

**Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий  
OFF ROAD MASTER**



**ОТЧЁТ**

о спортивном походе на средствах передвижения  
(0840051411Я)

шестой категории сложности  
**МОНГУН-ТАЙГА 2013**  
совершённого по респ. Алтай, Тыва  
с 22 июля по 12 августа 2013 г.

Маршрутная книжка № 0-100-13  
Руководитель: Булгаков Олег  
Валерьевич

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

Новосибирск 2013

## ОГЛАВЛЕНИЕ

Справочные сведения о пройденном маршруте .....	3
Состав группы .....	5
Обзорная карта региона проведения маршрута.....	8
Организация прохождения маршрута .....	9
Общая смысловая идея маршрута .....	11
Сведения о районе прохождения маршрута.....	12
Планируемый график движения по маршруту .....	16
Пройденный график движения по маршруту .....	17
Техническое описание прохождения маршрута.....	27
22.07.2013. день 1.....	27
23.07.2013. день 2.....	28
24.07.2013. День 3. ....	29
25.07.2013. День 4. ....	30
26.07.2013. День 5. ....	32
27.07.2013. День 6. Разведка. Акклиматизация.....	35
28.07.2013 г. День 7. 1-й этап восхождения на г. Монгун Тайга.....	37
29.07.2013. День 8. Автовосхождение на г. Монгун-Тайга .....	47
30.07.2013. День 9. ....	54
31.07.2013. День 10. ....	57
01.08.2013. День 11. ....	57
02.08.2013. День 12. ....	58
03.08.2013. День 13. ....	59
04.08.2013 г. День 14.....	59
05.08.2013 г. День 15.....	62
06.08.2013. День 16. ....	66
07.08.2013. День 17. ....	67
08.08.2013. День 18. ....	69
09.08.2013. День 19. ....	70
10.08.2013. День 20. ....	70
11.08.2013 День 21. ....	71
Итоги, выводы, рекомендации .....	72
Приложение 1 .....	76
Материальное оснащение группы: Комплект оборудования на 1 автомашину. (необходимый минимум) .....	76
Материальное оснащение группы: Комплект имущества на 1 человека в команде.....	77
Приложение 2.....	78
Картографический материал .....	78
Треки.....	80
Дополнительные фотографии, поясняющие прохождение маршрута.....	82
Ссылки на фото и видео материалы.....	109
Источники: .....	109

## 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, республик Горный Алтай и Тыва.

### Общие справочные сведения о маршруте:

Вид маршрута	Кат. сложности	Протяж-ть, км	Продолжит, дн.		Сроки
			общая	ходовых	
Авто	шестая	3526	21	19	22.07-12.08.13

### Транспорт

10 внедорожных автомобилей с колесной формулой 4x4:

5 автомобилей из Новосибирска, 1 из Санкт-Петербурга, 1 из Самары, 1 из Барнаула, 1 из Томска, 1 из Тюмени.

### Требования к подготовке техники и экипажам:

1. Полностью исправный автомобиль
2. Защиты агрегатов по днищу
3. Наличие лебедки
4. Наличие грязевой резины с развитым грунтозацепом
5. Запас топлива для пробега на 1000 км.
6. Радиостанция на частоте 144МГц
7. Наличие верхнего багажника для перевозки снаряжения.

### Дополнительные требования к автомобилям-участникам восхождения на г. Монгун-Тайга (3970 м)

1. Наличие противооткатных устройств для обеспечения безопасности на каменных, снежных и ледяных склонах от 20° до 35°.
2. Установка комплектов шестерен для понижения передаточного числа в мостах и РК автомобилей, для обеспечения высокой тяги при низкой скорости на крутых склонах.
3. Наличие цепей противоскольжения на все колеса для движения по снежным участкам.







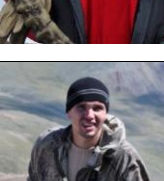


Специальные требования по командному и индивидуальному снаряжению отражены в списках снаряжения (приложение 1)

## Подробная нитка пройденного маршрута

г Новосибирск – г. Бийск – р.п. Майма – пер. Семинский (1894 м) – р.п. Онгудай – пер. Чике-Таман (1295 м.) – р.п. Акташ – р.п. Кош-Агач – пос. Кокоря – пер. Бугузун (2580 м.) – р. Джеты-Тей – оз. Хиндиктиг-Коль (2300 м.) – ур. Хопчугдуг-Хову – пос. Мугур-Аксы – р. Мугур – р. Шара-Хорагай – р. Кара-Бельдир (3027 м, первопрохождение) – Восточный склон массива Монгун-Тайга – седловина между Монгун-Тайгой Большой и Малой (3608 м, первопрохождение) – г. Монгун-Тайга (3970 м, первопрохождение на автомобилях, 6 к.с.) – Южный отрог хребта Монгун-Тайга (первопрохождение на автомобилях, 5 к.с.) – дорога Хайчин-Дзам – оз. Эски-Толайты – ур. Кара-Таг-Бели (4 к.с.) – пос. Кызыл-Хая – р. Моген-Бурен – оз. Ак-Коль – пер. Бугузун – пос. Кокоря – р.п. Кош-Агач – р.п. Акташ – пер. Улаганский (2080 м.) – р.п. Улаган – пос. Балыктуюль – пер. Кату-Ярык – р. Чулышман – р. Башкаус – р. Чебдар (пешком) – ур. Тытуайры – пер. б/им. 2044 м. – ур. Таныс – р. Ачелман (пешком) – оз. Телецкое (м. Кырсай) – пос. Балыкча – пер. Кату-Ярык – р.п. Улаган – пер. Улаганский (2080 м.) – р.п. Акташ – пос. Курай – база «Перевал» – альплагерь Актру – ледн. Большой Актру, Голубое озеро (2823 м.) (рад. пешком)– альплагерь Актру – база «Перевал» – пос. Курай – р.п. Акташ – пер. Чике-Таман (старый) – р.п. Онгудай – пер. Семинский – р.п. Майма – г. Бийск – пос. Мартыново – пос. Сосновка – г. Ленинск-Кузнецкий – г. Кемерово – г. Ленинск-Кузнецкий – пос. Журавлево – г. Новосибирск

Маршрут начинается и заканчивается в г. Новосибирск.

## Состав группы

№ п/п	Фото	ФИО	А/м	Данные	
1.		Булгаков Олег Валерьевич,	Mercedes Unimog 404, бензин	Руководитель. пилот 27 экспедиций, 8 руков., КМС	
2.		Суворов Георгий Николаевич,		Штурман Вост. Саян 6У, 2008 Вост. Саян 6У, 2010 Эвенкия 3У 2013 3 разряд	
3.		Зуев Алексей Сергеевич,	Toyota Land Cruiser 78, дизель	пилот Монголия 5У, 2011 Путорана 6У, 2012 Эвенкия 3У 2013 3 разряд	
4.		Коваленко Денис Геннадьевич,		штурман Эвенкия 3У 2013	
5.		Красавин Вадим Фёдорович,		штурман Эвенкия 3У 2013	
6.		Федюнин Алексей Иванович,		Штурман Вост. Саян 6У, 2008 Красн. край 5У, 2009 Монголия 5У, 2011 Путорана 6У, 2012 И др. 1 разряд	
7.		Алехин Евгений Владимирович,		Луаз 969, бензин	штурман Колыма 6У, 2010 Путорана 6У, 2012
8.		Гриднев Сергей Георгиевич,			пилот 13 экспедиций, 1 разряд
9.		Воронков Андрей Викторович,	Toyota Land Cruiser 100, дизель	пилот Алтай 4У, 2011 Монголия 5У, 2011	

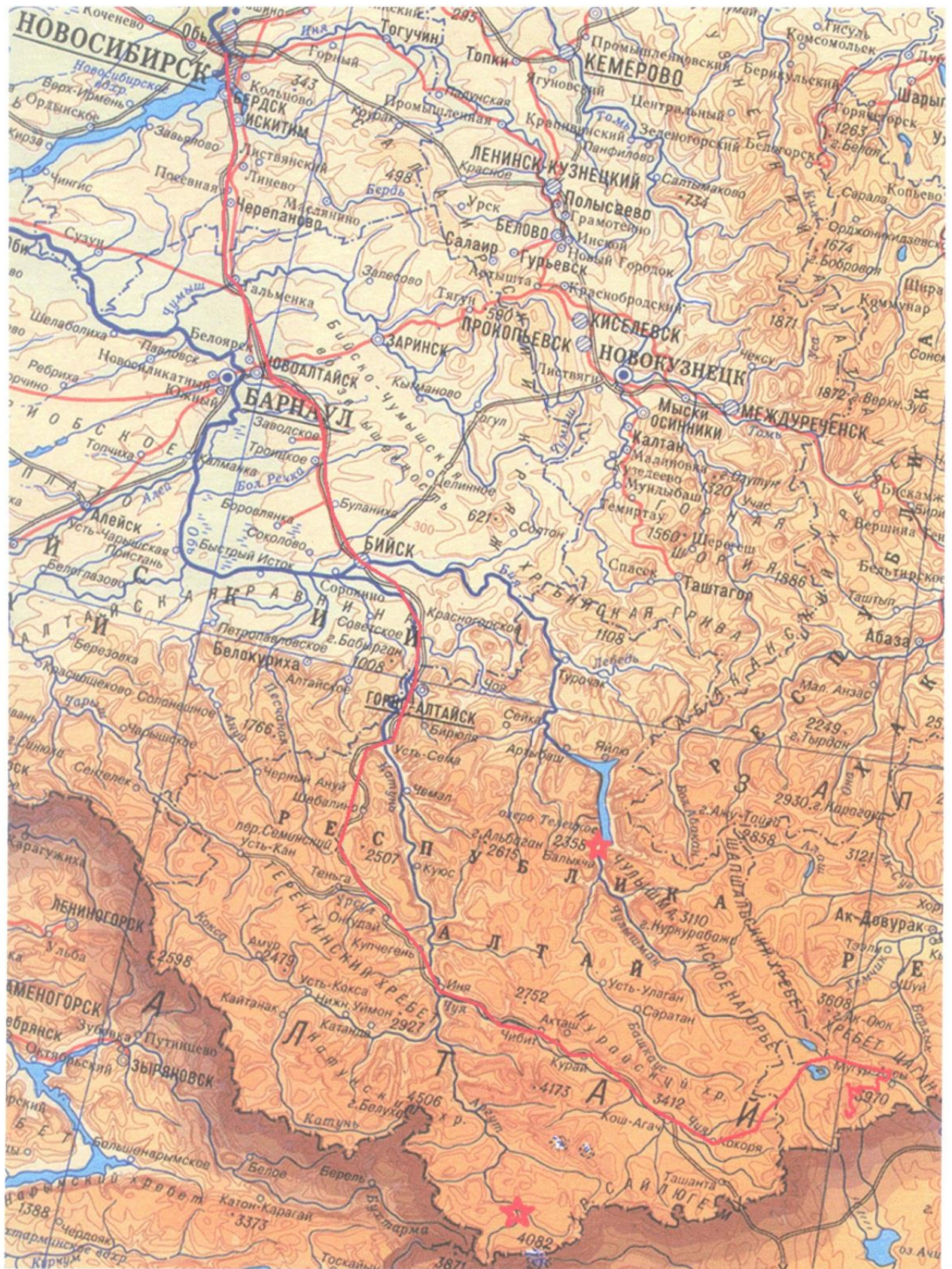
10.		Воронкова Ирина Юрьевна,	Багги собственной конструкции (этап автовосхождения)	штурман Алтай 4У, 2011
11.		Макаренко Алексей Анатольевич,		пилот Байкал, 4У, 2006 Хакасия 4Р, 2009 3 разряд
12.		Галузин Виктор Борисович,	Toyota Land Cruiser 80, дизель	Пилот Ямал 4У, 2006 Тыва 4У, 2008 Байкал 5У, 2010 Тыва 4У, 2010 и др.
13.		Антипова Елена Александровна,		штурман Забайкалье 5У, 2007 Монголия 5Р, 2011 Путорана 6У, 2012 Эвенкия 3У, 2013 3 разряд
14.		Косых Андрей Анатольевич,		Штурман Марш. вых. дня
15.		Булгакова Юлия Валериевна,	Toyota Land Cruiser 80, бензин	штурман 15 экспедиций, 1 руков. 1 разряд
16.		Гринченко Александр Николаевич,		штурман, Эвенкия 3У 2013.
17.		Гусев Александр Владимирович,	Toyota 4Runner 130, бензин	пилот Монголия 5У, 2005 Алтай 5У, 2006 Забайкалье 5У, 2007 Монголия 5У, 2011 Путорана 6У, 2012 2 разряд
18.		Подкопаева Ольга Александровна,		штурман Вост. Саян 6У, 2010 Алтай 4У, 2011 Монголия 5У, 2001 Путорана 6У, 2012 2 разряд

19.		Поливахин Денис Александрович,		Штурман Марш. вых. дня
20.		Гомонов Константин Сергеевич,	Toyota Land Cruiser 80, бензин	пилот Монголия 5У 2011, Эвенкия 3У 2013. 3 разряд
21.		Жужуков Владлен Дмитриевич,		штурман Вост. Саян 6У, 2008 Вост. Саян 6У, 2010 3 разряд
22.		Филонников Сергей Анатольевич,		2-й пилот Вост. Саян 6У 2010, Монголия 5У, 2011 Эвенкия 3У, 2013 3 разряд
23.		Карась Леонид Сергеевич,	Mitsubishi L200, дизель	Пилот Марш. вых. дня
24.		Красильников Евгений Валерьевич,		штурман Алтай 4У, 2011 Красн. край 4У, 2012 Эвенкия 3У 2013 3 разряд
25.		Парфенова Юлия Викторовна,		штурман Вост. Саян 6У, 2008 Монголия 5Р, 2010 Монголия 5У, 2011 и др. 3 разряд
26.		Петраков Дмитрий Александрович,		Toyota Land Cruser 72, дизель
27.		Скавронская Юлия Анатольевна,		Пилот Монголия 5У, 2011

**Адрес хранения отчета:**

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

## Обзорная карта региона проведения маршрута





## Организация прохождения маршрута

Проведена большая предварительная работа. Изучены отчеты пеших походов, отчет мотовосхождения 2008 г. В 2011 году проведена пешая разведка. Заброска группы из 5 человек осуществлялась автомобилем до перевала МОСТЭ. Целью было изучение возможности подъема по Восточному склону массива Монгун-Тайга и спуску по Южному отрогу. Группа прошла через перевал МОСТЭ, пик Мугур (3371 м.), вышла на ледник, седло перед Монгун-Тайгой. Совершили восхождение по южному пологому склону Монгун-Тайги до вершины (3970 м.). Спустились по Южному склону до р. Шара-Хорагай, повторяя здесь маршрут мотовосхождения. В результате разведки выяснилось, что подъем авто по маршруту восхождения через перевал МОСТЭ невозможен, и было предложено рассмотреть вариант подъема по отрогу расположенному чуть южнее перевала. (Фото 1)

Для обеспечения успешного восхождения и обеспечения безопасности экипажей на маршруте команда экипирована специальным снаряжением для обустройства основных и страховочных якорей, в т.ч.:

1. Якорь автомобильный типа «плуг» для установки на сыпучих и слабонесущих грунтах.
2. Противооткатные устройства различной конструкции, в т.ч. «горный» тормоз (фото 2, 3)
3. Бензогенератор, перфоратор, буры и закладные анкеры для установки якорей в скальном грунте. (Фото 4)
4. Буры, закладные ломы и специальные крепления для установки якорей во льду.
5. Набор металлических и синтетических тросов повышенной прочности, длиной по 30. 50 и 100 м., соединительные скобы. (Фото 5)

Специальные требования к личному снаряжению: комплект зимней непродуваемой одежды для работы и ночевки на высоте выше 3000 м., при температуре ниже 20 градусов и сильном ветре. Обязательно наличие средств защиты кожи от ультрафиолетового излучения, специальных солнцезащитных очков. В специальное бивачное снаряжение входили скороварки, паяльные лампы, специально сконструированные подставки для скороварок, набор продуктов, пригодных для приготовления в условиях высокогорья. (Фото 6)

Район достаточно удален и труднопроходим, находится на границе с Монголией, и является заповедником. Для посещения требуется разрешение в погранзону и в зону заповедника.

Разрешение в погранзону оформляется в погранчасти с. Акташ, Улаганского района или п. Кош-Агач. Пропуска в ПЗ бесплатные.

Пропуск в заповедник оформляется в офисе заповедника в г. Кызыл. Нахождение в заповеднике 1 день стоит 100 руб. Восхождение на Монгун-Тайгу – 1000р. с человека. В получении различных разрешений помощь и поддержку нам оказала Администрация полномочного представителя Президента РФ и его аппарата в Сибирском ФО



АДМИНИСТРАЦИЯ ПРЕЗИДЕНТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
АППАРАТ  
ПОЛНОМОЧНОГО ПРЕДСТАВИТЕЛЯ  
ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
В СИБИРСКОМ ФЕДЕРАЛЬНОМ ОКРУГЕ

ул. Державина, дом 18, г. Новосибирск, 630091  
Тел. (383) 221-56-22, факс (383) 220-18-08

« 19 » июля 2013 г.  
№ 126-01-1217/55

Президенту Новосибирского клуба  
экстремальных путешествий  
OFF ROAD MASTER CLUB

В.А. КУЛИКОВОЙ

Уважаемая Валентина Александровна!

Ваше обращение в адрес полномочного представителя Президента Российской Федерации в Сибирском федеральном округе о содействии в проведении межрегиональной трофи-экспедиции «Сибирский марафон» рассмотрено.

С учетом социальной значимости проекта, а также решаемых в его рамках спортивных, просветительских и экологических задач, полагаем возможным поддержать его реализацию на территории Сибирского федерального округа.

Информируем, что вопрос прохождения маршрута экспедиции по территории Алтайского государственного природного биосферного заповедника и государственного природного биосферного заповедника «Убсунурская котловина» в период с 22 июля по 12 августа т.г. согласован с руководителями названных учреждений.

В качестве контактных лиц при подготовке и прохождении маршрута экспедиции определены:

Калмыков Игорь Вячеславович, директор ФГБУ «Алтайский государственный природный биосферный заповедник» (м.т.: 8-909-508-16-91);

Донгак Сылдыс Борисович, государственный инспектор государственного природного биосферного заповедника «Убсунурская котловина» (м.т.: 8-923-382-54-65).

С уважением,

Начальник департамента  
по внутренней политике и обеспечению  
конституционных прав граждан

*С уважением,*  
*В.Бахарева*  
В.Бахарева

## Общая смысловая идея маршрута

Спортивный туризм на средствах передвижения (в нашем случае автотуризм) выходит корнями из «старой» школы мототуризма, и мы с интересом изучаем маршруты, которые проходили туристы на мототехнике. В 2008 году покорила группа мототуристов под руководством Виктора Пантыкина – мастер спорта СССР, председателя федерации автототуризма Алтайского края. Подготовка заняла 4 года. В восхождении участвовало 8 команд из Новосибирской, Иркутской областей и Алтайского края. Гора покорилась не всем....

Наша идея похода заключалась в восхождении на гору Монгун-Тайга на автомобилях по новому, более сложному маршруту. Команды мототуристов использовали для подъема и спуска Южный отрога массива Монгун-Тайга. мы изучали материалы, провели в 2011 году пешую разведку и решили организовать восхождение по более крутому Восточному склону, со стороны перевала МОСТЭ. в направлении Монгун-Тайга Малая и далее через седло на Монгун-Тайга Большая. Спуск организован по Южному отрогу массива, Таким образом, в отличие от радиального маршрута мототуристов, на автомобилях совершено сквозное первопрохождение.

Кроме этого одной из целей маршрута является дальнейшее повышение водительского и спортивного мастерства, отработка новых способов передвижения по сильнопересеченной местности и приемов преодоления препятствий для автогрупп. Проведена отработка использования нового снаряжения.

В рамках экспедиции запланирована пешая разведка вариантов спуска с Улаганского нагорья к пос. Балыкча на р. Чулышман, где также прошла в 2003 году мотоэкспедиция под руководством Поддымникова А.Е. г. Бийск. Это была первая, и до настоящего момента единственная экспедиция, прошедшая указанный путь на технических средствах передвижения – мотоциклах. На автомобилях маршрут еще никому не покорился.

Во время автовосхождения велась съёмка фильма и фотографирование.

По пути своего следования участники экспедиции провели очистку туристических стоянок в районе Монгун-Тайги от мусора и вывезли его на специально отведенные территории.

## Сведения о районе прохождения маршрута



Республика Тыва́, Тува́ (тув. Тыва Республика) — республика в составе Российской Федерации, субъект Российской Федерации, входит в состав Сибирского федерального округа. Образована 11 октября 1944 года.

Республика Тыва расположена в географическом центре Азии на юге Восточной Сибири, в верховьях реки Енисей. Протяжённость территории с севера на юг составляет 420 км, с запада на восток — 630 км. Общая площадь — 168,6 тыс. кв. километров. Столица — город Кызыл.

Тува представляет собой гористый регион с чередованием горных хребтов и межгорных котловин. Около 80 % территории республики занимают горы, и лишь оставшаяся её часть — равнинные степные участки. На западе Тувы расположены хребты и отроги Алтайских гор с вершинами высотой более 3 км над уровнем моря. Самая высокая точка — Монгун-Тайга (3976 м).

Горы играют роль стены, изолирующей от внешних климатических изменений, определяя климат республики как резко континентальный — морозная, безветренная зима, в котловинах малоснежная. Лето умеренно тёплое в горах и жаркое в котловинах. Зимой температура воздуха обычно составляет от  $-30$  до  $-40$  °С; летом от  $+25$  до  $+35$  °С.

Республика Тыва имеет огромный туристский потенциал, сочетающий уникальное разнообразие природно-климатических условий с живописными пейзажами, богатство фауны и флоры, сохранившиеся национальные традиции, уникальные памятники истории.

Здесь расположены 16 заказников, 14 памятников природы и два заповедника. Один из них — государственный природный биосферный заповедник Убсунурская котловина является памятником всемирного культурного и природного наследия ЮНЕСКО.

В Туве расположен географический центр Азии, в связи с чем в столице республики установлен обелиск «Центр Азии».

Монгун-Тайга́ (тув. Мөңгүн-Тайга — Серебряная гора) — горный массив на территории Монгун-Тайгинского кожууна, в междуречье Мугура (с севера), Шара-Харагай (с востока и юго-востока) и Толайты (с запада), на востоке Алтая. У восточного подножья массива лежит озеро Хиндиктиг-Холь. Массив сложен кристаллическими сланцами и песчаниками, прорванными в центре массива интрузией гранитов. В высокогорье — ледники общей площадью около 44 км<sup>2</sup>. По периферии массива широко распространены валунные

ледниковые отложения — показатели бывшего мощного оледенения. Наличие следов древних форм оледенения, а также свежих форм рельефа, слабо изменённых эрозией, говорят о молодости поднятия, возникшего, вероятно, в конце ледникового периода. На северных склонах массива — луговая растительность и горные тундры, на южных склонах — высокогорные степи и каменные развалы. Лесной пояс полностью отсутствует. Лишь небольшие участки лесов из сибирской лиственницы встречаются по долинам рек и ручьёв, у подножия северных склонов массива. Массив Монгун-Тайга полностью принадлежит бессточному бассейну рек Центральной Азии. На севере и востоке он ограничен долинами рек Каргы и Мугур, а на западе долиной р. Моген-Бурен отделяется от хребта Чихачева. На юге массив плавно деградирует в монгольских степях. Юго-западная часть массива отличается крайне сильной расчленённостью рельефа, альпийскими формами. Наиболее интересные вершины возвышаются в долинах рек Толайты и Орто-Шегетай.

В пределах хребта можно выделить следующие участки. Массив Монгун-Тайга (Серебряная гора) расположен в междуречье Мугура (с севера), Шара-Хорагай (с востока и юго-востока) и Толайты (с запада). Несет на себе мощный покровный ледник площадью около 19 кв. км, от которого во все стороны расползаются щупальца долинных ледников. Толщина льда вершинной шапки не менее 60 м, что можно наблюдать по отрыву льда на западной стене вершины. В северной части массива расположены три перевала: Мугур (3400 м, 2А-2Б) - соединяющий р. Мугур и левый исток р. Толайты, Буревестник (3200 м, 1Б), соединяющий ледник Восточный Мугур, и правый приток Мугура и МОСТЭ (2910 м, н/к), соединяющий верховья Хайыракана и Шара-Хорагай.

В 2000 году здесь образован кластерный участок биосферного заповедника «Убсунурская котловина» площадью 15890 га, для охраны альпийских лугов, каменистых тундр и холодных степей, в которых обитает алтайский архар (горный баран) и ирбис (снежный барс). Кластерные участки заповедника являются территориями строгого режима охраны, где запрещается любая хозяйственная деятельность, въезд и пребывание без пропуска и сопровождения государственного инспектора



Республика Алтай (южноалт. Алтай Республика) — республика в составе Российской Федерации, субъект Российской Федерации, входит в состав Сибирского федерального округа. Столица — город Горно-Алтайск. Образована 1 июня 1922.

Республика Алтай расположена на юге Западной Сибири. На северо-

западе она 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. Протяженность территории с севера на юг — 400 км, с запада на восток — 360 км.

Климат Горного Алтая континентальный. Летом погода часто бывает прохладная и дождливая. Температура воздуха, в основном, 10-18° С. Зима в Чуйских белках суровая, снега выпадает мало, поэтому в долинах малоснежно, но в горах имеются значительные снежные массивы.

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) — 4509 м, является высочайшей точкой Сибири.

Среднегорный рельеф имеет высоты от 800 до 1800—2000 м и занимает более половины территории Алтая.

Гидрографическая сеть насчитывает более 20 тысяч водотоков с общей протяженностью более 60 тыс. км и около 7 тысяч озер общей площадью более 600 км<sup>2</sup>.

Основу экономики составляет сельское хозяйство — животноводство и садоводство, а также туризм.

Улаганское плато — расположено на территории одноименного Улаганского района Республики Алтай, Россия. Представляет собой возвышенность с востока ограниченную рекой Чулышман и Чулышманским нагорьем, на юге — Курайским хребтом, на западе — хребтом Онгош, на юго-западе — Онкулакским хребтом, и с севера — Телецким озером. Средняя высота над уровнем моря варьируется в пределах 1500-2300 м. Высшая точка — 3445 м.

Телецкое озеро. Занимает по глубокководности четвертое место. Оно заполняет узкую впадину тектонического происхождения, обработанную древним ледником. Максимальная ширина озера - около 5 км, длина - около 80 км, максимальная глубина - 325 м. Почти 70 процентов воды в озеро приносит Чулышман, остальное - многочисленные речушки с соседних хребтов: Абаканского, Торот, Корбу, Алтынту. Бия выносит из озера 98 процентов стока, а 2 процента испаряются. Наивысший уровень воды в озере в июне, когда сходят горные снега, однако и в июле, в период дождей, возможны катастрофические подъемы. Минимальный уровень наблюдается в марте. Наполненное горной водой озеро остается постоянно холодным - на глубинах более 100 м температура воды колеблется в пределах 3,7-4 градусов. В верхней зоне в теплые летние дни вода нагревается до 10, а поверхностные слои близ берега - иногда до 20 градусов.

Актру — одна из основных вершин Северо-Чуйского хребта в юго-восточной части Республики Алтай, на территории Кош-Агачского района. Входит в состав горного узла Биш-Иирду. Высота — 4044,4 м. «Актру» (или «Актру», «Актра»), в переводе с алтайского языка, означает белый дом, белая стоянка или белое жилище.

Склоны Актру покрыты ледниками (Большой Актру, Малый Актру), из которых берёт начало река Актру, которая, проходя через Курайскую степь, впадает в реку Чуя.

Район Актру — один из основных центров альпинизма в Алтайских горах. Здесь проложено множество маршрутов различной сложности (от 1А до 5Б включительно), а в одноимённом ущелье работает альпинистский лагерь «Актру». Он расположен в широкой части долины реки на высоте 2150 м; впервые организован ещё в 1938 году. С 1993 года на территории альплагеря работает поисково-спасательный отряд МЧС Республики Алтай, у которого имеется дальняя радиосвязь, а также возможность вызова вертолёт. В долине р. Актру, неподалеку от альплагеря, установлены памятники альпинистке Галине Афанасьевой (в память всех погибших в этом районе) и сибирякам-сноубордистам, разбившимся на вертолете в 2002 году при попытке достичь Актру.

## Планируемый график движения по маршруту

(в данной таблице приведен основной планируемый график движения)

Дни пути	Даты	Участки маршрута	км
1	22.07	Новосибирск – пер. Семинский	600
2	23.07	пер. Семинский – пос. Кокоря	330
3	24.07	пос. Кокоря – оз. Хиндиктиг-Холь	200
4	25.07	оз. Хиндиктиг-Холь - г. Монгун Тайга	120
5	26.07	Разведка г. Монгун Тайга	20
6-11	27.07 – 01.08	Восхождение г. Монгун Тайга – оз. Эски-Толайты	55
12	02.08	Резервный день	-
13	03.08	Дневка, ремонтные работы	-
14	04.08	оз. Эски-Толайты – оз. Хиндиктиг-Холь	120
15	05.08	оз. Хиндиктиг-Холь – пос. Кокоря	200
16-17	06.08 - 07.08	пос. Кокоря – пос. Балыкча	300
18	08.08	Разведка южный берег оз. Алтын-Коль	30
19	09.08	пос. Балыкча – пос. Акташ	160
20	10.08	пос. Акташ – Горно-Алтайск	320
21	11.08	Горно-Алтайск – Новосибирск	450
22	12.08	Финиш г. Новосибирск	

На достижение основной цели – автовосхождение на г. Монгун-Тайга (3970 м.) в графике заложено 7 дней. В зависимости от фактического времени, затраченного на основной этап, вторая часть похода могла подвергнуться изменению посещения большего или меньшего числа примечательных мест Алтая.



## Пройденный график движения по маршруту

Высокий уровень подготовки техники и команды позволил совершить автовосхождение на г. Монгун-Тайга (3970 м.) в высоком темпе с минимальными затратами времени. Этот факт позволил группе проехать по дополнительному маршруту до альплагеря Актру с радиальным пешим маршрутом на ледник Большой Актру и провести расширенную разведку двух вариантов спуска с Улаганского плато к реке Чулышман, посетить музеи с. Сростки и с. Полковниково.

Дата	День пути	Участок пути	Характеристика участка	Км.	Ход. вр.	Метеоусловия	Фото
22.07	1	Новосибирск – Бийск – Майма – пер. Семинский (1894 м)	Старт в 10-30. Асфальт. За Бийском начинается Чуйский тракт. В районе Соузги начинаются горы Алтая, дорога более извилистая. После моста через Катунь начинаются спуски и подъемы. Семинский пер. самая высокая точка Чуйского тракта (1894 м)	600	13	С утра солнечно, +23-25, дождь	7
23.07	2	пер. Семинский (1894 м) – Онгудай – пер. Чике-Таман (1295 м, 3 к.с.) – р.п. Акташ – р.п. Кош-Агач – пос. Кокоря - р. Бугузун	До пос. Кокоря асфальт, дорога с множеством спусков-подъемов. довольно крутой пер. Чике-Таман высота 1295 м. спуск-подъем по 4 км. Последняя заправка в Кош-Агаче. За пос. Кокоря грунтовая дорога. Пыль, небольшие кочки, уклоны.	330	11	Пасмурно, +20, ночью прошел дождь. Переменная облачность.	8
24.07	3	р. Бугузун - пер. Бугузун (2580 м, 4 к.с.) – р. Джеты-Тей – оз. Хиндиктиг-Коль (2300 м)	Дорога на перевал идет по долине реки, уклоны, подъемы и спуски, каменистые броды. Перевал Бугузун (2580 м). Спуск с перевала с колеями, промоинами и камнями. Далее дорога довольно ровная, пыльная, с подъемами и спусками. В долине реки Джеты-Тей несколько бродов. К озеру затяжной спуск в несколько ступеней.	200	9	Утро солнечное, более +20. Днем облачно, ветер. Вечером дождь	9, 10, 11
25.07	4	оз. Хиндиктиг-Коль (2300 м) – пос. Мугур-Аксы – р. Мугур	Участок к броду вдоль берега реки в несколько километров, ровный, у самого берега заболоченный, выше с уклоном и карликовой березкой, в которой прячутся большие камни. Ближе к броду сухой участок с редкими большими камнями.	90	12	Дождь ночью, утром., не выше +15.	12, 13, 14

Дата	День пути	Участок пути	Характеристика участка	Км.	Ход. вр.	Метеоусловия	Фото
			Брод через реку у берега оз. Чуглуг-Холь, неглубокий, каменистый. После него начинается довольно крутой, затяжной подъем. Полевая дорога с крупными камнями идет по северному склону озера. Затяжные подъемы и спуски по склонам окружающих гор. Попадают верховые болота. Часть дороги идет по берегу озера. Один участок имеет опасный уклон. Авто проводим не спеша по одной, отвешивая один борт. Перед перевалом (выше 2400 м.) и перекрестком на Мугур-Аксы затяжной подъем.			Днем тепло, переменная облачность.  Мугур-Аксы на высоте 1950 м.	
26.07	5	р. Мугур – р Шара-Хорагай – р. Кара-Бельдир (3027 м, первопрохождение)	От р. Мугур полевая дорога с затяжными подъемами и небольшими спусками к стойбищам пастухов. На перевале начинаются камни и сырые участки, дорога становится ненакатанной. С перевала (около 2800 м.) в долину р. Шара-Хорагай заболоченные и сильно каменистые участки. В русле реки большие камни. Берег представляет собой горную тундру с уклоном и небольшим количеством камней. После болотистого участка короткий крутой подъем по сухому каменистому склону на небольшой перевал, 2900 м. Ровная, заболоченная седловина с небольшим озером. Обходить горку слева, грунт более сырой, но менее вязкий. Далее путь идет по сухим участкам с набором высоты уклонами. В истоке р. Кара-Бельдир на высоте 3027 м. базовый лагерь.	40	11	Ночью дождь, +16-18. Днем переменная облачность. Ветер. На перевале +10. Ветер. К вечеру температура понизилась К вечеру сильный холодный ветер, мелкий дождь, не выше +6.	15, 16, 17, 18,
27.07	6	Разведка г. Монгун Тайга	Проведена пешая разведка подъема к основному леднику Монгун-Тайги. В распадке два ледяных языка, со снегом выше колена, а все остальные склоны заполнены булыжниками всех размеров. Распадок заканчивается наверху сыпучим крутым подъемом с выходом на совсем серьезный скальник. Подъем по снежнику. Вышли на точку для штурмового лагеря. (3608 м)	20	6	Переменная облачность, +15-18.	19, 20

Дата	День пути	Участок пути	Характеристика участка	Км.	Ход. вр.	Метеоусловия	Фото
28.07	7	р. Кара-Бельдир (3027 м) – Восточный склон массива Монгун-Тайга (6 к.с.) – седловина между Монгун-Тайгой Большой и Малой (3608 м, первопрохождение)	Группа восхождения: 4 автомобиля, 21 человек. Старт в 9-30. Подъем проходит по куруму. Затяжные подъемы, крены. Помогали машинам подталкивая в трудных местах, на кренах отвешивали, использовали лебедки, якорем – другие машины и большие камни. На УНИМОГЕ сзади повесили горный тормоз собственной конструкции, у других машин при чрезвычайной ситуации были готовы самодельные противоткатные устройства. перепад высот от лагеря до подножия первого снежника 434 м	10	12	Переменная облачность, +15-18  К вечеру, во время подъема по леднику снижение температуры, сильный снегопад. Ночью температура опустилась до -8. Ураганный ветер, снег.	21, 22, 23, 24, 25, 26
		Этап восхождения по каменистому склону	Первый ледник небольшой, протяженностью 450 м., с уклоном вниз- 17 гр., в верхней части до 25-27 гр. Начинается на высоте 3461 м. Под ледником проходит подготовка авто для подъема – спустили колеса до 0,1, надели цепи. Техника подъема: строили зимник по типу «Северный». Верхние 150 м., где наиболее сильный уклон, только при помощи лебедки (за большие валуны), живой силы штурманов, использовалась страховка. Для подъема авто использовались лебедки, «удлинители». Выработана тактика одновременного подъема 3-х машин. Штурмовой лагерь (3608 м.) запланирован на седле между вершинами Монгун-Тайга и Монгун-Тайга малая. Выход на седло с ледника крутой с уклонами и огромными валунами. Подъем по леднику (450 м,) занял 6 часов. Для приготовления пищи и кипячения воды использовали паяльные лампы, были сконструированы специальные подставки под кастрюлю. Для большой группы лучше брать готовые консервы: супы и вторые блюда				27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34

Дата	День пути	Участок пути	Характеристика участка	Км.	Ход. вр.	Метеоусловия	Фото
29.07	8	Восточный склон массива Монгун-Тайга (6 к.с.) – седловина между Монгун-Тайгой Большой и Малой (3608 м, первопрохождение) – г. Монгун-Тайга (3970 м, первопрохождение на автомобилях, 6 к.с.) – Южный отрог хребта Монгун-Тайга (первопрохождение на автомобилях, 5 к.с.)	<p><u>Группа восхождения.</u></p> <p>Старт в 6-00. Колеса спущены почти до 0,5, цепи. Путь на вершину по леднику представляет собой пологий затяжной подъем, небольшой спуск в седловину и еще один подъем более крутой. Первым вышел на фирн УНИМОГ, «протаптывать» дорогу. Следом на стропе для страховки БАГГИ, далее на длинной веревке для страховки идет ЛУАЗ. Рядом PRADO. Фирн плотный, выдерживает вес человека. За полтора часа прошли 1 км. Затем поменяли тактику подъема, как шли по первому леднику. Первым ушел наверх с длинной (около 300 м) веревкой БАГГИ. Затем в связке три машины. До второго крутого подъема шли самостоятельно. Штурманы шли рядом. Выше фирн на леднике более рыхлый местами ноги проваливаются глубоко в снег, что затрудняет подъем. Последние 200-300 м. более крутые. Машины начинают «зарываться» в фирн. Для подъема иногда использовали лебедки. Последняя секция заезда на вершину пологая. Все машины поднялись самостоятельно.</p> <p>12-00 подъем завершен. Группа Off road master на вершине Монгун-Тайги! (3970 м.)</p>	35	15	<p>Утром -10-12 гр.</p> <p>Облачность переменная, ветер, иногда снег.</p> <p>Метель.</p> <p>На подъеме сильный ветер, поземка, -10.</p> <p>Переменная облачность.</p>	35, 36, 37, 38, 39, 40

Дата	День пути	Участок пути	Характеристика участка	Км.	Ход. вр.	Метеоусловия	Фото
		Спуск. Монгун-Тайга скальник	Начали спуск по своим же следам в штурмовой лагерь. Вышли на камни, сняли цепи, надули колеса. Команда делится на две части. Одна часть возвращается в базовый лагерь для того, чтобы собрать лагерь и перегнать оставшиеся внизу машины в финишный лагерь на берег оз. Эски-Толайты. Штурмовые машины идут вдоль ущелья Толайты, вниз по притоку р. Шара-Хорагай и выходом на дорогу Хайчин-Дзам. Каменный триал. Пологий отрог состоит из валунных ледниковых отложений и каменных развалов. Автомобили идут не быстрее 1-2 км в час. За 5 часов пройдено около 6 км по «каменным мешкам». Машины медленно едут по камням только по указанию штурмана. В низинных участках каменного плато появились заболоченные участки (3110 м.).			На спуске ветер, минусовая температура, сильный снегопад, снег мокрый, липкий.  К вечеру переменная облачность, +5.	41
29.07	8	Монгун-Тайга (базовый лагерь)	<u>Группа поддержки и базовый лагерь.</u> Спуск до лагеря составил не более 1,5 часов. Ночью был сильный ураганный ветер, сорвало тент и несколько палаток. Надо собрать все вещи, провести очистку от следов пребывания группы и перегнать оставшиеся автомобили в финишный лагерь на берег озера Эски-Толайты (2381 м.) с южной стороны массива Монгун-Тайга.			Ночью был сильный ураганный ветер, +5	

Дата	День пути	Участок пути	Характеристика участка	Км.	Ход. вр.	Метеоусловия	Фото
30.07	9	Южный отрог хребта Монгун-Тайга (первопрохождение на автомобилях, 5 к.с.) – дорога Хайчин-Дзам – оз. Эски-Толайты	<u>Группа восхождения.</u> Штурманы выбирают дорогу среди крупных валунов, постоянно подбрасывают камни под колеса, выкладывая дорогу для автомобилей. Скорость по-прежнему не выше 2 км в час. Голые каменные пространства перешли в участки высокогорной тундры. Невысокая трава скрывает небольшие ручьи и камни. Вышли на пересыхающий летом приток реки Шара-Хорагай. (2800 м). Вначале крутой спуск по ущелью с уклоном от 20 до 40 гр. Сброс высоты до 500 м. Местами спуск проходил напрямую, местами траверсом от края к краю. Внизу спуск более пологий, сухая почва, степного характера. Около 19-00 вышли на дорогу Хайчин-Дзам. Мелкий брод через р. Шара-Хорагай, извилистая, грунтовая, пыльная до места финишного лагеря на озере Эски-Толайты.	30	7	Ночью около 0. С утра не выше +8 гр. Облачность переменная, выглянет солнце – тепло, спрячется – холодно. Холодный сильный ветер	42
30.07.	9	Монгун-Тайга (базовый лагерь – оз. Эски-Толайты	<u>Группа поддержки и базовый лагерь.</u> Путь проходил по тем же заболоченным участкам, что и по пути к лагерю. Через Мугур-Аксы вышли на дорогу Хайчин-Дзам.	70	9		
31.07	10	Дневка, ремонтные работы	Отдых, технический осмотр и возможные ремонтные работы автомобилей. Пешая экскурсия к скальникам у подножья горы Хара-Алак-Ула, у южного берега озера Эски-Толайты.	-	-	Утром солнце, +20 гр. Днем переменного, дожди.	
01.08	11	оз. Эски-Толайты – ур. Кара-Таг-Бели (4 к.с.) – пос. Кызыл-Хая – р. Моген-Бурен – оз. Ак-Коль – пер. Бугузун – р. Бугузун	Полевая дорога по горной местности пыльная, с камнями и промоинами, с уклонами, подъемами и спусками, извилистая. Скорость не более 15 км в час. После пос. Кызыл-Хая, дорога проходит по красивейшему ущелью р. Моген-Бурен. Через перевал вышли на оз. Ак-Коль.	200	11	Облачность переменная, +15 гр.	43

Дата	День пути	Участок пути	Характеристика участка	Км.	Ход. вр.	Метеоусловия	Фото
02.08	12	пос. Кокоря – р.п. Кош-Агач – р.п. Акташ – пер. Улаганский (3 к.с.) – р.п. Улаган – пос. Балыктуюль – пер. Кату-Ярык (4 к.с.) – р. Чулышман	До пос. Кокоря грунтовая, пыльная дорога. Далее асфальт. В Акташе поворот на Улаган. Дорога от Акташа до Балыктуюля асфальт вперемешку с неровной пыльной грунтовкой. После Балыктуюля неровная извилистая, очень пыльная грунтовка. На крутом, извилистом спуске перевала Кату-Ярык происходит сброс высоты до 570 м.	240	13	Солнечно. Выше +20 гр. Днем +25. Вечер не выше +15, пасмурно, ветер	
03.08	13	р. Чулышман – р. Башкаус	Грунтовая, извилистая дорога идет вдоль реки Чулышман по живописному каньону. Так как безветренно, но очень пыльно. В участках прижимов дорога сужается, надо пропускать встречный транспорт. Попадают камни. Ставим лагерь у начала тропы по каньону реки Чебдар, в 8 км выше по течению Башкауса. Часть команды пойдет в пешую двухдневную разведку юга Телецкого озера, по маршруту р. Чебдар – р. Ачелман – пос. Балыкча.	40	4	+20. пасмурно, безветренно.	
04.08	14	Пешая разведка р. Башкаус – пос. Балыкча	Тропа конная: Зпервые км вверх по Чебдару можно условно назвать траверсом, хотя присутствуют серпантины. Набор высоты 200 метров, узкая тропа, ограниченный с одной стороны обрывом в пропасть, с другой – крутыми скалами. Местами тропа вырублена в скале. Далее тропа начинает забирать круто вверх серпантинном, от реки, в сторону гор, с набором высоты около 800 метров. Сразу появляется густой лес. Далее тропа по хребту упирается в загон и через загон – справа и слева обрыв, он стоит прямо на хребте. Слева от загона в обрыве шумит водопад. После загона характер рельефа смягчается, нагорье тропа идет по полянам и лугам, через кедровые долины, с перевала на перевал, встречаются заболоченные участки, лесные завалы. цель - перевал, высотой 2044 м.	25		Облачно, ночью дожди, днем периодически дожди, около +20.	44 45

Дата	День пути	Участок пути	Характеристика участка	Км.	Ход. вр.	Метеоусловия	Фото
05.08	15	Пешая разведка р. Башкаус – пос. Балыкча	После спуска с перевала и ночевки появилось больше равнинных участков, в основном на спуск, броды. После брода через Ачелман тропа петляет между булыжниками, некогда омываемыми и вывороченными бурной водой, элементы каменного триала. После моста через Ачелман начинается тропа к Балыкче. Тропа мокрая и грязная, прошел дождь, кругом сыро. Булыжникам размерами от чемодана до человеческого роста, все мокрое и грязное. Дорога на спуск. За оставшиеся несколько километров перепад высот порядка километра, из них около 800 метров на последнем полуторакилометровом участке. Между двумя соседними валунами, разница в высоте до 1-1,5 метра, Местами тропа зажата с двух сторон огромными камнями. Последние 1,5 км. очень крутой серпантин, ноги не держат, а) скользко-грязно б) круто в) ногу некуда поставить между камнями г) ноги забиваются очень быстро. Проведена фото и видео съемка особо сложных участков.	20		Облачно, ночью дожди, днем периодически дожди, около +20.	46 47 48 49
04.08 – 05.08	14-15	Р. Башкаус – Южный берег Телецкого озера.	<u>Базовый лагерь.</u> Дневка. Пешая экскурсия по берегу Башкауса, по каньону р. Чебдар, слияние рек Башкаус и Чебдар. Туристическая тропа идет по каньону реки Чебдар. В лагере хозяйственные, ремонтные работы. К вечеру выезд команды к Балыкче для встречи пешей разведки и установки лагеря на Южном берегу Телецкого озера. Грунтовая дорога, последние несколько километров грязь, лужи, скользкая дорога. Экскурсия по озеру и р. Чулышман.	20	2	Облачно, ночью дожди, днем периодически дожди, около +20.	



Дата	День пути	Участок пути	Характеристика участка	Км.	Ход. вр.	Метеоусловия	Фото
06.08	16	пос. Балыкча – пер. Кату-Ярык	Грунтовая, извилистая дорога идет вдоль реки Чулышман. Пешая экскурсия на другой берег р. Чулышман к водопаду Кату-Ярык. (около 4-5 км.). На обратном пути поднялся сильный ветер, гроза с ливнем.	70	6	Солнечно. Выше +20. Ветер слабый. Дожди.	
07.08	17	пер. Кату-Ярык – р.п. Улаган – пер. Улаганский (2080 м) – р.п. Акташ – пос. Курай – база «Перевал» – альплагерь Актру (3 к.с.)	Перевал Кату-Ярык крутой, извилистый, сброс высоты до 570 м. До Балыктуюля неровная извилистая, очень пыльная грунтовка. Дорога от Акташа до Балыктуюля асфальт вперемешку с неровной пыльной грунтовкой. От Курая до базы «Перевал» (около 1700 м.), грунтовка извилистая, несколько бродов через небольшие речки. Через р. Актуру разрушенный мост, реку переезжали вброд. Вода мутная, не видно глубины и наличия крупных камней в русле. До альплагеря Актру. (высота 2097 м.) около 12 км. очень тяжелой дороги. После пункта пересадки дорога резко поднимается в гору, Сырая скользкая, глубокие колеи и лужи с большими камнями. Дорога все время поднимается вверх. Перед лагерем открывается плоская долина, где река разбивается на множество рукавов, при преодолении брода четко придерживаться направления, потому что могут быть промоины не видные в мутной воде.	130	12		50 51 52
08.08	18	Полудневка. Пешая экскурсия на ледник Большой Актру и Голубое озеро – р. Актуру – база «Превал» – р. Тюте	Пешая экскурсия на ледник Большого Актру и Голубое озеро. Тропа идет сначала по лесу, потом выходит на каменистый берег реки Большой Актуру, уходит немного вверх, по сыпучему, мелкому куруму. В районе скальников Бараньи лбы (около 2600 м.) тропа уходит резко вверх, с сильным набором высоты. Выходит на морену и к началу ледника Большой Актру (2725 м.). Часть пути до озера можно пройти по леднику, потому что тропа по каменистой осыпи крутая, неудобная и опасная. Дойдя до ярко выраженной тропы на склоне, повернули направо и поднялись метров 100 вверх к озеру (2823 м.).	46	11	Прохладно, облачно. Мелкий дождь.	53

Дата	День пути	Участок пути	Характеристика участка	Км.	Ход. вр.	Метеоусловия	Фото
9.08	19	р. Тюте – п. Курай – п. Майма (трасса М52)	Перевал Чике-Таман можно проехать по старой, грунтовой дороге. Проехав Инегень с трассы есть сверток влево. Старая дорога грунтовая, извилистая, довольно крутая. С Чуйским трактом соединяется на другой стороне перевала в районе первого поворота перед подъемом на перевал по новой дороге. В последние годы за грунтовой следят дорожные службы.	400	10	Ночью дождь. Переменная облачность, Днем солнечно, жарко. Вечером тихо, комары.	54
10.08	20	Пос. Майма – Новосибирск	Посещение памятника В. Шукшину в пос. Сростки. Посещение музея космонавтики им. Г. Титова в с. Полковниково.	577	10	Переменная облачность. тепло	

# Техническое описание прохождения маршрута

22.07.2013. день 1.

Пройдено 600 км. Ходовых часов 13.

г. Новосибирск – г. Бийск – пос. Майма – пер. Семинский

С утра солнечно, +23-25, дождь



На старте солнечно, тепло. Настроение отличное, машины построены, участники наряжены и роют ногами землю – ну сколько можно на площади топтаться, поехали уже! Речи сказаны, напутствия выданы, старт! Из Новосибирска выехали 11,5 машин, в том числе штурмовые: Унимог, он же «десятый», он же «бронемог», он же «крезиаврора» (забытое, но не стертое из памяти имя); Prado, он же «семьдесят восьмой», он же «ИЛ-76», он же «Гринлайн»; ЛУАЗ - «11-й» с гордым именем «Орлик» (называли мы его вначале по привычке Луиза, но быстро исправились); и Багги, то есть «Котлета» или «Тептелька» на прицепе. Остальные машины везли лютых штурмовиков, которые прикидывались пилотами и штурманами экипажей из разных городов.

Выходим из города на трассу. Небольшая остановка в Тальменке на обед. У 11-й экипажа (ЛУАЗ) начинает греться мотор. Принято решение снять капот. За Маймой погода испортилась, дождливо. В районе Соузги начинаются горы Алтая, дорога более извилистая. После моста через Катунь начинаются спуски и подъемы. Семинский пер. самая высокая точка Чуйского тракта (1894 м) На пер. Семинском можно поесть и купить сувениры. Как правило погода на перевале холоднее, чем в долинах. Так как торговые точки расположены по обеим сторонам дороги, нужно быть внимательным при переходе через проезжую часть.

23.07.2013. день 2.

Пройдено 330 км. Ходовых часов 11.

пер. Семинский – пос. Онгудай – пер. Чике-Таман – р.п. Акташ – р.п. Кош-Агач – пос. Кокоря –р. Бугузун.

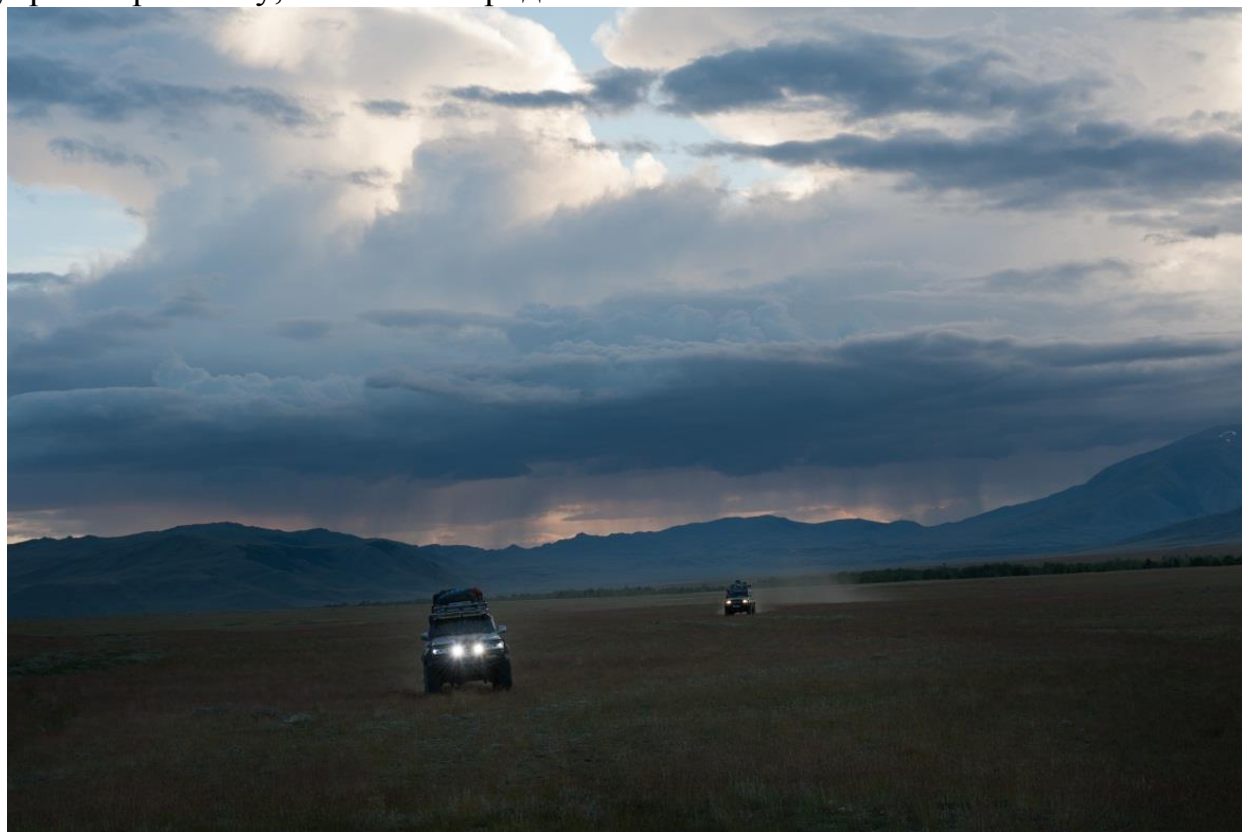
Пасмурно, +20, ночью прошел дождь. Переменная облачность.

До пос. Кокоря хороший асфальт, далее грунтовая дорога.

Перевал Чике-Таман начинается почти сразу после пос. Хабаровка. Высота перевала 1295 м., с резким набором высоты, спуск-подъем по 4 км. На 712 км. команда посмотрела на слияние рек Чуя и Катунь. Автомобили экспедиции заполнили все стояночные места, а толпа в одинаковых красных футболочках заполонила всю смотровую площадку и затмевала своей красочностью весь пейзаж.

На Белом Боме можно набрать воду. В Акташе заправка, обед, в почтовом отделении можно поставить печать в маршрутную книжку.

В Кош-Агаче оставляем прицеп, на котором до грунтовой дороги везли БАГГИ (Автомобиль свободной конструкции, собранный одним из участников трофи). На проставке правого переднего колеса ЛУАЗа срезало шпильки, убрали проставку, поставили «родные» шпильки».



За Кокоря начинается грунтовая дорога. Пыль, небольшие кочки, уклоны. Сначала дорога идет по широкой сухой долине, потом вдоль реки Бугузун. Первый брод самый глубокий, но для подготовленных машин трудностей не представляет.

Ночевка на берегу реки Бугузун, в 30 км от пос. Кокоря.

### 24.07.2013. День 3.

Пройдено 200 км. Ходовых часов 9.

р. Бугузун – пер. Бугузун – р. Джеты-Тей – оз. Хиндиктиг-Коль

Утро солнечное, более +20, Днем облачно, ветер, Вечером дождь

С утра провели тренировку подъема и спуска штурмовых машин (БАГГИ, 10-й – УНИМОГ, 11-й – ЛУАЗ, 51-й – TLC, 78-й – PRADO) по крутому склону с сыпучим грунтом, с уклоном не менее 22 гр., проверка работы агрегатов, а также тактику использования горного тормоза собственной конструкции. На склоне, при полной загрузке авто, происходила пробуксовка, колеса зарывались в сыпучий грунт. Колеса приспустили до 1,5. Проведена корректировка скорости подъема и спуска.

У УНИМОГа выявлено, что не до конца включается блокировка дифференциалов переднего моста, после регулировки заработало нормально. 51-й (TLC) при подъеме заглох, выявилась проблема с карбюратором при большом крене. Конкретная причина не выявлена. Из-за проблем авто решили снять с восхождения, экипаж участвует в качестве штурманов.

Учтены ошибки – подъем пройден.



Дорога на перевал идет по долине реки, уклоны, подъемы и спуски.

В полдень поднялись на перевал Бугузун (2580 м). Прохладно и ветер. Спуск с перевала с колеями, промоинами и камнями. Далее дорога довольно ровная, пыльная, с подъемами и спусками. В долине реки Джеты-Тей несколько бродов.



После 17-00 увидели озеро Хиндиктиг-Коль, который накрывала темная ливневая туча. К озеру затяжной спуск в несколько ступеней. Лагерь разбили под склоном, спрятавшись от сильного ветра (2300 м.).

#### 25.07.2013. День 4.

Пройдено 90 км. Ходовых часов 12

оз. Хиндиктиг-Холь - пос. Мугур-Аксы (1950 м.)

Дождь ночью, утром., не выше +15. Днем тепло, переменная облачность.

Чтобы попасть на дорогу к броду и северному берегу озера надо подниматься обратно вверх. Это затруднительно, т.к. после дождей дорога очень скользкая. Принято решение идти низом, вдоль берега реки, вытекающей из озера. Участок в несколько километров, ровный, у самого берега заболоченный, берем чуть выше, с уклоном и карликовой березкой, в которой прячутся большие камни. Более тяжелые машины «садутся» в болотистый грунт. Использовали лебедки и hi-lift.



Ближе к броду вышли на сухой участок с редкими большими камнями. Брод через реку у берега оз. Чуглуг-Холь, неглубокий, каменистый. После него начинается довольно крутой, затяжной подъем. Полевая дорога идет по северному склону Хиндиктиг-Коля. Попадаются крупные камни. Затяжные подъемы и спуски по склонам окружающих гор. Попадаются верховые болота. Часть дороги идет по берегу озера. Один участок имеет опасный уклон. Авто проводим не спеша по одной, отвешивая один борт.

На берегу под склоном притулилась полуземлянка, где живут рыбаки-артельщики. Они ловят в озере рыбу, сдают государству. Можно купить слабосоленого хариуса недорого, если, конечно же, есть кто-нибудь на месте. В 10-м (TLC) лопнул шланг низкого давления в системе гидроусилителя, замена на новый. Перед перевалом (выше 2400 м.) и перекрестком на Мугур-Аксы затяжной подъем.



Прибыли в Мугур-Аксы после 18-00. В Мугур-Аксы имеются 2 заправки. Дизельного топлива нет. Долго искали организацию, где можно было поставить печать в маршрутную книжку. В администрации один отдел работал допоздна, там и помогли.

Ночевка на берегу реки Мугур. в нескольких километрах от поселка.

#### **26.07.2013. День 5.**

Пройдено 40 км. Ходовых часов 11.

пос. Мугур-Аксы – р Шара-Хорагай – р. Кара-Бельдир, базовый лагерь (3027 м.)

Ночью дождь, +16-18. Днем переменная облачность. Ветер. На перевале +10. Ветер. К вечеру температура понизилась. К вечеру сильный холодный ветер, мелкий дождь, не выше +6.





От р. Мугур дорога уходит вверх к стойбищам пастухов. Полевая дорога с затяжными подъемами и небольшими спусками. На перевале начинаются камни и сырые участки, дорога становится ненакатанной. С перевала (около 2800 м.) в долину р. Шара-Хорагай начинаются заболоченные и сильно каменистые участки. В русле реки большие камни, но по нему идти проще.

Пройдя несколько сот метров по воде поднялись на правый берег. Берег представляет собой верховые болота с уклоном и небольшим количеством камней. Старались проехать аккуратно, но одна машина плотно села в липкий, болотистый грунт. Использовали лебедки 2-х машин, сендтраки и hi-lift.



После болотистого участка короткий крутой подъем по сухому каменистому склону на небольшой перевал, 2900 м. Ровная, заболоченная седловина с небольшим озером. Отправили БАГГИ на разведку – небольшую горку можно объехать справа и слева. ЛУАЗ попробовал проехать справа и плотно увяз в топком болоте. 51-й (TLC) попробовал оказать помощь в вызволении авто и тоже увяз. Для спасения машин использовали лебедки, сендтраки, якорь для лебедки – БАГГИ на сухом участке.



Решено обходить горку слева, грунт более сырой, но менее вязкий. Несколько раз использовали лебедки помогая друг другу. Далее путь идет по сухим участкам с уклонами, стараемся объезжать сырые низины. Вышли на сухое ветреное седло (2949 м.). За горкой 2 экипажа продолжали мучиться в болоте. У ЛУАЗа сломался бортовой редуктор, не выдержал подшипник. Так как машина сидела в болоте, замена редуктора представляла определенную сложность. У TLC отказала блокировка переднего моста, что добавило сложности в прохождении болотистого участка. Для помощи отправились УНИМОГ и БАГГИ. Общими усилиями при помощи лебедок 2 экипажа преодолели сложный участок. Из-за разрыва провода вентилятора системы охлаждения в УНИМОГе сгорели предохранители. Провели замену. Из-за проблем УНИМОГ сел в болото. Теперь TLC помогал выходить на сухой участок. Преодоление заболоченного участка заняло несколько часов.

В истоке р. Кара-Бельдир на высоте 3027 м. установили базовый лагерь на несколько дней. В обустройство этого и других лагерей длительного пребывания входила обязательная установка палатки-туалета. При свертывании лагеря палатку убирали, яму закапывали, сводя к минимуму следы пребывания людей.

Из базового лагеря продет разведка, потом по окончании восхождения, базовый лагерь переместится на озеро Эски-Толайты, с другой стороны массива Монгун-Тайга.

В базовом лагере начинает чувствоваться высота.



#### 27.07.2013. День 6. Разведка. Акклиматизация.

Пешая разведка 20 км. Ходовых часов 6.

Разведка г. Монгун-Тайга: р. Кара-Бельдир, базовый лагерь (3027 м.) – седло под ледником Монгун-Тайги (3608 м.) – р. Кара-Бельдир, базовый лагерь.

Переменная облачность, +15-18, ветер.

Проведена пешая разведка подъема к основному леднику Монгун-Тайги. В разведке участвовали 15 человек – пилоты и штурманы экспедиции.

В 2011 году в ходе первой пешей разведки была отмечена единственная точка на хребте между горами Монгун-Тайга и Монгун-Тайга Малая, через которую можно выйти на сам хребет. Точка «Седло» является ключевой еще и потому, что это фактически подножие ледника, и от нее до вершины 3972 м через промежуточную высоту и седло движение будет осуществляться исключительно по леднику. По этой же причине максимально близко к ней ставился базовый лагерь.

Первую сопку, возвышающуюся над базовым лагерем метров на 60 решено проходить траверсом с левой стороны. За ней взору открылись два отрога, соединяющиеся вверху и где-то там, на левом отроге и есть точка «Седло».



В распадке же наблюдалось два ледяных языка, со снегом выше колена, а все остальные склоны заполнены булыжниками всех размеров. Сразу отметили остроту граней камней и их угрозу колесам. А размер камней и объемы завалов предъявляли высокие требования к поиску штурманом оптимального пути прохождения участка – типичный каменный триал. «Орлику» с его стандартными маленькими и нежными колесами тут будет сложно. Но, в общем и целом вдоль снежников можно ехать. Заодно можно будет попробовать поехать по самому снегу, вдруг получится. Хотя уклон достаточно серьезный.



Распадок заканчивается наверху (вернее сказать «начинается») сыпучим крутым подъемом с выходом на совсем серьезный скальник.

Подъем по снежнику. Метров 400 подъема по рыхлому снегу градусов под 35-40 вверх! Да отсюда еще и прекрасный вид на пик Мугур, покоренный пешими разведчиками в 2011 году и подъем после него на седло к Монгун-Тайге. Идти по снегу тяжело. Отработали все приемы: гуськом след-в-след вертикально вверх; то же самое, но змейкой; и третий вариант – в одну каску вертикально вверх по целине. Поэтому на подъеме натоптали несколько троп. На выходе со снега на хребет наиболее эффективным оказался переход на полный привод, а то и гусеничный ход: край снега подтаявший и проваливаешься более чем по пояс, поэтому буквально выползали на твердую почву на четвереньках или на пузе.



Вышли на точку для штурмового лагеря. Перекур, попили водички, попытались связаться с базовым лагерем. Особо неутомонные добежали за это время до ледника и вернулись с очевидными новостями – он такой же рыхлый, как и предыдущий склон.

Возвращение посвятили поиску альтернативных путей подъема.

#### **28.07.2013 г. День 7. 1-й этап восхождения на г. Монгун Тайга**

Пройдено 10 км. Ходовых часов 12.

1-й этап восхождения на г. Монгун Тайга: р. Кара-Бельдир, базовый лагерь (3027 м.) – седло под ледником Монгун-Тайги (3608 м.)

Переменная облачность, +15-18. К вечеру, во время подъема по леднику снижение температуры, сильный снегопад. Ночью температура опустилась до -8. Ураганный ветер, снег



Группа восхождения: 4 автомобиля, 21 человек.

Старт штурма в 9-30. Подъем проходит по куруму. Ступенями медленно-медленно вверх. Затяжные подъемы, крены. К привычному уже урчанию Унимога добавился железный звон подпрыгивающего на камнях горного тормоза. Машина напоминала мне лениво урчащую кошку, лениво шагающую по камням и с консервной банкой на хвосте... Большую кошку, с большой банкой...



Набрели на небольшой снежник в кулуаре, который можно было объехать по косогору, а можно попробовать по снегу. Багги рванула по снегу, но не получилось, проваливается. Проще оказалось обойти по камням. Орлика почти постоянно подталкивали сзади. На кренах много отвешивали Гринлайна.

Постоянно работает ближняя разведка, выискивая полочки, площадки, траверсы, проходы между камней, выбирая оптимальный путь подъема.



После ледника начался подъем покруче по куруму, состоящему из довольно мелких острых камней. Люди начали уставать. Чаше хотелось сесть отдохнуть. Дыхание сбивалось. Размотали лебедки, котлета, ползущая впереди якорилась за камни, остальные друг за друга, если требовалась помощь. В некоторых местах за котлетой и Гринлайном шли штурманы с противооткатниками, чтобы в случае сразу подставлять под колеса.



Первый ледник небольшой, протяженностью 450 м., с уклоном внизу- 17 гр., в верхней части до 25-27 гр. Начинается на высоте 3461 м. В нижней части рыхлый, напитан талой водой, из-под снежника вытекает множество ручьев. Местами грунт под ледником напоминает топкие плавучие грунты берегов рек плато Путорана.

На высоте чувствуется недостаток кислорода, сложнее выполнять какие-либо действия.

Ледник покрыт снегом. Толщина снега 1 метр и боле. Препятствие выглядит очень сурово. Команда, видя фронт работ, пытается приунуть. Поступают предложения разбить лагерь под ледником и подготовиться к длительному штурму. Предложение отклоняется – будем опробовать новую тактику.





Под ледником проходит подготовка авто для подъема – спустили колеса до 0,1-0,3 атм., одели цепи.

Техника подъема: строили зимник по типу «Северный». Первый ползет на суперпониженной передаче легкая БАГГИ, притаптывая снег. Следом несколько человек с лопатой перекадывали снег из межколейного пространства в колею. БАГГИ максимально облегли, груз выложили на снег, несколько штурманов толкали сзади. Авто идет медленно, проваливается в рыхлый снег или проворачиваются колеса. Машины откатывается на метр назад, устанавливаются противооткаты. В колею лопатами насыпается снег, машина опять начинает движение вверх утрамбовывая колею. Верхние 150 м., где наиболее сильный уклон, зимник натаптывается уже при помощи лебедки (за большие валуны), живой силы штурманов, использовалась страховка.

Следом поднимается УНИМОГ. Он тяжелее Багги более чем в два раза и нагружен снаряжением. По колею Багги вперед, назад на противооткат, опять лопатами снег в колею... За два прохода колея уплотнятся достаточно.

Это похоже на чудо, но грузовик медленно но верно поднимается по снегу вверх.



Два штурмана взяли удлинители кевларовые и альпинистский фал. Размотали лебедку на БАГГИ , за нее зацепили кевларовые удлинители и соединили альпканатом с концом закрепленным наверху. Этот фал был самым длинным, но он же был и самым слабым звеном, т.к. имел самые слабые характеристики на разрыв а еще он растягивался в длину.

Для того чтобы связка веревок в самый ответственный момент была надежной решили в первую очередь выбрать и исключить из связки альпканат.



Зацепили за БАГГИ сзади удлинители для УНИМОГА и остальных. Это для того чтобы на руках не тащить толстые веревки на гору а затаскивать их продвигающейся вверх по склону БАГГИ . Поехали. БАГГИ наматывает свою лебедку продвигаясь вперед с хвостиком. Трос на лебедке заканчивается - стоп машина, БАГГИ выдает свой конец, штурманы выбрали из середины альпканат, фиксировали, БАГГИ снова начинает движение на лебедке. Так в несколько приемов выбрали один удлинитель, второй, третий и оказались у конца снежника перед выходом на полку.



Все работало четко, только машина из-за косогора сильно кренилась на правый борт. По этому пилот БАГГИ все время стремился стабилизировать положение машины поворачивая ее влево против склона, а штурманы уговаривали его постоянно забирать правее. Т.к. чем раньше внизу склона его машина переместилась бы правее по ходу движения тем проще ему было бы выходить в конце склона на полку по прямолинейной траектории навстречу склону. Как-то так БАГГИ на сдутых практически в ноль колесах с цепями при помощи лебедки, вскарабкалась наверх и затащила веревки с помощью которых поднимались остальные машины.



С БАГГИ шли люди с противооткатами, которые страховали ее когда машина останавливалась. Был момент когда машина стоящая на тормозах пошла вниз по склону на противооткатах, проскобила юзом некоторое расстояние и остановилась.

Выработана тактика одновременного подъема 3-х машин. Первым подтягивается на лебедке УНИМОГ. Пока идет выборка и сматывание троса, на лебедке вторым поднимается PRADO, к моменту сматывания лебедки второй машины, готовы к очередному этапу подъема первая и третья (ЛУАЗ) машины, они начинают подтягиваться одновременно. Таким образом в движении весь «состав». При подъеме штурманы подбрасывали снег под колеса. Во время подъема накатила черная туча с сильным встречным ветром, мокрым снегом и ледяной крупкой, видимость упала до нескольких метров.



Отряд поднимается вверх. Ноги у штурманов в снегу постепенно мокнут... Подъем продолжается.

Верхние 150 м., где наиболее сильный уклон, только при помощи лебедки (за большие валуны), живой силы штурманов, использовалась страховка.



Тяжелые работы по подъему машин и переноске вещей осложнен высотой, постоянная одышка, быстро наступает усталость. Приходится часто отдыхать.

Штурмовой лагерь (3600 м.) запланирован на седле между вершинами Монгун-Тайга (3970 м.) и Монгун-Тайга малая (3522 м.)

Выход на седло с ледника крутой с уклонами и огромными валунами. Есть неширокий проход, более пологий и без крупных камней. При этом местами снег довольно глубокий. PRADO взяв чуть в сторону с колеи увяз по бампер. Применяли сандтраки, долго откапывали лопатами, использовалась лебедка.

Подъем по леднику (450 м.) занял 6 часов.

Место для лагеря на седловине подобрать трудно. Небольшое ровное плато усыпано крупными камнями, место для палатки надо выравнять лопатами. Постоянно дует холодный ветер, укрыться негде.

Воду надо искать в мелких лужицах под камнями, или топить снег.

Проблемы с приготовлением пищи. Для приготовления пищи и кипячения воды использовали паяльные лампы, были сконструированы специальные подставки под кастрюлю. Взято 3 скороварки на 6 литров. Что бы довести воду до кипения уходит много времени (до 30 и более мин.). В скороварке горячая вода под давлением, надо быть осторожным при открывании. Попытка сварить макаронные изделия была не совсем удачной. Мелкая вермишель превратилась в клейстер, более крупная оставалась полусырой. Наиболее удачным был вариант с консервированными супами и вторыми блюдами (борщ, рассольник, жаркое и др.).



## 29.07.2013. День 8. Автовосхождение на г. Монгун-Тайга

Пройдено 35 км. **Ходовых часов 15.**

Восхождение: седло под ледником Монгун-Тайги (3608 м.) – г. Монгун-Тайга (3970 м.) – седло под ледником Монгун-Тайги – скальник на Южном отроге массива Монгун-Тайга (3110 м)

Утром -10-12 гр. Облачность переменная, ветер, иногда снег. Метель. На подъеме сильный ветер, поземка, -10. Переменная облачность. На спуске ветер, минусовая температура, сильный снегопад, снег мокрый, липкий.



### Группа восхождения.

Принято решение для восхождения использовать весь световой день. Подъем ранний, старт в 6-00. Колеса спущены почти до 0,5, надели цепи. Путь на вершину по леднику представляет собой пологий затяжной подъем, небольшой спуск в седловину и еще один подъем более крутой. Первым вышел на фирн УНИМОГ, «протаптывать» дорогу. Следом на стропе для страховки БАГГИ, далее на длинной веревке для страховки идет ЛУАЗ. Рядом PRADO.



Фирн плотный, выдерживает вес человека. Недалеко расставлены «вешки», красные жерди, видимо, для пеших туристов. За полтора часа прошли 1 км. Затем поменяли тактику подъема, как шли по первому леднику. Первым ушел наверх с длинной (около 300 м) веревкой БАГГИ. Затем в связке три машины.





До второго крутого подъема шли самостоятельно. Штурманы шли рядом. Выше фирн на леднике более рыхлый местами ноги проваливаются в снег по колена, что затрудняет подъем. Последние 200-300 м. более крутые. Машины начинают «зарываться» в фирн.



Когда расходятся облака открываются великолепные виды на ущелье реки Толайты, долину реки Мугур-Аксы, далекую Монголию. 200 м. до вершины, высота 3900 м. Для подъема иногда использовали лебедки. Заезд на вершину пологий. Все машины поднялись самостоятельно.



12-00 подъем завершен. Группа Off road master на вершине Монгун-Тайги!



Облака открыли панораму оз. Хиндиктиг-Коля. Отдыхаем, любимся видами, периодически открывающимися из-под облаков на окружающие просторы, проводим фото- и видеосессию. На вершине слышно в рацию

базовый лагерь и вторую команду клуба, идущую по маршруту Сибирского марафона «15 лет в пути». Тросы и веревки на спуске не понадобятся, всё собрали.



Начали спуск по своим же следам в штурмовой лагерь. На спуске у УНИМОГА разбортовалось левое переднее колесо. Использовали hi-lift. Быстро поставили на место, продолжили спуск.



Вышли на камни, сняли цепи, надули колеса. Начался снегопад. Штурмовой лагерь снимается. Команда делится на две части. Одна часть возвращается в базовый лагерь для того, чтобы собрать лагерь и перегнать оставшиеся внизу машины в финишный лагерь на берег оз. Эски-Толайты. Штурмовые машины идут на юг по основному хребту, вдоль ущелья Толайты, вниз по притоку р. Шара-Хорагай и выходом на дорогу Хайчин-Дзам.

#### Каменный триал.

Нас ждали каменистые морены, где среди больших камней, обширные снежники, глубокие и рыхлые. На этих каменных полях ничего не растет, в облачной кисее теряются очертания, уныло, промозгло и бесцветно.

Начали спуск по каменистым моренам, среди больших камней, обширные снежники, глубокие, рыхлые. УНИМОГ сел в сугроб. Использовали лебедку, сначала пытался подтянуть PRADO, но пришлось использовать огромный валун.



Очередной снежник УНИМОГ и БАГГИ обошли по каменным завалам. PRADO и ЛУАЗ попробовали пройти по снегу и глубоко увязли в нем. Использовали лебедку, якорясь за УНИМОГа, пошел густой, мокрый снег. Потом накатил облачный фронт, и всё потерялось в тумане.

Впереди автомобилей отправлены несколько штурманов для разведки пути следования.

Штурманы уходят на несколько десятков метров и теряют всякий ориентир, куда идти, куда вести машины? Штурманы нашли тригопункт... Ну есть тригопункт, только кроме штурмана его никто не видит. Главное не заблудиться в этом молоке, не вывести машины к обрыву.

Проводить какую-либо съемку затруднительно.



Пологий отрог состоит из валунных ледниковых отложений и каменных развалов. Автомобили идут не быстрее 1-2 км в час. За 5 часов пройдено около 6 км по «каменным мешкам». Машины медленно едут по камням только по указанию штурмана.



В низинных участках каменного плато появились заболоченные участки. Сверху каменной долинки лежит снежник, который подтаивает и вода собирается в своеобразной чаше, с камнями. При преодолении очередного каменного завала у ЛУАЗА от поперечного лонжерона оторвало крепление рулевой сошки. Использовали сварку. На ночевку остановились среди камней, трудно найти место для палаток, растаскивали камни, разравнивали площадку лопатами (3110 м.). Хорошо что есть вода, под камнями небольшие ручьи с углублениями.



29.07.2013. День 8

Монгун-Тайга (базовый лагерь)

Группа поддержки и базовый лагерь.

Часть группы восхождения вернулась в базовый лагерь. Спуск до лагеря составил не более 1,5 часов.

Ночью был сильный ураганный ветер, сорвало тент и несколько палаток. Надо собрать все вещи, провести очистку от следов пребывания группы и перегнать оставшиеся автомобили в финишный лагерь на берег озера Эски-Толайты с южной стороны массива Монгун-Тайга.

30.07.2013. День 9.

Пройдено 30 км. Ходовых часов 7.

Скальник на Южном отроге массива Монгун-Тайга (3110 м) – р. Шара-Хорагай – Хайчин-Дзам – оз. Эски-Толайты (2381 м)

Ночью около 0. С утра не выше +8 гр. Облачность переменная, выглянет

солнце – тепло, спрячется – холодно. Холодный сильный ветер

#### Группа восхождения.

По мере спуска в горах наступает настоящая весна. Цветут маки, весенние цветы примулы и огоньки, незабудки и много других цветов, которые растут только в высокогорных тундрах.

Так как прошлый день был тяжелым, с ранним подъемом и тяжелым спуском, то старт назначили на 12-00. В каменном триале не выдерживают нагрузки агрегаты. У ЛУАЗа оторвало 2-е крепление рулевой сошки. Опять использовалась сварка.



Скорость по-прежнему не выше 2 км в час. Штурманы выбирают дорогу среди крупных валунов, постоянно подбрасывают камни под колеса, выкладывая дорогу для автомобилей. Вышли на красивый скальник. Причудливые образования созданные природой, напоминают полуразрушенные замки, животных и людей – стражей этой холодной неприятной местности. С севера еще видно снежную шапку Монгун-Тайги, с юга открываются великолепные виды на постепенно переходящие в степи сопки и озера на территории Монголии.



Голые каменные пространства перешли в участки высокогорной тундры. Невысокая трава скрывает небольшие ручьи и камни. Скорость увеличилась до 4-5 км в час. Вышли на пересыхающий летом приток реки Шара-Хорагай (2800 м.). Вначале крутой спуск по ущелью с уклоном от 20 до 40 гр. Сброс высоты 500 м. Местами спуск проходил напрямую, местами траверсом от края к краю. Внизу спуск более пологий, сухая почва, степного характера. Около 19-00 вышли на дорогу Хайчин-Дзам. Дорога идет от пос. Мугур-Аксы до пос. Кызыл-Хая. По ней доехали до места финишного лагеря на озере Эски-Толайты. Грунтовая, пыльная, мелкий брод через р. Шара-Хорагай.





Вечером в лагерь подъехала вторая команда, следующая по пути Сибирского марафона 1998 года «15 лет в пути».

30.07.2013. День 9. Пройдено 70 км. Ходовых часов 9.

Монгун-Тайга (базовый лагерь – оз. Эски-Толайты

Группа поддержки и базовый лагерь.

Старт 9-00. Путь проходил по тем же заболоченным участкам, что и по пути к лагерю. Учтя ошибки и грамотно разместив штурманов, болота прошли быстрее и без больших проблем. Поднялись на перевал по заболоченной речке. У L200 лопнули 2 листа левой задней рессоры. Машину разгрузили, сломанные листы в нескольких местах закрепили электросваркой. Через 1 км все опять развалилось, понятно, что требуется более серьезный ремонт, замена рессоры. Пока новой рессоры нет вырезали из соснового бревна чурочку, зафиксировали мост, используя стяжки, кусок кевларового троса и скотч. В Мугур-Аксы приобрели рессору от Москвича, но она не подходит, ее решили использовать для ремонта только в самом крайнем случае.

**31.07.2013. День 10.**

оз. Эски-Толайты (2381 м.). Дневка, ремонтные работы

Утром солнце, +20 гр. Днем перемененно, дожди.

Отдых, технический осмотр и возможные ремонтные работы автомобилей. Несколько человек решили совершить восхождение на каменные останцы у подножья горы Хара-Алак-Ула у южного берега озера Эски-Толайты, заодно выбрать барана у местных пастухов и обсудить, когда его можно забрать.

Дошли до верхних останцев. Полюбовались на окрестности. На обратном пути погода начала портиться, пошел дождик. Он был не сильный, особо вымокнуть мы не успели.

В лагере вовсю кочегарилась баня, это было здорово, из горячей парилки плюхнуться в холодное горное озеро!

**01.08.2013. День 11.**

Пройдено 200 км. Ходовых часов 11.

Оз. Эски-Толайты – ур. Кара-Таг-Бели – пос. Кызыл-Хая – р. Моген-Бурен – оз. Ак-Коль – пер. Бугузун – р. Бугузун.

Облачность переменная, +15 гр.

Так как мы свою основную задачу выполнили, то теперь у нас экскурсии некоторой категории сложности по дорогам Алтая. Собрали лагерь, Собрали фантики, банки. Собрали волю в кулак и стартовали.

Полевая дорога по горной местности пыльная, с камнями и промоинами, с уклонами, подъемами и спусками, извилистая, в общем, обычная российская дорога. Скорость не более 15 км в час. Местность красивая, и какая-то диковатая.



Добрались до Кызыл-Хая, лениво попытались найти, где поставить печать, не нашли, проехали до моста и поехали вверх по р. Моген-Бурен. Дорога проходит по красивейшему ущелью. Поднимается вверх, спускается к реке, петляет и поворачивает вместе с рекой. На берегу остановились на обед, рыбаки сразу рассредоточились с удочками. Через перевал вышли на оз. Ак-Коль. Где-то в долинах замкнули кольцо и добрались до перевала Бугузун. Ночевали на р. Бугузун.



#### 02.08.2013. День 12.

пройдено 240 км. Ходовых часов 13.

р. Бугузун – пос. Кокоря – р.п. Кош-Агач – р.п. Акташ – пер. Улаганский (2080 м.) – р.п. Улаган – пос. Балыктуюль – пер. Кату-Ярык – р. Чулышман  
Солнечно. Выше +20 гр. Днем +25. Вечер пасмурно

До пос. Кокоря грунтовая, пыльная дорога. Далее асфальт. На трассе два раза проводили ремонтные работы: подтягивали открутившиеся болты защиты у авто 32-го экипажа, ремонтировали задний левый привод у ЛУАЗА. Неожиданно лопнуло боковое стекло в PRADO, высыпаться не успело, заклеили скотчем. Открывать нельзя.

На перевале остановились пообедать и провести фотосессию. Хотели это

сделать до перевала, но берег небольшого озера Кодегелюкель уже был занят предприимчивым бизнесменом, стояла юрта-кафе, и подъехать к берегу не получилось.

После Улаганского перевала погода изменилась, небо затянулось низкими серыми облаками. Дорога от Акташа до Балыктуюля асфальт вперемешку с неровной пыльной грунтовкой. После Балыктуюля неровная извилистая, очень пыльная грунтовка. Не доезжая перевала Катунь-Ярык у L200 лопнул пенек, замещавший рессору. Нашли сухую лиственницу, при помощи бензопилы выпилили новую форму. Провели замены. Финиш на берегу р. Чулышман, сразу после прохождения перевала Катунь-Ярык

### 03.08.2013. День 13.

Пройдено 40 км. Ходовых часов 4

Р. Чулышман – р. Башкаус

+20. пасмурно, безветренно.

Грунтовая, извилистая дорога идет вдоль реки Чулышман по живописному каньону. Так как безветренно, то очень пыльно. Но все равно, очень красиво, трудно с чем-то сравнить по красоте эту дорогу. В участках прижимов дорога сужается, надо пропускать встречный транспорт. Попадаются камни. Проехав мост через Башкаус, останавливаемся, кипятим чайник, рыбаки пробуют рыбачить. Я и Юлка опять купаться. На улице тепло, вода холоднющая, но от пыли очень хочется избавиться.

Теперь наша цель – как можно выше подняться вдоль Башкауса, там разбить лагерь, из которого пешая разведка сходит по маршруту р. Чебдар – р. Ачелман – пос. Балыкча. Один автомобиль упылил в разведку и вскоре позвал нас за собой. Проезжаем километров 8 с парой бродов, упираемся в прижим и здесь заканчивается дорога. Ставим лагерь в месте начала тропы по каньону реки Чебдар. Красивейшая поляна, мы ее назвали «Царская» на берегу реки Башкаус, за ней резко начинаются скалы каньона.

Ставим лагерь в месте начала тропы по каньону реки Чебдар, в 8 км выше по течению Башкауса. Часть команды пойдет в пешую двухдневную разведку юга Телецкого озера, по маршруту р. Чебдар – р. Ачелман – пос. Балыкча.

### 04.08.2013 г. День 14.

Пройдено 25 км.

Пешая разведка р. Башкаус – пер. 2044 м.

Облачно, ночью дожди, днем периодически дожди, около +20.

Сразу с поляны подъем по крутой, но натоптанной тропе на утёс. Тропа конная, идти очень сложно: булыжники, крутой серпантин то поднимается, то спускается к реке. Решено идти 40 минут ходом, 10 минут перерыв. Роль старшины, командующего отбой и подъем с точностью до миллисекунды, сразу взял на себя Леха Авиатор, за что почти сразу прослыл тираном и деспотом. Оказывается, у него не забалуешь.

С утёса тропа хитромудрым серпантинном всё-таки спустилась снова до уровня реки, и шла по лесу, за которым последовал многочасовой подъем на вершину каньона Чебдара. Подъем оказался очень крутым, также серпантинном, очень узкий (в одну тропу) ограниченный с одной стороны обрывом в пропасть, с другой – крутыми скалами. А так как это всё-таки разведка автопрохождения, то разговор плавно перетёк в обсуждение технологических особенностей устройства фуникулёра и иных типов канатно-подвесных дорог, потому что внизу река зажата скалами на участке метров 500-800 с порогами и крупными валунами, пологих берегов нет. Тропа забирает всё выше и выше, уже набрано метров 200 высоты и в какой-то момент тропа начинает забирать круто вверх, от реки, в сторону гор, где нас ждут ещё 800 метров высоты. С Чебдаром и его красивейшим каньоном, поросшим хвойным лесом, с отдельными вкраплениями лиственных, нам дальше не по пути.



Идти стало ещё тяжелее, привалы стали делать каждые полчаса. Появились кедры и погрызенные кедровками шишки на земле. Шишки много, но в это время орех еще молочный. Отдыхать садились прямо на тропе, но вся тропа оказалась естественным путем миграции крупных лесных муравьев. Заметили не сразу, поэтому пришлось и почесаться, и попрыгать от щекоток и укусов.

Дошли до «святого» места: вид на водопад, ленточки на ветвях и горы

пустых бутылок из-под водки... Мы же уже больше четырёх часов идем по горам, где из воды только Чебдар в глубоком каньоне и водопад, на который только издали и любоваться. Остается надежда, что дальше тропа выведет к истоку водопада.

Через некоторое время тропа уткнулась в самый настоящий загон, скотник. Дальше дорога только через загон – справа и слева обрыв, он стоит прямо на хребте. Слева от загона в обрыве шумит водопад. Сам скотник и скотогонная тропа, идущая от него, разбита скотом. Идти не очень удобно и приятно – мокрая грязь вперемешку со свежим навозом.

Вскоре пересекли несколько ручьев, где оказалось возможным пополнить запасы питьевой воды. Стали появляться полянки, луга.

Приближалась середина светового и ходового дня, приближался обед. Нашли удачное место, хотя и немного рановато, зато рядом с источником воды, под большим деревом и даже с костровищем.

Дальнейший путь лежал на точку «Летник», соответствующую развилке. На краю опушки с летником, на развилке, облачились в куртки и дождевики, заставили Алёшу свериться с навигацией, пошли направо и... только почти через километр стало понятно, что направление выбрано неверно, и пришлось вернуться по азимуту через лес аж до летника. За этот километр в одну сторону все успели вымокнуть в сырой траве. Целью был перевал, высотой 2044 м.



Началось движение с перевала на перевал, в поисках уже заветного перевала. Стали чаще попадаться кедры, и в какой-то момент начались сплошь кедровые долины.

Место для ночевки нашлось в самом низу под перевалом 2044 м, у ручья. Первым делом костёр!

04.08.2013. День 14.

Дневка.

Облачно, ночью дожди, днем периодически дожди, около +20.

Базовый лагерь.

Дневка. Пешая экскурсия по берегу Башкауса, по каньону р. Чебдар, слияние рек Башкаус и Чебдар. Туристическая тропа идет по каньону реки Чебдар. Узкая извилистая тропа идет по крутому склону траверсом. В месте большой осыпи тропа резко уходит вниз к берегу реки, потом опять крутой подъем. Путь по каньону около 3 км, далее уходит в сторону от реки в горные долины и на перевалы. На тропе встретили экскременты медведя и сильный звериный запах. Стало страшновато, казалось, что за кустом сидит медведь.

Хозяйственные работы. Ремонтные работы.

**05.08.2013 г. День 15.**

Пройдено 20 км.

Пешая разведка р. Башкаус – пос. Балыкча

Облачно, ночью дожди, днем периодически дожди, около +20.

Всю ночь шел дождь. С ровным местом для палаток была проблема, да там всего-то и было два места под две палатки, а найденное «горизонтальное» место не отвечало требованию «ровное», поэтому спали, подпертые под бока валунами. Вылезли все затёкшие. Но это как бы ожидалось. А вот рассказы о событиях ночи в соседней палатке веселили нас ещё долго. У них начался потоп. Палатка не смогла сопротивляться дождю и внутри оказались лужи.

Хмурые с утра, не выспавшиеся, но с неплохим настроением, завтракаем, сворачиваем лагерь и продолжаем путь. Вчерашний переход на неподготовленных организмах сказался по-разному – кому-то легче, кому-то тяжелее, чем вчера идти. Утро начинается с подъёма на перевал. Для разминки, не иначе!

До первой ключевой цели сегодняшнего дня – первому броду через Ачелман (в этой точке встречаются маршруты двух разведок ORM) – продолжаем оценивать проходимость маршрута, т.к. начались небольшие каменистые спуски-подъёмы, но все сходимся и соглашаемся на том, что это не проблема для подготовленных машин. Хотя каньоны Чебдара практически закрыли этот маршрут. Но выводы будут делаться потом.



В районе первого брода Ачелман оказался узким и неглубоким. Дальше дорожка становится интереснее. Валуну вдоль реки – это уже не тропки по «кедровой» долине. И эта тропа – все-таки пока основной маршрут, известный по предыдущей разведке своей непроходимостью для автомобилей. Тропа петляла между булыжниками, некогда омываемыми и вывороченными бурной водой, т.е. появились элементы каменного триала. В одном месте тропа упёрлась в скотник и продолжилась после него – с объездами тут не очень, придется ехать насквозь? Где ранее был второй брод Ачелман более бурлящий, но через него есть мостик! Грузённый джип может и не выдержит без усиления, да и узковат, но пешим и конникам – вполне комфортно. Вот теперь мы стоим на тропе, которая и выведет нас к Балыкче. Тут недавно прошли ковбои, тропа мокрая и грязная, был дождь, кругом сыро. Все, что между булыжниками размерами от чемодана до половины человеческого роста и выше, мокрое и грязное, как на скотнике.



Дорога на спуск. За оставшиеся несколько километров перепад высот порядка километра, из них около 800 метров на последнем полуторакилометровом участке. Теперь мы поняли, как это достигается. Между двумя соседними валунами, лежащими на одной тропе, может быть разница в высоте 1-1,5 метра, а также тропа может сузиться до этого же расстояния, т.е. быть зажатой с двух сторон огромными камнями. Дорога ужасная, с отвесными стенами, обрывами, с редкой возможностью объехать засадное место.





Серпантин такой, что не хватает ног удержаться, потому что: а) скользко-грязно б) круто в) ногу некуда поставить между камнями г) ноги забиваются очень быстро, тем более за спиной за не истекшие ещё двое суток уже свыше 45 километров горных троп. Спускались мы ещё долго, как раз эти самые 800 метров потери высоты... Видим наших, спускаемся, где позволяет рельеф, «по азимуту» к встречающим машинам. Загружаемся в машины и на Телецкое!



05.08.2013. День 15.

Пройдено 20 км. Ходовых часов 2.

Р. Башкаус – пос. Балыкча – Южный берег Телецкого озера.

Облачно, ночью дожди, днем периодически дожди, около +20.

Хозяйственные работы. Ремонтные работы. Выезд команды к Балыкче для встречи пешей разведки и установки лагеря на Южном берегу Телецкого озера. Грунтовая дорога, последние несколько километров грязь, лужи, скользкая дорога.

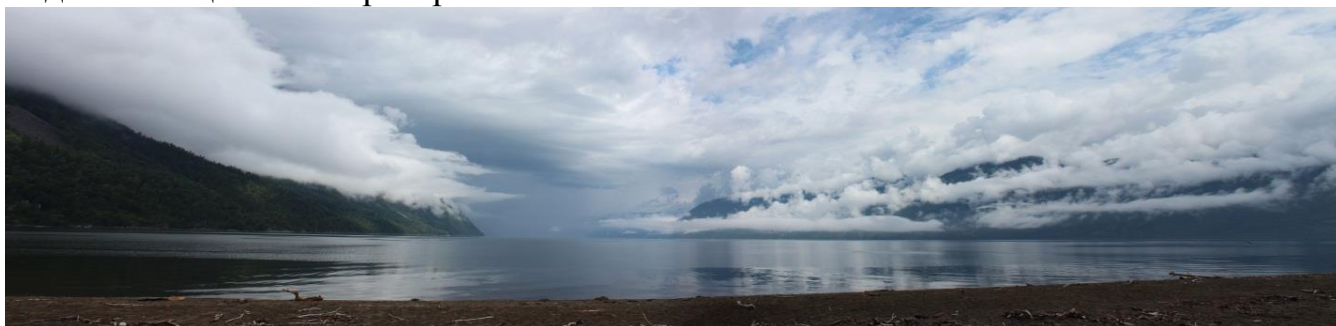
По дороге на Балыкчу в рацию слышали разведку, они бодро пообещали, что они уже не далеко, скоро будут внизу, но это обманчивое мнение, потому что спуск к Балыкче очень сложный.

Доехали до Балыкчи, долго искали хлеб в магазине, не нашли. Зато сразу нашли администрацию, чтобы поставить печать в книжке. Я только заготовила речь, про путешествия и туризм, но меня сразу поняли – там, таких как мы, стаи за лето проходят.

Встречать остались 2 машины – Ира (Самара) на сотке и Денис (2-й пилот, пока 1-й бродит по тропам Алтая) на Ил-76. Встретили уставшую команду пешей экскурсии.

Экскурсия по озеру. Была организована экскурсия по озеру и р. Чулышман на катере для части команды. Во время экскурсии поднялся сильный ветер и начался дождь, пришлось вернуться на берег, потому что видимость стала слишком низкой. Успели посмотреть устье р. Чулышман и заехать на источник с минеральной водой. Вода со слабым запахом водорода бьет несколькими ключами из скалы в 3-4 метрах от берега. Добраться до места можно только по воде.

Для отдыха команды решено провести полудневку на берегу озера. Привезли рессору для L200. Провели ремонт автомобиля, поставили новую рессору. У УНИМОГА отказали генератор и стартер. Разобрали, почистили, подточили щетки генератора.



06.08.2013. День 16.

Полуневка. Южный берег Телецкого озера (Алтын-Коль). Утром тепло,

переменная облачность. Дожди.

Встали и стартовали поздно, дав отдохнуть нашим разведчикам-пешеходам. Ехали и любовались долиной Чулышмана. Еще раз повторюсь и может еще буду повторяться – это очень красивая долина и надо обязательно ездить и смотреть на нее. Решили переночевать перед пер. Кату-Ярык. Провели небольшую пешую экскурсию на другой берег р. Чулышман к водопаду Кату-Ярык. (около 4-5 км.). Надо вернуться на дорогу, чтобы попасть на мост. Дорожка к водопаду натопанная, через старый деревянный мост, полем, мимо хутора, немного вверх, мимо еще одного хутора... Подошли к самому водопаду. Под водопадом можно искупаться. Собрались обратно, набежали облачка, с юга по долине начала ползти огромная черная туча, молнии-громы. Надо увеличивать скорость, бежать до лагеря. Шли обратно довольно шустро. Когда добрались до брода, гроза почти нас нагнала. Чуть-чуть не успели забежать под прикрытие – намочило нас.

#### 07.08.2013. День 17.

Пройдено 130 км. Ходовых часов 12.

Пер. Кату-Ярык – р.п. Улаган – пер. Улаганский – р.п. Акташ – пос. Курай – база «Перевал» – альплагерь Актру (2097 м.)

Всей командой поднялись на перевал за 1 час. Благодаря прошедшим дождям дорога не такая пыльная.



Решено съездить в альплагерь Актру. (высота 2097 м.) От Акташа до Курая асфальт. От Курая до места пересадки (база «Перевал», где можно оставить автомобиль и пересесть на УАЗ или ГАЗ-66, курсирующие до альплагеря Актру), грунтовка извилистая, несколько бродов через небольшие речки. На пункте пересадки через р. Актру разрушенный мост, реку переезжали вброд. Вода мутная, не видно глубины и наличия крупных камней

в русле. До альплагеря около 12 км. очень тяжелой дороги. После пункта пересадки дорога резко поднимается в гору. Сырая скользкая, глубокие колеи и лужи с большими камнями.



Дорога все время поднимается вверх. Перед лагерем открывается плоская долина, где река разбивается на множество рукавов, при преодолении брода четко придерживаться направления, потому что могут быть промоины не видные в мутной воде. ЛАУЗ взял чуть правее, сразу попал на более глубокое место.



До альплагеря доехали без приключений. Администрация базы Новосибирский клуб экстремальных автопутешествий Off road master [www.offroadmaster.ru](http://www.offroadmaster.ru)

предложила нам встать на поляне под кедрами, недалеко от домика с именем «Каран-Даш», но там было грязно, часть команды встала рядом со стоянкой, прямо под окнами домика, парочка машин метрах в 50 от основной команды в кустах карлушки, чтобы не тесниться.

#### 08.08.2013. День 18.

Пройдено 16 км. Ходовых часов 6.

Дневка. Пешая экскурсия на ледник Большой Актру и Голубое озеро  
Прохладно, облачно.

Провели пешую экскурсию на ледник Большого Актру и Голубое озеро. Тропа идет сначала по лесу, потом выходит на каменистый берег реки Большой Актру, уходит немного вверх, по сыпучему, мелкому куруму. В районе скальников Бараньи лбы (около 2600 м) тропа уходит резко вверх, с сильным набором высоты. Выходит на морену и к началу ледника Большой Актру (2725 м.).



Часть пути до озера можно пройти по леднику, потому что тропа по каменистой осыпи крутая, неудобная и опасная. Дойдя до ярко выраженной тропы на склоне, повернули направо и поднялись метров 100 вверх к озеру. (2823 м.). Погода испортилась, пошёл мелкий дождь, решили возвращаться в лагерь.



После обеда очень бодро проскакали обратный путь по камням, бродам, по Курайской степи до небольшой речки Тюте, где в небольшом лесу и остановились на ночевку.

#### 09.08.2013. День 19.

Пройдено 400 км. Ходовых часов 10.

р. Тюте – пос. Курай – р.п. Акташ – пер. Чике-Таман (старый) – Онгудай – пер. Семинский – пос. Майма

Ночью дождь. Переменная облачность, Днем солнечно, жарко. Вечером тихо, комары.

В Курае вышли на асфальт. Решили пройти перевал Чике-Таман по старой, грунтовой дороге. Проехав Инегень с трассы есть сверток влево. Старая дорога грунтовая, извилистая, довольно крутая. С Чуйским трактом соединяется на другой стороне перевала в районе первого поворота перед подъемом на перевал по новой дороге. В последние годы за грунтовкой следят дорожные службы. Если хотите купить сувениры или обед на перевале, то можно остановиться на смотровой площадке старого перевала и дойти по дороге пешком метров 200 до смотровой площадки новой трассы.

Участок по асфальту проехали быстро и дружно. За Маймой, на берегу Катуня нашли небольшую поляну для ночевки.

#### 10.08.2013. День 20.

пройдено 577 км. Ходовых часов 10

Пос. Майма – п. Сростки – г. Бийск – п. Полковниково – г. Новосибирск  
Переменная облачность. Тепло.

В п. Сростки поднялись на гору, к памятнику В. Шукшину. От памятника открывается необыкновенно красивый вид на алтайские просторы.



Посетили музей космонавтики им. Г. Титова в с. Полковниково. В 98 км. от Бийска поворот направо по указателю «Полковниково».



**11.08.2013 День 21.**

Дорога домой, скучноватая, спокойная.

12.08.2013 День 22.

Финиш г. Новосибирск

Пасмурно. Дождь.



## Итоги, выводы, рекомендации

Маршрут экспедиции был разделен на несколько этапов. Один основной этап – восхождение на г. Монгун-Тайга 3970м. и несколько дополнительных.

Основная задача - совершить автомобильное восхождение на высшую точку восточной Сибири. До нас, на вершину удавалась взойти только мотоциклистам, под руководством Виктора Пантыкина. Машин на вершине не бывало. Кроме того мы выбрали новый, более сложный, путь восхождения - по одному из восточных отрогов.

Спланировать точный временной график восхождения было невозможно. Слишком много неизвестных факторов. Как поведут себя машины на каменных осыпях и крутых снежниках в условиях высокогорья? Оправдают ли себя новые технические решения, и специальное снаряжение? В конце концов какая будет погода и снеговая обстановка в районе? до самого страта нас пугали сводками о том что перевал Бугузун 2608м. закрыт снегом, что уж говорить о Монгун Тайге ?

Мы рассматривали три основных сценария:

- **Трудный.** Если восхождение будет даваться сложно, и машины "не пойдут", мы готовы возить и таскать бревна из долины на гору. Рыть кайлом в камнях, и рубить во льду траншеи для обустройства лебедочных и страховочных якорей из бревен. Сверлить перфоратором скалы, бурить лед и закладывать анкеры и ледовые якоря. Необходимое для этого снаряжение мы имели. Но этот сценарий был очень трудоемким и занимал все три недели отведенные на маршрут. Вся подготовка экспедиции была нацелена на избежание "трудного" сценария.

- **Рабочий.** Этот сценарий заложен в наш планируемый график движения. 4 дня на заброску в штурмовой лагерь на высоту 3000м., день разведки и акклиматизации, 6 дней штурма, резервный день и дневка. При этом нам остается неделя на дополнительный этап. Дополнительные этап в нашем случае нужен, чтобы сделать маршрут настоящим путешествием, насытить его природными и историческими достопримечательностями и дать возможность более полно проявить себя всем членам нашей команды.

- **Оптимистичный.** "Обмануть гору". Смелость заявится на данный маршрут, нам дана благодаря опыту горных автомобильных первопрохождений, таких как Тюнгур-Иня 2007, и Большой Саян 2010. Именно там мы приобрели опыт по прохождению препятствий, которые кажутся непроходимыми на первый взгляд. Разбить непроходимый участок на секции, выработать тактику прохождения каждой секции используя опыт,



смекалку и домашние наработки, таким образом, чтобы затратить наименьшее количество сил и времени. Именно на это была нацелена вся подготовка. Но очевидно, что включить в график движения именно этот сценарий мы не имели права, чтобы не подвергать риску всю экспедицию, и не жертвовать безопасностью ради выполнения жесткого графика.

## **Основные этапы восхождения:**

### **Заброска в базовый лагерь.**

Выбор правильного места базового лагеря – стратегически важен. Нам удалось спланировать и провести заброску в лагерь расположенный непосредственно перед началом крутых каменных подъемов. В 6-ти километрах от вершины. На высоте более 3000м. Близкое расположение лагеря упростило логистику группы. Высотность лагеря сократила время акклиматизации. А прямая видимость вершины и сложных участков, общая красота панорам - повышала моральный дух команды.

#### **1-я секция –Каменный Подъем**

Набор высоты до 3400м по отрогу покрытому сыпучим камнем различных фракций.

На этой секции мы готовились копать траншеи и забивать анкеры для якорей и страховки, однако в результате тщательной и массивной разведки склона (20 человек обследовали более 1 кв км. склона) удалось найти траекторию, по которой подготовленные машины могли подниматься практически сами. Впереди шла самая легкая машина – Багги. Используя крупные обломки скал для работы лебедки на самых крутых участках, машина понималась на очередную полку/площадку, и закрепив ее противооткатами и камнями, можно использовать как якорь или страховку.

#### **2-я секция – Снежник.**

450 метров снежника с уклоном 25-30 градусов с выходом на скальник – было серьезным препятствием. Глубина снега – 1 метр и более. Снизу лед. Несколько слоев наста – но местами не держит даже человека. Непроходимое препятствие для машин. При традиционном подходе – потребовалось бы выкинуть лопатами 1000 кубометров снега.

При одном взгляде на это препятствие даже опытные члены команды предложили разбить лагерь под снежником и приготовиться к длительному штурму.

Однако нами была опробована новая, и как выяснилось, очень эффективная методика «накатывания зимника». Машина начинает движения по целине, при первых признаках пробуксовки откатывается назад на 0,5-1м. штурманы лопатами насыпают снег в колею, машина снова начинает движение утрамбовывая его. Таким образом, в колею формируется плотный слой снега, способный держать машину. Конечно не обошлось без лебедок,

удлинителей и физической работы по переноске тяжестей, но в целом выбранная тактика позволила радикально сократить время и затраты сил на прохождение секции.

### **3-я секция – Ледник Монгун Тайги.**

3 километра ледника покрытого снегом, уклоны умеренные за исключением последнего участка перед подъемом непосредственно на вершину.

Тактика движения по снегу была уже отработана на 2-й секции. Но мы дополнительно использовали тот фактор, что днем снег подтаивает, а ночью покрывается твердой замершей коркой. В 6 утра люди и машины могут идти по снегу практически не проваливаясь. Эти факторы плюс техническая подготовка автомобилей, в совокупности со слаженными действиями всей команды позволили завершить восхождение за 6 часов!

### **Дополнительный этап. Альплагерь Ак-Тру**

Посещение альплагеря Ак-тру, расположенного недалеко от ледников Северо-Чуйского хребта - прекрасное дополнение к любому маршруту, проходящему по Чуйскому тракту.

Сложная и интересная дорога к лагерю, красоты Северо-Чуйского хребта, возможность совершить пешие радиальные выходы. В нашем случае, прохождение этого участка было особенно полезно. Для большинства иногородних участников посещение альплагеря состоялось впервые и они смогли более полно познакомиться с удивительной природой Алтая. А пилоты автомобилей не участвовавших в восхождении на Монгун-Тайгу, смогли проявить свое водительское мастерство. Оптимальный график этого «допа» - от 2-х суток. Полдня заброска в лагерь, день пеших радиалок, отдыха или ремонта, и полдня выхода на трассу.

### **Дополнительный этап. Южный берег Телецкого Озера.**

Маршрут на южный берег, не представляет повышенной сложности, но исключительно красив и насыщен природными достопримечательностями - перевал Катуярык, долина Чулушмана, само Телецкое озеро...

Основная цель этого «допа» - совершить пешую разведку спусков с чулушманского нагорья в районе Балыкчи. В нашей копилке уже есть походы – Тюнгур-Иня и Монгун-Тайга, и автомобильное прохождение с севера на юг Телецкого озера может стать прекрасным завершением серии походов по маршрутам высшей категории сложности пройденными сибирскими мототуристами.

Однако известно этот маршрут представляет для автомобилей невероятную сложность.

"Военная хитрость" состояла в том, чтобы привести в разведку участников только что покоривших Монгун-Тайгу. Разведчики морально готовы к встрече с камнями и горными кручами, и окрылены недавним успехом. Сработала эта хитрость или нет ?

6 человек - все пилоты внедорожников имеющие за плечами опыт первопрохождений, за два дня прошли 50км с набором и сбросом высоты 1,5км. от Башкауса и Чабдара - через нагорье к Ачелману и Балыкче. И только 4 из 6 сказали твердое "невозможно"...

- Основную сложность маршрута определяет непосредственно гора Могун-Тайга.

Восхождение на автомобилях на вершину совершено впервые, по новому, более сложному маршруту и является первопрохождением.

- Дополнительные этапы позволяют насытить маршрут препятствиями и эстетическими впечатлениями от разнообразия природы и быта народов "внутренней монголии" - Тывы, и Горного Алтая. А так же сохранить высокую интенсивность движения на маршруте.

- Заявленный график маршрута можно признать отлично спланированным. Маршрут пройден с небольшим опережением графика, что позволило включить в маршрут дополнительный участок. Опережение графика обусловлено хорошей подготовкой техники, правильным подбором снаряжения и слаженным действиям команды.

- Восхождение по восточным отрогам можно рекомендовать только исключительно опытным и хорошо подготовленным группам на средствах передвижений.

- Восхождение по южному хребту более доступно, сложность будет представлять начальный этап подъема на массив и купол основной вершины.

-Необходимо помнить, что массив Монгун-Тайги является территорией заповедника, и для легального нахождения там, необходимо не только разрешение на нахождение в пограничной зоне, но и специальное разрешений от администрации заповедника.

## Приложение 1

### Материальное оснащение группы: Комплект оборудования на 1 автомашину. (необходимый минимум)

№	Наименование	Кол-во
1.	Штатный механический домкрат	1
2.	Реечный домкрат (Hi-Jeck, Hi-Lift)	1
3.	Огнетушитель	1
4.	Запас питьевой воды (емкости)	40л.
5.	Медицинская аптечка расширенная	1
6.	Лебедка	1
7.	Удлинитель троса 30м	1
8.	Блок для троса	1
9.	Стропа/Трос буксировочный 6-10 метров, усиленный.	1
10.	Стропа/Трос динамический усиленный, >8 метров.	1
11.	Шакл, скоба соединительная	4
12.	Скотч	3
13.	Толстые верхонки	2 пары.
14.	Забродни/болотные сапоги	1
15.	Гвозди (мин 200мм)	10шт
16.	Скобы, для строительства мостов.	5шт
17.	Радиостанция автомобильная с антенной на 144 МГц	1
18.	Набор необходимого инструмента	К-т
19.	Переноска освещения 12V/220V	1
20.	Запасное колесо (в сборе)	1
21.	Запасная камера	1
22.	Монтажки для разбортовки колес	2
23.	Автоаптечка для ремонта шин и камер.	К-т
24.	Автокомпрессор	1
25.	Запасные лампы фар, поворота, габаритов, стоп-сигналов	К-т.
26.	Комплект ЗИП с учетом особенностей а/м	К-т.
27.	Аэрозольное ср-во для защиты от влаги сист. заж. ("Унисма", WD40)	5 бал.
28.	Герметик радиатора	1
29.	Герметик-прокладка силиконовый	1
30.	Спец. герметик типа "холодная сварка"	1
31.	Масло моторное, трансмиссионное (на полную замену)	К-т
32.	Декстрон (Для участников с АКПП)	8л.
33.	Жидкость тормозная	1л.
34.	Шланг для перекачки топлива	1
35.	лопата штыковая, лом, кайло, топор	По 1
36.	Мешки для мусора прочные	10 шт
37.	Газ для приготовления пищи (на 20 дней)	К-т
38.	Мостки (трапы)	2
39.	Мощный фонарь	1
40.	Дрова сухие (береза+хвойные)	Мешок
41.	Карты по маршруту + автомобильный атлас	1
42.	Прибор спутниковой навигации GPS	1
43.	Провода для «прикуривания», силовые.	К-т
44.	Тент полиэтиленовый 4х3м	1
45.	Второй ключ зажигания	1

### Материальное оснащение группы: Комплект имущества на 1 человека в команде

№	Наименование	Кол-во
1	Продукты питания сухим пайком на 20 суток	1 к-т
2	Водозащитный костюм (или болотные сапоги )	1
3	<b>Спальный мешок теплый</b>	<b>1</b>
4	Палатка	1 (на авто)
5	Котелок	1 (на авто)
6	Примус/газовая печка	1 (на авто)
7	Плащ от дождя	1
8	Фонарик	1
9	Спички в герметичной упаковке	1 к-т
10	<b>Ложка, тарелка, кружка (не разовая посуда)</b>	<b>1 к-т</b>
11	Нож	1
12	Средство от комаров и клещей	1
13	Туалетные принадлежности (мыло, зубн.паста, щетка,	1 к-т
14	Рабочие перчатки	5 пар
15	Очки солнцезащитные с реальной защитой от УФ	1
16	Головной убор	1
17	Комплект закрытой одежды (Х/б)	1
18	Увлажняющий и солнцезащитные крема (лицо, руки, ноги)	2
19	<b>Комплект теплой одежды (непродуваемой)</b>	<b>1</b>
20	<b>Теплые перчатки</b>	<b>К-кт</b>
21	<b>Горнолыжные очки</b>	<b>1</b>
22	<b>Термобелье</b>	<b>К-кт</b>
23	Закрытая обувь с высоким голенищем (берцы)	1
24	Коврик туристический	1
25	Фотоаппарат	1
26	Рыболовные принадлежности	1
27	Нитки, иголки, булавки . . .	1 к-т
28	Паспорт.	По 1
29	Прививка от клещевого энцефалита	Курс
30	<b>Радиостанция носимая 144mhz</b>	<b>1</b>

Картографический материал

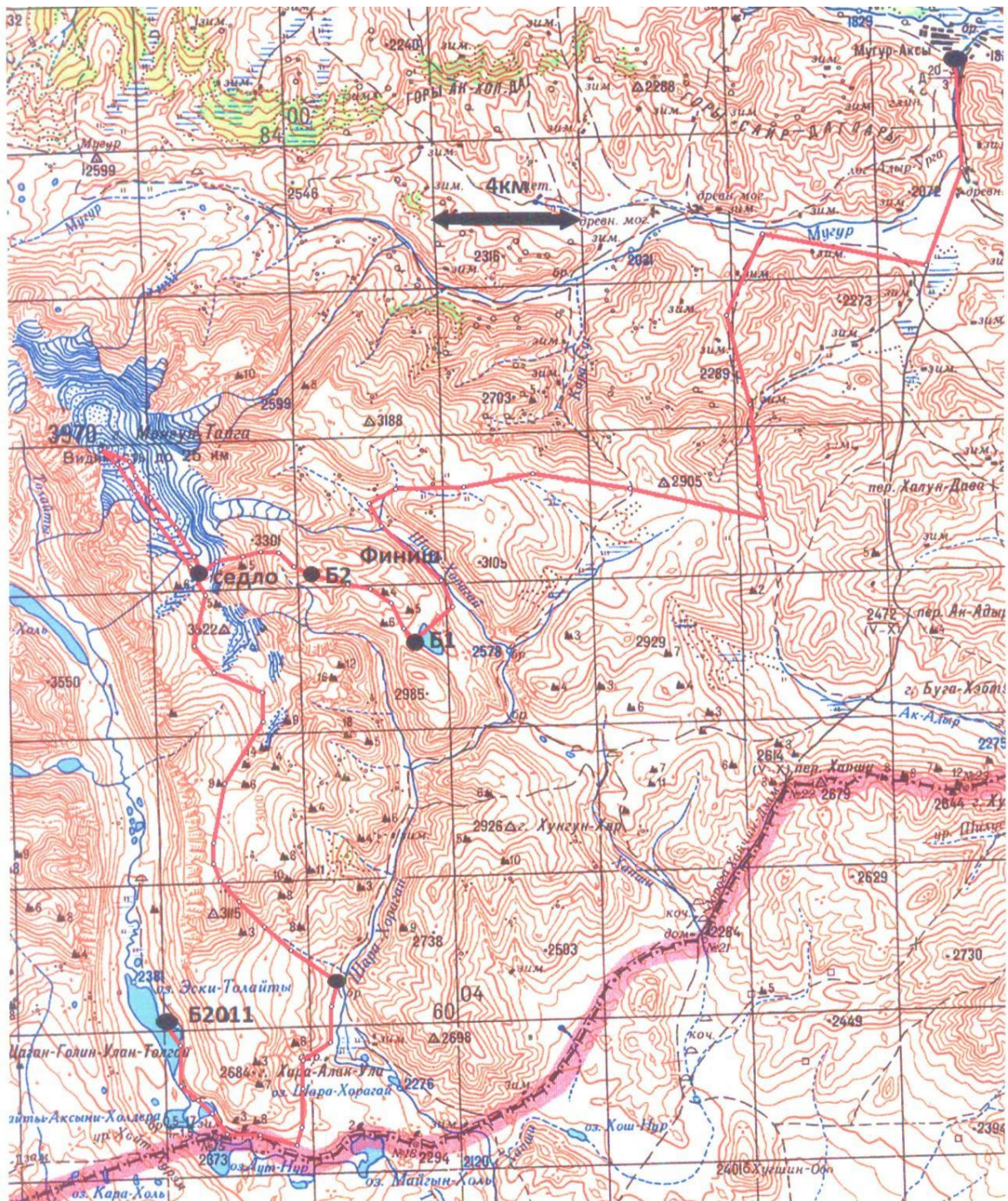


Схема 1. Участок этапа восхождения: Мугур-Аксы – Базовый лагерь Шара-Хорагай – Седло – Монгун-Тайга – Ханчин-Дзам – оз. Эски-Толайты

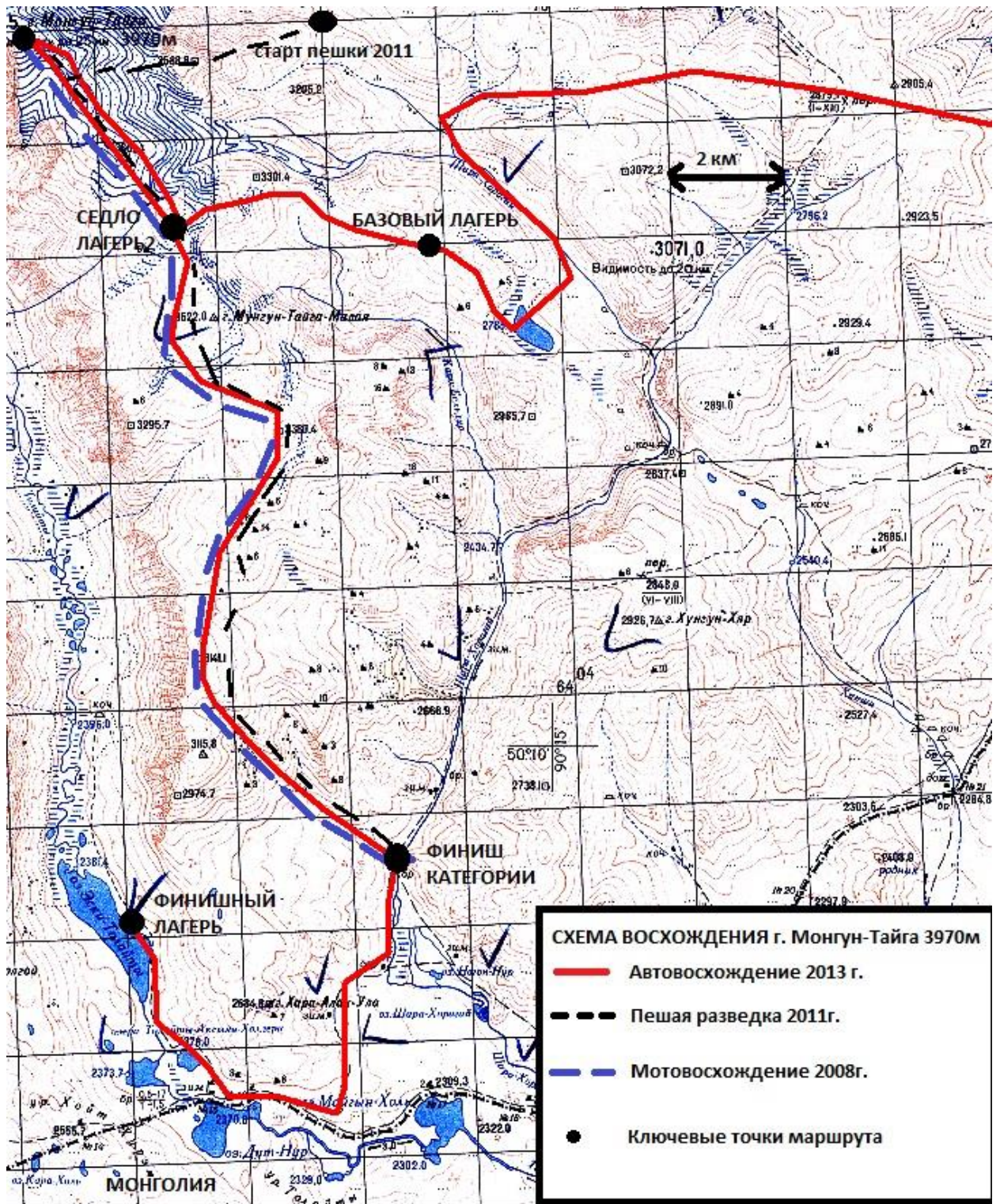


Схема 2. Восхождение трех экспедиций: мотовосхождение 2008 г., пешая разведка 2011 г., автовосхождение 2013 г.

## Треки.

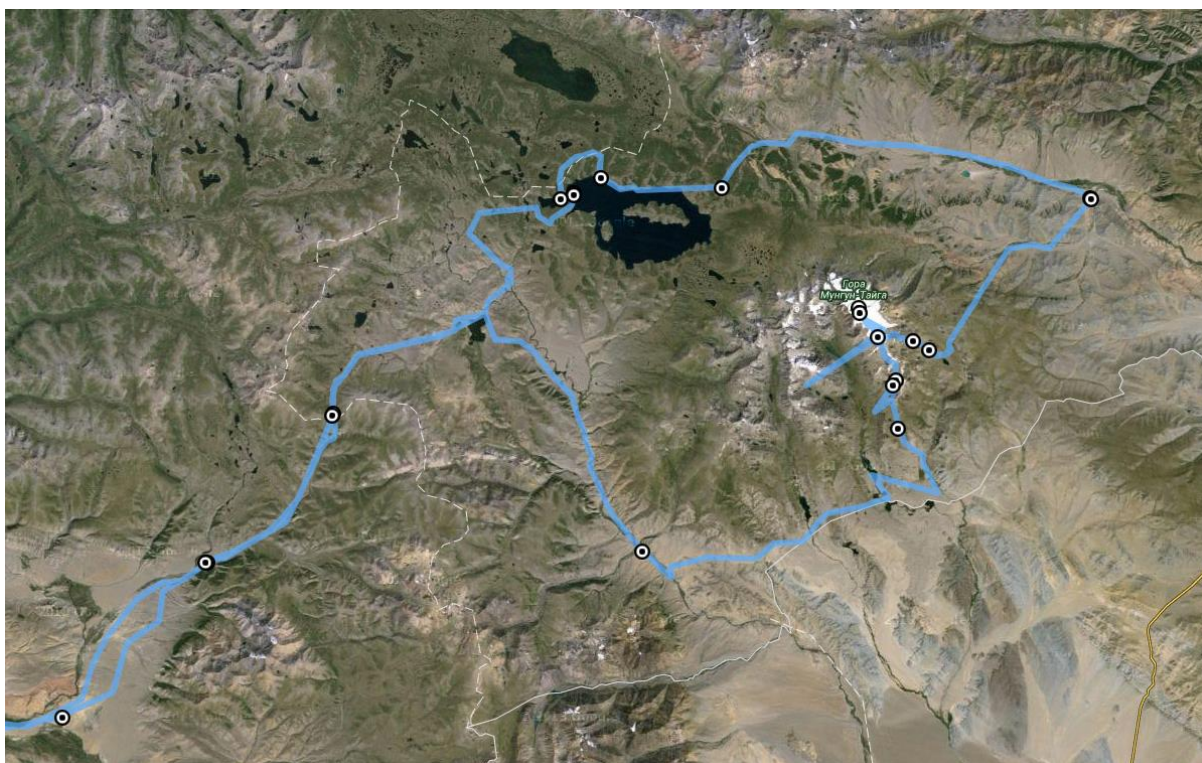


Схема 3. Обзорная карта с трекком: Бугузун – оз. Хиндиктиг-Коль – Мугур-Аксы – Монгун-Тайга – оз. Эски-Толайты – Кызыл-Хая – Бугузун.

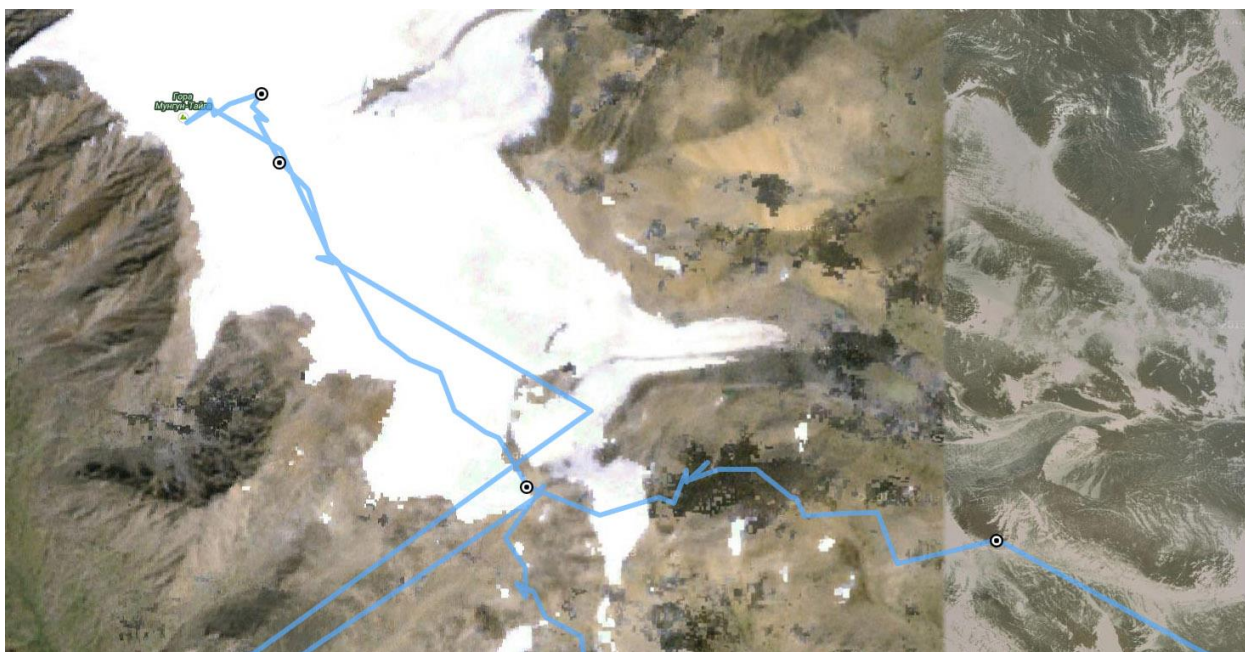
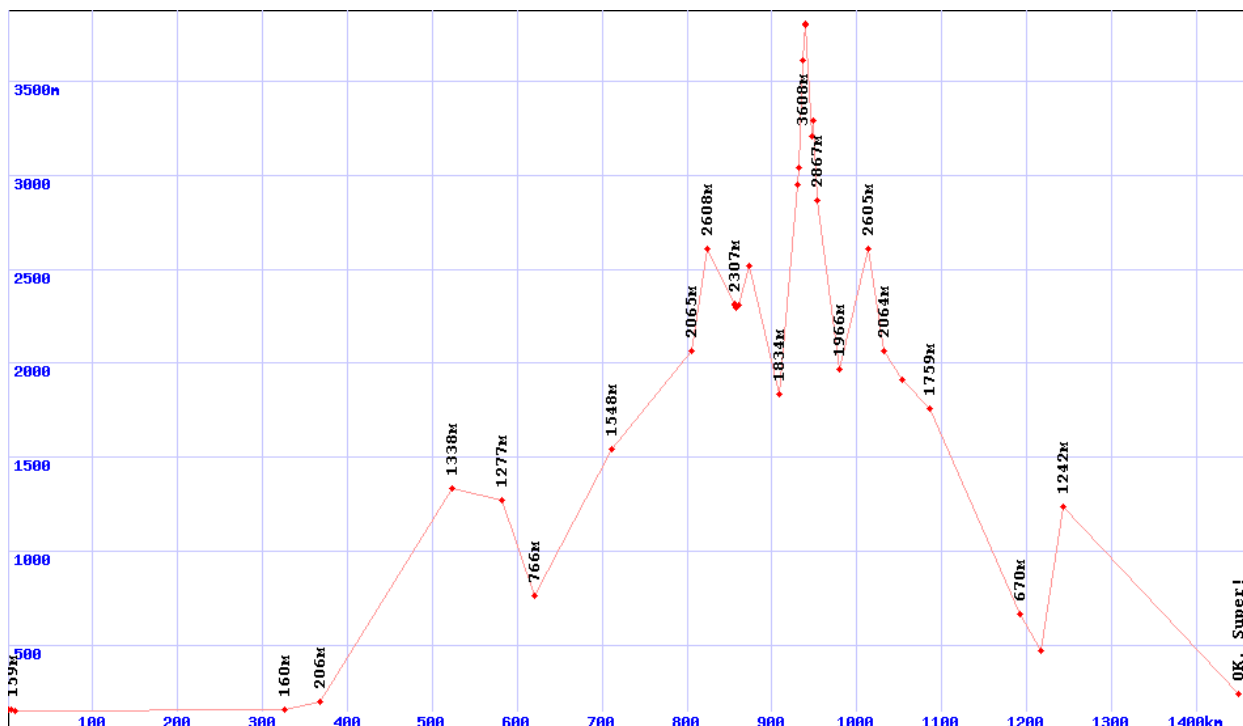
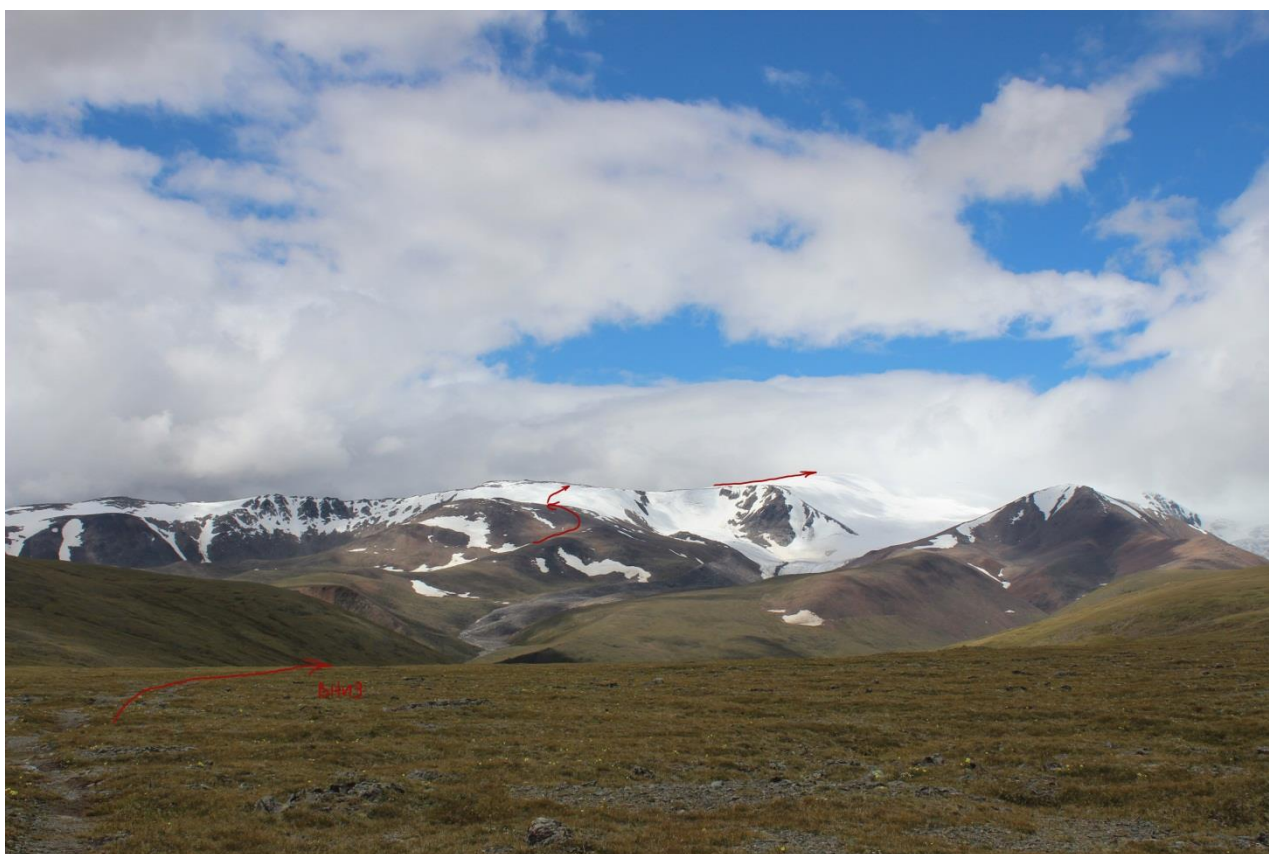


Схема 4. Трек автовосхождения на Монгун-Тайгу (3970 м.)





**Схема 5. Высотный график**  
(Основной этап экспедиции)



**Схема 6. Монгун-Тайга с восточной стороны**  
(перед спуском в долину р. Шара-Хорагай)

## Дополнительные фотографии, поясняющие прохождение маршрута



Фото 1. Ледник Мугур со стороны пика Мугур (разведка 2011 г.). Определи место подъема по восточному склону, за отрогом южнее ледника Мугур.



Фото 2. Противооткатное устройство на БАГГИ.



Фото 3. «Горный» тормоз на УНИМОГЕ.



Фото 4. Испытания креплений.



Фото 5. Часть тросов, подготовленных для экспедиции.



Фото 6. Штурмовой лагерь (3608 м.). Процесс приготовления пищи. Подставки под скороварки.



Фото 7. Чуйский тракт, М52. Алтай начинается.



Фото 8. Грунтовая дорога за пос. Кокоря.



Фото 9. Броды по дороге на Хиндиктиг-Коль



Фото 10. Дорога по долинам на Хиндиктиг-Коль.



Фото 11. Участок спуска к озеру Хиндиктиг-Коль.



Фото 12. Движение вдоль реки к броду.



Фото 13. Движение вдоль реки к броду. Погода дождливая.



Фото 14. Траверс вдоль берега озера Хиндиктиг-Коль.





15. Начало спуска с перевала в долину реки Шара-Хорагай.



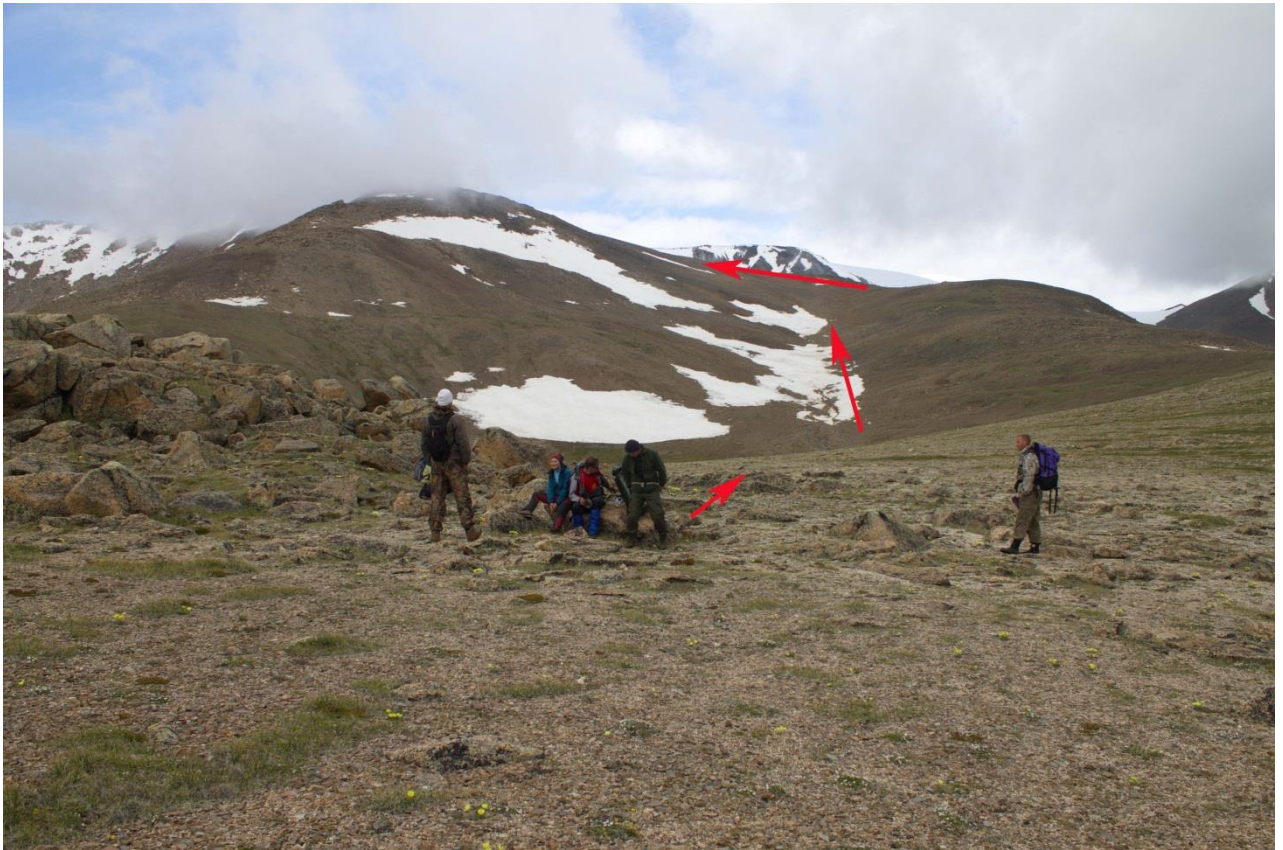
16. р.Шара-Хорагай в верхнем течении. Спустились с перевала в долину, дороги закончились, движение колонны по руслу реки.



17. Верховые болота в долине реки Шара-Хорагай.



18. Базовый лагерь на высоте 3027 м. Истоки реки Кара-Бельдир.



19. Разведка участка 1-го этапа восхождения. По этому склону пройдет 1-й этап восхождения



20. Ледник 450 м. с уклоном от 17 до 27 градусов.



21. Первая часть восхождения по каменистому склону. (слева – базовый лагерь)



22. Подъем вдоль небольшого снежника по каменному куруму.



23. Подъем вдоль небольшого снежника по каменному куруму



24. Использование горного тормоза на УНИМОГЕ



25. Подъем по куруму.



26. Подъем по куруму. Отвешивание автомобиля при крене. Помощь лебедкой на крутых участках.



27. Подготовка автомобилей к подъему по рыхлому глубокому снежнику. Сдуваем колеса, надеваем цепи.



28. Начало подъема по снежнику.



29. Подъем по леднику. Указано расположение базового лагеря и маршрут подъема по каменному склону.(внизу базовый лагерь)



30. Подготовка к подъему на лебедке. Штурманы убирают камни от кевларового троса.





31. Снежная буря во время подъема.



32. Завершающий этап подъема по каменному склону и снежнику. Перед седлом (3608 м.)



33. Завершающий этап подъема по каменному склону и снежнику. Перед седлом (3608 м.)



34. Штурмовой лагерь на высоте 3608 м.



35. Начало основного этапа восхождения. Распределение страховки.



36. Рабочий этап восхождения. Погода меняется поминутно.



37. Восхождение на купол г. Монгун-Тайга. Внизу р. Шара-Хорагай, вдалеке оз. Урэг-Нуур (Монголия)



38. Подъем на г. Монгун-Тайга.



39. Команда на вершине г. Могун-Тайга (3970 м.)



40. Показания навигатора. г. Монгун-Тайга, выс. 3970 м.



41. Спуск по Южному отрогу массива Монгун-Тайга. Каменный триал.



42. Каменные поля постепенно заменяются высокогорными тундрами.



43. Дорога по ур. Кара-Таг-Бели



44. Начало тропы к реке Чебдар.



45. С перевала на перевал.



46. Тропа вдоль каньона реки Ачелман





47. Тропа вдоль каньона реки Ачелман



48. Начало серпантина к Балыкче



49. Спуск к пос. Балыкча.



50. Перевал Кату-Ярык.



51. Дорога на альплагерь «Актру».



52. Дорога на Альплагерь «Актру»



53. Брод через реку Актуру.



54. Дорога на старый перевал Чике-Таман.

## Ссылки на фото и видео материалы

[http://www.strecord.ru/%D0%BC%D0%BE%D0%BD%D0%B3%D1%83%D0%BD-%D1%82%D0%B0%D0%B9%D0%B3%D0%B0-%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B8-%D0%BE%D1%82%D1%81-video\\_9a9cbe550.html](http://www.strecord.ru/%D0%BC%D0%BE%D0%BD%D0%B3%D1%83%D0%BD-%D1%82%D0%B0%D0%B9%D0%B3%D0%B0-%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B8-%D0%BE%D1%82%D1%81-video_9a9cbe550.html)

[http://www.strecord.ru/%D0%BC%D0%BE%D0%BD%D0%B3%D1%83%D0%BD-%D1%82%D0%B0%D0%B9%D0%B3%D0%B0-%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B8-49-%D0%BA%D0%B0%D0%BD%D0%B0%D0%BB-video\\_8c7591cdd.html](http://www.strecord.ru/%D0%BC%D0%BE%D0%BD%D0%B3%D1%83%D0%BD-%D1%82%D0%B0%D0%B9%D0%B3%D0%B0-%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B8-49-%D0%BA%D0%B0%D0%BD%D0%B0%D0%BB-video_8c7591cdd.html)

[http://www.strecord.ru/%D1%81%D0%B8%D0%B1%D0%B8%D1%80%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9-%D0%BC%D0%B0%D1%80%D0%B0%D1%84%D0%BE%D0%BD-2013-%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B8-%D1%81%D1%82%D1%81-video\\_67055a209.html](http://www.strecord.ru/%D1%81%D0%B8%D0%B1%D0%B8%D1%80%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9-%D0%BC%D0%B0%D1%80%D0%B0%D1%84%D0%BE%D0%BD-2013-%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B8-%D1%81%D1%82%D1%81-video_67055a209.html)

[http://www.strecord.ru/%D1%82%D1%80%D0%BE%D1%84%D0%B8-%D1%8D%D0%BA%D1%81%D0%BF%D0%B5%D0%B4%D0%B8%D1%86%D0%B8%D1%8F-%C2%AB%D1%81%D0%B8%D0%B1%D0%B8%D1%80%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9-%D0%BC%D0%B0%D1%80%D0%B0%D1%84%D0%BE%D0%BD-201-video\\_0b4b1b8b3.html](http://www.strecord.ru/%D1%82%D1%80%D0%BE%D1%84%D0%B8-%D1%8D%D0%BA%D1%81%D0%BF%D0%B5%D0%B4%D0%B8%D1%86%D0%B8%D1%8F-%C2%AB%D1%81%D0%B8%D0%B1%D0%B8%D1%80%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9-%D0%BC%D0%B0%D1%80%D0%B0%D1%84%D0%BE%D0%BD-201-video_0b4b1b8b3.html)

[http://www.strecord.ru/%D0%BC%D0%BE%D0%BD%D0%B3%D1%83%D0%BD-%D1%82%D0%B0%D0%B9%D0%B3%D0%B0-video\\_a4c42973a.html](http://www.strecord.ru/%D0%BC%D0%BE%D0%BD%D0%B3%D1%83%D0%BD-%D1%82%D0%B0%D0%B9%D0%B3%D0%B0-video_a4c42973a.html)

<http://www.offroadmaster.ru/photo/Paparazzi/2727/>

[http://vk.com/video23078150\\_165965316](http://vk.com/video23078150_165965316)

## Источники:

<http://gov.tuva.ru/>  
<http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%BE%D0%BD%D0%B3%D1%83%D0%BD-%D0%A2%D0%B0%D0%B9%D0%B3%D0%B0/>  
[http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%E5%F1%EF%F3%E1%EB%E8%EA%E0\\_%C0%EB%F2%E0%E9](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%E5%F1%EF%F3%E1%EB%E8%EA%E0_%C0%EB%F2%E0%E9)  
<http://topmap.narod.ru/04/passes/altay.html>  
<http://ubsunur.3dn.ru/>  
<http://www.ded-altai.ru/>  
[http://www.tourism.ru/phtml/users/get\\_report.php?381](http://www.tourism.ru/phtml/users/get_report.php?381)  
<http://www.tuva.asia/tags/%D0%9C%D0%BE%D0%BD%D0%B3%D1%83%D0%BD-%D0%A2%D0%B0%D0%B9%D0%B3%D0%B0/>