



OFF ROAD MASTER CLUB



Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER



О Т Ч Ё Т

об автопоходе пятой категории сложности

СИБИРСКИЙ МАРАФОН 2011

Первый этап

«В Страну Золотого Соёмбо»

совершённому по Монголии, республике Тыва и республике Алтай
с 25.07.2011 по 17.08.2011 г.

Маршрутная книжка 0-112-11

Руководитель: Антипова Елена

630087 г.Новосибирск

ул. Новогодняя 42/1 кв.34

тел: +7-913-746-79-93

e-mail: babirgan@bk.ru

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

Новосибирск 2011



Содержание

1. Паспорт маршрута
2. Общие сведения о районе экспедиции
3. Участники и экипажи
4. Маршрут экспедиции
5. График движения
6. Дневник экспедиции



1. Паспорт маршрута

1. Вид туризма – комбинированный (автомобильный, пеший).
2. Поход совершен по территории Западной и Центральной Монголии, по административным субъектам Российской Федерации: Новосибирская область, Республика Тыва, Республика Алтай, Алтайский край.
3. Категория сложности - V (пятая)
4. Число участников - 24 человека
5. Средства передвижения 10 автомобилей с колесной формулой 4x4, 9 экипажей из Новосибирска, 1 из Санкт-Петербурга
6. Сроки проведения - с 25 июля по 17 августа 2011 года
7. Продолжительность – 23 дня, из них: 19 ходовых дней. 4 дневки совмещенных с техническими днями. Общее количество полевых ночевок 23.
8. Общая протяженность экспедиции – 5244 км., Категорийный участок - 490км., Участок первопрохождения – 24 км., пеший участок – 117 км.

Цель путешествия:

- Повышение спортивного мастерства.
- Разведка и разработка нового маршрута, в новом, для авто туризма, районе.
- Более полное и углубленное изучение района.
- Изучение исторических и природных достопримечательностей района.
- Выполнение высоких спортивных разрядов по туризму.
- Участие похода в Чемпионатах Сибири и России.

Участки, определяющие сложность маршрута:

Долина реки Цагаан-Гол, брод через Цагаан-Гол, перевал 3050 м через хребет Согостын-Нуру, перевал Мостэ в районе Мунгун-Тайги

2. Общие сведения о районе экспедиции

Золотое Соёмбо

На монгольских монетах прошлого периода, а также на государственном флаге Монголии есть эмблема:



Эта эмблема называется **«соёмбо»** и с давних пор почитается монголами как национальная эмблема свободы и независимости. Идеограмма «соёмбо» полна высокой и мудрой символики, она читается как наставление, заповедь.

Ранее, в советский период, эмблему венчала **пятиконечная звезда** — символ, как считалось в те времена, социализма и светлого будущего. Верхняя фигура идеограммы изображает **огонь**, который в Монголии олицетворяет благополучие человека, поколения, народа, символизирует рождение и процветание. **Три язычка пламени** означают прошлое, настоящее и будущее. Под ним древний национальный знак — **солнце и месяц**. О нём поётся в старинных сказаниях: «Мы — монголы, чей отец — молодой месяц, а мать — золотое солнце». **Треугольники** в эмблеме — боевые символы. С давних времён наконечник стрелы или копья, опущенный остриём вниз, понимали как клич «Смерть врагам!». **Верхний и нижний прямоугольники** обозначают прямоту, справедливость и честь.

В центре «соёмбо» находится **знак, напоминающий по форме двух рыб**. В монгольском фольклоре они обозначают мужчину и женщину, разум и мудрость. В целом этот символ читается так: «Пусть весь народ будет разумен и мудр, зорек и бдителен».

С обеих сторон идеограмму замыкают **два вертикальных прямоугольника**, символизирующих крепость, твёрдость. Они являются графическим выражением монгольской пословицы: «Два друга крепче каменных стен».

Это описание соёмбо составлено на основе [вырезки из советской газеты «Труд»](#), выпущенной, скорее всего, в 1960-х или 1970-х годах.

Денежная система

Денежная единица Монголии — **тугрик**. 1 тугрик состоит из 100 **мунгу** (в монгольском написании **мөнгө**). В настоящее время при наличных расчетах на территории Монголии используются только бумажные банкноты Банка Монголии достоинством от 1 до 20000 тугриков, хотя в прежние времена чеканились монеты следующих разменных номиналов: 1, 2, 5, 10, 15, 20 и 50 мунгу.

Улэгэй или **Баян-Улэгэй** (монг. Өлгий — «колыбель», каз. Өлгей) — город в Монголии. Административный центр и крупнейший город аймака Баян-Улгий. Расположен в крайней западной части Монголии в 1709 километрах от столицы страны — Улан-Батора[2] в 80 километрах от границы с Россией и в 130 километрах от границы с Китаем. Город лежит в урочище Улгийн-Тал по обе стороны от реки Кобдо-Гол (Ховд), большей частью на её южном берегу. Со всех сторон окружён горами Монгольского Алтая, высотой до 3000 метров: Урд-Бухэн-Ула (2790м), Ар-Бухэн-Ула (2625м), Ямат-Ула (2408м), Овгор (2384м) и другие. Ближайшие населённые пункты: Сагсай (в 23 километрах к юго-западу), Улан-Хус (в 40 километрах к северо-западу), Бугат (в 2 километрах к востоку) и Алтан-Цугц (в 8 километрах к востоку).

Река Ховд (ранее **Кобдо-Гол**, монг. Ховд гол). Река берёт начало из озера Хурган-Нуур у подножья высочайших вершин Монгольского Алтая. Само озеро Хурган-Нуур (Хургон-Нур) является продолжением расположенного выше озера Хотон-Нуур. Питание реки в подавляющем большинстве ледниковое. В нижнем течении питание реки становится преимущественно грунтовым. Крупнейшие притоки - Цагаан-Гол, Согоо-Гол, Сагсай-Гол, Усаны-Холайн-Гол. Обширная дельта реки заболочена, покрыта тростником и осокой. Заканчивается река в пресном озере Хар-Ус-Нуур, относящемуся к Котловине Больших Озёр, и являющемся особо охраняемым объектом под эгидой Юнеско. Средняя ширина реки — от 80 до 140 м, глубина — от 1,5 до 3 м. В реке в изобилии водится хариус и чёрный осман.

Река Цагаан-гол. (монг. Белая вода). Вода Цагаан-гола белого цвета, что связано с ее ледниковым происхождением. Истоки реки расположены в горном массиве Таван-Богдо-Ула . Река берет свое начало с крупнейшего в Монгольском Алтае ледника Потанина и является крупнейшим притоком реки Ховд.

Национальный парк Алтай Таван Богд (Altai Tavan Bogd National Park) - расположен в западной части Монголии и граничит с Россией и Китаем. Основан в 1996 году. Он охватывает 6362 квадратных километров и располагается к югу от самой высокой горы Монголии. Территория парка включает хребты Монгольского и Гобийского Алтая. Пик Кхутен на хребте Таван Богд достигает 4374 м и является самой высокой точкой Монголии. Хребты служат надежным убежищем самого большого барана - аргали. Кроме того, ледники Монгольского Алтая обеспечивают водными ресурсами озера и водотоки впадины Великих Озер. Вблизи пика Кхутен находится всемирно известный ледник Потанина, площадь которого 23 км². Климат высокогорных пустынь чрезвычайно суровый, с сильными морозами, ветрами, коротким вегетативным сезоном. Ниже расположены тундры и альпийские луга, высокогорные болота и курумы, покрытые лишайниками.

Здесь "прижились" уникальные растения, сохранились редкие и исчезающие виды животных: аргали, снежный барс, евроазиатская выдра, лось, каменная куница. Парк Алтай Таван Богд имеет общие границы с Китаем и Россией.

Озеро Хотон нуур (пресноводное) расположено в горах на высоте 2083 м. На западном берегу произрастают лиственничные леса. В озеро впадают две реки, берущие свое начало с ледников горного массива Таван-Богдо-Ула. Протокой Сыргаль озеро соединено с оз. Хургон-Нуур, из которого берет свое начало река Кобдо-Гол. Озеро богато рыбой. Глубина озера - 52 м. По рассказам местных жителей в озере водится, как они говорят: "Белорыбица - королевская рыба", размером до полутора метров. Долина озер заселена пастухами достаточно густо. Пасутся стада коз, баранов, лошадей, яков (сарлыков), верблюдов. На левом берегу видны остатки небольшого вольфрамового карьера-рудника, который разрабатывали около тридцати лет назад.

Озеро Толбо-Нуур (Том-Нур) (пресноводное), расположено в западной части Монголии в аймаке Баян-Улгий. Находится на высоте 2080 м над уровнем моря. Общая площадь этого озера составляла около 84 км², длина 21 км, ширина 7 км. Максимальная глубина озера 12 м. Из рыб в озере водятся, хариус, монгольский осман, султанка и другие. На озере множество водоплавающих птиц.

Река Годон-Гол (Кутан, Катан, Котан; котон – «единственный, длинный, высокий»), по другим источникам **заячья река (годон туулай - белая заяк)**. Река вытекает из оз. Даян-Нур и течет, извиваясь среди нагромождения моренных холмов, на север. Затем она уходит в ущелье, где впадает в р. Кобдо. Ее ширина 40-60 м; глубина от 0,8 до 2 м (на бродах 0,5–0,7 м); скорость течения 1,8–2,1 м/с. Замерзает во второй половине ноября. Весеннее половодье затяжное, длится с апреля по июнь. В этот период на реке наблюдается максимальный уровень воды, превышающий обычный на 2-3 м, а иногда и до 4 м.

Ховд (ранее Кóбдо, Дунд-Ус; монг. Ховд) — город в западной части Монголии, центр одноимённого аймака недалеко от озера Хар-Ус-Нуур на реке Ховд (Кобдо-Гол). является старейшим в Монголии. Это административный, экономический, культурный центр Кобдского (Ховд) аймака. Расположен на высоте 1406м История города восходит к 1685 г, когда джунгарский Галдан Бошогту-хан в целях противодействия маньчжурской агрессии основал здесь свою ставку. Рядом с городом находится известный заповедник – Национальный парк Хара-Ус-Нур (Khar-Uus Nuur), на территории которого расположены знаменитые озера: Хара-Нур (Khar Nuur), Хара-Ус-Нур и Дургэн-Нур (Dörgön Nuur). Эти озера, помимо своей экологической чистоты, славятся многочисленным птичьим миром. Пернатые летят сюда на зимовку со всей Азии.

Монгол-ралли. Автомарафон, который придумали англичане, стартует из Великобритании, Испании и Италии. Чтобы стать участником

благотворительного автопробега, нужно внести вступительный взнос (если стартуешь из Лондона, взнос составляет 1 тыс. фунтов стерлингов) и купить автомобиль с объёмом двигателя не более одного литра. Организаторы специально отказались от участия в этом ралли современных внедорожников, чтобы не испортить праздник любителям экстремального отдыха. География участников пробега весьма обширна, в нём участвуют команды из Англии, Голландии, США, Бельгии, Норвегии, Италии, Ирландии, Египта и даже Австралии. Много и международных экипажей. По приезде в Улан-Батор каждый экипаж отдаёт свою машину организаторам ралли. Вырученные от продажи деньги идут на поддержку детей и малообеспеченных семей Монголии и других развивающихся стран. (по материалам сайта <http://altapress.ru>)

Завхан-гол (ранее Дзабхан-Гол; монг. Завхан гол). Река образуется в результате слияния рек Буянт-Гол (берёт начало от горы Ундэр-Улзийт-Уул (3531 м в аймаке Завхан) и Шар-Усны-Гол (берёт своё начало с западного окончания хребта Унтаа-Ямаатын-Эхний-Нуруу в аймаке Баянхонгор). С высочайшей горы Хангая Отгон-Тэнгэр сбегает один из правых притоков Буянт-Гола. Завхан протекает по территории аймаков Говь-Алтай, Завхан, Ховд и Увс. Образует дельту в месте впадения в озеро Айраг-Нуур. Питает своими водами через него озеро Хяргас-Нуур. Питание реки смешанное: снежное(относящееся к верхней части бассейна), грунтовое, дождевое. Верхняя часть реки бурная, в русле валуны и камни, река часто извилиста, имеет множество проток, мелких озёр. Покинув Хангай река течёт в глубоко врезанном в окружающую местность русле, далее до впадения правого притока Борхын-Гол образует развитую внутреннюю дельту, в нижней части представляет равнинную реку в песках. На этом участке русло труднопроходимо из-за песчаных топей. В долине местами фрагменты тугайного леса. В долине обитает множество птиц. В горной части - различные копытные.

Хяргас-Нуур – озеро расположено в Котловине Больших Озёр на западе Монголии. Принято считать, что название озера либо происходит от живших на его берегах кыргызов (являлись предками современных тувинцев чья область современного расселения начинается в 120 км к северу от озера) либо от устаревшего названия казахов — киргизы. В озеро осуществляется сток с подавляющей площади южной части водосбора котловины больших озёр. Это сток с восточных склонов Монгольского Алтая, с массива Хархираа, западных склонов массива Хангай и других высоких и небольших, горных структур. Основное питание озеро получает через пролив Нурын-Холой, несущий воду из близлежащего пресного озера Айраг-Нуур. Озеро Айраг-Нуур в свою очередь питается самой крупной рекой в западной Монголии — Дзабхан-Гол (Завхан). Озеро самое полноводное и глубокое в Котловине Больших Озёр. Дно сложено песком и галечником, глубинная зона — светло-серым илом. Территория вокруг озера пустынна, растительность скудна. Также безжизненны и берега озера, сложенные

песчано-щебнистым материалом, из-под которого местами выходят скальные породы. Вблизи озера проживает лишь несколько семей скотоводов, селящихся вблизи редких родников и колодцев. Состав воды в озере — хлоридно-карбонатно-натриевый. Минерализация на уровне 7,23-7,63 г/л, рН 8,2-9,2. В озере обитает 12 видов водорослей фитопланктона. В прибрежной полосе есть незначительные травянистые водорослевые заросли. Ихтиофауна озера представлена фактически одним видом — алтайским османом, имеющим в этом водоеме две формы: растительную и рыбоядную. Максимальные размеры растительной формы османа не превышают 40 см при весе до 1,3 кг, для рыбоядной формы известны экземпляры длиной до 100 см. В электронной прессе циркулируют рассказы якобы об обнаружении загадочных следов на берегу озера. На основании имеющихся скудных наблюдений авторы рассказов предполагают возможность существования в озере крупных реликтовых организмов, однако без указания на их тип, вид или что-то ещё. Однако на сегодняшний день нет подтверждений достоверности этих легенд несмотря на то, что озеро на протяжении 40 лет систематически изучается советскими и российскими ихтиологами и лимнологами. Легенды местных жителей о загадочных существах живущих в озере могут быть направлены на стимулирование туризма.

Убсу-Нур (монг. Увс нуур, тув. Успа-Холь), ранее Убса, на современных российских картах после 1989 г. также даётся вариант названия Увс-Нуур — озеро в Монголии и России (Республика Тува, в которой находится небольшой северный фрагмент побережья и акватории озера), самое большое по площади на территории Монголии и самое известное из котловины Больших озер. С 2003 года оно является составной частью объекта Всемирного наследия ЮНЕСКО Убсунурского бассейна. Регион озера был заселён несколько тысяч лет назад. Множество курганов, оленных камней, петроглифов и рунических надписей оставили после себя племена кочевников — хунну, монголы и енисейские кыргызы. Крупнейшее поселение в окрестностях озера административный центр Убсунурского аймака — г.Улангом (27 км на юго-запад от берега озера). Это замкнутый бессточный водоём площадью свыше 3 350 км² на высоте 753 м, вода горько-солёная, напоминающая по вкусу морскую. Интересно расположение озера: с двух сторон к озеру примыкают сильно разветвлённые заболоченные дельты рек, спускающихся с гор, с других — подножия хребтов и песчаные массивы. С юга Убсу-Нур отделён от остальных озёр котловины небольшим хребтом Хан-Хухийн-Нуруу. На востоке расположена обширная покрытая тростником заболоченная дельта главной питающей реки Тес-Хем, собирающей воду с подавляющей части Убсу-Нурской котловины - северной части котловины Больших озер. В котловине, являющейся своего рода уникальной природной лабораторией, уже около десятилетия работает Убсунурский международный центр биосферных исследований. Очень богат животный мир озерной котловины — здесь обитает 173 вида пернатых и 41

вид млекопитающих, включая таких редких животных как ирбис, аргали, сибирский горный козёл, 29 различных видов рыб.

Улаангом, монг. букв. «красная долина» — город в Монголии, административный центр Убсунурского аймака. Расположен в 26 км на юго-запад от побережья озера Убсунур, к северу от подножия гор Хархира, в 120 км к югу от российской границы. Улангом расположен на высоте около 931 м над уровнем моря. В городе расположено представительство российской Республики Тыва. Считается, что город был основан в 1686 году. В 1871 г. здесь основан монастырь Дечинравджаа. В конце XVII века на месте города существовали поля зерновых культур. В городе сохранились памятники социалистического периода, в частности, памятник Ю. Цеденбалу, уроженцу Убсунурского аймака и бывшему руководителю Монголии, перед зданием администрации аймака. Также в городе есть несколько образовательных и культурных учреждений, в том числе филиал университета, профессиональное училище и 5 средних школ. Улангом — город с резко-континентальным климатом, одно из наиболее холодных мест в Монголии. Температура зимой может опускаться до -50°C , однако летом иногда поднимается до $+40^{\circ}\text{C}$ и даже выше.

Хиндиктиг-Холь (Хиндиктик-Кель, Хиндиктиг-Коль) в переводе с древнетюркского языка «Хиндиктик» означает «пуп земли». Хиндиктиг-Коль – самое крупное озеро Тувы, на территории Монгун-Тайгинского кожууна на границе с республикой Алтай. Расположено юго-западнее озера Джулукуль у подножья горного массива Монгун-Тайга с востока и отрогов Шапшальского хребта с запада и севера. Озеро расположено в небольшой котловине. В центре озера наблюдается два острова, образованных выходами коренных пород. Высота самого крупного 2458 метров. Хиндиктиг-Холь имеет характерное моренно-подпрудное происхождение. Юго-западная часть подпружена мореной древнего ледника. Питание озера смешанное. В основном ледниковое. Вытекает из озера река Моген-Бурен, относящаяся к бассейну котловины Больших озер и впадающая в монгольское озеро Ачит-Нуур. Дно каменистое, берега пологие, песчаные. Всего островов - два. На них водится черный сурок - тарбаган и растут лечебные травы. В озере изобилует хариус. С точки зрения рыбалки, Хиндиктиг-Коль не столь интересен. Поймать что-то на удочку здесь почти нереально. Местные ловят только сетями.

3. Участники и экипажи

№	Инфомация об а/м	Информация об экипаже	обязанность
1	ТОЙОТА ЛЭНД КРАУЗЕР	Антипова Елена Александровна	пилот
	"Белка"	Подкопаева Ольга Александровна	штурман
2	Даймлер Бенц Унимог	Сиваракша Вадим Германович	пилот
	"Унимог"	Сиваракша Алексей Вадимович	штурман
		Парфенова Юлия Викторовна	штурман
		Останькович Александр Анатольевич	штурман
		Воронков Андрей Викторович	штурман
3	Исудзу МУ	Гриднев Сергей Георгиевич	пилот
	"Муха"	Фомин Юрий Михайлович	штурман
4	ТОЙОТАЛЭНДКРУЗЕР80	Гомонов Константин Сергеевич	пилот
	"51-й"	Гомонов Дмитрий Константинович	штурман
		Филонников Сергей Анатольевич	штурман
5	узуки Гранд Витара	Жужуков Владлен Дмитриевич	пилот
	"Жужелица"	Мохначева Яна Валерьевна	штурман
		Жужукова Софья Владленовна	штурман
6	ТОЙОТА ЛЭНД КРАУЗЕР	Булгаков Олег Валерьевич	пилот
	"10-й"	Булгакова Юлия Валериевна	штурман
		Гусев Александр Владимирович	штурман
7	ТОЙОТА ЛЭНД КРАУЗЕР	Зуев Алексей Сергеевич	пилот
	"Прадо"	Зуев Никита Алексеевич	штурман
8	ШЕВРОЛЕ ТРАКЕР CHEVROLET TRACKER	Астраханцев Николай Валерьевич	пилот
	"Шевроле"	Астраханцева Александра Евгеньевна	штурман
9	НИССАН ПАТРОЛ	Прицкау Даниил Сергеевич	пилот
	"Патрол"	Скурихин Максим Анатольевич	штурман
10	ТОЙОТА ЛЭНД КРАУЗЕР	Скавронская Юлия Анатольевна	пилот
	"Яркий Луч"	Петраков Дмитрий Александрович	штурман



Дата	день пути	Время старта	Время финиша	Участок пути	Протяженность КМ	Ландшафт	Техническое описание
Старт. Заброска на маршрут							
25.07.2011	1	11:00	20:50	г.Новосибирск - г.Бийск - г.Майма - Семинский перевал	579	Равнина, холмы. Предгорье, переходящее в горы. Семинский перевал 1717 м.	Сбор на Бердском шоссе, у магазина Колорнор, г.Бердск. Старт задержан на 1 час - грелся ТЛК- 71 (67-й экипаж "Белка"). Замена пробки радиатора. Скорость передвижения по асфальту 50-70 км/час
26.07.2011	2	9:05	23:00	Семинский перевал - г.Акташ - п.Ташанта	378	Горный, высокогорные спеи. Перевал Чике-Таман 1295 м.	Старт под дождем. "Белка" и "Эскудо" уходят вперед в г. Акташ для получения разрешений въезда в погранзону. Разрешения не готовы. Пока ожидаем разрешения команда совершает радиоольные выезды к "Красным воротам" и реке Мажой. Заправка в Кош-Агаче до полного бака. плюс все дополнительные емкости. Экипаж "Патрол" ночует в Ташанте и занимает очередь на таможенном переходе.
Монгольский Алтай.							
27.07.2011	3	7:40	20:00	п. Ташанта - пер.Обатын-Даба - г.Ульгий - р.Кобдо-гоол	523	Горный, высокогорные степи и полупустыни. Перевал Обатын- Даба 2635 м.	Прошли таможду с 9:20 до 12:30. Обед в гуанзы (кафе) до 13:20. Дорога грунтовая, гребенка. На перевал ведет несколько дорог. 10-й и "Прадо" едут левее с большим углом подъема, остальные по правой дороге. На подъеме начинает глохнуть 51-й. После перевала на Унимоге подтянули бортовой редуктор, в заднем правом колесе поменяли сломанную пружину в тормозах. 16:20 г. Ульгий. находим агенство "Blue Wolf travel", ждем разрешение на посещение национального парка "Алтай-Тован-Богд" и погранзону, меняем валюту, общаемся с австрийцем на "Унимоге",



							выезд из Ульгий в 19:30. Встали на ночевку на реке Кобдо-гоол. Высота 1700 м.
28.07.2011	4	8:25	22:30	р.Кобдо-гоол - п.Уланхус - р.Цагаан-гол (нижнее течение) - пер. Кок- Майнак - п.Джалгас- Толгой - перевал ч/з хр. Согостын- Нуру	174	Высогорные степи и полупустыни, узкие глубокие речные долины. Пер. Кок-Майнак 2199м, перевал без названия после п.Джалгас- Толгой 2487 м, перевал Согостын-Нуру 2958 м.	Дорога грунтовая, гребенка, пыль, средние камни, ухабы до Уланхуса. После Уланхуса дорога по долине реки Цагаан-гол, небольшой крен, частично подмыта из-за подъема воды, извилистая горная, крупные камни. Вверх по течению реки дошли до труднопроходимого прижима. Пешая разведка доложила, что через 2 км. дорога заканчивается, следующий прижим непроходим для автомобилей. Возвращаемся по долине 14 км. и уходим на "верхнюю" дорогу. У Унимога технические проблемы - нет подачи топлива. проведен ремонт. Проходим пер. Кок-Майнак, п. Джалгас-Толгой. От поселка проводим разведку вверх по реке Согог-Гол и Ойгор-гол. Едем по направлению к реке Цаган-Гол, поднимаемся на перевал без названия. 51-й не тянет в подъем. Поднимаем на подъем в тройной сцепке (10-й + Патрол). На Унимоге поменяли свечи. "Муха" находит хорошую дорогу в "нужном" направлении. Подъем на крутой перевал хребта Согостын-Нуру. 51-й затаскивает 10-й. На подъеме у "Белки" турбина работает нестабильно. Поднимаемся в сумерках, дорога заканчивается. Встаем на ночевку на перевале. Подъехали местные жители на УАЗе.



29.07.2011	5	9:15	18:00	пер.Монгол-Голын-Дабан - п.Загастнуур - нац.парк "Алтай-тован-Богд" (верховья реки Цагаан-гол)	114	Высогорные степи и полупустыни, узкие глубокие речные долины. Пер.Могло-Дабын-Дабан 2850 м. перевал без названия 2700 м., несколько небольших перевалов.	Утром расспросили местное население о направлении. 9:30 пошел снег за бортом +3, видимость около 10 м. Спустились с хребта Согостын-Нуру к реке Туругийн-гол уехали в сторону перевала Монгол-Голын-дабан. Долины рек густо населены, много юрт, машин, скота. У "Белки" технические проблемы - двигатель "синячит", не тянет. У Унимога открутился двигатель. Прадо не включаются хабы. Белку на перевалах затаскивают 51-й и 10-й. Добавление в топливо присадки повышающей октановое число (бензиновой) решает проблему дизельного двигателя Белки. У Унимога засвистел ремень, подтянули. У п. Загастнуур группа делится на 2 части. 10-й, Унимог и Белка уходят в нац. парк "Алтай-Тован-Богд" с целью заброски пешей группы для восхождения на ледник Потанина (4100 м). остальная команда идет на оз.Хотон-нуур на рыбалку. основная группа проезжает брод через Цагаан-гол с умеренным течением, глубиной 60-70 см. Эскудо и Шевроле обесточенные и с загуженными двигателями перетаскивают на сцепке 51-й и Унимог. Вверх по реке Цагаан-гол дорога грунтовка с подъемами и спусками, уклоном, местами заболочена, ручьи с крупными камнями. 18:00 пешая группа уходит в сторону ледника. проходит 8 км. к морене ледника. встает на ночевку в 22-30. Автомобилям прихотится вернуться 7 км. за шлагбаум нац. парка.
------------	---	------	-------	--	-----	--	---



29.07.2011	5	14:00	23:10	п.Загастануур - р.Бага-Хотугийн- Гол- р.Их- Хотугийн-Гол оз.Их-Хар-нуур - р.Ут-Хайтун-Гол	158	Высокогорные степи и полупустыни	Основная группа преодолев брод двигается на оз.Хотон-нуур, берет неправильное направление и едет в сторону р.Бага-Хотугийн-Гол,штурмует крутой перевал высотой 2430м, возвращается на правильное направление и при подъезде к Хотон-нууру снова едет "короткой" дорогой, повернув в долину р.Могойтын-Гол, в результате останавливается на ночевку на р.Ут-Хайтун-Гол немного не доехав до Хотон-нуура в средней его части.
30.07.2011	6			нац.парк "Алтай- Тован-богд"	0	Дневка	10-й, Унимог и Белка. Техническая проверка автомобилей. Радиальные экскурсии по окрестностям.
30.07.2011	6	5:00	22:00	восхождение на ледник Потанина	54	горы	Пешая группа. Подъем в 4:30, завтрак, выход к леднику. Подход 18 км. 11:00 выход на открытый ледник. 12:00 высота - 3200 м. Возвращаемся к морене, встречаем группу альпинистов из Тулы 6 человек, идут с Укока в сторону пер.Картографов. Подъем по леднику к г.Найрамдал до высоты 3630 м. В 12:00 начинаем спуск. Возвращаемся в обход морены по тропе до базового лагеря в 21:45. Базовый лагерь отсутствует. радиосвязь не работает. ночевка.
30.07.2011	6	10:00	12:10	р.Ут-Хайтун-Гол - оз.Хотон-Нуур	26	полудневка	Доехав до озера, основная группа находит место стоянки на западном берегу Хотон-нуура и занимается рыбалкой.
31.07.2011	7			озХотон-нуур	0	дневка	Основная группа стоит на озере, вечером встречает 10-ку, Унимог и Белку.



31.07.2011	7	11:00	19:30	нац.парк "Алтай-Тован-богд" - п. Загастнуур - оз.Их-Хаг-Нуур - оз.Хара-Нуур - р.Харамдог-Гол - оз.Хотон-Нуур	135	Высогорные степи и полупустыни, речные долины. Перевалы без названия 2415 и 2830 м.	Брод через р. Цаган-гол. Дорога грунтовая, извилистая, подъем, спуск, уклоны. Крупные камни, пыль. Оз.Наган-нуур высохшее. Пооезжаем курганные комплексы Пазырыкского и Тюркского периодов. 19:00 подъезжаем к мосту через перешеек озер Хотон и Хурган. Есть заправка, нет бензина. Доезжаем до лагеря.
01.08.2011	8	12:30	20:50	оз.Хотон-Нуур - р.Годон-гол - хр. Цэнгол-Хайрхан-Нуру (исток р. Цаган-Асгын-гол)	114	Высогорные степи, полупустыни. Верховые болота с крупными камнями, перевал без названия 2830 м. ч/з хр. Цэнгол-Хайрхан-Нуру	С утра заварили амортизатор Прадо, ремонт сцепления на Унимоге, свечи. Дорога идет сначала вдоль озера, потом уходит в сторону. Извилистая, тряская и пыльная. Перед мостом заправка, есть бензин. Заправляемся по полной. ДТ нет, переливаем из канистр. переезжаем р.Годон-гол. Застава с проверкой документов. Местный сказал, что дорога на п. Алтай "очень плохая". Дорога грунтовая с большими камнями. 18:00 потеряли дорогу уехав по реке Цаган-Асгын-гол. Вернулись. Поднялись на перевал. Подъем сложный, вначале узкое ущелье с острыми камнями, далее затяжной подъем, верховые болота с кочкарником и большими камнями. Эскудо оторвал глушитель. Ночевка около небольшого заболоченного озера сразу за перевалом высота 2813 м.
02.08.2011	9	8:40	14:20	хр.Цэнгол-Хайрхан-Нуру - р.Джелтыл-гол - р. Саксай-гол - г.Буянт - пер.Дэд-Халгайтын-Даба - оз.Толбо-нуур	91	Высогорные степи. Верховые болота с крупными камнями, перевал без названия 2700, узкое ущелье,	У Шевроле открутились и потерялись гайки переднего левого колеса. Поехали по дороге напрямую на г.Буянт, минуя г.Алтай. Дорога грунтовая, с крупными камнями, местами уклоны, пыль. В Буянте набрали воды. Есть связь. 13:00 выехали из города в сторону озера Толбо-Нуур. Дорога на перевал по узкому ущелью, извилистая с набором высоты, далее



						пер. Дэд-Хайгалтын-Даба 2405 м, речные долины.	грунтовая с улучшенным покрытием. На озере обнаружили поломку у 10-го. оторвалась тяга моста. Для ремонта требуется сварка. Решено устроить полудневку с ремонтом. Покупаем барана, на озере рыбалка.
03.08.2011	10	9:10	22:15	оз.Толбо-Нуур - г.Ховд - п.Мянгад - оз. Хар-Ус-Нуур - п.Дэргэн - р.Завхан-Гол	383	Степи, полупустыни.	Дорога идет преимущественно по степи и полупустыне. Поэтому очень пыльно. 13:10 не доезжая до Ховда у Унимога порвали переднее правое колесо. Разбортовали и отремонтировали. Въезд в г. Ховд платный (400 туг.). В Ховде частично нет электричества, так как прошел сильный ливень, не все заправки работают. Есть бензин и ДТ. Можно купить сувениры, выбор не богатый. На выезде из города у Унимога срезало болт коробки. Отремонтировали. Из Ховда до Мянгада асфальт, далее грунтовка по пустынной местности.
04.08.2011	11	11:20	22:10	р.Завхан-гол - п.Завхаимдал - п.Жаргалан - оз. Хар-Нуур	314	Высогорные степи, узкие речные долины, песчаные пустыни.	Дорога грунтовая, гребенка, пыль. Уходит на перевал 2110. У 51-го проблемы с подкачкой топлива, вероятно греется бензонасос. Наблюдаем бой быков. Заправка в п. Завхаимдал. Есть бензин и ДТ. Далее дорога по степи вдоль песчаной пустыни Монголэлс, уходит в горы, сначала заезжаем в тупиковое ущелье с юртами. местные показывают дорогу, возвращаемся, преодолеваем затяжной перевал в сумерках. Выезжаем в долину озера Хар-Нуур. Нападение всадников на колонну.Ночевка около барханов на берегу озера.
05.08.2011	12			оз. Хар-Нуур	0	Дневка	Ремонтные работы: замена крестовин заднего кардана Белки. Банно-прачечный комплекс. Покатушки по барханам.

06.08.2011	13	9:10	20:35	оз.Хар-Нуур - п. Жаргалант - исток реки Мухартын-гол - п. Завхаимдал - р.Хунгий-гол	111	Степи, полупустыни, песчаная пустыня.	Дорога грунтовая, направляемся к истоку реки Мухартын-гол, находящемся в песчаных барханах пустыни Монголэлс. Исток представляет собой песчаный кратер диаметром около 200 м., высотой песчаных дюн более 150 м. Проезд по песку и реке. В узкой части реки между скальных выходов породы река глубокая с вязким дном. Тяжелый Унимог сел, вытаскивали с помощью лебедок. Заправка в п. Завхаимдал.
07.08.2011	14	8:34	14:00	р.Хунгий-гол - п.Ургамал - оз.Хяргас-Нуур	266	Полупустыни, степи.	Команду покидают 2 экипажа - Прадо и Эскудо. Дорога грунтовая, пыль. В п.Ургамал посещаем дацан. На картах отмечены колодцы, фактически воды в них нет. Полудневка на песчаной косе оз.Хяргас-нуур. Озеро слабосоленое. Отличная рыбалка. Вытаскиваем из мелкогалечного рыхлого грунта местных на 200-ке. Ремонт 51-го: открутился передний редуктор.
08.08.2011	15	9:50	18:40	оз.Хяргас-Нуур - г. Улангом - оз.Убсу-Нуур	222	Полупустыни, степи.	Дорога от озера грунтовая, небольшие подъемы, далее асфальт. В Наранбулаке заказали боозы. Заправка есть, бензин. 16:20 Улангом. Въезд платный (500 тугр.). Заправка. Бензин и ДТ. Большой город, много магазинов. Поехали искать место ночевки на берегу оз.Убсу-Нуур. Заехали на скотомогильник. дорога на озеро через брод. Шевроле перевозит на сцепке. обесточенным и заглушенным двигателем. Брод глубиной 60-70 см. Ночевка на закрытой территории, подведомственной Убсунурскому международному центру биосферных исследований. Въезд платный. На территории имеются стоянки оборудованные закрытыми



							туалетами. Перестал работать стратер на Унимоге. С этого момента машину заводим с "толкача".
09.08.2011	16	8:30	22:50	оз.Убсу-нуур - г. Улангом - п.п.п.Хандагайты - п.Мугураксы - р. Мугур.	354	Степи, предгорья, горные, узкие речные долины. Перевалы Сап 1825 м, Калчан 2220 м. и др.	Выезд из Улангома тоже 500 туг. До таможенного пункта Хандагайты асфальт. Экспедицию покидают 2 экипажа - Патрол и Шевроле. Прошли таможенню с 11:30 до 15:30. Проходили долго потому что попали в обед, длящийся 2 часа. 4 экипажа провели это время на нейтральной полосе. В Хандагайты нет ДТ и мало бензина. Хватило не всем. Едем в сторону Мугураксы. Дорога грунтовая, ухабистая, пыльная, много крупных и средних камней. В узких горных ущельях извилистая, много подъемов и спусков. Несколько перевалов. в п.Мугураксы заправка, бензин. Ночевка на реке Мугур.
респ.Тыва. Разведка Мугун-Тайги. Оз.Хиндикти-коль							
10.08.2011	17	10:30	19:00	р.Мугур - р.Шара-Харагай - оз.Эски-Тоолайты	54	Высокогорные степи, горы	Поздравляем Булгакова Олега с днем рождения, торт и свечи. Проводится заброска пешей группы максимально близко к г.Мугун-Тайга. Первопрохождение перевала Мастэ 3170 м. Заброска 3-мя машинами. Дорога отсутствует. Сухие верховые болота с большим количеством крупных камней. Группу, ожидавшую заброску посетили егеря. Делали стартер для Унимога. Возвращается группа заброски. движемся к озеру Эски-Тоолайты. Встречаем экипаж "Яркий луч".
11.08.2011	18			оз. Эски-Тоолайты	0	Дневка	Ремонтные работы: замена стартера, замена пробитого бензобака, пайка радиатора у Унимога. У 10-го заварили опру переднего

							моста. 16:00 51-й и Муха встречают пешую группу на р. Шара-харагай.
11.08.2011	18	7:30	17:30	спуск с Мугун Тайги	12 (по прямой)	горы	Пешая группа спускается с Мугун-Тайги, разведывая варианты заезда на гору на машинах. Рельеф оценен как возможный для первопрохождения на колесной технике. За 4км до точки базового лагеря разведку встречают Муха и 51й.
12.08.2011	19	9:40	19:00	оз.Эски-Тоолайты - п.Кызыл-Хая - р.Моген-Бурен - оз.Хиндикти-холь	85	Высогорные степи, хребты, верховые болота с мелкой карлушкой.	Дорога до Кызыл-Хая грунтовая с камнями, и звилистая с подъемами, спусками, уклонами, пыль. У 10-го оторвался стабилизатор. У поселка брод через р.Моген-Бурен, и по долине реки, крупные камни. Подъем на "верхнюю" дорогу. Сложный рельеф, с крутыми подъемами, спусками, боковыми кренами. В одном из бродов садится 10-ка в илистом грунте, лебедимся. Муха в реке задится мостами на камни, лебедимся. Продолжаем движение. У Унимога лопнула балка кабины. Остановка для ремонта. Требуется сварка. Теряем дорогу, заезжаем в узкое ущелье. Дорога ухабистая, с крупными камнями. Преодолеваем брод с крупными камнями, дорога уходит на восток. Возвращаемся на верхнюю дорогу. У Унимога опять лопаются балка кабины. Для ремонта потребовались - кувалда и лом. Лом забили внутрь балки. Кабина держится. При поиске подъезда к озеру увязли в болоте 51-й, Яркий луч и Унимог. Использовалась лебедка. Колеса сдували до 0,5. На стоянке заварили балку кабины Унимога. Ночевка на южном берегу озера.



13.08.2011	20	9:58	23:30	оз.Хиндикти-холь - пер.Бугузун	164	Высогорные степи, узкие горные речные долины, верховые болота с карлушкой, крупными камнями.	Ремонт Белки - открутился демфер. Задача - обойти озеро с восточной стороны на западный берег и дорогу на пер. Бугузун. Двигаемся вдоль берега, дорога теряется в болоте. Экипажи пользуются лебедками. Движение со штурманами около 4 км. Выехали на дорогу на восточном берегу озера. Дорога идет по склону с резким перепадом высот, со значительным боковым креном. Часть машин отваливали. Достигнув западного берега, уходим в неверном направлении, дорога теряется в болоте. Находим нужное направление, объезжаем озера, стараемся максимально приблизиться к пер. Бугузун. Дорога грунтовка, достаточно ровная. "Зажевало" колесо на Унимоге. Поставили запаску. Ночевка под пер.Бугузун
Выход с маршрута. Финиш.							
14.08.2011	21	8:10	20:20	пер.Бугузун - п.Кокоря - г.Кош-Агач - пер.Семинский	311	Высогорные степи, горный, перевалы	Дорога грунтовка, по узкому ущелью с уклонами. Подъемами и спусками, от п. Кокоря - асфальт. В п. Акташ присоединился экипаж из Челябинска. Не работал генератор, 10-й и 51-й взяли их аккумуляторы на зарядку на время пути. Ночевка под пер. Семинский
15.08.2011	22	9:00	22:00	пер.Семинский - п.Майма - г.Бийск - г. Новосибирск	634	Равнина, холмы. Предгорье, переходящее в горы. Семинский перевал 1717 м.	Ремонт заднего правого суппорта Белки. Финиш на финишной поляне. Встречают друзья.
16.08.2011	23			Финишное озеро			Дневка. Сбор всех экипажей экспедиции. Встреча экспедиции "Зов моринхура"
17.08.2011	24	9:00	10:00				Официальный финиш сибирского марафона у Цирка.

Начало пути.

Вот и настал день отъезда в страну Золотого Соёмбо. Толком никто не знает, что есть «Соёмбо» – эмблема Монголии, символ и весь зашифрован. Но слово почему-то поднимает настроение. Сбор на Бердском шоссе, у магазина Колорлон, г.Бердск. Все уже на страте, нет самого необходимого – начальника экспедиции! (67-й экипаж "Белка") Тревожно вглядываемся в сторону Бердска, нервно сучим лапками. Надо звонить, просто так опозданий не бывает. Нервным голосом Лена сообщает, что едет, что у нее проблема и нам сейчас всё расскажут. Вот «Белка» не торопясь подъезжает к группе, Лена выглядит слегка нервной. Белка дико греется, а почему непонятно, вчера все было отлично. Тут же собрался технический консилиум, открыли капот, заменили пробку радиатора.



Лечим «Белку»

(Комментарий от Лены: пока я нервно разгребала багажник в поисках пробки, мне кто-то, даже догадываюсь кто, приклеил на водительскую дверь надпись «Это Я! Твоя Белочка!»)



«Белка»

И всё! Старт задержан на 1 час. Но это не страшно, главное мы едем!



Никакими словами не передать внутреннее состояние, когда автомобиль набирает скорость и удаляется от города. Скорость движения по асфальту 50-70 км/час. Перед стартом прошел дождь, потом погода менялась. В Бийске лето и хорошая столовая М-52. В районе Усть-Семы построили новый мост и развязку.



«Новый мост через Катунь»

Теперь не надо заезжать в Усть-Сему и ползти по старому мосту, вправо уходит новая трасса, которая соединяется с Чуйским трактом перед Камлаком. На закате преодолели Семинский перевал и встали на ночевку на берегу реки Туэкта.



«Вечер на Семинском перевале».

День 2-й. Чуйский тракт.

Ночью пошёл дождь, утро хмурое и нежаркое. Стартовали тоже под дождем, но дождь закончился, и Алтайские горы явили нам красоту облаков, поднимающихся к солнцу с лесных склонов.



«Хмурое утро.»

"Белка" и "Эскудо" уходят вперед в г. Акташ для получения разрешений въезда в погранзону.



«Парит.»

Обедаем в кафе г. Акташ. Выясняем, что разрешения не готовы. Разговор выходит странный – вам же надо эти разрешения в августе, вот и сделаем в августе. – Нам надо сейчас, потому что мы заезжаем в Россию из Хандагайты, в заявке указаны сроки, условия и даты. - Ой, а мы и не заметили. Приходите в 18:00. Напишем.



«Парковка у кафешки в Акташе»

От Акташа отъезжать далеко смысла нет, вдруг история с документами решится раньше. Решили сделать радиальные маршруты к "Красным воротам" и реке Мажой. К Красным воротам более короткий маршрут, на полчаса.



«Сижу на завалинке, лузгаю семачки, чёж ты милка не идёшь?»

Вернулись, узнали – документы не готовы. Поехали на Мажой. Красотень, просторы и роскошный каньон. Говорят, что каньон доживает последние годы, так как скоро начнется строительство Чибитской ГЭС, и уникальное место будет навсегда утеряно для любителей алтайских красот, а также туристов и спортсменов-водников.



«Мажой»

Заправились. Собрались всей командой на стоянке перед пропускным пунктом погранотряда. Разложили плитки, достали чайники-кастрюльки, пора готовить полдник. Пограничники в ужасе – они что будут здесь обед варить?! – Да, и надо будет, разложим палатки и будем ночевать, так что давайте бумаги быстрее!

Наконец-то разрешения выданы, мчимся в Кош-Агач, потеряв около 4 часов. Заправка в Кош-Агаче до полного бака, плюс все дополнительные емкости.

Въезжаем в Ташанту, здесь находится таможенный терминал и пограничная застава с пропускным пунктом. Уже есть очередь на следующий день. Решаем оставить экипаж «Патрол» в очереди, он ночует здесь. Немного возвращаемся назад, сворачиваем в степь на берегу невнятной речки Уландрык, останавливаемся на ночевку.

День 3-й. Здравствуй, страна Монголия.

Ночью холодно. Подъём ранний, надо спешить к нашей очереди. Теперь ждём, когда откроется пункт. Наводим красоту, варим завтрак (кто не успел) и занимаемся прочим общественнобесполезным трудом.

Впереди стоит веселенький голубой автомобиль-домик на колёсах. Оклеенный наклейками и расписанный маркерами на разных языках. Мы добавили к этому креативу своей красоты. Тем более, что хозяин отсутствовал.



Открылся погранпункт и первая партия авто прошла в 9:20. В Таможенном пункте тихо, чисто, пусто и серьёзно. Сначала нам предложили личные вещи вытащить из машины и пронести через терминал, я сразу представила, как будет выгружаться Унимог и чуть не лопнула от натуги, дабы не заржать... Потом пограничники отказались от своих слов и просто заглянули в каждую машину. Выехали за ворота на монгольскую землю и ОПА! асфальт закончился! Сразу за границей стоит гуанз (кафе по-нашему), там продают боозы по смешным для нас ценам.



«Уже Монголия»

В гуанз топится печка, и было приятно прислониться к ее теплему боку, хоть и не зима на улице. В 12:30 выезжает с погранпункта последняя машина, заказывает в гуанз порцию еды, но тут подбегает служитель монгольской границы и заявляет, что Эскудо не заглянул ещё в одно окошко и получается не прошёл ветеринарный контроль. Проблема решилась за 500 рублей. Окончательное расставание с границей и приграничным гуанзы произошло в 13:20.



«Дети приграничья.»

Бодренько двинулись по территории дружественного нам государства. Федеральная трасса в Монголии – это грунтовая дорога с, вытрясающей мозг, гребёнкой и пылью. За окном проплывают высокие каменистые холмы, поросшие микроскопической травой. На этой траве, по всей Монголии, жиреют несметные стада баранов, верблюдов и прочего крупного и мелкого скота. Там где есть река, ручей, озеро стоят белые юрты.



«Пылим на перевал.»

Начинаются бесконечные перевалы, все не ниже 2000 метров. Не у всех есть названия, слов в монгольском языке столько нет, сколько перевалов в стране! На перевал Обатын-Дабан ведет несколько дорог. 10-й и "Прадо" едут левее с большим углом подъема, остальные по правой дороге. На подъеме начинает гложуть 51-й. На вершине перевала (и не только здесь, на всех перевалах) собрано обо. Куча камней, как правило, украшена синими или белыми лентами. Сегодня надо попасть в город Улгий (Улэгэй или Байн-Улэгэй).



«Передышка на перевале»

За несколько десятков километров до города начинается хорошее асфальтовое покрытие. После перевала на Унимоге подтянули бортовой редуктор, в заднем правом колесе поменяли сломанную пружину в тормозах.



«Кто закручивал гайки????!!» «Ремонт»

Город поразил своей архитектурой. Глинобитные заборы, юрты, одноэтажные дома с плоской крышей. Есть и трехэтажные дома, есть деревья.



«Стела на въезде в Улгий»



«Окраина Улгий»

В городе находим агентство "Blue Wolf travel", ждем разрешение на посещение национального парка "Алтай-Тован-Богд" и погранзону. Опять начинается томительное безделье, потому что бумаги не готовы, хотя все заявления отправлены за месяц. Бумаги без паспортов не выдают, как нам объяснила жена Каната. Разрешение в нац.парк она нам привезла довольно быстро, а разрешение в погранзону должен подписать начальник, который уехал встречать самолет, но скоро он вернется. Недалеко останавливается белая иномарка, это местный валютный обменник. Меняем рубли на тугрики по курсу 44,5 т. за 1 р., Ещё чуть-чуть и мы миллионеры (как тут не вспомнить 90-е). Во дворе конторы стоит огромный белый Унимог нового поколения. Дом, да не, дворец на колесах. Хозяин авто австриец, который возит своих соотечественников по Монголии.



«Унимог»



Рядом с этим монстром наш Униможка выглядит как Газелька и Камаз. На Улгий потрачено более 3-х часов.



Получив вымученные бумаги едем искать место ночевки подальше от города. Встали на реке Кобдо-гол. Высота 1700 м



«Вечерело»

День 4-й. Трофи началось.

Утро явило нам красные горы и беловатую воду реки. Вечером переживали, что близко стоят юрты аборигенов, но нас никто не беспокоил.



«Красные горы, серая река и белые юрты.»

Начинаем увлекательный квест – найти дорогу на Найрамдал. Она есть, но это не спортивно – ехать по федеральной трассе, надо искать новые, ну или хорошо забытые старые, красивые дороги.



«Дороги»

Для начала надо попасть на реку Цагаан-гол. Она не так далеко, но дорога, идущая вдоль реки, вызывает сомнения. Надо проверить. Едем сначала по холмистой степи, грунтовка гребенчатая и пыльная. Дороги разбегаются по котловине, очень хорошо видно, что на другом конце все дороги сходятся в две – один путь идёт к юртам в узкой долине, другой – далее за перевальчик. Встречаем первое на нашем пути стадо верблюдов.

Перед Уланхуусом дорога спускается в заливные «луга» Цагаан-гола и становится ухабистой и с камнями. Сам Уланхуус, обычный монгольский поселок с глинобитными заборами и домами с плоскими крышами.

Минуем Уланхуус, и направляемся по дороге, идущей по берегу реки Цагаан-гол.



«Долина реки Цагаан-гол»

В окне автомобиля обычный монгольский пейзаж – холмы, юрты и бараны. Берега реки постепенно поднимаются, долина сужается, превращаясь в ущелье. Склоны пересекают сухие русла ручьев, дорога петляет, объезжая небольшие овраги. Появились уклоны, тем, кто боялся, выдали отвесы – детей и прочих штурманов, не желающих сидеть в машине.



«Брод»



«Тополевая роща в каменном ручье»

По берегам растут ивы и тополя с красивыми серебристыми стволами и нарядной зеленой кроной. На прижимах дорога спускалась к реке и шла по воде. Дорога становилась все хуже и уперлась в труднопроходимый прижим. На несколько сотен метров пролезли 10-й и Муха и уперлись в очередной склон.





По карте, созданной при царе Горохе, по берегу реки идёт дорога. Судя по местности, дорога идет где-то в воздухе или по дну реки. Выслали пешую разведку – Андрея (город Самара). Андрей ушел. Остальные участники экспедиции расположились на берегу реки, гуляли по окрестностям, варили обед, проводили ТО своим автомобилям, Вадик показал чудеса парикмахерского искусства.



Разведка вернулась и доложила, что дорога закончилась перед очередным прижимом. Надо возвращаться и уходить через перевал Кок-Майнак и поселок Джалгас-Толгой.

Выехав из ущелья повернули в широкую долину реки Согоог-гол, дорога обычная – пыль, мелкие камни, гребенка, но ехали довольно быстро и весело. Поселок Согоог имеет вид заброшенный, но, видимо, сейчас почти все жители на летних пастбищах, в юртах, среди окрестных гор.



«п. Согоог»

На перевале Кок-Майнак (высота 2199 м.) выявились проблемы с подачей топлива у Унимога. Быстренько провели ремонт и двинулись к поселку Джалгоас-Толгой.



«Ремонт» «Вот такие лица у механиков»

Поселок также почти безлюден, на краю встретили строителей. Пока наши мужчины разговаривали с местными, женщины изучали местные строительные материалы.



«Кирпичи»



«п. Джалгас-Толгой»

В нескольких километрах от поселка реку пересекает мост, решили остановиться, провести разведку по развилкам дорог, а также половить хариуса.



«р. Согоог-гол»



«Опять карта»

10-й и Белка уехали на разведку, остальные остались рыбачить. Результат – дорога найдена, три хариуса поймано.

Начали подниматься на перевал (2487 м.), плохо идет 51-й. Поднимали в двойной сцепке (10-й + Патрол). На Унимоге поменяли свечи. С перевала открывается необъятные просторы Монголии во все стороны света.



«Вид с перевала» «Унимог на перевале»



«Дорога с перевала»

Муха вырывалась вперед и нашла «хорошую» дорогу в «нужном» направлении. Саня Останькович, штурман Унимога, громко и нехорошо ругается, потому что направление выбрано неверно, но едет на перевал – а как же приключения? В сумерках заезжаем на безымянный перевал через хребет Согостын-Нуру. Перевал сначала довольно крутой и идет по руслу сухого ручья, потом становится пологим и довольно затяжным. У Белки загорается лампочка проблем двигателя или некорректной работы турбины. 10-й затаскивает 51-го, уезжает вперед и через некоторое время объявляет по радиации, что дорога закончилась. Встали ночевать на плоскотине, поросшей скудной травкой и эдельвейсами уже в темноте. Внизу, недалеко речка и несколько юрт, от них отделился УАЗ и направился в нашу сторону. Местные жители – казахи, очень сильно удивились, увидев нас здесь. Дороги через хребет к реке Цагаан-гол в этом месте нет. Хорошая дорога в нужном направлении где-то рядом. С этой новостью, на высоте 2958 м. и легли спать.

День 5-й.

Пока все дома и вечер того же дня для группы заброски. Ранним утром 10-й едет к юртам, расспрашивать про дорогу, там есть девушка, которая знает русский язык. Заодно подарили детям азбуку и другие детские книжки, которые нашлись в палатке.



«Лагерь на хребте»



«Аул на ручье.»

Только выехали со стоянки нас накрыла туча с дождем и снегом. За бортом +3, видимость около 10 м. Надо драпать!



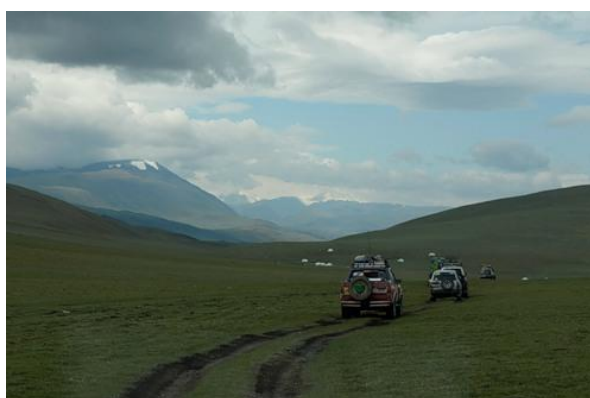
«Снеговая туча»

Вернулись к реке Туругийн-гол уехали в сторону перевала Монгол-Голын-дабан (2850 м.). Долина реки и окрестности густо населены, много юрт, машин, скота.

При подъеме у "Белки" технические проблемы - двигатель "синячит", не тянет, зато поехал 51-й, он нас и поднимал на перевал.



«Белка капризничает.»



«Далее к Цагаан-голу»

На первом в этот день перевале провели То и ремонт машин – у Унимога открутился двигатель, у Прадо не включаются хабы. Дорога впереди просматривается гладкая с массой подъемов и спусков. Далее на перевалы Белку тянет 10-й.

Сергей (Скромный) предложил налить в бак присадку (бензиновую) повышающую октановое число. Тут же возник спор, надо ли это делать. Лена решила, что можно лить, хуже не будет. Добавление бензиновой присадки решило проблему дизельного двигателя Белки! И далее ехали без проблем.

На одном из перевалов подтянули засвистевший ремень у Унимога. На спуске к Цагаан-голу встретили австрийского Унимога.



«Страна камней»

После обеда проехали пос. Загастнуур. перед бродом экспедиция делится – 1 колонна уходит через Цагаан-гол на озеро Хотон-нуур, 2-я вверх по реке до национального парка Алтай-Тован-Богд, забрасывать пешую группу на ледник Потанина.



«Мелких переводим на веревочке»

«Говорим: «До встречи!»»

Вода в реке Цагаан-гол белая как молоко, какое дно не понятно. Сначала проехал Унимог, показал, что ехать можно, брод – фигня. Эскудо и Шевроле обесточенные и с загушенными двигателями перетащили на сцепке Унимог и 51-й. Помахали ручкой друг другу с противоположных берегов. 10-й, Белка и Унимог отправились в свое путешествие к леднику. Дорога до парка не самая приятная – грунтовка с подъемами и спусками, уклоном, местами заболочена, где сухо, значит пыльно, попадаются ручьи с крупными камнями. Много юрт.



«Долина реки Цагаан-гол.»



«Корабли Монголии.»

Доехали до открытого шлагбаума, а так как остановить нас и объяснить, можно ли дальше ехать, то мы спокойно проехали еще километров 7. Остановились, наши пешеходы начали активно собираться на маршрут.



«Детки»



«Общение с местными жителями » Андрей к штурму готов»

После 6 вечера три ослика ушли в сторону ледника, а мы приготовились к приятному вечеру на берегу реки.



«Найрамдал»

«Вечер на Цагаан-голе»

Сначала приехали местные жители, как-то говорившие на русском. Олег с ними долго беседовал. Потом неожиданно примчались три всадника, оказавшиеся инспекторами национального парка. Один неплохо говорил на английском. Выяснилось, что мы заехали на заповедную территорию, автомобилям категорически нельзя. Разговор был долгий, довольно тяжелый, самое часто употребляемое слово со стороны Сани было «Why?!». Мы пытались остаться хотя бы до завтра, инспектор пытался выписать штраф в 300 \$ с машины и выгнать нас за шлагбаум. В результате мы сошлись на том, что мы сваливаем прямо сейчас, но и не платим ничего. Уже в темноте отъехали от шлагбаума метров 800, встали. На поляне решили не оставлять никаких записок, потому что группа ушла с рацией. Была договоренность периодически выходить с ними на связь.

День 6-й. Ожидание (группа заброски).

Утро солнечное, ясное. Оля решила прогуляться в сторону вершин, прихватив рацию, что бы проверить, как далеко работает здесь связь. В одной из юрт нашла лошадку и мальчика для управления лошадкой за 30 тыс. тугриков.

Заехали на несколько километров дальше прежнего лагеря. На прием переносная рация работала хорошо. 10-й тоже предпринял автомобильную экскурсию на небольшое горное озеро, которое увидел на карте. Экипаж Унимога занимался Унимогом.



«Конная тропа»



«Принесенный ледником»



«Шлагбаум открыт, но не для всех»



«Охотник.»

В общем, все отдыхали и переживали за пеших туристов. Вечером пытались выйти на связь с группой, которая по времени должна была выйти как раз к месту заброски. Олег доехал до шлагбаума, его не пустили. Рация за весь вечер ничего не ответила.

День с 5-го по 7-й. Свободное плавание рыбаков.

Отправившись без основного штурмана экспедиции (10-ки) и без резервного штурмана - повелителя карт (Сани Останковича), группа рыбаков заплутала и заехала на не очень высокий, но очень крутой перевал. По впечатлениям участников, это был самый крутой (по углу въезда) из перевалов, пройденных в Монголии.



«Подъем на перевал»



«Свободное плавание рыбаков»

Проплутали до темна, и встали на ночевку не доехав до Хотон-нуура всего около 3 км, куда так стремились. Уже ночью, на стоянке Даниил пошел посмотреть на хариуса к реке (что в темноте можно увидеть в реке?), у реки обвалился песчаный берег и он упал прямо в мокрую воду. Река оказалась не глубокой, но впечатления остались.

На следующий день, быстро добравшись до озера, рыбаки наконец-то были счастливы – состоялось то, ради чего они сюда ехали – РЫБАЛКА.



«Шлагбаум на перешейке»



«На озере нас встречают»



«Раскладываем лагерь»

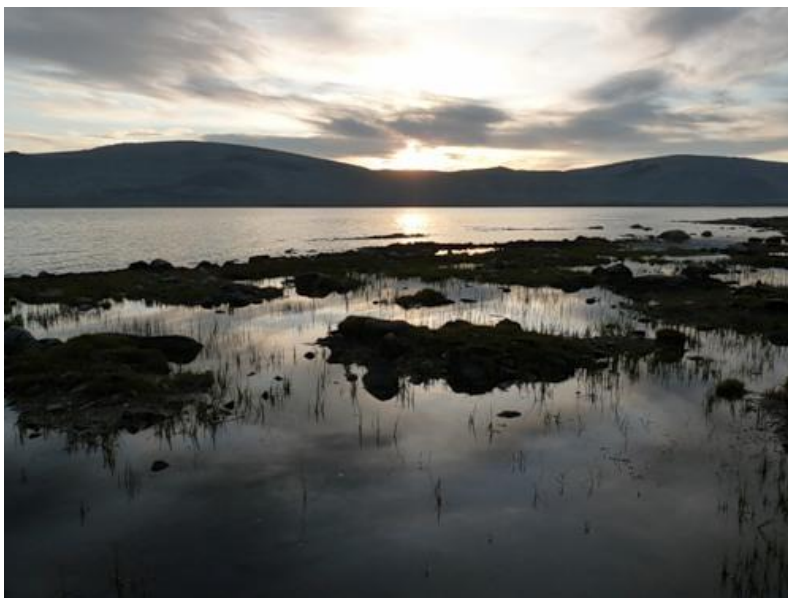


«Заготовка дров»



«Маленькой Соне - маленьких рыбок» «Рыбацкое счастье»

Рыбалка была удачной. Первый улов достался Владлену – хариус грамм на 800г. Осман в озере не брал блесну, удивление вызвал хариус на 2,5кг, попавшийся в сеть.



«Вечер на Хотоне»

Группа с пешеходами вернулась вечером следующего дня, как договаривались, хоть у рыбаков была надежда, что мы задержимся. Значит завтра «алга» и рыбалка закончилась, поэтому встретили нас без восторга, но накормили вкусно и внешне проявляли дружелюбие.

День с 5-го по 7-й. Восхождение на ледник и квест «найди свою машину» (пешеходы).

Вечером 5-го дня нашего путешествия мы приехали в точку начала нашей пешки на Найарамдал. Но до ледника идти еще порядка 30км по карте, а ведь хочется еще и на гору залезть. Почему люди стремятся к вершинам?

Не теряя времени и даже не поев (!), мы (я, Юлка и Андрей) быстренько собрали рюкзаки и, пока светло, пошли с целью максимально близко подойти к леднику пока не стемнело.



«Вечер»

И правильно сделали, если бы остались с вечера, то на следующий день или бы не залезли на гору или бы сдохли, хотя мы и так чуть не сдохли. Вышли после 18:00 по Новосибирскому времени и до сумерек прошли 8км.



«Начало долгого пути»

Темнее быстро, поэтому в сумерках нашли подходящую стоянку в морене ледника – небольшой песчаный пляжик рядом с маленькими озерами с талой теплой водой. Просто райское местечко. Поставили палатку, приготовили ужин, с удовольствием поели (ведь лучшая приправа к еде это голод) и еще долго смотрели на звезды и говорили о вечном, хотя подъем

был назначен на 4:30. Улеглись после 23. Ночь была ясной и неожиданно теплой. Мы были готовы к минусовым температурам на большой высоте около ледника.

Поднялись в 4:30 по будильнику, позавтракали, перепаковали рюкзаки – взяли с собой только снаряжение и сухой перекус.



«Солнце еще не встало»

В 5:00 мы уже шагали по морене в сторону ледника.



«В 5 утра»

Рассвет был в 5:36, солнце догоняло нас сзади. Величественные горы были совсем близко, но очень медленно приближались. Район называют «пять вершин», но вершин было гораздо больше и какая из них Найарамдал мы не могли определить. Олег поставил точку на навигаторе и мы шли к ней, выход на ледник в любом случае примерно одинаковый.



«Путь к леднику»

Как выяснилось позже, точка стояла на другой горе (название типа шапка Красноармейца), Найарамдал левее. По морене мы прошли 18 км спустились на ледник в районе 10 утра.



«Юлка»

На леднике Андрей провел инструктаж и мы одели обвязку, потренироваться.



«Откуда это на леднике?»



«Инструктаж»



«Найарамдал»



«Затягивай лучше»

В 12:00 на высоте 3200м «сказал кенгуру – я больше идти не могу», Юлку замучила «горняшка», ее тошнило и дышать она не могла. Немного поспорив, мы решили отвести ее на морену и продолжить путь наверх.

Когда отводили Юлку (пришлось немного спуститься) на леднике встретили группу тульских альпинистов – 6 человек, одни мужчины. Они медленно шли к перевалу Картографов.



«Впереди - перевал Картографов»

Пришли они с Укока, безо всяких документов, прогуляться тут и обратно уйти в Россию. Они то нам и объяснили, где какая гора. Поняв, что шли не к той горе, мы поменяли курс, и пошли в нужном направлении, пересекая ледник Потанина практически полностью поперек. Потоптались мы там изрядно.



«Андрей несет лишнюю веревку»



«а я фотоаппарат»



«Сил нет»



«Эта вершина - пересечение трех границ»

В 12:00 на высоте 3600, около турика перед началом крутого подъема, я поняла, что тоже больше идти не могу, а ведь еще назад спускаться и сегодня идти до основного лагеря, крутилась мысль. Руки и ноги сводило судорогой, ноги нещадно мерзли, так были мокрые после провалов в снег, стало подташнивать, слабость и в целом самочувствие не очень.



«Я больше идти не могу»

А вокруг красота! Солнце слепит даже в очках, снежная вершина совсем рядом, рукой подать. Совершенно непередаваемые ощущения Свобода, вечность, благодать. Даже ассоциации к ощущениям подобрать не просто.

Андрей выдал мне волшебных пилюлек от «горняшки», мы пожевали орешков и пошли вниз. Если бы не было ограничений по времени, и я не подыхала, то могли бы подняться еще метров на 200 выше, а дальше крутовато, думаю, что не решилась бы лезть на такой склон.

К 13:00 мы добежали до Юлки, по дороге вниз Андрей несколько раз провалился, так как ледник подтаял. Примерно на 3500 у меня резко улучшилось самочувствие, то ли таблетки помогли, то ли 100метров высоты критичны. Пошли мы без акклиматизации, следующий наш подъем на Мунгун Тайгу дался легче и мне и Юлке. Но он случится еще не скоро.



«Наша непокоренная вершина»

Путь назад к палатке показался бесконечным. Мы пошли в обход морены по тропе, путь был действительно длиннее, но не настолько, как нам показалось. Сказалась усталость, мы шли в гору с 5 утра с короткими передышками. Юлка искупалась в ледяном озере в начале нашего спуска, она вообще купалась все путешествие везде где только можно))

Около ледника встретили двух девушек-альпинисток, тоже из Тулы, но их маршрут был из Монголии и все документы были оформлены. Девушки отдыхали, а парни из их группы пошли на Найарамдал, ушли вчера, сегодня вечером должны вернуться. Значит, восхождение занимает два дня без подхода, а мы хотели с подходом в 18 км залезть, да еще и вернуться. Стало не так обидно за непокоренную вершину. За мореной обнаружилась хорошая

автомобильная дорога и лагерь с иностранными туристами. Дорога идет поверху, туризм вполне организованный. Возмутили мешки мусора, брошенные в ручей около лагеря с англичанами или американцами. Мусор в таких местах воспринимается очень болезненно. До палатки было 2км, примерно через два часа до нее все еще было 2км.



«По пути домой»

Мы вышли на морену – палатки было не видно. Когда мы шли утром, палатку было видно очень далеко. Возникло беспокойство – не спер ли кто нашу палатку.

Палатка оказалась на месте, дошли мы до нее в седьмом часу вечера, солнце уже клонилось к горизонту. Сил не было никаких. Юлка лежала и молчала. Мы с Андреем пошли купаться в чудное озерцо у палатки. Туда можно было нырять. Чувство ответственности не позволило нам остаться отдыхать. Собрав волю и остатки сил, мы упаковали вещи и в восьмом часу пошли в основной лагерь.

На подходе к лагерю гуляют лошади



«Красивые кони»

К лагерю подходили уже совсем в темноте, сначала не понимали почему не видно какого либо света – около машин обычно горят фонари, вряд ли все легли спать. Они что, не ждут нас? О чем я забыла написать – мы взяли с собой портативную рацию, пытались выйти на связь как и договаривались, не пропустив ни одного сеанса, в 22 вечером и с 9 утра каждый час, но не разу не получили ответа. Этот факт нас, конечно, беспокоил. Беспокойство усилилось, когда мы подошли к месту стоянки и не обнаружили там ни людей, ни машин. Была мысль «может не то место», но в групповые галлюцинации я не верю, а у навигатора галлюцинаций быть не может. Пришли мы за 15 минут до «деад лайна», в 21:45, договаривались, что «деад лайн» в 22:00. Где все????? Где моя машина???? Обшарили поляну в поисках записки, не обнаружили даже ни одного фантика – никаких следов пребывания здесь людей. Только чуть поодаль нашей поляны - теплое костровище, воняющее шерстью, явно оставленное местными. Не думать всякую фигню в такой ситуации сложно. Но основным было предположение, что их выгнали, сами они уехать, прихватив чужую машину, не могли, в команде оставалось, как минимум, две разумные женщины. За кого мы больше волновались не понятно, то ли за себя – мы в чужой стране, без копейки денег, без еды; то ли за наших – не известно, что произошло. На оптимистичной ноте, озвученной Андрюхой «не беспокойтесь, я знаю короткую дорогу в Россию» мы легли спать. Спали очень плохо, не смотря на усталость. Юлке приснилось, что Унимог за камнем, рядом со стоянкой. Она, убедившись, что мы не спим, рассказала нам сон, основная мысль была «Вадик, забери меня отсюда».

Отдыха не получилось, уровень гормонов стресса в крови очевидно увеличился, поэтому в 8 утра наши организмы бодро шагали вниз по долине. Мы зашли в ближайшую юрту и расспросили старшего тывина, который немного говорил по-русски. Сначала он сказал «их арестовала полиция», потом объяснил, что пошутил и что наши машины стоят у реки вниз по долине километрах в трех и ждут нас. Мы отказались от предложенной в юрте еды и пошли искать нашу команду. 3км вниз по долине – это до шлагбаума, зачем они туда переехали? К воде, что ли? Или это они над нами так решили пошутить? Через пару километров мы стали рыскать по долине, боясь пропустить стоянку. Откуда только у нас были силы? В 9:00 и в 10:00 снова пытались выйти на связь – без ответа. Так и дошли до шлагбаума, а до него около 7км. Там нам объяснили, что наш лагерь метров в 800 за шлагбаумом, потому что их выгнали. К 11 примерно мы пришли к лагерю, никто особо не оживился, даже пытались нас в чем-то обвинить (на самом деле обрадовались, просто некоторые скрывали это). Из нас никто не озвучил ни одну из мыслей, которые были вечером и утром. Облегчение, радость, спокойствие и усталость накрыли одновременно. Нас вкусно накормили горячей и жидкой едой, мы переоделись и, главное, переобулись. На Белке ехал Саня Студент и, значит, у меня есть сменный водитель. Он сразу предложил меня заменить, но я отказалась, чувствовала себя прекрасно, не смотря на насыщенные предыдущие двое суток. Мы на машинах, вместе и все хорошо. Поехали на Хотон примерно в 12:30.

День7-й. Воссоединение экспедиции.

С утра активно ждали пешую группу.



«Долина реки Цагаан-гол»

Попытались еще раз проехать, что бы забрать туристов, но инспекторы были непреклонны. Попытка связаться по рации не принесла результатов. Около 11 часов на горизонте появились три понурых ослика, бредущих под палящим солнцем Монголии в нашу сторону. Ура, пешая группа вернулась. Рассказали, как они пришли в 10 вечера к месту высадки десанта, а там – никого и ничего. Никаких следов пребывания, даже фантиков от конфеток, нет записок или других знаков. Рация не отвечала. Переночевали и уже утром пришлось им топтать еще 8 км.

Собрались и поехали обратно к броду через Цагаан-гол. На другом берегу опять размышляли и спрашивали у местных, где дорога на Хотон-нуур.

Выяснили, поехали. Довольно крутой подъем, давайте оглянемся на долину и попрощаемся с рекой Цагаан-гол.

Впереди нас ждет дорога – дикая, но симпатичная.



«Долина реки Цагаан-гол»



«Маленький мостик»

Погода начала портиться. Перед озером Их-Хаг-нуур проехали невероятный пейзаж.



«оз. Их-Хаг-нуур»

Местность то ли взрывали, то ли великаны копали, огромные ямы, огромные камни, дорога петляет, поднимаясь и спускаясь, по камням и вокруг камней. Само озеро встретило нас, нахмурившись тучами и брызгая мелким дождиком. Пейзажи неприютные, скудная травка, ярко-охряные холмы, на вершинках которых высятся скальные выходы, похожие на развалины замков древних великанов.



«Скалы»

На очередном перевале пообщались с местными жителями, показали им какая у нас большая, красивая, вся разноцветная карта.



«Так куда мы едем?!» «А давайте спросим у местных жителей»

Поехали озеро Цаган-нуур, очень грустное, почти высохшее. С очередного перевальчика открылся волшебный вид на небольшую долинку с речкой, зеленым лугом и вековыми лиственницами.



«Вид с перевала»



«Наверное это пересыхающее озеро Наган-нуур»



«Спускаемся в долину реки, притока Ховд-гол»

Далее пыльная и ухабистая дорога пошла опять по степи. Зато появилось множество следов более древних цивилизаций. Проезжали курганы пазырыкского и тюркского времени. На глобальные насыпи пазырыкских курганов мы полюбовались из окна, но когда увидели вдалеке тюркские каменные бабы, то Белка не удержалась и рванула посмотреть на эти чудеса поближе.

Тюркский дядька из светлого гранита равнодушно взирал на нас. Он стоял много веков и еще простоит, а мы уедем.



«Красавец-мужчина» «Кладбище. Через несколько тысяч лет - курганы»

В этих степях народу вообще нравилось хоронить своих усопших, потому что через какое-то время проехали еще одно старое кладбище.

Поднявшись на небольшое плато, тоже взрытое и густо усеянное камнями разных размеров, мы стали слышать нашу рыболовецкую артель.

Причем рация Белки хорошо работала на прием, а рация Мухи и 10-го на передачу, чтобы поговорить надо было остановиться рядом. И вот появились далекие вершины хребта – границы между Монголией и Китаем, а под ними синяя гладь озера Хурган-нуур.



«Кусочек озера Хурган-нуур»

Нам еще ехать вдоль этого озера, прежде чем мы попадем сначала на мост соединяющий берега в узком месте перешейка Сыргаль между озерами. Перед мостом располагалась заправка и сидели задумчивые аборигены.



«Мост»

В топливе нам было отказано. За мостом нас встретили Муха и Патрол. Еще немного и наконец-то лагерь. Мы вывалились из своих машин и накинулись на предложенные нам рыбные деликатесы. Утомленные рыбаки снисходительно улыбались, хвалились воооооот такими уловами, рискуя вывихнуть руки. Мы им верили, потому что все фотозадокументировано и по кускам в сковородке было видно, что народ не мальков ловил.



«Лагерь на Хотон-нуур»

Вечер прошел весело и непринужденно, как и все наши вечера. Так как на берегу озера были дрова, то вечером затеяли пионерский костер, так хорошо!



«оз. Хотон-нуур»

День 8-й. Короткая дорога.

Утром занимались различными ремонтными работами: заварили амортизатор Прадо, исправляли проблемы в сцеплении на Унимоге, меняли свечи.



«Утро »

Выехали с озера почти в обед.

Ехали вдоль озера, проехали пару бродов, потом дорога поднялась на невысокое плато, начала петлять, скакать по ухабам и пылить.



«Построение»



«Приток р. Ховд-гол» «Новый красивый мост»

По рекам появились мосты различной степени сохранности. Концы ограничительных столбиков нового моста были выкрашены в красный цвет, как будто недавно сажали на кол, то ли нарушителей погранзоны, то ли нерадивых строителей. По дороге попадались огороженные забором большие территории зеленых лугов.

Заборы выложены из камней, настоящие блиндажи для коров





«Каменный забор»



«Кто-то тапки потерял»

По дороге нам попало большое количество сменной обуви

Опять появились курганы, цепочки балбалов, средневековые мавзолеи, похожие на старейшие египетские пирамиды. Пейзаж дополняли редкие кривые лиственницы.



«Хороший мост»



«Лучше в брод»

Потом озера, лиственницы, курганы остались за спиной, и несколько десятков километров мы ехали по пыльной, довольно гладкой и почти прямой дороге.



«Опять пылим»

Возле моста через реку Годон-гол есть заправка, магазин, погранпункт. В магазине есть водка, лимонад, печенюшки, шпроты, конфеты. На заправке – бензин. Заправлялись долго, колонка качает топливо, пока крутишь ручку. Ручку крутили почти все – хозяин заправки, дети, еще какие-то молодые люди и наши ребята. Хозяин был доволен и счастлив. У него была одна проблема – не хватало карманов для того, чтобы складывать деньги.



«Очередь на заправку.»



«Крутили ручку все по очереди»

На погранпункте нас отметили и пропустили через мост. Проехали мимо археологической партии, работавшей на роскошном курганном комплексе.



«Курганные комплексы р. Годон-гол»

(Коммент от Оли: кому интересно – найдите в гугле эти курганы. С космоса они выглядят совершенно фантастично – различной формы, обрамленные кольцами и квадратами, которые разделены на сектора. Скромный, тебе надо было за ощущениями туда обязательно зайти. Расположены в долине реки Годон-гол.)

Далее дорога раздвоилась – прямо и через небольшой мостик направо. Мы поехали прямо, поднялись на сильно каменистое плато. Дорога извивалась и петляла, как сумасшедшая змея. К тому же попадались большие камни.



«Униможка»



«Патролище»

Закралось подозрение о правильности выбранного пути. В конце концов, дорога привела к зимникам в тихом и красивом ущелье.

Вернулись к перекрестку и мостику через реку Цаган-Асгын-гол. Скромный поехал на разведку по очередной развилке, дорога вела затяжным подъемом куда-то вверх. Мы поехали по дороге, которая обозначена на карте. Сначала ехали по узкому ущелью, очень красивому, с прижимами к отвесным скалам, потом поднялись на холмистое плато и выехали в нарядную долину с множеством юрт.

Скромный вернулся по нашим следам, потом сказал, что до этих юрт он доехал, только с другой стороны, стоило такие круги нарезать. А если бы не туда заехал? Зато много нового увидел. Где-то в этих краях у местного жителя поинтересовались дорогу на поселок Алтай. Местный житель по-русски ответил, что дорога б..(ой)..п..(ой) (нецензурная брань не допускается), в общем, очень плохая дорога. От юрт начался довольно затяжной подъем. Абориген нас не обманул: верховые болота, хоть и подсохшие, огромные камни среди кочек. Скорость упала до предельно низкого уровня. Машины скакали, взбрыкивая, как необъезженные лошади.



«Картинка»



«Долина»

Эскудо оторвал глушитель, прикрутил, снова оторвал и так много раз. Там же глушитель оторвал Шевроле, несколько позже, чем Эскудо, так как он отлифтован и значительно выше Эскудо. Прошли безымянный перевал

2813 м. Смеркалось. Ехать в темноте по условной дороге по верховым болотам с камнями нельзя. Приглядели недалеко от дороги озеро прямо в болотце, по кочковатому лугу подобралась поближе и устроились на ночевку, было холодно и неудобно, но в компании друзей, спрятавшись от ветра за машинами, вполне можно жить.

День 9-й. Внеплановое счастье рыбаков.

Утро прохладное, но солнечное. На улице оказывается значительно комфортнее, чем кажется внутри спальника.



«Утро на высоте 2813 м»



«Полосатое отражение»

Над лагерем летают огари, за озером пасутся лошади, красота.

Продолжаем наше путешествие, старт в 8:40. Выбрали направление на город Буянт, минуя поселок Алтай. Он нам и не нужен, что там делать – сувенирных лавок ведь нет. Скачки по кочкам не пропали даром – у Шевроле открутились и потерялись гайки переднего левого колеса, чудом не растеряли сами колеса. Свинтили недостающие с запаски. Все дружно проверили подковы на своих железных конях. Дорога продолжилась ухабистая, с уклонами, при этом с красивыми видами.



«Каменистая дорога»

Ехали по холмистому плато с плавным набором высоты, вдруг неожиданно открылся вид на широкую долину Сагсай-гол и город Буянт с пригородными юртами с высоты птичьего полета. Дорога извивалась вниз по склону. Зрелище захватывало дух своей красотой и простором.



«Уклоны. «Пылим к городу»

В Буянте запаслись чистой водой, позвонили родным по мобильникам, здесь Леша Зуев выяснил, что наступило событие, требующее его присутствия в Новосибирске раньше запланированного и его стало неудержимо рвать на родину. Белка и 10-й съели в гуанз все поозы, остальные совершили набег на окрестные магазины. Больше в Буянте делать было нечего, и экспедиция направилась в сторону озера Толбо-нуур.



«Заправляемся водой»

«г.Буянт»

После бедных растительностью и красками холмов, красивая и сочная зелень в долине реки Сагсай-гол радовала глаз. По узкому извилистому ущелью поднялись в очередной горный массив, преодолели перевал Дэд-Халгайтун-Даба 2405 м. Появились яркие скальники от желтого до темно-красного.

Плоская котловина озера Толбо-нуур выглядит нарядно – обрамлена красными горами, ярко-зеленая трава густо усеяна небольшими светлыми камнями. Но ехать по такому покрытию – удовольствие сомнительное. На

северо-восточном берегу озера высятся скальные останцы, образующие небольшие уединенные бухточки с песчаными пляжами.

На таком пляже мы расположились на обед. Изначально планировалась 2-х часовая стоянка с рыбалкой.



«оз. Толбо-нуур»

«Маленькие бухточки Толбо-нуура»

Осмотр автомобилей выявил серьезную поломку у 10-го: оторвалась тяга моста. Для ремонта требуется сварка и время.



«Кто-то работает»

Ремонт и благостное место на озере определяет решение устроить полудневку, график будем догонять завтра. Юлка тут же начала агитировать на покупку барана. Понимающие люди занялись ремонтом автомобилей, непонимающие, то есть женская и детская часть экспедиции – пляжингом, фотографы разбрелись по окрестностям, 51-й и Юлка поехали искать юрты для закупки барана.



«Кто-то работает»

Сказка про барана от Юлки.

Т.к. волею судьбы у нас оказался свободный вечер, решили купить барана. Мы же в Монголии. В путь отправились Костя с Юлкой, забыв про языковой барьер.

Покрутившись по долине, не с первой попытки нашли юрты. В первых юртах ни кого не было. В крайней стригли баранов, но преодолеть языковой барьер так и не удалось.

Поехали к юртам на другой стороне оврага. В первой же юрте, с помощью, жестов мы объяснили, что нужен баран, но вот как объяснить, что нужна овца? Это оказалось гораздо сложнее. С большим трудом, наконец-то выбрали особь, которая понравилась.

Мужское население юрты пошли заниматься бараном, а женщины пригласили гостей в юрту.

Накрыли стол, разлили чай. Юлка выяснила, что в юрте живут 7 человек, хотя кроватей почему-то было 4. Дождавшись в юрте, когда разделают барана, попробовав казахской кухни, мы поблагодарили хозяев и уже прямой дорогой двинулись в лагерь, мечтая о шурпе...



«Это мы разделяем барана: Почему на озере нет ряби в отдельно взятом районе?»

Прошел хороший дождь и появилась красивая радуга. Вернулся 51-й с бараном. На закате рыбаки наловили нам рыбы. Рыбацкая удача улыбнулась Владу с Вадиканом, когда они уже после ремонта 10-ки поплыли попытать счастья в густых сумерках. Экспедиция не голодала. Вечер опять прошел весело и непринужденно.



«оз. Толбо-нуур.»

День 10-й. Очень длинный.



«Утро на Толбо-нуур»

Полюбовавшись утренним видом на озеро, мы выехали в сторону какой-то умопомрачительной, по словам бывалых, рыбалки на реке Завхан-гол в 9:10, но до рыбалки почти 400км, что по Монгольским меркам точно не мало. Дорога от Толбо-нуур весьма пыльная. Вокруг преобладают горные степи и полупустыни.



«пер. Улаан-хетел»

Выезжаем на федеральную трассу – миллениум роад, сразу вспоминается «здесь будет город-сад». Дорога здесь тоже когда-нибудь будет, ключевое в этом предложении время будущее. Преодолели красивый

перевал, с красноватой почвой и улучшенным грунтовым покрытием. За перевалом, несколько юрт, молодые люди предлагают за тугрики сфотографироваться с беркутом. На одном из перевалов есть дорожный знак, призывающий уступить дорогу летящему сверху, или взлетающему вверх транспорту.



«Видимо надо кому-то уступить дорогу.»

За очередной горной грядой началась плоская невыразительная долина, дорога разделяется на множество ответвлений, идущих параллельно друг другу.

Ехали довольно быстро, пока у Унимога не порвали переднее правое колесо. Ремонтные работы провели быстро.



«Опять колеса»



«Читаем карту»

Подъезжая к Ховду, мы увидели информационный плакат о проведении здесь Монгол-ралли.



«Монгол-ралли»

Справка:

Монгол-ралли. Автомарафон, который придумали англичане, стартует из Великобритании, Испании и Италии. Чтобы стать участником благотворительного автопробега, нужно внести вступительный взнос (если стартуешь из Лондона, взнос составляет 1 тыс. фунтов стерлингов) и купить автомобиль с объёмом двигателя не более одного литра. Организаторы специально отказались от участия в этом ралли современных внедорожников, чтобы не испортить праздник любителям экстремального отдыха. География участников пробега весьма обширна, в нём участвуют команды из Англии, Голландии, США, Бельгии, Норвегии, Италии, Ирландии, Египта и даже Австралии. Много и международных экипажей. По приезде в Улан-Батор каждый экипаж отдаёт свою машину организаторам ралли. Вырученные от продажи деньги идут на поддержку детей и малообеспеченных семей Монголии и других развивающихся стран. (по материалам сайта <http://altapress.ru>) есть сайт на английском: <http://www.theadventurists.com/the-adventures/mongol-rally> http://en.wikipedia.org/wiki/Mongol_Rally (тоже по-буржуйски)

Прямо перед Ховдом нас захватил сильный ливень.

Над городом суетилась пыльная буря, закручивая небольшие смерчи. Вместе с нами ливень переместился в город. Въезд в Ховд платный, на мосту стоит шлагбаум. В городе из-за дождя нет электричества и многие заправки не работали.



«Как у нас....»

Оказалось, что сложно найти кафе с традиционной кухней. В паре помпезных заведений вопрос о позах был встречен кислыми мордочками молоденьких официанток, поэтому экипаж Белки обошелся сухим пайком. Но в основном народ обедал в различных кафе.



«[Театр г. Ховд](#)»

Когда появилось электричество, все заправились топливом. Есть бензин и ДТ. Нашли магазин, где можно купить сувениры, выбор не богатый,

побродили по нему с фонариками, в отсутствии электричества. На выезде из города у Унимога срезало болт коробки. Ремонтировали на выезде из города, на представление пришли местные ребяташки.

Наконец-то распрощались с Ховдом, до поселка Мянгад идет хороший асфальт, потом начинается грунтовка.

Начинается пустыня с какими-то чахлыми пучками травы и такыром. Очень пыльно.



«Пылим по пустыне»

Навстречу попадается сцепка, волокут Лексуса перевертыша, за рулем мятой машины сидит счастливый обладатель, счастливый потому что остался живой, видимо.



«После аварии»

Справа вдалеке нас сопровождает гладь большого озера Хар-Ус-Нуур. Озеро входит в национальный парк «Хар-Ус-Нуур», охраняется, так как по берегам обитает множество очень редких животных и птиц.



«Степь монгольская»

В поселке Дэргэн заглянули в дацан, но так как было довольно поздно, то было все закрыто, походили вокруг и рванули далее.



«Дацан»

Наша сегодняшняя цель – река Завхан-гол, должна быть достигнута, дорога позволяет двигаться в темное время. На закате проехали странную гору. Половина зеленая, половина красная. Большой растительности на ней нет.

До реки добрались, когда уже стемнело, нашли ровную площадку, грунт твердый, как будто зацементированную, колышки забить невозможно. Дорога была утомительная, многие в темноте полезли купаться в речку. Вода

прозрачная, довольно теплая, но попахивала тиной. Рыбачить назначено на завтра. Всем спать...

День 11-й. День веселый, с приключениями.
С добрый утром!



«р. Завхан-гол»

Так как в этот день была назначена рыбалка на реке, в лагере с утра шевелились только полусонные рыбаки. Собрав свои снасти, они рассредоточились по крутому берегу реки. Рыбалка пошла сразу, с каждого заброса клевал осман.



«Рыбалка на Завхан-голе»

Рыбаки были страшно разочарованы – клюет мгновенно, рыба не сопротивляется, нет той спокойной медитативности в ожидании поклевки и радости от удачного улова (а удачный улов не всегда выражается в количестве пойманного) которые так ценят мужчины. С десятков оставили для жарки, остальных рыб выпускали обратно в реку.

Недалеко от лагеря обнаружился заброшенный «кирпичный заводик» - глинистая яма, с заготовками кирпичей, уже полуразмытыми дождями.



«Заброшенный кирпичный завод»

Противоположный берег – низкий заливной луг, по нему ходила одинокая овца забавного цвета. Голова и шея у нее была абсолютно черная, а тело чистого белого цвета. Приезжали на лошади аборигены, мы думали, что они заберут ее, но овца так и осталась пастись в одиночестве. Это выглядело как-то странно. Снялись с места стоянки после 11 утра, раньше чем планировали (старт по случаю рыбалки был назначен на 12:00), так как с утра нарыбачились до тошноты.

Через реку Завхан-гол построен новый хороший мост, на другом берегу новая гостиница и гуанз, но поозы нам не дали, потому что было еще рано.

Сначала ехали вдоль реки, прихватив кусочек пустыни Ханхарын-элс. Среди песков и ярко-зеленых плотных колючих кустов ловили для фотосессии маленьких и юрких ящериц.



«Жители песков»

Всю дорогу Лена жестоко зевала, клевала в руль носом, и было принято решение заменить пилота Белки на Саню, штурмана 10-го экипажа, потому как Оле было страшно ехать со «автопилотом» за рулем. В результате Оля спала на заднем сидении 10-го, а Лена на штурманском своей Белки. Прошли небольшой перевал 2110 м. При подъеме у 51-го появились проблемы с подкачкой топлива, вероятно, грелся бензонасос. После перевала поискали немного дорогу, так как нам надо выйти на поселок Завханмандал.



«Ковыльники»

После перевала наблюдали настоящий беспощадный бой быков. В небольшом стаде бычков назрел конфликт, который решался только боевыми действиями. Зрелище завораживающее.



«Свирепые быки»

А на горизонте появились барханы пустыни Монгол-элс (в Монголии есть несколько озер Хар-нуур, несколько пустынных областей имеют название – Монгол-элс, в Ховдах, Алтаях и Буянтах вообще заблудиться можно). Среди невысоких блекловатых гор они выделялись своей золотистостью и четким ритмом барханов.



«п. Завханмандал (Dzavhanmandal)»

Под барханами расположился поселок Завханмандал. Аккуратный, чистый поселок, с ровными улицами, большим новым зданием администрации и заправкой с бензином и ДТ.



«[Администрация](#)»



«[Загадочные круги.](#)»

Экипаж Белки пошел в администрацию сделать отметки в маршрутной книжке. Внутри здания, как в любом сельсовете любого районного поселка любой области – агитплакаты, доска почета. На каждой двери приклеены круги с красной стрелкой, разбитые на сектора, каждый сектор подписан. Видимо, указав красной стрелкой на любой из секторов, хозяин кабинета дает знать что-то посетителям, нам было интересно, но не понятно.

Как ни странно, в довольно крупном Завханмандале мы не нашли воды (может быть не сильно-то и искали), но нашли и бензин и Дт. Зато вода была в поселке Эрдэнехайрхан. Мы подъехали к колонке, которая закрывается на замок. Держатели ключей оказались на месте. Нам налили воды, но мы так и не поняли платная ли это вода, и по какому графику она открыта.

Ехать по нормальной монгольской дороге довольно утомительно – быстро по гребенке не поедешь, пейзаж меняется довольно медленно и участники экспедиции, как могут, развлекают друг друга по рации. Так вот, где то в полупустыне, когда солнце давно ушло из зенита, Вадикан заметил из Унимога (высоко сижу – далеко гляжу) валяющуюся бутылку водки (глаз у Вадикана наметан), о чем незамедлительно сообщил по рации. Скромный, как «легкая кавалерия» нашей команды, эту бутылку подобрал. Бутылка оказалась действительно нераспечатанной монгольской водкой. Через несколько километров у дороги мы встречаем группу нарядных, в национальных халатах, пьяных монголов на нарядных красных китайских мотоциклах. Монголы делают недвусмысленные знаки. Наверное, в жестах всего мира «бухать» выглядит одинаково. Перевели мы их жесты, как «вы не находили нашу бутылку?, очень хочется пить». В этом месте первый раз было высказано предположение, что сегодня у монголов праздник, а у нас в эфире началось веселье.



«Пустыня Монголэлс»



«Едем на оз. Хар-нуур»

Дорога к озеру Хар-нуур сначала шла вдоль высоких барханов Монгол-элс, потом пошла в горы по неширокому ущелью, которое в одном прекрасном месте разделилось на два. Мы поехали по левому. Нас стали догонять местные джигиты на шустрях монгольских лошадках.



«Клёвый жених»



«В поддержку жениху - дружки»

Так как по каменистой дороге ехать получается медленно, то веселые и снова, похоже, пьяные монголы нас довольно быстро догнали и обогнали. Олег ехал первым и группа монголов подъехала к нему, решив, наверное, что он «хозяин табора». Олег пытался уточнить дорогу в нужном нам направлении, а монголы пытались свататься. Как колоритный женишок умудрился объяснить, что хочет на мне жениться не понятно, номер машины написал, остальное на жестах. Когда я подъехала, Юлия спросила «у кого номер 966?» и коротко сказала «уезжай». Дорогу они все таки объяснили, Олег отблагодарил их початой бутылкой Кока-Колы, объяснив, что «мы спортсмены, разрядники, не пьем, не курим». К Патрулю «жених и компания» привязали лошадь, ребята тоже чем-то откупились.

Разворот и возвращение к развилке не заняло много времени. Появилась новая тема для обсуждения и в эфире пошла новая волна веселья.

Начался очень нудный перевал, на который мы поднялись только в сумерках. Уже в темноте спустились в долину озера и тут на нас было совершено нападение. На машины, одну за другой, так как дистанция в пыли и темноте довольно приличная, кидалось примерно десяток всадников с длинными шестами. Этими шестами они стучали по крышам и лобовым стеклам, сами перегораживая дорогу, пытаясь остановить машины. Останавливаться как-то не хотелось и веселье как-то закончилось, пришлось принимать резко вправо, прыгая поперек дороги, чтобы объехать эту конницу. Было предположение, что таким образом они пытались нас отогнать от скота, но Унимог наоборот пытались загнать на стадо. А так как сегодня все встреченные нами монголы были пьяные, мы как можно быстрее уехали, стараясь избежать лишних приключений.

Уже на песке, на подъезде к озеру за нами увязались мотоциклы. Уткнувшись в темноте в бархан, мы остановились, но затаборились не сразу – подождали, соблюдая светомаскировку, не приедут ли гости. Никто к нам не приехал и мы встали на ночевку. А кругом красота – не видать ни черта.

День 12-й. Дневка на озере Хар-нуур.

Утреннее солнышко долго поспать не позволило и дневка получилась длинной. Утро явило красоту озера, приютившегося в песчаных барханах, на высоте больше 2000м над уровнем моря. Место располагало к созерцанию и коротким прогулкам по берегу и барханам.



«оз. Хар-нуур» «Лагерь на берегу оз. Хар-нуур»

Юлка с утра начала приставать к рыбакам «хочу рыбы». Рыба по ее словам в этом озере очень вкусная, похожая на крупную пелядь и ловится только в сети. Сети ставить не хотелось. Юлка ушла купаться и тут подъехали местные с рыбой. Не долго думая, Скромный купил ведро рыбы на всех за 40 долларов. Рыба действительно оказалась очень вкусной. Рыбалка получилась удачной.

Все занялись хозяйственными работами. На Белке поменяли крестовины заднего кардана. Устроили небольшие покатушки по барханам.



Днем к нам подъехал «хозяин земель», то ли глава района, то ли начальник другого ранга. Оказывается, мы заняли самую лучшую здесь поляну. Пообщались, он сносно говорит по-русски, они поехали в другое место, вежливо пожелав нам хорошего отдыха.



Купались и загорали, здесь было больше всех обгоревших, но вода довольно холодная – долго не поплаваешь.



«Табор»



Вечером устроили «сектанскую» дискотеку, используя фонарики «яркий луч» в качестве цветомузыки (фонарик, включенный в режиме мигания закапывается в песок, на него ставится бутылка с цветной жидкостью – спрайт, фанта, кока-кола и/или тосол, декстрон и/или коньяк, водка, шампанское - получается одновременно и цветомузыка и стол-бар, главное не хлебнуть декстрона, например, но зато он дает хороший красный цвет ☺).

День 13-й. Космическая воронка.

Юлка с Гугла разглядела две воронки прямо в песках Монгол Элс, из которых текут реки, записала их координаты и сегодня наша цель – их посмотреть. Собрали лагерь и выдвинулись «цыгане шумную толпой» в 9:10.

Посмотрели на перевал, который вчера проехали уже в темноте, перевал не высокий, но подъем затяжной, в два приема.

Подъезжаем вплотную к пескам самой северной пустыни мира Монгол элс.

На въезде в долину реки, которая течет прямо по пескам, небольшое болотце, в этом болотце река теряется. Берет начало прямо в барханах, вырываясь из песка и в пески же уходит, явив свои холодные воды всего на несколько километров. Заехав в песок, спускаем колеса и поражаемся масштабам пустыни «не фига себе пляж отгрохали!».



«Двигаемся в сторону реки Мухартын-гол»

Шевроле начинает чихать и глохнет. Прочихался и завелся он после замены воздушного фильтра. Поехали дальше.

Пока разбирались с Шевроле, некоторые бегали по барханам, для разминки, судя по всему



А другие их догоняли, тоже для разминки

Заезжаем в узкое ущелье между скалками, здесь река довольно глубокая и дно у нее илистое. На въезде увяз Унимог, поехав в брод, застряла Жужелица.



«р. Мухартын-гол»



«Лебедка - друг автомобиля» «Вязкий песок»

Часть машин оставляем и двигаемся дальше к истоку – осталось всего 2км, можно и пешком пробежаться.

Воронка в песке впечатляет масштабностью. Вода прямо из песка течет ледяная, но быстро нагревается на солнце.



«р. Мухартын-гол»

От ног и от машин остаются глубокие следы, которые тут же заполняются песком, активно при этом выпуская пузыри. Насладившись этим необычным творением природы, мы двинулись обратно.



«В кратере»

На одну из горок на выезде 10-й заехал раза с пятого, Муху вытащили на лебедке, Патролу спускаться с этой горки не дали, остальные до туда не доехали.



«Вниз по песочку хорошо, а вверх не очень»

Как выяснилось, к этой воронке ездят по другой долине – заметна колея и костровища на берегу, дальше по верху идет конная тропа, с которой сделан вот этот снимок.



«р. Мухартын-гол»

На обратном пути, на выезде из песков, пока мы надували колеса, к нам подошли пьяные, веселые монголы, отдыхавшие с палаткой неподалеку. 51-й (за рулем был Филинн) помог им вытащить машину из песка, за что его бурно благодарили, предлагали деньги и монгольскую девушку с местом в палатке, но он отказался – «руссо туристо облик морали» ☹

Это на выезде из песков





«Тяни-толкай»

Заправились в п. Завхаимдал (бензин за два дня здесь сдал дорожке) и встали на ночевку в сумерках на берегу реки Хунгий-гол, которая является границей между степями и пустыней.

День 14-й. На Харгяс.

Попрощавшись утром с экипажами Прадо (все таки связь с внешним миром в экспедиции это зло, имхо) и Жужелицы, мы стартовали в сторону Харгяса в 8:30. Здесь быстро и рано темнеет и ранний старт позволяет:

во-первых, соблюдать график движения и основную часть дороги проезжать в светлое время суток, что в свою очередь снижает риски для машин и людей и дает возможность увидеть и попытаться запечатлеть красоту вокруг;

а во-вторых, если ехать надо не очень далеко, есть шанс использовать вечер для технических работ, рыбалки, отдыха и других удовольствий, потому как любителей поспать утром всегда больше, чем любителей лечь пораньше.

Ехать нам сегодня порядка 250км, близко это или далеко сильно зависит от качества дороги – расстояние в Монголии измеряется не в километрах, а в часах. Местные на вопрос «сколько ехать?» отвечают, например, два часа. В расстояниях они не ориентируются совершенно. Заезжаем в п. Ургамал в поисках воды, проверив до этого пару колодцев обозначенных на картах, но воды нет ни в колодцах, ни в поселке.



«Старый колодец»



«Дацан»

Покупаем бутылированную воду для приготовления пищи и посещаем дацан.

Дорогу сегодня, можно оценить на отлично, в 13-30 мы подъезжаем в Харгясу

Один из чудных скелетиков был запечатлен не доезжая Хяргаса.



«Монгольская эстетика смерти»



«Котловина оз. Хяргас-нуур»

На озере отдыхает много народа, место на косе находится довольно далеко, на мелкой гальке, все песчаные стоянки заняты. Сегодня воскресенье, и мы понимаем, что вечером все разъедутся. В 14:00 определяемся с местом и таборимся. Вода в озере слабосоленая и комфортная для купания, это единственное место, где мы устраивали длинные заплывы, даже гонялись за рыбаками на лодках.

Рыбы «на поесть» наловили очень быстро. На закате, на краю косы не успевали рыб отпускать, Сергей Филинн спас больше всех рыбьих душ,

аккуратно снимая османов с блесен увлекшихся рыбаков, а рыбаками сегодня были все. Здесь сняли видео, где одновременно вытаскивается пять рыбин.



«Рыбаки»

Здесь же несколько раз из одного и того же места вытаскивали местный 200й круизер , засевший в мелкой сыпучей гальке, ему никак не удавалось объяснить, что ехать обратно в собственную колею не надо, его уже хотели бросить, когда он наконец поехал в нужном направлении. После рыбалки устроили соляную пещеру, которая получилась из бани, так как вода соленая. На берегу набрали дров, хотя леса в округе замечено не было, и вечер был украшен не только звездам, но и костром.



«База отдыха соёмбистов»

День 15-й. От Харгяса до Убс-нуура. Кладбище домашних животных.

Выезд назначен на 10-00. Утром надо собрать баню, снасти, лодки и успеть искупаться на прощание в чудесном озере. Все сделано, все собрано и все на старте уже в 9-50. У команды уже выработалась устойчивая привычка, что утром надо собираться и ехать, нас ждет новая дорога.



«Утро на оз. Хяргас-нуур»

На Харгясе относительно оживленно: есть некая туристическая инфраструктура – базы и оборудованные стоянки, замечено много «диких» местных туристов, ведется строительство дороги. Заметно, что район развивается и экономика не ограничивается скотоводством, как в Западной Монголии.

Дорога приличного для Монголии качества – можно ехать относительно комфортно до 60км/час. Не доезжая поселка Наранбулак, мы встретили трех мотоциклистов, которые тоже встретились на дороге: двух поляков на военных Харлеях и англичанина, не помню на чем.

Монголия привлекательна для авто и мото туристов со всего мира – относительно дикая, но при этом безопасная страна, историческая родина могущественной военной империи прошлого, сохранившая самобытную культуру кочевых народов и уникальную природу.



Монголия – сердце центральной Азии, находилась на пересечении важных торговых путей, связывающих между собой страны Азии: Индию, Китай и Тибет и в традициях монголов очевидно влияние буддийской культуры. Ламанизм (одна из ветвей буддизма) получил широкое распространение на территории Монголии в 16 веке.

Историческая справка (<http://www.owasia.ru/208.html>)

Многие источники начинают отсчет истории Монголии с периода правления Чингисхана (12 век. н.э.). На самом деле, Чингисхан был всего лишь одним из многих влиятельных военных вождей протомонгольских степных народов, кочевавших на просторах Монголии еще до времени его правления, в течение нескольких веков. Их существование зафиксировано в устных преданиях и памятниках. От них остались комплексы захоронений, резьба по камню, фигуры из камня и руины древних городов - это доказательства существования развитых цивилизаций, существовавших в этих краях. Большинство древних городов относятся к периоду до возникновения Империи Чингисхана. Наиболее значительные объединения кочевых народов этого периода – это Хунну, Тюркский каганат, Уйгурский каганат.

Чингизхан стал человеком, объединившим разрозненные племена в единую нацию, получившую название от одного из доминирующих племен. В период с 11 по 12 в.н.э. пять или шесть больших племенных союзов соперничали друг с другом на территории современной Монголии. В конце 12 века монголы обосновались в бассейнах рек Онон и Керулен, сформировав небольшое, слабоструктурированное ханство, весьма далекое от той громадной империи которую создал Чингисхан несколькими десятилетиями позже. Могущество монголов возникло не на пустом месте.

Это следствие исторической закономерности, результат развития кочевой культуры.

Первые десятилетия своего существования Темучин (это было его имя от рождения) боролся даже не за власть, а за собственную жизнь. Постепенно укрепляя свое положение, свой статус и авторитет среди подобных себе, Темучин, провозглашая привлекательные для большинства кочевых племен лозунги, где уговорами, где угрозами, а где и насилием объединил сначала родственные племена, потом соседние, затем присоединил отдаленные и, накопив таким образом значительную военную мощь, получил на общеплеменном съезде имя «Чингисхан». Добившись безусловного авторитета и подчинения, он с этой ратью подчинил себе Северный Китай, государства Средней Азии, предпринял поход на Русь и дошел вплоть до Киева. Потомки Чингисхана продолжили завоевания – свергли китайскую династию, опустошили Венгрию и вышли на берега Адриатического моря. К концу 12 века монголы подчинили себе Южный Китай, предприняли поход на Японию, правда неудачный. Последними военными предприятиями монголов стали походы на Бирму, Яву и в Сирию. После этого Монгольская империя стала приходить в упадок.

В конце 14 века монголы были изгнаны из Китая(1368), китайские войска сожгли Каракарум (1380). На западе Золотая орда потерпела тяжелое поражение от дружин Дмитрия Донского на Куликовом поле (1380)

По дороге осматривали колодцы – воды или не было или состояние колодца не внушало доверия – там толькодохлый верблюд не валялся, его, похоже вытащили и бросили рядом. Вдоль дороги попадалось очень много разложившегося скота – нарядные скелетики различной типологии все путешествие не давали покоя фотографам.

Воды удалось набрать в Наранбулаке, заплатили за воду примерно по 40копеек за литр на наши деньги.



«п. Наранбулаг»

Там же пообедали буузами, которые пришлось подождать, монгольское «быстро» затянулось почти на два часа. Зато некоторым удалось даже поспать.



«Местные жители»



«После вкусного обеда можно тут же в гуанз и выспаться»

После красивых перевальчиков, перед Улангом сначала стало попадаться много встречных машин и даже рейсовый ПАЗик, потом неожиданно начался асфальт – просто чудо какое то среди степей.



«[Очередное постороение](#)»

Въезд в Улангом 500 тугриков с машины, город крупный по местным меркам, на заправке даже принимают «визу», что оказалось не лишним, так как тугрики уже почти у всех закончились, расход и стоимость топлива оказались больше расчетного.



«Наши в Улаангоме»

Заправившись и совершив набег на местные магазинчики, мы выдвинулись на ночевку на озеро Увс-нуур. Сразу за городом повернули в сторону озера и попали на «кладбище домашних животных». Самые распространенные домашние животные в Монголии – крупный, средний и мелкий рогатый и копытный скот. И прямо у города здесь находится открытый скотомогильник, местами горевший. Зрелище не для слабонервных и не для чувствительных к тонким материям натур. Проехали километра два, рискуя проколоть колеса торчащими ребрами и рогами, в надежде, что это brutальное зрелище скоро закончится, но края было не видно, а чувствительным натурам стало плохо – мы развернулись. Надо заметить, что штурман у меня – ветеринар по образованию, и я узнала много нового, например, про сибирскую язву, но разговор получился в тему.

Чуть дальше на пригорке стояло много местных на машинах - место отдыха, к ним подъехал 10-й, узнать дорогу к озеру. Когда Олег к ним вышел, они быстренько попрятали водку – вероятно, приняли за своего. На дороге пришлось преодолеть довольно глубокий брод – Шевроле перетаскивали на веревочке.

Та часть берега озера, куда мы приехали, оказалась закрытой территорией, подчиненной Убсунурскому международному центру биосферных исследований.



«В поисках ночевки на оз. Убсу-нуур (Увс-нуур)»



«Убсунурский международный центр биосферных исследований»

Мы не стали объезжать шлагбаум, заплатили 1100рублей за всех, посмотрели небольшой информационный зал о природе и археологии в районе.

Стоянка на озере оказалась оборудованной закрытыми туалетами с настоящими унитазами. Мы отъехали подальше и встали на ночевку в 18:30.



«Птицы, лагерь и закат»

Вечерние посиделки прошли за разговорами, спровоцированными посещением кладбища домашних животных, о тонких материях, религиях и переселениях душ. Дело чуть было до драки не дошло.

День 16-й. Прощай Монголия.

Сегодня мы покидаем Монголию, выезд ранний, в 8-30 все уже едут – в Улангом и на таможню.

Унимог уезжает вперед. Для экипажей Патрола и Шевроле сегодня заканчивается экспедиция, остается только путь домой по дорогам общего пользования – ребятам надо возвращаться на работу.

Муха, Белка и 10-й заезжают на рынок в Улангоме – ничего примечательного – обычная китайская барахолка, из интересного только буддийская лавка да магазинчик с товарами местного производства. Товаров этих не так много – халаты, сапоги из грубой кожи да погонялки для скота разного назначения и вида – неплохой выбор «мотиваторов» на сувениры.

От Улангома до таможни чуть больше 100км хорошего асфальта, от асфальта мы отвыкли - очень тихо и совсем не трясет. На дороге, как и в городе, часто встречаются российские машины, 17 регион – Тува. Из Тувы сюда ездят за дешевым китайским товаром, челночный бизнес еще не умер, оказывается. Выезд из города тоже платный - 500тугров.



«Плати и ехай!»

До обеда таможенню успевают пройти Шевроле и Патрол. Ребята сказали нам «до свидания» и уехали в Новосибирск. 10-й, 51-й, Муха и Белка до обеда успели пройти монгольскую таможенню и два часа провели на нейтральной полосе. Унимог остался ждать за границей. Стартер у Унимога к этому времени работал очень не стабильно. Как Вадикан заводил машину на таможене не известно, учитывая, что Останькович прошел таможенню со Скромным и его выгнали на нейтральную полосу, хоть он и пытался остаться со своим экипажем – толкать Бронемога.

Российские таможенники открыли границу минут за 10 до регламентного времени окончания обеда и без проволочек выпустили нас на родину.

Мы рванули в Хандыгайты искать топливо: одна заправка не работала, на двух оставшихся не было электричества и временно не заправляли. В Туве понятия времени очень размытое, поэтому «временно» совершенно не имеет временных рамок. А заправиться нужно обязательно. Электричества не было, по всей видимости, в преддверии подступающей грозы. Устроили набег на местные магазинчики, убедившись еще раз, что местное население здесь не приветливое. Стояли и ждали Унимог на заправке на трассе. Унимог приехал и нам повезло – заправка заработала, но Дт там не было по определению, бензин только 80-й, а 51-му этого бензина просто не хватило – 10 литров налили и все. 80-й в России оказался гораздо хуже 80-го в Монголии. Белку я заправила в Улангоме до полного, в запасе была еще канистра монгольского Дт, поэтому без Дт можно было обойтись (в следующий раз Белку удалось

заправить только в Кош-Агаче, расход по пересеченной местности получился 14,5л). В сторону Мугур-Аксы выехали в пятом часу. План на сегодня – доехать до Мугур-Аксы, отметить у погранцов, заправиться и отъехать в сторону Мунгун-тайги на ночевку.



«Родная земля. Тыва»



«Тыва. Дорога такая же»

160 км дороги показались очень долгими. К асфальту мы привыкнуть не успели, но грунтовка с крупными булыжниками позволяет ехать км 30 в час и вытрясает мозг, и спинной тоже.



«Тыва» «Унимог заводится с толкача. Умер стартер»

Чтобы мозг выжил, мы сначала радовались лесу, особенно 51-й экипаж – горки, поросшие елками и лиственницами казались очень нарядными, а на склонах еще и грибы росли сплошным ковром, которых Скромный, не удержавшись, набрал очень много; потом, уже в сумерках, въехали в изумительно красивое узкое ущелье реки Аргайты и изумлялись красоте нас окружающей. Ущелье очень уютное, несмотря на величие гор его сжимающих – зеленое, с пасущимся по склона скотом, примостившимися там и сям юртам, журчащей весело речушкой. Колонна начала притормаживать, заглядываясь по сторонам, но ... надо ехать.



«Узкая долина реки Аргайты»

Погранпост проехали уже в темноте – шлагбаум был открыт, никого не было и мы не стали искать, кому бы показать документы. О чудо! В Мугыр-Аксы работала заправка – все залились по полной, кроме Белки – Дт там не было, а дизельная станция не работала. Была надежда на собственные запасы и на то, что мы найдем Яркий Луч или они найдут нас. Для Яркого Луча

попытались оставить на придорожный столбах знаки – наклейки «яркий луч», послали смс Диме и, отъехав от поселка, встали на ночевку в 22:50 на реке Мугур. Скромный уснул прямо как ехал – за рулем Мухи. Было даже некоторое беспокойство: не плохо ли человеку, но он мирно спал, не реагируя на окружающих.

День 17-й. 10 августа. Мунгун-Тайга в подарок.

Сегодня мы отмечаем день рождения Олега Булгакова. Прямо с раннего утра. Печем огромный сладкий-пресладкий торт.



(А Вы что подумали про день рождение с утра?). Собираемся за общий стол, вручаем первый из сегодняшних подарков и быстренько стартуем, чтобы успеть сегодня вручить и второй подарок – всю Мунгун-Тайгу.

Ему, конечно, и целого мира мало, но маленький его кусочек, один из самых красивых на земле, можно подарить, на один день одному хорошему человеку.



«Малая сборная соёмбистов»

10-ка уезжает в Мугур-Аксы – попытаться выйти на связь с экипажем Яркий Луч. На связи их нет - смской им отправлены координаты озера, на котором планируется сегодня стоянка и дневка завтра.

Сегодня наша задача как можно ближе и как можно раньше подъехать к Мунгун-Тайге, чтобы пешая группа успела подняться на гору с востока и начать спуск на юг. Выбираем дорожку в нужном направлении и заезжаем на перевал, от которого уже дороги нет, отсюда на заброску пешей группы едет три машины: 10-й, 51-й и Муха. Здесь был по радиии услышан Яркий Луч. Он не получил смс, координаты базового лагеря теперь были переданы уже радиосвязью. Унимог без стартера и Белка без водителя остаются на перевале ждать группу заброски.



«Тывины пасут скот на мотоциклах 😊»

В пеший маршрут на этот раз идем впятером: Андрей (Самара), Юлка, Олег, Саня Студент и я. Рюкзаки собраны с самого утра, закинуть их на багажник Скромному дело трех минут. Белку на этот раз оставляю на Филинна. С 10-кой остается одна Юля, она же едет нас провожать. Часа за два забираемся гораздо выше, чем планировали – на 3170м, совершаем первопродение на машинах перевала Мосте. Рельеф – довольно сухие верховые болота с разного размера камнями. Сделав небольшой крюк, заезжаем на седло, с которого и начинается путь вверх пешей группы. Заход на Мунгун-Тайгу совершаем с северо-востока, спуск планируем по пологому варианту там, где заезжали мотоциклисты – на юго-восток.



Пока нас забрасывали, к Унимогу подъезжали егеря, поговорили о целях нашей поездки и уехали.



«Разговор с егерем»

Вадик, чтоб без дела не стоять начал готовиться к замене стартера, так как не всегда есть куда толкать Унимог и не всегда есть кому его толкать.



«Где-то там во глубине Унимога стартер»

Перед выходом Юля и Скромный накормили нас обедом так, что идти в гору было тяжело и есть никто не мог почти сутки. Короткие сборы – одеться потеплее, с ледника дует холодный ветер, солнезащитный крем на лицо, а то загар не ровно ляжет, носочки, варежки - на всякий случай. У кого не было варежек, пришлось на руки одевать запасные носочки – забавно смотрелось.

Вышли мы довольно поздно, где то в 15-30, времени до заката не так уж и много, надо подняться на 700 вверх с большим уклоном и успеть спуститься с ледника, а то вымерзнем. А еще хочется и на вершину залезть.

И полезли. Лезем, лезем....



«Полезли»



«Лезем, лезем....»

Мелкий курум обсыпается, обернешься – красота, наверх помотришь – не фигу себе, сколько еще лезть. Лезем, лезем....



«голубые дали»



«Оцените возможности заезда...»

Немного по скалкам, там фотографий нет – держаться надо и фотоаппарат мешает и падать высоко, если что. И лезем дальше.



«Идейный вдохновитель»

Долезли до ледника. Теперь медленно пошли. След в след, первый делает тридцать шагов, отходит в сторону и встает последним.

Мелким грызунам (мне и Юлке) разрешено делать по двадцать шагов, но Юлку сдувает – у нее веса не хватает и коврики на рюкзаке, как уши у Чебурашки. Дошли до седла. ВАУ!!!! Только холодно очень. До вершины Мунгун-Тайги совсем недалеко, чуть больше 200метров по вертикали.



«Вот она!»



«Делай раз»

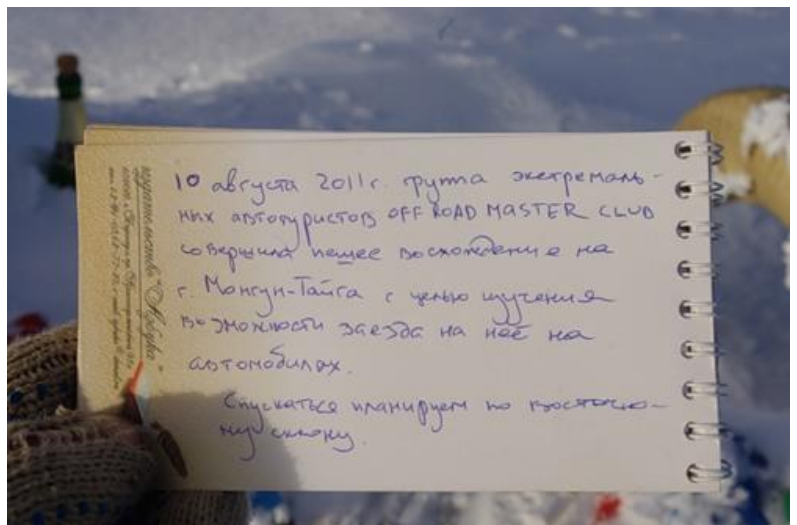
Андрей предлагает мужчинам двинуть на вершину, а мелких грызунов отправить на курум – ждать сильную половину человечества, но Олег нас одних не отпустил – вдруг местные украдут. На вершину полезли Андрей и Саня.



«Вид почти с самого верха «Нам на запад»



«Так уже лучше»



«Записка будущим поколениям»



«На вершине»

Мы спустились с ледника и отошли вниз метров на 100, успев потерять Юлку, ее подобрали на обратном пути Андрей с Саней. С горы была отличная связь с машинами.

Группа нашей заброски успешно добралась до Унимога, и все вместе они быстро доехали до места базового лагеря – озера Эски-Тоолайты. По-моему, какое-то прибалтийское название, но были мы в Туве. Около озера был радостно встречен экипаж Яркий Луч. А мы радовались на горе, что наконец-то Петраков нашелся – да здравствует радиосвязь. В базовом лагере вечером было тоже холодно и дул сильный ветер с ледника, утром был запечатлен иней, но там были машины и куча шмурдяка. По рации основная группа пожелала нам спокойной ночи задолго до того, как мы улеглись спать.

А в пешей группе к ночи все вымотались и околели так, что еле шевелились, ни есть ни пить никто не мог. Поставили палатки, что было не просто на ветру, и залегли спать, уже поздней ночью, при яркой луне. В палатке Олега и Сани пришлось устроить сад больших камней, иначе ее сдувало. С камнями они и спали.

Ночью в монгольском озере Уурэг-нуур ярким пятном отражалась луна и озеро казалось золотым, и снег на Мунгун-тайге в свете луны светился и казалась она серебряной. У Тувинцев Мунгун-Тайга считается священной горой, легенда гласит: каждый путник на перевале перед горой должен оставить свой камень - дань горе, как признак преклонения перед могучими

силами природы. Таков обычай в этих местах. Мы тоже оставили дань «горе серебрястого медведя», которая останется с нами навсегда сказочной голубизной просторов.

День 18-й. Спуск с Мунгун-Тайги пешей группы. Дневка на озере Эски-Тоолайты базового лагеря.

Проснулись мы на горе рано, было солнечно, но внутри палатки совсем не казалось что оно (солнце) греет. Вылезать из спальника было особенно обломно. Но Саня Студент уже кипятил воду, он, как выяснилось, практически не спал – в своем тонком спальнике так и не согрелся. А Олег прямо внутри спальника умудрился одеть на себя верхнюю одежду. Также выяснилось почему у меня мерзли ноги – мне в спальник засунули поллитровую бутылку со льдом, в бутылке так и плавал лед, спала я с подогнутыми ногами.



«Утро на высоте 3530м»

Не смотря на короткий сон, попив холодного кипятка, в 7:30 все бодренько побежали по маршруту – Олег с Саней наверх искать возможное место заезда, остальные вниз, к Могун-Тайге малой.

Спускались мы гораздо быстрее, чем вчера поднимались, усложняя себе траекторию – шли так, как вероятно ехали бы на машинах.



«А пока идем ногами»

К середине дня очевидно утомились и наконец-то захотели есть, но ограничивались остановками с перекусами – хотелось быстрее добраться до лагеря.



«Вот там можно проехать»

У некоторых хватало сил даже лазить по симпатичным скалкам и позировать.



«Слазь, говорю»

«Каменные хранители Мунгун-Тайги»

Скалы вокруг – как древние чудовища, охраняющие Мунгун-тайгу.

Место возможной нашей встречи на машинах стало видно с горы около 16:00. Перед последним спуском вышли на связь с базовым лагерем – заказали на гору такси 9. За день мы спустились почти на 1000метров по вертикали (с 3530м до примерно 2600м), до базового лагеря по азимуту не дошли всего 3,5км, но мы же авто туристы!



«Да здесь хоть боком катись»

Да и ноги еже ходить ни у кого не хотят, значит, поедем на машине там, где можно доехать. Первым нам на встречу ехал Скромный. За ним 51-й. Увидев Муху, мы дружно сели прямо на горе: - Подъезжай ближе! Махали руками и бурно радовались, что не надо топтать пешком еще 4км. Приятно закинуть рюкзак на багажник и передвигаться по пересеченной местности не перебирая при этом ногами.

В базовом лагере сегодня все целый день отдыхали: Вадикан снял и запаял радиатор, поменял стартер, поменял пробитый бензобак; Филинн заварил опору переднего моста 10-ке, Ольга в очередной раз отмыла Белку, Скромный наварил грибного супа (попробовав который понимаешь, чем отличается грибной суп от супа с грибами), Оля с Юлей наготовили всякой другой вкусной еды, Саня нафотал демонически красивых видов, в том числе Мунгун-Тайги – ее отлично видно с озера, в общем – бездельничали, чем и положено заниматься на дневке.

Вечер в лагере получился душевный, ветер был не сильный в отличии от вчерашнего, и ледяного холода не наблюдалось. Когда все сидели за столом, к нам подъехал на УАЗике местный, ему навстречу вышла я и Юлка. Разговор получился примерно такой:

Я: -Здравствуйте! Что Вы хотели?

Мужик, пытаюсь меня обойти: -Да с мужиками хотел поговорить.

Юлка, перегораживая ему дорогу: - О чем поговорить?

Я, перегораживая мужику дорогу в другую сторону: - Я руководитель этой экспедиции, что хотел?

Мужик, понимая, что к мужикам его не подпустят: - Да хотел сказать, что сетями рыбу нельзя ловить.

Юлка: - Мы спортсмены, разрядники, рыбу вообще не ловим, не пьем, не курим, по горам только лазим, завтра уедем.

Минуты через три мужик уехал. С женщинами ему разговаривать не позволяют убеждения, а до мужиков не пустили.

Уже по темноте устроили разноцветную дискотеку с фонариками, чем очень повесили Юлю (Питер) – такого применения фонарикам еще никто не находил. А на берегу за камнем развели маленький, уютный костерок.



«оз Эски-Толайты»

День 19-й. Короткая дорога и самая страшная история экспедиции.

После вчерашней дискотеки старт задерживается на 10 минут и мы выезжаем с гостеприимного озера Эски-Тоолайты с шикарным видом на Мугун-Тайгу в 9-40. Сегодня наш путь лежит до озера Хиндиктик-Коль. Сразу после старта Скромный объявляет по рации расчетное время в пути - 2,5 часа. Ха-ха) Нормальные герои всегда идут в обход. А у нас полкоманды – чемпионы России 2010 и поэтому мы едем по короткой дороге. Не в правилах ОРМ возвращаться назад, а на известную дорогу надо возвращаться в Мугур-Аксы. Не возвращаемся, едем до Кызыл-Хая и ищем короткую дорогу на Хиндиктик-Коль.



У поселка переезжаем небольшой брод и останавливаемся на короткий ремонт – у 10-го оторвался стабилизатор. Стабилизатор нашел свое место на багажнике и мы двинулись в горы.



Колес разбегаются в разных направлениях, ведущий 10-й выбирает по принципу «самая накатанная, в нужном нам направлении». Рельеф сложный, с крутыми подъемами и спусками, по ущельям вдоль обрывов, с боковыми кренами.



Юля (Питер) боится горок, ее переполняют эмоции то ли от страха, то ли от восторга. За рулем у нее Дима, на каждой остановке она буквально выплескивает на команду восторг, иногда после спуска буквально выползая из-под сиденья.

На одном из перевалов случается самая страшная история нашей экспедиции. После очередного крутого подъема останавливаемся – ждем Унимога. У Белки прямо перед стартом был заменен трос ручника, но ручник так и не работал – отрегулировать его не хватило времени. Ольга на всех остановках исправно подкладывала камушки под колеса, на этом перевале камней просто не было. Машину глушить нельзя – на подъеме она греется, надо остужать и для турбодизеля это противопоказано, а сидеть в машине и держать тормоза мешает шило в ..опе (Не шило в ..опе, а внутренний стержень, как просветила нас Юля (Питер) своей майкой от «Экспедиции»). В общем, оставляю машину на нейтралке, она стоит спокойно. Вместе с Олей подходим к 10-ке – метров 15 от Белки, я заглядываю в их навигацию. Олег или Юля(?) видят, что Белка покатила, а мы обе здесь, я слышу Олега: «машина покатила». Дальше помогла не способность думать – фиг ли думать, прыгать надо. Даже не посмотрев, с разворота бегу за Белкой, спуск крутой, Белка ускоряется, догоняю, открываю водительскую дверь, бежать со скоростью машины уже не могу, ныряю в машину: правой рукой на тормоз, левой выкручиваю руль. Уфффффф. Остальная команда, кроме Унимога, стояла тут же. За мной след-в-след бежал Скромный, готовый вытащить меня из-под колес, если вдруг я туда упаду. Олег и Студент побежали за машиной слева, тоже сказала не способность думать: слева то нет ни руля, ни педалей. Не зря у меня был первый разряд по легкой атлетике, хоть и давно. Все хорошо, что хорошо кончается. Делайте выводы и никогда не делайте так как я.

Буквально через пару горок спускаемся и видим следующий подъем. Вау! Юля Булгакова заранее предлагает всем одеть памперсы, а нам что делать? У нас памперсы кончились и организм еще не усвоил весь выплеснувшийся адреналин. Но смотреть на горки гораздо страшнее, чем ехать по ним, набор высоты на этой горке 55 метров.



«С виду ужас-ужас, а подъем легкий»

На одном из бродов через небольшую речушку в илистом берегу завязает 10-ка, Муха пытается объехать брод по реке и садиться брюхом на камни.



Лебедки у всех работают – быстро вытаскиваются и едем дальше. В заболоченной долине после реки у Унимога обнаруживается довольно серьезная поломка – лопнула балка кабины. Продолжать ехать по пересеченной местности так нельзя – останавливаемся для ремонта. Пока Вадикан и команда варит балку кабины, 10-й разведывает дорогу по заболоченной долине, а Муха дорогу наверх. Женская часть команды загорает прямо на дороге. После ремонта продолжаем движение по верхней дороге, уходим в долину после очередного перевала, озеро должно быть за горой в направлении на север, но дорога становится все хуже. Проезжаем брод с крупными камнями (а Скромный объезжает его почти по-суху!), двигаться становится все сложнее. Дальше колея уходит на восток по болоту с камнями, надо возвращаться – дорога к озеру где по верху. У Унимога опять ломается балка, на этот раз для усиления балки в нее забивается с двух сторон лом (распиленный пополам), но на вечер планируется еще и сварка.



По верхней дороге как раз на закате солнца выезжаем к озеру. Красота неописуемая.



10-й и Муха уезжают вперед искать место стоянки. Решили встать на южном берегу озера, а завтра объехать его вокруг против часовой стрелки. 51-й, Белка и Яркий Луч друг за другом спускаются к озеру, на спуске начинается болотце с «милой нашему сердцу» низкорослой березкой. Особенно березку любят походившие по ней пешком. 51-й говорит в рацию «не едь за мной – здесь болото», Белка не останавливаясь, чавкая колесиками, ускакивает направо на сухое, а Яркий Луч не слышали 51-го и минуты через полторы они оба надежно засели в болоте.



«Заболоченный берег озера»

Тут Юля (Питер) обрадовалась пуще прежнего, почувствовав себя в своей стихии. Пока 10-й вытаскивал 51го, на спуске засел Унимог, но ему достаточно было чуть-чуть зацепиться за Муху и он поехал на своей суперпониженной.

На закате встаем на живописном берегу. Пока светло, Вадикан занимается ремонтом, девочки -ужином, фотографы – закатом, оно того стоило. Очень, очень красивый вечер.



День 20-й. Вокруг озера к Бугузуну.

План есть план, едем вокруг озера. Выезд состоялся в 10-00, как и объявлено с вечера – утром фотографы увлеченно пытаются запечатлеть красоту, Филинн качает колеса (зря он это делал); я, при утреннем осмотре машины, обнаруживаю, что болтается демфер – Филинн с помощью ключа, кувалдочки и волшебных слов прикручивает его на место.



Мы возвращаемся наверх на дорогу, дорога спускается к берегу, иногда идет по воде и очень быстро теряется в болоте.



«Вдоль озера»

Уезжаем выше, надеясь, что дорога идет поверху, но дороги нет и мы дружно ее ищем в болоте, поросшим карлушкой и усыпанном камушками. Штурмана бегают, все колеса сдуваются, все лебедки разматываются (без фанатизма, по одному-два раза), Юля (Питер) просто счастлива – вчера весь день катаясь по горкам она мечтала о болоте.



«Болото на берегу»

Все выбираютя на пригорок, Скромный уезжает выше, 10-й восточнее, но недалеко – камней больше, болото жирнее – возвращаются. На восточном берегу на горках в бинокль просматриваются три колеи.



Решаем ехать к средней из них, так как она выглядит наиболее накатанной. Когда траектория выбрана и задача ясна, машины двигаются довольно быстро даже по сильно пересеченной местности. 10-й, как обычно, едет вперед, а штурман у него бегаёт быстро. Перед подъемом появляется довольно накатанная дорога. Надуваем колеса и едем в гору. Виды с горы завораживающие, Белка то и дело останавливается – у Папарацци срабатывает основной инстинкт.



На перевале с восточной стороны озера обнаруживаем табличку экспедиции «Лестница в небо» красноярского клуба «Вездеходов», клеим туда же «Сибирский Марафон» и «Яркий Луч». Далее нам попадаются свежие следы симексов и бигхорнов – многие внедорожные маршруты частями совпадают, да и странно бы было, если бы они не совпадали в таких чудесных местах.



Дорога идет то по крутым горкам, к которым мы уже привыкли и даже Юля (Питер) Э, то вдоль озера по самому берегу.



Кое-где боковой крен (левый с обрывом в озеро) очень ощутимый: кто-то вспоминает Тунгур-Иню, экипаж Унимога позирует при отвешивании, я думаю «а каково же водителям на машинах с левым рулем?», Ольга, когда ей становится страшно, вывешивается на правый борт – так и мне спокойней, Юля (Питер) с правого борта не слазит.



Едем медленно и аккуратно. Прямо на дороге сплошным ковром растет чебрец, запах ощущается даже в машине. И страшно красиво (немного страшно и очень красиво).



Останавливаемся на обед на протоке на северном берегу, устраиваем купания – холодная вода бодрит, да и машинам не мешает искупаться после болот.



Но долго стоять времени нет, мы и так долго катаемся вокруг озера, план на сегодня – республика Алтай, т.е. надо пройти перевал Бугузун.

После обеда двигаемся по северному берегу – колея идет по горкам и болотам к западному берегу. Едем медленно, дорога очень плохая.



«Тоже дорога»

Добираемся до протоки между озерами на западном берегу Хиндиктик-Коля, перед протокой очень нарядный спуск а-ля американские горки. На протоке, пока ждем Бронемога, у Скромного и Студента срабатывает рыбацкий инстинкт, но рыба не ловится.

Дальше надо ехать вдоль озер и где-то повернуть налево. Так и делаем, но первый, приглянувшийся нам, поворот налево заводит сначала по гриве вверх, а потом вниз в болота и дальше колея теряется, болото становится жирным. 10-й спускается вниз, в ущелье, с уклоном, не позволяющим подняться обратно. Ему приходится возвращаться по низу ущелья, остальные разворачиваются и возвращаются по гриве до развилки, на которой повернули не туда. Двигаемся дальше вдоль озер, дорога становится значительно лучше.



Колонна растягивается, немного разбредается. Уже в сумерках навстречу Белке, очень близко, два раза выбегает довольно крупный степной волк.



А сегодня полнолуние. Думать можно в разных направлениях, так же как и ехать



Темнеет, собираемся вместе, Унимога ставим вперед, уже в темноте еще раз немного плутаем, так как дорога теряется в болоте около реки, но находим довольно накатанную колею в нужном направлении, по которой вполне можно двигаться и в темноте. Часов в десять у Унимога зажевало

переднее левое колесо. Экипаж справляется с заменой на запаску за 20 минут, разгрузив и загрузив полностью будку.

Мы продолжаем движение. Встаем, не доезжая до перевала около 3км, в 23-30. Ехать на перевал в темноте не разумно – лишит себя части красоты этих мест, да и дорога не очень подходит для ночных катаний. Это самое позднее время остановки на ночлег за всю экспедицию – настоящего ночного трофи так и не случилось, но и традиций Сибирского Марафона мы не нарушили.

День 21-й. Бугузун и выезд в цивилизацию.

Так как вчера обновленный график движения был не довыполнен, на сегодня объявлен ранний выезд – в 8-00. Утром на палатках обнаруживается иней, а оставленные на столе огурчики – замороженными в баночку.

Скромный опять как ехал, так и уснул, не вылезая из-за руля. Когда мы позвали его завтракать – дойти не смог (метров 5) – приехал вместе с Мухой к столу. Собираемся и в 8-20 все уже на перевале.

Утро на перевале:



Короткая фотосессия и начинаем спуск. Дорога нормальная, местами с камнями и уклонами.



Юле (Питер) пообещали вниз хорошую дорогу и она сама села за руль, но скоро они с Димой поменялись местами, а еще через какое-то время Юля пересела в Муху и началась экскурсия «по местам боевой славы», как раз доехали примерно то того места, до куда доехали в последнюю Метель.



По-поводу точного места велись активные дебаты, так как трека с собой ни у кого не оказалось, а пейзаж летом сильно изменился и мужик с газетой куда то делся, и баранов этих здесь зимой не было, а вот главная пара «Паравозика» лежала на месте.



Прихватили трофей на сувениры и бодренько помчали в цивилизацию. Унимог в цивилизацию не хотел и у него снова кончился бензин, немного не доезжая до п. Кокоря. Слили с 10-го и помчали в п. Кош-Агач.

В Кош-Агаче пограницы проверили разрешение (пригодилось! Не зря ждали) и сразу пропустили, пожелав счастливого пути. Около заправки встретили англичан на переделанной под путешествия пожарной машине, следующих на Монголия-ралли. Саня Останькович помог им с переводом, при общении с местным сварщиком – пожарке требовался ремонт. Мы решили, что машинке на монгольских дорогах будет не сладко, наклеили на нее «соембочку» и пожелали удачи. В этот и следующий день навстречу нам попало еще очень много машин следующих на Монголия-ралли, судя по боевой обклейке. В основном – маленькие легковушки, но была и переделанная скорая помощь.

Заправки теперь будут в изобилии, но сработал инстинкт, и я заправила Белку до полного. После выезда на асфальт в режиме 50-70км/час Белка стала немного греться, около столовки в Акташе я просто проверила уровень ОЖ – все в норме – Белка греться перестала (вспоминается анекдот:

«выйдем-зайдем – может поедет?»). Пока обедали в п.Акташ к нам присоединился экипаж из Челябинска на слегка подготовленном пятидвером TLC Prado . У ребят сломался генератор и оба аккумулятора к моменту нашей встречи были разряжены в ноль. 10-й и 51-й взяли аккумуляторы себе на зарядку, а наша колонная стала на одну машину длиннее. В очереди в столовой успели немного пообщаться с представителем Terra Mongoliya из Барнаула, они с туристами тоже возвращались из Монголии. Поблагодарили за хорошо представленную информацию по маршрутам на сайте – часть их маршрута была нами использована.



В Чой-Оозы пытались найти на писанных скалах барса, но разглядели только козлов и оленей.

На ночевку встали засветло перед Семинским перевалом, на том же месте, где ночевали в первый день. Как все начинается, так и заканчивается. По костру все истосковались и долго сидели за разговорами, в основном слушали оффроад-истории ребят из Челябинска. Они немного посетовали, что едем мы за Унимогом очень медленно и поблагодарили за помощь.

День 22-й. Чуйский тракт.

Старт с места ночевка в 9-00 без опозданий. Научились. Экипаж из Челябинска еще раз сердечно благодарит и уезжает с заряженными аккумуляторами в надежде найти нужные запчасти в Майме. Сразу после выезда на дорогу у Белки начинает скрипеть заднее правое колесо. Противный, металлический скрип, не проходит. Останавливаются 10-й и Унимог - снимаем колесо, снимаем суппорт, диск, выковыриваем кучи грязи ,выпадает скрипная пластинка, собираем обратно – все хорошо, не скрипит. Способ ремонта очень напоминает вчерашний.



Экипаж «Яркий Луч» уезжает вперед – у Юли закончился отпуск и ее ждет работа в Новосибирске и по всей стране. Погода отличная – настоящее лето, вот бы по Алтаю еще покататься! Но ... знакомый Чуйский тракт быстро скатывается с гор. Где то на спуске с Семинского перевала в рации на 144,5МГц начинаются позывные от местных радиолюбителей, закончатся они только после Бийска и, чтобы морзянка не клевала мозг, мы выключаем звук, просим важные сообщения дублировать на 27МГц и не слышим, как пытается развлекаться колонна. Обедаем в Бийске в знакомой М-52 и не торопясь едем колонной за Унимогом. Унимог кидается кусками резины – у него разваливается переднее левое колесо, чем пугает встречные и, иногда, яблочными огрызками – купленные вчера в Яломане яблоки еще не закончились.

В город приезжаем без приключений примерно в 20-30 и попадаем в пробку на Большевикской. От общности города становится нечем дышать, начинает болеть голова – нельзя так вот без адаптации в город возвращаться, это значительно хуже, чем в горы, на высоту, без акклиматизации.

Унимог по городу едет неожиданно быстро. Прямо таки мчит на финишную поляну. Ура! Нас встречает Федюнин здоровой вкусной пищей, «Жужелица» полным составом, вездесущий Саня Флай-Бай с фотоаппаратом и грязноватый берег старицы Оби близ родного города. Долго сидим у костра за тихими разговорами. Вот повезло-то «Моринхурцам» с Лехой Федюниным – он основательно подготовлен по культурно-исторической части путешествия по Монголии – заслушаешься.

День 23-й. Финишная поляна.



Первая половина дня обещала быть томной. Во второй половине дня ждали прибытия команды «Моринхура». Леша Федюнин с вечера развлекал нас впечатлениями, но остальных тоже не терпелось увидеть, услышать и подлиться своими накопившимися эмоциями.

Чем бы заняться, чтобы не напиться? Думаю, многие задавали себе этот вопрос) У меня есть важное дело – съездить за рамочками для дипломов в гараж. Гараж на ВАСХНИЛЕ, финишная поляна за Чкаловскими дачами, как раз, на полдня хватит. Оля едет со мной, чтобы не напиться) Попадаем в жуткую пробку на Советском шоссе. Непривычно, незнакомо – словно выгнали из дома))) После пустых дорог Монголии, к городскому траффику приходится привыкать – раздражает и очень плохо пахнет. Когда возвращаемся – слышим по рации команду «Моринхура». Радостно. Нас догоняет «Скромный» - он вчера рванул по пути по делам в Барнаул, мы

догоняем Патрол – как и договаривались, команда стягивается на финишную поляну.

Вечер проходит традиционно весело для финишной поляны. Участники монгольских экспедиций наперебой делятся впечатлениями, а некоторые меняются футболками.



«Моринхурцы» выглядят утомленными, но довольными. Их дорога была значительно длиннее и график движения последних дней напряженным. Участники Соёмбы уже успели отдохнуть и задуряются по-полной. Устраиваем третью, уже традиционную, дискотеку с фонариками ЯЛ. Люди приезжают и уезжают, уходят и возвращаются. Даже дождь не разгоняет ORM по палаткам. Завтра все закончиться, но это будет завтра. А сегодня костер, похожий на ритуальный, лица друзей, плов от Вадикана, гриль от Даниила, изобилие спиртных напитков, сложность найти чая, баня, чей-то зонтик, под которым скапливается от трех до семи человек, песни про героев, дороги и «команду молодости нашей».

День последний 24-й. Финиш.

Сегодня официальный финиш у Цирка. После вчерашнего бурного веселья на финишной поляне все собираются не спешно, вытягиваются в колонну, едут организованно, неожиданно быстро по городу. Колонна из 16ти машин прибывает на финиш с задержкой всего на 4ре минуты. Официальные слова, поздравления, кубки, дипломы... Остаются на память, а в памяти остается другое – ощущение свободы, дороги и моменты, которые потом рассказываются друзьям.

Команда Соёмбы собирается и поздравляет Костю Гомонова с Днем Рождения. Вот и все – можно разъезжаться, но люди в красных маечках не расходятся – кучкуются у машин, о чем-то разговаривают – не хочется расставаться. Расставаться с друзьями и с этим путешествием. Неохотно все все-таки разъезжаются, Валентина Куликова просит нас с Максимом Смирновым остаться – дождаться еще каких-то журналистов. Мы еще около часа общаемся с журналистами и потихоньку подмерзаем. Полный финиш.

