



ОТЧЁТ

О прохождении автомобильного туристского спортивного маршрута пятой категории сложности по Республике Алтай и Монголии, совершенного группой туристов г. Новосибирска (автоклуб ОРМ), в период с 28 апреля по 12 мая 2022 г.

Маршрутная книжка 0-29-22

Руководитель: Веремеенко И.В.

Маршрутно-квалификационная комиссия Новосибирского отделения Федерации спортивного туризма рассмотрела отчет и считает, что маршрут может быть зачтен всем участникам и руководителю _____ категорией сложности.

Отчет использовать в библиотеке Новосибирского отделения Федерации спортивного туризма России

Судья по виду _____ / _____

Председатель МКК _____ / _____

Штамп МКК

Новосибирск, 2022

Содержание

1. Справочные сведения.....	2
1.1. Проводящая организация:.....	2
1.2. Место проведения:	2
1.3 Общие сведения о маршруте	2
1.4. Подробная нитка пройденного маршрута:.....	2
1.5. Определяющие препятствия маршрута:.....	2
1.6 Обзорная карта региона проведения туристического маршрута	3
1.7 Адрес хранения отчета.....	4
1.8 Выпускающая МКК.....	4
2. Содержание отчета	4
2.1 Варианты подъезда и отъезда, расположение зон ограниченного доступа и др.....	4
2.2. Запасные варианты и аварийные выходы с маршрута.....	4
2.3. Изменения маршрута и их причины	5
2.4. График движения маршрута запланированный.....	5
2.5. График движения пройденного маршрута	6
2.6. Техническое описание прохождения маршрута и потенциально опасные участки на маршруте.....	6
2.7 Сведения о районах прохождения маршрута	57
2.8. Итоги, выводы, рекомендации	60
Стоимость проживания, питания, снаряжения, средств передвижения.....	61
2.9 Маршрутная книжка № 0-29-22	61
2.10 Регистрация в МЧС	61
Приложение 1. Дневник маршрута	61
Приложение 2. Материальное оснащение группы.....	93
2. Комплект оборудования на автомашину.....	93
3. Комплект имущества на 1 человека.....	94

1. Справочные сведения

1.1. Проводящая организация:

Новосибирский клуб экстремальных путешествий Off Road Master

1.2. Место проведения:

Туристский район – Республика Алтай и Монголия.

1.3 Общие сведения о маршруте

Вид маршрута	Категория сложности	Протяженность активной части, км	Продолжительность		Сроки проведения
			общая	ходовых дней	
авто	пятая	5415км	17	17	с 28.04.2022 по 14.05.2022

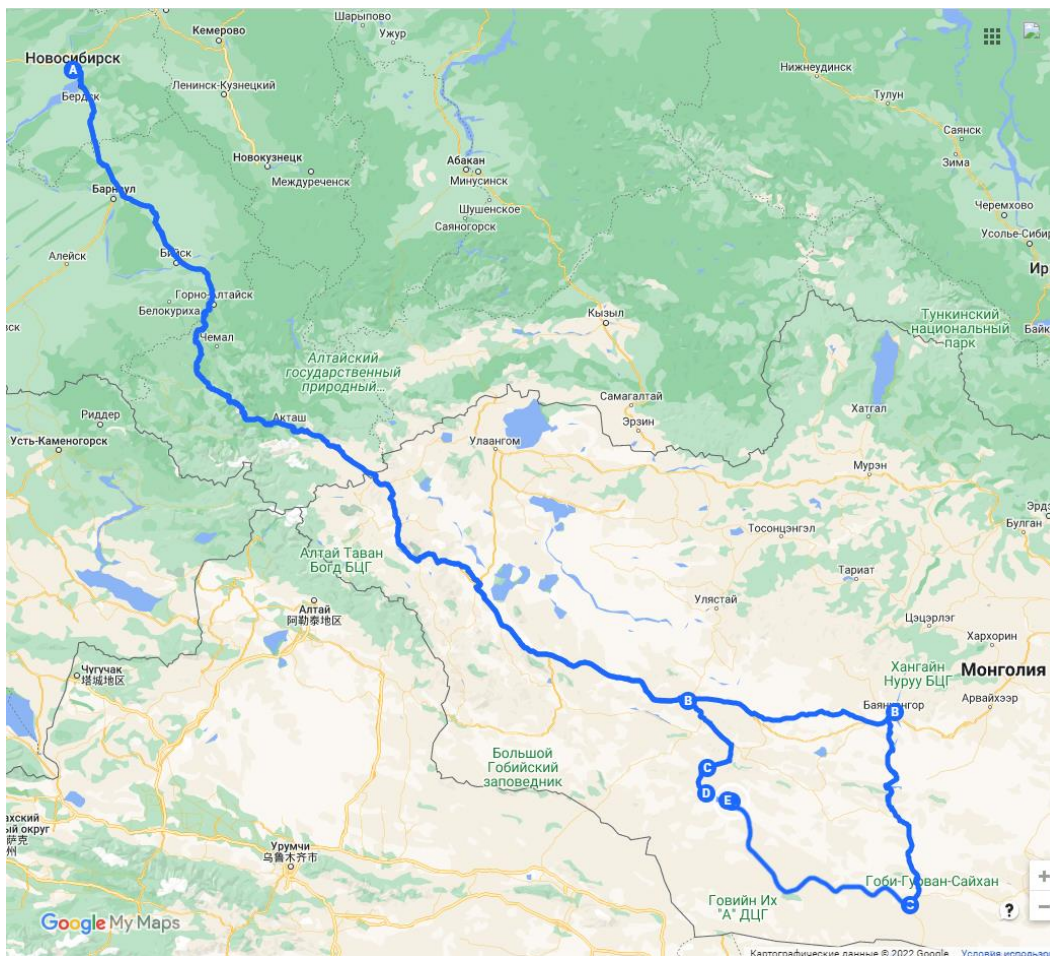
1.4. Подробная нитка пройденного маршрута:

Г. Новосибирск – п. Ташанта – оз. Толбо-Нуур – п. Алтай – п. Бигэр – ур. Хэрмэн-Цав – п. Гурвантэс – п. Баянхогор – п. Дэлгэр – п. Алтай – п. Улгий – п. Ташанта – г. Новосибирск

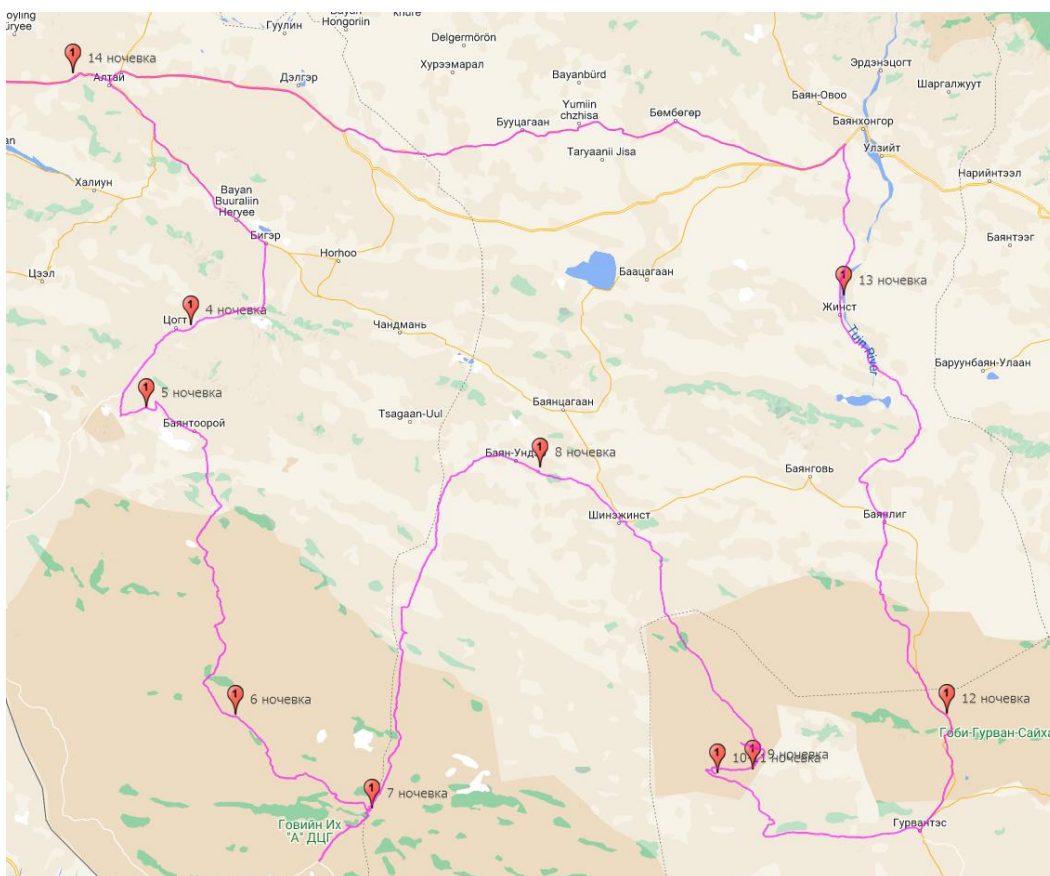
1.5. Определяющие препятствия маршрута:

Вид препятствия	Прот-ть,	Категорийность	Характеристика препятствия
ЛП перевал	15 км	4	Перевал Дутийн Даба 2918 м. Горная дорога, уклон до 25°, местами с камнями и боковым креном. Броды. Участки дороги с грязью и боковым уклоном, местами лежит снег. Машины на летней резине, очень скользко.
ЛП солончак	40км	5	Участок солончака. Дзахуй. (монг. Ад) Весной этот участок труднопроходим. Солончак превращается в скользкую липкую грязь, машина в ней тонет и прилипает.
ПП пустыня	950 км	5	Движение по пустыне в полностью автономном режиме. Запас воды и топлива на 950 км. Практически отсутствие дорог, сложный каменистый рельеф, многочисленные высохшие русла рек, барханы, вязкий песок, местами острые камни и острый саксаул. Участки горных хребтов, перевалы.
ЛП перевал	22 км	3	Перевал через хребет Эдрэнгийн Нуру 1800 м, Горная дорога, уклон до 20°,
ПП перевал	43 км	5	Перевал через хребет в долину Хара Сайрын Хундий 1300 м. Отсутствие дороги. Тяжелый подъем по заросшим саксаулом барханам на перевал, рыхлый песок, машины сильно греются. Приходится много петлять выбирая дорогу.

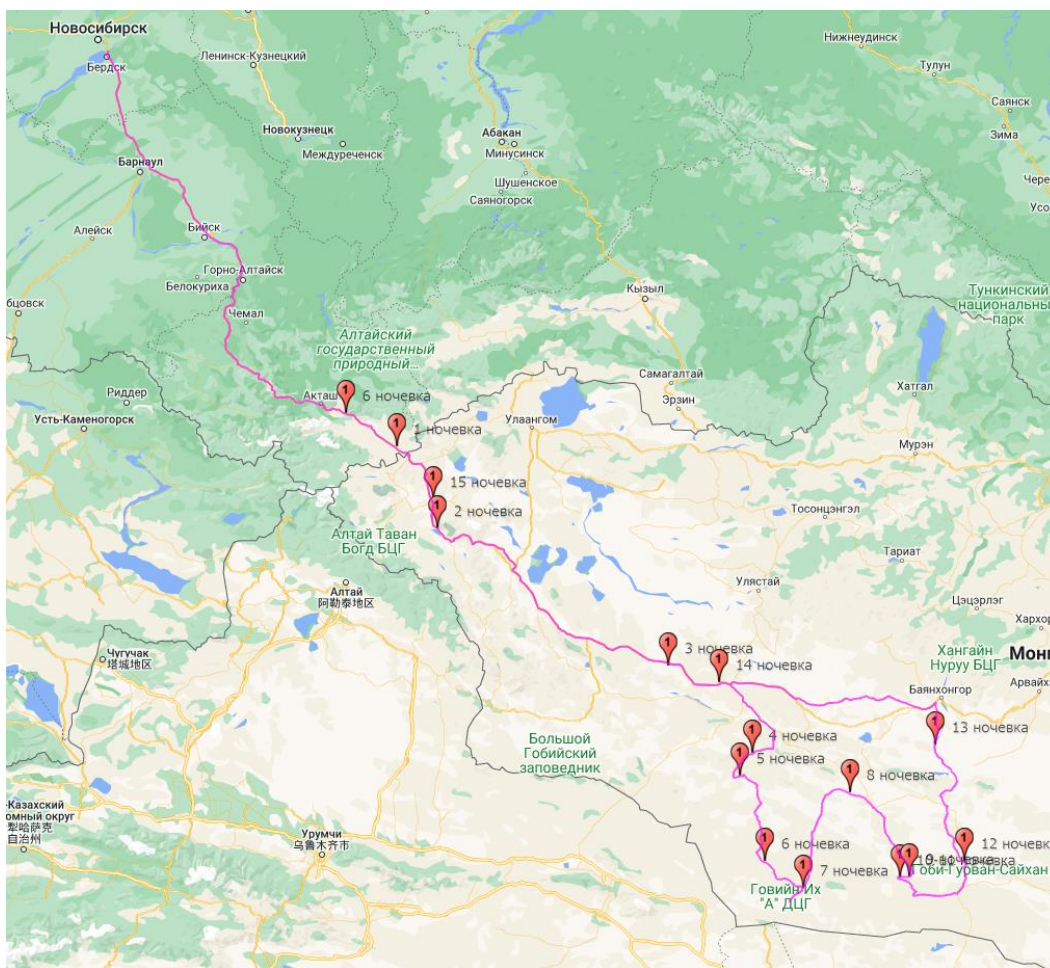
1.6 Обзорная карта региона проведения туристического маршрута



Категорийный участок.



Трек пройденного маршрута.



1.7 Адрес хранения отчета

Отчет о пройденном туристском спортивном маршруте хранится в библиотеке Новосибирского Отделения Федерации спортивного туризма России.

1.8 Выпускающая МКК

Маршрутно-Квалификационная комиссия Сибирского Федерального округа 154-00-666656666

2. Содержание отчета

2.1 Варианты подъезда и отъезда, расположение зон ограниченного доступа и др.

Подъезд к погранпереходу с Монголией со стороны п. Ташанты, выход там же.

2.2. Запасные варианты и аварийные выходы с маршрута.

Имелось несколько вариантов прохождения категорийного участка, так как район пустынный и малоизведанный.

2.3. Изменения маршрута и их причины

В связи с большим количеством ремонта и потраченного на него времени, маршрут был сокращен и после прохождения категорийного участка, спортсмены вернулись тем же путем, как и заезжали.

2.4. График движения маршрута запланированный

Дата	Дни пути	Участки маршрута	км	Способы передвижения
28-29.04.2022	1	г. Новосибирск – п. Ташанта	950	авто
30.04.2022	2	п. Ташанта - оз. Толбо-Нуур	180	авто
01.05.2022	3	оз. Толбо-Нуур – п. Дарви	360	авто
02.05.2022	4	п. Дарви -п. Алтай- п. Бигэр - п. Цогт	380	авто
03.05.2022	5	п. Цогт – хр . Хушыны-Нуру	300	авто
04.05.2022	6	хр . Хушыны-Нуру –Хэрмэн-Цав	330	авто
05.05.2022	7	Резервный день	0	
06.05.2022	8	ур. Хэрмэн-Цав – п. Гурвантэс – п. Булгэн	380	авто
07.05.2022	9	п. Булгэн – п. Мандал-Овоо- п. Хуржит	460	авто
08.05.2022	10	п. Хуржит - п. Цэцэрлэг – п. Авгалдай	370	авто
09.05.2022	11	Резервный день	0	
10.05.2022	12	п. Авгалдай- п. Баянтэс	370	авто
11.05.2022	13	П. Баянтэс –п. Тэс – п. Улангоом	340	авто
12.05.2022	14	п. Улангоом – п. Ташанта	300	авто
13.05.2022	15	п. Ташанта – п. Акташ	150	авто
14-15.05.2022	16	– п. Акташ – г. Новосибирск	760	авто

Итого активными способами передвижения: __5580км

2.5. График движения пройденного маршрута

Дата	Дни пути	Участки маршрута	км	Способы передвижения
28-29.04.2022	1-2	г. Новосибирск – п. Ташанта	960	авто
30.04.2022	3	п. Ташанта – оз. Толбо-Нуур	170	авто
01.05.2022	4	оз. Толбо-Нуур – п. Алтай	380	авто
02.05.2022	5	п. Алтай – п. Бигэр - п. Цогт	290	авто
03.05.2022	6	п. Цогт – ур. Дзахуй	80	авто
04.05.2022	7	ур. Дзахуй – Ночевка в Черной пустыне	210	авто
05.05.2022	8	Ночевка в Черной пустыне – Оазис	175	авто
06.05.2022	9	Оазис – п. Баян-Ундер	230	авто
07.05.2022	10	п. Баян-Ундер – ур. Хэрмэн-Цав	230	авто
08.05.2022	11	ур. Хэрмэн-Цав – ур. Хэрмэн-Цав	25	авто
09.05.2022	12	ур. Хэрмэн-Цав – п. Гурвантэс – Ночевка в пустыне	220	авто
10.05.2022	13	Ночевка в пустыне – п. Баянлиг – п. Жинст	250	авто
11.05.2022	14	п. Жинст – п. Баянхонгор – п. Алтай	475	авто
12.05.2022	15	п. Алтай – п. Улгий	640	авто
13.05.2022	16	п. Улгий – п. Ташанта – р. Тьдтугем	220	авто
14.05.2022	17	р. Тьдтугем – г. Новосибирск	860	авто

Итого активными способами передвижения: 5415км

2.6. Техническое описание прохождения маршрута и потенциально опасные участки на маршруте

1. ЛП Перевал Дутийн Даба 2918 м. 4 к.с.

Перевал Дутийн Даба 2918 м. Горная каменистая дорога, местами уклон до 25°, с крупными камнями и боковым креном до 10°.



Подъём на перевал.

Крутые повороты, броды, участки с грязью и снегом. Дорога перемыта ручьями, местами они текут прямо по дороге, вода мутная, не видно рельефа.



Брод через реку.



Много талой воды с грязью течет прямо по дороге.

Машины на летней резине, очень скользко, часто буксуют.



Машинам на летней резине сложно передвигаться на снежных участках.



Камни и снег на перевале.

На самом перевале снег, сильный ветер, очень холодно 5°. Едем на пониженной передаче и приспущенных колесах.



Перед самым перевалом.

Машины идут тяжело, греются, сказывается высота, пониженное содержание кислорода в атмосфере, крутой подъем.



Многочисленные речки пересекают дорогу.

Расход топлива достигает до 40 литров.

2. ПП солончак 40 км 5 к.с.

Солончак Дзахуй (монг. Ад). Разнообразные по структуре и степени проходимости участки дороги. Весной этот участок труднопроходим из-за большого количества талой воды, разлившихся ручьев и раскисшей соленой грязи. Несмотря на большое количество дорог, приходится постоянно искать нужную, т.к. они часто заканчиваются в грязевых участках или просто теряются.

Участки с песчаной очень рыхлой почвой, на поверхности соль, машины поднимают клубы соленой пыли, которая долго висит в воздухе, видимость 2-3 м. Дорога крайне извилистая, петляет среди саксаулов, велика опасность пропороть колесо об сухие ветки.



Множество дорог петляет среди саксаула.



Местами приходится ехать без дороги.



Сухие русла рек с крутыми берегами.



Грунт мягкий, мелкодисперстный.

Машины движутся на пониженной передаче с приспущенными колесами. Большая нагрузка на двигатель и трансмиссию, повышенный расход топлива, машины греются.



Топкое место, сверху тонкая сухая корочка покрыта солью.



Рыхлые участки солончака.



На первый взгляд вполне безобидный солончак, но снизу скользкая грязь.



Ходом далеко проехать не удалось, дальше грязь.



Участки, которые внешне выглядят твердыми, на поверхности тонкая сухая корочка, покрытая слоем соли, внизу глубокая липкая грязь. Проблема в том, что внешне их практически невозможно отличить от твердой поверхности.



Преодоление заболоченных участков.



Преодоление заболоченных участков.



Преодоление заболоченных участков.



Брод через небольшой ручей.



Эту реку мы преодолеть не смогли. Выдергиваем машину динамо-стропой.



Вторая попытка преодолеть реку. Использование лебедки для эвакуации машины из воды.



Вода очень соленая, грязь очень скользкая.



Третья попытка. Лебедку использовали неоднократно.



Преодоление обширных водных разливов.



Преодоление обширных водных разливов и грязевых участков.



Дорога по солончаку в мае месяце, летом здесь сухо.

Солончак превращается в скользкую липкую грязь, машина в ней тонет и прилипает, протектор полностью замыливается. Стандартные способы выезда из грязи не работают, машина еще больше зарывается и прилипает к грунту. Если нет возможности найти объездные пути, проходим эти участки в две машины, по очереди выдергивая одну и другую из западни. Используем динамическую стропу или лебедку на одной из машин. Временами стропу приходится удлинять до 40 м. Отсутствие природных «якорей» для лебёдки делает такую задачу особенно сложной.

Участки с разлившимися ручьями. Стараемся такие участки взять с ходу. Если машина прилипает и вязнет, используем динамическую стропу и лебедку.

Брод через реку, для нас оказался непроходимым, сделали несколько попыток его преодоления. Река сильно разлилась, протяженные глинистые берега и большая глубина под противоположным берегом, сделали прохождение брода невозможным.

3. ПП пустыня 950 км 5 к.с.

Движение по пустыне в полностью автономном режиме, необходимость везти с собой большой запас топлива и воды в расчете на неделю пути. Большие расстояния, отсутствие сотовой связи и людей, в случае поломки или других непредвиденных обстоятельств, можем рассчитывать только на себя. Длительная, постоянная повышенная нагрузка на автомобили, подразумевает ремонт в походных условиях своими силами. А также требует большого опыта и подготовки пилотов и команды в целом.

Практически отсутствие дорог, сложный каменистый рельеф, многочисленные высохшие русла рек, барханы, вязкий песок, местами острые камни и острый саксаул. Участки горных хребтов, перевалы.



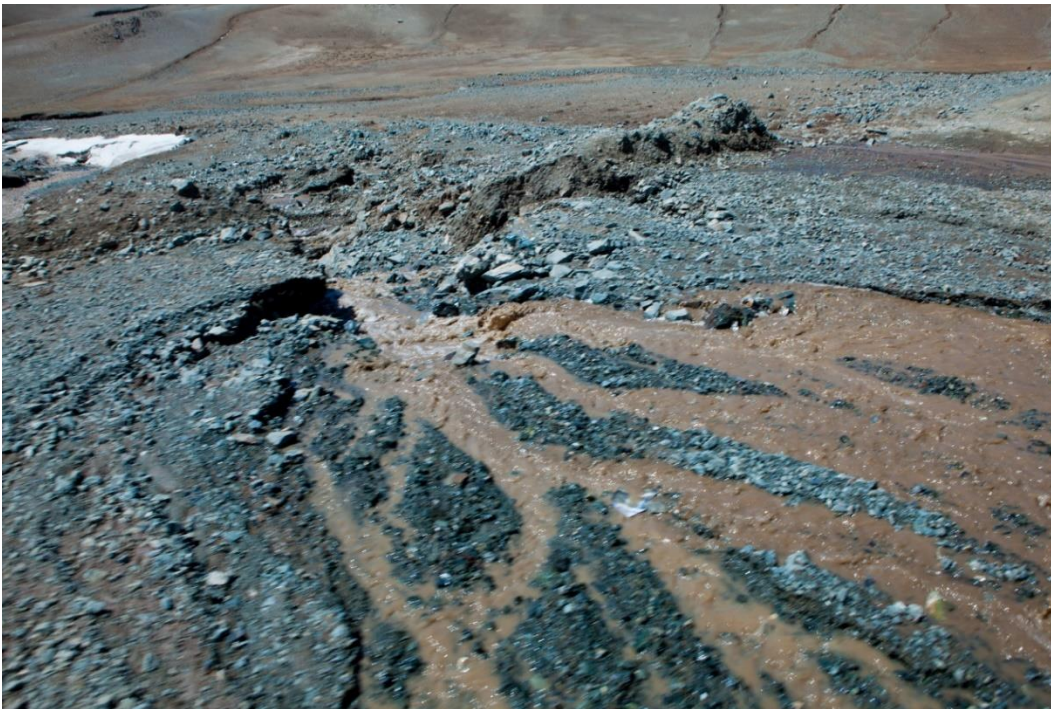
Участок с рыхлым песком, движение на пониженной передаче. На больших перегонах сильно греется двигатель и коробка передач.



Бывшее русло реки с рыхлым песком, движение на пониженной передаче.



Гребенка, сильная вибрация у машины. Сильно выматывает экипаж, отрицательно сказывается на всех узлах машины.



В мае многие участки дороги размываются водой, которые к лету полностью пересыхают.



Участки солончака встречаются повсеместно и имеют достаточно разнообразный вид.



Участки солончака встречаются повсеместно и имеют достаточно разнообразный вид.



Машины с трудом преодолевают подобные участки, колеса срезу замыливаются, при попытке выехать самостоятельно, машина быстро закапывается и прилипает днищем намертво.





Равнинные участки пустыни пересекаются горными массивами с узкими ущельями образованными руслами рек.



Горные перевалы на этих горных массивах.



Горные перевалы на этих горных массивах.



Горные перевалы на этих горных массивах.



Через горные массивы есть перевалы высотой до 1800 м, с довольно крутыми подъёмами.





Не до конца пересохише русла рек, внутри жидкая грязь.





Преодоление пустынных участков, воды нет ни в каком виде несколько дней.



Движение без дороги по пустынным участкам.



Участки с очень рыхлым песком.



Участки с очень рыхлым песком.



Движение по барханам. Очень сложно двигаться, часто нет дороги, машина постоянно движется вверх-вниз с крутыми поворотами, грунт сыпучий. Движение только на пониженной передаче, машины сильно греются в таком режиме, приходится включать печь и периодически останавливаться для охлаждения двигателя. Барханов много, и они крайне разнообразны.



Движение по барханам



Движение по барханам



Движение по барханам.



Движение среди саксаула.



Движение среди саксаула, острые и твердые ветки саксаула легко пропарывают покрышки, особенно когда приходится двигаться без дороги.



Типичные монгольские дороги пустыни.



Типичные монгольские дороги пустыни.



Типичные монгольские дороги пустыни.



Типичные монгольские дороги пустыни.



Движение по высохшим руслам рек.



Движение по высохшим руслам рек.



Движение по высохшим руслам рек.



Движение по высохшим руслам рек.



Участок черной пустыни.



Участок черной пустыни. Песок, на поверхности которого под воздействием ветра осталась мелкая черная галька. Довольно рыхлые участки встречаются на плоских участках и в виде барханов.





Участок черной пустыни.



Участок черной пустыни. Внешне твердая плотная поверхность, очень похожая на асфальт, в реальности оказывается сыпучим песком.



Плоские равнинные участки.



Плоские равнинные участки.



Каменистые участки дороги



Каменистые участки дороги. Местами представляют реальную угрозу для колес.

Переход осложняется постоянным сильным ветром и большим перепадом температур, иногда в течении дня 40 градусов.

4. ЛП перевал 22 км. 3 к.с.

Перевал через хребет Эдрэнгийн Нуру 1800 м. Горная дорога сначала идет по узкому ущелью, потом достаточно резко набирает высоту, дорога гравий вперемешку с песком. Перед седлом перевала уклоны до 20 градусов.





5. ЛП перевал 43 км. 5 к.с.

Перевал через хребет в долину Хара Сайрын Хундий 1300 м. Отсутствие дороги. Тяжелый затяжной, подъем по заросшим саксаулом барханам на перевал, рыхлый песок.

Поиск пути отнимает много сил и внимания, поэтому часто меняемся в очереди «топтать тропу». Саксаул становится гуще, появляются барханы, не везде можно проехать, приходится возвращаться и искать новый путь.

Часто встречаются участки солончака, сверху тонкая корочка, покрытая солью, как снегом, а под ней очень мягкий мелкодисперсный грунт из пушистой глины и соли, в котором машина вязнет моментально.

Набираем высоту, температура за бортом +33 градуса. Машины сильно греются, тяжелый рыхлый грунт, большие кочки, набор высоты и постоянные подъёмы и спуски с барханов, заставляют часто останавливаться и остужать двигатели. Ползем на пониженной передаче, включив печку в салоне. Жарко невозможно.

Фотографий с этого участка очень мало, было не до этого. Каменистый спуск по дороге с перевала в черную пустыню.



Машины сильно вязнут в песке. Идем на пониженной передаче, с со спущенными до одной атмосферы колесами. Такие «кочки» приходится постоянно объезжать.



Наш путь лежит вверх по этим барханам.



Ждем, когда остынет двигатель.

2.7 Сведения о районах прохождения маршрута

Монго́лия— государство в Восточной Азии, граничащее с Россией на севере и с Китаем на юге. Не имеет выхода к морю.

Монголия имеет площадь 1 564 116 км, в основном, представляет собой плато приподнятое на высоту 900—1500 м над уровнем моря. Протяжённость с севера на юг составляет 1260 км, а с запада на восток — 2400 км. 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, Улаан-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 уменьшается, 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, Керулен, Тэсийн-Гол, Онон, Халхин-Гол, Кобдо и др.

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

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 которых не превышает нескольких метров. На востоке страны имеются озёра Буйр-Нур и Хух-Нур. В гигантской тектонической впадине к северу от Хангая расположено озеро Хубсугул, схожее с Байкалом по составу воды, реликтовой флоре и фауне.

В Монголии резко континентальный климат с суровой зимой и сухим жарким летом. Климат Монголии вероятно, самый резко континентальный на планете. 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—35 °С зимой, до плюс 25—35 °С летом. Улан-Батор — одна из самых холодных зимних столиц в мире: самый холодный месяц — январь.

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

Город Улгий - административный центр и крупнейший город аймака Баян-Улгий. Является самым западным городом Монголии и самым удалённым городом от столицы Улан-Батора.

Город лежит в урочище Улгийн-Тал по обе стороны от реки Кобдо-Гол (Ховд. Со всех сторон окружён горами Монгольского Алтая, высотой до 3000 метров. Климат Улгия пустынный, с сухой, практически бесснежной и продолжительной зимой и коротким и жарким летом. Сумма осадков незначительна; большая из них выпадает летом.

Город Ховд город в западной части Монголии, является старейшим в Монголии. Это административный, экономический, культурный центр Ховд аймака. Город расположен на высоте 1406м на реке Ховд, у подножия Монгольского Алтая, на расстоянии 1425 километров от столицы. В 25 км от города расположено озеро Хар-Ус-Нуур, входящее в состав заповедника Манхан.

Климат Ховда пустынный, с сухой, практически бесснежной и продолжительной зимой и коротким и жарким летом. Сумма осадков незначительна; большая из них выпадает летом.

Южно-Гобийский аймак (Умнуговь) основан в 1931 году.



Площадь 165,0 тыс. кв.км, население 46 тыс. Является наибольшим по площади аймаком Монголии.

Население — 46,8 тыс.

Плотность населения — 0,3 чел./кв.км — самая низкая в Монголии. На юге граничит с КНР. Административный центр — город Даланзадгад.

Рельеф представлен в основном горами, долинами, полупустыня и пустыня. Богат золотом, сталью, железной и медной рудой, каменным углем, химическим и строительным сырьем. Средняя температура января -14-17 градусов, июля +21-27 градусов, в среднем в год выпадает 70-180 мм осадков. В горах Гурвансайхан выпадает 200мм, в остальных местах 40-50мм осадков. Весной много бурь и ветров. Соленые озера Улдаан, Гурвантэс, Цоохор и другие /всего 127 озер/. Пустыня с редкой, бедной растительностью, саксаул. Водятся волки, лисы, рыси, джейраны, корсаки, манулы, куланы, дикие козлы, аргал, в горах перелетные птицы.

Территория Южногобийского аймака - полупустыня. Средняя высота составляет приблизительно 1300-1600 м. выше уровня моря. Со средним количеством осадков в 130 мм в год, и летними температурами, достигающими среднего числа до +38°C, это - самая сухая, самая горячая и самая резкая континентальная область в стране.

Основная достопримечательность аймака - пустыня Гоби. Гоби - одна из величайших пустынь мира. Гоби растянулась огромной дугой на 1600 км - от северного Китая до юго-восточной Монголии. Пустыня занимает площадь 1,5 млн км², равную Аляске. Пустынные районы на протяжении вот уже 65 млн лет остаются практически безводными и неизменными. За столь долгое время свирепые ветры выдули тонны песка с поверхности и обнажили кости доисторических динозавров. Эта естественная граница обитаемого мира и сегодня остается чистой от присутствия человека, лишь на короткое время, как правило, ограниченное запасом воды сюда проникают редкие научные экспедиции и неутомимые путешественники.

Вся южная часть Монголии и северные провинции Китая заняты пустыней Гоби (около одной трети территории Монголии). Само название в переводе с монгольского языка означает пустынную, безводную и бесплодную местность. Пустыня Гоби - это самое таинственное и самое малонаселенное место мира.

Пустыня Гоби, поднятая над уровнем моря на высоту около 1000-2000 метров, является самым резко-континентальным местом на планете. Температура воздуха летом поднимается здесь до плюс 40 С, а зимой опускается до минус 40 С. Понятие Гоби включает в себя, как говорят монголы, тридцать три Гоби разных по климату и облику местности. Ландшафт Заалтайской, Джунгарской (Зуунгарской), Восточно-Монгольской Гоби разнообразен, это не только безводная и бесплодная местность с песчаной равниной и высокими холмистыми барханами. Большую ее часть занимают обширные степные равнины с весенним разноцветьем, живописные скалистые горы, глинистые и каменистые гамады, обширные котловины с редкими оазисами, мелкосопочки, солончаки, такыры, высохшие гравийные сайры и протяженные зеленые саксауловые рощи. В Гоби мало песков, барханные пески занимают только 3 % ее территории, зато глинистые и каменистые пустыни - гамады - занимают огромные площади. Несмотря на засушливый климат, в пустыне встречаются кристально чистые водные источники и богатый животный мир. В изобилии здесь водятся редкие в мире горные бараны-архары, куланы, сайгаки, дзерены и джейраны. В естественных резерватах - "островках спасения" в центре Гоби - сохранились редчайшие гобийские эндемики: единственная в мире природная популяция дикого верблюда, гобийского медведя - "мазала".

Гоби около 40 млн лет оставалась сушей, не покрываемой морскими водами. Крупные внутренние водоемы с большими глубинами на юге Монголии были связаны с водоемами Северного Китая и охватывали обширную территорию в центре Азии. Их исчезновение связывают с постепенным вздыманием всей территории, приведшей в последующем к возникновению пустыни Гоби.

Не побывавшему лично в этих местах, трудно поверить в очарование выжженной и пустынной земли, способной соперничать по своей красоте с морскими пейзажами или зеленью тайги. Путешественники единодушно отмечают здесь яркость звездного неба и множественность наблюдаемых невооруженным взглядом звезд на ночном небосводе, насыщенность красками осенних закатов, своеобразие выветренных форм в красном песчанике и сказочную зубчатость отполированных скал, ощущение свободы и простора, необычность и красочность сновидений. В совокупности все эти испытанные ощущения приводят к синдрому Гоби - желанию вернуться в эти места снова.

Гора Эж Хайрхан («Гора Мать») расположена на границе сомонов Цогт, Алтай и Цээл, аймака Говь-Алтай. Территория — особоохраняемая зона. Статус памятника природы присвоен решением правительства Монголии. Площадь: 22475 га. Год защиты: 1992.

Гора расположена в 257 километрах от административного центра аймака — города Алтай и в 1120 километрах от столицы страны — Улан-Батора

Сама гора состоящая из гранитных скал, с девятью величественными котловинами необычной формы «Есөн Тогоо» - «Девять котлов», образовавшихся на протяжении миллионов лет.

Хэрмэн-Цав ("Ущелье отшельников"). Одним из самых живописных и характерных мест с отвесными утесами из красного песчаника в Южной Гоби является урочище Хэрмэн цав (N 43 28 53 E 099 49 89) в Заалтайской Гоби, до недавнего времени редко посещаемой туристами. Хэрмэн цав - одно из крупных и известных местонахождений ископаемых млекопитающих на юге Монголии. В словаре монгольского языка слово Хермэк означает отшельник, слово Хэрэм - крепость, но большинство монголов переводит его на русский язык в значении как стена-обрыв. Наибольшую известность этому месту принесли не находки палеонтологов, а исключительная живописность местности. Внутри безлюдного плато Хэрмэн Цав, среди лабиринта каньонов, причудливых скал и песчаных барханов спрятан совершенно не видимый из долины зеленый оазис. Выше него, примерно в четырех километрах от устьевой части с красными утесами Замок и Индеец находится мощный каньон, подобный знаменитому американскому на реке Колорадо, но меньшего размера. Тем не менее, он очень эффектен и впечатляющ - один из самых крупных на юге Монголии, полная протяженность от устья до истока около 20 км. Южнее этого места есть еще один подобный менее известный масштабный каньон, но в нем нет оазисов и золотистых дюн песков, как в Хэрмэн Цаве. Среди раскаленного рыжего песка днем контрастно выделяется зеленое пятно живой растительности с вековыми тополями - исключительно редкое явление в безводных районах Заалтайской Гоби.

2.8. Итоги, выводы, рекомендации

За две недели группа прошла авто маршрут 5-й категории сложности протяженностью 5580 км.

Путешествие по пустыне требует очень тщательной подготовки автомобиля, достаточного запаса запчастей, технических жидкостей и инструмента. Необходимо позаботиться о крепкой резине, способной выдержать острые камни и сухие ветки, иметь набор для починки проколов достаточно большого размера, компрессор для регулировки давления в шинах.

Большая нагрузка на двигатель и ходовую часть, тяжелый грунт и крутые подъёмы грозит перегревом двигателя и коробки передач. Большую часть движения по пустыне ехали на пониженной передаче и пониженным давлением в шинах. Специфика монгольских дорог в

повсеместной «гребенке», которая создает большую вибрацию, а также камни и пересекающие русла рек, не очень заметные, но вызывающие большие скачки машины. Пыль и песок попадают практически во все трущиеся части машины, забиваются в салон.

В одной из машин в результате усиления конструкции была допущена ошибка, в итоге на кочках и при вибрации выворачивало стойки, что приводило к постоянной поломке лонжеронов и самих стоек. Потратили очень много времени на ремонт, сварочный аппарат на маршруте использовался практически ежедневно.

В связи с большой автономностью была необходимость везти с собой большой запас топлива и воды в расчете на неделю пути.

Существенной особенностью данного маршрута в это время года были перепады температуры, которые за один день могли достигать 40, самая низкая температура была -10, самая высокая +33. Теплые спальники и пуховка были также актуальны, как и купальники с кремом от солнца.

Владельцам дизельных машин, нужно внимательно относиться к заливаемому топливу, можно нарваться на некачественное, что приведет к поломке двигателя.

По данному маршруту необходимо ехать как минимум в две машины с грамотным механиком на борту.

Стоимость проживания, питания, снаряжения, средств передвижения.

Стартовый взнос на оформление документов, дорожные сборы и прочие нужды группы - 1 500 рублей с участника. Средства передвижения, топливо, снаряжение, питание, оплачиваются участниками.

2.9 Маршрутная книжка № 0-29-22

Скан в приложении.

2.10 Регистрация в МЧС

Группа зарегистрирована в МЧС республики Алтай, заявка на регистрацию № 34383613.

Приложение 1. Дневник маршрута.

28.04.2022

День первый. Солнечно

Г. Новосибирск – п. Нижняя Каянча

Солнечно, температура +15°.

Выезд назначили на 7 вечера, в нашу задачу входило проехать до Нижней Каянчи и заночевать. Второй экипаж должен был стартовать только на следующий день и догонять нас по дорогам общего пользования на этапе заброски.

Настроение радостное, работа и сборы позади.

Проехали 450 км.

29.04.2022

День второй.

п. Нижняя Каянча – п. Ташанта

Утром солнечно, небольшая облачность, температура 17°.

Стартуем в 10 утра, не спеша выдвигаемся. Держим связь со вторым экипажем, у них непредвиденные обстоятельства, задерживаются со стартом. Дорога хорошего качества до самой Ташанты. Поставили машину у самой погранзаставы (заняли очередь) Пошли ночевать в гостиницу.

За день пройдено 510 км.

30.04.2022

День третий.

п. Ташанта – оз. Толбо Нуур.

Солнечно, температура 17°.

Второй экипаж приехал ночью, ночевали прямо в машине в очереди. Очень быстро проходим границу, уложились в 2,5 часа. Пообедали в буузной прямо на границе. Покупаем страховки и выдвигаемся по направлению в Улгий. Очень пыльная гравийная дорога. Идет строительство дороги, много объездов. На нашем пути преодолеваем небольшой перевал 2700 м. В Улгии меняем деньги, ходим по магазинам, покупаем местные симкарты, заправляемся. Днем тепло, температура около 17 градусов, солнечно. Немного прогулялись по городу. От Улгия идет хорошая асфальтовая дорога.



Ночуем на озере Толбо-Нуур.



Озеро еще подо льдом и от него сильно веет холодом, встаем на некотором удалении от него у крохотного ручейка с чистой водой. Готовим ужин, ставим палатки. Проверяем техническое состояние машин, после большого перегона. За день пройдено 170 км.

01.05.2022

День четвертый.

оз. Толбо Нуур- п. Ховд – п. Алтай

Утро пасмурно, температура - 4°, вся вода замерзла, днем переменная облачность +19°.

Ветер 4 балла

Стартуем в 9 утра. Ночью было очень холодно, палатки обледенели. Вся вода за ночь замерзла и вчерашний ручеек полностью исчез.



Пожалели, что не набрали из него вкусной воды. Завтракаем, выезжаем обратно на асфальт и едем в сторону Ховда. Сразу после Толбо проходим перевал 2580 м.



Дальше ровная гладкая степь, прекрасная дорога, держим крейсерскую скорость около 100 км/час.

В Ховде делаем остановку на обед, дозаправку, проводим экскурсию по городу, поднимаемся на смотровую площадку. Встаем на ночевку, не доезжая до Алтая 100 км.

За день пройдено 380 км.

02.05.2022

День пятый.

п. Алтай - п. Бигэр – п. Цогт

Утро солнечное, видимость отличная, температура + 15°, сильный ветер 5-6 баллов.

Днем температура достигает 25 °. На перевале +5.

Перевал Дутийн Даба 2918м

Стартуем в 8-30 утра, постепенно переходим на более ранние подъемы, чтобы максимально использовать световой день.

Сразу поднимаемся на перевал перед п. Алтай, высота 2188. В Алтае последняя большая заправка, дальше заправки тоже есть, но заправится на них шансов не много. Заливаем баки и все запасные канистры по полной. Посещаем дацан.



Столкнулись с проблемой чистой воды, колонки работают только по карточкам, которых у нас нет, скупаем остатки бутилированной воды в магазинах, понимаем, что воды недостаточно, придется экономить и искать по дороге источники. Здесь для нас заканчивается асфальт, дальше, категорийный участок. Сворачиваем на грунтовую дорогу в сторону Бигэра.



Грунтовая дорога размыта ручьями, местами мутная, грязная, талая вода течет через дорогу.



После Бигэра сворачиваем в сторону поселка Цогт. Каменистая горная дорога поднимется вверх по красивому ущелью, часто петляет, сильно размыта.



Много воды и сейчас, вода тает и течет с гор, множество ручейков пересекают дорогу, часто она идет просто по руслу реки, вода грязная, мутная, совершенно не видно рельефа дороги, в том числе и крупные камни.



Поднимаемся на перевал Дутийн Даба высотой 2918м, очень холодно, около 5°, дует сильный ветер, на перевале лежит снег. Машины на летней резине скользят, вязнут, буксуют. Подъёмы и спуски до 25°, боковой уклон местами до 10°. Едем на пониженной передаче, машины идут тяжело, греются, сказывается высота, крутой подъем и вязкий грунт. Расход топлива достигает до 40 литров.

Преодолев перевал спускаемся к Цогту, до высоты 2100, теплеет +8°. Темнеет, стихает ветер, становимся на ночевку, не доезжая до поселка 15 км. Ищем более-менее ровное место, ставим палатки. За день очень устали и замерзли. Воды нет, костра нет, наскоро ужинаем и спать.

За день пройдено 290 км.

03.05.2022

День шестой.

п. Цогт – стойбище в Дзахуй

Утро солнечное, видимость отличная, небольшие облака, температура + 10°, ветра почти нет. Ночью было очень холодно -8 °

Днем температура достигает 32 °. Солнечно, ветренно.

Утро морозное. Вода замерзла, на палатках лед, на траве иней. Собираем лагерь, пьем кофе, Стартуем в 8 утра. В Цогте, работает заправка.



Радостно доливаем баки, расход топлива был выше ожидаемого. Доливаем из родника воду, теперь полностью готовы к полному отрыву от цивилизации, источников воды и топлива. Преодолеваем небольшой перевал 2397 м и спускаемся на плоскую равнину. Дорога каменистая, размыта ручьями, воды нет. Все сухо. Постепенно въезжаем в степь Дзармангийн Гоби. Поднявшееся солнце стремительно разогревает все вокруг, температура достигает 30 °. В машине становится жарко, снаружи конкретно припекает солнце. Наш путь лежит к горе Эж Хайрхан («Гора Мать»), она прекрасно видна на горизонте, на карте явно прорисована дорога. Смело двигаемся по ней, дорога вполне приличная, но местами пересекается сухими руслами, сильно не разгонишься, надо быть внимательными.



Когда до Мать-горы остается два десятка километров въезжаем в солончак Дзахуй (в переводе с монгольского - Ад). Дорога стала рыхлой, петляет среди саксаулов, на поверхности выступает соль, которая клубится вместе с пылью за машиной, не давая нормально дышать. Чем дальше, тем сложнее ехать, проступают участки солевой грязи, потом лужи, движение замедляется, ищем объезды, воды все больше.



Сильно петляем, появляются развилки, дорог становится больше, многие из них уходят в раскисший солончак. Вход все чаще идет стропа и помощь друга. Время стремительно уходит, а мы так и не приблизились к горе. В конце концов выезжаем к реке.

С виду совершенно безобидная, не широкая, с довольно спокойным течением. Берега топкие, глина как мыло. Ищем место брода, вроде следы уходят в воду, но на другом берегу не понятно что.

Первая машина бодро проезжает с десятков метров и прилипает, колеса стремительно замыливаются и попытки выехать самостоятельно приводят только к тому, что машина все больше зарывается. Благо у эскудика есть лебедка, привязываем его к кустам и с помощью

лебедки вытаскиваем «утопленника». Опять поиск брода и вторая попытка выше по течению на 200 м, место поуже, дно потверже, но у самого противоположного берега очень глубоко и машина встает в позу жука скоробея. Повторяем маневры с лебедкой. Реку не пересечь. Мать-гора не пускает к себе.



Летом эта дорога совершенно спокойно проезжается на любой легковой машине, но весна и огромное количество талой воды внесли свои коррективы. Решаем ехать к следующей точке маршрута. Теперь задача выбраться из солончака, в который мы углубились довольно далеко. На пути источник с водой. Глубокий колодец, с хитрой системой из насоса, шлангов и автомобильного аккумулятора. Немного колдуем с системой, и чистойшей вода потекла в поилку для скота. В полной мере проникаемся уважением к такому благу. Отмываем от соли лица, пьем вволю, заполняем все емкости водой.

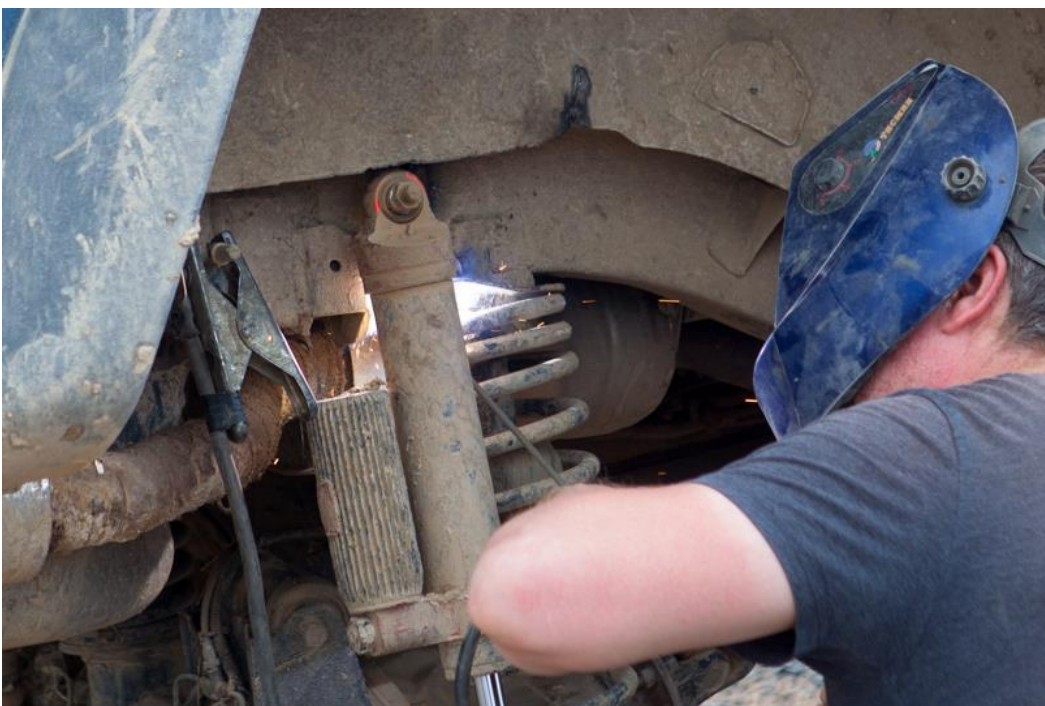


Еще пару часов петляем по солончаку в сторону твёрдой земли, все та же мыльная грязь, лужи, стропа и помощь друга.





Тяжелая дорога и сильная вибрация не прошли даром для одной из машин. Останавливаемся на ремонт недалеко от стойбища. Поломка оказалась серьезной, необходимы сварочные работы. Домкратим машину, снимаем колесо, сломан лонжерон. Достаем сварочник, варим. Электроды не очень качественные, дело идет медленно. Приходят местные, интересуются, цокают языками. На пальцах объясняем проблему. Они кивают головами и зовут к себе в юрту. По телефону связываются со школьной учительницей, которая знает русский язык. Проблема решается просто, в соседней деревне есть электроды, могут поделиться, ехать совсем не далеко, всего 22 км. Сейчас сгоняем. Бодрый джигит вскакивает в седло мотоцикла и исчезает в пыльной степи. Делать нечего ставим лагерь, готовим ужин. Уже по темноте, часа через три, слышим шум мотора и огонек вдалеке. Привезли нам электроды и трогательную записку от школьной учительницы. Спасибо вам добрые кочевники.





Доделываем уже в темноте, собираем машину. Беседуем с местными, покупаем у них молоко, обмениваемся подарками.

Сегодня потеряли много времени, начали отставать от графика.

За день пройдено 80 км.

Сброс высоты за день 1300 м.

Разброс температуры за день 40 градусов, от -8° до $+32^{\circ}$.

04.05.2022

День седьмой.

стойбище в Дзахуй - п. Баян Торой – Ночевка в Черной пустыне

Утро солнечное, видимость отличная, температура $+20^{\circ}$, днем $+33^{\circ}$. Ветер 6-7 баллов

Стартовали в 8 часов. Завтракаем, собираемся и едем на север в пустыню, чтобы объехать солончак по твердой земле. По пустыне ехать проще, даже есть дорога. Довольно быстро добираемся до Баян Торой.



К нашей радости есть заправка, даже с бензином и соляровкой! Доливаем баки, от села поворачиваем на юг, опять через солончак, но уже по более-менее нормальной дороге. Выезжаем по дороге в пустыню с саксаулом. Пересекаем большой равнинный участок пустыни, дорога идет по песку среди сухого кустарника, часто теряем дорогу, едем по направлению к узкому входу в ущелье среди горной гряды.





Ущелье образовано когда-то мощным руслом реки, но сейчас сухо, местами видны следы машин. Ущелье очень живописное, узкое, с почти отвесными скалами, с резкими поворотами и изгибами. Под колёсами достаточно плотный каменистый грунт, едем не спеша, люблюсь видами. С набором высоты скалы становятся меньше, подъём круче, и мы поднимаемся на перевал 1660 м. С него спускаемся в другое красивое ущелье, образованное рекой.

Выкатываемся на очередную пустынную равнину. Постоянно удивляемся разнообразию пустыни, вроде тоже заросшая саксаулом, но выглядит совершенно по-другому. В очередной раз теряем дорогу, идем по треку, петляем среди кустов. Поиск пути отнимает много сил и внимания, поэтому часто меняемся в очереди «топтать тропу». Саксаул становится гуще, появляются барханы, не везде можно проехать, приходится возвращаться и искать новый путь. Дорогу мы давно уже потеряли, да и не уверены есть ли она на этом отрезке маршрута.

Часто встречаются участки солончака, сверху тонкая корочка, покрытая солью, как снегом, а под ней очень мягкий мелкодисперсный грунт из пушистой глины и соли, в котором машина вязнет моментально. Набираем высоту, температура за бортом 33 градуса. Машины сильно греются, тяжелый рыхлый грунт, набор высоты и постоянные подъёмы и спуски с барханов, заставляют часто останавливаться и остужать двигатели. Ползем на пониженной передаче, включив печку в салоне. Жарко невозможно.

Нагрузка на машины очень большая и расходится сваренный вчера шов на лонжероне. Становимся на обед и ремонт. Опять достаем сварочник, электроды, снимаем колесо. Процедура уже знакомая, но по-прежнему отнимает достаточно времени.

Неожиданно выскакиваем на ровный участок поверхности, внешне очень похожий на свежеположенный асфальт с крупной фракцией. Обрадовавшись даем по газам, почувствовав свободу. Как это обманчиво! Машины тут же зарылись по ступицы. Под гладким слоем черных мелких камешков, обычный рыхлый песок. Включаем опять пониженную и не спеша едем в привычном темпе.



Саксаул закончился, поднимаемся на перевал по барханам, непрерывно петляя, поднимаясь вверх и вниз, часто останавливаемся.



Дороги давно уже нет. Сильный ветер, очень жарко и от солнца, и от печки в салоне. На перевале картина в очередной раз меняется на совершенно новую, нашлась дорога и каменистый твердый спуск с перевала. Небольшой серпантин, с уклонами до 20 градусов. Постепенно выполаживаясь дорога идет по песку с мелкой галькой. Совершенно неземной пейзаж, черные барханы красиво подсвечиваются заходящим солнцем, совершенно нет растительности и признаков жизни.



Встречаем родник с соленой водой работающий от солнечной батареи, солнце садится, и вода течет уже еле-еле. Пить эту воду невозможно, но на всякий случай набираем технической воды во все свободные емкости.



Совсем вечереет, скатываемся еще ниже, находим за скалой место, где не так сильно дует ветер и встаем на ночевку. Ветер сильный, порывистый, температура 28 градусов. Душно и жарко. Ночь щедро рассыпает звезды на небосклоне и окончательно выключает свет.

За день пройдено 210 км.

05.05.2022

День восьмой.

Ночевка в Черной пустыне – Оазис

Утро солнечное, но сильная дымка, из-за которой солнце еле видно. температура +20°, к вечеру +32° Ветер 5- 6 баллов

Старт в 8 утра.

Едем по дороге по черной безжизненной пустыне, с черными барханами покрытыми мелкой галькой. Дорога, песок и мелкие плоские камешки, относительно плотная, петляет по барханам вверх и вниз, постепенно сбрасывая высоту. Часто пересекаем ручьи с крутыми берегами, и каменистым дном. Встречаются большие участки с рыхлым песком, переключаемся опять на пониженную передачу, машины идут тяжело, следим за температурой двигателя.



Сбросив высоту выезжаем на достаточно плоскую равнину, покрытую рыхлым песком и скудной растительностью. На дороге образовалась гребенка, машины сильно трясет, очень волнуемся за вчерашнюю сварку. По такой дороге сегодня очередной ремонт неизбежен. Дорога становится все менее заметной, постоянно теряется. Параллельно идет русло реки по которому легче ехать. Переходим на него и находим четкий след одинокой машины, который идет в нужном нам направлении в сторону оазиса.

Да, это самый настоящий оазис, с зеленой травой, большими деревьями, родником с чистой водой, фотоловушкой на медведя и огромным количеством гигантских и очень бодрых клещей.





Через оазис идет наезженная дорога, уходящая в ущелье через горный массив. По ту сторону массива проходит дорога, на которую мы надеялись выехать. Нашим надеждам не суждено было сбыться, по ту сторону стоит погранзастава и на дорогу нас не пустили. Но сам путь туда и обратно нам понравился, очень разнообразное и живописное ущелье.





Пришлось вернуться опять до оазиса, сделав сто лишних километра и потратив время на сварочные работы. Набрали в оазисе сухих дров, нашли укромное место для ночевки в ближайших скалах. Вечером у нас был костер.

За день пройдено 175 км.

06.05.2022

День девятый

Оазис – п. Баян-Ундер

Утро солнечное, температура +20°, к вечеру +32° Ветер 5- 6 баллов.

С утра подсчитываем наши запасы по топливу. С таким же расходом нам до Хэрмен-Цава явно не хватит. Нужна заправка, ближайшая за 250 км. Едем в сторону Баян Ундера.

К нему идет хорошо различимая грунтовая дорога. Местами рыхлый песок, гребенка и большие кочки от поперечных русел ручьев через каждые 300 м.



Через 70 км дороги на одной из машин рвется пыльник. Нужен срочный ремонт с таким количеством песка на дороге рискуем быстро потерять подшипник. Хороший крепкий монгольский пакет и скот, полчаса времени и проблема решена. Долгое время едем по сухому

руслу реки, для Монголии это обычная практика. Едем достаточно быстро. Равнинные песчаные участки меняются горными, проходим по ущелью, преодолеваем два перевала 2065 м и 2563 м.



Дорога хоть и заметная, но для машин трудная, от тряски лопаются многострадальный лонжерон. Опять сварочные работы, на это раз укладываемся в два часа.

К вечеру доезжаем до Баян Ундера, заправляемся, докупаем продукты, есть сотовая связь, звоним родным и друзьям.

Следующее направление на Шинжист. Но пора становиться на ночевку, отъезжаем километров 15 и встаем. Сильный ветер, холодно около 9 градусов. Высота 2340 м.

За день пройдено 230 км.

07.05.2022

День десятый.

п. Баян-Ундер – ур. Хэрмэн-Цав

Утро пасмурное, температура 9°, ветрено.

Днем солнечно, сильная дымка, из-за которой солнце еле видно. температура +20°, к вечеру +32° Ветер 5- 6 баллов

Старт в 8 утра.

Ночью шел дождь, палатки мокрые, ветер, холодно. Наскоро завтракаем и согреваемся уже только в машинах.

Проехали 20 км, опять ремонт, сварочные работы, теперь вырвало крепление стойки к раме. Проезжаем Шинжист и выцеливаем на Хэрмен-Цав. Выглянуло солнышко, стало веселее. Дорог много, все они ведут в разных направлениях, опять постоянно приходится искать нужную, иногда едем просто по пустыне. Первая цель Оазис.

Сверху открывается шикарный вид, много зелени, видна вода.

Уже отвыкли от такого рода пейзажей.

До Хэрмен-Цава есть два пути видимых по спутнику, пытаемся проехать по более короткому по барханам. Много плутаем, дорога заканчивается, дальше направление понятно, но надо пересечь внушительный участок пути с барханами и без дороги. Совещаемся и решаем ехать хоть и более длинной, но зато понятной дорогой, а не терять время на поиски проезда и не мучить машины.

Возвращаемся и выезжаем на дорогу. Стремительно вечерет. До Хэрмен-Цава сегодня уже не успеем доехать.

Заруливаем посмотреть «Большой чемодан», фотографируемся. Дорога хорошая, часто несколько параллельных, народ здесь ездит. Барханы, песок, местами сверху присыпаны гравием. Огибаем ущелье, теперь мы с юга от него. Дорога ровная, плотный песок, позволяет ехать довольно быстро.



Неожиданное препятствие, резкий подъём по сыпучему песку около 30 метров. Пытаемся взять с ходу, не доезжаем и до середины. Уже сумерки. Ищем объезд. Метрах в 300 вроде более пологий подъём. С пятой попытки более легкая машина заезжает на верх, при помощи лебедки подтягиваем вторую. Встаем здесь же на ночевку, уже стемнело. Холодает, как всегда ветер.

За день пройдено 230 км.

08.05.2022

День одиннадцатый.

ур. Хэрмэн-Цав

Утро солнечное, видимость отличная, температура + 20°. Ветер.

Старт в 8-30 утра. На сегодня небольшой перегон, мы уже практически у цели, но через 10 км, привычные сварочные работы.

Перед нами открывается потрясающий вид с живописными формами выветривания. Захватывает дух от такой красоты. Практически через каждые 20 минут останавливаемся, чтобы посмотреть на очередное чудо.











Вот он наконец Хэрмен-Цав. Бросаем машины и как дети бегаем в восхищении по промытым лабиринтам. Много зелени, кусты, деревья. Воды нет. Русло давно сухое и замечено песком. Через два часа спохватываемся и ищем место для лагеря подальше от заманчивых кустов. Клещей в них просто жуть. Сегодня дневка.





Набираем сухих веток, вечером будет долгожданный костер.
За день пройдено 25 км.

09.05.2022

День двенадцатый.

ур. Хэрмэн-Цав – п. Гурвантэс – Ночевка в пустыне *Утро солнечное, видимость отличная, температура + 20°. днем +16°. Ветер 4-5 баллов*

Выезд в 8 утра. Проезжаем южный край ущелья, заглядываем с высоты, любуемся видами. Направление на Гурвантэс. Как всегда, много дорог, немного петляем, но направление понятно, едем уверенно.



Барханы, покрытые гравием, местами русла рек. Поднимаемся на перевал 2170 м. В Гурвантэсе заправка, магазины и чистая вода. Дальше дорога идет по плоской пустыне, гребенка, вязкий песок. Сильный ветер метет через дорогу песок, тотчас же заметая наши следы.



Очередной горный массив пересекает ущелье, через которое идет наш путь. Дорога извилистая, каменистая. Набираем высоту, холодает. Поднимаемся на перевал 1790 м, спускаемся на следующий равнинный участок.

Гребенка, сильная вибрация утомляет, организм устает, устают и машины. Вечером опять сварочные работы. Встаем на ночевку в пустыне за небольшим холмом.

За день пройдено 220 км.

10.05.2022

День тринадцатый.

Ночевка в пустыне – п. Баянлиг – п. Жинст

Утро солнечное, температура + 7°. днем +25°. Ветер 5-6 баллов

Выезжаем в 8.



Дорога идет сначала по пустыне с песком и гребенкой, потом пересекает очередной горный хребет с перевалом 1670 м. Спускаемся с перевала по очень острым слоистым камням. Едем аккуратно, до ближайшей шиномонтажки далеко.



Поселок Баянлиг. Заправка, сварочные работы.

После Баянлига пустыня больше похожа на степь, местами есть заболоченные участки.

Поднимаемся на перевал через очередной горный массив. Дорога идет узким ущельем, очень извилистая, пыльная, виляет, повороты очень крутые, достаточно большой набор высоты.

Перевал 2200 м. [На спуске с перевала видно озеро.](#)

После перевала пустыня с барханами и саксаулом. Везде достаточно уверенная дорога, видно, что наезженная, но встречных и догоняющих машин мы уже неделю не видели.



Среди песка и барханов встречаются большие заболоченные участки, сверху подсохло, а внутри сыро, дорога пружинит, как водяной матрац. Встречаются и откровенно грязевые участки. На дизельной машине проблемы с двигателем, видимо на последней заправке было не очень качественное топливо. Ремонт занял почти три часа.

Доезжаем до реки около посёлка Богд, преодолеваем брод и не останавливаясь едем дальше
Встаем на ночевку у рекичерез 30 км.



Вечером холодно и сильный ветер. Старательно закрепляем палатки с помощью камней.
Ночью ветер еще усиливается, палатки хлопают всю ночь, спать мешают.
Традиционные сварочные работы оставили на утро.

За день пройдено 250 км.

11.05.2022

День четырнадцатый.

п. Жинст – п. Баянхонгор – п. Алтай

Утро солнечное, температура -5°. днем +20°. К вечеру -3° Ветер 7 баллов

Утром очень сильный ветер и очень холодно. Вода в собачьей миске замерзла до дна, у берега реки камни обледенели.

Пока собирали лагерь одну палатку сдуло ветром, несмотря на то, что в ней лежало несколько увесистых камней. С трудом догнали, зацепилась за камни.

Пока бегали за палаткой сварочные работы уже закончили. Не завтракая (ну очень холодно), сели в машины и поехали.



На дороге гребенка. Едем вдоль столбов электропередачи, по ним очень удобно ориентироваться, всегда выведут к жилью. Дорога идет в горы, горы покатые с двумя высокими примерно 2100 м, но не ярко выраженными перевалами. Прошли от места ночевки 85 км и вышли на трассу. Наконец асфальт. Накачиваем колеса, осматриваем машины. Времени остается мало, праздники заканчиваются, на культурную часть маршрута у нас не остается времени. Приходится возвращаться той же дорогой, как и заезжали. Поворачиваем в сторону поселка Алтай. Проезжаем от него 10 км, встаем на ночевку. Холодно -3° , сильный ветер. Готовим ужин, чиним машины. К ночи еще холодает до -10° , зато стихает ветер. Спать холодно, долго не можем согреться в спальниках. За день пройдено 475 км.

12.05.2022

День пятнадцатый.

Утро солнечное, температура -1° . днем $+18^{\circ}$. К вечеру -3° Ветер 7 баллов

Утром холодно, с восходом солнца поднялся сильный ветер. Завтрак не готовим, холодно. Уже в цивилизации, перекусим по дороге. Сегодня нужно доехать до Улгия, чтоб завтра пересечь границу.

В Улгии ночуем у Мурата в юрте, горячая вода в баньке и вкусный ужин. Спим в тепле с печкой.

За день пройдено 640 км.

13-14.05.2022

День шестнадцатый и семнадцатый.

Утро солнечное, температура $+12^{\circ}$. днем $+18^{\circ}$.

Собираемся долго, наводим порядок в машинах, ходим по магазинам за сувенирами и подарками родным. В 14 часов выдвигаемся на к границе с Россией.

Границу проходим на удивление быстро, дальше знакомая дорога до дома. Делаем ночевку на речке перед Кураем. На следующий день к вечеру уже дома.

За два дня пройдено 860 км

Всего 5415 км.

Приложение 2. Материальное оснащение группы

1. Комплект оборудования на группу

№	Наименование	Количество
1	Сварочный аппарат	1
2	Маска, электроды	1
3	Болгарка, диски	1
4	Дрель, сверла	1
5	Лопата штыковая	1
6	Кувалда, монтировка	1
7	Спутниковый маячок	1
8	Веревка диаметр 16 мм	30 м
9	Переносной светильник	1
10	Аптечка	комплект
11	Провода для «прикуривания», силовые.	1
12	Ноутбук	1

2. Комплект оборудования на автомашину

№	Наименование	Количество
1	Реечный домкрат (Hi-Jeck, Hi-Lift)	1
2	Огнетушитель	1
3	Запас питьевой воды (емкости)	100 л.
4	Емкости под топливо	120 л.
6	Удлинитель троса 30 м.	1
8	Стропа/Трос буксировочный 5м.	1
9	Стропа/Трос динамический усиленный, 10 м.	1
10	Шакл, скоба соединительная	2
11	Скотч	1
14	Радиостанция автомобильная с антенной на 144 МГц	1
15	Набор необходимого инструмента	Комп-т
16	Преобразователь напряжения 12V/220V, 800 -1000 Вт	1
17	Удлинитель 10 м.	1
18	Запасное колесо (в сборе)	1
19	Запасная камера	1
20	Монтажка	1
21	Автоаптечка для ремонта шин и камер	Комп-т
22	Автокомпрессор	1
23	Запасные лампы фар, поворота, габарита, стоп-сигнала	Комп-т
24	Комплект ЗИП с учетом особенностей а/м	Комп-т
26	Герметик-прокладка силиконовый	1
27	Специальный герметик типа «холодная сварка»	1
28	Масло моторное, трансмиссионное (на полную замену)	Комп-т
29	Жидкость тормозная	1 л.
30	Шланг для перекачки топлива	1
32	Газовая горелка	1
33	Газ для приготовления пищи	15 бал
34	Фонарь	1
35	Прибор спутниковой навигации GPS	1
36	Карты по маршруту	1
37	Тент полиэтиленовый 4х3 м.	1
38	Второй ключ зажигания	1
39	Медицинская аптечка	1
40	Ведро 10л.	1

3. Комплект имущества на 1 человека

№	Наименование	Количество
1	Рюкзак	1
2	Спальный мешок	1
3	Фонарик, запасные батарейки	1
4	Спички в герметичной упаковке	1
5	Ложка, тарелка, кружка	Комп-т
6	Нож	1
7	Пуховик, шапка	1
8	Рабочие перчатки	2 пары
9	Толстые верхонки	1 пара
10	Комплект теплой одежды	1
12	Комплект закрытой одежды (х/б)	1
13	Нижнее белье	1
14	Термобелье	Комп-т
15	Запасная обувь	1
16	Индивидуальная аптечка	1
17	Средства защиты от солнца и перегрева	1
18	Туалетные принадлежности (мыло, зубная щетка, паста, полотенце)	Комп-т
19	Темные очки	1
20	Паспорт	1
21	Радиостанция переносная	1