

**Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий  
OFF ROAD MASTER**



**О Т Ч Ё Т**

о спортивном походе на средствах передвижения  
(0840061811Я)

**пятой категории сложности  
совершённого по Алтаю и Монголии  
с 27 июля по 11 августа 2014 г.  
«Western Mongolia»**

**Маршрутная книжка № 0-66-14**

Руководитель:  
Шияев Денис Анатольевич

Пройденный маршрут соответствует \_\_\_\_\_ категории сложности по спортивному туризму на средствах передвижения (автотуризм) и может быть зачтён всем участникам и руководителю

Новосибирск 2014

## ОГЛАВЛЕНИЕ

Справочные сведения о пройденном маршруте .....	3
Состав группы .....	4
Сведения о районе прохождения маршрута .....	5
Обзорная карта региона проведения маршрута .....	7
Пройденный график движения по маршруту.....	8
Описание маршрута .....	8
Картографический материал. Треки.....	15
Дополнительные фотографии, поясняющие прохождение маршрута .....	17

## Справочные сведения о пройденном маршруте

### Проводящая организация

Россия, Новосибирская область, г. Новосибирск, Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий OFF ROAD MASTER

### Место проведения

Спортивный маршрут был пройден в Российской Федерации по административной территории Новосибирской области, Алтайскому краю, республике Алтай и Монголии.

### Общие справочные сведения о маршруте

Вид маршрута	Кат. сложности	Протяж-ть, км	Продолжит, дн.		Сроки
			общая	ходовых	
авто	пятая	4649	21	18	21.07-11.08.14

### Транспорт

7 внедорожных автомобилей из Новосибирска и Томска с колесной формулой 4x4

### Требования к подготовке техники и экипажам

1. Полностью исправный автомобиль.
2. Защиты агрегатов по днищу.
3. Наличие шноркеля.
4. Наличие лебедки.
5. Наличие грязевой резины с развитым грунтозацепом
6. Радиостанция на частоте 144МГц

### Подробная нитка пройденного маршрута

г. Новосибирск – г. Бийск – пос. Ташанта – пер. Дурбэт-Даба (2468,0) – пер. Оботын-Даба (2642,0) – г. Улгий – г. Цэнгэл – пер. Мушгирагийн-Даба (2251,0) – оз.Хурган – оз. Хотон – р. Цаган-Ус – р. Аршан-Гол – р. Хара-Салагийн-гол – ледн. Потанина (радиал.) – пер. 2849,0 – оз. Хара-Нур – г. Алтай – пер. Дэлуун 3091,0 – пос. Дэлуун – пер. Агутын-Даба – р. Булган – г. Уенч – пер. (2965,0) – п. Манхан – пещ. Гурван-Хойд – г. Ховд – оз. Хара-Ус – оз. Хяргас – г. Улангом – п. Хандагайты – пер. Калчан (1968,7) – пос. Саглы – оз. Эски-Толайты – пер. Бугузун (2580,8) – пос. Акташ – пер. Катун-Ярык – пос. Балыкча (радиал.) – пос. Акташ – г. Бийск – г. Новосибирск.

### Препятствия, определяющие сложность маршрута

Вид препятствия	Протяженность	Кат. тр-ти	Характеристика препятствия
перевал	от 2 до 5 км.	5	горные дороги, грунт, камень, подъём-спуск, уклоны 10-15 гр., высотность (пер. 2849,0; пер. Дэлунун 3091,0; пер. 2965,0 и др.)
болото	от 0,3 до 4 км.	5	заболоченные участки, колея до 0,7 м. (дол. р. Цагал-Ус, Годон-Гол, Бига-Халагашин-Гол, Бугузун и др.)

### Состав группы

ФИО	Туристический опыт
Ермолич Андрей Алексеевич	3 р., Алтай 2У, Бурятия 3У, Хакасия 4У, Монголия 5У
Ермолич Елена Владимировна	б/р, Бурятия 3У, Хакасия 4У, Алтай 4У
Колесников Сергей Николаевич	2 р., Алтай 2У, Алтай 4У, Прим. кр. 5У, Монголия 5У
Колесникова Татьяна Анатольевна	2 р., Алтай 2У, Алтай 4У, Прим. кр. 5У, Монголия 5У
Куликова Валентина Александровна	КМС, участие и рук-во 1-6 к.с.
Шавард Артемий Андреевич	б/р, Прим. кр. 5У
Шавард Ирина Владимировна	б/р, Прим. кр. 5У
Шальнев Евгений Викторович	2 р., Алтай, Хакасия, Байкал, Красн. кр. – 4У, Алтай 4У, Забайкалье 5У
Швецов Михаил Юрьевич	б/р, Алтай 2У, Алтай 4У
Шиляев Денис Анатольевич	3 р., Алтай 2У, Бурятия 3У, Алтай, Тыва 4У, Монголия 5У
Шиляева Наталья Анатольевна	б/р, Алтай 2У
Шиф Александр Вячеславович	3 р. Км. обл. 2У, Ирк. обл., Эвенкия – 3У, Алтай 4У, Монголия 5У
Шиф Елена Викторовна	б/р

### Адрес хранения отчета

Отчет о пройденном туристском спортивном маршруте хранится в библиотеке Новосибирского Отделения Туристско-спортивного союза России.



## Сведения о районе прохождения маршрута

**Монголия** - (с 1924 по 1992 - Монгольская Народная Республика), государство в Восточной Азии. На востоке, юге и западе граничит с Китаем, на севере - с Россией. Столица: Улан-Батор. Площадь: 1566,5 тыс. кв. км. Самая высокая точка: гора Мунхе-Хайрхан-уул (4362 м выше у.м.). Самая низкая точка: оз. Хух-нур (533 м ниже у.м.). Государственный язык: монгольский. Основная религия: буддизм. Административно-территориальное деление: 22 аймака (области). Денежная единица: тугрик = 100 мунгу.

**Рельеф.** Монголия имеет площадь 1566,5 тыс. кв. км и в основном представляет собой плато, приподнятое на высоту 900-1500 м над у.м. 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. Вдоль границы с Сибирью на северо-западе Монголии расположены несколько хребтов, не образующих единого массива: Хан Хухэй, Улан Тайга, Восточный Саян, на северо-востоке - горный массив Хэнтэй, в центральной части Монголии - массив Хангай, разделяющийся на несколько самостоятельных хребтов. На восток и юг от Улан-Батора в сторону границы с Китаем высота Монгольского плато постепенно понижается, и оно переходит в равнины - плоские и ровные на востоке, холмистые на юге. Юг, юго-запад и юго-восток Монголии занимает пустыня Гоби, которая продолжается на севере центральной части Китая.

**Климат.** В Монголии резко континентальный климат с суровой зимой и сухим жарким летом. В столице, городе Улан-Баторе, расположенном примерно посередине между горными массивами северо-запада и пустынной засушливой зоной юго-востока страны, температура в январе составляет в среднем  $-23^{\circ}\text{C}$ , а в июле  $+17^{\circ}\text{C}$ . Если на северо-западе ежегодно выпадает 250-510 мм осадков, то в Улан-Баторе - лишь 230-250 мм, еще меньше осадков выпадает в пустынной области Гоби.

**Хотон-Нуур** — пресноводное озеро в аймаке Баян-Улгий, Монголия.

Лежит в горах Монгольского Алтая на высоте 2083,6 м над уровнем моря. На западном берегу произрастают лиственничные леса. В озеро впадают две реки, берущие свое начало с ледников горного массива Таван-Богдо-Ула. Протокой Сыргаль озеро соединено с оз. Хургон-Нуур, из которого берет свое начало река Кобдо-Гол. Озеро богато рыбой.

В озере есть остров площадью 0,5 км<sup>2</sup>, который покрыт лесом.

Озеро расположено на территории национального парка Алтай Таван Богд и в настоящее время является объектом активного туризма

**Хар-Нуур** (до 1989 г. именовалось по-русски Хара-Нур; монг. Хар нуур — «Чёрное озеро») — пресноводное озеро на западе Котловины Больших озёр в Монголии.

Берега низкие, извилистые, местами поросшие тростником. Вода пресная, замерзает с ноября по апрель, озеро богато рыбой.

На западе в озеро впадает река Чоно-Харайх. На юге соединено узкой протокой с широким и протяжённым пресным проливом Хомын-Хоолой, который впадает в горько-солёное озеро Дурген-Нуур.

Из Хар-Нуура вытекает река Тээл (Тээлийн-Гол), впадающая в Завхан. Ранее Хар-Нуур являлся частью одного большого озера, в которое входили близлежащие водоёмы. Примерно 5 тысяч лет назад озеро распалось в результате иссушения климата.

**Хяргас-Нуур** (до 1989 г. по-русски меновалось Хяргас-Нур, ещё ранее Хиргис-Нур) расположено в Котловине Больших Озёр на западе Монголии. Озеро находится на западе Монголии. В озеро осуществляется сток с подавляющей площади южной части водосбора Котловины Больших Озёр. Это сток с восточных склонов Монгольского Алтая, с массива Хархираа, западных склонов массива Хангай и других горных структур. Основное питание озеро получает через пролив Нурын-Холой (около 5 км длинной), соединяющий с соседним пресным мелководным озером Айраг-Нуур (143 км<sup>2</sup>, высота зеркала воды 1030 м над уровнем моря).

**Убсу-Нур** (монг. Увс нуур), самое большое по площади на территории Монголии и самое известное из котловины Больших озёр. С 2003 года оно является составной частью объекта Всемирного наследия ЮНЕСКО Убсунурского бассейна.

Это замкнутый бессточный водоём площадью свыше 3 350 км<sup>2</sup> на высоте 753 м, вода горько-солёная, напоминающая по вкусу морскую воду (солёность воды варьирует в зависимости от удаления от устьев впадающих в озеро рек, составляя в среднем около 18,5 — 19,7 г/л, что примерно соответствует средней солёности Чёрного моря и примерно в 2 раза меньше, чем в Мировом океане. Озеро является результатом усыхания внутреннего водоёма, чья площадь в ледниковый период достигала 16 тыс. км<sup>2</sup>. Интересно расположение озера: с двух сторон к озеру примыкают сильно разветвлённые заболоченные дельты рек, спускающихся с гор, с других — подножия хребтов и песчаные массивы. С юга Убсу-Нур отделён от остальных озёр котловины небольшим хребтом Хан-Хухийн-Нуруу. На востоке расположена обширная покрытая тростником заболоченная дельта главной питающей реки Тес-Хем, собирающей воду с подавляющей части Убсу-Нурской котловины — северной части котловины Больших озёр. С октября по май озеро покрывается льдом.

Регион озера был заселён несколько тысяч лет назад. Множество курганов, оленных камней, петроглифов и рунических надписей оставили после себя племена кочевников — хунну, монголы и енисейские кыргызы.

Сколько-нибудь значительных поселений на берегу озера нет, крупнейшее поселение в окрестностях озера административный центр Убсунурского аймака — город Улаангом (27 км на юго-запад от берега озера).

**Республика Алтай** (южноалт. Алтай Республика) — республика в составе Российской Федерации, субъект Российской Федерации.

Столица — город Горно-Алтайск.

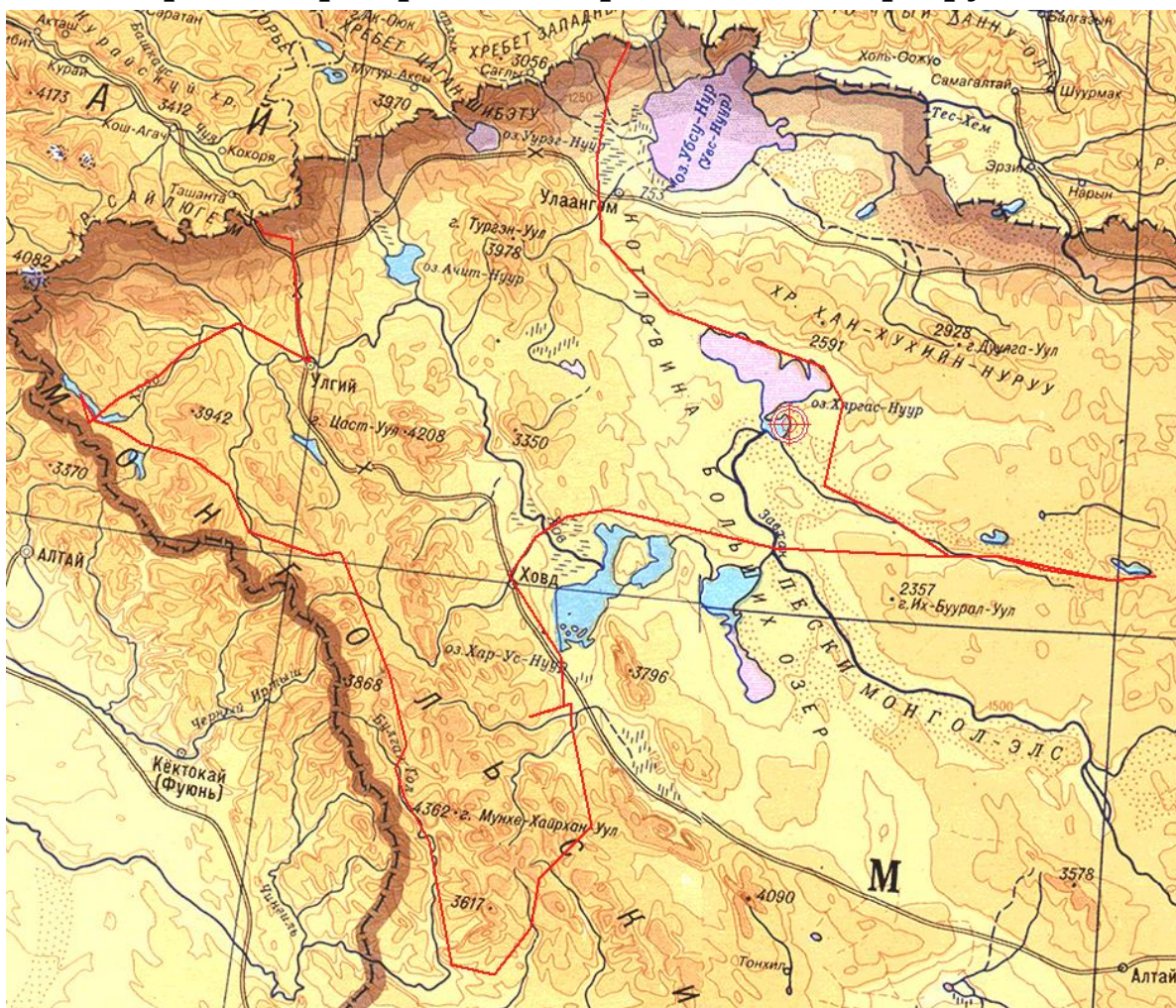
На северо-западе Республика Алтай граничит с Алтайским краем, на юго-западе — с Казахстаном, на юге — с Китаем и Монголией, на востоке — с Республикой Тыва и Хакасией, на северо-востоке — с Кемеровской областью.

Климат резко континентальный, с коротким жарким летом и длинной морозной зимой.

Среднегодовая температура воздуха в долинах составляет 0...+5 °С (теплее всего в Чемале), что является самой высокой температурой для Сибири. В горах среднегодовая температура воздуха опускается до -6 °С (село Кош-Агач). Кош-Агачский и Улаганский районы приравнены к районам Крайнего Севера.

Рельеф республики характеризуется высокими хребтами, разделенными узкими и глубокими речными долинами, редкими широкими межгорными котловинами. Самая высокая гора — Белуха (другие названия: Кадын-Бажы; Уч-Сумер) — 4506 м, является высочайшей точкой Сибири.

### Обзорная карта региона проведения маршрута



## Пройденный график движения по маршруту

Даты	Дни пути	Участки маршрута	км	Способы передвижения
21.июл	1	Новосибирск-Кош-Агач	761	Авто
22.июл	2	Кош-Агач – Улгий – Цэнгел.	399	Авто
23.июл	3	Цэнгел – оз. Хотон-Нуур	54	Авто
24,52.июл	4	оз. Хотон-Нуур – Аршагны-Их-Ула	98	Авто
26.июл	6	Аршагны-Их-Ула – оз.Хара-Нуур	147	Авто
27.июл	7	Оз. Хара-Нуур – пер. Булгуны-Ганц	279	Авто
28.июл	8	Пер. Булгуны-Ганц – Булган – Уенч.	214	Авто
29.июл	9	Уенч – Манхан – Гурван-Хойд – Ховд	350	Авто
30.июл	10	Ховд – оз. Хара-Нуур	200	Авто
31.июл	11	Оз. Хара-Нуур - оз. Хяргас-Нуур	190	Авто
01.авг	12	Резервный день	0	Авто
02.авг	13	Резервный день	0	Авто
03.авг	14	Оз. Хяргас-Нуур – оз. Убсу-Нуур	344	Авто
04.авг	15	Оз. Убсу-Нуур – Хандагайты – оз. Зскр. Талайты	234	Авто
05.авг	16	Оз. Зскр. Талайты – Курай	201	Авто
06.авг	17	Курай – р.Челушман	192	Авто
07.авг	18	р.Челушман – Балыкча	63	Авто
08.авг	19	Балыкча – Ороктой – р.Катунь	403	Авто
09.авг	20	р.Катунь - Новосибирск	520	Авто
		ИТОГО:	4649	

### Описание маршрута

День первый. 21.07.2014 г.

Долгожданный день. Понедельник. Боевые машины, стягивающиеся к старту. Хорошая, пожалуй лучшая для сегодняшнего дня погода. Участники. Провожающие. Все радуются. Участники – тому, что поехали. Провожающие – тому что «эти», наконец то, уехали. Наставления руководства. Теплые слова провожающих. Советы и приколы участников друг над другом. Слова. Фото. Видео. Переодевания. Флаги. Еще слова. Снова фото

7 машин – 031 (ТЛК105), 054 (ТЛК80), 055 (Патриот), 056 (ТЛК80), 072 (Патрол), 090 (ТЛК90), 199 (Патриот).

Цель дня – Ташанта. Ночевка – в ближайшей близости погранперехода РФ-Монголия.

МиниЦель на завтра – первые в неэлектронной очереди на переход ГГ.

День второй. 22.07.2014г.

Кош-Агач. Заправка. Ташанта. Все очень быстро.

Авангард колонны передает в рацию инфу о наличии большой очереди на границе, договоренности с монголами о пропуске колонны вне очереди.

09.25 прибыли к шлагбауму ПП Ташанта.

10.45. - Вход в погранзону РФ. Выход - 11.45.

12.15. - Вход в погранзону МНР. Выход – 13.00.

Неизвестный ранее перевал Думбет-Дата (3468 м.).

Улгий. Погранзаства. Получаем пропуска в погранзону МНР. В связи с изменением законодательства последней о нахождении в погранзоне все как то по-монгольски затягивается. Таримся автотопливом, продуктами. Разрешение получено. Встали на ночевку на береги р.Ховд.

День третий. 23.07.2014 г.

Полудневка. Рыбалка. Ремонт и ТО.

15.00 – старт.

19.35 – озеро Хотон. Встаем на ночь.

Мелкие ремонты - Александр (он же Шиф, он же 072, он же Главный штурман) снял рулевой демпфер с Патрола, сказав, что он «и без него тоже может, ибо это лишняя и ненужная деталь»!

День четвертый. 24.07.2014 г.

Опять полудневка. Ибо ночью поднялся сильный ветер, который принес сильный дождь. Ночные потери составили – сгоревший стул, пара новых «ненадеванных» ветровок, полотенце. Все принесено ветром в жертву Бога огня.

15.00. – старт.

Едем вдоль р. Хара Салагийн-гол. Сказать что красиво, значить все опошлить. Водопад. Малой группой поднялись вдоль него и прошли к озеру.

21.30. встали на ночевку на высоте 2580 м. на р.Аршан-гол.

День пятый. 25.07.2014 г.

Утро в горах.

Поскольку вставали на ночевку по непрекращающемуся дождю и традиционно низкой облачности, особенно неожиданным было обнаружить с утра яркое солнце, чистое небо и -6С за бортом.

2 экипажа – 072 и 031 – головной разведдозор с задачей установления возможности подъезда к району плато Потанина. Спустя 20 минут дозора выяснилось, что 072 «подсел» в подболоченной пойме реки, а 031 его выкорячивает. Попили чай, выяснили, что помощь все-таки нужна. Еще три экипажа – 054,056,090 - пошли на помощь. 055 и 199 остались с задачей –



выдвинуться к реке Цагал-ус, найти место для стоянки 7 авто, приготовить обед.

Пять экипажей, успешно преодолев болото, несколько крутых горных подъемов, подошли к высшей точке Западной Монголии. Находящаяся на высоте 2170 м., у подножия г. Шовгор, пограничная застава МНР, численностью 1 солдат и 1 лошадь, остановила успешное продвижение колонны. После содержательной беседы удалось установить, что проезда дальше нет, а даже если бы и был... то все равно нет, ибо нет каких то особенных пропусков, о которых мы узнали только сейчас. Поэтому ставим печати в маршрутном листе и на разворот. Обнаружив на ЖПСе в паре километров отсюда озеро Желтое, приняли решение посетить оное, дабы не возвращаться с пустыми руками. Пешая разведка, прогулявшись, обнаружила последнее на высоте 2200 м., высокий берег, заваленный курумом, с которого открывается чудеснейший вид на водоем. Кроме этого есть подход снизу.

Встав на обратный путь, вскоре соединились с 055 и 199. В лагере сняли заднюю тягу панара с 056, провели сварочные работы, установили назад.

День шестой 26.07.2014 г.

Дежа вю. Ночью дождь и заморозок. На палатках и тентах лед толщиной 3-4 мм. И яркое солнце.

Поехали опять в 9.30. Ибо природа, так оценив, что люди уже шестой день в отпуске, выдала, не только яркое солнце, но и хорошую плюсовую температуру... сразу с утра. Поэтому подсушили мокрые от росы-изморозилда тенты-палатки и рванули вперед.

По пути выяснили, что панара это не только тяга, а еще и болезнь - 056 ночевал рядом с 072, и теперь у последнего та же «болезнь» - разбило один из сайлентов панары. Решили пока не ремонтировать, ибо стучит не сильно.

Удивил, всегда надежный 055, взял и заглох, сопровождая все это чрезмерным запахом солярки. Вскрытие показало – сорвало шланг подачи топлива на ТНВД. Возможно, виноват хомут. Восстановив статус кво, через 15-20 км., при повторном ознакомлении с данной проблемой,, пришли к выводу что дело не в хомуте, а в самом шланге – он устал. Сергей Колесников (055) запросил 2 часа на замену шланга, а пилоты и дети, пользуясь случаем, запросили обед. В течение обозначенного периода времени у нас было – сильный ветер, сильный дождь, слабый ветер, слабый дождь, солнце, готовка пищи, прием пищи, ловля хариуса... Читать в любой последовательности.

Продолжили движение – начались препятствия интереснее: каменные завалы, подъем в перевали верховые болота. При преодолении верховых болот, частивший ранее дождь превратился в постоянный, и, взяв в союзники сильный ветер, околонулеву температуру и никомуненужный град, сделал пребывание на перевале невыносимым. Пара машин подседа, осложнив быстрое прохождение колонной заболоченного перевала на высоте 2800 м.

Спустились пониже и встали на ночевку: температура +6С, мужчины обустроивают лагерь, женщины из машин не выходят. Высота 2574 м. Озеро Хар Нуур.

День седьмой. 27.07.14 г.

Первое, настоящее, небожливое, полностью солнечное утро. Хорошо.

Через час хода, в 10.15., прибыли в нас. Пункт Алтай. Ставим печати, очень быстро посещаем магазин и заправку, едем дальше.

Стоянка 30 мин. на погранзастане, по словам руководителя экспедиции очень небыстро пройти оформление пропуска для колонны, несмотря на вручение подарков погранцам.

16.45. другая погранзастана. 17.15. выезд с нее. Перевал Дэлун 3091 м., спуск. Заходим в долину р.Булган, встаем на ночевку. Трава, река, тепло, мелкие ремонты – денсталляция оторванных стабов (у кого до этого были), потерянные гайки и болты с защит и всякая мелочь.

День восьмой. 28.07.14 г.

Сухо. Солнечно. Спрятали теплые вещи.

9.55. прибыли в с.Булган. Печати, магазин.

Ходовой день. Сухо и жарко. Идем вдоль Булгана. Бирюзовая красота.

Народные купания в р. Булган.

День девятый. 29.07.14 г.

Дождь, по которому мы, увы, не успели соскучиться. Достали теплые вещи. После неназванного перевала высота=2965 м. погода начала меняться в лучшую для нас (теплую) сторону. По плану посещение пещер.

14.20 подошли к г. Манхан. Печати и магазины.

16.00. прибыли к пещерам, крутой подъем вверх и час на ознакомление.

Выдвинулись в 17.05

20.00. – г. ХОВД, встали на ночевку за городом.

День десятый. 30.07.14 г.

Благодаря наличию планов, связанных с посещением города... подъем случился в 8.00

В ХОВД поехали в 9.00. – достопримечательности, магазины, рынки, банки и т.д. Из города вышли после обеда. Прошли озеро Далай, несколько бродов.

У 56го начались проблемы с АКПП, самодиагностика показала проблемы с соленоидами 1-2й передачи.

Нашли хорошее место для ночевки на озере Хар Нуур. Пока искали место, 54й загнул рулевую тягу. В 18.00 разбили лагерь.

День одиннадцатый. 31.07.2014 г.

Старт в 9.00. Цель - озеро Хяргас.

В 14.00 остановились у колодца - пополнить запасы пресной воды. Увидели озеро. Ближе к 4.00 пополудни нашли место для стоянки. Руководство экспедиции, сверившись с легендой, объявили следующие 2 дня – дневками / отсыпными.

День двенадцатый. 01.08.2014 г.

Ночью задул сильный ветер, который принес дождь, по которому еще никто не успел соскучиться. Утро, к сожалению, ничего не изменило. Сильный ветер и шум прибоя, как нельзя способствовал здоровому сну.

Наконец то, стих ветер и выглянуло солнце, оживив все вся вокруг. Рыбаки принесли первого кандидата на рекорд – османа на 4.200 г. 56й разобрал задний тормозной барабан, сняв колодки ручника за ненужностью.

День тринадцатый. 02.08.2014 г.

Все отсыпаются. Яркое солнце. Жарко. Каждому свое – кому стирка, кому рыбалка, кому мелкие ремонты. 54й занялся своей рулевой тягой. 199й боролся с подтекающим бензобаком.

Вечером поднялся ветер и мелкий дождь (немножко). Рыбаки притащили рекордный улов – 4 экземпляра по 4,6 – 4,8 кг. Мелочь отпустили, ибо поймали то количество рыбы, которое мы уже не могли ни переработать, ни съесть.

День четырнадцатый. 03.08.2014 г.

10.00 старт.

При прогреве авто небольшая задержка – у 031 потек шланг дополнительного радиатора АКПП. Устранили за 10 минут и в дорогу. Цель – г. Улан-гом.

Едем по монгольскому автобану - легендарной гравийке-трясучке и правее, параллельно нас, видим насыпь, по которой, значительно опережая нас, движутся легковые авто. Причем последние, не оставляют после себя клубы пыли. Асфальт! На Хяргасе?! Как понять?! Поднявшись на насыпь, попадаем на абсолютно свежую, еще не размеченную асфальтовую дорогу. Понимаем, что обедать мы будем уже в Улангоме.

В 12.20. обнаружили местную 80-ку с номерами Улан-Батора одиноко стоящую на обочине со спущенным передним колесом. Анализ ситуации – запаска спущена и со слов монгола спускает при накачивании, ключей нет. Пока разбирались с монголом нашли у 72го течь декстрона с АКПП – похоже, побежал передний сальник. Поставили запаску, накачали колесо, долили декстрона и поставив монгола в середину колонны, поехали.

В 13.30. прибыли в Улан-гом. Оценив ситуацию – решили поесть в ресторане. В связи с тем, что сегодня воскресенье заведения еще даже не открылись. Нашли нужный ресторан, договорились с хозяйкой, согласовали меню, разбрелись по городу в поиске АЗС, банков и нужных нам магазинов,



ибо на следующий день мы покидали эту приятную во всех отношениях страну.

Потратив последние тугры, экипажи подтянулись к ресторану. Не было 090, проехав 100 метров после заправки. Анализ ситуации показал – вместо 110 литров бенза, он на прощание получил аналогичное количество ДТ в оба бака, при общем заправочном объеме 160 литров. В связи с труднодоступностью сливной пробки основного бака, ДТ из него откачать, а из дополнительного – слить, через пробку.

В итоге получили пустой доп. Бак (70 литров), и 50 литров в основном (откачали только 40 литров). Причем, в основном баке 30 литров бензина было ранее перемешано с 50 литрами ДТ. 090 опять заправили, получив 70 литров бензина в одном баке и 90 бензина и дизеля в другом, подобрали новосибирскую 80-ку, и в 18.25 поехали в направлении госграницы. Не доехав порядка 10 км. до таможенного перехода, в связи с наступающей темнотой, приняли решение съехать с дороги и двинуть в направлении Убс-нура, с целью переночевать на берегу монгольского моря. Голова колонны, выехав на берег и засадив 072го, обнаружили заболоченную местность, сибирское количество комаров и отсутствие поляны для ночевки. Предположив, что с комарами мы и дома пообщаемся, вернулись назад, нашли место и в 22.30. разбили лагерь.

День пятнадцатый. 04.08.2014 г.

Старт в 8.00.

На таможенню прибыли в 8.40. Монголы отказались запускать колонну целиком – принимали парами. В 10.55 вся колонна прибыла в населенный пункт Хандагайты. Оформили пропуска в погранзону и в 11.35 поехали в направлении Монгун-тайги.

В 12.00. заглох 090й, который ехал на бензиновом и на дизельном баках, попеременно. Отстоявшись 20 мин., 090й спокойно завелся, чихнул и продолжил движение. Начались перевалы. В 16.10 на высоте 2450 м. подкипел 055й, одновременно с ним заглох временно дизельный 090й. Спустя 20 мин. оба продолжили движение. В 16.50. на очередном длительном подъеме снова остановился 055й – кипим. Подлили воды, поехали дальше.

В 17.20 встали на ночевку на озере Эски-Талайты. Сильный ветер, довольно прохладно - погода напомнила о существовании теплых вещей, легкий дождик

День шестнадцатый. 05.08.2014 г.

Старт в 12.00. Выехали чуть раньше.

В 13.00 прибыли в с.Кызыл-Хая, предприняли безуспешную попытку поставить печать.

В 18.20 пока еще требовательный к топливу 090й, заглох, через привычные 20 мин. продолжил движение.

В 19.05 прибыли в с.Кокоря. В 19.20 – Кош-Агач. В 20.50 покинули Кош-Агач, чтобы через 40 мин. найти неплохую поляну на берегу Чуи.

День семнадцатый. 06.08.2014 г.

Старт в 10.00.

Чуйский тракт в дорожных работах.

12.40 – Улаган.

14.00 – Кату-Ярык. 40 минут на спуск.

В 15.30 колонна разделилась - 055й, 199й и 031 с Юлкой, Максимом И Денисом пошли в Балыкчу - базовый лагерь группы, спускающейся к Балыкче по Ачелману.

День восемнадцатый. 07.08.2014 г.

В 13.10 прибыли в Балыкчу – базовый лагерь 2-й группы. Пилоты ушли в гору на экскурсию, прихватив с собой воды и еды. В 20.00, впечатленные увиденным, вернулись в БЛ.

Заночевали на Чулышмане.

День девятнадцатый. 08.08.2014 г.

Старт в 9.00.

Заехали в БЛ, попрощались и в обратный путь.

14.30 Акташ – магазины, АЗС.

Техническая остановка – у 056го течь переднего редуктора, подтянули болты, проверили уровень масла, продолжили движение.

Прошли Онгудай и Чике-таман, для разнообразия приняли решение перейти Ороктойский перевал. На фоне недавних дождей, подъем на перевал, а также спуск были слегка «волнующими».

В 10.00 встали на ночевку на берегу Катуня.

Обнаружили разбитое стекло заднего фонаря 072го.

День двадцатый. 09.08.2014 г.

Старт в 9.00.

10.40 - Усть-Сима. АЗС, магазины.

В 18-30 финишировали на поляне в районе Искитима.

Все – трофи закончено!

## Картографический материал. Треки.

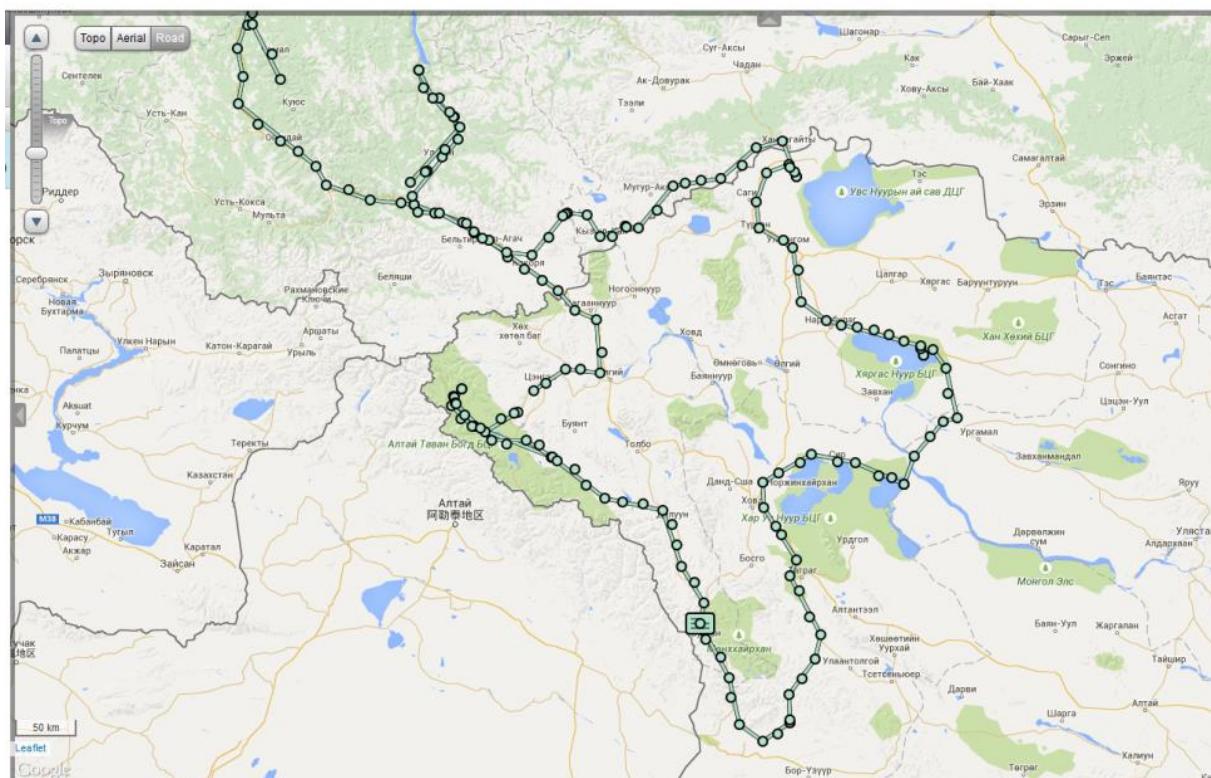


Рисунок 1. Общий трек маршрута.

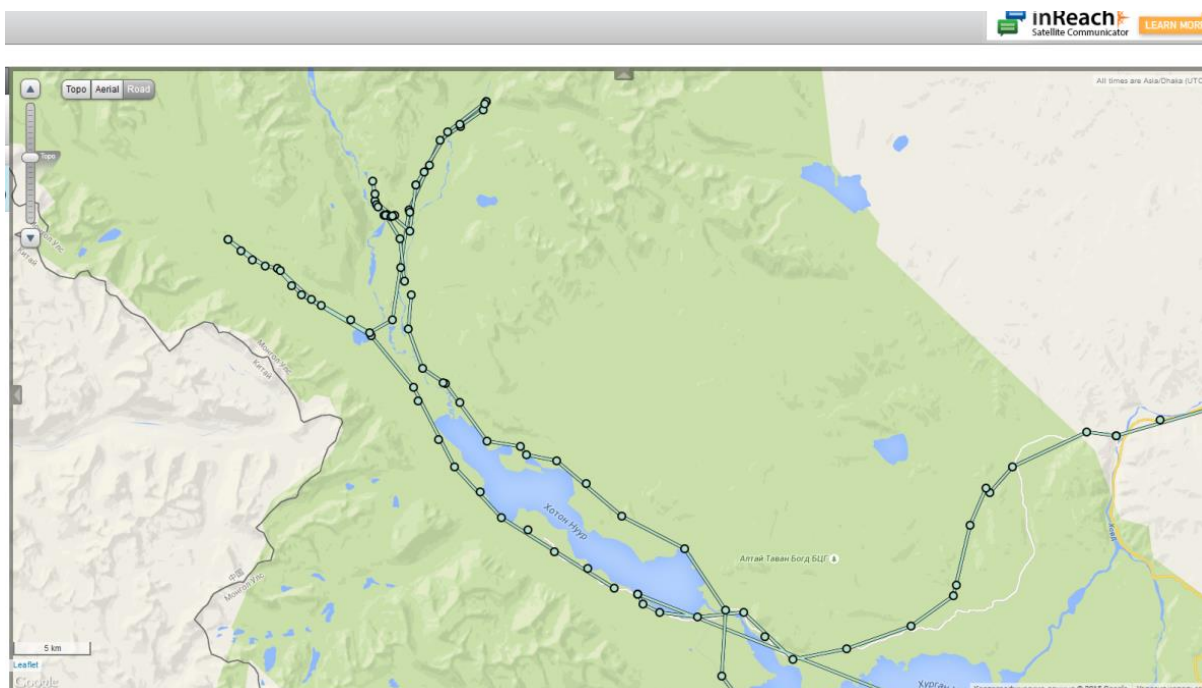


Рисунок 2. Участок оз. Хотон-Нур – Ледник Потанина.

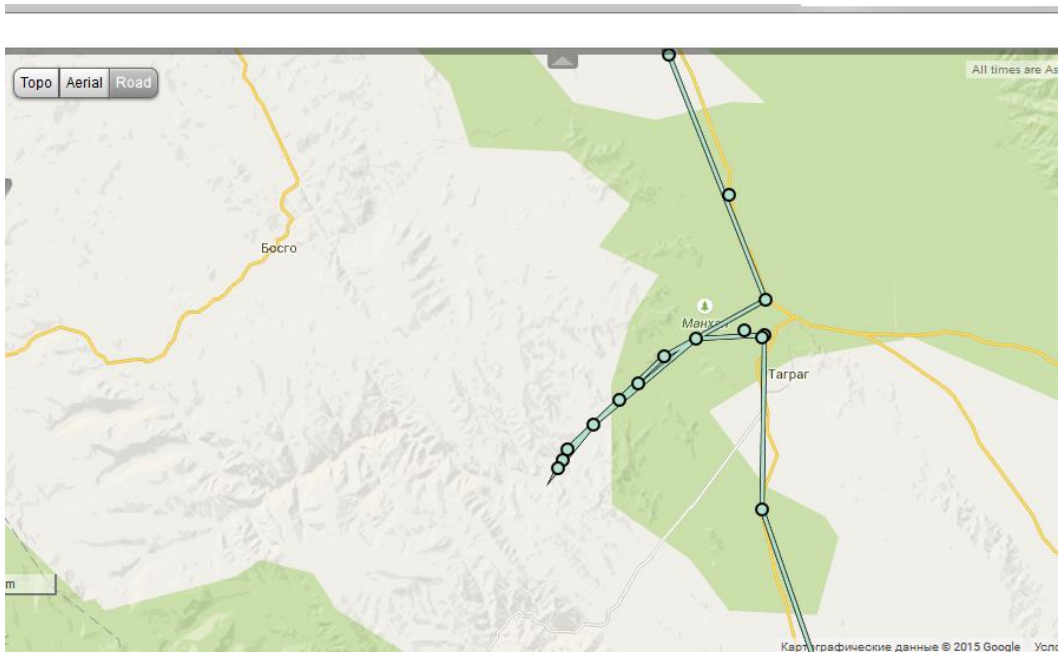


Рисунок 3. Посещение пещер в районе г. Манхан

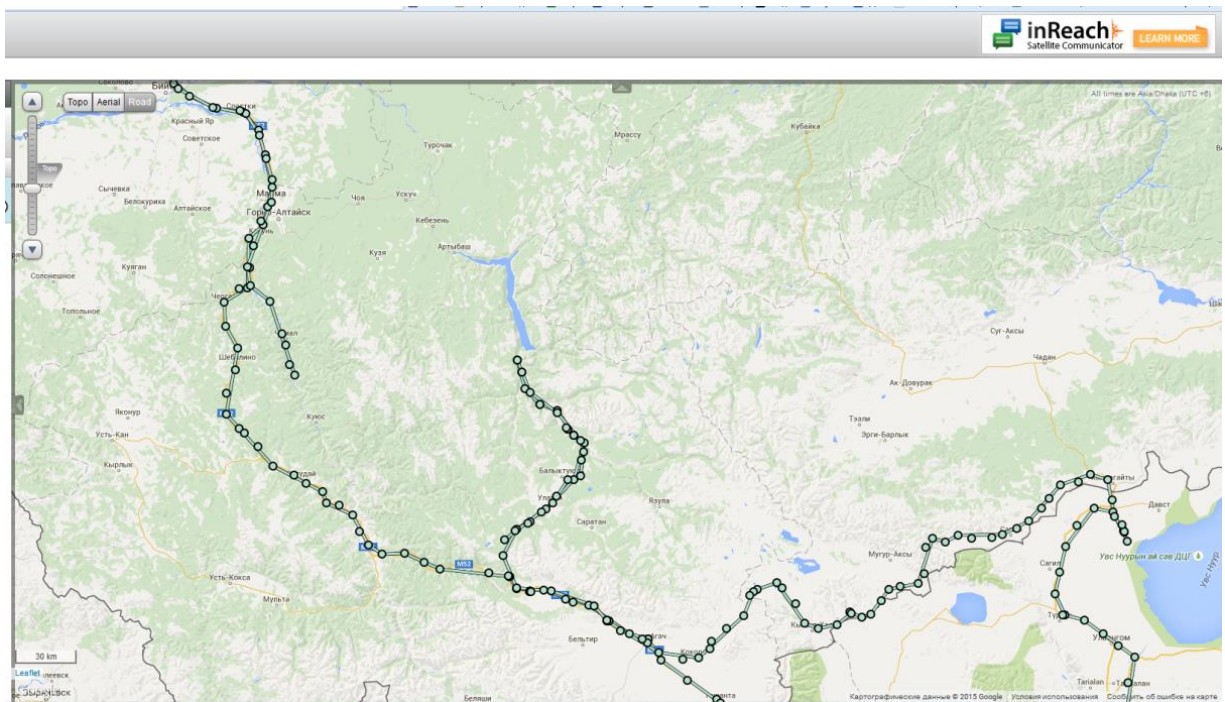


Рисунок 4 Участок по Тыве и Алтаю.



## Дополнительные фотографии, поясняющие прохождение маршрута

















































































Маячок <https://share.delorme.com/5871a23e279e478db90831ecb95441c0>