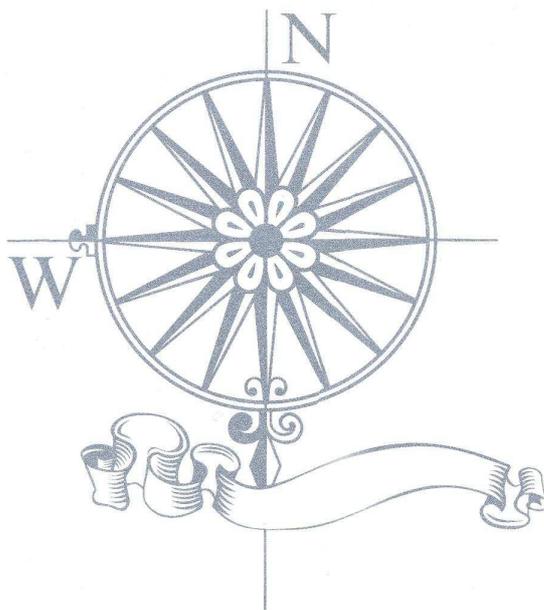
Отчет сделан в двух экземплярах:

- - экземпляр № 2 хранится в МКК ФСТ Алтайского края
- - экземпляр № 1 передан в Главную судейскую коллегию ЦМКК ФСТ России для участия в Чемпионате России 2010 г.

4. 5. Отчет рассмотрен:

- Рецензент м.с. СССР Пантыкин В.М., член ЦМКК ФСТ России
- Маршрутно-квалификационная комиссия Алтайского края (122-00-555635033)
- Маршрут соответствует _____ категории сложности.
- Путешествие засчитывается участнику и руководителю.
- Отчет использовать в библиотеке:
 1. ТССР г. Москва
 2. ФСТ АК г. Барнаул

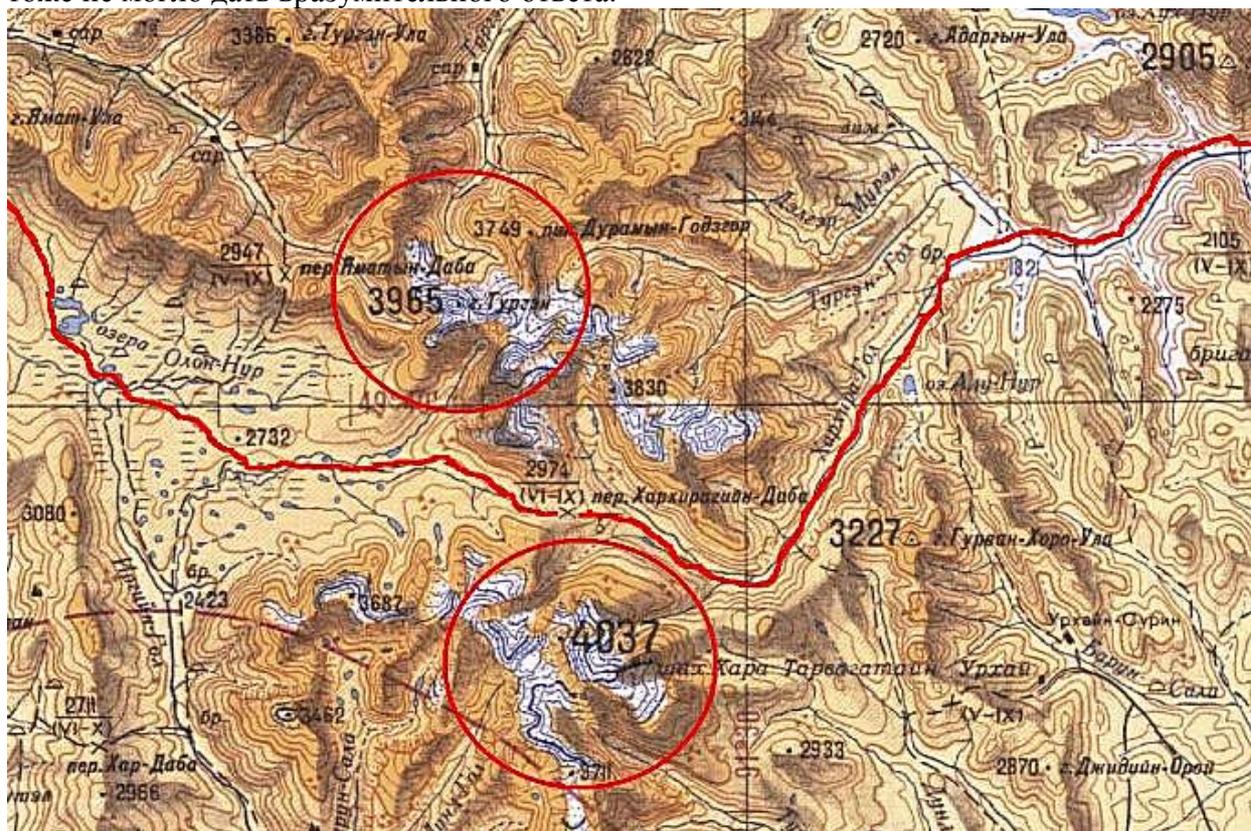
ПОДПИСЬ _____ М.М. Маркин, СРК, МС СССР



5. СОДЕРЖАНИЕ ОТЧЕТА

5.1. Общая смысловая идея и цели маршрута.

В силу многих причин регионом нашей трудовой деятельности уже не первый год стала именно Западная Монголия. Уже десяток лет я посматривал в сторону горного массива Хархираа, который разделяет котловины Ачит-нура и Увс-нура. Чтобы попасть из Баян-Ульгия в Улангом, приходится объезжать эти горы, хотя там явственно видно понижение меж горами. Монголы – рациональный народ, никакие силы их не заставят наматывать лишние километры, Признаки слабой колеи от ЗИЛа или УАЗа можно встретить в самых неожиданных местах на высоте до 3000 метров. Так в чем же дело? Почему дорога не проложена прямо через горы Хархираа, хотя на старых картах Генштаба показана тропа? Немало времени поползав по карте, изучая крутизну горизонталей, так и не пришел к очевидному ответу. Местное население тоже не могло дать вразумительного ответа.



Давний коллектив единомышленников, состоящий из ветеранов спортивного туризма и членов клуба «Алтай 4x4» давно осваивают просторы Монголии. Настоящая экспедиция была задумана как реализация давнего плана: разработать новый маршрут с включением в него этот участок первопрохождения, с целью достойного участия в Чемпионате России по спортивному туризму. Для разминки первым этапом включен подъезд к подножью массива Тургэн 4029 м. (не путать с Тургэн 3965 м.). Нитку маршрута дополнили логичным выходом в Туву и возвращением на Алтай через перевал Бугузун. Таким образом, **трансграничный** маршрут охватывал фрагменты сразу трёх географических регионов: Алтай, Монголия, Тува, а значит, будет содержать протяженные участки бездорожья пор пересеченной местности с различными природными ландшафтами: от степей и полупустынь до высокогорного рельефа. Не имея достаточной информации о самом сложном участке – русле реки Хархираа-гол, точнее о расходе воды в ней, мы исключили то время года, когда мы будем зависеть от этого фактора. Выбор пал на осеннее межсезонье: первый снег межсезонья не представлялся серьёзной угрозой, хотя и вносил некоторую долю неопределенности. И, главное, лидеры нашей группы были настроены только на первопрохождение. Команда TRAVEL CLUB «Терра Монголия» www.terra-mongolia.ru по праву считает себя лучшими российскими специалистами Монгольского Алтая. А роль лидера нужно отстаивать постоянно.

5. 2. Аварийные выходы с маршрута.

В летнее время, когда араты кочуют по пастбищам, можно встретить людей в совершенно неожиданных местах. Другое дело поздней осенью: большая часть населения и скот уже откочевали ближе к сомонам или местам зимовки, и можно встретить только редкие юрты, да и то только в долине вблизи жилища.

Справедливости ради – время нашего маршрута еще было не в глухозимье, когда пастухи отрезанны от «Большой земли» заснеженными перевалами, откуда выбраться можно только на конях. Аварийные выходы с маршрута наиболее целесообразны через населенные пункты – сомоны, к которым ведут плохие и слабые дороги из долин, где были разбросаны летние кочевья. В долинах крупных (по меркам Монголии) рек, всегда существуют дороги, ведущие к местам пастбищ и стоянок и главное затруднение в бродах через эти реки. Но осенью уровень воды значительно снижается и преодоление бродов упрощается. Конечно, такой путь нельзя будет назвать коротким, но однозначно оптимальным при аварийной ситуации. В сомонах есть связь административными центрами, в некоторых даже работают телефоны мобильной связи. Можно заранее побеспокоиться о приобретении монгольской сим-карты, хотя кое-где берет и наша связь «Би-Лайн» и «МТС» (**систему выявить не удалось**). В сомонах есть пункты медицинской помощи, но уровень квалификации медицинского работника в глубинке не превышает фельдшерского образования. Автотранспорт для эвакуации можно организовать всегда – монгольское население охотно идет навстречу при чрезвычайных ситуациях. Аварийный выход с маршрута всегда должен осуществляться через любую близлежащую долину – все малочисленное местное население группируется именно там. Правило одно: спускаться в долину, там всегда есть дорожная колея и люди.

В пустынной части маршрута из-за больших расстояний между населенными пунктами задача аварийного выхода с маршрута усложнялась, но тактика остаётся прежней – двигаться в сторону экватории и затем вдоль нее.

Мы осваиваем Монголию очень давно и хорошо знаем тонкости кочевья, признаки жилища, и прочие варианты срочной эвакуации. Здесь мы приводим необходимый минимум, достаточный для планирования маршрутов, которыми можно воспользоваться при аварийном выходе: Котловина оз. Ачит-нур: выходить к р. Бух-Мурэн (зимники, юрты), с.Ногонур, с.Бухмурэн. Пересечение массива Хархираа:

- На заходе в массив Хархираа расположен поселок угледобычи, всегда есть попутный транспорт в Баян-Ульгий
- Из межгорного плато Олон-нур можно выйти по реке Иргийн-гол, межгорное понижение хорошо видно, есть слабая колея, затем на пер. Хаар-Даба (2711м) и в сомон Кобдо по накатанной колее.

Русло р. Хархираа: самое трудное решение задачи по выбору пути эвакуации.

Вперед можно пробиться на а/м, но назад подняться на перевал можно только пешком.

Плато Бугузун: многое зависит от времени года, если летом здесь кочует местное население, то зимой совсем безлюдно и вариантов совсем нет.

5. 3. Изменения маршрута и их причины.

Первая часть запланированного маршрута (к подножью г. Тургэн 4029м) предполагала совершить однодневный трекинг на обзорную точку, так как мы не оставляем надежды совершить восхождение на эту вершину в будущем. Однако в этот раз восхождение даже не планировалось – слишком сложное время года. Реальная действительность оказалась ещё хуже – накануне дня трекинга выпал снег, который свежим слоем покрыл камни, курумник и осыпи. Часть группы, с трудом поднявшись на высоту 3000 метров, все равно была лишена возможности отснять фотоматериал: всё скрывал густой туман. Мы склонны считать наш неудачный трекинг, как досадное обстоятельство. В конце концов, риск получить травму был велик, а главные цели экспедиции были еще впереди.

Изменения маршрута, как такового – не было.

5. 4. График движения.

День	Дата	Участок пути за ходовой день	Км.	Характер пути. Препятствия.	Метео.
1	15.10	г. Барнаул – село Курай	660	<ul style="list-style-type: none"> асфальт, горная дорога пер. Семинский (1894), Чике-Таман (1466) движение в ночь 	+6*С облачно
2	16.10	село Курай – г. Баян-Ульгий	250	<ul style="list-style-type: none"> асфальт, горная дорога пер. Дурбэт-Дава (2481), Оботын-даба (2643) разбитый грейдер, степная колея 	+10*С облачно
3	17.10	г. Баян-Ульгий – застава «Аспайты»	170	<ul style="list-style-type: none"> гравийная колея в степи, выбросы гравия сухие русла ручьев, несложные броды, протоки остаток пути – каменистая дорога, кустарник 	+8*С облачно
4	18.10	Застава «Аспайты» – подножье г. Турген	35	<ul style="list-style-type: none"> старая дорога, осыпи, след бульдозера, завалы подъем по руслу реки (с 2080 до 2540), бездорожье, движение по камням и кочкарнику 	+4*С туман пороша
5	19.10	Трекинг	15	<ul style="list-style-type: none"> заснеженная тундра, осыпи и морены набор и сброс высоты (2540 → 3000 → 2540) свободное лазание по камням 	-8*С облачно туман
6	20.10	Подножье г. Тургэн – река Яматын-гол	180	<ul style="list-style-type: none"> колея в полупустыне, промоины и сайры несложные броды, солончаки и глина остаток пути – разведка, движение по камням 	+4-0*С Ясно ветренно
7	21.10	Плато Олон-нур	60	<ul style="list-style-type: none"> заснеженное плато, набор высоты (1800 → 2974) сложный рельеф, неочевидная линия движения пешая разведка, метель, ограниченная видимость 	0*С туман метель
8	22.10	Русло реки Хархираа-гол (часть 1)	9	<ul style="list-style-type: none"> сброс (2960 → 2700 → 2400), оттяжки и полиспасть крутая осыпь, броды, наледи, валуны в русле пешая разведка, работа с лебедкой 	-4*С облачно ветрено

9	23.10	Русло реки Хархираа-гол (часть 2)	9	<ul style="list-style-type: none"> • промоины с крупными камнями, селевые выносы • пешая разведка, расчистка пути вручную • работа с лебедкой, вывешивание на хай-джек 	-2*С облачно ветрено
10	24.10	Русло реки Хархираа-гол (часть 3) – с. Тариалан	65	<ul style="list-style-type: none"> • броды и промоины с крупными валунами в русле • расчистка и мощение камнями крутых промоин • от стрелки до Тарялана: броды, колея в русле реки 	+4*С облачно ветрено
11	25.10	Улангом (п/дневка) – КПШ «Хандагайты» - Тува	170	<ul style="list-style-type: none"> • разбитый асфальт, далее грунтовка • гористая пересеченная местность • выбросы гравия 	+6*С ясно ветрено
12	26.10	Ручей Бора-Шей – ручей Шин	72	<ul style="list-style-type: none"> • грунтовая дорога • слабопересеченный гористый рельеф • ремонтные работы в поле 	+2*С облачно ветрено
13	27.10	Застава – Кызыл-Хая – плато Бугузун	140	<ul style="list-style-type: none"> • гравийка по горному рельефу заснеженного плато. • затяжные подъемы и спуски • пер. (2227), (2400), (2279), (2393), (2472), (2615) 	-4*С облачно метель
14	28.10	Плато Бугузун – пер. Бугузун – Курай	190	<ul style="list-style-type: none"> • горная заболоченная тундра, покрытая снегом • пер. 2600 со снежными переметами, наледи • работа с лебедкой, буксировка сцепкой, ночь 	-6*С облачно заморозки
15	29.10	Курай – Чуйский тракт	400	<ul style="list-style-type: none"> • горная дорога, асфальт • пер. Семинский (1894), Чике-Таман (1466) 	+4*С облачно ветер
16	30.10	Чуйский тракт – Барнаул (возвращение в ночь)	250	<ul style="list-style-type: none"> • асфальт • темное время суток 	+6*С облачно

Всего: **2 675 км.**
 категорированный маршрут III-V к.с. **1 200 км.**
 по территории Монголии: **800 км.**

5.5. График высот дневного перехода и профиль маршрута



2 207 метра(ов) (Высота с 901 метра(ов) в 3 108 метра(ов))
 Всего подъема (в высоте) 18 377 метра(ов)
 Всего спуска (в высоте) 18 357 метра(ов)

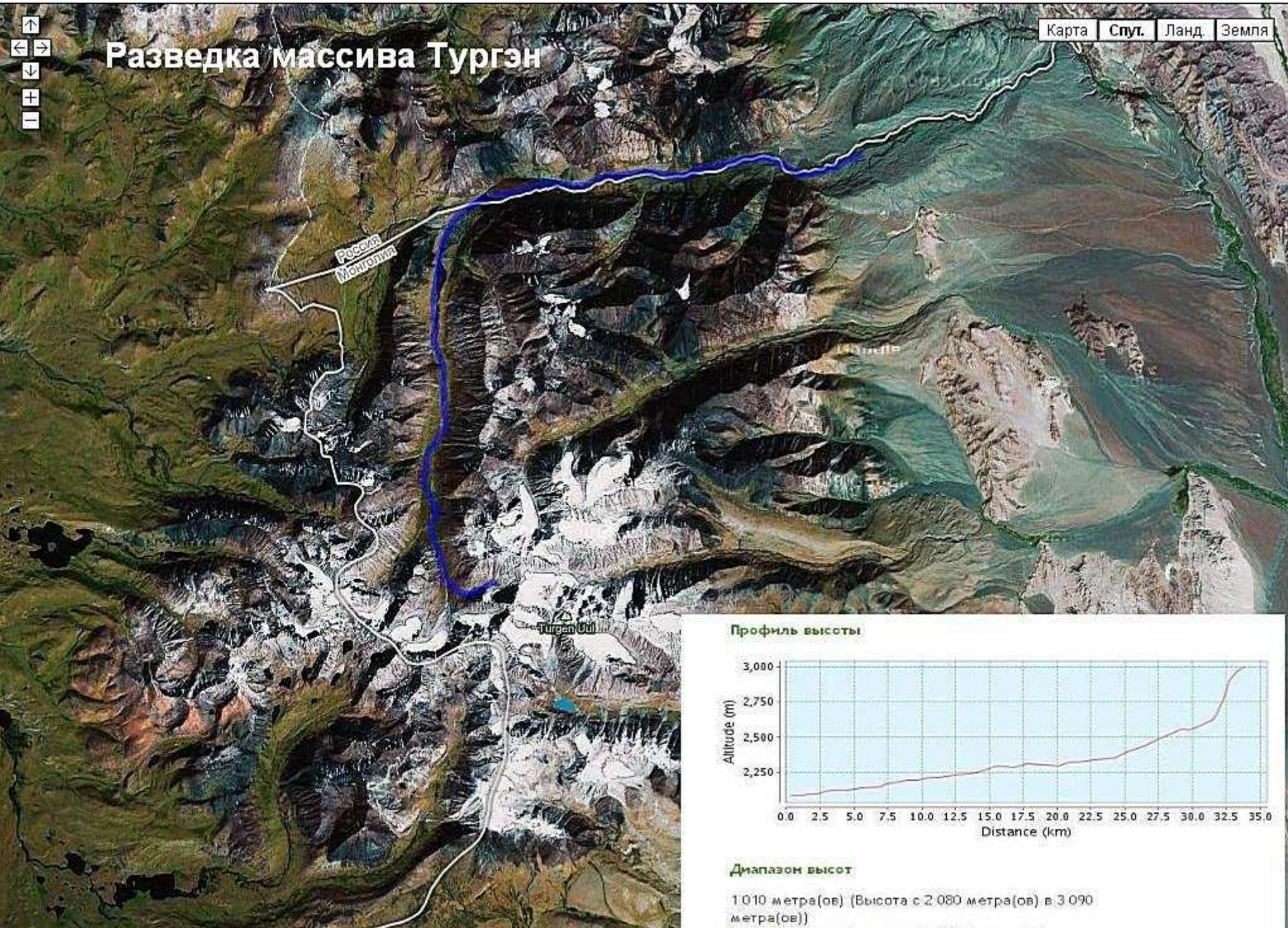
Диапазон высот от Кош-Агача до Кош-Агача (основная часть маршрута)



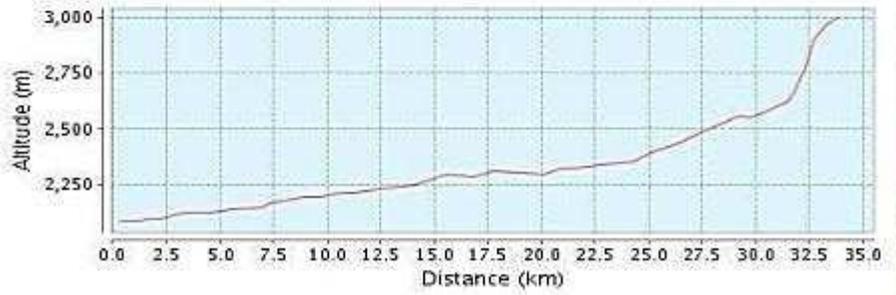


Разведка массива Тургэн

Карта Спут. Ланд. Земля



Профиль высоты



Диапазон высот

1 010 метра(ов) (Высота с 2 080 метра(ов) в 3 090 метра(ов))
Всего подъема (в высоте) 1 137 метра(ов)
Всего спуска (в высоте) 127 метра(ов)



Плато Олон-нур - пер. Хархираа

Профиль высоты Высота: 2796 m @ 45.3 km



Диапазон высот

1 171 метра(ов) (Высота с 1 820 метра(ов) в 2 991 метра(ов))

Всего подъема (в высоте) 1 534 метра(ов)

Всего спуска (в высоте) 411 метра(ов)

GPSies-Index 13,89 **Новинка! (experimental)**

Неправильная высота? Пересчитать!

Обжаловать трек как неуместный или спам

Карта Спут. Ланд. Земля

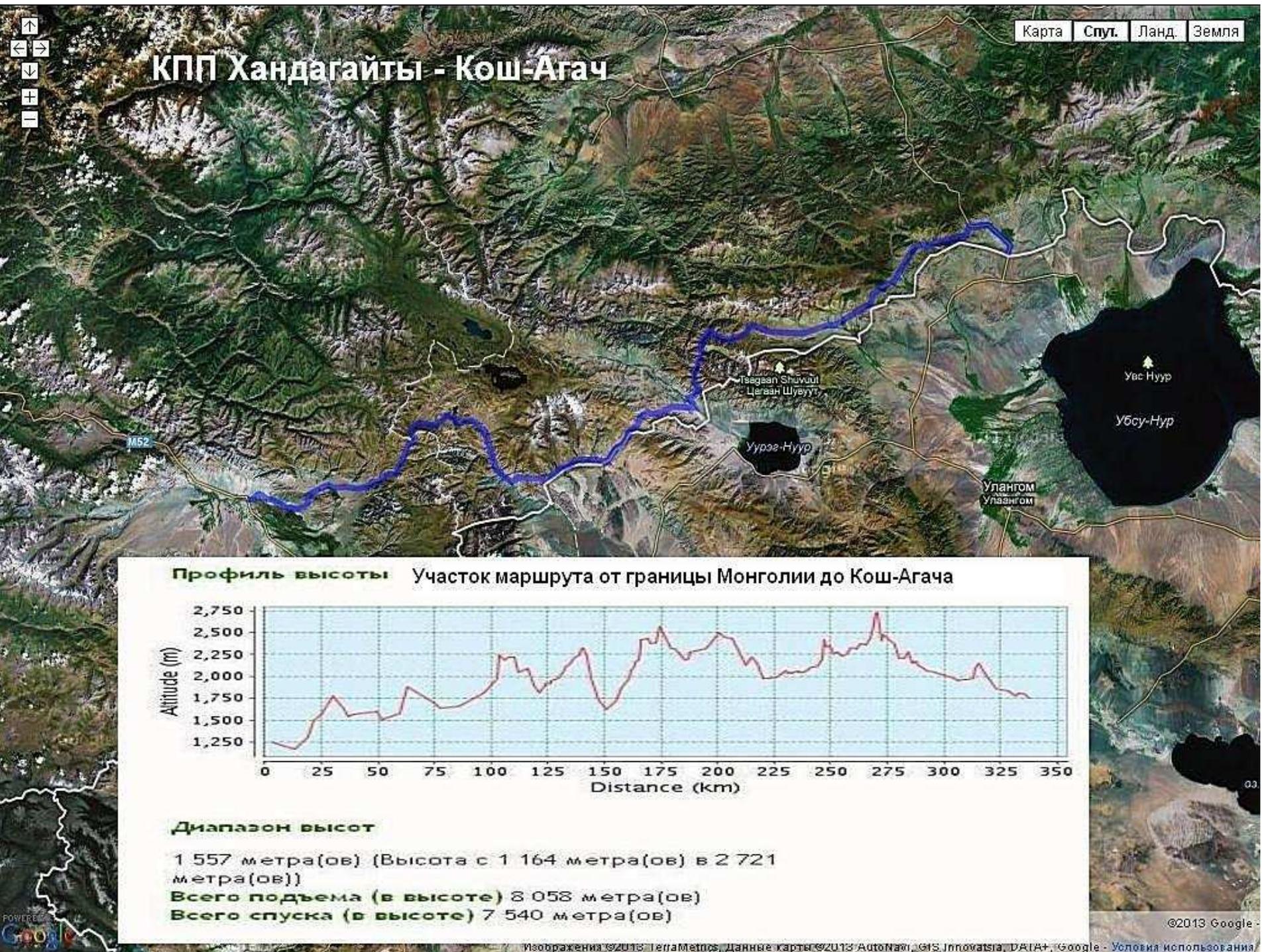
Турган

Harhiraа

Harhiraа Uul

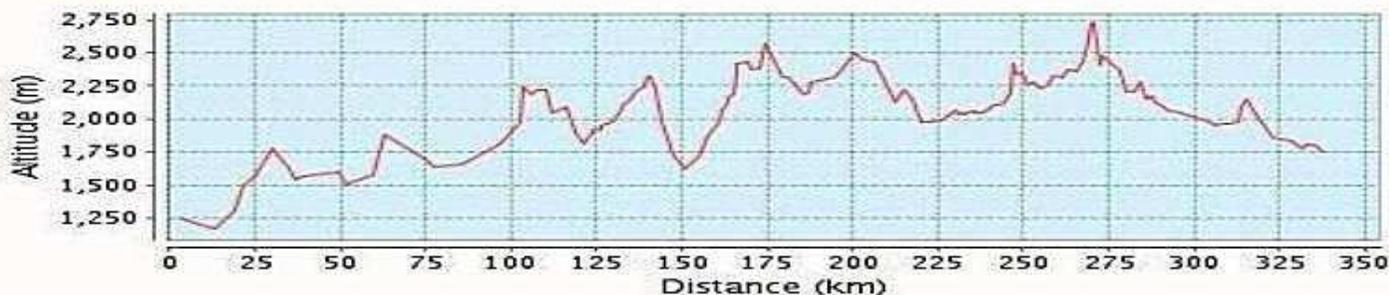
©2013 Google

©2013 Google - Условия использования



КПП Хандагайты - Кош-Агач

Профиль высоты Участок маршрута от границы Монголии до Кош-Агача



Диапазон высот

1 557 метра(ов) (Высота с 1 164 метра(ов) в 2 721 метра(ов))
Всего подъема (в высоте) 8 058 метра(ов)
Всего спуска (в высоте) 7 540 метра(ов)



5.7. ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ МАРШРУТА.

День 1. 15.10.12. г. Барнаул – г. Бийск – с. Курай

Прежде чем добраться до Монголии, предстоит пройти 770 км по Чуйскому тракту, пересечь территории двух субъектов РФ: Алтайский край и Республику Алтай.

Утром облачно, $t +5^{\circ}\text{C}$

10-00 # . Старт назначен на 10-00 утра у КП ДПС за городом: из Барнаула 4 машины и пятая машина должна присоединиться в Майме (Горно-Алтайск). Настраиваем носимые радиостанции на один канал. Радиостанции помогают экономить время при плановых остановках и соблюдать скоростной режим ведомым машинам. Оговариваем место встречи и контрольный сбор через 4 часа.

Небо проясняется, солнечно до конца дня. До поселка Усть-Семы вдоль Чуйского тракта расположено много населенных пунктов и много ограничений скорости движения, но после того, как тракт переходит на левый берег Катуня, загруженность тракта резко падает, однако начинается горная дорога с множеством поворотов. Средняя скорость движения около 70 км/час. Чуйский тракт – основная транспортная магистраль Горного Алтая, и в то же время уникальный историко-географический памятник. Он протянулся на сотни километров по горам, перевалам и степным долинам. Чуйский тракт является федеральной дорогой и качество покрытия весьма удовлетворительное.

14-00 # за Маймой все экипажи в сборе, оговариваем крейсерскую скорость 80-90 км/час. Хотя идти одной колонной нет нужды, на ходу по радиостанциям уточняем мелкие вопросы.

15-00 # АЗС в Усть-Семе и перекус в кафе.

16-30 # поднялись на перевал Семинский* (1894м)

17-50 # перевал Чике-Таман (1460м) (ФОТО № 1,2)

19-10 # минуем Акташ.

20-00 # На ночной отдых разместились на краю села Курай (Кызыл-Таш) у давнего приятеля в маленьком гостинице-кемпинге для туристов, которую удобно использовать при посещении альплагеря «Актру». Езда на такие расстояния в ночное время довольно утомительна – горная дорога не дает расслабиться. За ужином инструктаж по завтрашнему переходу границы.

Дневной переход **660** км асфальтированной (из них 400 км. горной) дороги. ЧХВ = 9,5 часа.

** перевал Семинский (1894 м) находится на 583 км автодороги М-52 "Чуйский тракт", подъём — 9 км, спуск — 11 км. Дорога пересекает Семинский хребет между г. Сарлык (2507 м) и г. Тяхты (1900 м) в том месте, где хребет изменяет направление с широтного на меридиональное. На север с перевала стекает река Сема, на юг — Туэкта.*

Семинский перевал — памятник природы государственного значения. Он ценен, прежде всего, как природный комплекс — рубеж Северного и Центрального Алтая. На самом вершине превалирует кедровая тайга.

** перевал Чике-Таман (1466 м) расположен на 320 км Чуйского тракта. В переводе с алтайского «плоская подошва». Подъём и спуск – горный серпантин, вырубленный в склонах. В 1903 году завершилось строительство конной дороги по перевалу. А в 1913-1914 годах изыскательские работы экспедиция под руководством В.Я. Шишкова, более известного в роли русского писателя классика. Путевые очерки Шишкова «По Чуйскому тракту», содержит главу, посвященную и перевалу Чике-Таман. После ремонтных работ, произведённых в 1924-1925 годах, стало возможным автомобильное движение. В 1927 году была закончена прокладка новой трассы щебёночным покрытием. Работы по прокладке современной дороги поистине колоссальны. Пришлось переместить более 500 тыс. тонн грунта, взорвать около десятка скал, расширять и насыпать дорогу. Ныне существующая трасса была запущена в 1984 году, до этого перевал был сложным и опасным препятствием из-за своей узости и набора высоты.*

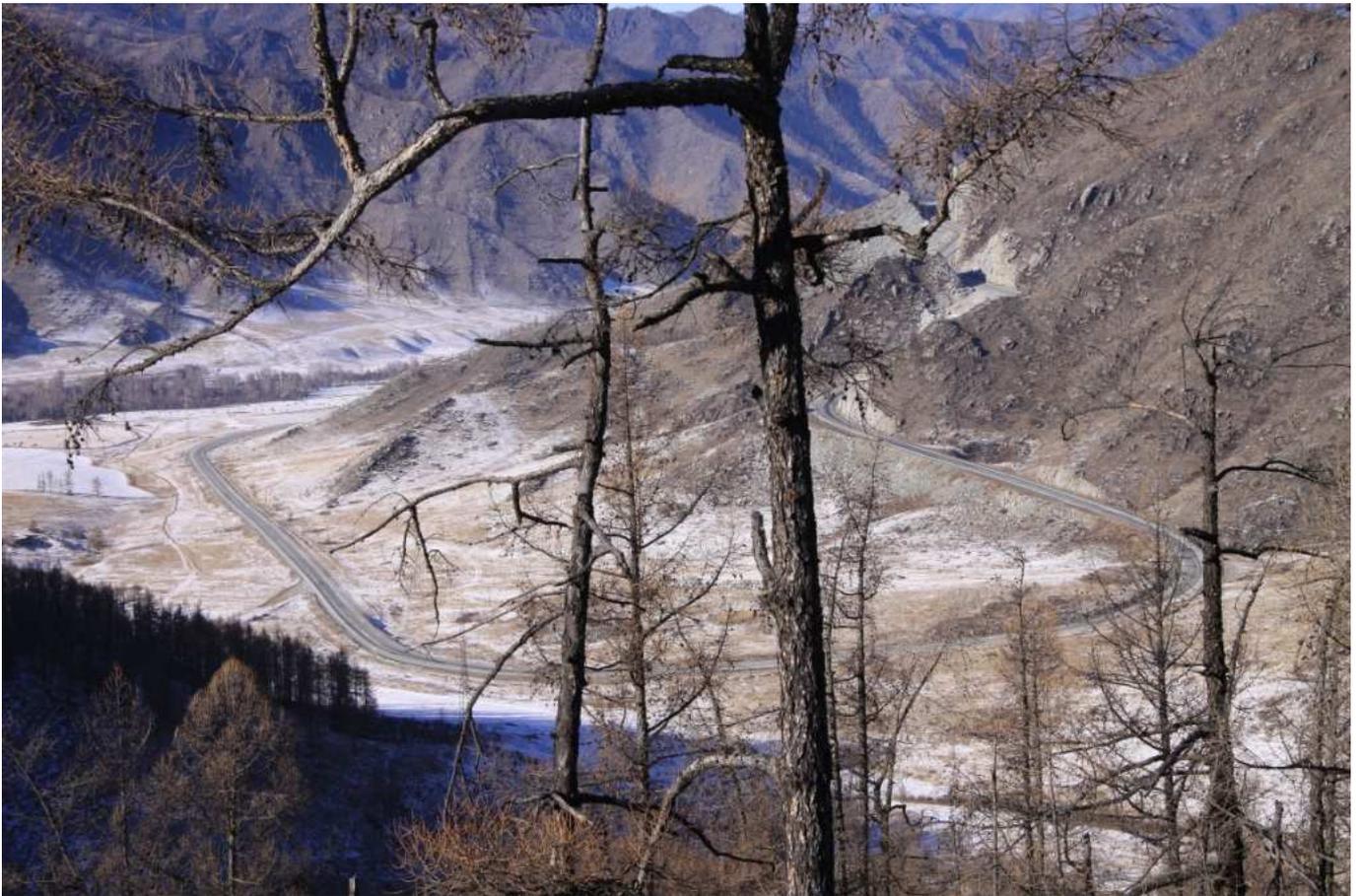


ФОТО № 1, 2. Чуйский тракт. Перевал Чике-Таман.

2 день. 16.10.12 г. Курай – КПП «Ташанта» - г. Баян-Ульгий

6-00 # Подъем. Быстрый завтрак и сборы, на КПП нужно успеть к 9-00.

7-00 # Выезд из кемпинга, ещё темно. Через полчаса рассвело, небо хмурое, похолодало.

7-50 # АЗС в Кош-Агаче последний раз заправляемся топливом на территории России.

8-40 # На границе очередь. Наши давние связи позволяют нам миновать её.

9-45 # Граница РФ пройдена, до поста «Передовой» 20 км. асфальта и перевал Дурбэт-Даба (2481 м) Асфальт заканчивается сразу за постом и сразу разбитая грунтовка, через 6 км подъезжаем к воротам монгольской границы.

11-00 # запускают на монгольский КПП Цаган-нур (в народе «Красная Юрта»)

12-30 # Закончили переход монгольской границы и после обеда тронулись в путь, сфотографировались у стелы «Дорога века» (ФОТО № 4), которая символизировала будущую дорогу, которая пересечет всю Монголию с запада на восток. Снега в долинах совсем нет. До сом. Цаганур неплохой грейдер, заезжаем с письмом в штаб пограничного отряда (ФОТО №5).

13-45 # накатанная дорога приводит на крутой перевал Оботын-даба (2643 м.). На перевале ветрено и холодно. После перевала немного разбитой колеи, затем до г. Баян-Ульгий около 30 км. уже асфальта.

14-30 # г. Баян-Ульгий. Здесь поменяли рубли на монгольские тугрики: курсу 1 руб. = 44,0 тугр. Пообедали в кафе и расположились в частном доме у знакомой семьи.

Группе представилась возможность осмотреть достопримечательности городка, желающие поехали на реку Ховд, где немного порыбачили.

За день пройдено 250 км. ЧХВ = 4-40

** Баян-Ульгийский аймак является административно-территориальной единицей Монголии и входит в ее Западно-Монгольский округ. На северо-востоке аймак имеет административную границу с Увс-Нурским аймаком, на востоке и юго-востоке с Ховдским аймаком, на севере граничит с Россией, а на юге и юго-западе - с КНР. Общая территория Баян-Ульгийского аймака составляет 457000 кв. километров. Он расположен среди гор Монголо-Алтайского хребта на высоте 1700 метров над уровнем моря. На территории аймака имеются богатые месторождения различных строительных камней, охры, вольфрама и редких цветных металлов. Один процент всей территории занимают леса. На территории аймака более 20 малых и больших озер, около 400 рек, ручьев и источников. Климат резко континентальный. Баян-Ульгийский аймак состоит из 13 сомонов. Административным центром аймака является город Баян Ульгий, в котором проживает более 30 тысяч человек. Основной отраслью народного хозяйства в аймаке является животноводство. На территории аймака много исторических памятников с многочисленными каменными изваяниями, наскальными рисунками.*



ФОТО №3. Музей в г. Баян-Ульгий.



ФОТО № 4. Монгольская граница. Стела «Дорога века».



ФОТО № 5. Дорога на Баян-Ульгий. Озера Цаган-нур.

День 3. 17.10.2012 г. Баян-Ульгий – застава Аспайты

7-00 # Завтрак, сборы, планерка-обсуждение задачи на сегодняшний день.

9-00 # Выехали из Баян-Ульгия, ясное теплое утро, $t +4^{\circ}\text{C}$., пауза у АЗС.

За городом до небольшого перевала (1901 м) около 7 км, здесь ожидаем общего сбора. Дорога спускается на широкую полку левого берега, затем подходит к реке Ховд и далее идет вдоль нее вниз по течению. Дорогу не так давно грейдировали, что происходит в Монголии довольно редко, поэтому нет той ужасной тряски, которая так вредна автомашине. В русле реки много летних загонов, есть кустарник и тополя. Есть съезды к реке, где можно остановиться для отдыха. От Баян-Ульгия до конца ущелья 40 км.

10-30 # Долина расширяется, Ховд уходит направо, а дорога плавным подъемом выходит в обширную котловину озера Ачит-нур*. Дорог множество, поначалу они все ведут в одном направлении, затем через 9 км правые собираются и ведут к окончанию озера Ачит-нур, к ж/б мосту через перемычку, а левые - идут вдаль от озера по его западной стороне. Направление прямо на север, скорость можно выдерживать вполне приличную: до 70-80 км.в час (ФОТО №6). Озеро можно и не увидеть, оно лишь угадывается в понижениях гор, но подъехать к нему не составляет труда, подъездов много, хоть по попутной колее, хоть по степному бездорожью. Мы не спешим и «раскатываемся» (ФОТО №7). Справа впереди возвышаются песчаные скалы Ямаат уул (2011), проехав его, слева из хребта расступается ущелье реки Дзахын-ус – там выходит прямая дорога с. Цаган-нур – с. Ногон-нур (40 км)

Мы же проехали через сомон Ногон-нур, хотели выяснить наличие ГСМ, который мы планировали дозаправить на следующем этапе нашего маршрута. Однако, нам не повезло - заправка была закрыта, а местное население беззаботно уверило нас, что всего вдоволь - и бензина и дизтоплива (как оказалось, это совсем не так: см. 5 день).

13-00 # Выше села Ногон-нур, река Бух-Мурэн имеет обрывистые берега и съезд к ней не везде возможен. По берегам редкие тополя, кустарник, огороженные участки пастбищных трав и летом немногочисленное население. Растекаясь протоками, река не представляет сложности. Песчаник Тастын Хаар (2047 м) огибает слева. Мы давно ушли от реки и вышли на прямую дорогу, которая до ручья слева Бургастын-гол не вызывает никаких забот, но вот сразу от ручья дорога резко ухудшается, местами теряется или ведет на какие-то стоянки. Ориентироваться мешают участки кустарника, который закрывает обзор.

16-00 # Минуем каменистые маловодные протоки, кочарник (ФОТО № 8,9,10), колея прижимается влево к подножью гор, затем внезапно открывается крутой подъем (ФОТО № 11) на гряде по старому разрушенному пути. На самом верху гряды открывается виды: назад, на котловину Ачит-нура и вперед, на реку Аспайты, за рекой – территория России (Тува). Пограничная застава «Аспайты» (2080м) - небольшая территория огороженная забором, с несколькими одноэтажными постройками (ФОТО № 12). Командир заставы наш давний знакомый, который чрезвычайно рад и он предлагает нам здесь ночлег в гостевой комнате. Оформление спецпропусков займет более часа, скоро наступят сумерки – и мы принимаем приглашение и загоняем машины на территорию заставы. Теплая звездная ночь сменилась густым туманом.

В этот день мы прошли **170**км.

**Ачитнурская котловина с озером Ачит-нур (1435 м.): длина озера 28 км. ширина 16 км., пресное, слабая минерализация. Впадающие реки Моген-Бурен (монг. Бух-Мурэн) и более мелкие Алтангадас-гол, Улиастай-гол. Вытекающая река – приток реки Ховд. Население побережья озера составляют дербеты и казахи. Берега пустынные, западный берег - каменистый обрывы и скалы из песчаника. На севере и востоке берега низменные, заболоченные. Примыкающие к озеру дельты рек образуют обширные заболоченные области, поросшие осокой и камышом, в которых изобилуют различные виды птиц.*



ФОТО № 6,7. Котловина озера Ачит-нур.



ФОТО № 8,9,10. Русло ручья Бургастын-гол и далее, дорога резко ухудшается.



ФОТО № 11. Подъем на перевал перед рекой Аспайты



ФОТО № 12. Монгольская пограничная застава «Аспайты»

День 4. 18.10.2012 г. Застава «Аспайты» – подножье г. Турген – базовый лагерь

7-30 # Температура -2°C высота 2080 м. Ночью выпал снег, в рассветном воздухе висит плотный туман, видимость около 200 метров. Вышли, потолкались и решили не торопиться: впереди небольшой пробег, должны уложиться. Конечно, сейчас это не является помехой движению, так как мы знаем, что до рудника есть брошенная дорога, но ребята попросили повременить (жаль упускать фотосъемки), и пропуска (въезд-выезд на территорию России) еще не готовы.

Пришлось нам откомандировать своих девушек лейтенанту в помощь, иначе монгольское гостеприимство могло нас задержать. Паузу решено использовать для заготовки свежего мяса – и экипаж №5, захватив с собой офицера-проводника, исчез в тумане

11-30 # Теплее, уже $+4^{\circ}\text{C}$ снег подтаивает. К полудню видимость улучшилась, на небе появились разрывы в плотном тумане, пропуска были готовы и группа выдвинулась колонной правым берегом реки Аспайты (ФОТО № 13).. Горная долина еще широкая, но горы значительно выше, пейзажи разительно похожи на Южно-Чуйский хребет.

11-50 # Миновали монгольский пограничный пост, где проходим проверку документов. Дорога местами отчетливая, местами еле различимая: ручьи размыли её и есть объезды по селевым выносам и кустам. Один из таких участков серьезно задержал нас (ФОТО № 14).

12-30 # Мост (2154 м) и мы въезжаем на российскую территорию, здесь нет наших пограничников, так как подход сюда возможен только через Монголию, а горы труднопроходимы.

13-00 # За небольшим перегибом открывается вид на рудничный поселок* (см. справку) (2350 м) на берегу замерзшего озера (2310 м.) сохранился, но во всем ощущается заброшенное хозяйство, которое оставляет тягостное ощущение. Дорога проходит прямо по поселку, за поселком слабенький брод с ломающимся льдом и дорога продолжается левым берегом реки Аспайты. Старая осыпь, где бульдозер когда-то пробил в ней дорогу, сейчас она засыпана камнями и мы вручную расчищаем путь (ФОТО № 15).

Еще чуть менее километра совсем уже плохой, но все же дороги - и она круто поднимается в гору. Разведка показала, что она ведет к разработке шурфов и совсем завалена и путь только вниз к руслу ФОТО № 16). Дальше нас ждет **15-00 #** полное бездорожье (ФОТО № 17,18).

15-00 # Погода портится: за бортом -6°C и ветер. Все спускаются в широкую долину ручья Тургени-гол, передовая машина пошла было левым берегом, но остальные, увидав трудности рельефа на ее примере, предпочли выйти на лед. Впрочем, слабые и насковозь промерзшие рукава речки густо посыпаны камнями и валунами, и мы предпочитаем выбраться на противоположный правый берег. Пока можно маневрировать: если ведущий экипаж уперся в тупик, по рации даются рекомендации, препятствия объезжается, а ведущий становится ведомым: такая тактика позволяет нам не тратить время на работу с тросом и лебедками. Наши штурмана разбрелись по руслу и с помощью носимых раций корректируют движение. Берег порос карликовой березкой, густо засыпанной снегом и большими кочками, настолько большими, что их невозможно пропустить под машиной. Крупные валуны хорошо видны и мы их объезжаем. Скорость движения невысокая - 2,5км/час, но цель уже видна. Нам хотелось подобраться ближе к подножью "Титаника", так мы обозвали мощный скалистый мыс безымянной высоты (3464 м) (ФОТО № 19,20).

Скорость передвижения совсем замедливается, мы не видим большого смысла двигаться дальше, проще и быстрее будет на ногах. Снег уже летит крупными хлопьями, порывистый ветер усиливается. Выбираем площадку, расчищаем её и устанавливаем большую палатку кают-компанию с оттяжками за автомашины (ФОТО № 21).

16-00 # Сегодняшняя цель выполнена, мы поднялись на высоту 2540 метров, площадка для лагеря была расчищена и базовый лагерь установлен: Погода некомфортная, пронизывающий ветер, температура понижается: уже -8°C , и вечером все собираются в кают-компанию, где мы готовим горячую пищу и греемся общим теплом от пламени газовой плиты-катализатора и своего дыхания (ФОТО № 22).

21-00 # Отбой, завтра намечен ранний подъем в 6-00 и пешая разведка. Сегодня пройдено всего 35 км., ЧХВ = 4,5 часа



ФОТО № 13. От пограничной заставы поначалу идет старая дорога до последнего поста



ФОТО № 14. Местами дорога разрушена ручьями и селями.



ФОТО № 15. Уперлись в непроход. Все в поисках варианта прохода.



ФОТО № 16. Спуск в русло ручья Тургени-гол.



ФОТО № 17. Снизу обманчивое впечатление, что береговая терраса вполне нам подходит...
ФОТО № 18. ... но хрен редьки не слаще – без пешей разведки не обходится.





ФОТО № 19. Остаток пути перед «Титаником» даются весьма тяжело.



ФОТО № 20. Последние маневры сегодняшнего дня. Площадка для лагеря уже подыскана.



ФОТО № 21. Площадка базового лагеря, высота 2540 м.
ФОТО № 22. Лагерь электрифицирован. Ночью пошел снег.



День 5. 19.10.2012 Базовый лагерь. Трекинг у подножья г. Тургэн (4029 м)

6-00 # Морозное утро, за палаткой минус 14*С. Очень огорчает, что за ночь опять выпал снег, который нам уже точно помешает сделать небольшое восхождение на обзорную точку с целью отснять варианты будущего штурма Тургэна. Руководитель группы и инструктор-горник Соловьев Ю. разогрели горячий завтрак, но, трезво оценивая погодные условия для трекинга, решили отложить выход группы и занялись ревизией горного снаряжения, упаковкой заранее приготовленного рациона для сухого пайка и подбором компактной медаптечки.

8-00 # Наконец-то группу удалось растолкать, но погода не внушала оптимизм: видимость ухудшилась, какой-то туман из снежной пудры скрывал ту часть гор, которая нам была нужна.

** В южном отроге хребта Чихаева возвышается г. Тургэни-Эхини-Ула, 4029 м - самый северный четырехтысячник Монголии. Горы здесь альпийского типа, трудно проходимые, вдали от традиционных маршрутов. Здесь масса неизвестных перевалов с серьезным перепадом высот. Мы считаем, что этот район станет очень популярен среди туристов в скором времени. Эта часть Монголии почти не освоена туристами, по сравнению с районом стыка границ Монголии-Китая и России (массив Таван-Богдо-Ула).*

10-00 # Немного распогодилось, «Титаник» проступил из ниоткуда и часть группы (8 чел) ушла на разведку, оставшиеся вплотную приступили к приготовлению впрок баранины.

Связь группы с лагерем по радиостанциям (433 МГц) (ФОТО № 23,24)

Шли не торопясь, след в след: скрытые под снегом в траве неровности, кочки, углубления, камни сильно сдерживают скорость передвижения, подъем незначительный, вдоль русла ручья. Выходим на правый склон, с набором высоты скудная субарктическая растительность исчезает. Пока крутизна склона до 20*, свежий снег припорошил все ложбинки меж камнями: пройдено за полтора часа не более двух километров. Наши женщины пошли отснять фотоматериал, но у них обувь не соответствует условиям, и мы отправляем их обратно в лагерь. Высота 2630 м. Весьма заманчиво выглядит крутая перевальная перемычка (3330 м) по которой можно свалиться в истоки реки Богуты (Горный Алтай).

12-10 # Приступили к траверсу с подъемом по осыпи с крупными камнями, самостраховка альпенштоком, выбор пути определяет ведущий. Скально-осыпной склон с крутизной до 40* преодолеваем простым лазанием. За перегибом небольшая котловина, сплошь закрытая снегом, впрочем, наст совсем не держит, и мы вновь придерживаемся края нагромождения камней и скальных обломков. В общем-то, и так всё понятно – путь небезопасен и мы визуально намечаем еще один перегиб, на котором подъем будет закончен. Ведущий распустил две веревки для навешивания перил, но они не понадобились: каждый поднялся самостоятельно, пережидая прохождение верхнего в безопасных местах (ФОТО № 25,26)

14-30 # Высота 2980 м. Видимость сильно ухудшилась, вид на Тургэн полностью закрыт снежным туманом, но склон обратного пути виден лучше. Пауза отдыха и перекус с чаем.

15-10 # Приступили к спуску, сверху линию движения проще выбирать: на небольших гребнях снега меньше. Избегаем скально-осыпных склонов, покрытых снегом – спускаться по нему опаснее, чем подниматься. С потерей высоты снега меньше, но камни живые, неустойчивые.

15-50 # Выходим на береговую террасу, где появились долгожданные кустики карликовой березки. И, хотя подснежные камни по-прежнему выворачивают ноги, твердая почва под ногами весьма радует вестибулярный аппарат.

16-40 # Штурмовая группа вернулась в базовый лагерь, поздний обед: шурпа из баранины. Подводим итоги дня:

- набор высоты 440 метров;
- общее время разведки-трекинга 6-40;
- общий километраж около 12 км.
- не выполнена задача: отснять нужный фотоматериал
- можно предположить, что сложность восхождения на Тургэн будет на уровне 2А-2Б к.с.

Больше всего всех радует, что обошлось без травм, ведь впереди основная часть маршрута. Остаток дня приводим машины в порядок, потребовался ремонт двух колес. Выделяется коробка заготовленных дров для вечернего костра. **15 км – да кто ж там их мерил?!**



ФОТО № 23. Первые 2,5 км. по запорошенной карликовой березке.



ФОТО № 24. Плавным траверсом набираем подъем, нам нужно в левый распадок.



ФОТО № 25,26. Фрагменты свободного лазания по крупным валунам.

День 6. 20.10.2012 Подножье Тургэна – река Яматын – гол

6-50 # Общий подъем, светает в 7-30, температура +1*С, хмурое небо, ветрено.

Тот факт, что мы будем сегодня возвращаться по уже пройденному пути, никак не делает его проще. Мало того: выпавший снег за последние два дня растаял не везде, закрыты камни и замаскированы ямки. Долго сворачиваем обстоятельно установленный лагерь

9-30 # Стартуем, от лагеря машины сразу расползаются по руслу: каждому штурману кажется, что его путь самый оптимальный. Тем не менее, все стараются держаться ближе к левому краю долины (ФОТО № 29). Скорость невысокая, ползем аккуратно, но больших задержек нет: штурмана добросовестно отработывают свои обязанности. Выручают и рации, они реально помогают экономить время. Экипажи № 3 и № 4 насаживаются на валун задним мостом, стаскиваем буксиром. Работа кипит, эфир заполнен дружелюбной перебранкой, всем хочется в долину (ФОТО № 27,28,29,30,31,32)

11-30 # Перед выходом на крутую полку левой террасы, пришлось разматывать лебедки: без помощи других экипажей две машины не смогли взять крутой барьер (ФОТО № 31).

11-50 # Не задерживаясь, миновали мрачный поселок горняков. Впереди, мы уже знаем, неприятный селевой вынос и заранее объезжаем его лесом, кем-то промятыми кустами.

12-20 # Вышли к заставе, задержались на 20 минут: сдача пропусков и прощание.

Если от заставы до подножья 18.10.2012 нам понадобилось 4,5 часа, то сегодня на те же 30 км затрачено почти 3 часа. Причем разматывать лебедки пришлось всего 2 раза и пару раз выдергивали машины буксиром. Прогресс налицо: группа втянулась в работу!

12-40 # От заставы в котловину Ачит-нура вышли другой дорогой: вдоль реки Аспайты, затем вправо поднялись на увал и в сторону песчаника Тастын Хаар (2047 м), но уже он остается справа от нас. Здесь солнечно и тепло: +10*С. Привычно пылим по степной колее, разъезжаясь параллельными дорогами, а чаще всего несемся просто «без дороги», зная направление нашего пути. Лишь на несколько минут сделали остановку, чтобы издали со стороны степи взглянуть на Тургэн. Гравийная колея сменяет песчаную, полупустыня и пыль, как желтая пудра.

14-20 # Въезжаем в сомон Ногонур за обещанным топливом. надо заправить машины, так как далее наш путь лежит на «необитаемый» перевал Хархираа. Но на единственной заправке в деревне лишь 80-й бензин (дизтоплива нет). Грустно, но другого выбора сейчас нет. Экипаж № 4 заливает А-80 и мы движемся дальше. Между сомонами Ногонур и Бухмурэн напрямую всего 9 км, но мы знаем, что это ужасная ухабистая и заболоченная дорога и предпочитаем обогнуть эту болотину, однако, пытаясь срезать путь по кустарникам только плутали и теряли время. Наконец вынырнули на колею, которая идет в нужном направлении. Сомон Бухмурэн виден справа в 3 км от нас. По дороге случилась неприятность: у экипажа № 5 в багажнике потекла канистра солянки. Теперь топливо осталось только в баках автомобилей.

15-30 # Продолжаем путь. В планах было остановиться на ночлег у ручья Алтан-Гадасны-Хэв, но оказалось, что в нем совсем нет воды, пересекаем сухое русло. У нас с собой есть запас воды, поэтому принято решение идти дальше до русла Яматын-гол. Колея часто разветвляется, уходит в сторону, но мы держим курс на горный мыс Ушгийн –Улан (1875 м) – правее него есть дорога на поселок Хотгорын, где ведется добыча каменного угля.

16- 30 # Хорошо накатанная колея ведет к шахте, разведка выявила, что ГСМ здесь тоже нет и грузовых машин с углем тоже, так как день уже к исходу. Прикинули остаток топлива: на пару сотен километров хватит у всех. Принимаем решение идти к реке Яматын-гол и ставить лагерь. Каменистая долина реки Яматын-гол ровная с хорошей колеей, но нам нужно на противоположный левый берег, а для этого нужно пересечь широкое каменистое русло. Кроме того, левый берег – это крутой склон и совсем неочевидно, где на него можно подняться. Проехали ниже, но ситуация проще не стала, а время поджидает. Решили спуститься к руслу и там закончить переход. Воды нет, русло совсем сухое, крупные камни, наносы глины и песка.

17-10 # Смеркается и холодает: 0*С кругом снеговые облака. Выбрали местечко у кучки голых тополей (всё веселее!), большую палатку решили не ставить, огородили площадку машинами, организовали освещение и с удовольствием грелись и большого костра, благо плавника и прочего мусора достаточно.

21-00 # Что значит «монгольские дороги»! И прошли немного и основная часть пути не самая сложная, а все вымотаны не слабо. Итог дня: **179 км. ЧХВ = 6,5 часа.**



ФОТО № 27. Обратный путь не стал проще, но команда уже втянулась в работу.



ФОТО № 28. Встречаются обрывистые промоины на террасе, их минуем каменистым руслом.



ФОТО № 29. Береговая терраса имеет не простой рельеф, такие перегибы объезжаем.



ФОТО № 30. По горной каменистой тундре, впереди машин идут штурманы.



ФОТО № 31. Последний рывок перед выходом на относительно широкую террасу.



ФОТО № 32. Где левый склон спускается к руслу, там начинается брошенная дорога на рудник.

День 7. 21.10.2012 Река Яматын -гол – плато Олон-нур (начало)

6-30. # Лагерь на реке Яматын-гол установлен в широком (около 300 метров в месте ночлега), каменистом русле (1800 м). Русло замусорено наносным песком и глиной, островки и протоки, пятна кустарника и стволы деревьев. Берега реки – высокая терраса, левый берег круче правого, выезд вверх на террасу не очевиден. Русло сплошь завалено камнями и изобилует промытыми рытвинами. Можно предположить, что в период половодья река будет серьезным препятствием. Вместе с тем, есть уверенность, что выше по реке, ближе к шахте, наверняка есть удобное место для брода (ФОТО № 33).

8-00. # Пасмурно, 0*С общий подъем группы к готовому горячему завтраку.

8-30. # Штурманы уходят пешком разведать путь из этой каменной реки.

9-20. # Стартуем, в нужной нам стороне, в горах - серая пелена, похоже, там идет снег.

Пешая разведка подыскала подходящее место для подъема на береговую террасу левого берега и, не без труда мы поднялись на левый берег. По ровной красноватой степи с редкими кустиками мы двинулись в сторону нужного нам распадка (ФОТО № 34). Перед самым подъемом в горы пересекли сухое русло Улан-сайра и вышли на хорошо заметную колею, которая заходила на подъем в нашем направлении (ФОТО № 35). С набором высоты появляется снег, который пока не усложняет движения. Иногда колея меняет направление, траверсирует склоны, но по-прежнему, как и положено, оправдывает монгольскую народную мудрость – «Всякая дорога умна, а горная дорога еще умнее»

10-50. # Наконец колея вышла на заснеженное плато (ФОТО № 36), сначала на никчемный перегиб (2743 м), и мы вернулись к перевалу Улан-Сайн-даба (2602м.). Перевал невыраженный и его можно лишь заметить потому, что здесь стоит небольшое обо. Температура -3*С С точки перевала обозревается два варианта к озерам Олон-нур (2576 м.), мы выбираем объезд озера справа. Летом, наверняка колея отчетливо видна далеко, но не сейчас. Нам он кажется более пригоден для маневрирования, так как колея начинает теряться. Ледяной покров озер плохо различим от прочих понижений, возможно в летнее время озеро заслуживает пристального внимания и может быть пригоден для отдыха. От озера продолжается заболоченная замерзшая тундра, но некоторые ручьи не замерзли, по-видимому, имеются родники, мы пополняем запасы воды (ФОТО № 37). Справа проглядывается понижение меж горами туда бежит небольшая речка Иргийн-гол, вдоль которой должна идти колея в сторону бригады Кобдо. Этот путь можно использовать, как запасной вариант.

После последнего брода через Иргений-гол, колея исчезла. Быть может следы и имеются и по ним можно ориентироваться, но не в наше время - снег становится глубже: пока не является серьезным препятствием, однако если машина неосторожно попадет в ямку, забитую снегом, самостоятельно выбраться из нее без помощи лопаты или буксира уже невозможно.

12- 00. # Местность сильнопересеченная, каменистая, изобилует местными крутыми подъемами и спусками, линия движения неочевидна. Приходится разбиться на две группы, и с помощью пешей разведки мы с трудом преодолеваем 6 км. за два часа. Сначала мы прижимались к левой стороне к горам массива Тургэн ула (3965 м), но там уперлись в древнюю морену, и нам пришлось пересекать всю долину на правую сторону, прижимаясь к горам Хархираа (4037 м). Мы находимся где-то вблизи небольшого озера Хух-нур, но сейчас оно неразлично в снежной пелене и нагромождении камней. Визуально путь чище влево с подъемом к горам Тургэна, но горизонталь карты Генштаба (**200k-m46-20**) рекомендуют не хитрить и искать проход среди неровностей рельефа вблизи ручья Иргийн-Голын-Сала (ФОТО № 38)

13-40. # Много времени уходит на пешую разведку, но это уже необходимые издержки каждого первопрохождения. Рельеф сильно пересеченный, сходу невозможно принять правильное решение, приходится штурманам подниматься на перегибы рельефа и по радиации направлять ведущую машину на пару сотен метров вперед. Снег, крупные валуны, каменистые траверсы. Уже давно нет никаких признаков ни тропы, ни колеи, да и сам ручей где-то подо льдом. Высота 2700 м. Температура понижается, уже - 6*С, Ситуацию усугубляет усиливающая метель и наступающие сумерки. Но есть и хорошие новости: рельеф выровнялся, впереди плавный подъем, он по-прежнему усыпан камнями, но линию движения уже можно прокладывать сходу.

60 км.



ФОТО № 33. Русло реки Яматын-гол.



ФОТО № 34. Заходим в массив Хархираа.



ФОТО № 35. Подъем на плато Олон-нур. На заднем плане долина Яматын-гол.



ФОТО № 36, 37. Начало плато Олон-нур.



ФОТО № 38. Вниз в долину Иргийн-Голын-гол.

День 7. 21.10.2012 Река Яматын –гол – плато Олон-нур (окончание)

17-00. # Высота 2800, температура снижается, уже -8°C . Стало понятно наступит время решительных действий, ночевать на такой высоте в условиях метели - невеликое удовольствие. К тому же короткое совещание выявило и ожидаемую проблему – сегодняшнее рыскание по плато Олон-нур стоило нам перерасхода топлива. К линии перегиба перевала Хархирагийн-даба (для простоты перевал Хархираа) мы вышли немного правее языка, то есть к самому крутому месту. Я готовил этот маршрут и был готов увидеть воочию этот спуск, чего не скажешь о других членах группы. Некоторая часть группы испытала легкий шок (ФОТО № 47)

17-30. # Порывы ветра стали просто пугающими, скорость ветра была не менее 30 м /сек, сумерки сгущались. Экипажи разъехались вдоль кромки перегиба, члены команды пытались увидеть, или хотя бы нащупать безопасное место спуска (ФОТО № 44, 45). Все действия координировались по рации. Экипаж руководителя с помощью членов других экипажей, наконец-то нашли подходящую ложбину и приступил к спуску. Пару десятков метров было пройдено без проблем и остальные экипажи уже было тоже засобирались последовать за ведущей машиной, но им это было запрещено. За ложбиной начинался крутой участок. Было ясно, что потребуются страховка и группа немедленно приступила к ее организации. Понятно, что никакая поддержка руками и весом здесь не только была бесполезной, но и попросту опасной. Поэтому подыскивали валун, который мог бы сыграть роль якоря, и закрепляли за валун оттяжки-полиспаст. С помощью такой групповой страховки, трижды перецепляя систему, преодолели самое крутое место. До дна долины оставалось еще не менее 70 метров потери высоты, но главное было уже позади. Два экипажа наверху, меняя диспозицию, неудачно съехались в ложбине и дожидались своей «очереди» на спасработы (ФОТО № 46).

19-40. # Ветер то затихал, то снова усиливался, было принято решение приостановить все работы до утра. Ночь провели в машинах: две на самом верху на линии перегиба, на высоте 2974 м., две пониже в ложбине на высоте 2920 м., где их интенсивно заносило снегом и один экипаж внизу на выпологе, на высоте 2600 м.

Пилот экипажа № 5 Некрасов Михаил (после прохождения перевала):

«Вначале метров 30 двойной уклон 20/20, потом 50 метров уклон не менее 30: крупные камни, мелкие съезят, руление практически невозможно, сносит заднюю ось. Затем сотня метров увеличение уклона: временами легкий отрыв задних колес, ступени с плит около метра и снежными ямами за ними. Эту сотню метров выручает полиспаст, веревки крепим за крупные валуны, но найти надежный якорь не просто. Задок отрывается, машину удерживают веревкой 4 человека. Далее 50 метров двойной уклон 20/25, приходится прижиматься к каменистому гребню: есть опасность боковых порезов! Разбортовалось переднее колесо, но почувствовал это не сразу. Еще камни и промоины, сзади люди на оттяжках, разбортовалось другое переднее колесо. Возможность спуска напрямую зависит от состояния резины. Ни о каком движении на пониженной передаче не может идти и речи, возможность срыва грунта очень велика, только на тормозах буквально по пяди. Возможно летом будет проще, хотя бы психологически проще». За день было пройдено 60 км.*

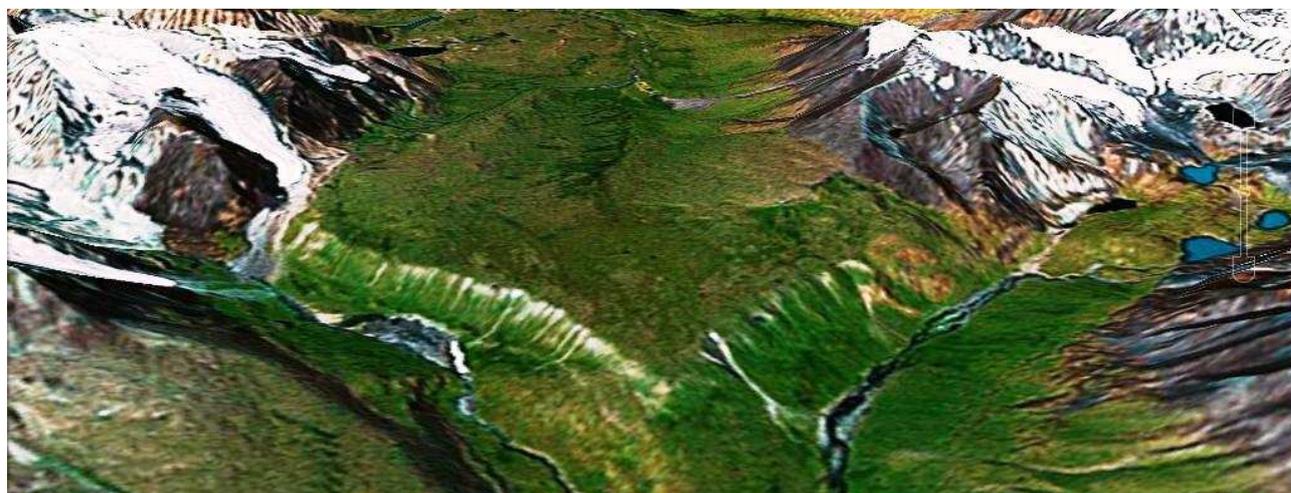




ФОТО № 40. Высоты 3750 м. и 3687 м. Внизу безымянное озеро (2780 м.)



ФОТО № 41. Левая гряда оказалась непроходимой, и мы огибаем её центром долины.



ФОТО № 42. Метель усилилась с приближением перегиба перевала Хархираа.



ФОТО № 43. На «языке» перевала видимость снизилась, далее разведка ногами.



ФОТО № 44. Наступает время принятия решения.



ФОТО № 45. Иногда метель стихает и можно пытаться рассмотреть варианты спуска.



ФОТО № 44. Два экипажа спустились в ложбину на 2920. Здесь их за ночь хорошо заметет.



ФОТО № 45. Редкостный случай - белая пелена метели внезапно прекратилась и сквозь сумерки проступили честные и безжалостные краски истоков реки Хархираа.



Кадры из видеофильма: фрагменты спасработ утром 22.10. Один экипаж ждет результата внизу.



ФОТО № 49. Перевал Хархираа. Вид утром с точки ночлега экипажа № 5

Перевал Хархираа: из дополнительных источников информации.

Планируя маршрут, мы сразу обратили внимание на этот примечательный спуск с перевала Хархираа. Программы компьютера выдали крутизну склона около 36*. Но это средняя цифра уклона всего склона. Это означает, что где-то уклон меньше, а местами и больше. Важно знать одно, спустившись вниз, назад для машин дорог нет. Путь возможен только вниз по руслу реки Хархираа гол и очень важно здраво оценить возможности транспорта и свои силы.

Август 2006 г. Фото из отчета Хомячкина В.В. г. Тула, пешеходный маршрут V к.с.
http://skitalets.ru/foot/2007/mongolia_khomyachkin/index.htm#comments



Склон с перевала Хархираа 2974 м к реке Хархираа-гол.

Общий перепад высоты от перегибы до уреза воды: $2974 - 2680 = 294$ метра

Июль 2012 г. Выдержка из отчета Мельникова Владимира г. Симферополь, Украина.
e-mail: x-crimea@mail.ru тел. +380652 2531 58. Попытка прохождения перевала Хархираа:
«Открывшаяся картина долины с перевала впечатляет, потрясает, но и ставит под сомнение возможность спуска на машинах в этом месте. Уклон спуска на глаз составляет около 30 градусов, крупные камни на спуске. По нашему мнению, перевал с этого края не проходим для машин такого уровня подготовки, как наши. Требуется дополнительное оборудование, а так же навыки его использования. Долина внизу узкая, покрыта сетью ручьев и рек, начинающихся с окрестных ледников, значительно скрыта обширными снежниками, не растаявшими к концу июля. Продолжаем двигаться вдоль края перевала, чтобы исследовать весь перевальный склон. Увы, с языка перевала, обозначенного обо, вниз падает только конная тропа, петляющая среди хаотично разбросанных больших валунов, на машинах без специальных средств страховки не проехать»

* Об этой попытке прохождения, нам стало известно только по возвращению с маршрута.

Из дневника хронометриста:

«22 октября, минус 4, ветер. Несмотря на то, что из-за погоды вчера рано разошлись по машинам, утром встали позже обычного: ставить палатки и мысли не возникло, а спать в машинах под завывание метели было совсем не комфортно. В 8 утра нас разбудило «тургэнское радио», голосом Саши по рации оно проговорило: «Доброе утро! Говорит радиостанция Хархираа! Сегодня ожидается солнечная погода без ветра, не забудьте надеть панамы и захватить зонтик». В окна машин можно было и не глядеть, и так было понятно по порывам и завыванию ветра, что погода ничуть не изменилась, но эта шутка подняла настроение! Оптимистично объявили время на сборы и наметили время старта для продолжения спуска остальных машин. Пешая бригада штурманов утеплилась и вышла на язык ещё раз отсмотреть место, где вчера спустилась первая машина. Но реальность не радовала: за ночь на склоне надуло больше снега меж валунов.

Нижний экипаж сообщил по рации, что занимается ремонтом разбортованных колес, но помощь не требуется. Экипаж Каменкова поехал вдоль перегиба еще раз смотреть левый склон. Остальные ребята приступили к «спасательной операции» - за ночь машины Саши и Леши (что остались ночевать в ложбине на краю спуска) замело снегом, и они не могли сдвинуться с места. Вытаскивали их лебедками. На это ушло 2 часа. Сложность заключалась в том, что машины стояли под небольшим боковым уклоном слишком близко друг к другу, и пришлось ювелирно их растаскивать, чтобы не помять. Несмотря на то, что уже к этому времени небо очистилось и выглянуло солнце, сила ветра ничуть не ослабла: шквальный ветер бросал снег в лицо и слепил глаза.

Сергей сообщил по рации, что нашел вариант спуска, но он тоже сложный и решение нужно принимать сообща. После осмотра и обсуждения ситуации с руководством экспедиции, принято решение: нижняя машина, усиленная еще одним штурманом, продолжает движение по руслу реки до стрелки, остальные возвращаются и заходят навстречу со стороны Улангома.

В 12-40 пожелали друг другу удачи и разъехались: задачи поставлены, место, и время встречи оговорено, нештатные ситуации предусмотрены - все приступили к выполнению своих задач».



ФОТО № 50. Утром еще раз осматриваем склон, выискивая доступное место спуска к руслу.

День 8. 22.10.2012 Река Хархираа-гол. Первый день.

7-30. # Утром ветер стал тише, температура за бортом – 6*С, но вот наверху, как нам сообщили, ветер если и утих, то совсем не намного. Ночь была мучительно длинной, салон прогревали всего два раза – наступил режим жесткой экономии топлива. С рассветом приступили к работе. Первая половина дня (для верхней группы) ушла на высвобождение принудительной сцепки в ложбине, где их основательно занесло снегом ночной метелью. Нам внизу (экипаж № 5) оставалось лишь слушать трансляцию грандиозной возни и сопутствующие комментарии, что было довольно забавно. У нас тоже была своя забота – вчера разбортовалось второе переднее колесо и работы были отложены на сегодняшнее утро. Видимо вчера в темноте машина сильно прижалась на траверсе к камню и отжало резину. Дело, в общем -то обычное, но машина занимала очень неловкое положение на склоне, поэтому мы тоже провозились пару часов.

10-00. # Сверху доложили об окончании спасательных работ, все четыре машины были на линии перегиба и продолжили разведку склона, пытаясь отыскать более безопасное место для спуска.

11-40. # Состоялся коллективный совместный брифинг по радиосвязи. Были выслушаны результаты пешей разведки, техническое состояние автомашин, результаты наличия топлива. Вчера на коротком PRADO (экипаж № 3) были признаки неисправности заднего моста. Осмотр подтвердил эти опасения: машина на грани отказа заднего привода. Если и удастся её спустить вниз с общей помощью, дальнейший первопроход обещал быть слишком жестким для этого экипажа. И всех смущал снег, которого за ночь надуло ещё. Все, кто имел решающий голос, были готовы приступить к спуску, но комсостав выложил непопулярное решение: первый экипаж продолжает движение, верхняя группа возвращается и подвозит к месту встречи топливо. Экипаж № 3, как только будут подходящие условия, занимается ремонтом машины. Для усиления нижней штурмовой команды экипажа мы запросили в помощь наиболее опытного штурмана (Исакова Е), который уже имел опыт проводки автомашины в сложных условиях под ручную семафорку.

12-20. # Остаток пути (ФОТО № 51) склона (от места ночлега) до русла реки хорошо просматривался сверху, но штурман пешком спустился к ручью, уточняя крутизну местных перегибов, глубину снега в ложбинах и петляя меж валунов. Спуск завершили без неожиданностей, по радиации доложили наверх, что спуск завершен, подтвердили общий старт.

12-30. # По радиации еще раз поставлена задача: один экипаж в составе трех человек продолжает движение по руслу реки Хархираа, насколько это будет возможно, остальная часть группы возвращается, ищет вариант пополнения горючего, затем огибает горы через перевал Улан-дава и идет навстречу штурмовой группе. Если вспомогательная группа не сможет пробиться до точки встречи на автомобиле, группа пешей заброски должна доставить необходимое количество топлива. По расчетам, в оптимальном варианте, встреча должна будет произойти во второй половине третьего дня. На том мы и расстались.

13-00. # Строго говоря, мы стояли на ручье левого притока реки Хархираа, который берет начало с массива Тургэн (3965 м.), а основная Хархираа-гол берет начало со склонов Хархираа (4037 м.) От точки спуска до крутого левого поворота около 7 км. Первые 6 км. осторожно прошли за 2,5 часа. Путь проложили по правому пологому берегу. Такой результат очень обнадеживал, достаточно места для маневра меж валунов, много промоин, они требуют разведки и проводку штурманом. На шестом километре вышли на лед небольшой речки слева – это и есть основная Хархираа-гол. При форсировании протоки, лед не выдерживает и задний мост проваливается (ФОТО № 52). Глубина смешная, но береговая кромка льда не менее 20 сантиметров и она не дает выбраться машине на берег. Разматываем лебедку, якоримся за валун. Еще пару таких эпизодов и мы выбрались на правую береговую террасу (ФОТО 53). До поворота еще 1,5 км и нас гложет любопытство: что там за поворотом? Визуально путь усложняется, требуется больше времени на разведку, мы поняли, что в малочисленной команде и в одну машину, лучше больше затратить времени на разведку, это с лихвой окупается, чем заниматься лебедочными работами (ФОТО № 54, 55, 56).

15-30. # От поворота осилили еще три километра и расположились на ночлег почти напротив распадка слева, который на карте называется урочище Эхэн-хурай. Далее путь не очевиден.

16-10. # Двое идут на разведку, третий на кизяке греет чай, благо литровая кружка имеется. Высота 2430 м. За день пройдено **9.2 км., ЧХВ 4,5 часа.**



ФОТО № 51. Остаток пути от места ночлега до русла левого притока Хархираа.



ФОТО № 52. Тонкий лед доставляет хлопоты, приходится якориться за валун.



ФОТО № 53. Вышли к основному руслу Хархираа. На первый взгляд всё не так плохо.



ФОТО № 54. На за поворотом, картина меняется, путь усложняется



ФОТО № 55. Многолетние мощные потоки с тающих ледников обкатали камни в русле.



ФОТО № 56. Остаток дня уходит на дальнюю разведку: линия движения должна быть осмотрена, чтобы исключить даже десяток метров возвращения.

День 9. 23.10.2012 Река Хархираа-гол. Второй день.

8-40. # Морозное утро – 7*С, плохо спали, встали и раскачались поздно, экономя дрова вскипятили чай. Штаны и носки были вчера прмочены и за ночь не высохли. Поделились остатками сухой одеждой друг с другом и обсуждаем планы на сегодня.

9-30. # Вчера вечером штурман просмотрел участок не более километра, и этот участок прошли достаточно быстро, со скоростью пешего штурмана, идущего впереди машины (ФОТО 59).. Препятствия многочисленны и однообразны: камни-валуны, перегибы-траверсы, камни-валуны. Сверху видно, что в русле камней еще больше, и пока это возможно, идем правой береговой террасой (ФОТО № 60).

10-20. # Далеко впереди видны (угадываются) скальные образования по берегам. И здесь важно сразу правильно выбрать берег, чтобы потом не упереться в непроход и затратить время (и особенно дизтопливо!) впустую. Стараемся подойти как можно ближе к скалам и уже на месте определиться. С каждым километром дорога усложняется: рельеф похож на гофр и далеко не просматривается, камней все больше и среди них все больше валунов. Пешая разведка ходит вперед на менее, чем на 500 метров: вторая рация сегодня отказала, поэтому время расходуется не самым рациональным способом. Скорость передвижения из-за этого сильно упала, но идти вперед без пешей разведки, значит рисковать большим: потерянным временем и топливом.

11-40. # К скальному сужению подошли левым берегом, за скальным порожек была видна широкая и визуально проходима высокая терраса левого берега. Очень заманчиво выйти на неё, но на старой карте советского генштаба, пунктир тропы показан по правому берегу. И хоть мы пока не встретили и никаких признаков тропы, не доверять карте было глупо. Воды в реке не много, и сложны не броды, а многочисленные глубокие промоины с валунами в них, тщательно выбираем место для форсирования ручья. (ФОТО № 57, 58). Не без труда пересекли реку, поднялись на правую террасу, которая косогором траверсировала за местный перегиб.

Примерно с километр мы тихонько продвигались вперед, пока не уперлись в мощный селевой вынос справа. Весь экипаж вышел на работу, примерно через час путь был расчищен, насколько это было возможно. Через селевой вынос шириною около двухсот метров переползли за 30 минут. Скрежет мостов и порогов о камни, стал уже привычным звуком (ФОТО № 61)

13-30. # Дальше нас ожидали 2,5 км более простого пути, который после селевого выноса нам показался просто подарком. «Простой» участок прошли за 1 час. Надо сказать, что скорость нас совсем не волнует, важнее, что мы движемся вперед и пока наше рыскание минимально.

14-30. # Затем нам пришлось трижды пересечь реку: перебираться на другой берег по каменистым протоком - небольшое удовольствие, но гарантировало нам продвижение вниз по реке, так как возможность прохода была видна визуально (ФОТО № 60)

Подходило время выбирать место для ночлега. К этому мы подходили очень внимательно, так как не исключали, что встречная группа чудесным образом выйдет навстречу раньше расчетного времени. И мы хотели исключить вариант, когда мы останемся незамеченными и мы разминемся – этот вариант мог внести большую сумятицу в головы и нарушить все наши планы.

15-50. # Место выбрали на высокой правой террасе: и у нас обзор хороший и нас видно издалека. К тому же здесь уже появился кизяк, чему мы были особенно рады: наша коробка дров, заботливо приготовленная еще дома, уже заканчивалась. Газ еще был, но он годился только для приготовления горячего чая, у горелки не посидишь на корточках. А кизяк нам давал возможность скоротать время перед сном нашим маленьким коллективом. Чаю пили много: чтобы согреться и восполнить потерю жидкости: ворочать камни не легкая работа.

Погода была нормальной: по настоящему поздняя осень: хмурое небо, пронизывающий ветер, температура в пределах от +4*С до – 2*С, ночью заморозки до – 10*С. Вчера попробовали все трое спать в машине, но без прогрева получалось не очень комфортно: жечь ночью топливо было для нас непозволительной роскошью. Двое грели задницу над костерком из кизяка и быстро запрыгивали в машину, спешно обматываясь спальниками, сберегая ароматное тепло тлеющего навоза. Третий предпочитал одноместную палатку – там, по крайней мере, можно было вытянуть ноги.

За день пройдено почти **9 км. ЧХВ с пешей разведкой 6 часов.**



ФОТО № 57. Река Хархираа вся в каменистых промоинах. Так выглядит основная протока.



ФОТО № 58. Подъезд к протоке и выезд из неё приходится мостить камнями.



ФОТО № 59. Съезд с левой береговой террасы к реке.



ФОТО № 60. После береговой террасы движение по руслу со штурманом.



ФОТО 61. Так выглядят рабочие будни второго дня автономного плавания.

День 10. 24.10.2012 Река Хархираа-гол (третий день) – Улангом.

7-30. # Была очень холодная ночь, морозная, но без ветра. Еще на рассвете холод нас выгнал к костерку, который жарко тлел из кизяка, который мы заготовили еще вчера вечером. Согревшись и позавтракав остатками продуктов, двое членов экипажа ушли на разведку. Похоже, нас ожидает самый сложный участок. Мы стояли на высоком правом берегу, впереди высились скальный склон, прижимом опускавшийся к реке - там проход явно закрыт (ФОТО № 62). Левая терраса пока не пригодна для движения из-за косогора, но впереди просматривается выполаживание террасы и, возможно, туда можно выбраться с реки. Но вся суть в том, что до этого подъема нам необходимо двигаться прямо по руслу реки. Это значит, что это промоины, островки, протоки и камни, камни, камни... (ФОТО № 63).

9-30. # Поднялся сильный ветер, который забивал пылью глаза. Температура + 4*С, облачно. Глубокая разведка подтвердила - только по руслу, других вариантов нет: справа скальный прижим, слева крутой склон береговой террасы. Русло широкое, масса сухих протоков, но есть и с потоками воды. Средняя глубина потока 0,5 метра, выезд невысок, но очень крут.

Было много однообразной работы: закидывали ямы, убирали камни, выковыривали валуны, перескакивали протоки... (ФОТО № 64,65). Старались не переходить ту грань, когда понадобится лебедка. По внутренним ощущениям: её берегли на самый крайний случай, если она откажет в самый неподходящий момент – всё, остается только ждать помощь. Родовались каждому десятку метров, так как видели, что, хоть и медленно, все-таки расстояние к предполагаемому выходу на террасу, сокращается. Давно уже идем по таким камням и рытвинам, которые два дня назад казались бы непроходимыми. Ощущение, что полагаться не на кого, мобилизовало все навыки. Давно уже тревожно светился датчик топлива, было опасение, что при очередном крене, дизель схватит порцию воздуха. Оторваны подножки и помяты пороги, щитки грязезащиты покалечены, бамперы держатся на честном слове. Не хочется и думать, что там творится с рулевыми тягами и прочими железками на днище (ФОТО № 66,67).

15-30. # После очередной разведки ребята вернулись с вестью - плохо, с перебоями, но рация ожила, слышны попытки выйти на связь - значит наши где-то уже в пределах досягаемости. И сразу погода прояснилась и настроение повысилось! Расчет по времени был сделан верно! С минуты на минуту мы ожидали, что двигатель хлебнет воздуха и заглохнет. Но желание нам самим самостоятельно вылезти на террасу, было огромным. Тем более – цель была уже рядом! Нам осталось преодолеть последнюю сотню метров до желанного левого берега, где была расселина старого оврага, по которому можно будет выбраться на террасу. Наша встречная машина уже была хорошо слышна, но снизу не просматривалась. Мы попросили их не рыскать, а просто продиктовать свои координаты, что они и сделали. Определились с местоположением - они были совсем рядом, выше нас за перегибом. Уже больше из упрямства мы отказались от предложенной помощи и самостоятельно выкарабкались на террасу в зону их видимости.

16-00. # Встреча была искренне радостной с обеих сторон. Удивительно, но расчетное место и время встречи почти не имело расхождений с фактическим исполнением (ФОТО № 69).

17-30. # Спешный перекус и заправка дизтопливом заняло 30 минут, мы спешили закончить русло реки Хархираа и присоединиться ко всему коллективу: целых три дня мы не виделись! До притока слева Чигэчиний-Хэв, вела слабая колея, которая иногда пропадала среди камней, от места встречи до устья притока оставалось еще 3 км. Таким образом по реке пройдено 29 км. От места слияния с притоком пошла отчетливая колея, преимущественно по левому берегу. По дороге заехали и осмотрели курган необычной величины (мы обратили на него внимание, когда готовили маршрут – его контур виден на космоснимке (см. стр. 83).

Дважды колея заходила в каменистое русло, наступили сумерки и выход из брода плохо виден. Но в это время уровень воды не доставляет никаких хлопот, глубина брода не более 0,4 м. К небольшому поселку Тарялан мы выехали уже в полной темноте. От притока слева Чигэчиний-Хэв до сомона Тарялана около 20 км. каменистой колеи. В Тарялане заехали к главе администрации и доложили, что всё в порядке (А. Манжелей предусмотрительно сообщил о нештатной ситуации и предполагаемое место встречи). От Тарялана до г. Улангом 30 км. гравийной гребенки. Здесь у нас завтра плановая полудневка и техобслуживание автомобилей.

Общий дневной пробег = 65 км., ЧХВ 9,5 часа.



ФОТО № 62. Остаток пути по руслу. На заднем плане темный склон – левый берег притока. Там на стрелке должна начинаться накатанная колея в Тариалан.

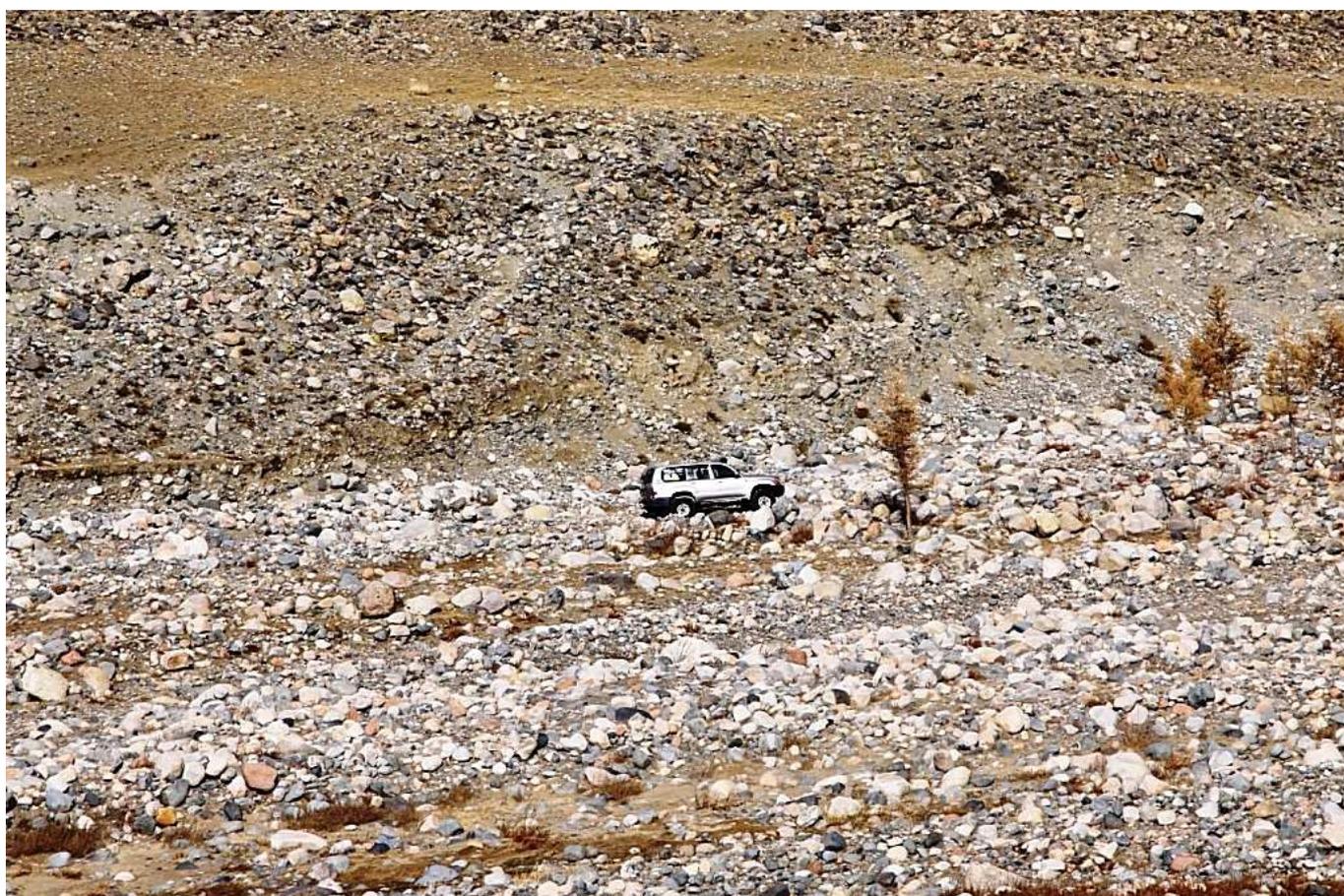


ФОТО № 63. А пока продолжаем путь по руслу к намеченной точке выезда на террасу.



ФОТО № 64. Тяжелая эта работа - расчищать валуны руками и мостить дорогу. Но плата за такой труд была высокой - свобода из каменного лабиринта Хархираа.



ФОТО № 65. Последний брод, в котором мы оторвем подножки.



ФОТО № 66. Место брода тщательно выбираем, ноги сушить некогда.



ФОТО № 67. Штурман семафорит беспрестанно.



ФОТО № 68. Последняя сотня метров до береговой террасы.



ФОТО № 69. Встреча. Мы не виделись три дня.



ФОТО № 70. На береговой террасе появилась слабая колея, но местные пастухи давно уже перегнали свой скот и вывезли скарб с летнего кочевья - они знают, что с первыми снегами будет закрыт. Мы тоже знаем об этом, но очень хочется домой. Впереди стрелка слияния.



ФОТО № Остаток пути до Тариалана заметная колея в камнях, которая вполне помогает нам выскочить из ущелья.

День 11. 25.10.2012. г. Улангом – КПП Боршоо – Хандагайты

Разместились в трехэтажной гостинице Улангома (250 000 тугр.) Сегодня объявлена полудневка: душ, стирка, ТО автомашин. Требуется осмотр ходовой части после этих серьезных испытаний.

12-00. # Пообедали в какой-то забегаловке горячими мантами. АЗС и в путь. Щербатый асфальт, местами гравийка. С монгольской стороны переход называется Боршоо, на российской стороне по имени близлежащего тувинского села Хандагайты. От Улангома до Боршоо 115 км.

13-50. # КПП. С монгольской стороны переход называется Боршоо, на российской стороне по имени близлежащего тувинского села Хандагайты.

15-00. # Прошли границу без проблем, в магазинчике пополнили запасы продуктов, АЗС.

15-40. # Вышли из Хандагайты, покрытие удивительный асфальт. Хмурое небо затягивают снеговые тучи. Решаем не приближаться к перевалу – уж больно мрачное небо.

16-30. # Свернув с трассы и отъехав в сторону несколько сот метров, у ручья Бора-Шей нашли ровную поляну, спрятанную в деревьях для ночевки. Ставим большую общую палатку.

Температура +10. Высота 1440 м. Много хвороста и общий ужин у большого костра. К ночи резко похолодало, пошел мелкий снежок. Лагерь на уютной полянке, но погода просто мерзкая.

Прошли 170 км.



ФОТО № 72,73 В предгорьях Тувы после прохождения границы.

День 12. 26.10.2012. Ручей Бора-Шей – ручей Шин

8-30. # Утром очень холодно, температура всего -4°C но пронизывающий ветер. Мелкой снежной порошей засыпано всё кругом. Долго раскачиваемся и сворачиваем лагерь. Ребята опять возятся под коротышом PRADO и их прогнозы не радуют.

10-00. # Наконец-то тронулись, потихоньку проясняется, но погода очень некомфортная, промозглый ветер. Дорога асфальт, местами выбитый, но после бездорожья он в удовольствие. Многочисленные перевалы местного значения, на некоторых каменные пирамидки-обо. После ручья Харумнуг-Ой горы покрыты лиственницей. На одном из подъемов PRADO по рации запросил техническую паузу. Консилиум механиков решил двигаться дальше.

12-10. # Лесным невысоким перевалом спускаемся к ручью Салхини-гол, грунтовка ухожена и мостик в порядке. Выезжаем в широкую степную долину реки Саглы, где слева невдалеке от дороги расположено село Саглы и рядом погранзастава. Нет ни пограничников, ни шлагбаума и будка пустая. Но застава живая: виден дым котельной и движение на территории заставы. Впереди невысокий лесистый хребет, который отделяет долину Саглы от реки Барлык.

13-20. # Опять вынужденная остановка: проблемы с тормозами у LC-72, заглушили один контур

14-10. # Совсем отказал задний моста и опять у злополучного PRADO LC-72 – раскрутилась главная пара. Провозились на неудобной обочине почти два часа, кончилось тем, что совсем сняли задний кардан.

16-00. # Сегодня явно не наш день: много стоим и мало движемся, это уже настораживает. В разрывах облачности солнце, но ледяной ветер портит настроение. Отъезжаем в сторону по проселку и ставим лагерь. Механики продолжают возиться у машин. **72 км.**



ФОТО № 74,75. Дороги Тувы. На втором плане долина Саглы, на дальнем Монгун-Тайга.



ФОТО № 76. Массив Монгун-Тайга со стороны дороги на Кызыл-Хая



ФОТО № 77. Массив Тургэн (Монголия) со стороны границы с Россией



ФОТО № 78. Спуск в долину реки Моген-Бурен (она справа).

День 13. 27.10.2012. Перевал Арзайты – перевал Бугузун (до Кызыл-Хая)

6-30. # Облачно и холодно, - 6*С. Ранний подъем, всех грызет совесть за бездарный вчерашний день и это хорошо – группа активно шевелится, завтракаем и лагерь свернули очень быстро.

7-50. # Начали движение, сразу подъем вдоль речки Саглы на перевал Арзайты (2227 м). Справа высится сама гора Арзайты (3094 м), она является последней именной вершиной отрогов хребта Западный Тану-Ола. Слева на юге мощный горный узел Цаган-Шивут (Цаган-Шибэту) с вершинами 3300-3500 метров – это уже на территории Монголии.

Спуск с перевала Арзайты очень живописный: одноименная река бежит в узком ущелье, где от самой дороги вверх уходят крутые склоны до 3000 метров. На высоте 1800 м. Арзайты впадает в реку Барлык, где наш путь круто меняет направление на юго-запад. Теперь разбитая горная дорога идет вверх по течению реки Барлык. На нашем пути встречаются свалившиеся камни, подмытый берег, ранние наледи – типичная горная дорога, которая требует внимания.

Минуем перевал Коче-Даба (2400 м) спуск крутой, извилистый и местами с оползнями грунта сваливаемся в долину реки Каргы (1620 м). Видно оз. Урэг-нур на монгольской территории.

10-40. # Пограничная застава и пост с пограничниками. Первичная проверка документов, но так как мы идем транзитом из Монголии, нас приглашают к командиру заставы. Формально нарушения пограничного режима нет, но дружелюбный командир проводит профилактическую беседу с руководителем. Наверное, ему просто скучно в столь дальнем уголке нашей Родины.

11-30. # От заставы с легким подъемом отличная грунтовая дорога по степной долине Хара-Гоби – она идет в село Мугур-Аксы. Вблизи гор развилка (1938 м), мы сворачиваем на левую, которая идет на Кызыл-Хая вдоль границы с Монголией, оставляя гору Монгун-Тайга справа. Поднимаемся в заснеженные горы, перевал Халун-дава (2279 м), снег недавно расчищен, видимо, где-то впереди работает дорожная служба.

Наверное, называть эту территорию горным плато, будет неверно, но трудно подобрать другую характеристику: Вся местность приподнята примерно на одном уровне и всхолмлена. Перевалы выше 2000 метров идут один за другим, некоторые имеют название, нанесенные на старую карту Генштаба: пер.Хара-Гоби (2393 м), пер. Ак-Дыр (2472 м), пер. Хапши (2615 м.).

С последнего перевала дорога вплотную подходит к границе с Монголией: есть огороженные участки, пограничные столбы, всё это – рукой подать. В 2002 году я был в этих местах, дорога только строилась, старый путь назывался «Хайчин Дзам» и проехать по старому тракту было не просто (http://www.skitalets.ru/trips/2005/jeeping_gorbik)

Минуем ручьи Хапши и Шара-Хадагай через добротные мосты, снова подъем и слева озеро Майгын-Холь (2310 м), скрыто под снегом и угадывается только по ровной площади. Слева вплотную к дороге и чуть ниже оз. Дут-нур (2371м) – нас отделяет ограждение границы.

От озера Сивее-Холь (2336 м) дорога плавно отходит ненадолго вправо от границы и подходит к руслу ручья Мугур-Шегетей. Отсюда до Кызыл-Хая остается 12 км. Весь этот участок высокогорного плато проходил вблизи массива Мунгун-Тайга (3970 м) С высоты 2200 метров начинается понижение в долину реки Моген-Бурен, на которой стоит село Монгун-Тайгинского кожууна Кызыл-Хая (1944 м) (ФОТО № 78, 79).

Река Моген-Бурен бежит в Монголию и там носит название Бух-Мурэн – именно там начинался наш маршрут. Координаты Кызыл-Хая: 50*22*51 СШ; 90*25*59 ВД

Название «Кызыл-Хая» в переводе с тувинского языка означает «красная скала», а местное население называют село «Мунгун-Тайга»

Без преувеличения можно сказать, что это самое отдаленное от Кызыла село во всей Туве. В сельском магазине, куда мы заглянули из любопытства, люди с трудом разговаривают на русском языке.

** Горный массив Монгун-Тайга*

Это высокогорный гранитный массив с альпийским рельефом, увенчанный огромной ледниковой шапкой. Здесь находится самая высокая точка Тувы - гора Монгун-Менги-Хайыракан, она же Монгун-Денгер-Хайыракан. Так величают ее тувинцы. Менги - "ледник", Денгер - "небеса", а Хайырыкан здесь в значении не "медведь", а - "Бог". Высота - 3976,9 м.



ФОТО № 79. Долина реки Моген-Бурен. Село Кызыл-Хая слева и внизу.



ФОТО № 80. Начало плато Бугузун. Справа чернеет русло реки Моген-Бурен.



ФОТО № 81. Плато Бугузун.

День 13. 27.10.2012. Перевал Арзайты – перевал Бугузун (от Кызыл-Хая)

У сельского магазинчика, где стояли наши машины, собрались любопытные сельские жители. Узнав, что мы направляемся на Алтай через перевал Бугузун, сказали, что там уже давно лежит снег и туда пробиться в это время года можно только на ЗИЛе

16-00. # Из села, через мост пересекаем р. Моген-Бурен (1944 м) на правый берег (ФОТО № 82). Снежная, хорошо накатанная колея ведет в ущелье вдоль ручья. Иногда дорога ныряет в прибрежные кусты, через мелкие броды, изредка по лесу, но всё идет без проблем. Без проблем, если бы не наш инвалид - «переднеприводной» PRADO. В местах брода, где выезд на заснеженный крутой берег, его цепляем на буксир (ФОТО № 83). К выходу из ущелья (2062 м) Моген-Бурена подъехали уже в густых сумерках, колея становится менее отчетливой, и разветвляется. В таких условиях больше поможет интуиция, чем GPS – и передовой экипаж (Каменков С.) уходит вперед на 300-500 метров вперед, оставаясь в зоне видимости, и корректирует путь ведомым. Иногда след машины или саней уходит в сторону невидимых сейчас зимовий, важно не уйти с нужной нам дороги. Много петляем и рыскаем: курсор навигатора не всегда совпадает с проложенной колеей. Дважды совсем без колеи пересекали кочкастую замерзшую тундру. Подъемы на местные перегибы PRADO не может осилить самостоятельно, вытаскиваем на буксире, возимся, высвобождая намотавшийся трос. Где-то незаметно мы взобрались на левые увалы, минуя озеро Ак-Коль, где летом проходит основная разбитая дорога вдоль реки. * *Озеро Ак-Коль (2195 м) достигает 4 км в длину, 2 км в ширину. На его берегах, особенно на западном, множество величественных скифских курганов, но все со следами давнего ограбления.*

Тем не менее, общее направление верное, силуэт гор и GPS подтверждает это. Туго пришлось в болотистом русле ручья Джеты-Тей (Гетедей или Чеди-Тей) (2280 м): высокий кочкарник по трудности не уступал крупным валунам: штурманы брели впереди по снегу в свете фар и руками семафорили водителям. Одна машина «пасла» PRADO – ему часто нужна помощь.

20-00. # выбрались на перегиб (2370 м), с которого проглядывалось пятно озера «Груша», кажется, под нами основная дорога на перевал.

20-40. # Почти на самом перевале заметная колея – сплошные рытвины в снегу со следами грандиозной возни грузовых машин на перевале. Вот здесь-то и мы с полчаса копошились в глубоком снегу: поочередно выдергивая друг друга сцепкой в три машины.



ФОТО № 82. Выезд из села Кызыл-Хая. Мост на правый берег р. Моген-Бурен.



ФОТО № 83. Один из бродов через протоку реки Моген-Бурен.



ФОТО № 84. Река Моген-Бурен перед выходом на Бугузунское плато.

День 13. 27.10.2012. Перевал Бугузун – с. Курай

00-00. # Можно уверенно сказать, что в наших условиях одолеть перевал Бугузун **даже двумя машинами** – было бы чрезвычайно сложно. Зацепиться там не за что, одной машины-якоря явно недостаточно. Сцепка из двух, а то и трех машин была просто необходима!

На перевале пауза, но из машины никто не выходит, метель здесь разбушевалась в полную силу. Казалось, что все трудности Бугузун на этом закончились, дальше дорога пойдет вниз и все будет попроще. Не тут-то было! (ФОТО № 87). Снега стало больше, колея глубже, перемет за переметом. Конечно, на спуске гораздо проще пробивать перемет, даже наш переднеприводной экипаж идет самостоятельно третьим по списку.

От перевала вдоль Бугузун – узкое ущелье безымянного притока реки Карагай, слева от дороги неприятный обрывчик и требуется аккуратность вождения. На 10-м км находится брод. Мостик, перекинутый через речку, служит только для прогона овец, но автомобиль он не выдержит. Брод очень коварный, но, как ни стремись, его просто не обойти. Затем дорога взбирается выше на склон правого берега, огибая прижим (буксировка) и идет верхом и крутыми нырками по рельефу: снега здесь 0,2м., ночью ничего не видно, кроме колеи под светом фар. Из темноты выныривают ручьи, с тонким, ломающимся льдом, линия движения неочевидна, машины поочередно ломают лед и натужно выскребаются на заснеженный берег (ФОТО № 85, 86). Высота 2110 м. справа распадок, большая наледь, долина расширяется, ожидаем, что дальше путь будет проще, но путь был сложен вплоть до прижима справа перед ручьем Буйлюкем (2040 м). Где-то здесь погранзастава Узунтал (Бугузун), но мы не увидели (ночь же!) никаких признаков. Снега здесь уже совсем немного, видна развилка: левая колея ведет в село Кокоря, мы срезаем путь горами и идем вправо в долину реки Кокури (Кокоря). Сухая и пыльная колея.

03-10. # Вышли к с.Кош-Агач со стороны села Селенгит-Сортогой.

04-00. # Было уже 4 часа утра, когда въехали во двор уже знакомого дома. Нас никто не ждал и не встречал. Леша достал из тайника ключ. Дом не топлен. Поэтому первым делом затопили печь, сготовили ужин, перекусили и завалились спать.

Итоги дня. По физической нагрузке, сегодня был один из самых тяжелых дней. Ситуацию усугубляла погода: фактически зимние условия, но организм еще не успел адаптироваться и минусовую температуру переносит неохотно. Еще пару слов о перевале Бугузун. У него (всего-то 2600 метров) нехорошая слава – после летних дождей раскисает, а в октябре уже скрывается под снегом, который лежит здесь до июня. К Бугузуну и днем-то надо изловчиться правильно подойти, если не попасть на колею, что уж говорить про октябрьскую ночь!



ФОТО № 85. Незамерзшие наледи добавляют работы и отнимают время.



ФОТО № 86. Фрагмент видео: прохождение перевала Бугузун



ФОТО № 87. Наледей притока Карагай очень много, выручает непромокаемая обувь.

День 15-16. 29.10-30.10.2012. с. Курай – Чуйский тракт - Барнаул

Вчера ночью усталость рабочего дня боролась с возбужденностью окончания маршрута. Утомонились перед рассветом. Было справедливым решением дать группе отоспаться и отдохнуть после вчерашнего перехода.

Внутренний «тремор» от пройденного маршрута не дает мне валяться, выхожу на крыльцо в морозное утро – половина группы уже гремит ключами у машин: **No Comments!**

Так приятно собираться без спешки, когда тебя не подгоняют укоризненные взгляды товарищей.

14-00. # Позвонили в ПСО МЧС и сняли нашу группу с контроля. Вышли из кемпинга Кызыл-Таш. Дорога в основном сухая с редкими участками гололеда от бывшего растаявшего снега. Чуйский тракт в любое время года имеет II к.с. по перечню классифицированных маршрутов. Сегодня эта дорога тоже не стала сложнее, однако, определенные навыки вождения автомобиля по горной дороге будут весьма полезны. Спешить нам уже некуда, крейсерская скорость 70-80 км/час.

02-00. # Проезжаем ночной город Бийск

04-00. # Прибытие в г. Барнаул. Маршрут окончен.



5.8. Снаряжение, нашедшее применение на маршруте.

Специальное:

- Палатка кают-компания = 1
- Фароискатель съёмный = 2
- Компрессор с ресивером = 5
- Рация двусторонней связи = 6 к-тов
- Спутниковый телефон = 2
- Навигатор GPS = 4
- Инвертор 12-220 = 5
- Альтиметр барометрический = 1
- Термометр атмосферный = 1
- Трос буксирный = 6 x 15 м.
- Удлинитель троса = 4 x 30 м.
- Хай-джек = 4
- Площадка под хай-джек = 2
- Домкрат = 5
- Лампа паяльная = 1
- Лопата = 5
- Канистра с запасом топлива 6 x 20 л.
- Эксплуатационные жидкости и масла

Горное снаряжение:

- Основная веревка 2 x 35 м
- Грудная обвязка = 6 + репшнур
- Кошки = 4 пары
- Ледорубы, альпенштоки = 6

Кухонное:

- Кухня газовая с баллонами = 2 к-та
- Костровая решетка = 2
- Дрова упакованные = всего 1,0 м.куб.
- Канистра с водой для кухни 20 л. = 4
- Канистра с питьевой водой 10 л. = 4
- Ящик упаковочный дерево = 4
- Термос 15 л = 1
- Термос 2 л. = 4

Необходимые мелочи индивидуального назначения:

- Очки солнцезащитные
- Индивидуальная аптечка
- Влажные салфетки
- Термобельё
- Гермомешок-вкладыш (защита от пыли)
- Мобильный телефон
- Фонарь, нож
- Перчатки для работы

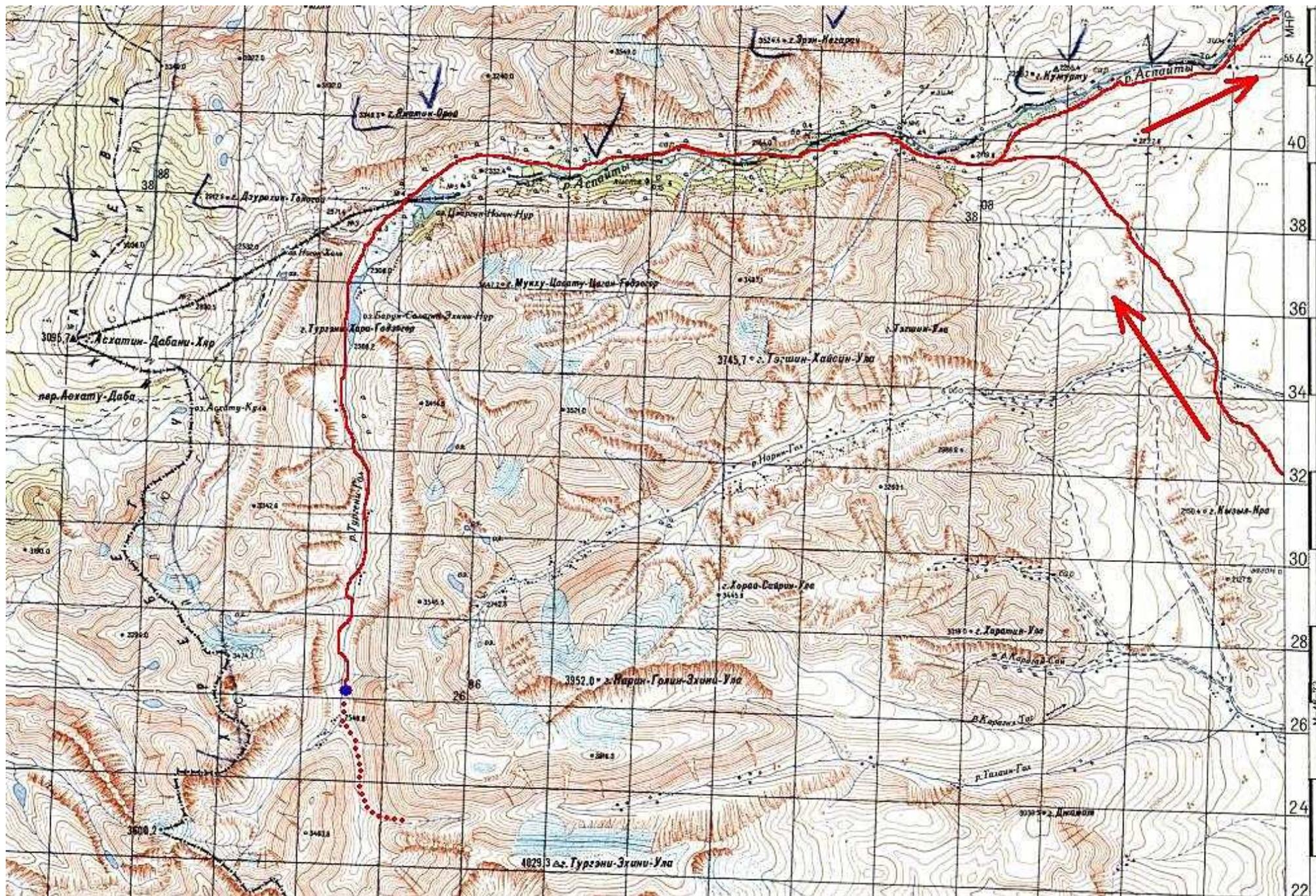
5. 9. Итоги, выводы и рекомендации.

- Общая протяженность маршрута составила 2700 км. Если вычесть 1500 км. Чуйского тракта, то 1200 км. пройденные по территории Монголии и Тувы и являются определяющими сложность маршрута, имеют протяженные участки 4-5 категории трудности. Участки 5-й категории настоящего маршрута преодолимы только при помощи других экипажей и на соответственно подготовленных машинах.
- Заявленный график маршрута можно признать отлично спланированным. Маршрут пройден с одним незначительным отклонением (из-за ремонта а/машины), который не повлиял на категорию сложности.
- В целом маршрут наполнен достаточным разнообразием характерных локальных и протяженных препятствий. Район путешествия поражает своей суровой красотой охватывает большую территорию, два часовых пояса, громадное разнообразие географических и климатических условий, - от полупустынь до снежного высокогорья, что повышает эмоциональное и эстетическое восприятие природы.
- Маршрут можно разбить на три условных части, в которых соблюдены принципы постепенного нарастания сложности препятствий:
Первая часть – разведка массива Тургэн (4029м) в непростых условиях движения в высокогорье с полным комплектом сопутствующих характеристик.
Вторая часть маршрута наиболее напряженная и насыщенная препятствиями – пересечение горного массива Хархираа в условиях жесткого межсезонья и единственным вариантом со штурмом перевала и выхода по руслу реки
Третья заключительная часть логично завершала маршрут – плато и перевал Бугузун фактически в зимних условиях, потребовали от группы не мало усилий.
- Путешествие позволило прикоснуться к историческому наследию различных эпох: археологическим памятникам, древним захоронениям, что дополняет общее восприятие культурно-исторического наследия великой кочевой цивилизации.

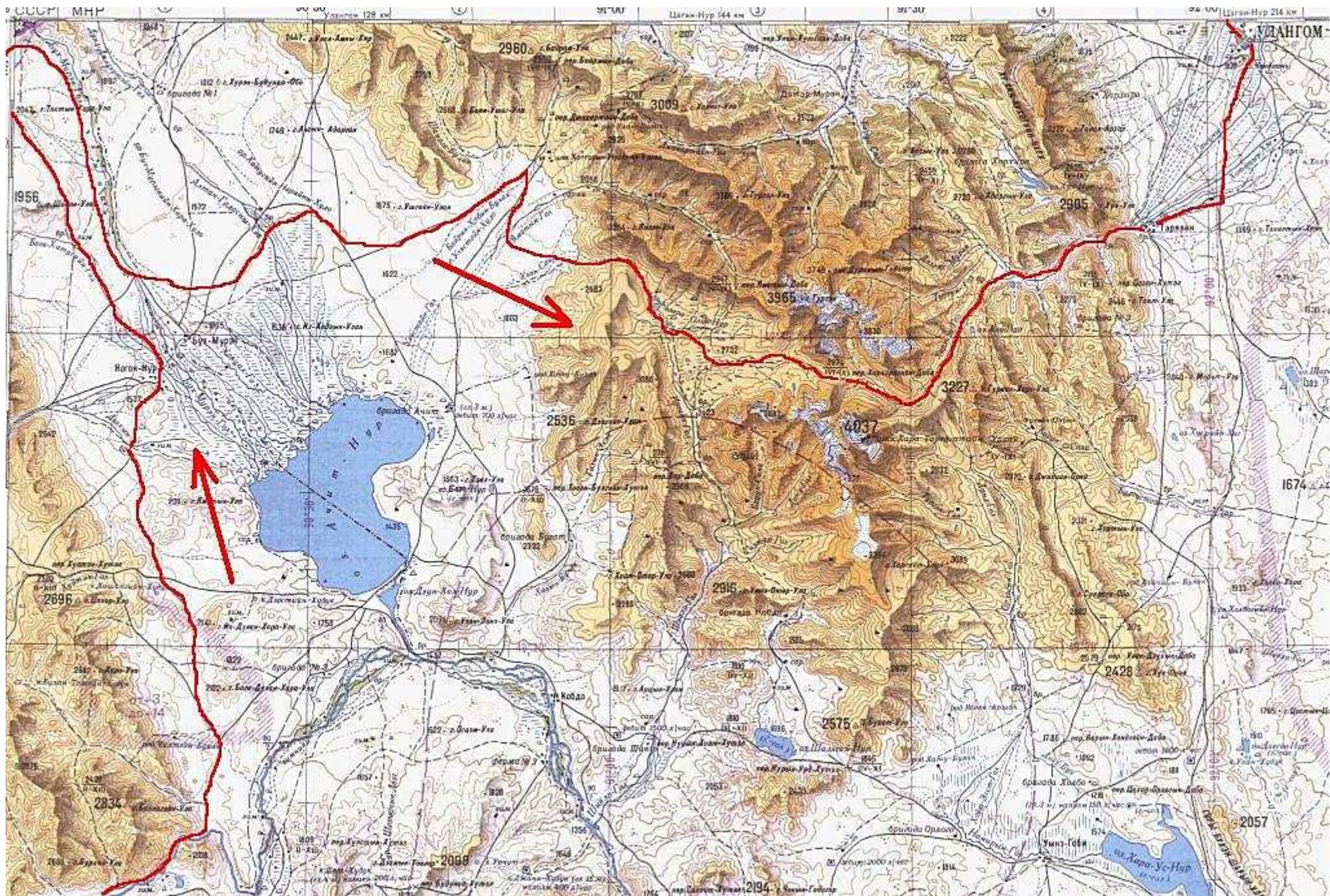
Рекомендации

Строго говоря, любая территория Западной Монголии имеет полный набор признаков плацдарма для спортивного автотуризма. И любой протяженный отрезок пути будет соответствовать не ниже III категории трудности. Это касается даже дорог общего пользования – глубокая колея, гребенка, выброс гравия, промоины присутствуют всегда. Если добавить затрудненное ориентирование, безлюдность местности, отсутствие придорожного сервиса авторемонта, станет понятно, чем привлекает Монголия джиперов. Что уж говорить: если съехать в сторону от проторенных путей и углубиться в горы. Массивы Тургэн и Хархираа имеют альпийский рельеф – крутые скальные сбросы и заснеженные, ледовые, фирновые склоны – район пригоден для сложных пеших маршрутов или для практических школ альпинизма в учебной или начальной стадии.

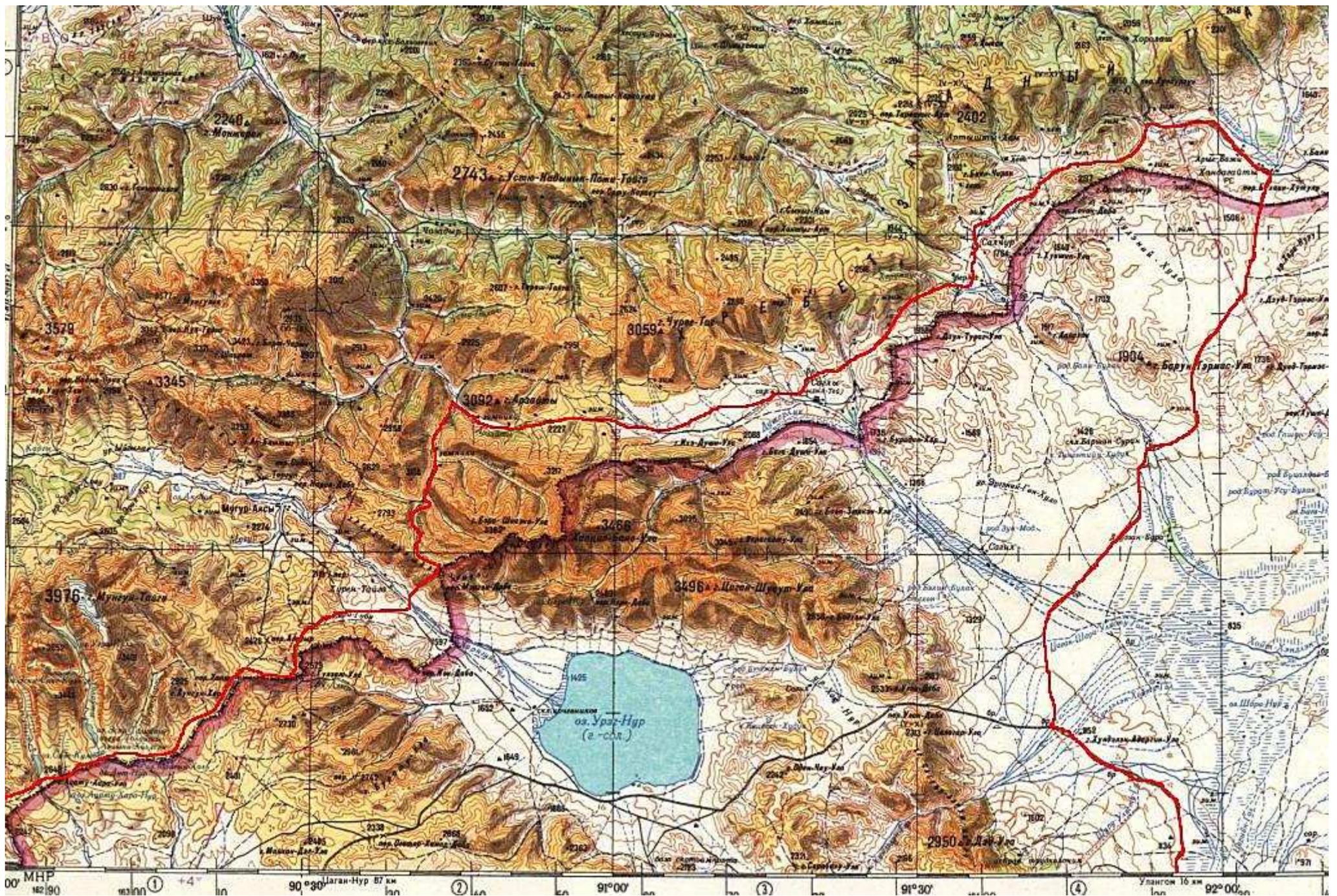
- С удалением от границы с Россией, не стоит рассчитывать, что местное население знает русский язык. Однако в крупных населенных пунктах многие чиновники ранее учились в России, что помогает взаимному общению.
- На наш взгляд оптимальное время для подобного маршрута будет август. Весной и летом во время дождевых паводков реки Монгольского Алтая полноводны, а долины сильно заболочены. В период таяния снежников, река Хархираа может быть весьма сложной.
- Визуальная доступность ровных пространств пустыни очень обманчива, движение по прямой, как правило, приводит к излишним потерям времени. Жесткая гребенка, промоины и камни на дороге держат в постоянном напряжении. При всех благоприятных дорожных условиях неразумно планировать дневной переход более двухсот километров.
- Вероятность качественного ремонта автомобиля равна нулю. Это значит, что в группе должен быть квалифицированный автомеханик и запасные части.
- Нужно принимать во внимание, что в Западной Монголии отсутствуют ПСО и ПСС и в случае чрезвычайного происшествия можно рассчитывать только на свои силы.



стр.77. Река Аспайты. Разведка массива Тургэн (Тургэни-Уул) 4029 м. Точкой отмечен базовый лагерь.



Стр. 78. Участок долины оз. Ачит-нур и массив Тургэн-Хархираа



Стр. 79. Участок пути от Улангома по территории Тувы.

6. Дополнительные сведения.

6.1. Подготовка автомобилей и результаты эксплуатации.

Экипаж № 5 (Некрасов, Горбик) Toyota LC-105

- Двигатель: 1HZ объем 4,2 дизель
- Резина: superstone crocodile xterime 33x10,5
- Лебедка: SUPER WINCH 12500
- Подвеска TACHDOAG 2 дюйма
- Навигация: OZI ноутбук, Навител, планшет
- Рации: 27 МГц, 433МГц

Экипаж № 1 (Каменков, Астапенко) Toyota LC-105

- Двигатель: 1HZ объем 4,2 дизель
- Резина: Maxxis M8090 Creeper Crawler 35x12,5
- Подвеска: TACHDOAG 2 дюйма
- Навигация: Навител
- Рации: 27 МГц, 433МГц

Экипаж № 3 (Коростелев А., Исаков) Toyota LC-78

- Двигатель: 1KZ объем 3,0 дизель
- Резина: Maxxis M8090 Creeper Crawler 35x12,5
- Лебедка: t-max 9500
- Подвеска: TACHDOAG 2 дюйма
- Навигация: Garmin
- Рации: 433МГц

Экипаж № 2 (Коростелев Б, Соловьев) Toyota LC-72

- Двигатель: 3L объем 2,8 дизель
- Резина: Maxxis M8090 Creeper Crawler 35x12,5 csim 36
- Лебедка: kingvan 8500
- Подвеска: OME 2 дюйма, бодилифт 2 дюйма
- Навигация: Навител, автоспутник
- Рации: 27 МГц, 433МГц

Экипаж № 4 (Манжелей, Рыжова) Toyota LC-80

- Двигатель: 1FZ объем 4,5 бензин
- Резина: Cooper discoverer STT 33x12,5
- Подвеска: TACHDOAG 2 дюйма
- Рации: 433МГц

Как видно из характеристик, автомобили подготовлены для дальних экспедиций и трофи-рейдов, и до этого неоднократно участвовали в спортивных соревнованиях и маршрутах.

Установлены: шины с развитыми грунтозацепами, усиленной боковиной. Каждый автомобиль имел в комплекте: трос буксирный с удлинителем, стропы для петель, шаклы, блоки, запас топлива – всё это использовалось на маршруте многократно. Из дополнительного оборудования: домкраты типа HI-Jек, трапы, запасные части (подшипники, шланги и т.п.), технические жидкости, наборы для ремонта шин, сварка, болгарка, дрель, ломы, топоры, кувалды, лопаты.

Неисправности, возникавшие во время прохождения маршрута:

- Разбортовывание колес, оторванные подножки, брызговики, расширители арок.
- Лопнул шланг гидроусилителя руля (LC-105 пер. Хархира) заменили шланг
- Вытекшие амортизаторы (LC-78 Баян-Ульгий). Замена.
- Лопнувшая пружина (LC-78 Улангом) подрезали вторую
- Проблемы с тормозами (LC-72 Тыва). Заглушили один контур
- Отказ заднего моста – раскрутилась главная пара (LC-72 Тыва) сняли задний кардан

6. 2. Особенности монгольских дорог.

К монгольскому бездорожью необходимо готовиться основательно, рассчитывая на полную автономию и отсутствие какой-либо возможной помощи со стороны. Местное население хорошо знает прилегающую местность и плохо ориентируется за пределами своих пастбищ и путей кочевья. «Дороги» Монгольского Алтая, чаще всего лишь обозначают направление. Они никогда не грейдируются, каменистая колея настолько бывает, глубока, и дорожный просвет настолько мал, что только ЗИЛ и УАЗ могут позволить себе безбоязненно не снижать скорость. Многократно замеренная средняя скорость передвижения на протяженных участках не превысила 40 км/час – и это при всех благоприятных обстоятельствах. Таким образом, протяженность дневного пробега разумно планировать не более 200-250 км. С каждым годом в Монголии становится все больше дорог. Араты ищут новые места для пастбищ и зимних стоянок. Слабые, еле видимые следы колес (колесного трактора или ЗИЛа) встречаются в самых невероятных местах.

В большинстве мест, где лежит голая каменистая степь, возможно с достаточно большой скоростью двигаться в любом направлении без дорог, но всегда разумнее придерживаться автомобильного следа. Дорога всегда оказывается «умнее» и заблаговременно обходит топи, кочки и заведомо непроходимые участки с камнями или оврагами. Дорога, нанесенная на хорошую карту, на практике есть полдюжины накатанных путей в одном направлении, часть из них ведут на водопой, в населенный пункт, или на летнее стойбище, многие из них заканчиваются тупиком или теряются в песках. Главная задача – выбрать единственно верную. Надо твердо усвоить – умение читать топографическую карту важнее системы спутниковой навигации (GPS), она только дополняет вашу уверенность. Это заблуждение - рассчитывать проехать к нужной точке по «вбитым» координатам GPS без владения знаний топографии.

Несомненно, что в межсезонье и зимой главным препятствием является горный перевал. Высоты перевалов немалы – достигают 3 тысяч метров. Если учесть, что долины рек лежат около 2 тысяч метров, можно представить затяжные многокилометровые подъемы и спуски. На первый взгляд снега совсем немного, толщина такого покрова в России не представляет никакого труда, но в Монголии картина другая. Малейшее углубление колеи будет забито снегом. Двигаться мимо колеи чревато попаданием в занесенную яму или порчей шин острыми камнями. Сильные ветры очень уплотняют структуру снега, и он больше похож на фирн, однако машину такой снег не держит. Автомобиль вязнет, как в сыром песке.

Часто в долинах рек и озер встречаются участки солончаковой почвы, где глина всегда влажная и рыхлая. После дождя или снега никакая резина в этих условиях не может выручить гарантированно экипаж.

Серьезным препятствием весной и летом после дождя могут стать многочисленные броды через ручьи реки со стремительным течением. Бурные летние потоки сильно размывает берега. Кромки даже небольшого ручья часто бывают обрывистыми и глубокими.

Некоторые сложности навигационного характера возникают при выезде из населенных пунктов: не всегда удается правильно встать на нужную дорогу. Из каждого населенного пункта веером выходит большое количество дорог, часто практически в одном направлении, которые потом постепенно расходятся и теряются в степи. Если суммировать потерянное время в этих случаях, ситуация перестает быть комичной.

На аймачных грунтовых дорогах очень часто бывает колея и мелкий гофр. Когда колея из-за гофра достигает критического состояния, параллельно старой дороге возникает новая. Иногда в одном направлении идет с десятков одинаково накатанных дорог. Чтобы найти наиболее ровный путь, приходится на скорости съезжать с одной дороги на другую. Без навыка и опыта лучше на таких дорогах не торопиться – очень высока вероятность переворота автомашины.

На дорогах Монголии пыль становится постоянным попутчиком. Везде проникающая мелкая «пудра» сушит носоглотку, забивает веки глаз и приводит в негодность фотообъективы. Фотоаппаратуру надо обязательно держать в герметичных боксах, а экипажу иметь под рукой влажные салфетки и капли для промывки глаз. Мелкий серый налет постоянно покрывает приборную доску и все вещи в автомобиле. Личные вещи нужно паковать в гермомешки.

6.3. Особенности финансовых затрат.

Поскольку маршрут имел значительный участок первопрохождения и мы не знали: проходим ли он или нам придется перестраивать нитку, исходя из результатов, российские рубли мы поменяли сразу в Баян-Ульгие.

Курс обмена составил почти **44 тугрика за один рубль** (был период повышения).

Питанием мы были обеспечены на 12 дней полного автономного путешествия, плюс основой для рациона мы изначально планировали свежее мясо: закупался баран, затем охлажденное за ночь мясо укладывалось в термос. Продукты закупались в Барнауле, упор был сделан на продукты, пригодные для сухих перекусов и упрощенного приготовления в полевых условиях. При посещении юрты аратов принимали их угощения (сыр, сушеный творог) и делились своими продуктами. Особенную благодарность местные жители выражали за овощи и фрукты, которые были, увы, уже в замороженном виде.

В г. Баян-Ульгий и г. Улангом плотный обед в общепите стоит около 5,0-6,0 тыс. тугриков. Монгольская кухня без изысков, но сытная. Стоимость номера в гостинице (дважды за маршрут: Баян-Ульгий на старте и Улангом на выезде) в пределах 15-20 тыс. тугриков за место.

- На КПП «Цаганнур» с нас «сдирают» за страховку авто по 1400 р. за машину.
- Въезд (выезд) в город Улангом платный и стоит 500 тугриков с машины.
- Докупились в Улангоме и Хандагайты после перехода границы из Монголии в Туву.
- Кемпинг в Курае (Горный Алтай) 400,0 руб/чел.

Надо признать, что существует такое явление, как «невные платежи за услуги». То есть, государственные служащие, местное население охотно принимают плату за свои услуги и обязанности. Это не выглядит, как вымогательство и размеры оплат особенно не напрягают. Перечень населенных пунктов в Монголии, где на данном маршруте можно пополнить свои запасы горючего: Ногонур, Бухмурэн, Тарялан. Правило одно: в аймачных городах всегда есть в наличии и бензин А92 и дизтопливо, в прочих сомонах только бензин А80.

Расходы на горючее оплачивались самостоятельно экипажем каждого автомобиля – таково было решение всего коллектива при составлении общего регламента экспедиции.

Кроме того, нужно учитывать повышенный расход топлива в условиях высокогорья

Как правило, с наступлением зимы и окончанием заготовки сена, дизтопливо не завозится совсем. Бензин А-80 есть всегда, если не на заправке, то у местного населения. Стоит затратить некоторое время и бензин можно купить по завышенной цене.

Дизтопливо: 1600 - 1700 тугр/литр

А80: 1700,0 – 1800,0 тугр/литр

А92: 2000,0 тугр/литр

На угольной шахте у грузовиков мы разжились дизтопливом **2000,0 тугр/литр**

Формирование общей кассы:

Взнос каждого члена команды: 8000,0 руб. (без учета а/м топлива)

Сразу обменяли 50 000,0 руб. x 44,0 = 2 200 000 тугриков.

На личные нужды, сувениры каждый тратился самостоятельно

Расходы включали в себя:

- организационные: изготовление атрибутики, страхование участников, печать топографических карт, изготовление и приобретение подарков и сувениров, закупка расходных материалов, оплата спутниковой связи, заявочный взнос в ГСК ЧР, расходы по изготовлению отчета о маршруте.
- основные: закупка и восполнение продуктов питания и питьевой воды, питание в населенных пунктах, проживание в населенных пунктах, пропуска, разрешения и пограничные сборы, ремонтные и сварочные работы.

Остаток общей кассы составил 7 600,0 руб.

6.4. Малоизвестная интересная информация

В различной печатной литературе, изданной администрацией Баян-Ульгийского аймака Монголии, мы подобрали координаты историко-культурных археологических артефактов, которые расположены в районе настоящего маршрута. Альбом издательства: «Сорхон Цагаан» ХХК-д хэвлэл (2009 г)



Оленные камни (местность, сомон):

49*31*986* 090*14*842* 1509м Ямаат ула, с. Ногонур

Каменные изваяния (истуканы):

49*30*834* 090*20*755* Ямаат улана, с. Ногонур

Огромный скифский курган,
Который виден на снимках
Google Earth

Широта север. 49 44,0 84
Долгота восточ. 91 44,3 47

Курган расположен прямо на
нитке маршрута у дороги вдоль
реки Хархираа гол



6.5. Полезная дополнительная информация

I. Чуйский тракт. Федеральная трасса М52 (354км.-956км.) отсчет от г. Новосибирска.

354 км. «Нулевой» километр от моста через р. Бия.

502 км. с. Камлак. Горно-Алтайский ботанический сад

515 км. с Черга (Экспериментальное хозяйство. Беловежские зубры).

547 км. с. Шабалино Первая русская деревня (1833 г.) в Горном Алтае

655 км. перевал Чике-Таман 1460 м.

703 км. с. Иня. Первый в мире двухцепной висячий мост (1936 г.) Сергея Цаплина

706 км. Ининские менгирообразные стеллы

723 км. Петроглифы древнего святилища Калбак-Таш.

728 км. Чуйский олений камень, святилище Адыр-Кан.

918 км. с. Жана-Аул. Музей казахов Чуйской степи.

956 км. Государственная граница. Перевал Дурбэт-Даба (2481 м.).

II. Публикации в СМИ и печатных журналах:

- журнал «Клуб 4x4», февраль 2013 г. – из настоящего отчета статья «Духи Хархираа» Штурм экстремального перевала в горах Западной Монголии» <http://media.club4x4.ru>
- журнал «Офф Роуд Драйв», февраль 2013 г. – из настоящего отчета статья «Первопрохождение», журнал «Офф Роуд Драйв», февраль 2013 г. <http://www.off-road-drive.ru>
- «Скиталец» сервер для туристов и путешественников Отчет о пешеходном маршруте V к.с. по Монголии 2007 г. http://www.skitalets.ru/foot/2007/mongolia_khomyachkin
- Монгол трофи 2012. Фотоотчет июль 2012 («эридан») г. Омск <http://эриданомск.рф/news/2012-09-15/kharkhiraa>
- Фото из отчета Мельникова В.А. г. Симферополь, Крым, Украина. <http://www.pickupclub.ru/forum/showthread.php/69949>

Плато Олон-нур расположено на высоте 2550 - 2650м. Изобилует большим количеством озер, речек, ручьев и болот. Местное название «долина 80-ти озер».





ТАЛАРХАЛ ДИПЛОМ

**Монгольская Ассоциация Туризма
выражает благодарность
Федерации спортивного туризма
Алтайского края**

**за активное участие в деле развития
спортивного туризма в Монголии**

и

**вклад в укрепление дружбы
между Монголией и Россией.**

Монгольская Ассоциация Туризма

2012 г.

Уланбатор

Начальнику Баян-Ульгийского пограничного отряда
полковнику **Ж. Дамдинбазару**

ХОДАТАЙСТВО

Федерация спортивного туризма Алтайского края просит Вашего разрешения на прохождение маршрута, частично пролегающего по территории пограничной зоны:

Баян-Ульгий – застава Аспайты – массив – Тургени (4029 м) – массив Хархираа (4037 м)

- в составе участников экспедиции 10 граждан России
- сроки прохождения маршрута 15.10 – 31.10. 2012 г.
- спортивная экспедиция заявлена на Чемпионат России
- схема маршрута прилагается

До выхода на маршрут группа обязуется:

- зарегистрироваться;
- предъявить список участников;
- предъявить карту маршрута с контрольными сроками.



Руководитель экспедиции

Горбик Евгений Алексеевич
Президент Федерации спортивного туризма
Алтайского края
Мастер спорта СССР
Заслуженный путешественник России.

ХАРХИРАА ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА

Лично я предпочитаю читать рассказ от первого лица. Это придает мне уверенность, что автор не будет съеден аборигенами, не замерзнет в снегах и не застрелится в безвыходной ситуации.

Что же такое Travel Extreme? Если бы никто меня не спрашивал об этом, я смог бы это объяснить самому себе двумя словами. Но стоит мне начать разговор с любопытным домоседом – растеряюсь и запнусь. Наверное, так: эмоциональные переживания дают больше счастья, чем покупка нового комода. Ну, и любопытство – мать всех приключений, разгоняет пульс и зудит душу.

Ягодка созрела

Уже десяток лет я посматривал в сторону горного массива Хархираа в Западной Монголии. Чтобы попасть из Баян-Ульгия в Улангом, приходится объезжать эти горы, хотя там явно видно понижение меж двумя вершинами по четыре тысячи метров. Монголы – рациональный народ, никакие силы их не заставят наматывать лишние километры, а плавный рельеф монгольских гор позволяет им прокладывать колею через перевалы высотой до 3000 метров. Так в чем же дело? Почему дорога не проложена прямо через горы Хархираа? Немало времени попользовав по карте, изучая крутизну горизонталей, так и не пришел к очевидному ответу. Правда, смущало одно место, сам спуск с линии перевала был густо заштрихован, но познания алгебры и карандаш выдали крутизну склона не более 40 градусов. Местное население тоже не могло дать вразумительного ответа: «Нет дороги, значит, там нет дороги», ну да, в логике им не откажешь... Вырисовывалось резюме: «значит, хорошие сапоги, надо брать!..».

Изначально мы планировали свой маршрут на сентябрь, но обстоятельства сдвинули нас на вторую половину октября этого года. Команда была скомплектована из ветеранов Федерации спортивного туризма Алтайского края и джиперов внедорожного клуба «Алтай 4x4», всего 5 экипажей, все на подготовленных стареньких «крузаках» (LC 72,78,80,105).

Перевалив через границу на сторону Монголии, мы, через призму легкого опьянения от свободы, ощущали кожей агрессивное солнце, радовались отсутствию снега, в общем, обычное ожидание удовольствия от шараханья по неизведанным дорогам. Для разминки было задумано побывать в одном дальнем уголке – подножье массива Тургэн, что граничит с Горным Алтаем. Путь туда идет через погранзаставу с временным заходом на территорию России, и пограничная служба Монголии дает туда пропуска крайне неохотно – уж слишком сложно контролировать там ситуацию. Но у меня были многолетние дружеские отношения с погранотрядом, и пропуск был получен.

Белая мгла Тургэна

Изломы гор Тургэна совсем не похожи на плавные очертания старых монгольских гор, скорее, они похожи на рельеф Горного Алтая, разве что вместо тайги на склонах разбросано лиственничное редколесье. Осыпавшийся бархат серебристо-черных гор просто лечит уставший мозг от ярких мазков городского модерна. Я всегда получаю удовольствия при мысли, что такая красотища создана без малейшего участия человека.

Застава Асгат встретила нас белозубыми улыбками солдат и крепким рукопожатием старого знакомого командира. Вместо звезд на погонах красивый узор орнамента, приклады как будто грызли собаки, подтянуты и аккуратны в непривычной форме. Границу охраняют по-настоящему, без дураков! Конный разъезд, вежливы, все здороваются за руку. Они скучают здесь без событий, обычные солдатские будни на далекой заставе. Не то, что на монгольском КПП, где проходной двор и где уже полушутя требуют, чтобы российские граждане фотографировались в заграничный паспорт пьяными.

Издали горы казались неприступными, но ближе они расступаются и впускают нас вглубь себя. Чтобы пробиться к подножью массива, нам пришлось немало поковыряться по мерзлой горной тундре долины ручья Аспайты, удалось подняться до 2550 метров, где и разбили базовый лагерь. Утром следующего дня в моей палатке пахло свежим морозом, а сыпучая корочка льда шуршала по скату палатки. Вода в ведре за ночь промерзла наполовину и напомнила, что в Монголии слабых людей нет – наверное, они умирают сразу после рождения, как только в юрте гаснет последний уголек. Я пересчитал группу – все были живы, и обсуждали тему: «Истинную скорость времени нужно оценивать ночью в палатке, когда лень выйти наружу пописать». Погода испортилась, мы попали в жесткое межсезонье: снежный туман, поземка, и, главное, свежий снег на осыпях, что сорвало нам попытку восхождения на высоту 4029 м. Впрочем, главная цель нашего маршрута была еще впереди, а потому и травмы нам ни к чему.

Страна скотоводов с белыми зубами

Обширная межгорная котловина озера Ачит-нур радуется солнцем и отсутствием снега, и мы привычно пылим по просторам. Очарование монгольских дорог в их непредсказуемости и кажущейся простоте. Водитель здесь может проявить свое мастерство: где-то на скорости проскочить песчаный занос, грамотно форсировать ручей, правильно угадать направление, куда дорога уйдет через десяток километров. Огромные обозримые просторы за рулем автомашины приводят к самой настоящей эйфории.

Уже закончилось время летнего кочевья, юрты встречаются реже и, если они на пути, мы заезжаем туда в гости, миновать их без визита будет просто невежливо. Монголы не поддались глобализации, сохранили традиции, они по-прежнему ездят на лошадях, по-прежнему невысоких и очень красивых, по-прежнему скачут быстро и ловко, живут в юртах, едят только молоко и мясо, пьют из серебряных чашек и гостей принимают, как своих родственников. Здесь деньги мало чего стоят, но высоко ценится желание помочь путнику. Попробуйте-ка найти сегодня страну, где вас, незнакомого и случайного, не выпустят из юрты, не накормив и не напоив. Трудлюбивые, загорелые араты с утра до вечера пасут, поят, доят, режут свой скот. А вечером они возвращаются в свою юрту в бескрайней степи, садятся вокруг котла с мясом, наливают зеленого чая с молоком и... включают телевизор – сегодня у кочевников рядом с юртой стоят солнечные батареи и спутниковая «тарелка» китайского производства. Да, деятельность Вегетарианского Клуба в Монголии возможна только в глубоком подполье, а дантисты обречены на нищенствование.

Плато Хархираа

Путь к перевалу Хархираа был сложен, но без особых сюрпризов: незамерзшие родниковые ручьи, снег, кочкарник тундры и сложное ориентирование. Поначалу встречалась заметенная колея, и мы уже легкомысленно намеревались добраться до перевала и, чем черт не шутит!, прямо по колее свалиться на ту сторону.... Но с набором высоты стало понятно, что перевал Хархираа не популярен у местных аратов – все признаки хоть плохонькой дороги исчезли напрочь. На плато снег уже утрамбован ветрами, его вязкость подобна мокрому песку: всего треть метра способна удерживать полноприводную машину. Вот уже и плавный подъем меж гор виден, камней и валунов достаточно, но вполне можно осилить без лебедки и хай-джека. В чем же дело?! Совсем уж ни к чему что-то захрустело-защелкало в заднем мосту старенького «Паджеро». Алекс достает из бардачка замасленную книгу и Манжелей комментирует: - Русский человек читает инструкцию только тогда, когда точно понял, что уже поломал.

Вблизи перегиба началась снежная метель со штормовым ветром, и мы спешили свалиться по ту сторону перевала чтобы укрыться от ветра: ставить палатки сейчас было немыслимым делом. Наружу сложно даже выйти – ветер выламывает дверцы машины.

Иногда нужно себе сказать «нет»

Световой день заканчивался, как и наше веселье. Линия перевала была похожа на клин, который вторгался в долину реки Хархираа, на самом кончике этого клина было сложено из камней традиционное «обо». Помните эпизод из фильма «Титаник», где Джек и Роза стоят на носу корабля, раскинув руки навстречу морскому простору? Я тоже стоял на носу клина, ветер срывал мне одежду, вместо восторга у меня запотели ладошки: под ногами был двухсотметровый обрыв, который и на ногах-то надо еще умудриться одолеть. Надо искать путь, не жить же здесь?

- Ну и как в такую погоду будем смотреть саму возможность спуска?

- Значит, будем совмещать неприятное с бесполезным!

Некоторое время мы порыскали в поисках варианта, одна из ложбин показалась доступной и Кэп, как самый опытный, не мешкая, приступил к спуску. С помощью полиспаста и оттяжек наладили страховку, и первая машина ушла за перегиб, мерцая негаснущими стоп-сигналами в ночной метели. На крутом заснеженном склоне у машины часто заносило «корму», и, если бы не оттяжки, машина могла в любой момент сорваться и неконтролируемо заскользить вниз на камни. И эти чертовы порывы ветра – бортовая раскачка просто пугала наших дам. Спустя пару часов, по рации мы сообщили наверх, что пройдено три четверти склона, однако другим машинам спуск запрещен до утра. Так команда разделилась на две неравные части и ночь прошла порознь под завывание штормовых порывов ветра, который выдувал остатки тепла из салона. Часто включать обогрев не торопились – сегодняшний «блуд» по плато обошелся нам перерасходом топлива.

Мудрые люди стараются не произносить вслух бесповоротных суждений, но здесь был как раз не тот случай. Метель продолжалась всю ночь. Утром, после обзора ситуации снизу и разведки сверху, было принято непопулярное решение: от спуска всех экипажей отказаться, те, кто наверху возвращаются, огибают массив и идут навстречу первому экипажу. Первый экипаж в одиночку продолжает идти по реке Хархираа. Наверх я передал по рации:

- Мужики, не берите грех на душу, к вечеру третьего дня вы должны пробиться от устья и выше - и найти нас.

Сейчас уже можно точно сказать, что это было единственно правильным решением.

Пора сделать серьезное лицо

Наш экипаж в количестве трех человек три дня пробивался сквозь жесткое бездорожье. Теперь стало понятно, почему этим путем не пользуются пастухи: если лошадь налегке и одолеет крутизну перевала, то о переброске груза не может быть и речи: само русло изобилует крутыми террасами, протоками, селевыми выносами и россыпями валунов.

- Кэп, что-то мне боязно за твой «крузак», узик был бы здесь половчее. Неужто сможем?

- А я ему не обещал лакированный маршрут, не захочет здесь ржаветь – раскорячится.

Тридцать километров дались нам не только тяжело – заботила мысль, что последние два дня мигал и горел датчик топлива. Ночью мы уже не жгли солярку, а грелись остатками дров и собранным кизяком. Грели задницу над костерком из кизяка и быстро запрыгивали в машину, спешно обматываясь спальниками, сберегая ароматное тепло тлеющего навоза.

Пробуждается день. Неизвестное каменное русло реки проглядывает из морозного тумана без прикрас: суровый, безжалостный пейзаж. Утром ребята уходят на просмотр очередного участка, а я остаюсь наедине со своими мыслями: если мы не осилим эту реку, ребятам придется на своих плечах тащить к нам топливо. А если рассматривать совсем мрачный вариант, нам придется сообща вывозить машину из этой ловушки не одну неделю, а ведь за бортом уже почти зима. Невыносимые часы ожидания, когда они уходят в пешую разведку, потом услышать: «Всё, приплыли, оформляем вид на жительство!..».

Возвращаются ребята с разведки, слышу окончание их диалога:

- Перельман в "Занимательной физике» наврал: не гравитация замедляет время, а эти гребаные камни.

- Ага, у нас уже отрицательное ускорение, зато растет кубатура перекиданных камней!

Третий день я заканчиваю шепотом: «Боже, благослови наших друзей, что сейчас в дороге навстречу, и помоги им благополучно добраться до этих придурков, коими являемся мы!».

Атеист Лоцман делится сегодняшними эмоциями:

- Уже давно в моей записной книжке есть номер под странной записью «Ад.» не помню, как и появилась. Звонить я туда боялся, но сегодня бы позвонил, чтобы сообщить, что я уже рядом.

Однако всё закончилось благополучно: к вечеру третьего дня «разлуки» мы вышли на береговую террасу недалеко от устья и, одновременно туда же поднялась машина, которая везла нам дизтопливо. Остальные экипажи залечивали раны, полученные машинами на жестком бездорожье.

Бугузун на сдачу

Впереди нас еще ждали горные дороги Западной Тувы, броды и белки Монгун-Тайги, ночное прохождение перевала Бугузун, но это была уже знакомая и привычная работа.

Темень сгущалась, снега наметено всё больше, а GPS манит нас в сторону на летнюю колею, которую уже напрочь замело. У перевала Бугузун (всего-то 2600 м.) нехорошая слава – после летнего дождя он раскисает, в октябре он уже под снегом, который лежит здесь до июня. К нему и днем-то надо изловчиться правильно подойти, что уж говорить про октябрьскую ночь?! Накануне местные доброхоты уже весело пророчили нам, что придется или перелопачивать весь снег или зимовать в Туве. Как говорил фельдмаршал Паулюс: это здорово, когда тебя окружают веселые люди.

Можно любить горы, но нельзя им доверять, а потому личная интуиция котируется наравне с картой и компасом. Именно поэтому Камень всё время шел первой машиной. В темноте по еле заметным только ему признакам он вывел всю группу на перевал. Движение колонны тормозил «Паджеро», у которого давно отказал задний мост, приходилось брать его на буксир, иногда его выдергивали из перемета сцепкой из трех машин.

Наконец, выбрались из последнего заноса, казалось, что все сегодняшние передрыги на этом закончились: с перевала уже должна быть дорога, и мы просто покатаемся вниз.... Не тут-то было. Ночной джипинг продолжался: снегу стало больше, колея глубже и норовила всё время то нырнуть в сторону. И тут ещё добавились бесконечное количество ручьев с ломающимся льдом...и так до 3-х утра, пока мы не вышли на твердый грунт. Каждый из нас в отдельности и все вместе хором мы не раз оплодотворили Бугузун – ей богу, сегодня он вынудил нас это сделать.

И напоследок я скажу

Не стоит повторять нашу ошибку, выбирайте более комфортное время года. Догадываюсь, что летом перевал Хархираа будет более гостеприимным и более безопасный спуск там можно отыскать, хотя сама река добавит трудностей – в горах снега хватит на всё лето. Вместо сэндтраков лучше взять крепкие доски, они помогут вам переваливаться через особо крупные валуны. И оставьте дома ваши пороги.

Законченный маршрут - это как законченный пейзаж в рамке, что-то нравится, что-то нет, но его воспринимаешь в общем и целиком, но все-таки перевал Хархираа, как горчица к куску мяса, вкус усиливает. Я точно знаю, что я сюда никогда не вернусь, незачем, да и в голове полно новых маршрутов, пройти их все – никакой жизни не хватит. А пока мой эгоизм наслаждается не только оттого, что этот маршрут есть у меня, но и оттого, что его пока нет у других. Но скоро наступит время, когда каждый из нас поймет: мы все вышли из кочевья. Иначе как бы человечество смогло достигнуть разных уголков нашей планеты? И, да, взвешивая чужие промахи, не кладите руку на чашу наших весов.

Евгений Горбик
мастер спорта СССР
www.terra-mongolia.ru

3. ПЛАН ПОХОДА (ЗАЯВЛЕННЫЙ)*

Даты	Дни пути	Участки маршрута	Км
15.10-16.10	1-2	Барнаул – госграница – Баян-Ульгий	900
17.10	3	Баян-Ульгий – застава Аспайты	130
18.10-19.10	4-5	массив Турген, трекинг	40
20.10	6	массив Турген – шахта Хонгорын	170
21.10	7	Плато Олон-нур	70
22-24.10	8-9-10	пересечение массива Хархираа	100
25.10	11	Улангом, Т.О а/м. Резервный день	—
26.10	12	Улангом – КПП Хандагайты	120
27-28.10	13-14	Хандагайты – Кызыл-Хая	220
29.10	15	Кызыл-Хая - Кокоря	80
30.10	16	Бугузун – Кокоря - Курай	230
31.10	17	Курай - Барнаул	650

Итого активными способами передвижения: 2710 км.

* В разделе 3 исправления и исключения участков маршрута не допускаются.

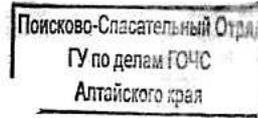
Лист-копия маршрутной книжки:



Верино

13. ОТМЕТКА КСС, ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ УКАЗАНИЯ, ЗАМЕЧАНИЯ

оперативный дежурный ПСО ГУ МЧС Алтайского края:
№ (3852) 55 40 77; 55 40 76



Назаров С.В.
12 октября
2012 г.

Штамп ПСО ГУ МЧС

14. РЕШЕНИЕ МКК О ЗАЧЕТЕ ПОХОДА

Маршрут оценен _____ категорией сложности.

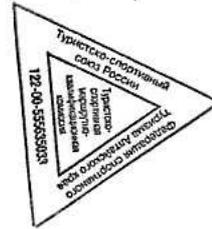
Справки выданы в количестве _____ шт.

Председатель МКК *Маркин М.М.* (Маркин М.М.)

(подпись)

(фамилия, и., о.)

Штамп МКК:



Копия страницы маршрутной книжки.

Копия пограничного пропуска, выданного на монгольской заставе Аспайты.

УДОСТОВЕРЕНИЕ

На разовое пересечение

Российско-Монгольской государственной границы в обе стороны
Орос-Монголын улсын хилийг нааш цааш нэг удаа нэвтрэх
эрхийн үнэмлэх.

Имя отчество фамилия *Евгений Александрович*

Овог нэр

Местожительство в Российской

Федераций *Орск.*

ОХУ-д оршин суугаа хаяг

Дата рождения *1950. 06.03.*

Төрсөн он, сар, өдөр

Серия, номер, документа, удостоверяющего

Личность *71 83 87 213.*

Паспорт баримт бичгийн сери, дугаар

Цель поездки

Явах зорилго

Служебная, частная *хувийн*

Албаны, хувийн

Вид транспорта, регистрационный номер

транспортного

средства

Уналгын төрөл, тээврийн хэрэгслийн регистрийн дугаар

Действительно только при предъявлении документа,

удостоверяющего личность

Зөвхөн биеийн байцаалтын хамт хүчин төгөлдөр байна

Пункт пересечения российско-монгольской государственной
границы / при выезде и въезде/

Орос-Монголын улсын хилийн нэвтрэх гарц / гарахад
ороход/ *Завсан-шаромор-Асгайт*

Место пребывания в Монголии _____

Монголд байх газар

Маршрут *Завсан Шаромор*

следования

Явах маршрут

Срок прибытия до

Байх хугацаа

Сопровождаемые дети до 16 лет _____

Дагалдан яваа 16 хуртэл насны хүүхэд

/кем выдано удостоверение-должность звание фамилия/

Үнэмлэх олгосон албан хаагчид / цол, нэр

х/а. *С. ТУВШИНЖАРГАЛ*

Ц. Тувшинжаргал.

/место и дата выдачи *2012.10.17.*

Үнэмлэх олгосон газар, он, сар, өдөр

/действительно до/ *2012.10.26*

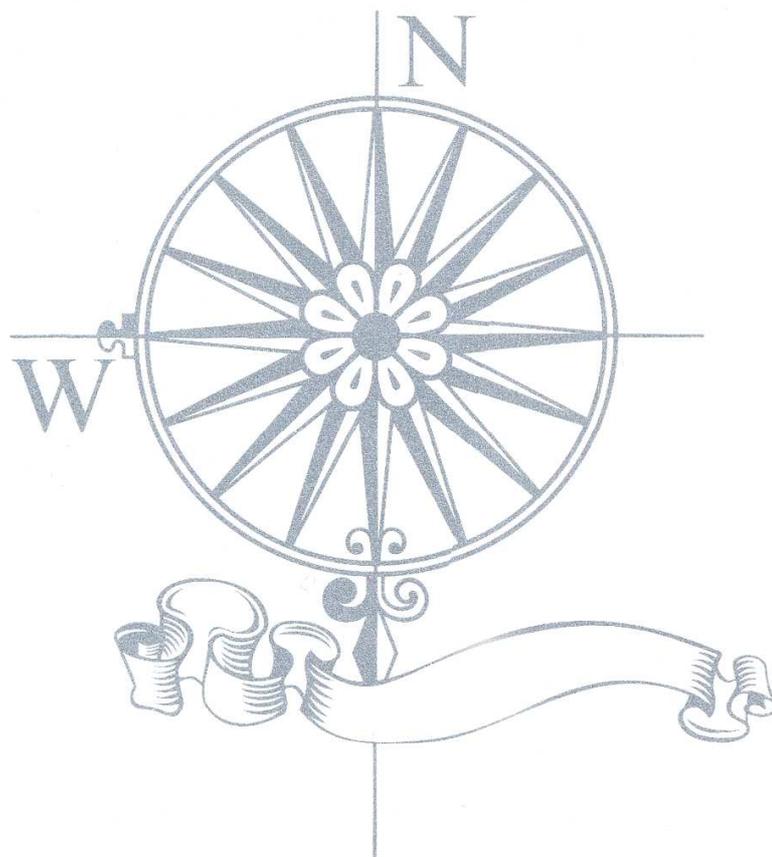
Хүчинтэй байх хугацаа

Место печати

Тамга

Справка о совершенном спортивном туристском маршруте

Дисциплина (вид туризма)	маршрут на средствах передвижения
Название маршрута и его к.с.	автомобильный 5 к.с.
Номер маршрутной книжки	55/12 МКК Алтайского края
Название организации проводившей маршрут	Федерация спортивного туризма Алтайского края
Ф.И.О. руководителя маршрут	Горбик Евгений Алексеевич
Домашний адрес	656906 Барнаул, ул. Чайковского 25/117
телефон	тел. (3852) 67 01 86, +7 913 212 3918
электронный адрес	gorbik@terra-mongolia.ru
Список участников маршрута, Ф.И.О.	Астапенко Татьяна Николаевна
	Горбик Евгений Алексеевич
	Исаков Евгений Борисович
	Каменков Сергей Владимирович
	Коростелев Александр Анатольевич
	Коростелев Борис Евгеньевич
	Манжелей Алексей Владимирович
	Некрасов Михаил Александрович
	Рыжова Евгения Михайловна
	Соловьев Юрий Александрович
Название района проведения маршрута и подробная нитка маршрута с указанием высот и участков первопрохождения.	<p><u>Алтайский край и Республика Алтай:</u> г. Барнаул – Чуйский тракт – пер. Семинский (1894м) – пер. Чике-Таман (1406м). – госграница КПП «Ташанта» - пер. Дурбэт-даба (2481м)</p> <p><u>далее территория Монголии:</u> КПП «Цаганур» - пер. Оботын-даба (2643м) – г. Баян-Ульгий – застава Аспайты – р. Аспайты - подошва массива Тургэн (2540м) – р. Бух-Мурэн – р. Яматын-гол – плато Олон-нур – пер. Хархирагийн-даба (2974м) – р. Хархира-гол – с. Тариалан – г. Улангом</p> <p><u>Далее территория Тувы</u> (старый путь «Хайчин Дзам»): пер. Арзайты (2227м), пер. Коче-Даба (2400м), пер. Халун-Даба (2279м), пер. Хаара-Гоби (2393м), пер. Ак-Дыр (2472м), пер. Хапши (2615м) – с. Кызыл-Хая – река Моген-Бурен – пер. Бугузун</p> <p><u>Далее Республика Алтай и Алтайский край:</u> река Бугузун – с. Кош-Агач – пер. Чике-Таман (1466м) – пер. Семинский (1894м) – Чуйский тракт – г. Барнаул.</p>
Трансграничный Алтай Западная Монголия	
Первопрохождение определяющей части маршрута выделено жирным шрифтом	
Сроки проведения маршрута	15.10.2012 – 30.10.2012
Продолжительность активной части	16 дней
Протяженность зачетной части мар-та	2700 км.
Название МКК оформившей допуск группы	МКК Алтайского края
Название МКК рассмотревшей отчет о мар-те	МКК Алтайского края
Наличие участков первопрохождений	да, пересечение массива Тургэн - Хархираа
Изменение пофамильного или количественного состава участников	нет
Прохождение не заявленных участков маршрута	нет
Прохождение запасных вариантов маршрута	нет
Прохождение маршрута вне графика, утвержденного маршрута в МКК	нет
Использование на маршруте не оговоренных средств передвижения	нет
Наличие несчастных случаев в команде при прохождении маршрута	нет



г. Барнаул