

ОТЧЕТ

о прохождении автомобильного туристского маршрута
третьей категории сложности по территории Монголии,
Тывы и Хакасии, совершенного группой из Томска в
период с 16 июля по 4 августа 2013 года

Руководитель: Макушина Юлия Вениаминовна

Маршрутно-квалификационная комиссия рассмотрела отчет и считает, что пройденный
автомаршрут соответствует _____ категории сложности и может быть зачтен всем
участникам и руководителю.

Отчет использовать в библиотеке _____

Судья маршрутной квалификации _____

г. Томск, 2013 г.

Содержание

Содержание	2
Справочные сведения о путешествии	3
Район похода	3
Нитка маршрута	3
Участники	5
Общие сведения о районе похода.....	5
Паспорт маршрута	6
Транспортные средства	6
График движения по маршруту.....	6
Дневник. Прохождение и техническое описание маршрута	7
Выводы и рекомендации.....	51

Справочные сведения о путешествии

Вид туризма	Категория сложности	Протяженность	Продолжительность	Сроки проведения
Авто	III	6904 км	20 дней	16.07.2013 – 4.08.2013

Район похода

Поход совершен по территории Республики Хакасия, Республики Монголия, Республики Тыва.

Нитка маршрута

г. Томск – г. Мариинск - г. Ачинск – г. Ужур - оз. Беле – г. Абакан – пер. Буйбинский – пер. Солнечный – пер. Нолевка — г. Кызыл – пос. Шагонар – пос. Чадан – пер. Хондергей – КПП Хандагайты - г. Улангом – оз. Убсу-Нур – г. Улангом – пер. Сэрун-Даба (1727 м) – пер. 1743 м – оз. Хара-Ус-Нур - г. Ховд – пер. Модон-Обоны-Хутэл (1647 м) – пер. 1684 м – пер. 1810 м – оз. Дурген – пос. Хухморьт – хр. Уртон-Цахирын-Нуру – хр. Цаган-Хайрхан - г. Баян-Ула – пер. 1883 м - г. Алтай – пос. Хурэ-Марал – пер. Шивэтийн-Дурэлдж (2266 м) – пос. Бу-Цаган – пер. 1990 м – пос. Бумбэгэр - г. Баян-Хонгор – пос. Джинст – пос. Шинджинст – ущ. Баян-Сайрын-Хундий – хр. Довонгийн-Нуру – оз. Дзулганай – ур. Хэрмэн-Цав - г. Гурвантес – оз. Тэсийн-Нур - пос. Севрэй — пески Хонгорын-Элс – пос. Севрэй – ур. Хун-Нурын-Шал – ур. Дзун-Холой – пос. Баянлиг - гора Хвут-Хара – ур. Дзадгайн-Ам – оз. Орог-Нур – пос. Богд – пос. Джинст - г. Баян-Хонгор – пос. Бумбэгэр – пос. Бу-Цаган – ур. Шавагт-Холой – пер. 2253 м – ур. Джаргалант-Баран – пер. Ламын-Дурэлдж (2450 м) – ур. Хоногийн-Хундий – г. Баян-Булаг – пер. Булыний-Даба (2736 м) – оз. Хигз-Нур (2590 м) – пер. 2597 м - пер.Улан-Чулуны-Дурэлдж (2592 м) – пос. Отгон – ур. Худжиртын-Ам – пер. Хундлэнгийн-Даба (2515 м) – ур. Ар-Хундлэн – пер. 2227 м – долина р. Ширэгийн-Гол – ур. Хушот – пер. Хушотийн-Даба (2490 м) – пер. Бугатын-Даба (2195 м) – г. Улиастай - пер. 1806 м – горы Улан-Чулуны-Хяра – пер. Хайрханы-Дурэддж (1987 м) - пос. Эрдэнэ-Хайрхан – пос. Дзабхан-Мандал – пос. Ургамал – оз. Хяргас – оз. Айраг-Нур – оз. Хяргас – пос. Наранбулаг – г. Улангом – КПП Хандагайты – пер. Хондергей – пос. Чадан – пос. Ак-Довурак – пер. Саянский (2214 м) - пос. Абаза – пос. Таштып – г. Абакан – д. Новоселово – г. Ужур – г. Назарово – г. Ачинск – г. Мариинск – г. Томск

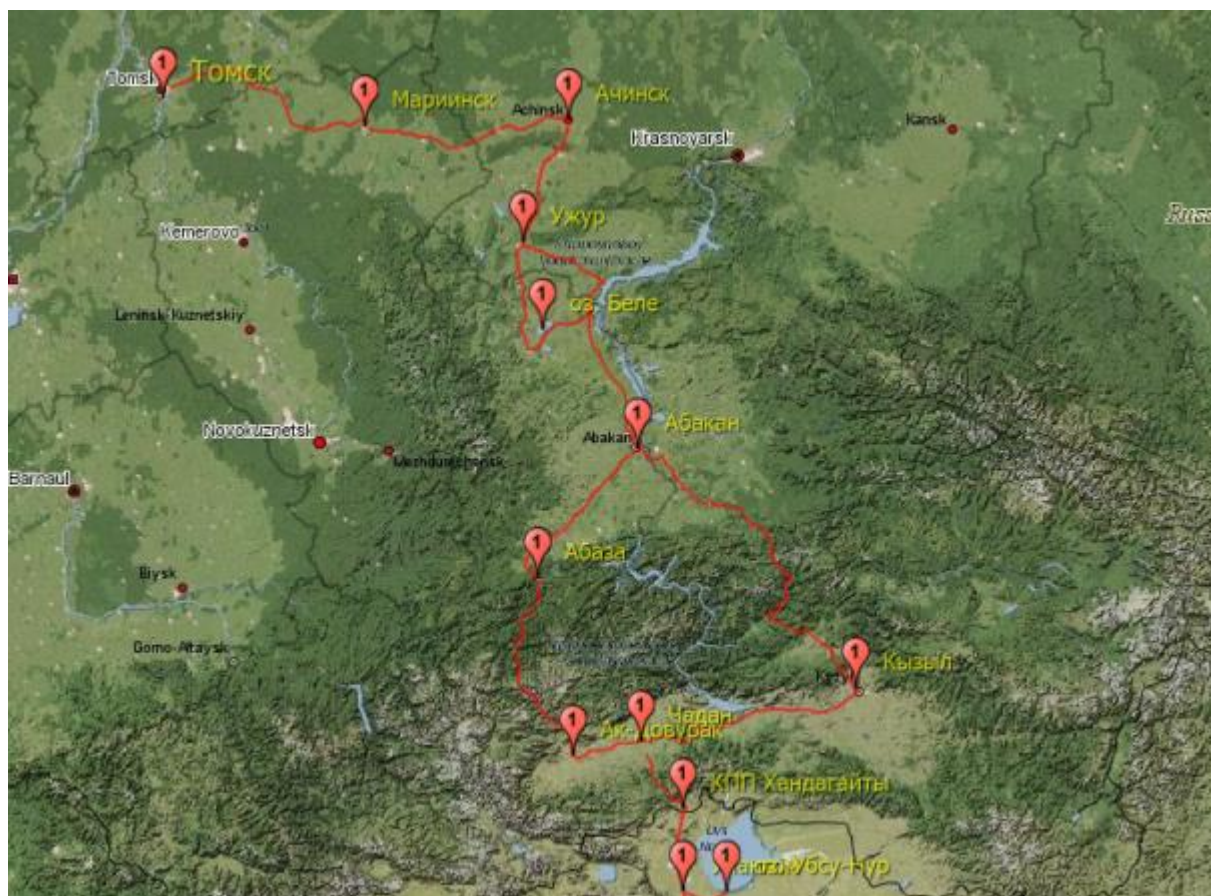


Рис. 1. Нитка маршрута по России.



Рис. 2. Нитка маршрута по Монголии.

Участники

№	ФИО	Обязанности в коллективе
1	Макушина Юлия Вениаминовна	Руководитель-водитель-фотограф
2	Чайкин Михаил Викторович	Штурман-механик
3	Макушина Ирина Александровна	Турист

Общие сведения о районе похода

Маршрут проходил по территории Республики Хакасия, центральной, северной и южной Монголии, по юго-западу Республики Тыва. В последние годы центральноазиатский регион стал исключительно привлекателен для автопутешествий. Подъём интереса связан как с появлением соответствующей внедорожной техники и необходимого навигационного и прочего оборудования у путешественников, так и с исключительностью монгольских «лунных» пейзажей, самобытностью местного населения, зачастую сохранившего средневековый жизненный уклад.

Монголия – государство в центре Центральной Азии, по просторам которого совершали свои вояжи хунну и скифы, чингизиды и тюрки, сибирские ханы и китайские династии. Через этот горно-степной узел пролегали древнейшие и новые торговые, военные и караванные пути между странами Востока. Быть может, потому монголы привыкли считать свою страну «пупом Земли». Это – Великая Степь!

Каждая экспедиция привносит что-то новое в наши знания о Монголии и близлежащих территориях. Целью описываемого похода было не только посещение урочища Хэрмэн-Цав, известного многочисленными находками останков динозавров, но и знакомство с историческими, этнографическими, религиозными, культово-обрядовыми обычаями и особенностями монголов. Таким образом, экспедиция получилась универсальной – достаточно сложной в спортивном отношении и очень интересной для участников, соприкоснувшихся с монгольским образом жизни.

Площадь территории Монголии 1566,5 тыс. км², которая в основном представляет собой плато, приподнятое на высоту 900 – 1500 метров над уровнем моря. Над этим плато возвышается ряд горных массивов и хребтов. На западе форпостом высятся хребты Монгольского Алтая, протянувшиеся на расстояние 900 километров. Его продолжением являются более низкие хребты, получившие общее название Гобийский Алтай. Вдоль границы с Сибирью на северо-западе Монголии расположены несколько хребтов Восточный Саян, Хан Хухей, Улан Тайга, в центральной части Монголии – массив Хангай, разделяющийся на несколько самостоятельных хребтов.

Большие просторы Монголии занимают сухие степи, полупустыни и пустыни. На юге, юго-западе и юго-востоке Монголии расположена пустыня Гоби. Состоит из участков песчаных, скалистых, покрытых мелкими осколками камней, ровных на многие километры или холмистых, разных по цвету – монголы различают Желтую, Красную и Черную Гоби.

Климат в стране резко континентальный с суровой малоснежной зимой и сухим летом. Осадков выпадает очень мало. Растительность бедна, а зачастую отсутствует вовсе. Лишь на севере страны располагаются хвойные, преимущественно лиственничные леса (около 9% всей территории). Несмотря на сухой климат в Монголии насчитывается свыше тысячи постоянных озер и гораздо большее количество временных, образующихся в период дождей. Самые крупные озера находятся в котловине Больших озер на северо-западе страны – Убсу-нур, Хара-Ус-нур, Хяргас-Нур, Хар-нур. В гигантской впадине на севере массива Хангай расположено озеро Хубсугул (глубина до 238 м.), схожее с Байкалом по составу воды, флоре и фауне.

Административно страна делится на 18 аймаков (областей). Глава государства – президент, высший законодательный орган – Великий Государственный Хурал. Население страны около трех миллионов человек, на 90 % монголы, остальные – казахи, буряты, дэрбэты и другие. Официальный язык – монгольский. Религия – буддизм в виде ламаизма. Свыше 70% населения проживает в городах. Монголия - страна обширных незаселенных людьми пространств.

Монголия богата залежами руд цветных металлов, значительны запасы каменного угля, железных руд, драгоценных камней, строительных материалов. Основа экономики страны – добывающая промышленность и сельское хозяйство. В сельском хозяйстве основную роль играет животноводство, богатый опыт в котором монголы накопили в течение многих веков. 90% всех естественных угодий страны занимают пастбища и луга. Монголия держит 3 место в мире после Новой Зеландии и Австралии по количеству скота на душу населения. В экспорте Монголии почти 40% приходится на руды металлов, 30% на продукцию сельского хозяйства.

Паспорт маршрута

Цель путешествия:

- Совершить туристический поход по пустыне Гоби.
- Посетить различные ландшафтные зоны региона.
- Ознакомиться с историческими, культурными, религиозными и бытовыми особенностями жизни коренного населения.
- Повысить спортивное мастерство, туристические навыки участников экспедиции, освоить практику GPS-ориентирования на больших территориях.

Транспортные средства

Автомобиль	Технические данные
SsangYong Korando	2004 г. выпуска, турбодизель 2,9 л, автоматическая коробка передач, подключаемый передний мост, пониженный ряд передач, лебедка ComeUp 9500i, защита днища, экспедиционный багажник с рабочим светом, покрышки BF Goodrich 265x75xR16

Маршрут начинается и заканчивается в г. Томск.

График движения по маршруту

Д н и	Дата	Участки маршрута	Км	Характер пути, естественные препятствия, опасные участки.	Метео-условия
1	16.07	г. Томск – г. Мариинск - г. Ачинск – г. Ужур - оз. Беле – г. Абакан – г. Кызыл	1400	Асфальт, перевалы Буйбинский, Солнечный, Нолевка.	+23+31°C, ясно
2	17.07	г. Кызыл – пос. Шагонар – пос. Чадан – КПП Хандагайты - г. Улангом – оз. Убсу-Нур	450	Грунтовка, 100 км асфальт, перевал Хондергей (1950 м)	+19+25°C, переменная облачность, без осадков
3	18.07	Полудневка, оз. Убсу-Нур – г. Улангом –оз. Хара-Ус-Нур	248	Грунтовка, частично асфальт перевалы Сэрун-Даба (1727 м), безымянный (1743 м)	+25+31°C, переменная облачность
4	19.07	оз. Хара-Ус-Нур - г. Ховд – оз. Дурген	325	Грунтовка, пер. Модон-Обоны-Хутэл (1647 м), безымянные перевалы 1684 м и 1810 м	+20+25°C, облачно, гроза, сильный ветер

5	20.07	оз. Дурген – пос. Хухморьт - г. Алтай	297	перевал 1883 м	+20 +25°C, пасмурно
6	21.07	г. Алтай – пос. Хурэ-Марал – пос. Бу-Цаган – пос. Бумбэгэр - г. Баян-Хонгор	450	Асфальт, подушка под асфальт, сильно пересеченная грунтовка, перевал Шивэтийн-Дурэлдж (2266 м), безымянный перевал 1990 м	+25+30°C, переменная облачность
7	22.07	Полудневка, г. Баян-Хонгор – пос. Джинст	100	Грунтовка	+25+30°C, легкие облака
8	23.07	пос. Джинст - пос. Шинджинст – ущ. Баян-Сайрын-Хундий – хр. Довонгийн-Нуру – оз. Дзулганай – ур. Хэрмэн-Цав	360	Пустыня, грунтовка, перевал (неизв. высота) на оз. Дзулганай трава высотой 2 м	+20+25°C, переменная облачность, ночью дождь
9	24.07	Полудневка, ур. Хэрмэн-Цав - г. Гурвантес – оз. Тэсийн-Нур	180	Грунтовка, размытая грунтовка, зыбучие пески	+20+25°C, переменная облачность
10	25.07	оз. Тэсийн-Нур - пос. Севрэй — пески Хонгорын-Элс, полудневка	150	Грунтовка	+23+31°C, переменная облачность
11	26.07	пески Хонгорын-Элс – пос. Севрэй – ур. Хун-Нурын-Шал – ур. Дзун-Холой – пос. Баянлиг	280	Грунтовка, сильно пересеченная местность	+20+25°C, переменная облачность
12	27.07	пос. Баянлиг - г. Хвут-Хара – ур. Дзадгайн-Ам – оз. Орог-Нур – пос. Богд – г. Баян-Хонгор	215	Грунтовка, вокруг озера болото	+20+25°C, ясно
13	28.07	г. Баян-Хонгор – пос. Бумбэгэр – пос. Бу-Цаган – г. Баян-Булаг – оз. Хигз-Нур (2590 м)	350	Грунтовка, разбитая грунтовка, безымянный перевал 2253 м, пер. Ламын-Дурэлдж (2450 м), подъем в перевал Булыний-Даба (2736 м)	+22+26°C, переменная облачность, солнечно, ночью до +10
14	29.07	оз. Хигз-Нур (2590 м) – пос. Отгон – г. Улиастай - пос. Эрдэнэ-Хайрхан – пос. Дзабхан-Мандал	300	Немного асфальта, грунтовка, перевалы безымянный (2597 м), Улан-Чулуны-Дурэлдж (2592 м), Хундлэнгийн-Даба (2515 м), безымянный (2227 м), Хушотийн-Даба (2490 м), Бугатын-Даба (2195 м), безымянный (1806 м), Хайрханы-Дурэлдж (1987 м)	+20+23°C, гроза
15	30.07	пос. Дзабхан-Мандал - пос. Ургамал – г. Хух-Толгой - оз. Хяргас – оз. Айраг-Нур – оз. Хяргас, полудневка	200	Грунтовка	+23+31°C переменная облачность. После обеда дождь, гроза
16	31.07	оз. Хяргас - пос. Наранбулаг – г. Улангом	190	Асфальт, подушка под асфальт. грунтовка	Утром пасмурно, днем +20+25°C, переменная облачность
17	1.08	г. Улангом – КПП Хандагайты – пос. Чадан – пос. Ак-Довурак – пос. Абаза, движение круглые сутки	511	Асфальт, грунтовка, гравийка, перевалы Хондергей (1950 м), Саянский (2214 м)	+20+25°C, переменная облачность
18	2.08	пос. Абаза, ремонт радиатора, сутки	-	-	+20+25°C, легкие облака
19	3.08	пос. Абаза – пос. Таштып – г. Абакан – д. Новоселово – г. Ужур – г. Назарово – г. Ачинск – г. Мариинск – г. Томск, движение целые сутки до утра 4.08	898	Асфальт	+20+25°C, переменная облачность

Итого: 6904 км.

Дневник. Прохождение и техническое описание маршрута

16.07.13.

09:00. Старт из г. Томска. Через несколько десятков километров понимаем, что я забыла фотоаппарат, и мы оснащены только одной «мыльницей». Принимаем решение купить новый фотоаппарат в г. Абакане, изучаем по Интернету имеющиеся там модели и их достоинства и

недостатки. Где-то в районе Ачинска выбор сделан, и остается только успеть в Абакан, пока не закрылся магазин DNS. За несколько минут до закрытия покупаем новый фотоаппарат и карточку и продолжаем движение почти до самого Кызыла, чтобы с утра быстро получить монгольские визы. Все перевалы с их прекрасными видами проходим ночью в темноте, около двух часов ночи останавливаемся на ночлег на ручье километрах в 20 от Кызыла.



Рис. 3. Утро на ручье под Кызылом.

17.08.13.

07:00. Подъем, завтрак и сборы. К 9 утра мы в Консульстве Монголии. Людей не очень много, но добрый сотрудник принимает наши анкеты без очереди прямо через окно и выдает реквизиты для оплаты визового сбора. Некоторое время ищем нужный банк, там тоже обходится без очереди, и через полчаса мы уже получаем паспорта с монгольскими визами. Короткая прогулка к Центру Азии, закупка продуктов – и мы выезжаем из Кызыла в сторону Чадана. Останавливаемся поснимать Енисей, дальше едем без остановок, чтобы успеть сегодня же пройти границу.



Рис. 4. Центр Азии.



Рис. 5. Енисей под Кызылом.



Рис. 6. Енисей под Кызылом.

В Хандагайты заливаем соляркой полный бак и канистры. Границу проходим быстро, очереди нет совсем. Пограничники просят подвезти с заставы родственников до Улангома. Подвозим. До Улангома идет асфальт, так что приезжаем около 5 часов вечера. Ужинаем в кафе и отправляемся ночевать на Убсу-Нур. Погода прекрасная, на берегу есть небольшое количество дров.



Рис. 7. Вечер на Убсу-Нуре.

18.07.13.

Сегодня у меня день рождения. Погода прекрасная. Полдня отдыхаем, купаемся в озере.



Рис. 8. Прекрасное утро на Убсу-Нуре.

К обеду выезжаем в Улангом, меняем деньги, обедаем, запасаемся водой и отправляемся в сторону г. Ховд.



Рис. 9. Монгольская степь.

Встаем на ночлег на озере Хара-Ус-Нур (малое, не доезжая Ховда). Тщетно пытаемся ловить рыбу.



Рис. 10. Малое Хара-Ус-Нур.



Рис. 11. Вечер на Хара-Ус-Нуре.

19.07.13.

Пока доехали до ближайшего поселка, чуть не потеряли задний номер. Пришлось снять и положить в багажник.



Рис. 12. По дороге к Ховду.



Рис. 13. По дороге в Ховд.

Перед Ховдом довольно длинный участок асфальта. В Ховде сразу начинается дождь. Пережидаем его за обедом в ресторане, после чего стартуем в сторону оз. Дурген. Асфальт быстро заканчивается, едем по живописной степи, вдалеке угадывается вал Чингисхана. На южной оконечности оз. Хара-Ус-Нур (большого) нас останавливают местные люди из юрты и объясняют, что дальше дороги нет, а нужно ехать на юг. По навигатору дорога идет на северо-восток, как мы и планировали, но рядом какая-то огороженная территория, и монголы объясняют, что ехать нельзя. Начинаем движение в указанном направлении. Дорога едва читается. Хотя стоят километровые камни, но такое ощущение, что здесь давно никто не ездил.



Рис. 14. Дорога на оз. Дурген.

Дорога уходит все южнее оз. Дурген, так что в один прекрасный момент принимаем решение поехать на север и поискать другую дорогу. Она находится, но ведет через довольно глубокую впадину, спуск в которую сопровождается сильным боковым уклоном. Михаил осторожно проводит машину, мы с Ириной идем пешком.



Рис. 15. Подъем из впадины.

На другой стороне впадины дорога опять уходит на юг, а нам нужно на северо-восток. Пытаемся ехать на восток, дорогу часто пересекают овраги и русла ручьев. Постепенно выезжаем на дорогу, ведущую к оз. Дурген. Облачность сменяется тучами, начинается дождь.



Рис. 16. Гроза над оз. Дурген.



Рис. 17. Панорама оз. Дурген в грозу.

Встаем на ночлег на берегу озера под проливным дождем с сильным ветром.

20.07.13.

Озеро Дурген известно своими песчаными дюнами прямо на берегу, но из-за дождя и позднего времени мы до них не доехали, и утром могли только посмотреть издали. Погода плохая, пасмурно, ветер. Пейзажи красивые.



Рис. 18. Дорога от оз. Дурген до пос. Хухморьт.



Рис. 19. Дорога от оз. Дурген до поселка Хухморьт.

К обеду доезжаем до пос. Хухморьт. Пополняем запасы еды, знакомимся с местным населением. Получаем приглашение пообедать в доме и, разумеется, соглашаемся. Знакомимся с монгольской национальной кухней и угощаем хозяев медом в сотах. Что характерно, основное блюдо сначала подали нам, а уже потом хозяину дома, приехавшему с работы. Хозяин, в свою очередь, похоже, был сильно впечатлен тем, что машина принадлежит мне, задавал много вопросов, в том числе и сколько мне лет.



Рис. 20. Нехитрый, но вкусный и, главное, интересный монгольский обед.



Рис. 21. Гостеприимные хозяйки и их гости.

Отправляемся в сторону г. Баян-Ула, местность слегка болотистая.



Рис. 22. Дорога от пос. Хухморьт до Баян-Ула.

Погода немного улучшается. Встречаем на дороге экипаж из Германии на Унимоге, путешествуют по России и Монголии, собираются в Казахстан и Среднюю Азию. Обмениваемся информацией о дороге, адресами. После периодически пропадающих горных дорог выезжаем на асфальт и километров 100 едем до самого Алтая. Пытаемся найти в Алтае кафе или ресторан, но в 6 вечера все закрыто. Встречаем автомобиль с красноярскими номерами: ребята отдыхали на Телецком, а потом им захотелось в Монголию. Причем у них нет никакой навигации и не работает роуминг. Даем ребятам отправить смски родным, заливаем им в ноутбук карты. Встаем вместе на ночлег в степи под Алтаем.



Рис. 23. Ночевка под Алтаем с экипажем из Красноярска.

21.07.13.

Прощаемся с красноярским экипажем: их путь лежит на юг, а мы движемся на восток, в Баян-Хонгор. Асфальт быстро заканчивается, но его собираются класть и дальше. Довольно долго едем по заготовленной под асфальт подушке, но в конце она перерыта бульдозером, так что съезжаем в сильно пересеченную пересохшими ручьями степь.



Рис. 24. По дороге в Баян-Хонгор.



Рис. 25. По дороге в Баян-Хонгор.



Рис. 26. По дороге в Баян-Хонгор.



Рис. 27. По дороге в Баян-Хонгор.

К вечеру подъезжаем к не совсем понятному скоплению юрт – во всех продают еду или сувениры.



Рис. 28. Пристанище монгольских дальнобойщиков и туристов.

Пытаемся заказать бузы, ждем какое-то время, но что-то срывается, и мы продолжаем движение в сторону г. Баян-Хонгор. Приезжаем в Баян-Хонгор уже довольно поздно и ночуем в центральной гостинице.

22.07.13.

Сегодня старт в Гоби, поэтому с утра осматриваем город, закупаемся продуктами, потом обедаем в ресторане, а уже после обеда стартуем в сторону пос. Джинст.



Рис. 29. Парк в Баян-Хонгоре.

Дорога – уже традиционно пересеченная руслами пересохших ручьев грунтовка. Сегодня пробег порядка 100 км, останавливаемся на ночлег за пос. Джинст.

23.07.13.

Проходим небольшой, но живописный перевал, решаем остановиться. На перевале отчетливый запах каких-то специй, пытаемся найти траву, которая так пахнет, но тщетно. За перевалом начинается пустыня. Дымка вокруг гор на горизонте кажется водой, а воображение дорисовывает пальмы и кружащих над ними птиц – в общем, миражи мы увидели.



Рис. 30. Гоби началась.

Довольно легко добираемся до озера Дзулганай и находим спуск. Спускаемся, но к самому озеру дороги нет: кругом трава выше человеческого роста. Поднимаемся обратно на обрыв и объезжаем почти весь оазис в надежде найти другую дорогу, но не удается. Спускаемся там, где предприняли первую попытку, и начинаем движение черебз траву. Штурман идет впереди, а я еду на голос. Поверхность неровная, довольно большие кочки, видимость нулевая, так что приходится подергаться туда-сюда, но вскоре форсирую не очень приятный заболоченный ручеек и выезжаю на поляну к озеру. Все радостно бросаются купаться и мыть посуду. Несмотря на то, что купание в жару весьма приятно, скоро нас начинают доканывать оводы, которых там просто великое множество.



Рис. 31. Озеро Дзулганай.

Так что садимся в машину и отправляемся в Хармэн-Цав. В обратном направлении за ручейком оказывается подъем, и машина без понижайки не желает забираться. Через некоторое время благополучно оказываемся на дороге (которая местами практически не читается) и по чужому треку подъезжаем к каньону Хэрмэн-Цав. Это чудо природы впечатляет уже издали...



Рис. 32. Подъезжаем к Хэрмэн-Цаву.



Рис. 33. Приближаемся к каньону.

...а когда мы спускаемся в русло реки и начинаем движением по нему, все приходят в восторг.



Рис. 35. В каньоне.



Рис. 36. В каньоне.



Рис. 37. В каньоне.

Тем не менее, сгущаются тучи, и мы долго дискутируем, нужно ли остаться здесь ночевать или же следует ехать дальше. Решаем заночевать. На месте ночлега стоит дерево, в котором обнаруживаем тайник с записками. Из ближайших знакомых относительно недавно здесь были Altay Offroad.



Рис. 38. Место ночлега – похоже, здесь ночуют все.

24.07.13.

Ночью проходит сильный ливень, так что утром оказывается, что насквозь промокло все, что было на улице – от стульев до продуктов.



Рис. 39. Река слегка наполнилась водой от ночного дождя.

Река, по руслу которой мы сюда забрались, наполнилась водой и превратилась в ручеек. С гор в него стекают многочисленные более мелкие ручьи.



Рис. 40. Сверху тоже сползают ручейки.

С утра пораньше приехал туристический УАЗик «буханка», привез двух бельгийцев и одного австрияка на осмотр каньона, однако те не слишком захотели осматривать его в плохую погоду. Немного поболтали с нами, и УАЗик уехал. Мы не спеша завтракаем. Погода начинает налаживаться, и мы предпринимаем прогулку по окрестностям, фотографируем. Наверняка здесь можно найти еще много интересного, но нам уже нужно ехать дальше, поэтому к обеду выезжаем из каньона и берем направление на Гурвантес.



Рис. 45. Прощание с Хэрмэн-Цавом.

Пейзажи по-прежнему живописны, дороги слегка размыты ночным дождем.



Рис. 46. Дорога в Гурвантес.



Рис. 47. Ночной дождь подмыл песчаные дороги.

По дороге видим очень живописные горы, пытаемся подъехать поближе, чтобы сфотографировать, и застреваем в вязкой глине.



Рис. 48. Живописные горы – ловушка для одиноких путников.



Рис. 49. Здесь даже человек увязает по щиколотку.

Позже выясняется, что даже человек на ней проваливается по щиколотку. В Гурвантесе у нас то ли поздний обед, то ли ранний ужин, после чего берем направление на Севрэй. Дорог много, не совсем понятно, по какой нужно ехать, быстро темнеет. Добираемся до оз. Тэсийн-Нур в надежде заночевать на берегу. Чуть вдалеке стоят какие-то постройки, ходят люди. Пытаемся подъехать поближе к озеру, где, насколько можно разглядеть в темноте, располагаются довольно живописные дюны. Однако почва оказывается болотистой, так что приходится уезжать и от озера, и от потенциальных соседей. Едем некоторое время, пока уже совсем не захотелось спать, после чего останавливаемся прямо на дороге и быстро засыпаем.

25.07.13.

Утром выяснилось, что ночевали в чистом поле недалеко от деревни. С утра со стороны деревни в сторону Севрэя проехала местная «буханка», так что все утро легко идем по ее следам. Кругом дюны, настоящая пустыня, красиво.



Рис. 50. Начинаются настоящие дюны.



Рис. 51. Дюны просто окружают нас.

В Севрээ находим магазин и около него обнаруживаем знакомую «буханку» с бельгийско-австрийскими туристами. У машины сломалась рессора, монголы чинят, туристы прохлаждаются. Долго разговариваем с австрийком (бельгийцы по-английски почти не говорят) о его и нашем маршруте. Он потом собирается в Тыву. Сейчас же и мы, и они собираемся на пески Хонгорын-Элс, так что мы почти уверены, что опять встретимся там. По дороге до песков приходит мысль, что австрийка можно было бы взять с собой в обратный путь. Однако впоследствии на песках мы разминулись, так что пришлось ему добираться до Тывы как-то иначе. К концу разговора УАЗик как раз дочинивается, так что все уезжаем по своим делам. На песках мы планируем ночевать в кемпинге. Говорят, они там весьма комфортабельные и дешевые. Доезжаем до песков – кемпингов действительно много. Находим один весьма привлекательный на вид и въезжаем на территорию. Никого. Мы осматриваем душ, туалеты, все весьма комфортно. Жаль душ не приняли ☺. Начинаем сигналить – тогда выходят хозяева и рисуют на калькуляторе довольно неприличную цену. Рисуем свою, раза в три ниже. Хозяева демонстративно отворачиваются. Ну, ладно, мы тоже разворачиваемся и едем в другой кемпинг, благо их тут полно. В новом кемпинге цена оказывается вполне приличной, причем на ужин мы заказываем персональный хорхог, и все равно цена остается прекрасной. Правда, весь кемпинг забит туристами из Голландии и откуда-то еще, поэтому хозяева в спешном порядке куда-то перетаскивают свои вещи и уступают свою юрту нам. Обычно в юртах для туристов стоят кровати, но нам пришлось спать в спальниках на коврах. В кемпинге обнаруживается очень хорошо говорящая по-английски монголка, которая сопровождает одну из групп туристов. К счастью, она добровольно исполняет обязанности переводчика, так что мы не просто быстро договорились с хозяевами, но еще и были абсолютно уверены, что все друг друга правильно поняли.

Обустроившись, берем сноуборд, Михаил переодевается в белое, и отправляемся на самую высокую дюну.



Рис. 52. Михаил готовится к спуску с дюн.

Мне подниматься по жаре не хочется (хотя оттуда, как оказалось, открываются очень красивые виды), так что я остаюсь немного покататься и пофотографировать внизу, а Михаил долго-долго забирается на дюну в числе многих других туристов из разных стран, после чего встегивается в борд и чуть быстрее, но все равно медленно сползает вниз. Туристы ликуют и снимают его на видео. Потом, спустившись с дюны, дают свои адреса, чтобы мы могли это видео забрать.



Рис. 53. Михаил спускается с самой высокой дюны песков Хонгорын-Элс.



Рис. 54. Михаил спустился с самой высокой дюны песков Хонгорын-Элс.

На обратном пути ни в какую не желает выключаться включенная для езды по песку понижайка. Пробуем все, не помогает ничего, ползем очень медленно. Потом случайно останавливаемся на подъеме в гору – и чудо! Понижайка выключается, и мы некоторое время едем абсолютно счастливые, как вдруг Михаил замечает, что начал греться двигатель. Глушим машину, выходим, открываем капот и опять чувствуем запах непонятных специй, как на перевале после Джинста. И тут меня осеняет. Еще в прошлом году на Байкале не успела я сказать, что «какой-то специей пахнет», как закипел антифриз! Теперь я всегда узнаю запах кипящего антифриза. Даем двигателю остыть и медленно ползем в свой кемпинг, пытаюсь придумать, в чем причина. В кемпинге нас ждет душ (тоненькая струйка прохладной воды, но помыться все-таки можно, а это счастье) и хорхог.



Рис. 55. Национальное монгольское блюдо с камнями - хорхог.

26.07.13.

Утром пытаемся разобраться с двигателем. Обнаруживаем загнувшееся уплотнение на клапане крышки расширительного бачка, поправляем. Проверяем термостат путем «варки» его в кастрюльке – работает. Собираем все обратно, набираем у добрых хозяев воды и берем курс на Баян-Хонгор. Местные говорят, что есть две дороги, в том числе и по эту сторону дюн, но мы решаем действовать наверняка и ехать по чужому треку, поэтому возвращаемся в Севрэй и берем курс на запад. На выезде из Севрэя есть источник, где заполняем все возможные емкости водой и едем, периодически подливая воду в радиатор. Трек указывает нам на весьма неплохую дорогу, мы увлеченно едем по ней и вдруг замечаем, что трек, следуя по этой дороге, вдруг разворачивается и идет на юг к подножию гор. Опять решаем действовать наверняка и тоже поворачиваем на юг. Правда, место поворота мы уже проскочили, поэтому едем по какой-то едва заметной дороге, однако она кончается. Начинаем ехать без дорог, но через некоторое время решаем, что смысла ехать на юг нет, можно с тем же успехом ехать в нужном направлении, т.е. на запад. Однако местность опять оказывается пересеченной руслами пересохших бегущих по весне с гор ручьев. Некоторое время мы преодолеваем их спокойно, но через пару часов езды это начинает надоедать. Едем по очереди, чтобы не так уставать от этих бесконечных скачков. Кое-где каньоны оказываются довольно глубокими. В одном из них Михаил усаживает машину на куст, и она не может двинуться ни вперед, ни назад. Михаил нападает на злобный куст с топором и лопатой, но тот не поддается. Я в это время прохожу вперед в поисках чего-нибудь, за что можно залезть, но ничего, кроме таких же кустов, нет. Выбор небогат, поэтому обматываем лебедку за куст как можно ближе к земле и... безо всяких усилий сразу же выползаем. Хорошие у них корни!

Обнаруживается идущая поперек нашего курса (т.е. практически в нужном направлении) дорога, начинаем движение по ней. Машина начинает греться, запасы воды иссякли. К счастью, на карте недалеко виден колодец, и Михаил отправляется туда пешком. Я медленно еду за ним, следя за стрелкой датчика температуры. Колодец оказывается практически недействующим. На дне явно насос, рядом стоит генератор, но топлива нет. Приходится черпать воду из поилки, причем в поилке такой уровень, что приходится делать из пластиковой бутылки стаканчик и начерпывать им пятилитровые бутылки. Так или иначе, но запас воды у нас есть, можно продолжать поездку.

На горизонте собираются тучи, периодически налетает ветер и дождь, а нам все приходится останавливаться, остужать двигатель и наливать новую воду. К вечеру добираемся до Баянлига. Попытка встать на ночлег на реке Лэгийн-гол терпит крах: река пересохла, есть только небольшое количество мелких луж в совершенно ровной голой степи. Берем курс на север и встаем на ночлег под горами. Когда подъезжаешь к горам, кажется, что дорога ведет явно в тупик, горы непроходимы. Но в последний момент открывается ущелье, и дорога ныряет в него.



Рис. 56. Ночлег около Баянлига перед ущельем.



Рис. 57. Въезд в ущелье.

27.07.13.

Ущелье оказывается очень живописным.



Рис. 58. Ущелье.

После горного хребта начинается прекрасная зеленая долина: немногочисленные юрты, довольно густая трава, источники, стада баранов и кони – просто рай для экотуризма или затерянный мир какой-то.



Рис. 59. По окрасу видно, что семья 😊.

Потом переезжаем второй горный хребет...



Рис. 60. Перевал над озером Орог-Нур.

...и спускаемся к заболоченному озеру Орог-Нур. Дорога становится липкой, появляются колеи, но в целом вполне проезжаемо. На северном берегу озера стоит памятник «пузотерке».



Рис. 61. Как давно эта машина стоит на заболоченных берегах озера Орог-Нур?

Проезжаем пос. Богд. Видим вдалеке какие-то озера, едем к ним (предположительно Давсан-Нур). Берег не совсем твердый, но машину держит.



Рис. 62. Сначала озеро выглядит просто великолепно.

Вода оказывается какой-то сероводородной, а дно озера прямо-таки красное.



Рис. 63. Однако при ближайшем рассмотрении озеро красное.

Не рискуем купаться и набирать воду, едем дальше. Перед Баян-Хонгором начинается асфальт. Решаем встать на ночлег прямо рядом с городом, на реке Туйн-Гол. Не переезжая мост, некоторое время едем под горами и находим на другом берегу реки живописную поляну. Форсировать реку труда не составляет, вокруг много дров и прекрасная чистая вода.



Рис. 64. Лагерь под Баян-Хонгором.

28.07.13.

С утра не спешим, принимаем ванны, моем головы.



Рис. 65. Панорама лагеря под Баян-Хонгором.

Потом отправляемся в Баян-Хонгор, покупаемся провизией и заезжаем на СТО в поисках герметика для радиатора (подозреваем трещины). На СТО обнаруживается монгол, говорящий немного по-русски и сносно по-английски. Он посылает нас на соседнюю заправку, а вскоре приезжает туда сам и помогает в переговорах с заправщиком. Герметика там не оказывается, но нам объясняют, где он может быть. Покупаем антифриз, едем на рынок искать герметик. Вместо покупки герметика происходит стихийный шопинг, закупка сувениров. После этого герметик все-таки находится, мы совершаем все необходимые манипуляции с радиатором и отправляемся в Бу-Цаган, откуда наш путь лежит на север. Погода очень жизнерадостная.



Рис. 66. Дорога из Баян-Хонгора на запад, погода прекрасная.

Надеемся пообедать все-таки бузами в знакомых юртах. Подъезжаем и сразу видим немецких туристов на мотоциклах. Пока я с ними разговариваю, Михаил идет заказывать бузы, и тут же подъезжают два почти стоковых «Эскудо» в сцепке. Оказалась какая-то голландская экспедиция. Один «Эскудик» сломался, второй его тащит. Порвали уже все стропы, какие были, и вообще им приходится нелегко. Сообщаем им, что до Баян-Хонгора уже недалеко, что там есть большая СТО

и говорящий по-английски сотрудник. Голландцы просят стропу перетащить сломанного «Эскудика» через реку – опасались, что их стропа не выдержит. Я предлагаю заодно и перетащить машину самой – все-таки моя машина немного помощнее. Пока я таскаю «Эскудики», Михаил опять возвращается с пустыми руками: бузы будут только через час. Недовольные, стартуем на Баянбулаг. Наступает вечер, но мы хотим сегодня проехать как можно больше пути до Улиастая.



Рис. 67. Баянбулаг на закате.

После Баянбулага дорога начинает идти вверх и портится. Холодает. Высота переваливает за 2000 м и продолжает расти. Останавливаемся на ночлег под перевалом на высоте почти 2600 м по картам Генштаба и практически 2900 по навигатору. Холодно. Рядом озеро Хигз-Нур, несколько юрт. Берега озера заболочены, так что встаем поодаль.



Рис. 68. Озеро Хигз-Нур с утра.

29.07.13.

Подойти к воде со стороны ночлега не представляется возможным, так что утром быстро собираемся и уходим в перевал. Вскоре доходим до поселка Отгон и берем курс на запад по урочищу Худжиртын-Ам, затем уходим в долину реки Худжиртын-Гол и через перевал Хундлэнгийн-Даба выходим в долину реки Ширэгийн-гол. Юрты, стада, журавли.



Рис. 69. Юрты, стада, журавли.

Затем через перевал Бугатын-Даба переходим в долину реки Богдын-Гол. Навстречу попадаетесь очень много грузовиков с конями, как правило, сопровождаемых новеньким подготовленным внедорожником – оказывается, в Улиастае какой-то праздник и, видимо, выставка коней. Поднимаемся на перевал перед Улиастаем, и видим прекрасную грозу.



Рис. 70. Гроза над Улиастаем.

Обедаем в ресторане и продолжаем движение вдоль реки, однако вскоре нужная нам дорога уходит от асфальта вправо, и мы опять начинаем путь по пересеченным грунтовкам через горы.



Рис. 71. Горные дороги по пути из Улиастая на Хяргас.

Проезжаем поселок Эрдэнэ-Хайрхан, заправляемся, начинает темнеть. Спускаемся в долину реки Хунгуй-Гол и останавливаемся на ночлег недалеко от пос. Дзабхан-Мандал.



Рис. 72. Гора Хурэн-Хайрхан на закате.

На другом берегу реки симпатичные дюны.



Рис. 73. Ночевка под Дзабхан-Мандалом.



Рис. 74. Дюны на другом берегу реки Хунгуй-Гол.

30.07.13.

Едем вдоль реки Хунгуй-Гол до самого моста в Ургамале (не забыв устроить себе внедорожно-болотное приключение около Дзабхан-Мандала в поисках более короткой дороги).



Рис. 75. Над рекой Хунгуй-Гол.

После Ургамала дорога идет почти на север в сторону оз. Хяргас. Встречаем семью монголов на новеньком внедорожнике с новеньким хай-джеком. У них отвалилось колесо, а хай-джеком пользоваться они не умеют. Помогаем им поменять колесо, заодно меняем немного денег, т.к. наши запасы тугриков практически закончились. Получаем в награду некоторое количество вяленых бараньих ребер, вкусно.

Добравшись до Хяргаса, некоторое время колесим в поисках стоянки и останавливаемся на полудневку, ставим тент.



Рис. 76. Поиск места для стоянки на восточном берегу оз. Хяргас.

Михаил отправляется ловить рыбу, а я – наконец-то стирать одежду, которая тоже практически закончилась. Не успевает одежда начать подсыхать, как налетает ветер, и мне приходится полчаса прикапывать тент. Однако ветер натягивает тучи, начинается дождь. Решаем поискать счастья где-нибудь в другом месте. Собираем лагерь и едем под дождем вокруг озера, заодно осматриваем оз. Айраг-Нур. Приезжаем на турбазу, но мест нет. Нам показывают, что можно спуститься к озеру, и там есть беседка и некоторый запас дров, но ветер очень неприятный, на озере волны, не привлекает.



Рис. 77. Волны на турбазе.



Рис. 78. Берег у беседки на турбазе.



Рис. 79. Гроза над оз. Хяргас.

Осматриваем окрестности и решаем перебраться на противоположную сторону на длинную выдающуюся в озеро косу. Ставим лагерь на косе уже по темноте, погода плохая, периодически идет дождь.

31.07.13.

Утром погода не слишком улучшилась. Стоянка на Хяргасе оказалась неудачной. Проехав немного в сторону Улангома, мы обнаружили активно строящуюся дорогу. Почти до восточного берега Хяргаса уже доведена подушка, а на западном берегу начинается асфальт. В отличие от дороги в районе Алтая, здесь лучше следят за состоянием подушки, и ехать по ней не дают, поэтому приходится ехать под насыпью по местами искореженной грузовиками грунтовке. Потом оказалось, что другие машины гораздо бодрее едут с другой стороны насыпи, но перебраться туда возможности уже не было.

Выезжаем на асфальт, бодро разгоняемся, уже недалеко Наранбулаг, а там Улангом и граница. Прекрасно идем по графику, думаем заехать в гости к клубу Offroad Master на Монгун-Тайгу, даже пытаемся поймать их в рацию. Внезапно громкий хлопок и лобовое стекло заливают водой. Изменений в работе машины незаметно, но на всякий случай останавливаюсь. Открываем капот и понимаем, что вода из радиатора. Почти сразу видим щель длиной сантиметров пять и шириной миллиметра 2-3. Недолго совещаемся и пытаемся поймать машину, которая дотянула бы на нас до Наранбулага. Бесполезно. Единственное что удастся сделать – взять у проезжающих мимо бутыль воды.

Михаил извлекает из запасов герметик, долго тщательно зачищает радиатор и заклеивает. Выжидаем необходимое время. Едем. Все хорошо. Добираемся до Наранбулага. Ничего полезного для ремонта радиатора в поселке не обнаруживаем, поэтому едем в Улангом. При малейшем перегреве герметик прорывает, так что несколько раз за вечер замазываем дыру по новой. Оказалось, что корпус радиатора треснул во всю ширину, просто мы сначала заметили только самый очевидный кусок щели. Последний раз заделываем щель уже за Улангом, съехав на ночлег с дороги к пересохшему ручью.



Рис. 80. Место ночлега между Улангом и Хандагайты.

1.08.13.

Утром аккуратно подъезжаем к КПП и довольно быстро проходим границу. На нашей стороне заставляют вытаскивать все сумки из машины и из бокса на крыше и просвечивать их. Проезжаем Хандагайты, но на развилке с дорогой на Мугур-Аксы радиатор прорывает опять. Ломаем разные пластиковые детали, пытаемся расплавить их и залить щель расплавленным пластиком, но он оказывается слишком хрупким и не держит. Герметик кончается. Опять заделываем и сушим, варим прямо здесь же на крыльце заброшенного ДПС овсянку на молоке. После многих дней баранины и риса съедаем с удовольствием. Разумеется, решаем не ехать ни к какому Оффроадмастеру – 165 км по дикой Тыве в наших условиях выглядит неразумно. Лучше то же расстояние, но в сторону цивилизации.

Начинаем подниматься в перевал Хондергей, греемся, останавливаемся. Подъезжает машина «Почты России», интересуется, не нужна ли помощь. Просим купить в Хандагайты герметик и садимся ждать «Почту России» обратно. Через час или два нам привозят герметик, но он

оказывается неподходящим. Достаем герметик из комплекта заделки колес и кое-как на нем доползаем до Чадана, не переставая подливать в радиатор воду. В Чадане покупаем еще какой-то герметик и медленно ползем в сторону Ак-Довурака. Машина опять начинает греться. Михаил решает, что так дальше ехать нельзя, останавливает попутку, узнает, что в Ак-Довураке есть какой-то эвакуатор и отправляется туда. Вечереет. Я от нечего делать опять доливаю полный радиатор воды и аккуратно еду.

Через некоторое время Михаил отзванивается из Ак-Довурака, говорит, что не может найти эвакуатор. Я сообщаю, что мне осталось до него километров 10. Встречаемся в Ак-Довураке, покупаем продукты, опять чиним щель и продолжаем аккуратно ползти в горы, следя за температурой. Решаем по очереди ехать всю ночь. Саянский перевал не внушает надежд на лучшую жизнь, но, периодически останавливаясь, чтобы остыть, переезжаем и его и утром подъезжаем к Абазе.



Рис. 81. Прогулка по Абазе.

2.08.13.

В Абазе находим магазин запчастей, а Михаил знакомится с местным джипером, который отправляет нас к местному же специалисту по радиаторам. Некоторое время ждем, после чего специалист приходит, осматривает радиатор, констатирует, что все печально, и начинает думать. Вариантов было несколько. В конце концов, остановились на том, что он подгонит для нашей машины имеющийся у него в хозяйстве радиатор. Радиатор подходил по форме и размеру, но нужно было переварить весь крепеж, а также добавить отсек радиатора коробки передач. Нас отправили прогуляться по Абазе, и работа началась. Гулять по Абазе, а потом и вокруг сервисного

гаража пришлось долго. Мастер работал почти сутки и в итоге изготовил практически новый радиатор, впоследствии высоко оцененный томскими специалистами. За ночь Михаил пытался выспаться на диванчике в гараже, я – в машине.

3.08.13.

В пять утра стартуем из Абазы дальше, но на первом же перевале пропадает мощность. Осмотр показывает, что при установке радиатора неудачно подключили шланг от КПП, в результате чего из нее вытекло масло. Михаил ловит попутку и отправляется обратно в Абазу за маслом. Через какое-то время возвращается, набивает масло в коробку, нормально подключает шланг, и мы наконец-то начинаем движение в практически штатном режиме. Останавливаемся недалеко от Таштыпа добавить масла после небольшого пробега – и остаток пути проходит совершенно гладко. По-прежнему спим по очереди в машине, едем без остановки и утром 4.08.13 успешно финишируем в Томске.

Выводы и рекомендации

Маршрут пройден с использованием печатных кар Монголии масштабом 1:200 000, навигатора Navitel и навигатора OziExplorer с картами Генштаба различного масштаба на базе планшетного компьютера Huawei. Подробные печатные (или отсканированные) карты Монголии существенно помогают в ориентировании.

Нить маршрута охватывает большую территорию, громадное разнообразие географических условий, животного и растительного мира, давая возможность оценить многообразие природы Центральноазиатского региона.

Маршрут познавателен и насыщен посещением культурных и исторических объектов, общением с представителями местного населения.

Весь маршрут необычайно живописен, пейзажи очень разнообразны. Маршрут имеет много мест для рыбной ловли.

Погода Монголии непредсказуема, и, хотя июль и август считаются крайне благоприятными месяцами для посещения этой страны, в любой момент можно ожидать дождя или грозы.

Район ущелья Хэрмэн-Цав крайне интересен и заслуживает того, чтобы провести там больше времени. Помимо собственно каньона там встречается масса других интересных геологических образований.

Для лучшего знакомства с монгольской культурой и кухней рекомендуется питаться в кафе и ресторанах, которых всегда много в городах и у дорог. Местное население крайне дружелюбно, охотно приглашает к себе домой, что тоже представляет огромный интерес с точки зрения изучения местной культуры. Уровень владения русским языком у населения значительно снизился, английским хорошо владеет молодежь, обучавшаяся в Улан-Баторе и других крупных городах.

Для машин редких марок рекомендуется иметь как можно больше запасных частей, поскольку приобрести что-то в Монголии практически не представляется возможным.