

Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий  
**OFF ROAD MASTER**



**О Т Ч Ё Т**

об автопоходе пятой категории сложности

**СИБИРСКИЙ МАРАФОН 2011**

«Зов Моринхура»

совершённого по Монголии

с 18.07.2011 по 17.08.2011 г.

Маршрутная книжка 0-86-11

**Руководитель: Смирнов Максим**

630008, г. Новосибирск,  
ул. Никитина д.68 кв.180  
тел: +7-913-464-25-43  
e-mail: smirnov\_maxim@ngs.ru

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

Новосибирск 2011



## Содержание

Паспорт маршрута .....	3
Участники и экипажи .....	4
Общие сведения о районе похода .....	5
График движения .....	8
Дневник экспедиции .....	9
Выводы и рекомендации .....	79



## **Паспорт маршрута**

**Организатор** – OFF ROAD MASTER CLUB

**Вид туризма** – автотуризм

**Категория сложности** – пятая

**Район проведения похода** – Монголия.

**Нитка маршрута** – Новосибирск - Ташанта - Цэнгэл - оз.Хотон-Нур - р.Утэгтийн-Гол - оз.Хара-Нур - р.Булган-Гол - Уенч - Царгин - бригада Дзахуйн - г.Бурын-Хяр - род.Талын-Бэлгэх - Булак - ур.Хармын-Цав - г.Барун-Обо - пер.Охин-Хутэл - Номгон - Хан-Богд - Сайншанд - Налайх - Улан-Батор - Алтан-Булак - Хархорин - р.Их-Шаврын-Гол - Джаргалант - Хатгал - Ханх (Турт) - Култук - Балаганск - Канск - Мариинск - Новосибирск

**Протяженность маршрута** – 8912 километров, из них 3020 км категорийного участка.

**Транспорт** – 7 внедорожных автомобилей с колесной формулой 4x4. 5 экипажей из Новосибирска, 1 из Москвы и 1 из Томска.

**Сроки проведения** – с 18 июля по 17 августа 2011 г.

**Количество участников** – 12

**Номер маршрутной книжки** – 0-86-11.

**Цель путешествия** – прохождение вдоль западной и южной границ Монголии с посещением самой западной и самой южной точек и пересечением всей монгольской территории пустыни Гоби, а также популяризация автомобильного туризма, изучение истории Монголии, пропаганда здорового образа жизни, активных видов спорта, экологического воспитания и совершенствование мастерства вождения транспортных средств.

**Участники и экипажи**

<b>№ пп</b>	<b>№ экипажа, автомобиль</b>	<b>ФИО</b>	<b>дата рождения</b>	<b>обязанность</b>
<b>1</b>	№ 49, Toyota Land	Смирнов Максим Юрьевич	27.12.1976	руководитель
<b>2</b>	Cruiser 80	Ведяпина Елена Григорьевна	08.11.1970	штурман
<b>3</b>	№ 1, Toyota Land	Куликов Игорь Николаевич	25.06.1961	механик экспедиции
<b>4</b>	Cruiser Prado 95	Куликова Валентина Александровна	12.11.1961	штурман экспедиции
<b>5</b>	№ 55,	Колесников Сергей Николаевич	24.02.1961	водитель
<b>6</b>	УАЗ ПАТРИОТ	Колесникова Татьяна Анатольевна	04.09.1959	штурман
<b>7</b>	№ 56, Toyota Land Cruiser 80	Ермолич Андрей Алексеевич	12.03.76	водитель
<b>8</b>	№ 72, Toyota Land	Шиф Александр Владиславович	30.05.79	водитель
<b>9</b>	Cruiser Prado 90	Федюнин Алексей Иванович	27.02.1963	штурман
<b>10</b>	№ 54, УАЗ 39094	Шиляев Денис Анатольевич	24.10.79	водитель
<b>11</b>	УАЗ ПАТРИОТ	Шавард Артемий Андреевич	11.01.1950	водитель
<b>12</b>		Шавард Ирина Владимировна	27.12.1952	штурман

## Общие сведения о районе похода

Основная часть маршрута проходила по территории Монголии: монгольский Алтай, пустыня Гоби и степи северной Монголии. Заброска на маршрут осуществлялась по Чуйскому тракту от Новосибирска до пос. Ташанта. Выход с маршрута прошел через пограничный пос. Монды и далее по трассе М53 в Новосибирск.

*Источник: <http://ru.wikipedia.org>*

Монголия имеет площадь 1 564 116 км<sup>2</sup> (19 место в мире, после Ирана) и в основном представляет собой плато, приподнятое на высоту 900—1500 м над уровнем моря. Над этим плато возвышается ряд горных массивов и хребтов. Самый высокий из них — Монгольский Алтай, протянувшийся на западе и юго-западе территории страны на расстояние 900 км. Его продолжением являются более низкие, не образующие единого массива хребты, получившие общее название Гобийский Алтай.

Вдоль границы с Сибирью на северо-западе Монголии расположены несколько хребтов, не образующих единого массива: Хан Хухэй, Улан Тайга, Восточный Саян, на северо-востоке — горный массив Хэнтэй, в центральной части Монголии — массив Хангай, разделяющийся на несколько самостоятельных хребтов.

На восток и юг от Улан-Батора в сторону границы с Китаем высота Монгольского плато постепенно понижается, и оно переходит в равнины — плоские и ровные на востоке, холмистые на юге. Юг, юго-запад и юго-восток Монголии занимает пустыня Гоби, которая продолжается на севере центральной части Китая. По ландшафтным признакам Гоби — пустыня отнюдь не однородная, она состоит из участков песчаных, скалистых, покрытых мелкими осколками камней, ровных на многие километры и холмистых, разных по цвету — монголы выделяют особо Жёлтую, Красную и Чёрную Гоби. Наземные источники воды здесь очень редки, но уровень подземных вод высокий.



Реки Монголии рождаются в горах. Большинство из них — верховья великих рек Сибири и Дальнего Востока, несущих свои воды в сторону Северного Ледовитого и Тихого океанов. Самые крупные реки страны — Селенга (в границах Монголии — 600 км), Керулен (1100 км), Тэсийн-Гол (568 км), Онон (300 км), Халхин-Гол, Кобдо и др. Самая полноводная — Селенга. Она берёт начало с одного из хребтов Хангая, принимает в себя несколько крупных притоков — Орхон, Хануй-гол, Чулутын-гол, Дэлгэр-Мурэн и др. Скорость её течения — от 1,5 до 3 м в секунду. В любую погоду

её быстрые холодные воды, текущие в глинисто-песчаных берегах, а потому всегда мутные, имеют тёмно-серый цвет. Селенга замерзает на полгода, средняя толщина льда — от 1 до 1,5 м. Имеет два паводка в году: весенний (снеговой) и летний (дождевой). Средняя глубина при самом низком уровне воды — не менее 2 м. Покинув пределы Монголии, Селенга течёт по территории Бурятии и впадает в Байкал.

Реки в западной и юго-западной частях страны, стекая с гор, попадают в межгорные котловины, выхода в океан не имеют и, как правило, заканчивают свой путь в одном из озёр.

### **Монгольский пейзаж**

В Монголии насчитывается свыше тысячи постоянных озёр и гораздо большее количество временных, образующихся в период дождей и исчезающих в период засухи. В раннечетвертичный период значительная часть территории Монголии представляла собой внутреннее море, разделившееся позднее на несколько крупных водоёмов. Нынешние озёра — то, что от них осталось. Самые крупные из них находятся в котловине Больших озёр на северо-западе страны — Убсу-нур, Хара-Ус-нур, Хиргис-нур, глубина их не превышает нескольких метров. На востоке страны имеются озера Буйр-нур и Хух-нур. В гигантской тектонической впадине на севере Хангая расположено озеро Хубсугул (глубина до 238 м), схожее с Байкалом по составу воды, реликтовой флоре и фауне.

### **Климат**

В Монголии резко континентальный климат с суровой зимой и сухим жарким летом. В столице, городе Улан-Баторе, расположенном примерно посередине между горными массивами северо-запада и пустынной засушливой зоной юго-востока страны, температура колеблется от минус 25° С — 35° С зимой, до плюс 25° С ÷ 35° С летом. Улан-Батор — одна из самых холодных зимних столиц в мире: самый холодный месяц — январь. Самый тёплый месяц — июль.

Если на северо-западе ежегодно выпадает 250—510 мм осадков, то в Улан-Баторе — лишь 230—250 мм, ещё меньше осадков выпадает в пустынной области Гоби.

В горных районах, на севере и западе страны бывает часто холодно. На большей части страны летом жарко и очень холодной зимой, со средними показателями января понижается до –30 ° С.

### **Транспорт в Монголии**

В Монголии есть автомобильный, железнодорожный, водный (речной) и воздушный транспорт. Для судоходства доступны реки Селенга, Орхон и озеро Хубсугул.

В Монголии две основные железнодорожные магистрали: железная дорога Чойбалсан-Борзя связывает Монголию с Россией, а Трансмонгольская железная



дорога — начинается с Транссибирской железной дороги в России в городе Улан-Удэ, пересекает Монголию, проходит через Улан-Батор, а затем уходит в Китай через Замын-Уудэ и Эрэн-Хото<sup>en</sup>, где присоединяется к китайской железнодорожной системе.

Большинство сухопутных дорог в Монголии — гравийные или грунтовые. Есть дороги с твёрдым покрытием от Улан-Батора к русской и китайской границе, и от Дархана. Есть некоторые проекты по строительству дорог в настоящее время, например, строительство с востока на запад так называемого «Миллениум-роуд».

Монголия имеет ряд внутренних аэропортов. Единственный международный аэропорт — Международный аэропорт Чингис Хана вблизи Улан-Батора. Прямое воздушное сообщение существует между Монголией и Южной Кореей, Китаем, Японией, Россией и Германией. MIAT Mongolian Airlines является крупнейшим перевозчиком в Монголии, и обеспечивает как внутренние, так и международные рейсы.

## График движения

Движение по маршруту прошло по заранее намеченной нитке. В следующей таблице приведен график движения с указанием километража и дат прохождения. Красным цветом выделены категорийные участки.

№	Ближайший населенный пункт (географический объект)	Расстояние (км)	Дата
1	Ташанта	950	18.07.11
2	Цэнгэл	216	19.07.11
3	оз.Хотон-Нур	57	20.07.11
4	р.Утэгтийн-Гол	169	21.07.11
5	оз.Хара-Нур	135	22.07.11
<b>6</b>	<b>р.Булган-Гол</b>	<b>260</b>	<b>23.07.11</b>
<b>7</b>	<b>Уенч</b>	<b>180</b>	<b>24.07.11</b>
<b>8</b>	<b>Царгин</b>	<b>191</b>	<b>25.07.11</b>
<b>9</b>	<b>бригада Дзахуйн</b>	<b>338</b>	<b>26.07.11</b>
<b>10</b>	<b>г.Бурын-Хяр</b>	<b>210</b>	<b>27.07.11</b>
<b>11</b>	<b>род.Талын-Бэлгэх-Булак</b>	<b>278</b>	<b>28.07.11</b>
<b>12</b>	<b>ур.Хармын-Цав</b>	<b>120</b>	<b>29.07.11</b>
<b>13</b>	<b>г.Барун-Обо</b>	<b>249</b>	<b>30.07.11</b>
<b>14</b>	<b>пер.Охин-Хутэл</b>	<b>225</b>	<b>31.07.11</b>
<b>15</b>	<b>Номгон</b>	<b>320</b>	<b>01.08.11</b>
<b>16</b>	<b>Хан-Богд</b>	<b>249</b>	<b>02.08.11</b>
<b>17</b>	<b>Сайншанд</b>	<b>399</b>	<b>03.08.11</b>
18	Налайх	502	04.08.11
19	Улан-Батор	79	05.08.11
20	Алтан-Булак	57	06.08.11
21	Хархорин	372	07.08.11
22	р.Их-Шаврын-Гол	270	08.08.11
23	Джаргалант	149	09.08.11
24	Хатгал	351	10.08.11
25	Ханх (Турт)	93	11.08.11
26	Култук	259	12.08.11
27	Балаганск	417	13.08.11
28	Канск	698	14.08.11
29	Мариинск	679	15.08.11
30	Новосибирск	440	16.08.11



### Дневник экспедиции

#### 18 июля. День первый.

Старт экспедиции состоялся в 10 часов утра 18 июля с площадки между цирком и Вознесенским собором в г.Новосибирске. Колонна участников в сопровождении машин ДПС вышла из города и взяла курс по трассе на г.Бийск. Этот день не был чем-то примечателен. Без особых трудностей колонна к 12 часам ночи прибыла в пос.Ташанта и встала на ночевку близ ворот на территорию пограничного перехода.







### **19 июля. День второй.**

Порядок прохождения таможни.

Въезжаем в терминал российской таможни. Запускают по пять машин – не более. Водитель берет паспорта – свой и пассажиров, поднимается по лестнице на второй этаж на таможенный пост. Заполняет декларацию на

машину. Здесь же нужно заполнить декларацию на вывозимые девайсы и оборудование. Затем водитель спускается и подходит вместе с пассажирами к будке для идентификации личности и подлинности паспортов. После этого водитель с пассажирами переезжает к выпускным воротам, где еще раз проверяются паспорта и документы на автомобиль. Затем проезжается примерно 20 км и снова российские ворота с пограничными столбами. Проверяются еще раз паспорта и документы на машину.



Затем еще километров 10 и монгольский терминал, вполне современный. Первая процедура – сбор за санитарную обработку днища – 50

рублей с машины. При этом яма для обработки была совершенно сухая. Отдали по 50 рублей, получили жетоны из оргстекла для дальнейших процедур и проехали строго по сухой яме к следующим воротам, непосредственному въезду на терминал. Здесь снова проверили паспорт и техпаспорт, выдали небольшие карточки на каждого человека, причем карточка с одной стороны на монгольском, а с другой стороны на английском языке. Правда выдали образец заполнения. Следующая процедура – заполнение всяких бланков таможенниками непосредственно в здании терминала, затем легкий осмотр автомобиля (без пристрастия) и ездай дальше.

*Заметка – на территории терминала машину лучше закрывать, так как там довольно активный движняк въезжающих и выезжающих.*

Далее последний шлагбаум – проверка паспортов и сразу за шлагбаумом в вагончике принудительное страхование от ДТП. Стоимость 780 рублей. Когда мы отказались страховаться, дежурный таможенник начал на нас ругаться и пугать тем, что сообщит в ГАИ, и что таков местный закон!

Затем здесь же подошли менялы и предложили обменять рубли по курсу 40 тугриков за рубль. Мы предложили 44, в итоге сошлись на 42. Но много менять не стали, так как дальше (исходя из разговоров с теми, кто выезжал из Монголии) должно быть повыгоднее. Итак решили, что каждый экипаж меняет всего по тысяче рублей и деньги идут в общак на различные общаковые нужды.



Первый пункт по нашему пути – Цаган-Нур, затем от него ушли на юг и через перевал Оботын-Даба доехали до Улгия, где нам надо получить разрешение на въезд в погранзону. Получили быстро за 36000 тугриков (примерно 857 рублей). Искали банк, но поменяли на рынке у менял по курсу 43 тугрика за рубль.

Решено идти на Улан-Хус. Дорога идет через перевал без названия. За бортом 32 градуса. Высота перевала 2137. Координаты 49 02 47 89 43 40.

Спустились к Улан-Хусу. Здесь через реку Ховд построен большой добротный мост. Вода в реке как кипящее молоко. Река неглубокая.



Далее начинаем подъем на перевал Мушгирагийн-Даба в направлении Цэнгэла. Нашей целью сегодня является озеро Хотон-Нур. Вечереет. Двигаемся вдоль реки Ховд. В Цэнгэле наблюдали интересную картину – вокруг деревни выложен плотный забор из плоских камней высотой около метра. Долго гадали - зачем. А в самой деревне и в округе прямо-таки кирпичный завод. Прямо в земле сдобренной речной водой вырубают лопатами кубики в форме булки хлеба, вытаскивают на поверхность и высушивают. Затем из них строятся дома. Мы двигаемся вдоль красивейшей реки Ховд. На протяжении 15 км сплошные юрты и пастбища. Берега покрыты сочной зеленью. Местами полянки, заросшие саксаулом и

хвойными рошицами. Красотища. Не удержались – встали лагерем, не доехав до озер. Рыбаки отвели душу, наловив немного хариуса. Самого большого взвесили – оказался 1450 грамм. Свежую рыбку приготовили по спецрецепту и сырую съели за вечерними посиделками у костра.



### 20 июля. День третий.



Наутро наловили еще рыбы, теперь ее уже пришлось жарить.

На месте впадения в р.Ховд р.Могойтын переехали Ховд по старому деревянному мосту. Въезд на мост платный. Стоит шлагбаум. Цена проезда 2000 тугриков за 1 машину. Теперь наш путь лежит по дороге вдоль речки Могойтын.

Вода в ней чистейшая, речка мелкая, каменистая. По берегам растет только

трава, деревьев нет. Навстречу часто попадаются грузовики. В кузове дрова в виде поломанных, высохших стволов деревьев.

При подъезде к озерам Хурган и Хотон – лунный ландшафт, а за озерами отчетливо просматриваются снежные вершины хребта, разделяющего Монголию и Китай.

Между двумя озерами протока и на ее середине построен мост. Правда сейчас он в ветхом состоянии, но ездить можно. Рассчитан на одну машину. Недалеко от моста стоит пограничная застава и на фоне всех построек, которые мы видели на своем пути выглядит как оазис цивилизации. Здания построены из красного кирпича. Перед мостом к нам подошел дежурный пограничник, неплохо понимающий русский язык. Проверил разрешение на нахождение в погранзоне. Предупредил, что рыбачить на озере нельзя, видимо имея в виду сети. Но, когда мы сказали, что хотим наловить на еду и только удочками – разулыбался и дал добро.



Честно говоря, чтобы найти красивое и уютное место для стоянки пришлось потратить более часа. Но наши упорные поиски были вознаграждены райским местом с галечным пляжем и отличной рыбалкой.



Весь берег озера усеян юртами с пастухами, и кругом стада коз и баранов, но они нам не мешали, так как сразу же куда-то исчезли. Весь вечер собирался пойти дождь. Над горами нависли свинцовые тучи, но до озера он не дошел.



### **21 июля. День четвертый.**



Утром проснулись под шум дождя. Ветер стих. Отсюда приняли решение выдвинуться в самую западную точку Монголии. Мы двигаемся с малой скоростью, дабы не навредить автомобилям, но все-таки с опережением графика на один день. Потому и решили побывать в знаковой точке. Дорога вдоль озера Хотон каменистая и чем дальше, тем более заросшая хвойным лесом.

Очень много пней от вырубленных деревьев. Берега озера по-прежнему усыпаны юртами и пасущимися стадами коз и овец.



В конце озера нас ждал сюрприз – снова погранзаезда. И тут нам пришлось задержаться часа на два. Пограничники упорно не хотели напускать к крайне западной точке. Начальства не было на месте. Немного помогла женщина, понимающая русский язык. В общем ждали, ждали и уже решили возвращаться по другой стороне озера. Но к хорошему переходу через реку нас тоже не пустили. Решили разведать переход непосредственно перед заставой, но там бы нам пришлось потратить целый день. Местность сильно заболочена. Оно того не стоило, так как у нас были другие планы. И тут нам повезло, погранцы каким-то волшебным образом решили нас пропустить.



Итак. шлагбаум открыт и нас пропускают. Радость оказалась недолгой, через 1.5 км аварийная остановка. На томском Патриоте в колесе появился какой-то нехороший звук. Домкратим, смотрим. Оказалось, срезало длинную полуось переднего моста. Вот они – отечественные запчасти. Новая полуось прожила около 2000 км. По окончании всех манипуляций машина стала заднеприводной.

Едем дальше. По левую руку хребет – Монгольский Алтай. До него рукой подать, за ним Китай.



Ехали мы, ехали, и дорога закончилась. Видна только конная тропа. Решили ехать по ней сколько возможно. Пробрались еще километров пять и уперлись в тупик. Здесь кордон и красивейший водопад. В реку Хаара-Салагийн с большой высоты впадает река Салагийн, а когда мы поднялись наверх, то обнаружили, что река эта вытекает из озера.

Пора возвращаться и по конной тропе мы поползли обратно.

Прежде чем попасть на другой берег озера нам предстоит преодолеть две речки Цаган и Аршан. Первую, Цаган, проходили в брод. Ширина метров

70, а вода цвета молока. Преодолели безболезненно, правда моноприводный УАЗ Патриот заблаговременно прицепили на веревку, на всякий случай.



Со второй речкой все оказалось гораздо проще – ее переехали по мостику.

Интересно отметить, что восточный берег озера Хотон разительно отличается от западного. Если западный промыт множеством ручьев и родников, то восточный сухой и каменистый. Причем завален огромными валунами, так что не разгонишься. Кроме того, на восточном берегу наблюдаются красивейшие пляжи с белым песком.

Нам надо снова попасть на мост на перешейке между озерами, чтобы взять направление на поселок Алтай. При подъезде к мосту помогли двум местным УАЗикам, застрявшим в ручье, и что интересно – благодарили они нас на русском языке. Это большая редкость, когда монголы понимают по-русски.

Кстати, не удержались мы от посещения монгольской юрты. Люди, завидев нас еще издали, выходили навстречу и приветствовали. Кроме того, нам повезло еще и потому, что среди хозяев была девушка, знающая английский язык. Оказалось, что юрту они ставят только на летний период, пасут скот, а девушка работает учителем в Ховде и гостит у родителей только месяц. А вот куда пристраивают коз и лошадей на зиму, мы так и не поняли.



Нас встретили очень гостеприимно, пока мы топтались возле юрты, женщины уже накрыли стол неизвестной нам едой, пригласили в юрту. Кушанья, как и положено, отпробовали – кобылье молоко, что-то твердое, порезанное на кусочки, стряпню, напоминающую хворост, только пресный, видимо заменяющий хлеб.

Когда мы переехали мост, было уже совсем темно. Было понятно, что в Монголии желательно передвигаться в светлое время суток, но нам почему-то уже не захотелось вставать в районе предыдущего места ночевки, и было принято решение уехать подальше. В этом видимо была наша ошибка. Четыре экипажа следили за навигацией и все равно пришлось попетлять в поисках нужной дороги. Кроме того, сильно сбивали с толку дорожки,

ведущие от юрты к юрте. В общем блуждали мы до двух часов ночи. И не сказать чтобы блудили, ехали больше по азимуту, в поисках нужной дороги, но в Монголии, к сожалению, карта и местность не всегда совпадают. Тем не менее, выход на нужную дорогу был найден и мы встали лагерем на берегу реки Утэгтийн-Гол.

Весь этот день нас сопровождала пасмурная погода, даже периодически накрапывал дождь, что позволило нам наделать много видео и фотосъемки при хорошем свете.

Поломка на Патриоте была устранена ночью, поэтому к следующему дню уже все машины в команде были готовы к любым дорогам.



**22 июля. День пятый.**



Утро было жарким, с утра палило солнце. Дорога по монгольским меркам стала идеальной, в отличие от вчерашней, особенно ночной. Наш курс лежит через озеро Даян к каменным бабам. Это очередная каменная достопримечательность на маршруте. Вчера был намечен просмотр древних писаниц на

озере Хотон. Мы их там, конечно, нашли, но рассмотреть в темноте толком не смогли, зато запечатлели на фото со вспышкой, в надежде разглядеть внимательно уже дома.



Здесь в районе озера Даян находятся каменные бабы на территории очередной пограничной заставы, на которую нас просто не пустили и мы выдвинулись на поселок Алтай через перевал Яматын-Дабаа. Высота 2600, подъем затяжной и плавный.





Разберем причину, по которой пограничники уже два раза не пускали нас по нашему маршруту. когда нам выписывали, мы, конечно же, не могли знать, что все пункты следования должны прописываться подробно, в противном случае проблем с пограничниками не избежать.



Вдоль реки Сангийн начинаем подъем на перевал 3114 м. Это первый перевал такой высоты на нашем пути. Речушка узенькая и каменистая, и дорожка вдоль нее совершенно не просматривается, хотя на карте обозначена довольно жирно.

Сегодня был не наш день. До вершины перевала оставалось 5 км и дорогу нам преградили верховые болота, груды камней и извилистое, заболоченное по берегам, русло реки. Мы поняли, что за день и возможно даже за два не управимся. Проехать, конечно, можно машины подготовлены к бездорожью, но мы приняли решение, что в этом нет никакого смысла, так как мы сорвем график движения и нарушим все свои планы.

Итак, решено вернуться и по большому кругу через озеро Даян двигаться к населенному пункту Булант для дозаправки.

Последние два дня показали, что если на карте Монголии есть дорога, даже если она обозначена в атласе жирной желтой линией – это совсем не означает, что она существует на самом деле.

Выдвинулись по существующей дороге. На высоту 2880 ползли уже по темноте. Дорога была расквашена. Крались медленно, прямо по колее большие камни. Хотели заночевать ради интереса на высоте 3000 м, но

подъем оказался слишком крут. В итоге присмотрели уютную скалу, укрылись от ветра и встали лагерем. Температура ночью опустилась до +9. Машины утром пыхтели синим дымом.

### 23 июля. День шестой.

Наш путь лежит вдоль множества озер. Самое большое из них Хаара-Нуур. Берега каменистые, растительности нет, местами берег высокий. С восточной стороны в озеро впадает река. На ее берегах лежит лед. Поднимаемся на перевал Бардан-Дааба. Дорога по монгольским меркам хорошая. Погода солнечная, но не жаркая. Вокруг ни одного деревца, кругом лысые красивые горы.

В поселке Алтай солярки нет, только бензин АИ80 по 1700 тугриков за литр (примерно 39 рублей). Дома из самодельного кирпича с пластиковыми окнами. Зашли в больницу поставить печать. Персонала нет, кроватей тоже нет. Больные сидят на ковриках на полу и обедают.



Отсутствие ДТ нас смутило, хотя топлива пока всем хватает. Отправились в Дэлун, нам сказали, что топливо там должно быть непременно. Сразу за пос. Алтай – погранзастава. Встретили приветливо, проверили паспорта и разрешили пополнить запасы воды. На территории заставы стоит ручная насос и качает воду из земли.

Дальнейший наш путь идет вдоль красивейшей реки Сагсай, текущей по долине. По берегам поляны с сочной зеленой травой и цветами. Сама река

мелкая и каменистая. Вдоль реки много юрт, на соседних вершинах лежит снег. Дорога петляет с одного берега на другой.

Перед озером Тал-Нуур мы заехали на самую высокую точку с начала нашего путешествия, перевал Увсайн-Дааба (2843 м).

Следующий населенный пункт Дэлуун. И снова 80го бензина вдоволь по 1900 тугриков, а вот с дизельным топливом проблемы. Оно есть, но немного и не на заправках, а в бочках и цена высока – 2300 тугриков за литр (примерно 56 рублей).

Делать нечего – заправляемся и по существующим дорогам едем в Булган.

Уже темнело, когда мы начали подъем на пер. Агуртын-Даба. Перевал, конечно, впечатляющий – состоит из 10 полок, высота 3092 м. А дальше, уже в темноте, за 30 до первого пос.Булган, дорога завела в такое ущелье, что даже в свете фар было видно, что оно неопишущей красоты. Река, вдоль которой прорублена дорога, зажата между огромными скалами, кругом на склонах навалены огромные скальные обломки. И невольно, проезжая под ними, становится даже страшно, что какой-нибудь из них может свалиться вниз.

Вскоре это грандиозное зрелище закончилось, и мы выехали в широкую долину, где и заночевали. Где-то здесь, в 30 км от лагеря находятся пещеры. Пара экипажей (54 и 72) решили посмотреть, есть ли к ним дорога. К сожалению разведка оказалась неудачной, на УАЗе 54го срезало заднюю правую полуось.

#### **24 июля. День седьмой.**

Срезанная полуось означала неизбежный ремонт в ближайшем населенном пункте Булган. На подъезде к Булгану райские полянки с большими деревьями. Очень пожалели, что вчера не дотянули до них.

В Булгане ДТ не нашли. Опять есть только 80ый бензин. Не нашли мы здесь и полуось для УАЗа. Поехали в следующий Булган. Через пару километров за деревней нас ждали местные и покручивали в руках полуось от УАЗа. Сговорились купить за 50 000 тугриков. Полуось немедленно заменили.

Дорога от первого Булгана до второго очень монотонная. Кочки, камни. Наша скорость 10-15 км/ч и только красивые виды реки Булган и склоны гор радуют глаз.

Прямо на реке после небольшого деревянного мостика – шлагбаум, дорога платная. С каждой машины по 800 тугриков (примерно 19 рублей). А сразу за шлагбаумом начинается такая красота, которую мы и не ожидали. Река Булган и прижатые к ее берегам скалы впечатляют.





Во второй Булган приехали к вечеру, так как вдоль реки наша скорость была, мягко говоря, низкая. Во втором Булгане есть любое топливо, но солярка китайская. Попробовали – не очень, но что делать? Цена соляры здесь 2300, АИ80 – 1510.





Затарившись хлебом, водой и еще всякими вкусностями, мы трогаемся в путь – в южную часть Монголии. А для начала в Уенч, там нам надо получить разрешение на дальнейшее движение вдоль границы. Постепенно горы раздвигаются, сглаживаются и зелень потихоньку исчезает, хотя в Булгане ее было очень много. Как в России – тополя по всему городу.



В Уенч прибыли по-светлому. От Булгана сюда полпути асфальт. Перед самым Уенчем уже стоят опоры строящегося моста через р.Уенч.

Сюда мы заехали целенаправленно, чтобы получить на погранзаставе разрешение. История получения разрешения затянулась до обеда следующего дня. Для начала у нас собрали загранпаспорта и сказали, что начальник погранзаставы будет через час. Этот час затянулся на три часа и в итоге мы поняли, что сегодня воскресенье и начальник не появится вовсе. Решили не мучиться и отъехать к реке на ночлег. Но паспорта нам не вернули, мотивируя тем, что с утра надо послать по факсу запрос в Улан-Батор. Так до утра мы остались без паспортов и почувствовали себя таджиками в чужой стране. Было немного неуютно.

Ночью, предчувствуя, что реки скоро закончатся, мылись и стирались в грязной воде реки Уенч, прямо под строящимся мостом.

### 25 июля. День восьмой.



На получение разрешения ушло полдня. Ждали факс из Улан-Батора. получается, что для проезда по южной части Монголии получить разрешение можно только в Улан-Баторе.

Читаем разрешение – все на монгольском языке. Уловили только две даты – 25 июля и 29 июля, то есть четыре дня. Куда мы за это

время доедем – неизвестно.

От Уенча километров 10 асфальта, думали это трасса на п.Алтай, так как в атласе она обозначена основной, но нет, дорога уходит севернее. Перескочили по полю на дорогу южнее. На ней тоже асфальт. И опять трасса (даже с разметкой) уходит севернее. Да что ж такое? Повиляв по степи, находим наконец нужное направление и попадаем в п.Алтай. К нашему удивлению поселок мертвый. Похоже, строили его и жили в нем наши военные, так как большинство домов построено из красного кирпича. Сейчас все эти сооружения аккуратно разбираются и кругом наложены стопки кирпича и плит. Также лежат выкопанные из земли



бетонные блоки. Ни одного человека здесь не живет. Алтай – самый южный поселок. Дальше наш путь лежит в Большой Гобийский парк «Б». Горы становятся ниже и вот уже кругом обычная степь. Температура за бортом +30. Дорога терпимая. местами гребенка.



Вскоре начинается сама пустыня – Алтайская Гоби. Большой Гобийский парк «Б» представляет собой в основном ровную степь с кустами саксаула. По парку постоянно двигаемся на юг в направлении китайской границы. Дорога позволяет ехать со скоростью 30-40 км/ч. Место, по которому мы начинаем движение по парку называется Хонин-Усть. Все дальше продвигаемся на юг к границе. До нее уже рукой подать. Где-то на горе заметили домики заставы, при ближайшем рассмотрении это оказались юрты пограничников. Но в бинокль мы даже не заметили, что наперерез нам мчатся два вооруженных пограничника на мотоцикле. По опыту прошлых странствий вдоль границы мы, конечно, могли ожидать к примеру пограничников на лошади. Видимо времена изменились и теперь они носятся по степи на мотоциклах.

В общем добро на проезд мы получили только через час, усвоив на будущее, что такое приближение к границе неизбежно заканчивается проверкой документов и впредь решили заставы объезжать по целиаку. Но не тут-то было. Только успели обсудить нашу задержку на час, как уперлись во вторую заставу. Тут уже шлагбаум. И снова ушел час на согласование и



звонки. Тем временем, пока ждали, попытались общаться с молоденькими солдатами. Языковой барьер – это интересная штука, причем язык жестов тоже не помогает. Когда включили оффроадные клипы на DVD у них так блестели глаза от интереса, особенно когда смотрели картинки болот и грязи.



После этого поста нам еще больше захотелось поискать обходные пути застав и отрядов. Тем более, что солдатики прорисовали нам на карте где они находятся.

В общем через пару часов стемнело, два поста погранцов испортили нам все планы на дневной пробег, несмотря на то, что у нас было разрешение на нахождение в погранзоне. Тем не менее было вот так.

### 26 июля. День девятый.

Утро девятого дня, 10 часов, за бортом чуть более 20 градусов, хотя вчера днем доходило до 35, но еще не вечер.

Следующая встреча с пограничниками произошла только в очередном пос.Алтай. К счастью обошлись малой кровью. Получили быстро без лишних вопросов разрешение



на 5 следующих постов. А самое главное в Алтае оказалась вполне современная заправка. Цена ДТ 2060 (47 рублей), АИ80 1560 (36 рублей).



Мы продолжали продвигаться по почти лунному ландшафту этой части Гоби. Горы все еще сопровождают нас, но они уже не такие высокие и почему-то очень темные, почти черные. Да, кстати, в Алтае два есть банк. Хотели наменять тугриков, но в банке ответили, что ни рубли, ни доллары им не нужны.



За п.Алтай пустыня скучна и однообразна. Собственная пыль обгоняет наши машины Красота куда-то растворилась, вокруг настоящий щебеночный завод.

Через 50-60 км за Алтаем картина становится поинтереснее, да и дорога получше. Горы в этих местах достаточно интересные. Они просто разноцветные. Рядом может расположиться желтая, черная и зеленая гора. К вечеру небо полностью очистилось от туч, и выглянуло солнце. Температура достаточно комфортная +25 градусов. Мы постепенно начинаем заезжать в зону песков и зеленых саксаулов. Вечер в лагере был просто сказочным. Ветер стих, небо звездное, как никогда и нигде.



**27 июля. День десятый.**

С утра скорость продвижения упала за 10 км/ч. То, что на карте обозначено заболоченной местностью, выглядело следующим образом. По всему видно, что в какой-то сезон здесь стоит огромное количество воды, кругом зелень. Почва больше глинистая и вся истоптана и перемешана животными. Саксаулы высокие стоят большими рощами.



Сейчас земля высохла и потрескалась, а в роднике, находящемся вблизи – нет воды, как впрочем и в десятке тех, что мы проезжали ранее. Стало понятно, что и дальше на родники надеяться не стоит, а рассчитывать лишь на собственные запасы воды.



Немного не доехав до 97 долготы наш маршрут резко поворачивает на юг в Большой Гобийский Национальный парк «А». Начало дороги неплохое, но через пару километров она теряется. Мы двигаемся по Заалтайской Гоби и наш интерес огромен, потому что ни в одном имеющемся у нас путеводителе нет описания этого парка.

Дорожка нашлась быстро и их здесь, как и во всей Монголии, в одном направлении много.



Теперь перед нами стена хребта Эдрэнгийн-Нуру. Подъезжаем ближе и снова стена. Где же перевал? И пока мы буквально не уперлись в гору, только тогда увидели проезд между скал, абсолютно ровный, никакого подъема. Зрелище достаточно удивительное. Резкий поворот влево и мы оказываемся окруженными высоченными скалами, которые только что стояли перед нами неприступной стеной. Так, виляя, без спусков и подъемов мы миновали хребет.

При спуске в долину снова потеряли дорогу. Да и не мудрено. По склону везде оставлены следы потоков воды. Эту дорогу просто замыло, или задуло. Идем по азимуту. Скорость 5-8 км/ч, так как приходится проезжать намытые рвы, да еще объезжать остроконечные саксаулы.

Вскоре стало окончательно понятно, что дороги не будет и мы преспокойно идем по азимуту. Слалом между кустами саксаула принес свои результаты. Случился еще один прокол колеса, который устранили с помощью жгута, благо современные средства позволяют это сделать за 2 минуты. Сколько их еще будет?



Сегодня с утра небо хмурилось, хмурилось, и пошел дождь. Подивились и порадовались. Хотя бы прибьет пыль, которой уже полные машины.

Нашли мы, что такое черная Гоби, заехав в центр Заалтайской Гоби. Интересно, что поверхность этой пустыни черная, а машины оставляют желтые следы. Долго гадали, почему так происходит. Так к единому мнению

и не пришли, почему песок покрыт тонким слоем из черных камешков и почему они черные. В центре Заалтайской Гоби – лунный ландшафт. Совершенно неземные картинки.



Мы по-прежнему идем по азимуту, местами попадая на поляны с саксаулом, местами выскакивая на площадки издалека напоминающие асфальтированные.

К ночи поднялся сильный ветер. Такой, что сбивает с ног. Пытались защититься от ветра тентом, ничего не вышло, его вырывало из рук.

### **28 июля. День одиннадцатый.**



Сегодня встречали рассвет. Мы уже окончательно перестроились на ранний подъем. С утра не так жарко. Ветер стих и стал умеренным. Сегодня природа опять преподнесла нам сюрприз. Хребет Чингэс-Улан и хребет Дзун Торойтын Нуру предоставили в просвете между друг другом

неописуемый словами проезд. Картинка выглядит следующим образом. Тропа ведет к стене гор и издали никогда не догадаешься, что сквозь нее можно проехать. Это видно только тогда, когда приблизишься к ней вплотную. Как правило, это резкий поворот за какую-нибудь скалу и вот она дорога. Дороги здесь, конечно, как таковой нет. Двигаешься по следам водных потоков. Получается довольно мягко и безболезненно для автомобилей. Проход местами узкий и зажат грандиозными скалами. Двигаясь вот уже второй день по пустыне с севера на юг, мы не встретили ни одного человека, ни одного зверька, ни одного действующего источника воды и ни одной птички. Территория абсолютно мертвая и безжизненная. И только изредка наш путь пересекается с чьим-то автомобильным следом, проложенным неопределенное время назад.



После 20ти км прохода между хребтами картина изменилась. Начали появляться верблюжьи следы, и даже пробежал серый заяц. Заяц был худеньким с очень длинными ушами. Скоростные возможности его такие же, как и у наших сибирских. Саксаул стал выше и зеленее. Находящиеся по нашему маршруту родники и колодцы оказались как и предыдущие – пересохшими. Также увидели одного дикого верблюда, резво убегающего от шума наших моторов.



Мы неумолимо приближаемся к китайской границе. Под колесами песок с мелкой галькой, а местами просто песок. Приходится включать пониженную передачу. За бортом жарко, явно не менее 35. Собственная пыль нас обгоняет и бесцеремонно залетает в окна. Кондиционерами никто не пользуется, так как экономия топлива выше комфорта.



В 30ти км от китайской границы нарисовалась контрольно-следовая полоса (КСП), и нам пришлось взять чуточку левее от нее. Наконец



появилась настоящая дорога, ведущая на восток. Вдоль нее четко просматривается КСП. Пришлось продолжить движение по этой дороге, немного не там, где мы прокладывали маршрут.



Возле источника Дзалын-Билгех-Булаг решили устроить обед, но там оказался пункт пограничников. На их территории пополнили запасы воды. Общались недолго. Посмотрели разрешение, проверили паспорта и отпустили с миром.



Дальнейшая наша дорога – это типичная монгольская гребенка и лишь изредка попадаются желтые пятна плотно утрамбованных песков, где можно отвести душу. Где-то между 99 и 100 градусами вертикально заканчивается национальный парк «А», здесь же граница аймака и заканчивается Заалтайская Гоби. Здесь начинается просто Гоби и Гурванксайхан национальный парк. А наш путь пойдет по местности Умнеговь, что в переводе –пустыня, до самого Далан-Дзадгада.

На роднике Хотон-Суудлын снова застава. Солдатики с красными флажками указали нам, чтобы мы заехали на территорию заставы. К нашему удивлению здесь довольно домашняя обстановка. На заставе мы заметили не более 7 человек и двоих маленьких ребятишек. На территории построен детский городок и все чисто, аккуратно. Нас пригласили в дом. Угощение было уже на столе. Зеленый чай в термосе, сливочное масло, кусочки монгольского твердого сыра. сахар, а самое главное, тонко нарезанные ломтики белого свежего хлеба, который мы не видели вот уже несколько дней, довольствуясь сухарями. Выпив чая, минут через 15 мы уехали своей дорогой. Кроме того, на заставе нам показали, где находится следующая. Еще интересно было то, что с двумя ребятишками начальства нянчилась не мама, а солдатики. А когда мы выезжали за территорию, постовые отдавали честь.

В общем это был самый теплый прием пограничниками за все время пути по южной ночлег, абсолютно уверенные, они все находятся на родниках или колодцах!

Километров через 10 от заставы мы наконец-то увидели стадо барашков. Повеял жизнью после совершенно мертвой Заалтайской Гоби.

В этих местах пустыни поразила нас многообразием цветов. Разнообразными были не только горы и все вокруг, но и сама дорога. Она становилась то коричневой, то зеленой, то желтой, то красной. Забегали зайцы, суслики, и даже ежики. Уже когда стемнело, на горизонте засветились гни большого города. Это Китай, огромный, светящийся оазис. Какой все-таки контраст! А ведь между безжизненной пустошью и островами цивилизации всего какие-то километры.

Такое приближение нашей колонны к границе не прошло бесследно. Бдительные монгольские пограничники уже догнали нас на мотоцикле. По всему было видно, что про нас им уже сообщили. Если раньше пограничники связывались только в часы связи и задерживали нас в ожидании эти часов, то между последними тремя заставами, как мы успели заметить, проходит

проводная связь. Пограничники взглянули на разрешение и обошлось без проверки документов.

За 70 км до урочище Хармын-Цав в месте, где должна быть развилка на Гурвантес, ее не оказалось. Мы встали на ночлег, абсолютно уверенные в том, что завтра мы однозначно поедем по наилучшей дороге. Пустыня кое-чему научила.

**29 июля. День двенадцатый.**

Неожиданно за 140 км до Гурвантеса дорога была поймана. Стала проглядываться чптко и на большое расстояние. Это радовало. На долготе 99.30 закончился национальный парк. Здесь же граница аймака. Чуть севернее мы окажемся в национальном парке Gurvansaikhhan.



На урочище Хармын-Цав мы пошли по азимуту. С юга к урочищу дороги нет. Нашли урочище бысро, покатались по его чреву. Местами



страшновато, там где над головой нависают глыбы рыжей породы. Кругом видны осыпавшиеся сверху обломки огромной величины. Искали «голову сфинкса» описанную в путеводители, но так и не нашли. Точных координат у нас не было.

Дорог по-прежнему нет, а нам надо идти дальше, по-прежнему идем по азимуту. Каньоны и русла рек преграждают путь. Пришлось сделать крюк в 36 км, хотя по прямой гораздо меньше.



И вот он – Хармын Цав!!! Величественные рыжие скалы. Здесь же зеленый оазис. Правда водоема, конечно же, нет, но это не помешало в тени

деревьев разбить лагерь. Этот вечер мы использовали для ремонтов, замены масла, топливных фильтров и т.д.





**30 июля. День тринадцатый.**

Планы на сегодняшний день – заправиться в Гурвантесе и добраться до песков Хангарын-Элс.



С утра стоит жара выше 30, впрочем как и вчера. Попрыгав по барханам и напетляв по саксаулам – вышли на дорогу, ведущую в Гурвантес. Сегодня мы наконец-то нашли первый действующий родник Наран-Дэц.

Вокруг него зеленая жизнь, травка и даже растут кусты ягоды, напоминающей по вкусу черемуху, только чуть солоноватую. А вот чай с лимоном или кофе этот привкус заглушают.

Стрелки указателей уровня топлива в наших баках непрерывно падают вниз. Надо следовать прямой наводкой в Гурвантес на заправку. Подведем итог. Команда прошла 1000 км от последней заправки в пос.Алтай. Запасов топлива хватило всем. Для примера возьмем некоторые автомобили. ТЛК ПРАДО на механике – расход на трассе 14 л, на прошедшей тысяче наполовину без дорог расход составил 16 л.

ТЛК 80 – на тысяче расход 18 л, на трассе 14 л.

Паровоз – трасса 16 л, 1000 км – 22 л.

ТЛК ПРАДО автомат, 13 л трасса и 18 л за 1000 км.

Дизельный Патриот бездорожье 12 л, трасса 9 л.

Гурвантес появился на горизонте на расстоянии 10 км. Издалека похож на обычное село. В основном видны юрты. В зданиях находятся только банки, магазины, кафе и другие общественные учреждения. Есть две, вполне современные заправки.





В банке нам поменяли только доллары. От рублей отказались. Курс обмена 1246 угриков за \$. Заправки дешевизной не отличались. Но появился 92ой бензин. Цена, ДТ – 2000, АИ80 – 1525, АИ92 – 1740.



Магазины полны товаров. Продукты привезены и российские и западные. А вот сигареты только монгольские, но выпущенные под маркой всех известных брендов. На всех пачках изображены легкие курящего и некурящего человека.





И, так же как и у нас, на всех пачках написаны предупреждения, только более мелким шрифтом, чем у нас.



Следующий этап нашего путешествия – пески Хангарын-Элс. Самые высокие и красивые барханы Монголии.

### 31 июля. День четырнадцатый.



После отъезда из Гурвантеса через 70 км у одного из экипажей возникли серьезные проблемы с автомобилем. Вышли из строя оба передних ступичных подшипника. Один имелся в запасе. А вот по второму проблему надо было решать. В итоге 4 экипажа выдвинулись на пески, а 3 пошли на Далан-Дзадгад. Связь договорено поддерживать по спутниковому телефону. Большую машину тащить в пески – нецелесообразно. Встреча должна состояться в Далан-Дзадгаде.



Итак ищем дорогу покороче к пескам. От артели Гурван-Тэсийн-Давсны идем прямой наводкой в ущелье между горами Гийбээнг и Саврэй-Ула, по сайру – напрямую без дороги на карте, но по существующей дороге, проложенной от колодца к колодцу по пескам.



Колодец Хьер-Хундук – это точка, от которой мы пойдем вдоль песков. Но прежде чем двинуться по северной границе песков на Баян-Далай, решили

поискать ключ Сарун-Булак, так как по рассказам бывалых в мае этот ключ выглядел большой чистой речкой (координаты кемпинга неподалеку от прохода через пески N43 46,493 E102 20,466).



К сожалению нам не повезло и источник был очень слаб. Его вода текла по широкому руслу и ее уровень был очень мал. Зато здесь мы нашли кусты, заросшие ягодой, которую собирают монголы и варят из него варенье. Раньше мы видели только красную ягоду, а здесь была и черная, и желтая, очень похожая на нашу облепиху.



После неудачных поисков «большой воды», пришлось не солоно хлебавши выдвинуться дальше по маршруту на восток. Правда оставалась еще одна призрачная надежда искупаться в кемпинге близ источника, представляющем собой огороженную площадку, внутри которой гостевые юрты (штук 15), ресторан и цивилизованные душ и туалет. Но обслуживающий персонал, не говорящий ни по-русски, ни по-английски, нас так и не понял. Долго не раздумывая, мы поехали дальше.



Катанье по барханам выглядело уныло. Грузенные машины по песку не идут. Кроме того, надо было спустить колеса хотя бы до единички. Но мы этого делать не стали. Температура за бортом градусов за 40 и любая остановка дается тяжело. В такую погоду лучше ехать хоть немного, обдувает на ходу. Правда наша скорость местами падает до 5-10 км/ч. Гребенка вытрясает душу.

В Баян-Далай прибыли по-светлому, поставили на заправке отметку в маршрутную книжку и уехали. Хотелось бы сегодня доехать до Далан-Дзадгада, так как там наши экипажи, уехавшие ремонтироваться. За перевалом между хребтами Дуна-Сайхны-Нуру и Дэун-Сайхна-Нуур за 50 км до Далан-Дзадгада появилась связь с нашими. Ребята уже заказали запчасти самолетом и ждут нас. Успокоившись, что с ними все в порядке, решили приземлиться сразу за перевалом. Да и стемнело уже. Вообще проехав по Монголии полмесяца, мы пришли к выводу, что темнеет здесь очень рано и потому график движения надо сразу настраивать на ранние подъемы и

раннюю остановку на ночлег, особенно если двигаешься по направлению, а не по дорогам. Да и дорогу не помешает просматривать подальше. Она часто бывает с сюрпризами в виде приличных трамплинов.

### **1 августа. День пятнадцатый.**

Далан-Дзадгад. Здесь нам надо запастись водой, топливом, продлить разрешение в погранзону. Отсюда мы снова уходим на юг через Номгон в Большой национальный гобийский парк в надежде увидеть что-то интересное, включая Вал Чингиз-Хана.



В Далан-Дзадгаде мы увидели первый самолет за все время наших странствий по Монголии. Здесь есть аэропорт.

Видели также кирпичный завод. Конечно, это не такие масштабы изготовления кирпича, как у нас, но тем не менее. Никаких заводских помещений, все делается на улице, на площадке примерно 70x70 метров.



От Далан-Дзадгада мы мечтаем попасть на самую южную точку Монголии, на Вал Чингиз-Хана. Нашли в городе погранотряд, чтобы получить разрешение, но нам не повезло. Они не имеют права давать разрешение на проезд по этой зоне., только через Улан-Батор, как мы поняли. Но вскоре, когда нашелся переводчик, нам пояснили, что такое разрешение нам в принципе никто не даст, потому как передвигаться в этом районе вообще запрещено. Мы, конечно, можем доехать до заставы в Номгоне, но южнее нас не пустят. Но как же так, неужели нашим планам суждено рухнуть?

Изучив внимательно карту, решаемся пойти хитрым путем. Резко спуститься на юг, побывать на валу Чингиз-Хана, а потом уже через Номгон выйти из этих мест. Причем подъехать к Номгону с северной стороны, чтобы нас не заподозрили в противоправных действиях.

Прямая дорога на юг оказалась прекрасной. Никакой тебе гребенки, да и картинка вокруг терпимая. Нет, конечно, ничего суперкрасивого, но вокруг постоянно горы. Большинство монгольских центровых дорог проходят по равнинам. Они скучны, разбиты и скорость на них никакая. Здесь же мы летим 60 км/ч. Ветер боковой, пыль друг за другом не глотаем. В общем хорошо!

Проехали довольно быстро сотню километров с немислимой для Монголии скоростью 50-60 км/ч. Мы настойчиво ищем действующие колодцы и родники. Очень хочется помыться. Последняя помывка была в

Алтае 2. Запасы воды мы, разумеется, пополняли, но они только для приготовления пищи, а никак не для мытья. Но воды, как и раньше, нигде нет. Правда в юртах нам сказали, что вода есть в колодце Бар. Мы ринулись туда. Он прямо на дороге. Но не тут-то было, колодец закрыт в каменной избушке и на дверях висит замок. Внутри разглядели электростанцию, рядом канистра из под масла. В общем все не так просто. Замок, конечно, трогать не стали и поехали дальше, шутя, как нам стало хорошо после очередной помывки.

Вал Чингиз-Хана самая южная точка Монголии и точка возврата нашей команды в Улан-Батор через Сайшанд. Вал Чингиз-Хана уже мало напоминает вал, но просматривается на километры совершенно ровной линией. Чисто символически мы даже по нему прокатились 5-6 км, так и не поняв, для чего он когда-то был сооружен. Идет он по краю песков, кое-где промыт сайрами, и если не знать точно его координаты, то на местности его найти невозможно.

Номгон проскочили ночью. С пограничниками так и не встретились, больше боялись!

## 2 августа. День шестнадцатый.



С утра уже стоит жара. И только то, что дороги здесь более менее и скорость 40-50 км/ч – спасает от зноя.

Баян-Обоо – городок, как и все предыдущие небольшой. Видим впервые в жизни огромное окаменелое дерево диаметром 1 м и длиной метров 6. Монголы уложили его, огородили и хранят как экспонат.

Недалеко от Баян-Обоо нам улыбнулась удача – удалось найти небольшой колодец с приемлемо чистой водой и не занятый стадом коров или овец. Быстро принимаем решение – мыться! Опускаем в колодец насос, мальчики отдельно, девочки отдельно, и вот уже всего через час мы снова чувствуем себя людьми. Посвежевшие от ледяной воды продолжаем путь.



На середине пути от Баян-Обоо и Ханбогдом путь нам пересекла строящаяся дорога в Китай, местами с идеальным асфальтом. По этой дороге уже идут китайские грузовики с огромными фурами. Что в них – неизвестно. Здесь же неподалеку находится Таван Томойское месторождение угля. Кругом какая-то суета.



Только мы уехали от этой картины – сразу же попали в другую не менее интересную. Налетела настоящая пыльная буря, в пяти метрах уже не



видно задних фонарей впереди идущей машины. и это еще не все. Прямо во время этой бури на дороге появился знак – «Дорога закрыта».

Оказалось, что здесь строится новый аэродром. Интересно, неужели нельзя было это сделать в стороне от дороги, а не прямо на ней? Но монголам виднее. Пришлось объезжать. Вскоре буря стихла и наше купание в колодце пару часов назад оказалось совершенно напрасным, мы были покрыты слоем песка, в салонах авто все было в песке.

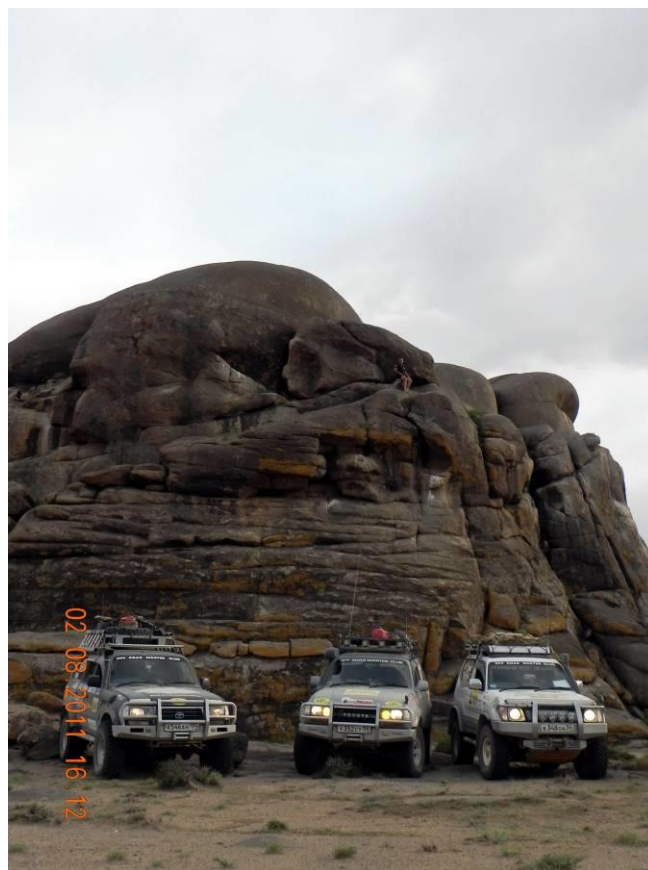


Дальше у нас по плану древний монастырь Дэмчиг-Семдийн-Туйн. На карте он обозначен как развалины. но на самом деле здесь кипят восстановительные работы. Внешний вид монастыря уже восстановлен из современных материалов и лишь вокруг еще находятся остатки древних сооружений. Что интересно – при ближайшем рассмотрении, стены сделаны из глиняного кирпича, а скреплены какой-то травой, которую хорошо видно на срезах развалин. Рядом с монастырем юрты, обозначены парковки. Похоже место скоро станет довольно посещаемым. Но монастырь – это еще не все! В его окрестностях вплоть до Ханбогда мы обнаружили очень красивый массив скал и камней. Покатавшись здесь, мы получили ощущение, что находились на какой-то другой планете. Мы назвали ее Марсом, так как на Луне мы уже были (мертвая часть Заалтайской Гоби).

Недалеко от монастыря мы наткнулись на небольшое кладбище, а рядом с ним увидели верблюжонка, который не мог передвигаться. Он стоял на коленях и медленно умирал. В нескольких метрах от него стоял таз с

водой. Верблюжонка было очень жалко, мы пытались его напоить, но безуспешно.

Через марсианские ландшафты, находящиеся южнее Ханбогда и заканчивающиеся непосредственно перед ним, мы по дороге свалились прямо в центр поселка на заправку. Здесь же в Ханбогде мы обнаружили огромный туристический городок из юрт (штук 70). Во всех горит свет, живут люди. У ворот кемпинга много больших туристических автобусов. По всему видно, что места эти понравились не только нам. После заправки выдвинулись дальше на Хувсгел и снова окунулись в красоту, снова неземные скалы и плюс к этому песчаные дороги и роскошные, огромные саксаулы, среди которых мы и разбили лагерь на ночь.



Буквально сегодня утром нам казалось, что наш маршрут стал не очень интересным, с утра была жара 40-42, кругом была равнина и дорога, мягко говоря – не очень. Но Монголия на столько разнообразна, что вторая

половина дня оказалась перенасыщена событиями и зрелищами. Кроме того, после песчаной бури резко изменилась погода. Набежали тучки, и стало попрохладнее.

### **3 августа. День семнадцатый.**

Утренние картинки радуют глаз. Мы двигаемся по песку, сплошь покрытому зелеными кустами саксаула. Набежали тучки и природа дышит свежестью. Дорога позволяет разогнаться до 60 км/ч. Кругом бегают косули, а коршуны, летая низко над землей – на них охотятся.



Дальше дорога снова превращается в гребенку. Приходится искать параллельные дороги, они менее накатанные, местами даже заросшие, но по ним можно двигаться 40-50 км/ч.

На перегоне Хувсгел-Сайшанд кое-где попадаются пески, но уже не такие красивые, как в Гоби.

### **4 августа. День восемнадцатый.**

Сайшанд встретил нас невыносимым зноем. Город самый большой из тех, что мы видели. Есть и многоэтажки, и юрты на окраинах. Сеть асфальтовых дорог, светофоры. Обычный город. В Сайшанде, как известно, проходит железная дорога. Она не электрифицирована, да и делать этого здесь не собираются – не те объемы. Цена на все виды топлива становится ниже. ДТ -1880.



04.08.2011 07:54



04.08.2011 08:13



04.08.2011 08:21



04.08.2011 08:21

Воду на колонке набирали за деньги. Правда за 20 литров со всех взяли по-разному, с кого 100 тугриков, а с кого и 50, то есть цена за литр от 5 до 10 копеек.



04.08.2011 08:30



04.08.2011 08:42

От Сайшанда до Улан-Батора идет асфальт. Свежий, ровный. Местами уже с разметкой, а местами еще пересыпанный кучей грунта. Большие грузовики идут по параллельной дороге, а по асфальту только легковушки. Техники очень мало, строителей почти не видно.

Радоваться асфальту пришлось не долго. Он закончился. но отсыпанное дорожное полотно осталось, очень мягкое и ровное. Вскоре

закончилась и насыпь, остались полевые дороги, но тоже не плохие. Асфальт снова начался примерно за 100 км до Улан-Батора.

На подъезде к столице случилось чудо, небо затянули свинцовые тучи и начался ливень с громом и молниями – нечастое явление для этих мест. Вообще в этом году Монголия удивительно зеленая. То, что приключилось с нами в Улан-Баторе, требует отдельного рассказа.



Для начала начну с того, что Улан-Батор мы ждали не только для того, чтобы посмотреть город. Очень сильно нас манило на реку Туул. Пройдя всю Гоби мы не разу не поплескались ни в одной речке. Наша кожа была покрыта неестественным бронзовым загаром от пыли, солнца и отсутствия воды. На реку подъехали уже когда стемнело. Высокая насыпь вдоль реки немного смутила, но не остановила. Встали - кругом неестественно чисто, и даже трава не примята (и это в 50 км от большого города). Приключение не заставило себя долго ждать. Оказалось мы в охраняемой зоне водозабора. Подъехавшие на раздолбанной легковушке охранники вместе с полицейским, забрали у нас паспорта и внятно ничего не объяснив – приказали следовать за ними. В темноте остановились на какой-то бетонной площадке и начали названивать по сотовым телефонам, явно не зная, что с нами делать дальше. Это длилось около часа. Паспорта не отдадут и ничего толком не объясняют. Попробовали позвонить в посольство РФ в Улан-Баторе. Молодой человек на том конце провода посоветовал угостить охранников спиртным и решить проблему мирным путем. Но тут главный из охранников начал нам

объяснять, что надо оплатить штраф – 5000 тугриков с человека. Мы было согласились, при условии, что нам выдадут квитанции. Но никаких квитанций у них и в помине не было. И тут нам все это надоело, разговор, хоть и на разных языках – пошел на повышенных тонах. Это возымело действие и нам вернули паспорта. Вот так выглядела первая встреча и первое знакомство с жителями столицы Монголии.

Несолоно хлебавши, уткнувшись в какой-то холм, легли спать. В машинах все вверх тормашками, ведь собирались за 2 минуты, многие даже не успели попробовать приготовленный ужин.

### 5 августа. День девятнадцатый.

Улан-Батор - большой муравейник. Как и во всех восточных странах – манера вождения автомобиля для нас россиян непонятна абсолютно. Правилам дорожного движения почти никто не подчиняется. Пешеходы, ступая на пешеходный переход, рискуют быть немедленно сбитыми. Ну и клаксон – главная игрушка местных водителей.



В общем к вечеру всех нас знобило от посещения Улан-Батора. Увидели мы в этот день и грандиозный памятник Чингиз-Хану. Зрелище действительно впечатляющее издалека. Но при ближайшем рассмотрении на смотровой площадке проступает монгольский подход к строительству. Все

кривовато, косовато, нет отточенности деталей, а ведь монумент построен на века!



После тихой, спокойной и гостеприимной Монголии Улан-Батор угнетал. В кафе у одного из участников марафона украли сумочку, нетрезвые монголы на любой стоянке пытались засунуться в машину очень навязчиво. На СТО, где решили поменять переднюю подвеску на командоровском Прадо, слесарь зачем-то украл кое-какие новые детальки, идущие в комплекте и поставил старые. В общем хотелось скорее покинуть этот город. Но нам необходимо было побыть здесь еще один день, так как накопились поломки. Кое-как нашли пристанище к западу от улан-Батора, в районе аэропорта. Сделали вывод, что по-крайней мере с юга и запада от Улан-Батора на расстоянии до 50 км найти комфортного места для стоянки практически невозможно, разве что на территории кемпингов и юртингов.

### **6 августа. День двадцатый.**

Даже не успев осмотреть достопримечательности Улан-Батора вчера, сегодня вернуться в него захотели немногие. Поехали только те, кому нужен ремонт или запчасти.

*Примечание: сложилось впечатление, что в Улан-Баторе начинаются сейчас российские лихие девяностые. Идет четкое разделение на богатых и бедных. В городе уйма дорогих машин. Автопарк в основном японские и корейские автомобили. И те и другие во вмятинах, похоже чинить их особо не собираются. Нет смысла. Аварии в городе на каждом шагу. С их отношением к ПДД это не удивительно. Кроме того, похоже в Монголии подешевела сотовая связь. И богатые, и бедные – все держат мобильники возле уха, даже если по нему не разговаривают.*



Вечером мы с огромной радостью уносили ноги из окрестностей Улан-Батора в сторону Хархорина, в места менее обжитые и более приветливые. По дороге мы все-таки приземлились на р.Туур, но уже ниже Улан-Батора. Река чистотой не блещет но мы и тому были рады.

**7 августа. День двадцать первый.**

Дорога на Хархорин заасфальтирована и нам невыносимо скучно. Надеемся посмотреть древнюю столицу Монголии Каракорум и срулить куда-нибудь в красивые и дикие места без дорог. Но асфальт километров через 60 закончился и снова пошли полевые дороги. Хархорин встретил нас прохладными и рыжими от смывтой дождями глины водами реки Орхон.







**8 августа. День двадцать второй.**



В Хархорине нашли все, что хотели, правда рыбалка в грязной воде предсказуемо не удалась.

Посетили музей Каракорума, где, осматривая макет монастыря, обнаружили, что в 13 веке его площадь была в 5 раз больше, чем сейчас после восстановления. Раньше башнями и стеной была огорожена территория, включающая и озеро, и несколько улиц, и множество жилых строений. Нашли и пресловутую вторую черепаху, находящуюся в нескольких километрах от стен монастыря. Кстати, за последние 5 лет в Хархорине многое изменилось. Перед входом в монастырь торговцы поставили множество палаток, чем, безусловно, испортили картинку подъезда к храму. Также повыврастали туристические юртинги и строятся еще, ощущение чего-то святого, древнего и таинственного потихоньку исчезает с самого начала.





Увидели мы наконец-то и моринхур – древний монгольский инструмент, правда в современном исполнении. Он продавался как сувенир в лавке при музее. Похоже в ближайшем будущем он также, как и русская балалайка, превратится просто в сувенир, потому что проехав почти всю Монголию, мы так и не встретили человека, у которого он был бы дома как музыкальный инструмент.



В этот же день мы покинули Хархорин и взяли курс на Тариат, где нас ждал потухший вулкан и красивейшее озеро с огромными щуками. По асфальту выдвинулись в путь. Через сотню километров асфальт закончился, чему мы совсем не удивились. Нормальное явление в Монголии. Правда всю дорогу до Тариата нас сопровождала насыпь, подготовленная к укладке асфальта. что характерно – монголы даже не порываюся заехать на эту

ровенькую дорогу. Мы, глядя на них, этого тоже не делали, хотя очень хотелось.

**9 августа. День двадцать третий.**

При подъезде к Тариату река Чулуутын порадовала глаз красивыми обрывистыми берегами. Каньон, в котором течет река, начинается в деревне Ундер-Улаан и проходит рядом с дорогой на протяжении примерно 15 км. Вода в реке мутная, как и в предыдущей речке. Монголия в этом году изобилует дождями и зеленью.



Километров за 15 до Тариата захотелось зайти на северный берег озера вдоль гор, минуя деревню, для чего необходимо было пересечь реку. Это оказалось невозможно, река усыпана огромными валунами застывшей лавы, а мост через нее разрушен. Пришлось все же ехать через Тариат. В Тариате есть заправка, современная, красивая и мост, чтобы попасть на северный берег озера. Въезд через мост в национальный парк, где находится вулкан и озеро оказался платным (3000 тугриков с человека). Правда взамен дали буклетик с описанием достопримечательностей.



Подножие вулкана оказалось место массового посещения туристами. Сооружены какие-никакие столики со скамейками. Из расположенных поблизости юртингов сюда подтягиваются туристы, кто пешком, кто на машинах.



С площадки до края кратера вулкана подниматься 15 минут бодрым шагом. Вокруг вулкана на многие километры потоки застывшей лавы. С вершины небольшого перевала между вулканом и озером видно и то, и другое. Озеро Терхит-Цаган-Нуур очень красивое. Здесь мирно уживаются стаи уток, журавлей и цапель.



Местные рассказывали, что озеро кишит рыбой асман. Но нам так и не удалось поймать ни одной. Дул сильный ветер и были большие волны. С северо-восточной части озера много юрт-кемпингов. Мы разместились на северо-западной части озера, где почти никого нет, так как проезд туда для легковых машин затруднен впадающими в озеро речками. Дно в озере каменистое и комфортное для купания.



Задерживаться на озере не стали, покидали спиннинг и тронулись в путь. До перехода границы в Монды нам осталось три дня. 12 августа мы непременно должны выйти, так как 13-14 августа переход работать не будет. В мечтах еще есть планы проехать озеро Хубсугул с юга на север и помочить ноги в водах самого большого озера Монголии. Путь к озеру наметили кратчайший. Через Жаргалант и Мурен. Дорога оказалась довольно накачанной и проезжабельной, да еще и с красивыми перевалами и удивительно зелеными, покрытыми вековыми деревьями склонами гор. Скорость на этих дорогах от 10 до 40 км/ч.

Вечером спустились по перевалу Оротын-Даба по пути на Жаргалант (2371 м) через хребет Тарвагадой. Перед самым поселком растут огромные деревья с толстыми стволами. В России такое уже почти не найти с нашей

злостной вырубкой леса. За поселком нас ждал сюрприз – брод через реку Идэр. На месте брода строится мост, вокруг все перекопано. Пришлось ночью в свете фар переезжать где придется, а река довольно широкая, метров 70, но чистая вода позволила рассмотреть дно даже ночью. Брод миновали благополучно и в пяти километрах от поселка встали лагерем на этой же реке. Звонящую тишину вечера иногда нарушали пролетающие над нашими головами стаи жирных гусей и уток.



### 10 августа. День двадцать четвертый.



Утром на р.Идэр все же удалось поймать на спиннинг несколько ленков, коими и позавтракали. После Жаргаланта резко изменилась картина за окном. Густой лес резко закончился и начались абсолютно лысые горы. Перевал высотой 2250 м Цагаан-Усны – затяжной каменистый подъем и такой же спуск.

В Шинэ-Идэр есть заправка, поселок уже больше похож на бурятский. Дома деревянные, юрт нет.

Через 13 км снова перевал высотой 2150 м, опять затяжной подъем по каменной дороге. Вообще этот переход с юга на север богат пересечениями с горными хребтами и подъемами на множество перевалов. Очередным стал подъем на высоту 2195 м через хребет Булнайн-Нуруу, и снова перевал Шивэртийн (2185 м), за ним Застийн – 1930 м. Перед Мурэном еще один перевал и за ним начинается лес.

Мурэн – городок, где есть банк, рынок, заправки и т.д. От Мурэна строится дорога на Хатгал. Оз.Хубсугул в районе Хатгала, как и ожидалось,

встретило нас шлагбаумом и оплатой по 3000 тугриков с человека за въезд в заповедную зону.



От нашего дальнейшего передвижения по восточной части побережья воспоминания не самые положительные. Во-первых, чтобы полюбоваться просторами Хубсугула, до них еще надо доехать, что оказалось не просто. Убитая в усмерть дорога постоянно скачет по горам и перевалам. Кроме того, попали мы на нее после хороших дождей. С дороги само озеро практически нигде не видно. Любая попытка спуститься к воде заканчивалась провалом, берега заболочены. Кроме того, движение по ней мы начали в темноте, и все наши поиски найти уютную полянку для ночлега ничем не закончились. Кругом лес, трава по пояс, грязь и лужи. В надежде на то, что на рассвете картина изменится – встали на ночлег на обочине дороги.

**11 августа. День двадцать пятый.**

Утром, слава богу, с места стоянки нам удалось разглядеть небольшой залив, буквально в километре от нас. Подъехать к нему по-прежнему невозможно – берег заболочен.

Достали туристическую карту, приобретенную в музее Каракорума. Оказалось, что все юртинги расположены на западном берегу озера, северном и лишь один на восточном, в самом начале озера. Это означало, что восточный берег, видимо, не очень пригоден для уютного пребывания.







Утром нас посетили два егеря, они внимательно осмотрели нашу поклажу на машинах и под ними. Вопросов не задавали, так как по-русски не знали ни слова. Через некоторое время они сели на коней и также молча уехали. Видимо пытались понять, не охотимся ли мы в национальном парке.

До погранперехода в Монды у нас осталось порядка 150 км, а завтра с утра мы должны перейти на российскую территорию. Прикинули, что с

учетом скорости 7-10 км/ч (а именно так и удавалось двигаться), решили, что надо спешить.



Не теряя надежду, что где-то мы все-таки постоим на берегу и хоть раз закинем спиннинги, ползем по горам дальше. Невольно хочется посоветовать последующим путешественникам, которые хотели бы выйти из России через Монды, мимо Хубсугула – закладывайте больше времени на этот участок. Дорога по восточному берегу на легковых машинах практически не проезжабельна, по-крайней мере после дождей. Джипы, конечно идут, но со скоростью пешехода.



Неожиданно появился бурхан, беседка и вывеска над дорогой «Ханх 110 км».

По монгольскому обычаю решили задобрить богов. Совершили все положенные процедуры с бутылкой монгольской водки и случилось чудо – дорога заметно улучшилась и кое-где уже разогнались до 40 км/ч.



Вскоре удалось подобраться вплотную к озеру. Голубая вода, прибой – прямо-таки море! Отсюда до самой границы было еще 4-5 мест, где открывались широкие бухты и удавалось спуститься к воде.

Всю дорогу от Хатгала до Ханха можно описать следующим образом.

Общее расстояние 200 км, первые 50 км – разбитая каменистая дорога по лесу через перевалы. Следующие 50 км позволяют увидеть заливы и бухты озера, но не позволяют к ним подъехать, так как берега заболочены. Кроме того, в этих местах расположен потухший вулкан, и вся дорога засыпана кусками застывшей лавы, что затрудняет движение по ней. Вторая сотня километров более приятная, хоть дорога и отходит от берега на километры по бесконечным перевалам, высот более 2000 м – нет. Зато дорога чаще подходит вплотную к берегу, который в этой части озера часто песчаный. В лесных зонах растет кедр со спелыми шишками, а на опушках растут шампиньоны, маслята и маховики.

Закат мы встретили на берегу, взирая на пестрое небо с разноцветными облаками и бирюзовую воду озера.



**12 августа. День двадцать шестой.**

Погранпереход в Мондах. Обе границы перешли за 2 часа. При выходе из Монголии возникла небольшая проблема – оказывается в п.Ханх или где-то еще надо было временно регистрироваться и оплачивать за каждую машину с 2мя членами экипажа по 700 рублей. А мы уже отъехали от поселка 20 км. Конечно, возвращаться не хотелось. Легко уговорили таможенников взять наличные рубли без квитанций. Нейтральной территории на этом переходе нет. Выехал с монгольской – тут же российская

таможня. На обоих таможнях долго не мучили. Никаких деклараций не заполняли, просто проверили паспорта по базе данных.



Переход работает в рабочие дни с 10 до 16. В выходные прохода нет. В обе стороны идет довольно много машин. В основном это туристы из Бурятии и Иркутска. Но дальше Хубсугула почти никто не уезжает. Кто-то



оставляет свои машины на побережье и совершает круиз вокруг озера на монгольских УАЗиках, что занимает примерно неделю. Эти люди нам рассказали, что по западному побережью дороги нет вообще. Объезд за десятки километров от озера, вдоль берега есть только тропа.

Кто-то катается по восточному берегу, кто-то привозит с собой, или берет напрокат лодку и курсирует по воде. Много монголов идут в Россию через переход пешком.

Кстати в Ханхе есть магазинчики, где можно потратить оставшиеся тугрики. Можно купить одежду из верблюжьей шерсти, кое-какие сувениры, водку в красивой упаковке и без нее. А мы набрали на оставшиеся тугрики –



**OFF ROAD MASTER CLUB**



шерстяных носков для подарков друзьям и знакомым. Цена за пару – 150 рублей, фабричное производство. В Улан-Баторе все это стоило в два раза дороже. А в Сибири это будет стоить в 4 раза дороже. Кстати, в Ханхе многие говорят по-русски и с удовольствием продают товары за рубли.

Обменного пункта мы не видели, менялы к нам не подходили.

Ну, вот мы и в России и движемся на запад к Байкалу и дальше домой!!!

*22 августа 2011 г.*

*Куликова Валентина*

## Выводы и рекомендации

1. Во время путешествия серьезный проблем с наличием топлива не возникло, в основном благодаря установленному заранее размеру автономного пробега автомобилей (1000 км). В западной и южной Монголии наблюдается дефицит дизельного топлива, а также снижение его качества (преобладает солярка китайского производства). Бензин АИ80 присутствует во всех населенных пунктах и по качеству сопоставим с АИ92 отечественного производства. Цены варьируются в пределах 1750-2300 тугриков за литр дизтоплива и 1450-1800 за литр бензина АИ80.
2. Дороги отмеченные на картах (атлас автодорог Монголии и военные карты) зачастую не соответствуют действительности. Наиболее яркий пример – дорога Даян-Нур – пос. Алтай.
3. Воды в пустыне достаточно для непрерывного движения колонны из расчета 3-4 дня с пробегом 400-500 км. Однако вода даже в колодцах и родниках является грязной из-за высокой концентрации скота.
4. Разрешения в погранзоны лучше получить заранее через Улан-Батор, подробно указав все географические объекты по пути следования. Их можно оформлять и по пути следования, но это отнимает много времени.
5. По всему маршруту достаточно дров для разведения костров.
6. Местные жители настроены к гражданам России доброжелательно.
7. Сотовая связь имеется практически во всех населенных пунктах, включая мелкие поселки.
8. В Монголии быстро расширяется сеть автодорог с асфальтовым покрытием.

9. Наибольшую опасность при движении колесной техники составляют ветви саксаула, легко протыкающие покрышки даже с внедорожным протектором.
10. Тугрики можно купить практически во всех населенных пунктах. Лучше всего покупать за рубли. Курс обмена рубль-доллар (в России), а потом доллар – тугрик (в Монголии) может оказаться выгоднее, но нормальный курс доллара только у банкнот достоинством 50 и 100 долларов, остальные банкноты принимаются примерно на 5% дешевле. Банкноты выпуска до 2003 года не принимаются вообще.
11. Пограничный переход близ пос. Монды является двусторонним (только для граждан России и Монголии) и работает с 10 до 18 часов только в будние дни.
12. Вода без кипячения непригодна для питья даже в горных реках и родниках. Причина – огромное количество скота и по видимому повышенное содержание химических примесей.
13. В Улан-Баторе расцветает воровство, взяточничество, жульничество и т.д., чего раньше не было заметно.
14. В экипировке обязательно наличие теплых вещей и обуви с жесткой подошвой.
15. Опасных насекомых, скорпионов, змей и т.д. практически не встретили.