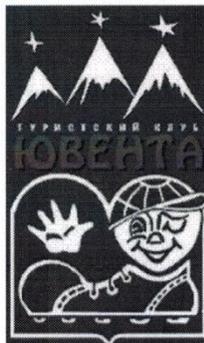


Новосибирское отделение федерации спортивного туризма России  
Новосибирский государственный педагогический университет  
Туристский клуб «Ювента»



## ОТЧЕТ

о прохождении велосипедного туристского спортивного маршрута пятой (V) категории сложности по территории Западной Монголии (Монгольский Алтай), совершенном группой туристов г. Новосибирска, НГПУ т/к «Ювента» в период с 13 августа по 2 сентября 2017 года.

Маршрутная книжка №.0-182-17  
Руководитель группы Пономарев С.Ю.  
электронная почта: way-wind@mail.ru

Маршрутно-квалификационная комиссия Сибирского Федерального округа рассмотрела представленный отчет и считает, что пройденный маршрут соответствует пятой (V) категории сложности и может быть зачтен всем участникам и руководителю.

Отчет использовать в библиотеке Новосибирского отделения Туристско-спортивного союза России

Судья маршрутной  
квалификации \_\_\_\_\_

Штамп МКК



Новосибирск 2017 год.

## Содержание

<b>1. Справочные сведения</b> .....	3
1.1. Проводящая организация.....	3
1.2. Место проведения.....	3
1.3. Общие справочные сведения о маршруте.....	3
1.4. Подробная нитка пройденного маршрута.....	3
1.5. Дополнительные сведения об отчете.....	4
1.6. Определяющие препятствия маршрута.....	4
1.7. Выпускающая МКК, адрес хранения отчёта.....	4
1.8. Список группы.....	5
<b>2. Обзорная карта и высотный график туристского маршрута</b> .....	6
<b>3. Организация прохождения маршрута</b> .....	8
3.1. Общая смысловая идея и подготовка к маршруту.....	8
3.2. Варианты подъезда и отъезда.....	9
3.3. Аварийные выходы с маршрута.....	9
3.4. Изменения маршрута и их причины.....	9
<b>4. Сведения о районе прохождения маршрута</b> .....	9
4.1. Интересные объекты природы и культуры на маршруте.....	10
<b>5. График пройденного маршрута</b> .....	13
<b>6. Техническое описание маршрута по дням:</b> .....	14
День 1. п. Ташанта - р.Бор-Бургасны-Гол.....	14
День 2. р.Бор-Бургасны-Гол – р. Их-Ойгорын-Гол.....	21
День 3. р. Их-Ойгорын-Гол – р. Дунд-Ойгорын-Гол.....	32
День 4. р. Дунд-Ойгорын-Гол – р. Цаган-Гол.....	38
День 5. р. Цаган-Гол – р. Налия-Гол.....	49
День 6. р. Налия-Гол – р. Цаган-Ус.....	59
День 7. Р. Цаган-Ус – оз. Хотон-Нуур.....	70
День 8. Оз. Хотон-Нуур – р. Жалангашийн-Гол.....	77
День 9. р. Жалангашийн-Гол – р. Сонгинын-Гол.....	84
День 10. р. Сонгинын-Гол – р. Чигиртэйн-Гол.....	91
День 11. р. Чигиртэйн-Гол – р. Аршаант-Гол.....	99
День 12. р. Аршаант-Гол – р. Чигиртэйн-Гол.....	105
День 13. Р. Чигиртэйн-Гол – р. Улаагчин-Гол.....	112
День 14. р. Улаагчин-Гол– р. Булган-Гол.....	119
День 15. р. Булган-Гол.....	125
День 16. р. Булган-Гол – р. Улиастайн-Гол.....	130
День 17. р. Улиастайн-Гол– р. Уенчийн-Гол.....	137
День 18. р. Уенчийн-Гол – п. Алтай Сум.....	143
День 19-21. Выезд с маршрута.....	147
<b>7. Паспорта определяющих препятствий маршрута</b> .....	148
ПП1. Перевал Талын-Толгой-Хутэл 2566.....	148
ПП2. Долина р. Ойгор-Гол.....	150
ПП3. Траверс Кок-Эрик - Их-Ойгорын-Гол.....	152
ПП4. Перевал 3125 м.....	154
ПП5. Перевал 3160 м.....	156
ПП6. Долина р. Цаган-Ус.....	158
ПП7. Перевал Жалангашийн 2358 м.....	160
ПП8. Перевал 3114 м.....	162
ПП9. Перевал 2807 м.....	164
ПП10. Перевал Улаагчин-Даваа 3065 м.....	166
ПП11. Долина р. Булган-Гол.....	168
<b>8. Бальная оценка сложности велосипедного маршрута</b> .....	170
<b>9. Выводы и рекомендации</b> .....	173

## 1. Справочные сведения

### 1.1.Проводящая организация

Россия, Новосибирская область, 630126 г. Новосибирск, ул. Вилюйская 28. Корп. 3. Новосибирский государственный педагогический университет, туристский клуб "Ювента", [www.uventa-club.ru](http://www.uventa-club.ru).

### 1.2.Место проведения

Спортивный маршрут был пройден в пределах Монголии по административной территории Баян-Улгийского аймака и аймака Ховд. С точки зрения физико-географического районирования маршрут проходил по Монгольскому Алтаю.

### 1.3.Общие справочные сведения о маршруте

Дисциплина маршрута (вид туризма)	Категория сложности маршрута	Протяженность активной части маршрута, км	Продолжительность		Сроки проведения
			общая	ходовых	
На средствах передвижения (велосипедный)	5 (пятая)	932	21	18*	12.08-02.09.2017

*\*Ходовых дней 18, из них две полудневки, и того чистых ходовых дней 17*

**Протяженность активной части – 932 км**

**Из них: Асфальтовые дороги – 101,2 км (10,8%)**

*Дороги б/н хорошего качества – 562,1 км (60,3%)*

*Дороги б/н среднего качества – 163,6 км (17,5%)*

*Дороги б/н низкого качества – 66,8 км (7,2%)*

*Тропы и бездорожье – 38,3 км (4,1%)*

**Суммарный набор высоты – 14967 м**

### 1.4.Подробная нитка пройденного маршрута

*п. Ташанта – пер. Дурбэт-Даба 2490 м – п. Уланбашиг – пер. Талын-Толгойн-Хутэл 2576 м – р. Дзуслан-Булак – р. Бор-Бургасны Гол – пер. Кок-Майнак 2203 м – р. Ойгор-Гол – р. Шетк-Ойгор-Гол – п. Кок-Эрик – пер. 2551 м – р. Дунд-Ойгорын Гол – пер. 2625 м – р. Их-Ойгорын Гол – пер. 3125 м – р. Цаган-Сала-Гол – пер. 2600 м – р. Нагаа-Гол – пер. 3160 м – р. Цаган-Ус – оз. Хотон-Нур – оз. Хурган-Нур – пер. 2359 м – р. Джалангашийн-Гол – оз. Даян-Нур – пер. Ямаатын-Даваа 2580 м – пер. 3114 м – оз. Чигиртай-Нур – р. Чигиртзин-Гол – п. Алтай – р. Сагсай-Гол – р. Аршаант-Гол – пер. Увсайн-Даба 2843 м – р. Чумэг-Гол – пер. 2807 м – ур. Хэцийн-Хондий – пер. 2472 м – р. Чигертэйн-Гол – п. Дэлунун – пер. Товшийн Даваа 2575 м – пер. Агуйтын Даваа 3065 м – р. Улагчин-Гол – р. Булган-Гол – п. Булган – р. Булган-Гол – пер. Хувчийн-Дурэлдэж 1512 м – п. Уенч – п. Алтай-Сум*

### 1.5.Дополнительные сведения об отчете

- *Берега рек в отчете указаны орографические.*
- *Высоты указаны по данным GPS навигатора Garmin GPSmap 62s*
- *Время, указанное в отчете, Новосибирское (+ 7).*
- *Денежная единица Монголии – тугрик, курс на момент нашего маршрута:  
1 рубль = 41тугрик*

### 1.6.Определяющие препятствия маршрута.\*

Протяженные препятствия	к.т.	Примечания
ПП1 перевал Талын-Толгой-Хутэл 2566 м	3	
ПП2 участок вдоль р. Ойгор-Гол	2	Вело-первопрохождение
ПП3 траверс Кок-Эрик - Их-Ойгорын-Гол	3	
ПП4 перевал 3125 м	4	
ПП5 перевал 3160 м	5	Вело-первопрохождение
ПП6 участок вдоль р. Цаган-Ус	4	Вело-первопрохождение
ПП7 перевал Жалангашийн 2358 м	3	
ПП8 перевал 3114 м	5	Вело-первопрохождение
ПП9 Перевал 2807 м	3	Вело-первопрохождение
ПП10 перевал Улаагчин-Даваа 3065 м	4	Вело-первопрохождение
ПП11 участок вдоль р. Булган-Гол	3	Вело-первопрохождение

\*С подробным описанием препятствий можно ознакомиться в разделе 7.

### 1.7.Выпускающая МКК, адрес хранения отчетных материалов

Туристско-спортивный маршрут рассмотрен в МКК Сибирского Федерального округа № 154- 00 – 666656555.

- Электронная версия отчета на сайте: [www.uventa-club.ru](http://www.uventa-club.ru).
- Фото альбом: <https://yadi.sk/d/J9wYMT883Q8UoP>
- Видео дневник:<https://yadi.sk/i/f2rT-b6R3Pjkt>
- Трек маршрута: <https://cloud.mail.ru/public/EnC7/7eRhNChZY>

**1.8. Список группы:**

**Ф.И.О., туристский опыт, разряд, должность**



**Пономарев Сергей Юрьевич**  
**26.01.1987**  
**5Р Киргизия,**  
**5Р Китай**  
**разряд КМС**  
**Руководитель, штурман, фотограф**



**Мортиков Владимир Сергеевич**  
**20.01.1982**  
**4У Киргизия**  
**3У Марокко**  
**1 разряд**  
**Медик**



**Мазалевская Таисия Михайловна**  
**21.05.1993**  
**5У Киргизия**  
**5У Китай**  
**разряд КМС**  
**Завхоз**

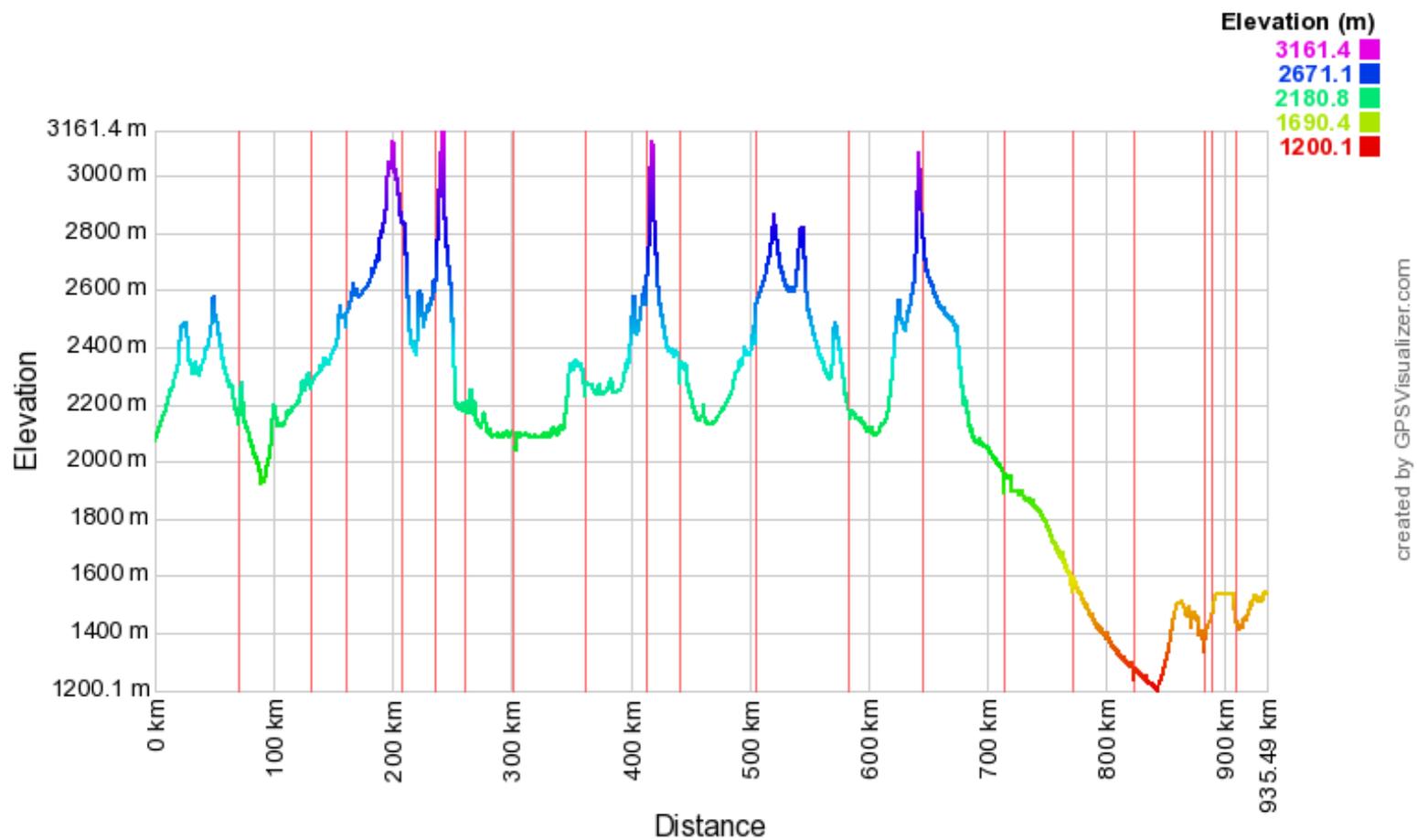


**Мокроусов Андрей Владимирович**  
**31.12.1984**  
**5У Киргизия**  
**5У Китай**  
**разряд КМС**  
**Реммастер**

## 2. Обзорная карта и высотный график туристского маршрута



### Высотный график пройденного маршрута



*Суммарный набор высоты 14 967 м*

### **3. Организация прохождения маршрута**

#### **3.1. Общая смысловая идея и подготовка к маршруту**

В велосипедный маршрут по Монголии мы планировали отправиться ещё в 2016 году, но по разным причинам группа не собралась. Монголию мы выбрали по ряду причин, во-первых это была новая для нас страна, во вторых в связи с относительной близостью поход планировался бюджетным, в третьих в Монголии спокойная социально-политическая обстановка, что уменьшало проблемы с получением пропусков и наличием «закрытых» для посещения районов. Кроме того для путешествий по Монголии россиянам не нужно оформлять визу.

С выбором района так же не пришлось долго думать. Если взглянуть на географическую карту Монголии отчетливо видно, что наиболее возвышенные горные районы располагаются на западе страны (Монгольский Алтай). Восточнее, ближе к центральной части страны возвышается горный массив Хангай, который уступает Монгольскому Алтаю по высоте и расчлененности рельефа. Нам хотелось совершить насыщенный разнообразными велосипедными препятствиями маршрут по местности с большой пестротой природных зон и ландшафтов, поэтому выбор пал на Монгольский Алтай.

При сборе информации о туристском освоении данного региона, стало понятно, что район освоен слабо и существуют возможности для интересных велосипедных первопрохождений. Наиболее полезным при подготовке к маршруту оказался отчет Д. Гришина (веломаршрут 5 к.с 2014 г., ). На основании имеющихся литературных данных и космических снимков нами был построен линейный велосипедный маршрут на 2/3 состоящий из не пройденных ранее на велосипедах участков. Маршрут начинался на севере в п. Ташанта в основной части проходил по горным районам Монгольского Алтая преимущественно в приграничных с Китаем районах и заканчивался в полупустынных районах. Но, не задолго до выхода на маршрут нам стало известно, о том, что еще две группы под руководством А.Л. Шмаренкова (Тула) и Д.П. Боголюбова (Москва) проходят схожие велосипедные маршруты в районе Монгольского Алтая.

Сроки маршрута, подбирались с теми условиями, что бы не было слишком холодно в высокогорных районах на севере страны и не слишком жарко в полупустынных районах на юге, поэтому выход на маршрут был намечен на середину августа, кроме того в это время отмечается низкий уровень воды в реках.

Еще одним важным моментом при подготовке к маршруту было заблаговременное изготовление пропусков для проезда по национальным паркам и приграничным с Китаем районам. Для заказа пропусков мы обратились к Жанболату Нарау (email: [narau@mail.ru](mailto:narau@mail.ru)), который хорошо говорит на русском, пропуска были изготовлены к нашему приезду и довольно не дорого.

*Группа выражает глубокую благодарность Максиму Лучко, Жанболату Нарау, Игорю Томасу, Ольге Маслбоевой, Ирине Добариной, за конструктивные советы и помощь при подготовке к маршруту.*

### **3.2. Варианты подъезда и отъезда**

Из Новосибирска до Ташанты (начального пункта нашего маршрута) можно добраться несколькими способами. Мы выбрали, как нам казалось наиболее дешевый вариант. Отправились мы на вечернем поезде Новосибирск Бийск вечером (22:04) 12 августа. В поезде есть плацкартные и сидячие места. В Бийск мы приехали в 7:50 утра, на вокзале нас ждала пассажирская газель, заранее заказанная нами в турфирме АлтайТурСервис. Погрузились в газель и отправились. Впятером с разобранными велосипедами и рюкзаками нам было вполне удобно. В Ташанту прибыли в (19:40) 13 августа. Выезд с маршрута был более долговременным и состоял из нескольких этапов. Из п. Алтай Сум на пассажирской маршрутке до г. Ховд. На следующее утро мы сели на маршрутку до г. Баян-Улгий, где наняли местного таксиста на «Истане» до п. Уланбашиг. В п. Ташанта мы наняли Алексея (т. 89139983445) на тайоте королла универсал за 13 т.р. до г. Новосибирска. Подробнее о дороге назад см. раздел 6, день 19-21

### **3.3. Аварийные выходы с маршрута**

В случае возникновения аварийной ситуации при прохождении маршрута группе необходимо заехать в один из ближайших населённых пунктов, через которые проходила нитка маршрута. При возникновении аварийных ситуаций на автономных частях маршрута следует осуществлять аварийный выход с учетом рационального взвешивания всех сложившихся условий.

### **3.4. Изменения маршрута и их причины**

Большая часть маршрута была пройдена по заявленной нитке. Но были ситуации, когда по объективным причинам нам пришлось внести корректировки в запланированный нами маршрут. Вместо прохождения заявленного перевала 2793 м, нам пришлось спуститься по р. Бор-Бургасны-Гол и продолжить движение вверх по р. Ойгор-Гол. Данное изменение связано с запретом монгольских пограничников, при этом у нас были пропуска в погранзону, пограничники пояснили, что наши пропуска распространяются на погранзону с Китаем но не с Россией. Второй раз запасным вариантом мы воспользовались в заключительной части маршрута. Вместо прохождения не известного перевала Их-Тургэний-Даба 3461 м мы выбрали выезд по долине р. Булган. Данное изменение было связано с угрозой не уложиться в запланированные нами сроки.

## **4. Сведения о районе прохождения маршрута**

**Монгольский Алтай** – горная система в юго-восточной части Алтая, расположена на границе между Монголией и Китаем. Состоит из нескольких разделённых долинами хребтов, растянувшихся на 1000км с юго-востока на северо-запад. Ширина изменяется от 150км до 300км, высшая точка – гора Мунх-Хайрхан-Ула(4362 м).

Вершины хребтов имеют платообразную форму и покрыты ледниками, общая площадь которых составляет 830 км<sup>2</sup>. Большая их часть, в том числе крупнейший ледник Потанина, расположена в массиве Таван-Богдо-Ула. Хребты в основном сложены кристаллическими сланцами, порфирами, порфиритами и гранитами.

На увлажнённых склонах юго-западной стороны расположены луга и леса, на сухих северо-восточных склонах – степи и полупустыни.

Горная система Монгольского Алтая на севере подходит к высокогорьям Республики Алтай, на западе и юге располагаются полупустыни и пустыни Джунгарии и Гоби, а вся северо-восточная часть системы граничит с полупустынями Котловины Больших озёр. На востоке Монгольского Алтая располагается Алаг-Нурская впадина, которая отделяет его от более низкого Гобийского Алтая (высота до 3900 м). На северо-западной конечности хребта находится озеро Канас.

#### 4.1. Интересные объекты на нашем маршруте

##### ***Горный узел Таван-Богдо-Ула, гора Куйтэн-Уул (Найрамдал) 4374 м.***

Горный массив на юго-востоке Алтая, расположен в области схождения границ трех государств: России, Монголии и Китая. Название переводится как «пять Божественных гор». Высшая точка массива гора Куйтэн-Уул 4374 м одновременно и высшая точка Монголии. Здесь же расположены крупнейшие на Алтае ледники Потанина 19 км и Пржевальского 10 км. Массив привлекает любителей гор со всего мира.



##### ***Горное озеро Хотон-Нуур.***

Располагается в живописной межгорной котловине Монгольского Алтая на высоте 2083 м. Озеро богато рыбой. Входит в состав национального парка Таван-Богдо-Ула. Является популярным объектом для туризма.



### ***Горное озеро Даян-Нур.***

Располагается в межгорной котловине Монгольского Алтая на высоте 2232 м. Озеро примыкает северо-западной стороной к горному массиву Ундер-Хайрхан-Уул 3914 м.



### ***Долина реки Булган-Гол.***

Одна из самых крупных рек западной Монголии. Берет свое начало в горах Монгольского Алтая. На значительном протяжении течет с севера на юг, после чего выходит на равнину и уходит на запад в Китай. Долина реки очень разно образна и красива.



### ***Каменные бабы и балбалы Монголии.***

Каменные изваяния, связанные с культом предков. Устанавливались в священных местах и служили местом для ритуальных обрядов.



### 5. График пройденного маршрута

День	Дата	Участок	КМ	Набор высоты (м)	Характер участка	Способ передвижения	Погода*
1	14.08	п. Ташанта –р. Бор-Бургасны-Гол	70.3	983	асфальт, грунтовая и гравийная дорога	велo	Я
2	15.08	р. Бор-Бургасны-Гол –р. Их-Ойгорын-Гол	61.5	1120	грунтовая и гравийная дорога	велo	Я
3	16.08	р. Их-Ойгорын-Гол – р. Дунд-Ойгорын-Гол	30	669	гравийная дорога	велo	П, Д, ПО
4	17.08	р. Дунд-Ойгорын-Гол– р.Цаган-Гол	46.1	1239	гравийная, каменистая дорога	велo / пешком	Я, ПО, Я
5	18.08	р. Цаган-Гол – р. Налия-Гол	29	777	гравийная, каменистая дорога	велo / пешком	Д, ПО, Д
6	19.08	р. Налия-Гол – р. Цаган-Ус	24.7	963	тропа, бездорожье	велo / пешком	ПО
7	20.08	р. Цаган-Ус – оз. Хотон-Нуур	40.3	842	бездорожье, тропа, гравийная дорога	пешком / велo	ПО, П, С
8	21.08	оз. Хотон-Нуур – р. Жалангашийн-Гол	58.7	977	гравийная дорога	велo / пешком	Я
9	22.08	р. Жалангашийн-Гол – р. Сонгинын-Гол	51	959	гравийная дорога, тропа	велo / пешком	Я
10	23.08	р. Сонгинын-Гол–р. Чигиртэйн-Гол	28.5	916	тропа, каменистая дорога	пешком / велo	Я
11	24.08	р. Чигиртэйн-Гол – р. Аршаант-Гол	63.2	793	каменистая и гравийная дорога	велo	Я
12	25.08	р. Аршаант-Гол – р. Чигиртэйн-Гол	79	1102	гравийная дорога	велo	Я
13	26.08	р. Чигиртэйн-Гол – р. Улаагчин-Гол	61.2	1366	гравийная дорога	велo	Я
14	27.08	р. Улаагчин-Гол – р. Булган-Гол	68.7	389	гравийная и каменистая дорога	велo	Я

15	28.08	р. Булган-Гол	57.5	545	каменистая и гравийная дорога	велo	П, Д, ПО,
16	29.08	р. Булган-Гол – р. Улиастайн-Гол	52.2	392	гравийная дорога, песчаная дорога	велo / пешком	Д, ПО, Я
17	30.08	р. Улиастайн-Гол – р. Уенчийн-Гол	58.9	618	гравийная дорога, асфальт	велo	Я, ПО
18	31.08	р. Уенчийн-Гол – п. Алтай Сум	51.2	316	асфальтовая дорога	велo	Я
		<b>ВСЕГО</b>	<b>932</b>	<b>14967</b>			

\*Я – ясно; ПО – переменная облачность; П – пасмурно; Д – дождь; С – снег

### Статистические данные по графику прохождения маршрута:

*Средний дневной пробег – 54,8 км*

*Максимальный дневной пробег - 79 км*

*Средний дневной набор высоты - 880,4 м*

*Максимальный дневной набор высоты - 1366 м*

*Средняя скорость движения – 10,32 км/ч*

*Минимальная высота маршрута - 1199 м*

*Максимальная высота маршрута - 3160 м*

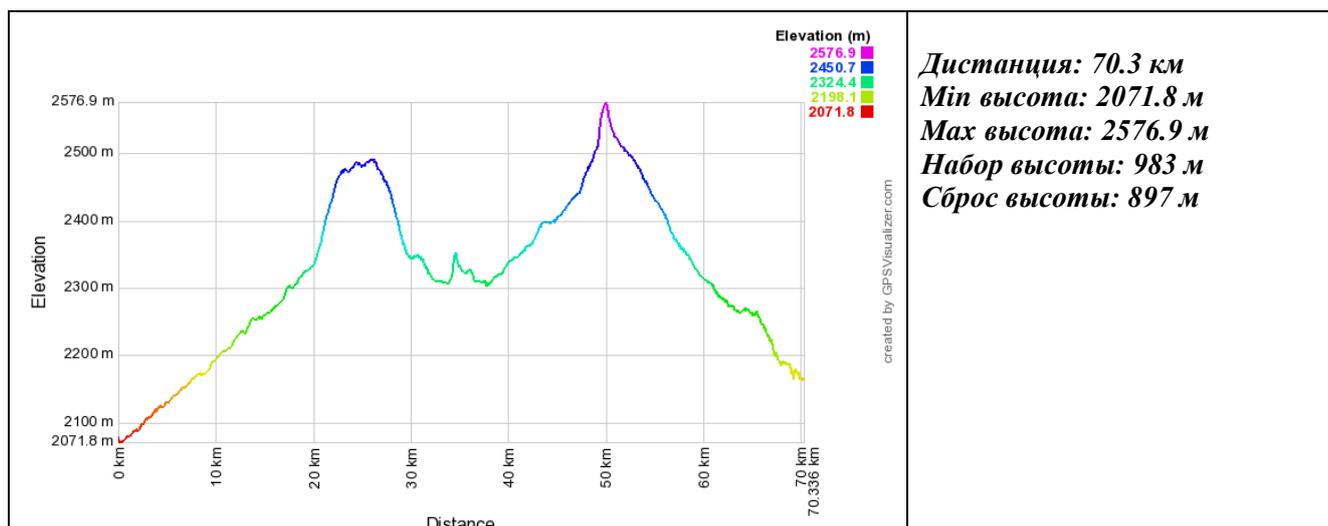
*Средний дневное ходовое время - 6 ч. 10 мин.*

*Суммарное чистое ходовое время - 90 ч. 39 мин*

## 6. Техническое описание маршрута

### День 1 (14.08)

п. Ташанта – р. Бор-Бургасны-Гол



Дежурный проснулся в 6:30, остальные в 6:50, небо ясное (*ф. 1*). Таможня открывается в 9:00 утра, к этому времени мы и подъехали. На подъезде к таможне скопилось около 20 машин. Мы подъехали к пропускным воротам, где стояла группа мототуристов из Бельгии (*ф. 2*). Нас запустили вместе с ними без очереди. Таможню прошли довольно быстро (около 40 мин). Далее следовал 23 км участок по нейтральной полосе. Дорога, асфальтовая (*ф. 3*), хорошего качества плавный подъем идет 17 км на пер. Дурбэт-Даба 2490 м, по перевалу проходит граница, здесь стоит еще один пост, для промежуточной проверки документов. Сразу за воротами КПП асфальт заканчивается и начинается гравийно-каменистая дорога низкого качества (*ф. 4*). Скорость сразу снижается. Радует то, что следующие 7 км пути дорога идет на спуск к Монгольскому пограничному переходу Уланбашит (Красная юрта). Аккуратно спускаемся к переходу, так же быстро проходим проверку документов (около 30 мин) получаем у одной из сотрудниц пропуска в нацпарки и погранзону, которые нам передал Жанболат. И вот мы в Монголии. За пограничным переходом нас встречает местный обменщик валюты. Курс у него не выгодный (1 рубль=38 тугриков), но поездив по поселку, выясняется курс везде не выгодный, приходится менять деньги с запасом, так как еще не скоро на нашем маршруте будут обменные пункты. Покупаем в местных магазинчиках еще кое, какие мелочи из продуктов и в 13:20 начинаем наш маршрут по Монголии (*ф. 5*).

Съезжаем с основной дороги и уходим вправо по ходу движения, впереди небольшой перелаз, дорога накатанный грунт (*ф. 6*). После перелаза спускаемся в долину р.Талын-Толгоин-Гол, в реке воды нет, только цветущая лужа (*ф. 7*). Встали на обед, запас воды с собой был. На обе проводили подгонку снаряжения, из-за этого вышли в 16:30. Продолжаем движение, дорога идет вверх, подъем пологий, затяжной, дорога гравийная. Заехали на пер. 2576 м (*ф. 8*). С перевала идет отличный спуск в долину р. Дзуслан-Булак, за 1 час проехали 20 км (*ф. 9*). Переехали р. Бор-Бургасны-Гол вброд (*ф. 10*). Встали на 300 метров ниже слияния рек Дзуслан-Булак и Бор-Бургасны-Гол в 19:15 (*ф. 11,12*).



Фото. 1. Утро 1-го дня, Чуйская степь



Фото. 2. У ворот пограничного перехода в п. Ташанта



Фото. 3. В российской части нейтральной полосы



Фото. 4. Монгольской часть нейтральной полосы, спуск с пер. Дурбэт-Даба



Фото. 5. В поселке Улан-Башиг (красная юрта)



Фото. 6. Движение к первому перевальчику



Фото. 7. Обед у р. Талын-Толгоин-Гол



Фото. 8. На перевале пер. 2576 м



Фото. 9. Спуск в долину р. Дзуслан-Булак



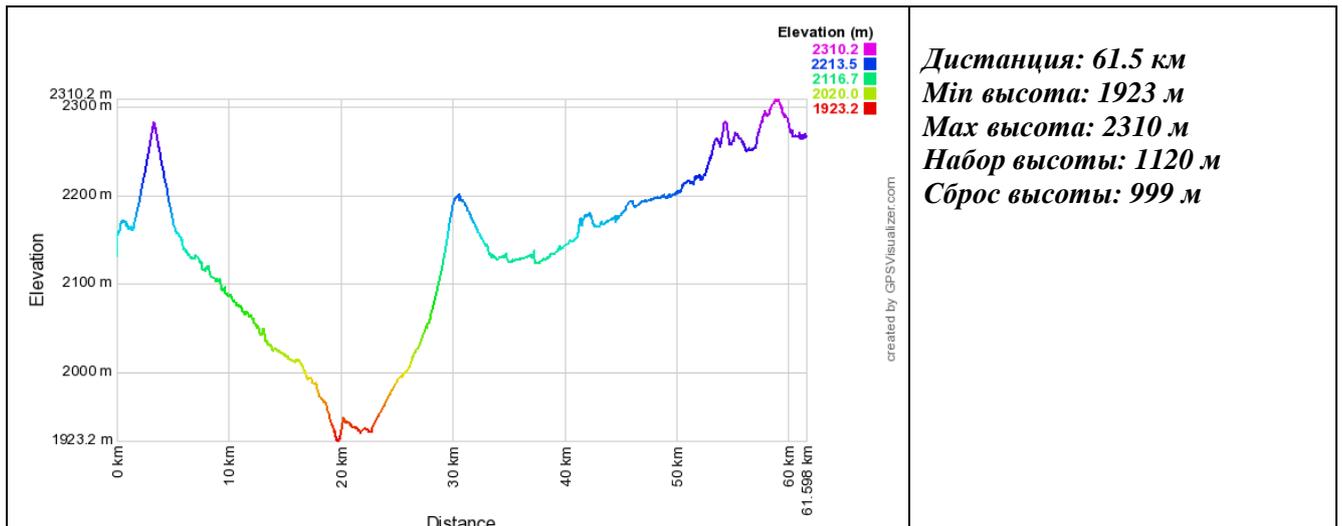
Фото. 10. Переезжаем вброд р. Бог-Бургасны-Гол



Фото. 11. Спуск к месту ночевки на р. Бор-Бургасны-Гол



Фото. 12. Место ночевки

**День 2 (15.08)****р. Бор-Бургасны-Гол - р. Их-Ойгорын-Гол**

**Дистанция: 61.5 км**  
**Min высота: 1923 м**  
**Max высота: 2310 м**  
**Набор высоты: 1120 м**  
**Сброс высоты: 999 м**

Подъем дежурного в 6:00 группа в 6:30, небо ясное. Продолжаем движение вниз по долине р. Бор-Бургасны-Гол (**ф. 13**). Проезжаем 1.5 км до свертка на пер 2793 м. Неподалеку от свертка стоит небольшая база огороженная забором с флагом Монголии на крыше (как выяснилось через полчаса пограничная застава). Начинаем подъем на пер. 2793 м. Подъем пологий, дорога гравийная (**ф. 14**). Проехав около 1 км, остановились на привал, снизу доносится шум мотора, и мы видим, как за нами снизу едет мотоцикл. На мотоцикле сидят два пограничника. Подъезжают к нам и просят предъявить документы. Проверяют паспорта и пропуск в пограничную территорию. Что-то передают по рации. Через несколько минут пограничники говорят, что наши пропуска действительны в приграничной зоне с Китаем, но не с Россией, поэтому нам следует объехать этот участок по долине р. Ойгор-Гол. Приходится спуститься вниз, хорошо, что не далеко уехали. Заезжаем в погранчасть(которую мы уже видели), здесь нас регистрируют и отпускают дальше (**ф. 15**). Продолжаем путь вниз по долине р. Бор-Бургасны-Гол.

Дорога гравийно-каменистая, низкого качества с множеством бродов и локальных подъемов и спусков (**ф. 16,17**). Постепенно долина расширяется, дорога становится лучше, и мы хорошо разгоняемся (**ф. 18**). Доезжаем до места, где наша дорога соединяется с дорогой вдоль р. Ойгор-Гол. Далее дорога поднимается на небольшой отрог (**ф. 19**). С вершины отрога хорошо просматривается наш дальнейший путь. Спустились с отрога на пологую равнину. Здесь дорога стала просто ужасной, участки гребенки чередовались с участками занесенными песком, местами движению мешали большие камни (**ф. 20**). Скорость движения снизилась до 7 км/ч. Далее следовал подъем на пер.Кок-Майнак 2203 м, из-за низкого качества дороги некоторые места проходили пешком (**ф. 22**). Спустившись с перевала, заезжаем в п. Джалгаз-Толгой (**ф. 23**). Поселок небольшой, но при этом есть пара магазинов и небольшая бензиновая заправка. Далее дорога постепенно приближается к реке Ойгор-Гол (**ф. 24, 25**). Доехали до места, где дорога поворачивает направо и идет вверх через перевал в обход прижимов (таким путем двигалась группа Д. Гришина в 2014 году). Нами при подготовке к маршруту был найден альтернативный вариант (без крюка), вдоль р. Ойгор-Гол. Для этого, мы еще немного проехали вдоль р. Ойгор-Гол до

брода реки на правый берег. Брод состоит из двух рукавов, общая ширина около 45 метров, глубина около 50 см, течение среднее (*ф. 26*). Далее дорога идет по правому берегу реки (*ф. 27*). Дорога каменистая, качество низкое, постоянно следуют локальные подъемы, и спуски скорость не превышает 7-9 км/ч. Далее следуют два внушительных подъема и спуска вдоль берега р. Ойгор-Гол (*ф. 28*). После второго спуска стоит домик, возле домика косят сено два молодых монгола, они пытаются нам что-то сказать, но безуспешно, монгольского мы не знаем. После домика идет еще один подъем, дорога здесь совсем плохая, глубокие промоины и камни мешают ехать, идем пешком. С подъема видны разливы р. Ойгор-Гол, дорога идет вниз (*ф. 29*). Спустившись ближе к реке, встаем на ночлег (*ф. 30, 31*).



Фото. 13. Утро 2-го дня, движение по долине р. Бор-Бургасны-Гол



Фото. 14. Монгольская пограничная часть на р. Бор-Бургасны-Гол



Фото. 15. Подъем на перевал 2793 м



Фото. 16. Дорога вниз по долине р. Бор-Бургасны-Гол



Фото. 17. Локальный брод



Фото. 18. Характер дороги в нижнем течении долины р. Бор-Бургасны-Гол



Фото. 19. Подъем на отрог



Фото. 20. Движение по гребенке в долине р. Ойгор-Гол



Фото. 21. Верблюды в долине р. Ойгор-Гол



Фото. 22. Подъем на пер. Кок-Майнак 2203 м



Фото. 23. В поселке Джалгаз-Толгой



Фото. 24. Движение по долине р. Ойгор-Гол



Фото. 25. Локальные подъемы и спуски



Фото. 26. Брод р. Ойгор-Гол



Фото. 27. Движение по правому берегу р. Ойгор-Гол



Фото. 28. На одном из подъемов



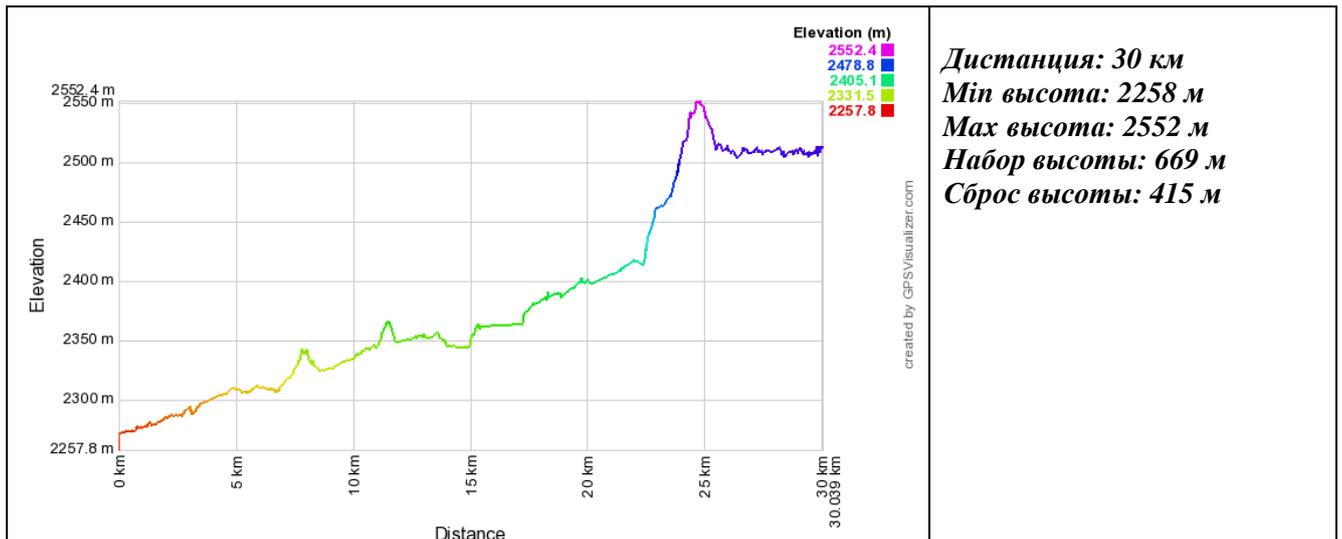
Фото. 29. Разливы р. Ойгор-Гол



Фото. 30. Спуск к р. Ойгор-Гол



Фото. 31. Место ночевки

**День 3 (16.08)****Р. Ойгор-Гол - р. Их-Ойгорын-Гол – р. Дунд-Ойгорын-Гол**

Подъем дежурного в 6:00, группа проснулась в 6:30. Небо плотно затянуто облаками и не предвещает ничего хорошего (**ф. 32**). Завтракаем, собираемся и выезжаем вверх по р. Ойгор-Гол. Дорога плохого качества, камни, песок, грязь (**ф. 33**). Выехали на открытое пространство, и тут пошел сильный дождь. Решили его переждать под тентом растянутым между велосипедами. Дождь шел около часа. После чего мы продолжили движение. Доехали до брода через р. Их-Ойгорын-Гол, река здесь делится на два рукава. Ширина каждого около 10 метров глубина около 40 см (**ф. 34**). Далее движемся вдоль забора, дорога в плохом состоянии (**ф. 35**). Далее дорога уходит вначале налево, потом направо, после чего поднимается вверх и идет по холмам (**ф. 36**). Начинается град с дождем, решаем остановиться и накрыться тентом. Пережидаем непогоду около 50 мин, и продолжаем движение к приграничному посту Кок-Эрик (**ф. 37**). У поста делаем остановку, у нас проверяют пропуска, все хорошо, можно ехать дальше. После поста идет крутой подъем на пер. 2551 м (**ф. 38**). С перевала открывается вид на долину р. Дунд-Ойгорын-Гол, в долине есть озеро, много юрт и скота. Спускаемся вниз, дует сильный холодный ветер, как здесь живут монголы (**ф. 39**)?. Проезжаем основное скопление юрт, приобретаем при этом немного баурсо и сыра (**ф. 40**). Переходим р. Дунд-Ойгорын-Гол по положенным здесь доскам (**ф. 41**). Встаем на ночь на берегу р. Дунд-Ойгорын-Гол, найдя укромное, защищенное от ветра место. Хотя нас не видно с дороги, вскоре к нам пришли местные детишки, принесли сухого сыра, похожего на Киргизский курут, но более приятный и мягкий. Этот сыр делают из ячьего молока, хорошая вещь. В ответ угощаем детишек конфетами, здесь их ими не часто балуют.



Фото. 32. Утро 3-го дня, небо плотно затянуто



Фото. 33. Дорога не радует



Фото. 34. Брод р. Их-Ойгорын-Гол



Фото. 35. Еще один брод, заболоченного ручья



Фото. 36. Движение по долине р. Шетк-Ойгор-Гол



Фото. 37. На подъезде к п. Кок-Эрик



Фото. 38. Подъем на пер. 2551 м



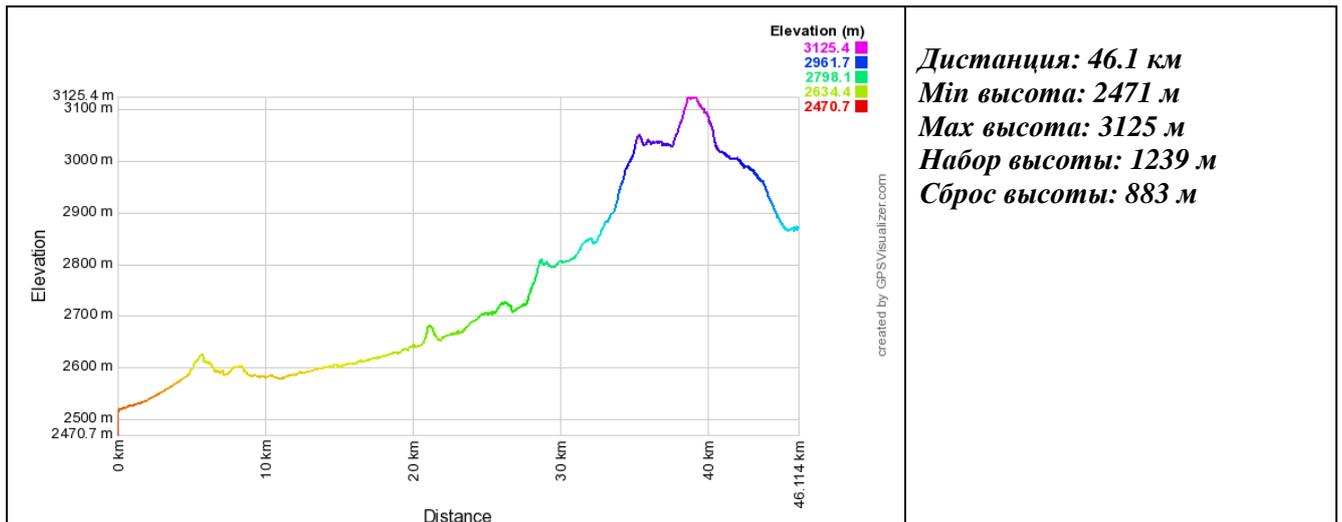
Фото. 39. На пер. 2551 м



Фото. 40. Юрты в долине р. Дунд-Ойгорын-Гол



Фото. 41. Переходим р. Дунд-Ойгорын-Гол по доске

**День 4 (17.08)****р. Дунд-Ойгорын-Гол– р. Цаган-Гол**

**Дистанция: 46.1 км**  
**Min высота: 2471 м**  
**Max высота: 3125 м**  
**Набор высоты: 1239 м**  
**Сброс высоты: 883 м**

Подъем дежурного в 6:00, общий в 6:30, утро ясное. Завтракаем, собираемся. Продолжаем движение на пер. 2625 м. Подъем пологий (**ф. 42, 43**). Спускаемся по накатанной гравийной дороге вниз в долину р. Их-Ойгорын-Гол. Вдоль реки идет хорошая, накатанная гравийная дорога. По долине реки Их-Ойгорын-Гол дорога идет к базовому лагерю массива Таван-Богдо-Ула, поэтому машин относительно много (**ф. 44, 45**). На спуске с перевала у Володи поломалась стойка багажника, ремонт занял полтора часа, главное, что багажник отремонтирован и может выполнять свою функцию. За последние годы у нас накопился богатый опыт по ремонту велооборудования в походных условиях, поэтому в ремнаборе есть все необходимое.

Продолжаем движение по долине р. Их-Ойгорын-Гол. Дорога каменисто-гравийная, постепенно набираем высоту, по пути поднимаемся на несколько локальных подъемов (**ф. 46, 47**). В итоге через полтора часа мы доезжаем до скопления юрт, которые исполняют роль кемпингов. К нам выходит монгол и зовет в гости, решаем зайти. Заходим в юрту, монголы приносят чай, баурсо, масло, сыр, пьем чай. У монгола молодая жена и трое детишек, по-русски он не понимает, общаемся с помощью языка жестов. Подкрепившись, прощаемся с монголом. Продолжаем движение вверх по долине, дорога постепенно становится хуже. Переезжаем вброд р. Их-Ойгорын-Гол (**ф. 49**). Доезжаем до очередного пункта проверки документов (**ф. 48**). Здесь у нас проверяют пропуска в нацпарк и приграничную зону. Народу на poste много, снами фотографируется группа туристов из Южной Кореи (**ф. 50**). После поста идет крутой подъем, спешиваемся, толкаем велосипеду, далее следует еще несколько подъемов и спусков, часто приходится идти пешком (**ф. 51**). Далее дорога спускается к реке и переходит её вброд (**ф. 52**). После брода начинается основной набор (**ф. 53**), дорога крутая, грунтовая, плохого качества, идем в основном пешком (**ф. 54, 55**). В 18:05 забрались на первый отрог высотой 3050 м, с него уже видны заснеженные пики массива Таван-Богдо-Ула (**ф. 56**). Далее следует небольшой спуск и пологий участок по склону (**ф. 57**). После траверса склона дорога поднимается на основной перевал (в 19:00), на котором стоит «обо». Высота перевала 3125 м (**ф. 58, 59**). На перевале много памятных табличек и пирамидок из плоских камней. С перевала открывается восхитительный вид на массив Таван-Богдо-Ула, все как на ладони, прямо под нами ледник Потанина, самый большой на Алтае. Уже поздно, фотографируемся и начинаем спуск. Проехали немного по дороге, что ведет в базовый лагерь, и далее пройдя немного по целине, выходим на тропу (**ф. 60**), которая спускается вдоль ручья, впадающего в р. Цаган-Гол. Тропа практически не пригодна для езды, идем в основном пешком (**ф. 61**). Спустившись до воды и найдя плоское место, встаем на ночлег. Сегодня был сложный день, ужинаем и ложимся спать.



Фото. 42. Утро 4-го дня, подъем на перевал 2625 м



Фото. 43. На фоне г. Талдагийн-Их-Ула 3621 м



Фото. 44. У памятки в долине р. Ий-Ойгорын-Гол



Фото. 45. На фоне безымянного озера в долине р. Их-Ойгорын-Гол



Фото. 46. Локальный подъем



Фото. 47. Вид вверх по течению р. Их-Ойгорын-Гол с локального подъема



Фото. 48. Пункт контроля на фоне вершин массива Таван-Богдо-Ула



Фото. 49. Брод р. Их-Ойгорын-Гол



Фото. 50. Фото с южно корейцами на пункте контроля



Фото. 51. Локальный подъем



Фото. 52. Брод р. Урган-Голын-Барун-Сала



Фото. 53. Начало подъема на пре. 3125 м



Фото. 54. Крутой участок подъема



Фото. 55. Пологий участок подъема



Фото. 56. Выход на первую седловину высотой 3050 м



Фото. 57. Вид на спуск с первой седловины



Фото. 58. Подъем на вторую седловину



Фото. 59. На перевале 3125 м.



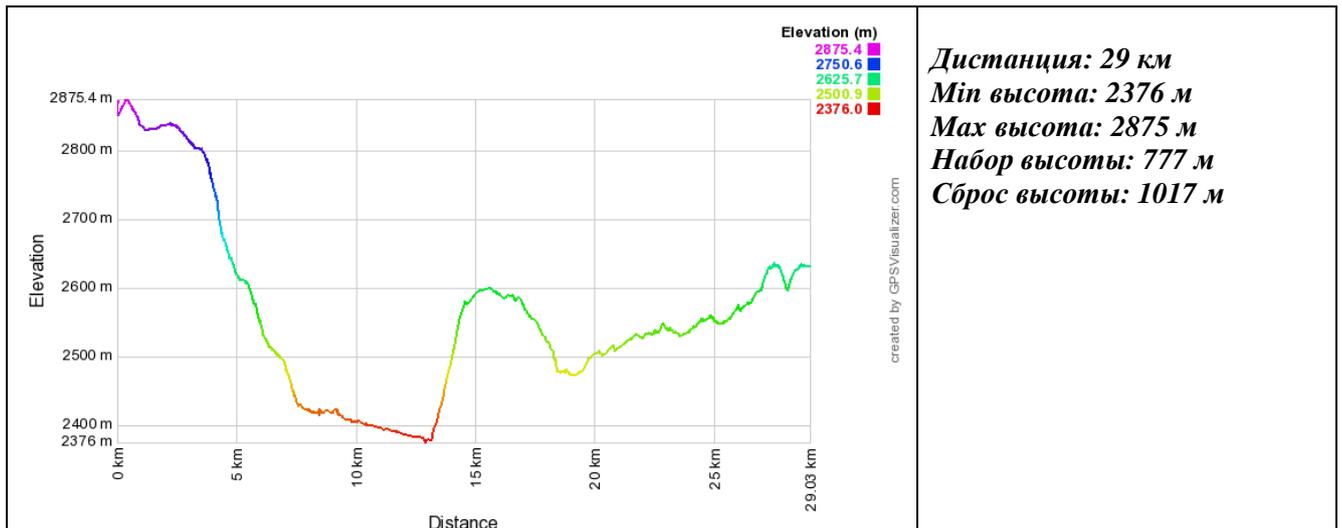
Фото. 60. Спуск по тропе



Фото. 61. Сложный участок тропы

## День 5 (18.08)

### р. Цаган-Гол – р. Налия-Гол



Подъем дежурного в 6:30, общий в 7:10, утром ясно (*ф. 62*), но к обеду все затягивает. Продолжаем спуск по тропе (*ф. 63*), выходим на плато, здесь много заболоченных участков, которые сильно замедляют продвижение (*ф. 64, 65*). После плато начинается спуск в долину р. Цаган-Гол, спуск проезжаем в седле, лавируя между камнями и ямами (*ф. 66*). Проезжаем вниз по течению до моста, возле моста стоит очередной пост, у нас проверяют документы. Проезжаем через мост, который установлен через основное русло (*ф. 67*), за мостом переходим вброд рукав. Брод не сложный, ширина 20 м, глубина около 40 см, течение среднее (*ф. 68*). После брода продолжаем спуск вниз по долине. Дорога каменистая низкого качества, несколько локальных бродов (*ф. 69*). Доезжаем до поворота на перевал из долины р. Цаган-Гол в долину р. Налия-Гол. Дорога крутая, толкаем велосипеды вверх (*ф. 70*). На перевале стоит «обо», высота 2600 м (*ф. 71*). Перевальная седловина широкая, проезжаем этот участок и быстро спускаемся в долину р. Налия-Гол. Во время спуска начинается дождик. Доезжаем до ручья и встаем на обед. Дождик идет, мы обедаем. Дожидаемся окончания и продолжаем движение вверх по долине р. Налия-Гол. Дорога идет по левому берегу реки, качество дороги низкое, большие камни, ямы, сильно тормозят продвижение (*ф. 72-74*). Вдали виднеется большое скопление палаток. Доезжаем до лагеря, здесь много иностранных туристов (*ф. 75*). После лагеря следует брод через р. Налия-Гол. Ширина брода около 20 м, максимальная глубина около 50 см, течение среднее (*ф. 76*). Далее следует подъем, и еще один брод (шириной около 10 м) притока и мы выезжаем к юртам (*ф. 77*). В юртах покупаем немного хлеба и молоко (*ф. 78*), расспрашиваем монголов о дороге на перевал, они тыкают туда, куда нужно идти. За юртами автомобильная дорога заканчивается, дальше есть только тропа. Поднимаемся по тропе и встаем на ровном месте (*ф. 79*).



Фото. 62. Утро 5-го дня пути



Фото. 63. Продолжаем спуск по тропе



Фото. 64. Заболоченный участок



Фото. 65. Локальный брод



Фото. 66. Тропа стала лучше, спуск в долину р. Цаган-Гол



Фото. 67. Мост через основной рукав на р. Цаган-Гол



Фото. 68. Брод через второй рукав р. Цаган-Гол



Фото. 69. Еще брод, через безымянный ручей



Фото. 70. Подъем на перевал 2600 м



Фото. 71. «Обо» на пер. 2600 м



Фото. 72. Движение по дороге в долине р. Налиа-Гол



Фото. 73. Переходим ручеёк



Фото. 74. Дорога не лучшего качества



Фото. 75. Стоянка туристов



Фото. 76. Брод р. Налиа-Гол



Фото. 77. Брод правого притока р. Налиа-Гол



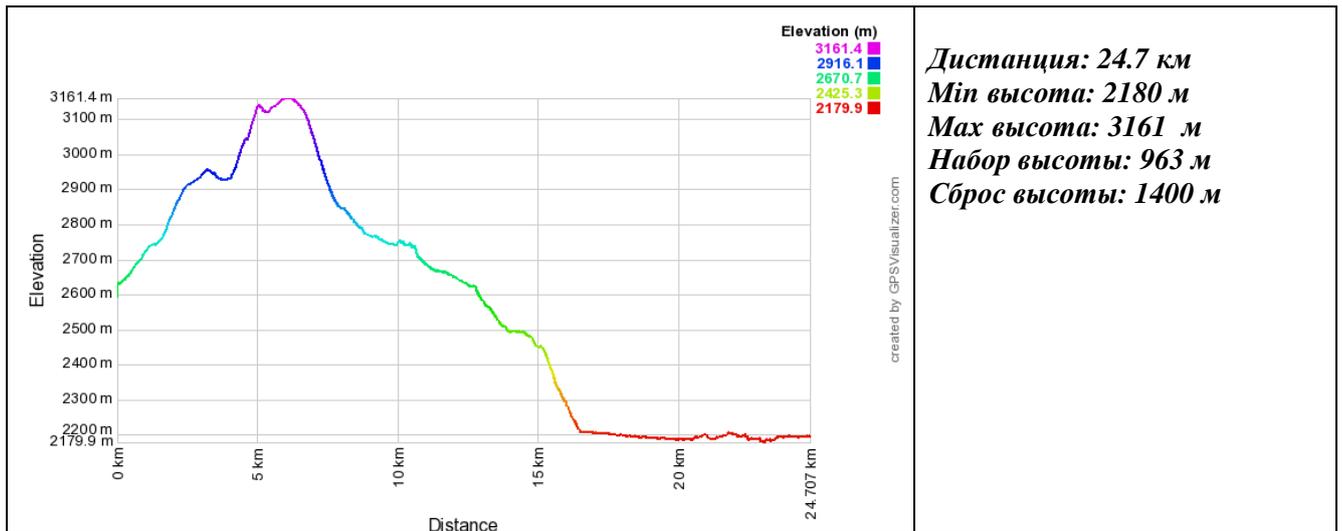
Фото. 78. На стойбище, козленок оседлал велосипед



Фото. 79. Место ночевки

## День 6 (19.08)

### р. Налия-Гол – р. Цаган-Ус



*Дистанция: 24.7 км*  
*Min высота: 2180 м*  
*Max высота: 3161 м*  
*Набор высоты: 963 м*  
*Сброс высоты: 1400 м*

Ночью и утром шел дождь. Проснулись в 8:30. Во время завтрака снова пошел дождь, решили переждать. Вышли в итоге только в 10:30. Погода улучшается, облака развеиваются. Подъем по тропе крутой идем и толкаем велосипеды (*ф. 80, 81*). Подъем идет по гребню отрога, периодически встречаются большие туры. Слева по ходу открывается скальный цирк, местами покрытый снежниками (*ф. 82*). Выходим в цирк, тропа приближается к скальной стене, пытаемся разглядеть, где же подъем на перевал (*ф. 83*). Вдруг на верху, на фоне снежников мы замечаем движение. Приглядевшись, видим, что это караван верблюдов (*ф. 84*). Ждем, пока караван спустится, чтобы не мешаться на склонах. Караван проходит мимо, каюры с невозмутимым недоумением провожают нас глазами. Подъем очень тяжелый, идем с передышками (*ф. 85, 86*). Навстречу нам спускается монгол, он довольно хорошо говорит по-русски, сказав, что мы «храбрые» люди он уходит вниз. С огромными усилиями мы забираемся на седловину (*ф. 87*), здесь стоит «обо» (*ф. 88*). Далее следует небольшой спуск и пологий подъем на основную по высоте седловину. На перевале останавливаемся, смотрю, навигатор с картой генштаба, по карте мы стоим на леднике, но ледника нет. Поверхность перевального плато представлена текстурными грунтами и сильно обводнена, что свидетельствует о былом наличии ледникового покрова. Да, что не говори, а ледники в горах отступают, причем довольно динамично. Начинаем спуск (*ф. 89*). Проехав немного по перевальному плато, подъезжаем к кулуару, тропа резко уходит вниз. Аккуратно спускаемся, спуск крутой идем пешком (*ф. 90*). Спускаемся в долину левого притока р. Цаган-Ус, тропа идет по правому берегу реки. Тропа очень сложная, множество локальных подъемов и спусков, бродов, каменистых участков, кустов (*ф. 91*). Прошли около километра и решили встать на обед, в месте, где долина расширяется. Во время обеда светило солнце. Впереди по ходу движения остановился шедший нам на встречу караван верблюдов. На месте стоянки начали ставить лагерь. Мы же, пообедав,

продолжили движение вниз по реке. Погода портится, особенно в долине р. Цаган-Ус, а нам надо именно туда. Подошли к броду, здесь тропа переходит на левый берег реки (**ф. 92**). Брод не сложный, ширина около 10 м, максимальная глубина около 30 м. Тропа плохого качества сначала идет вниз вдоль реки. Потом постепенно уходит, влево по ходу движения и идет на высоте, постепенно отворачивая в сторону долины р. Цаган-Ус (**ф. 93**). Начинаем спуск (**ф. 94**). Начинается дождь. Ничего не поделаешь надо спускаться. Спускаемся осторожно, на пологих участках едем, на более крутых идем пешком. Тропа спускается к реке. Тропа ужасного качества, по большей части идем, уже промокли, решаем дойти до зоны леса. По пути проходим несколько бродов, периодически тропа идет через кочки. Далее следуют несколько локальных подъемов и спусков (**ф. 95-98**). Останавливаемся в уютном месте между лиственницами, натягиваем тент и разводим костер. Сегодня был тяжелый и продуктивный день.



Фото. 80. Утро 6-го дня, начало подъема по тропе на пер. 3160 м



Фото. 81. Рюкзаки за плечи и вперед



Фото. 82. На фоне скального обрыва



Фото. 83. Где то там наш перевал



Фото. 84. С перевала 3160 м нам на встречу спускается караван верблюдов



Фото. 85. Подъем не простой



Фото. 86. Подъем вдоль снежника



Фото. 87. Выход на первую седловину 3050 м



Фото. 88. У перевального «обо»



Фото. 89. Начало спуска с основного перевала



Фото. 90. Основная часть спуска была такой



Фото. 91. Вышли на тропу вдоль безымянного притока р. Цаган-Ус



Фото. 92. Брод



Фото. 93. Открылась долина р. Цаган-Ус



Фото. 94. Аккуратно спускаемся



Фото. 95. Тропа вдоль берега. Песок, болота



Фото. 96. Один из заболоченных участков



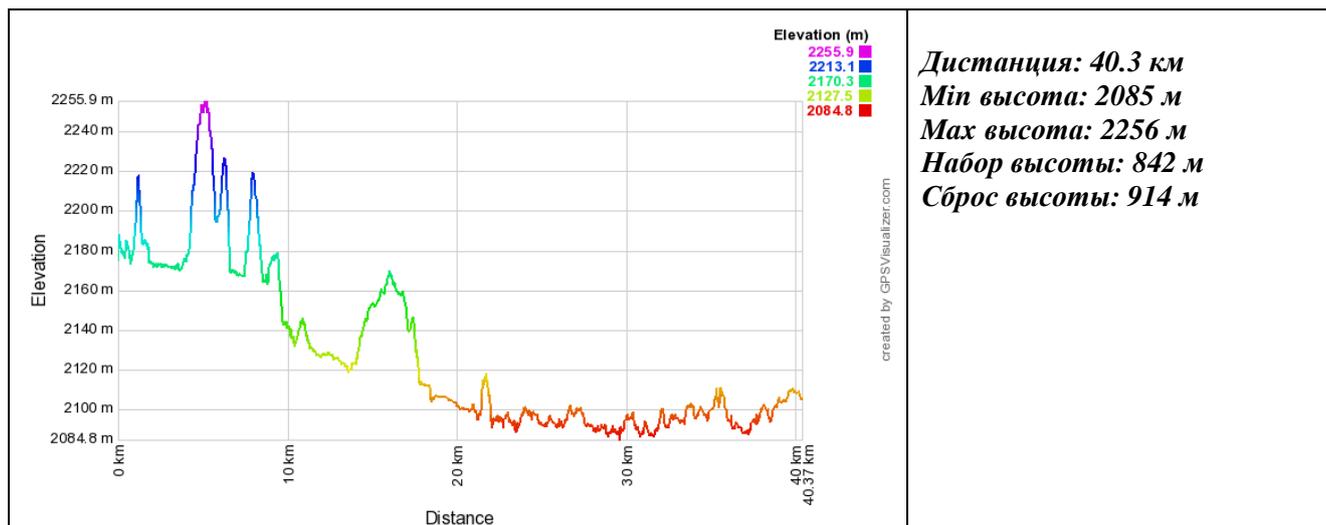
Фото. 97. Кочкарник



Фото. 98. Дождик сделал тропу ужасной

## День 7 (20.08)

### р. Цаган-Ус – оз. Хотон-Нуур



*Дистанция: 40.3 км*  
*Min высота: 2085 м*  
*Max высота: 2256 м*  
*Набор высоты: 842 м*  
*Сброс высоты: 914 м*

Подъем дежурного в 7:00, общий подъем в 7:40. На небе переменная облачность, часто выглядывает солнце. Завтракаем, сушим промокшие вчера вещи (*ф. 99*), выходим на маршрут в 10:10. Продолжаем движение по тропе (*ф. 100*). Качество тропы плохое, после вчерашнего дождя тропа раскисшая, периодически встречаются заболоченные участки, кочки, песок. Периодически, получается ехать (*ф. 101*). Встречаем идущую нам на встречу группу туристов, с верблюдами в качестве перевозчиков багажа. Преодолеваем несколько подъемов и спусков (*ф. 102*). После очередного подъема нам открываются живописные виды на долину р. Цаган-Ус (*ф. 103*). Проходим по тропе 9 км. Далее долин расширяется. В 14:20 встаем на обед на небольшом левом притоке р. Цаган-Ус. Впереди видны юрты и пасущиеся стада яков. Выходим в 15:30, переходим приток вброд и продолжаем движение по левому берегу р. Цаган-Ус. Проехав около 500 метров, выезжаем на накатанную гравийную дорогу (*ф. 105*). Радуемся относительно хорошей дороге. Проехав немного, замечаем, справа по ходу движения каменную стелу, решаем остановиться и подойти к ней. Подойдя, мы обнаружили, что это одна из знаменитых каменных баб (воинов), которые имели ритуальное значение для предков. Погода обманчивая, над нами светит солнце, а горы затянуты, и, судя по всему, там идет дождь. После относительно ровного участка, дорога уходит в холмы, где идет то вверх, то вниз. Попрыгав по холмам, дорога вновь выходит на относительно ровное пространство. Поднимается сильный ветер, за нами идет угрожающая дождем тучка (*ф. 107*). Немного ускоряемся. Держим скорость 22 км/ч (*ф. 106*). Ближе к озеру Хотон-Нуур дорога вновь уходит вверх и идет вдоль левого берега озера (*ф. 108*). Стараемся держаться вдоль левого по ходу берега озера (*ф. 109*). На небе полная неразбериха, огромные тучи затянули Монгольский Алтай, а над нами пока солнце. Проходим вброд небольшой ручей, впадающий в озеро. Далее дорога отходит влево по ходу от озера делает небольшую петлю и вновь идет в сторону Хотон-Нура. Проезжаем мимо небольшого озерца, в котором плавают белые гуси. За озерцом стоят бревенчатые постройки. Нам уже пора вставать на ночь, поэтому решаем разведать строения. В постройках никого нет, этот факт нас радует, так как ветер сильный, а спрятаться с палаткой особо негде. Выбираем понравившийся нам домик и ставим в нем палатку и велосипеды (*ф. 110*). Ребята идут на озерцо за водой. С темнотой начинается дождик, а у нас сухо и тихо!



Фото. 99. Утро 7-го дня, сборы перед выходом



Фото. 100. Начало движения



Фото. 101. Некоторые участки удается проехать



Фото. 102. Другие приходится идти пешком



Фото. 103. С одного из подъемов открываются красивые виды



Фото. 104. Небольшой лесной участок



Фото. 105. Выехали на дорогу



Фото. 106. Дороги в направлении озера Хотон-Нур



Фото. 107. Непогода нас преследует



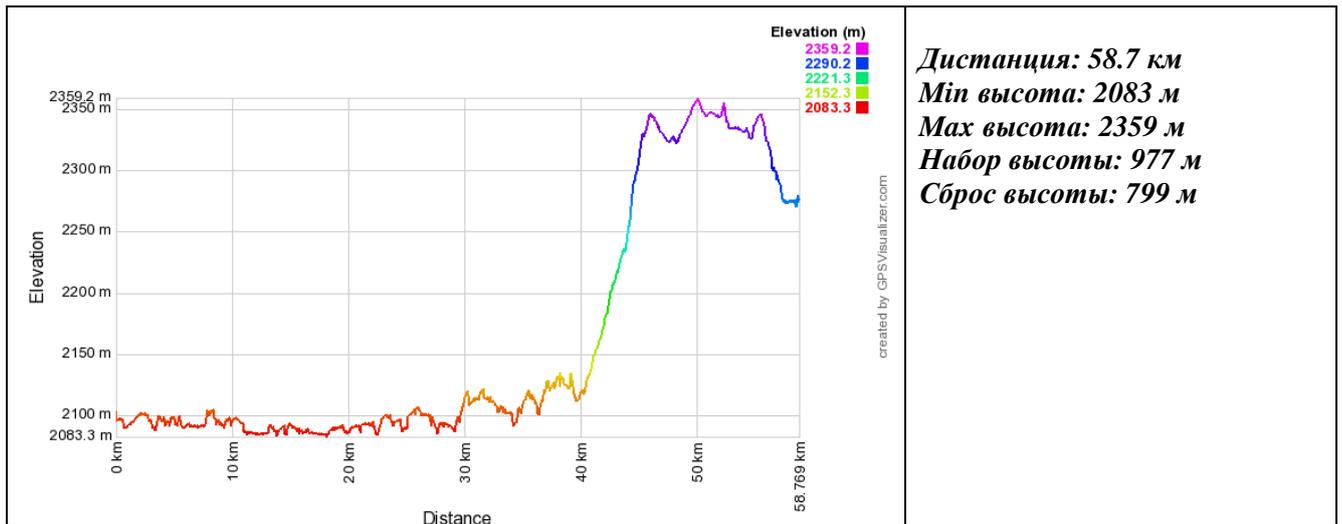
Фото. 108. На фоне оз. Хотон-Нур



Фото. 109. Движение вдоль берега озера Хотон-Нур



Фото. 110. Ночевка в домике

**День 8 (21.08)****оз. Хотон-Нуур – р. Жалангашийн-Гол**

**Дистанция: 58.7 км**  
**Min высота: 2083 м**  
**Max высота: 2359 м**  
**Набор высоты: 977 м**  
**Сброс высоты: 799 м**

Подъем дежурного в 7:00, общий в 7:50. В той стороне, куда нам нужно ехать, явно идет дождик. Решаем собраться и следить за погодой. Перспектива улучшается, и мы выходим на маршрут в 9:30, сделав памятное фото на фоне приютившего нас домика (**ф. 111**). Продолжаем движение по грунтово-гравийной дороге вдоль оз. Хотон-Нуур. Облака поднимаются, и мы видим, что там ночью выпал снег (**ф. 112**), осень уже рядом. Переходим вброд р. Ут-Хайтун-Гол. Ширина метров 15, глубина около 50 см, течение среднее (**ф. 113**). Слева от дороги виден курган. Проезжаем 13 км от места ночевки и видим мост через протоку Сыргаал между оз. Хотон-Нуур и оз. Хурган-Нуур (**ф. 114**). С нашей стороны находится магазин и небольшая заправка, с противоположенной стороны видна погранчасть, куда нам нужно заехать, что бы отметить. Закупаем недостающие продукты, это первый магазин за семь дней. Переезжаем по мосту протоку. Отмечаемся у пограничников. Дорога уходит от озера ближе к горам Монгольского Алтая, потом постепенно поворачивает на право. Доезжаем до брода через р. Их-Тургений-Гол. Брод общей шириной около 100 м, по пути есть островки средняя глубина по колено. Наиболее сложное место, где проходит основная струя, ближе к целевому берегу, глубина здесь превышает 60 см, течение сильное (**ф. 115**). Далее дорога идет по пересеченной местности с хорошим перепадом высот. Через р. Шара-Булаг есть мост (**ф. 116**). Доезжаем до довольно крупного скопления каменных баб (**ф. 117**). Проходим еще один брод. Постоянные подъемы и спуски. Через р. Сумдайрагийн-Гол есть мост (**ф. 118**). В 14:00 стаем на обед за мостом. Быстро обедаем (40 мин). И продолжаем движение. Доезжаем до р. Отогтийн-Гол, дальше дорога идет вверх по долине реки (**ф. 119**). Поднимаемся до моста через реку. Переходим по мосту (**ф. 120**). Начинаем подъем на водораздел между озером Хурган-Нуур и Даян-Нуур. На подъеме нас догоняет снегопад (**ф. 121**). Снег зернистый, интенсивный, быстро покрывает землю. Продолжаем движение. Добравшись до перевала, начинаем спуск, на спуске обгоняем фронт и попадаем из зимы в осень (**ф. 122**). Спускаемся вдоль реки Жалангашийн-Гол. Очень сильный и холодный ветер, впервые одеваю все вещи и трое штанов. Доехали до скопления юрт и тут нас опять нагнал снегопад, ветер со снегом встречный ехать очень сложно. Поставить палатку при таком ветре так же проблематично. Замечаем вдалеке домик, похожий на тот, в котором мы провели прошлую ночь, идем к домику. На наше счастье домик оказался свободным. Ставим палатку и велосипеды внутри. Ребята идут за водой. Снег немного стихает, но продолжает идти.



Фото. 111. У домика, который нас приютил



Фото. 112. Начало движения



Фото. 113. Переходим вброд р. Ут-Хайтун-Гол



Фото. 114. Мост через протоку Сыргаал



Фото. 115. Затяжной брод р. р. Их-Тургений-Гол



Фото. 116. Мост через р. Шара-Була



Фото. 117. У каменных баб



Фото. 118. Мост через р. Сумдайрагийн-Гол



Фото. 119. Локальный подъем



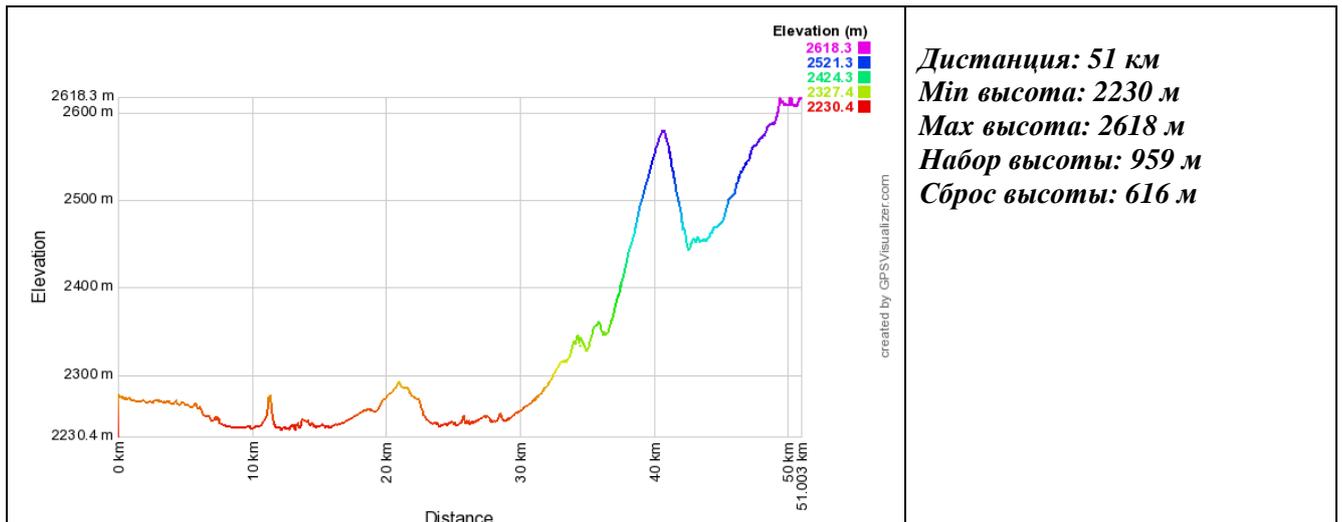
Фото. 120. Мост через р. Отогтийн-Гол



Фото. 121. На подъеме на водораздел нас нагнал снег



Фото. 122. Мы перегнали снег, на спуске в долину р. Жалангашийн-Гол

**День 9 (22.08)****р. Жалангашийн-Гол – р. Сонгинын-Гол**

Подъем дежурного в 6:00, общий в 6:50. Вся долина р. Жалангашийн-Гол и все горы вокруг укрыты снегом, небо ясное, небольшой морозец. Прошедший накануне снегопад, дал представление о том, каково в Монголии зимой (*ф. 123*). Мы замечаем, что многие юрты в наполовину разобранном состоянии, по всей видимости, сезон горного выпаса подходит к концу. Собираемся и выезжаем в направлении озера Даян-Нур. Снег быстро тает. Дорога гравийная накатанная идет под уклон, едим быстро (*ф. 125*). Дорога отклоняется на восток. Забираемся на невысокий перевал (*ф. 126*), с которого открываются красивые виды. Спускаемся к мосту через р. Годон-Гол (*ф. 127*). Возле моста ловит сотовая связь. Продолжаем движение вдоль восточного берега оз. Даян-Нур (*ф. 128*). Дорога идет в стороне от озера с плавным набором высоты. Далее следует приятный спуск. Объезжаем с востока озеро Сагсаг-Нур и сворачиваем в долину (смотри трек). Начинается небольшой подъем. В 14:00 встаем на обед у реки, стекающей с перевала Ямаатын-Даваа. Выходим с обеда в 15:00. Начинается подъем на перевал Ямаатын-Даваа (*ф. 129*). Подъем пологий, но дорога плохого качества, крупные валуны мешают ехать в седле. На перевале стоит тур (*ф. 130*). Начинаем спуск с перевала, проехав вниз около 500 метров сворачиваем в долину р. Сонгинын-Гол. Движемся по слабо накатанной колее вверх по долине. Вскоре колея теряется, остается лишь тропа (*ф. 131*). Продолжаем подъем по тропе. Тропа становится все хуже (*ф. 132*). Приходится толкать велосипеды. Тропа совсем плохая. Встаем на ночь в 19:15, на берегу небольшого озерка, до перевала 3114 м остается около 1,5 км и его хорошо видно (*ф. 133, 134*).



Фото. 123. Утром мы увидели, каково в этих краях зимой



Фото. 124. Очередной домик, который нам помог



Фото. 125. Приятная дорога к оз. Даян-Нур



Фото. 126. Подъем на перевал



Фото. 127. Мост через р.Годон-Гол



Фото. 128. Дорога к оз. Даян-Нур после моста



Фото. 129. Подъем на пер. Ямаатын-Даваа



Фото. 130. На перевале Ямаатын-Даваа



Фото. 131. Движение по тропе в долине р. Сонгинын-Гол

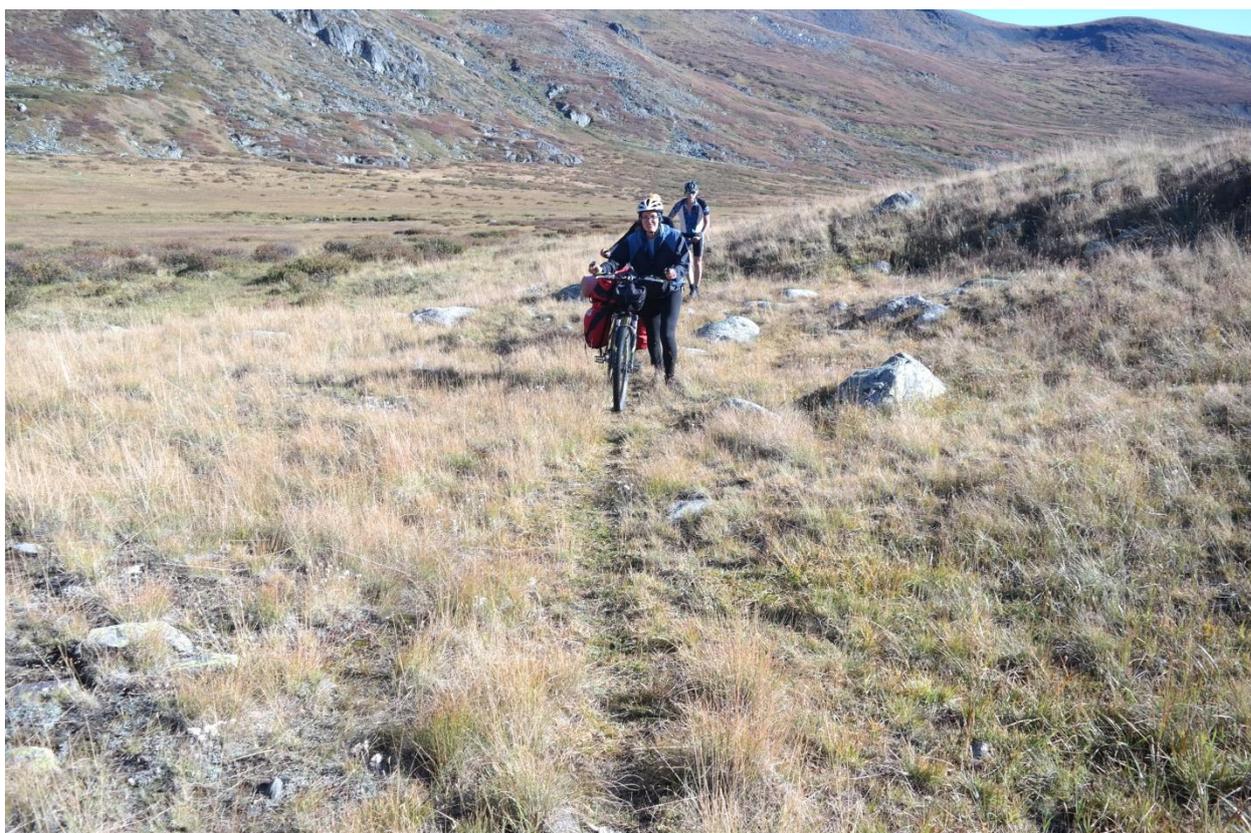


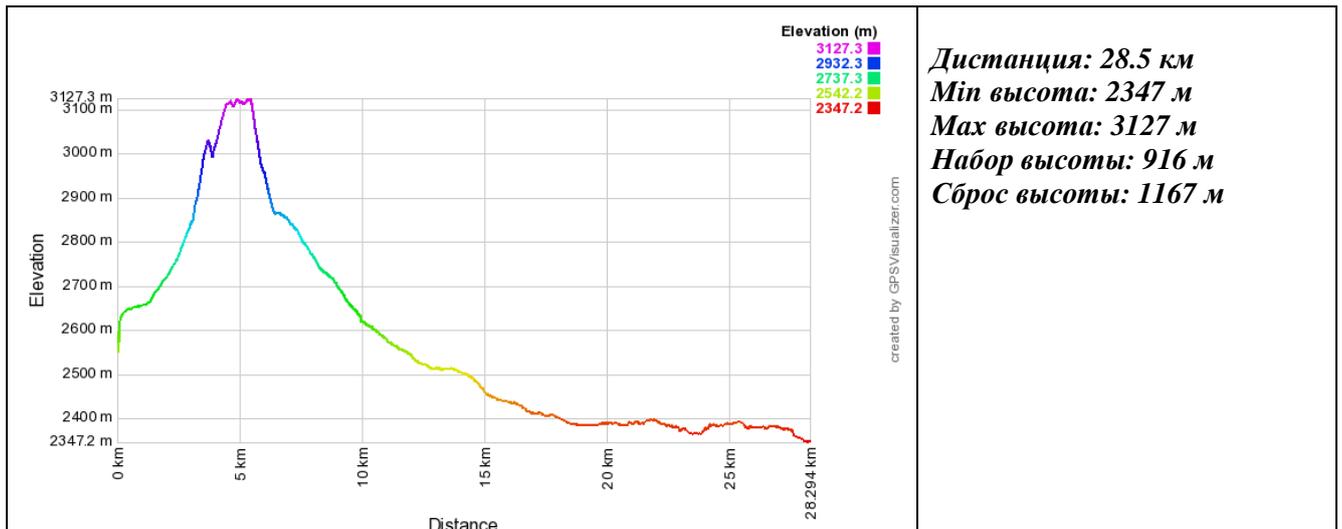
Фото. 132. Ближе к перевалу тропа становится все хуже



Фото. 133. Перевал 3114 м правее вершины



Фото. 134. Место ночевки

**День 10 (23.08)****р. Сонгинын-Гол – р. Чигиртэйн-Гол**

Подъем дежурного в 5:30, общий в 6:00. Небо ясное, морозно, на озере лед. Выходим в 7:50. Идем в сторону перевала, тропа еле угадывается, периодически совсем теряется (*ф. 135*). В процессе изучения этого перевала, с помощью программы Google Earth на снимках просматривалась тропа, на самом деле, ничего похожего нет, еще более странно, что на карте генштаба масштабом в 1 см 10 км, через перевал идет тропа. Рюкзаки на плечах, велосипеды со снятыми педалями, так мы медленно продвигались к перевальной седловине, постепенно набирая высоту. Через 1:20 подошли под основной взлет. Подъем крутой, вначале идем с передышками (*ф. 136*). Последние 250 метров набора высоты идем челноком (*ф. 137*). Выходим на пер. 3114 м в 12:10. С перевала открываются приятные виды, виден массив горы Ундэр-Хайрхан-Ула 3914 м (*ф. 139*). Седловина узкая скальная (*ф. 138*), тура с запиской не нашли, зато обнаружили некое подобие тропы. Спуск крутой, идем серпантинами по скальным полкам, придерживаясь тропы (*ф. 140, 141*). Не смотря на высокую крутизну спускаться легче, чем подниматься. Руки постоянно давят на тормозные рычаги. Доходим до более пологого участка и дальше вниз по долине (*ф. 142*). Тропа еле заметная много заболоченных участков и кустарников карликовой березки. В 13:50 встали у ручья на обед. Тепло, солнечно, можно загорать. После обеда продолжаем спуск. Выходим на скотопрогонную тропу (*ф. 143*). Тропа плохого качества, но идет быстрее. По тропе выходим к юртам. От юрт начинается автомобильная крупнокаменистая дорога низкого качества (*ф. 144*), основная дорога уходит вброд, мы же решаем двигаться по левому берегу р. Чигиртэйн-Гол. Через 2 км выезжаем на основную дорогу. Продолжаем движение по дороге в направлении оз. Чигиртай-Нуур. Дорога гравийно-каменистая, плохого качества. Идет по левому берегу озера, проезжаем несколько локальных подъемов и спусков (*ф. 146, 147*). В 19:30 встаем на ночь на берегу р. Чигиртэйн-Гол, вытекающей из озера Чигиртай-Нуур.



Фото. 135. Утро 10-го дня, подходим под пер. 3114 м



Фото. 136. Начало подъема на пер. 3114 м



Фото. 137. У Володи получается нести велосипед

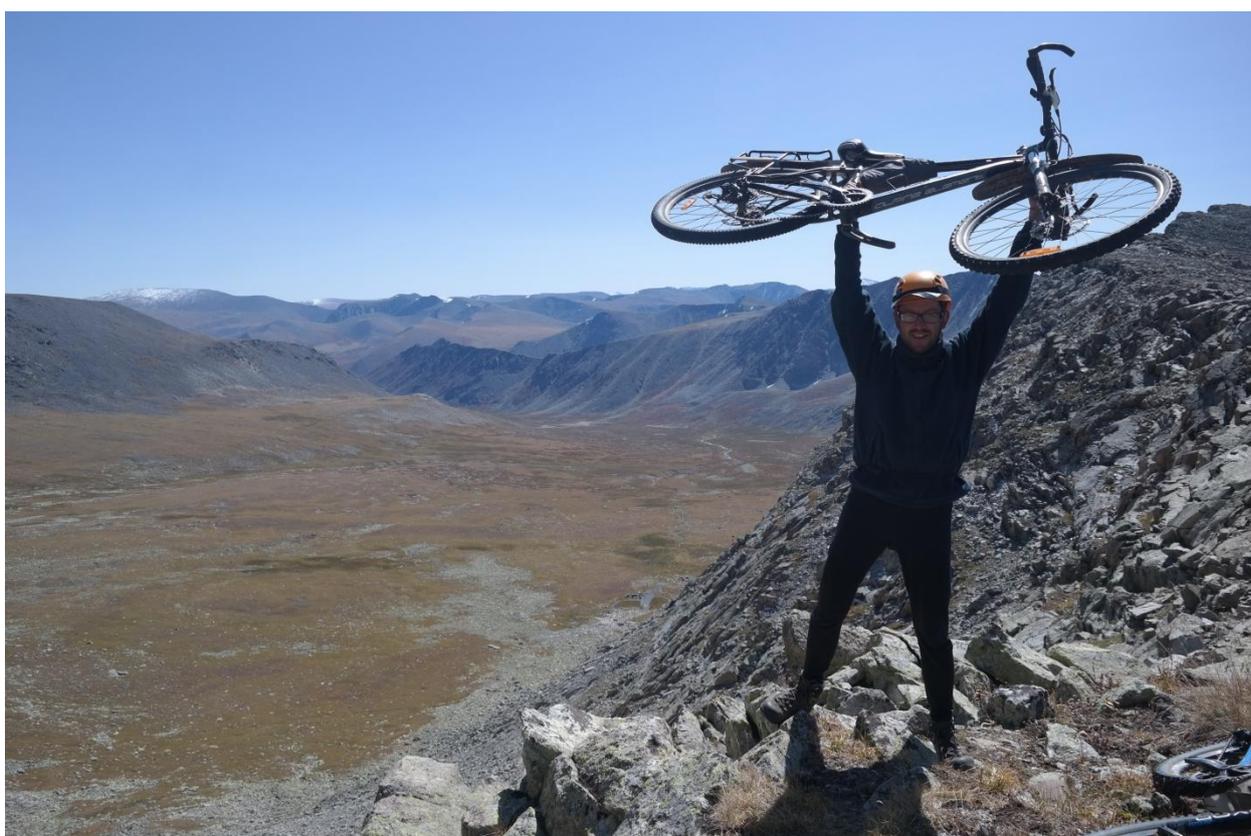


Фото. 138. На перевале 3114 м



Фото. 139. Вид с пер 3114 м на массив вершины Ундэр-Хайрхан-Ула 3914 м



Фото. 140. Начало спуска с пер. 3114 м



Фото. 141. В средней части спуска



Фото. 142. Вид на пер. 3114 м с востока



Фото. 143. Вышли на скотогонную тропу



Фото. 144. Выехали на автомобильную дорогу



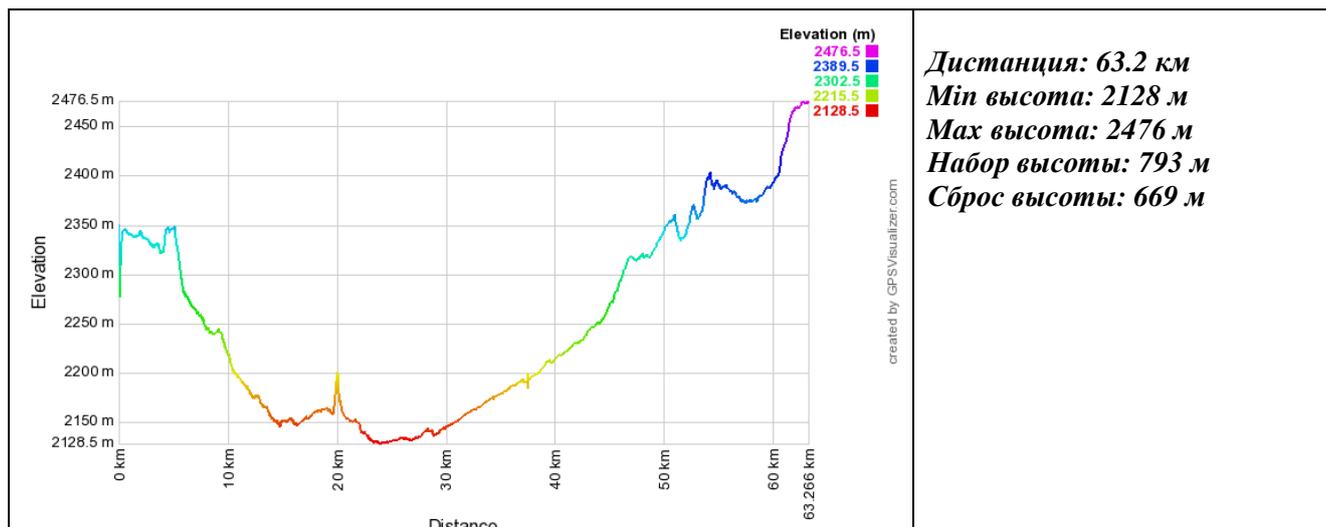
Фото. 145. Юрты в долине р. Чигиртэйн-Гол



Фото. 146. Дорога вдоль левого берега оз. Чигиртай-Нуур



Фото. 147. Локальные подъемы

**День 11 (24.08)****р. Чигиртэйн-Гол – р. Аршаант-Гол**

Подъем дежурного в 6:00, общий в 6:30, небо ясное. После прохождения сложного перевала, решили устроить техническое обслуживание велосипедов (*ф. 148*). Вышли на маршрут в 9:20. Продолжаем движение к поселку Алтай (*ф. 149*). Дорога среднего качества, вначале идет по холмам, потом вдоль р. Чигиртэйн-Гол. Поселок Алтая довольно большой, является центром сомона. Издали смотрится симпатично, у домов разноцветные крыши, в поселке есть школа, садик, банк и магазины. Идем закупать продукты на ближайшие два дня. Ассортимент местных магазинов не отличается разнообразием. Закупаем продукты и выезжаем из поселка, переезжаем р. Чигиртэйн-Гол по мосту, пресекаем большое поле, проезжаем несколько локальных бродов (*ф. 150*), и начинаем подъем на невысокий перелаз. Подъем крутой, идем пешком (*ф. 151*). С перелазы хорошо виден поселок и наш дальнейший путь. Спуск с перелазы приятный, хорошо разгоняемся и спускаемся в долину р. Сагсайн-Гол. Проехав немного, упираемся в очередной шлагбаум монгольских пограничников. У нас проверяют пропуск и паспорта, все в порядке, можно ехать дальше. Дорога идет без перепадов, но качество покрытия низкое, много крупных камней, локальных бродов (*ф. 152*). В 14:00 доезжаем до мота через р. Сагсайн-Гол (*ф. 153*). За мостом встаем на обед. Погода солнечная, тепло, Володя купается. Выходим на маршрут в 15:10, продолжаем движение, постепенно дорога становится более приятной для езды. За полтора часа проезжаем около 17 км. В долине р. Сагсайн-Гол, как и везде в Монголии где есть вода, стоят юрты и пасутся стада. Дорога плавно идет вверх (*ф. 154*), заезжаем на пригорок, на вершине пригорка стоит обо и молитвенный барабан, по всей видимости, в этой части Монголии преобладают монголы-буддисты а не казаки-мусульмане, как на северо-западе страны, откуда мы приехали. Далее следуют еще пара подъемов и спусков. Дорога идет высоко над р. Сагсайн-Гол. На одном из подъемов замечаем необычное сооружение. Подъезжаем ближе и видим, что это памятник монгольским солдатам-героям погибшим во время Второй Мировой Войны (*ф. 155*). Удивительно то, что по близости нет более или менее крупного поселения, значит, солдаты родились и жили в одной из юрт в долине. Дальше дорога поднимается еще выше по правому берегу реки. Постепенно дорога уходит влево по ходу движения. За поворотом открывается живописная долина с видами на верховья р. Сагсайн-Гол (*ф. 156*). Останавливаемся недалеко от юрт, ребята идут за баурсо и молоком. Продолжаем движение, переезжаем небольшой перелаз и встаем на ночь в 19:10 на берегу р. Аршаант-Гол (*ф. 157*). Сегодня отмечаем середину маршрута, поэтому у нас праздничный обед, картошка с тушенкой и лечо!



Фото. 148. Обслуживание велосипедов



Фото. 149. Впереди п. Алтай



Фото. 150. Локальный брод



Фото. 151. Подъем на перевал



Фото. 152. Участок дороги от КПП



Фото. 153. Мост через реку Сагсайн-Гол



Фото. 154. Подъем в долине реки Сагсайн-Гол



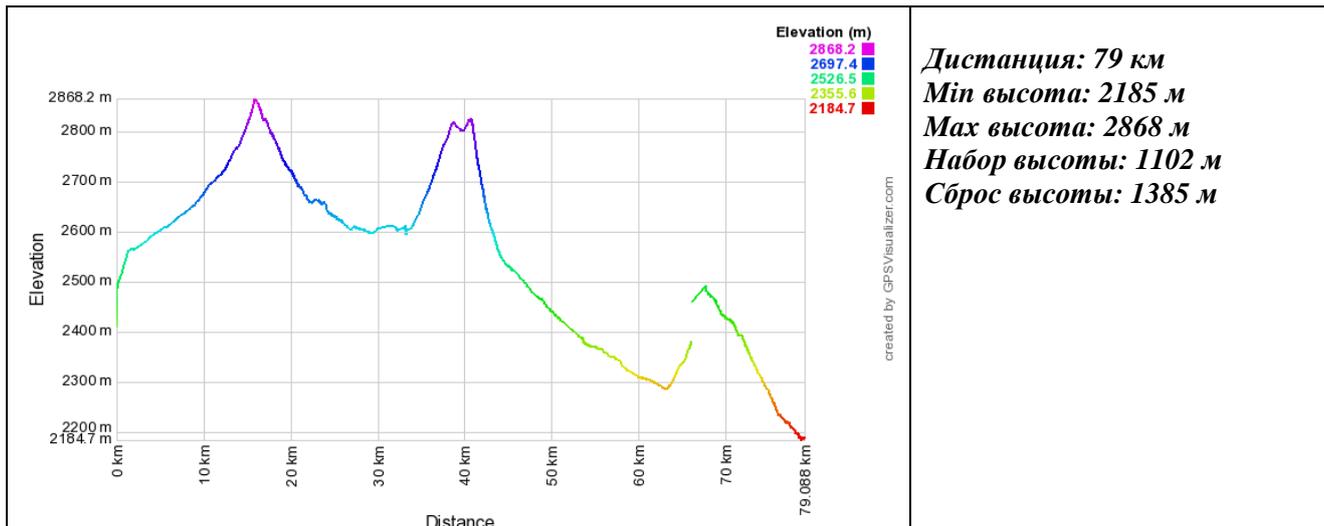
Фото. 155. Памятник монгольским солдатам-героям



Фото. 156. На повороте реки Сагсайн-Гол



Фото. 157. Движение в долине р. Аршаант-Гол

**День 12 (25.08)****р. Аршаант-Гол – р. Чигиртэйн-Гол**

Подъем дежурного в 6:30, общий в 7:10. До рассвета дул сильный ветер, с рассветом ветер стих, небо ясное, лишь легкие облачка проплывают в вышине. Собираемся и в 8:30 выходим на маршрут. Продолжаем движение вверх по долине р. Аршаант-Гол в направлении перевала Увсайн-Даваа 2843 м (*ф. 158*). Преодолеваем относительно крутой участок, далее вплоть до самого перевала набор постепенный (*ф. 159*). В долине р. Аршаант-Гол много юрт, долина постепенно поворачивает вправо по ходу движения. Дорога гравийная хорошо накатанная. Финальный затяжной участок и вот мы на перевале (*ф. 160*). Вид с перевала не впечатляет, поэтому, немного отдохнув, начинаем спуск. На спуске Андрей прокальвает заднее колесо, останавливаемся, клеим, мгновенно из соседних юрт сбегается детвора и, смеясь, наблюдает за нами. Через 15 минут ремонт окончен, продолжаем движение. Дорога приятная, идет вдоль р. Увсайн-Гол, которая впадает в озеро Тал-Нуур. Постепенно дорога отворачивает вправо, по ходу движения, проезжаем несколько небольших бродов (*ф. 161*). В 12:30 решаем встать на обед за мостом через р. Чомок-Гол (*ф. 162*). Дальше идет подъем на перевал 2807 м, и судя по карте воды на подъеме нет. Пообедали, отдохнули и в 14:10 продолжили движение по маршруту. От места обеда идет плавный подъем. Дорога гравийная среднего качества (*ф. 163*). Вначале заезжаем на первую седловину, потом идет небольшой спуск и подъем на вторую седловину. Заезжаем на перевал в 15:40. Вид с перевала значительно интереснее, чем с предыдущего (*ф. 164*). С перевала хорошо просматривается наш спуск. Фотографируемся и вниз. Пожалуй, это был самый приятный и быстрый спуск за весь маршрут. Дорога гравийная хорошо накатанная, спуск пологий (*ф. 165*). После основного спуска, дорога еще долго идет накатом вниз. Постепенно дорога уходит направо в урочище Хецийн Хондий (*ф. 166*). В урочище много параллельно идущих дорог. Из урочища хорошо видна вершина 4019 м (*ф. 167*). Дорога становится хуже, все чаще попадаются участки с гребенкой. Постепенно дорога отклоняется вправо по ходу движения. Начинаем подниматься на пер. 2472 м (*ф. 168*). Подъем пологий, но едем очень медленно, так как дорога ужасного качества, из-за обилия машин, идет сплошная гребенка. Забираемся на пер. 2472 м в 18:20 (*ф. 169*). Спуск оказывается еще хуже подъема. Дороги расходятся веером, и все ужасного качества, идет песчаная гребенка. Пытаемся найти более приятную колею. Помучавшись, находим более или менее приятную колею и спускаемся по ней вниз в долину реки Чигиртэйн-Гол. Встаем на ночь в 19:10.



Фото. 158. движение долине р. Аршаант-Гол в направлении пер. Увсайн-Даваа



Фото. 159. Пологий подъем на пер. Увсайн-Даваа 2843 м



Фото. 160. На пер. Увсайн-Даваа 2843 м



Фото. 161. Брод на спуске с перевала



Фото. 162. Мост через р. Чомок-Гол



Фото. 163. Подъем на пер. 2807 м



Фото. 164. На пер. 2807 м



Фото. 165. Спуск с пер. 2807 м



Фото. 166. В урочище Хецийн Хондий



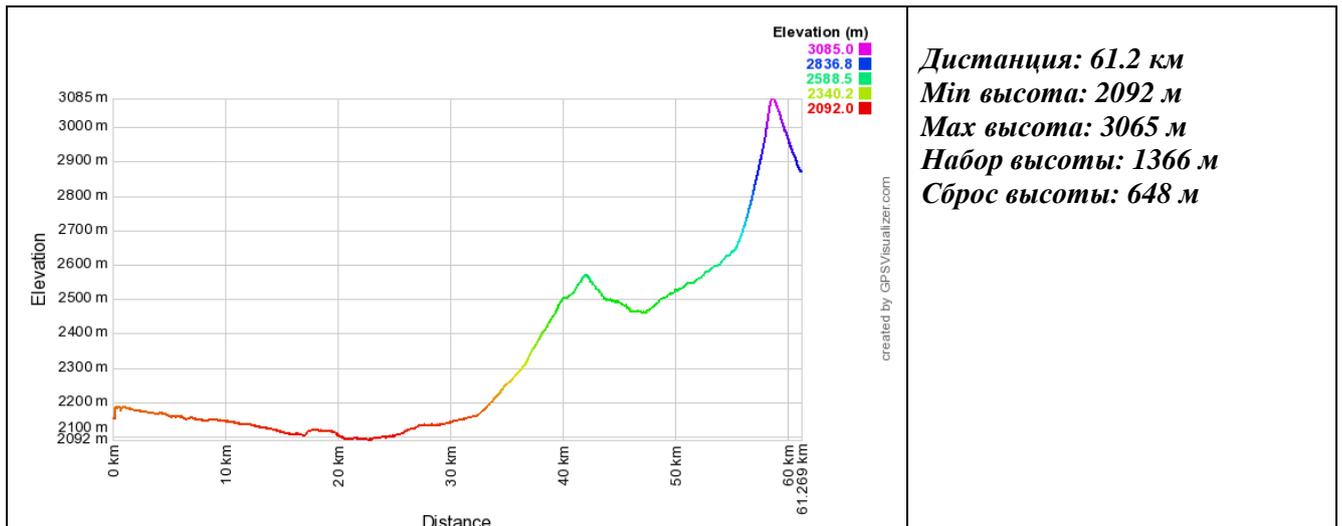
Фото. 167. Вид на вершину 4019 м



Фото. 168. Подъем на пер. 2472 м



Фото. 169. На пер. 2472 м

**День 13 (26.08)****р. Чигиртэйн-Гол – р. Улаагчин-Гол**

**Дистанция: 61.2 км**  
**Min высота: 2092 м**  
**Max высота: 3065 м**  
**Набор высоты: 1366 м**  
**Сброс высоты: 648 м**

Подъем дежурного в 6:30, общий в 7:00. Небо ясное, тепло. Выходим в 8:50. Едем в поселок Дэлун, который является центром сомона (**ф. 170**). До поселка около 3 км. Стоит обратить внимание, что на карте генштаба, поселок обозначен в другом месте, чем стоит сейчас. В поселке закупаем продукты и бензин (**ф. 171**). Выезжаем из поселка в 10:30, за поселком бродим р. Чигиртэйн-Гол. Брод не сложный, ширина около 30 м, максимальная глубина около 40 см, течение слабое (**ф. 172**). Далее дорога идет в стороне от реки по её правому берегу. Качество дороги низкое много участков с гребенкой (**ф. 173**). Постепенно дорога начинает поворачивать вправо по ходу движения. В долину р. Джингыдз-Агачийн, правого притока Чигиртэйн-Гола. Как только мы въехали в долину р. Джингыдз-Агачийн, нам в лицо ударил очень сильный встречный ветер. Ветер был настолько силен, что ехать было практически невозможно. Не ожидая такого поворота событий, мы решили встать на обед за каменной стеной постройки возле реки. Во время обеда ветер стих и поменял направление. Выходим с обеда в 13:20. Переезжаем р. Джингыдз-Агачийн по хорошему мосту (**ф. 174**). За мостом дорога становится значительно лучшего качества. Далее следует затяжной подъем к перевалу Тувшний-Даваа 2575 м (**ф. 175, 176**). Спускаемся с перевала метров на 100 по высоте (**ф. 177**). Далее дорога идет по сухой долине в направлении перевала Улаагчийн-Дава 3065 м. Ехать приятно, дорога гравийная, накатанная, ветер попутный. Дорога постепенно поворачивает влево по ходу движения. Погода в этой долине значительно хуже, над нашим перевалом дождевая тучка (**ф. 178**). В долине, где мы находимся, судя по карте воды нет, поэтому мы решаем идти на перевал сегодня. Начинаем подъем на перевал в 17:50 (**ф. 179**). На перевал серпантинном идет хорошая гравийная дорога, но срезая многочисленные пологие витки серпантина, идет прямая дорога (в лоб). Из-за ограниченности во времени, мы решаем идти в лоб (**ф. 180**). Идем, вверх толкая велосипеды. Поднимаемся на перевал уже в вечерних сумерках. Фотографируемся с аркой (**ф. 181**), установленной на перевале, и начинаем спуск. Дорога идет серпантинами, едим на тормозах. Доехав до первого ручья и ровной площадки, встаем на ночлег.



Фото. 170. Впереди поселок Дэлун



Фото. 171. В поселке Дэлун



Фото. 172. Брод р. Чигиртэйн-Гол



Фото. 173. Участок дороги после брода



Фото. 174. Мост через р. Джингыз-Агачийн



Фото. 175. Пологий подъем на пер. Тувшний-Даваа 2575 м



Фото. 176. На пер. Тувшний-Даваа 2575 м



Фото. 177. Спуск с пер. Тувшний-Даваа 2575 м



Фото. 178. Перевал Улаагчийн-Дава 3065, между вершинами



Фото. 179. Начало подъема на пер. Улаагчийн-Дава 3065 м



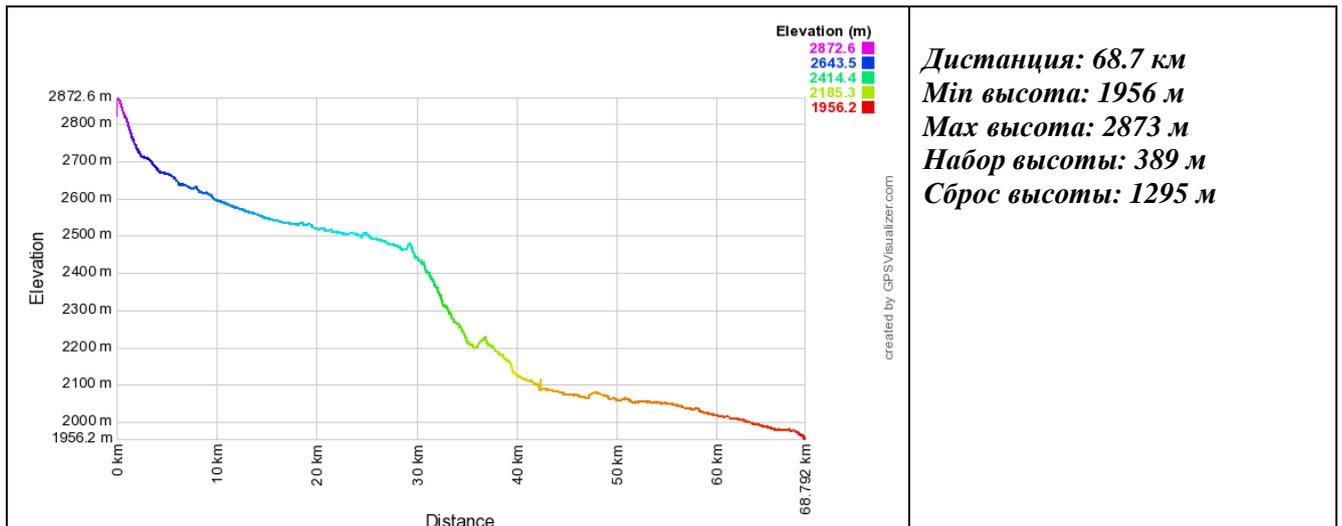
Фото. 180. Подъем в лоб, на пер. Улаагчийн-Дава 3065



Фото. 181. На пер. Улаагчийн-Дава 3065 м

## День 14 (27.08)

### р. Улаагчин-Гол – р. Булган-Гол



**Дистанция: 68.7 км**  
**Min высота: 1956 м**  
**Max высота: 2873 м**  
**Набор высоты: 389 м**  
**Сброс высоты: 1295 м**

Подъем дежурного в 6.30, общий в 7.00. Солнечно, тепло. Продолжаем спуск с перевала Улаагчийн Даваа. Дорога гравийная, хорошего качества. Движемся по долине р.Улаагчий-Гол (*ф. 182*). Постепенно дорога входит в живописный каньон. Перед каньоном встретили группу швейцарских мототуристов. Каньон очень живописен. Дорога идет то вверх, то вниз, едем быстро (*ф. 183*). Доезжаем до свертка на перевал Улан-Даба, через который можно добраться до города Ховд. Вскоре каньон заканчивается, и мы спускаемся к реке (*ф. 184*). Солнце к этому времени уже хорошо припекает. Доезжаем до брода через реку Булган-Гол (*ф. 185*). Брод не сложный, ширина около 25 метров, максимальная глубина около 40 см, течение слабое. За бродом в 14:00 встаем на обед. От солнца натянули тент. До обеда проехали 40км. На обеде купаемся, стираемся. После обеда решили поспать, чтобы переждать жару. Выехали на маршрут в 15.40. Продолжаем движение к поселку Булган (*ф. 186*). Дорога стала становиться все хуже и хуже. Появились участки песчаной гребенки (*ф. 187*). Переезжаем по мосту р. Их-Жаргалантын-Гол (*ф. 188*). Очень помогают дорожки мотоциклистов, которые идут параллельно основным дорогам, но значительно лучше по качеству (*ф. 189*). Зато долина стала живописнее. Появились большие лиственницы вдоль реки. Подъезжаем к арке, надпись на которой говорит, что мы въезжаем в сомон Булган (*ф. 190*). Встали на ночлег в 18.20, не доезжая 4км до поселка Булган (*ф. 191*).



Фото. 182. Едем вниз по долине р. Улаагчин-Гол



Фото. 183. В каньоне р. Улаагчин-Гол



Фото. 184. Выехали из каньона



Фото. 185. Брод р. Булган-Гол



Фото. 186. Локальный подъем в долине р. Булган-Гол



Фото. 187. Качество дороги не радует



Фото. 188. Мост через р. Их-Жаргалантын-Гол



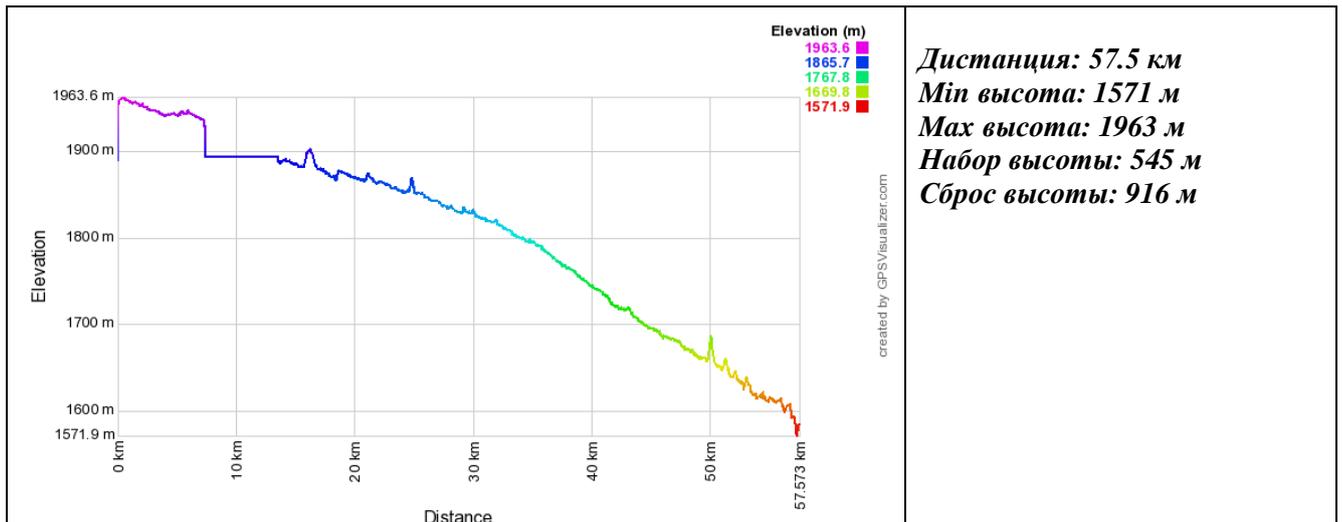
Фото. 189. Движение по мотоциклетной дорожке



Фото. 190. У арки на въезде в сомон Булган



Фото. 191. Место нашей ночевки на берегу р. Булган-Гол

**День 15 (28.08)****р. Булган-Гол**

Подъем дежурного в 6.30, общий в 7.00. Погода пасмурная. Завтракаем, собираемся не спеша. Периодически накрапывает дождь. Едем в поселок Булган. Основная дорога плохого качества, гребенка. Стараемся ехать по мотоциклетным тропам. В поселке Булган покупаем продукты на 3 дня. В поселке много магазинов, но ассортимент довольно однообразный. Выезжаем из поселка, погода не радует (*ф. 192*). Периодически накрапывает дождь. Дорога разная по качеству. Участки накатанной дороги чередуются с плохими, крупные камни (*ф. 194*), гребенка. Виды вокруг живописные. Встали на обед в 13.10. Накрапывает дождь, поэтому растянули тент. Выходим с обеда в 14.00. Продолжаем движение вниз по долине р. Булган-Гол (*ф. 193*). Доезжаем до устья р. Тургэн-Гол. Здесь есть мост через р. Булган-Гол (*ф. 195*). Одна из дорог уходит по р. Тургэн-Гол к перевалу Тургений-Даба. Первоначально планировалось его прохождение, но в связи с недостатком информации, большой высотой перевала, мы решили от него отказаться. Продолжаем движение вниз по р. Булган-Гол. Долина то расширяется, то сужается. Попадают домики местного населения. Часто движемся по мотоциклетным дорожкам, которых здесь много (*ф. 196*). Постепенно долина становится уже. Дорога идет то вверх, то вниз. Перед впадением р. Чачиртын-Гол дорога по мосту переходит на левый берег реки (*ф. 197*). Возле моста стоит изба. Движемся дальше, периодически забираемся на локальные подъемы (*ф. 198*). Долина реки необычная, за каждым поворотом, открывается что-то новое (*ф. 199*). Встаем на ночлег в 19.10 на берегу реки. Место хорошее, есть дрова. Во время подготовки ужина начинается гроза с сильными порывами ветра.



Фото. 192. После выезда из п. Булган



Фото. 193. Движение после обеда



Фото. 194. Каменистый участок дороги



Фото. 195. Мост через р. Булган-Гол, в районе впадения р. Тургэн-Гол



Фото. 196. Привал



Фото. 197. Мост через р. Булган-Гол



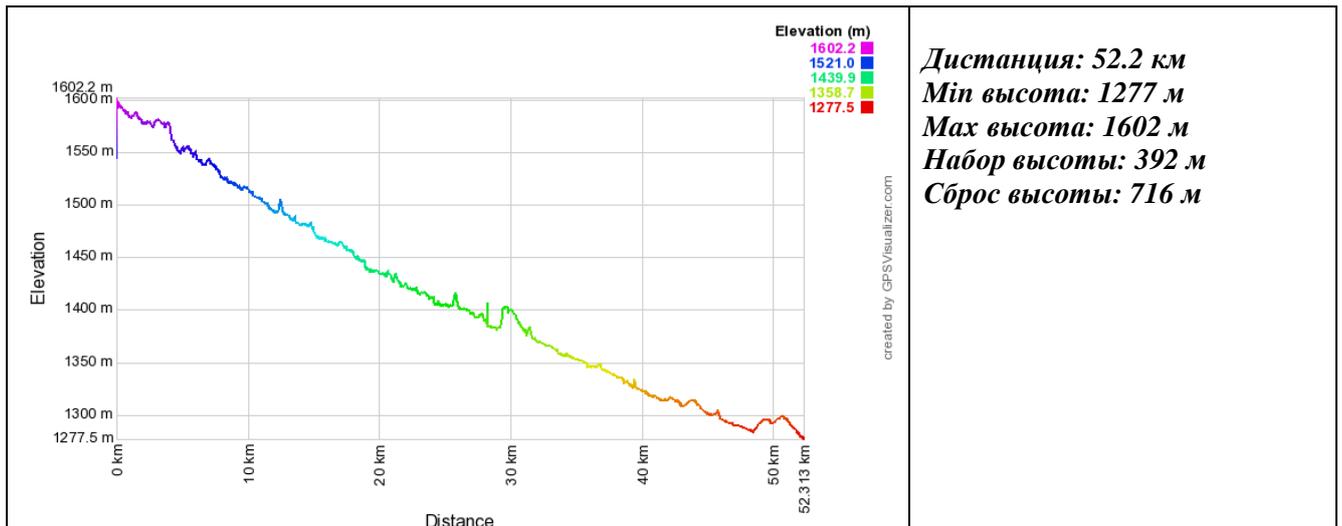
Фото. 198. Локальный подъем



Фото. 199. Выветренные скалы

## День 16 (29.08)

### р. Булган-Гол – р. Улиастайн-Гол



**Дистанция: 52.2 км**  
**Min высота: 1277 м**  
**Max высота: 1602 м**  
**Набор высоты: 392 м**  
**Сброс высоты: 716 м**

Подъем дежурного в 6:30, общий в 7:10. Пока завтракали, начался дождик, решаем его переждать. Дождик шел около 40 минут. Как только дождик кончился, мы начали собираться (*ф. 200*). Вышли на маршрут в 9:40. Погода стала налаживаться, выглянуло солнце. Продолжаем движение вниз по долине р. Булган-Гол. Дорога, разного качества (*ф. 201*), приятные участки с гравийной дорогой, чередуются с каменистыми на прижимах (*ф. 203*), периодически преодолеваем броды через боковые притоки (*ф. 204, 205*). Долина реки очень красива, постепенно ландшафт меняется, становясь все более засушливым. В 13:20 встали на обед, немного ветрено. Вышли с обеда в 14:10. Долина реки начинает расширяться. Все чаще стали попадаться песчаные участки дороги (*ф. 206*). Дорога выходит в широкую долину и уходит в сторону от русла. Вокруг нас полупустынные пейзажи, очень красиво и необычно (*ф. 207*). Но дорога стала совсем плохой практически везде она песчаная, ехать очень сложно, часто приходится спешиться и толкать велосипеды (*ф. 208*). Местами колеса велосипеда зарываются в песок на 10 см. Вместе с песком пришла еще одна существенная проблема. Начались проколы (*ф. 209*). Всему виной колючие семена якорца стелющегося (*Tribulusterrestris*). За час шесть проколов, шипы сразу лучше не вынимать, так можно доехать до привала. Что бы было меньше проколов, выпускаем вперед Володю, у которого покрышки с толстой резиной, а сами стараемся ехать по его колее. Проезжаем мимо красивых скал (*ф. 210*). Доезжаем до брода через р. Улиастайн-Гол (*ф. 211*). Брод не сложный ширина 10 м. Глубина до 40 см, течение среднее. В 19:10 встаем на ночлег за бродом.



Фото. 200. Место ночевки



Фото. 201. Дорога с разным качеством покрытия



Фото. 202. Чудеса выветривания



Фото. 203. Каменистый участок дороги у прижима



Фото. 204. Брод р. Дунд-Нарийн-Гол



Фото. 205. Локальный подъем



Фото. 206. Первые песчаные участки дороги



Фото. 207. Вид на долину р. Булган-Гол



Фото. 208. Участки с глубоким песком, приходится идти пешком



Фото. 209. Первые проколы



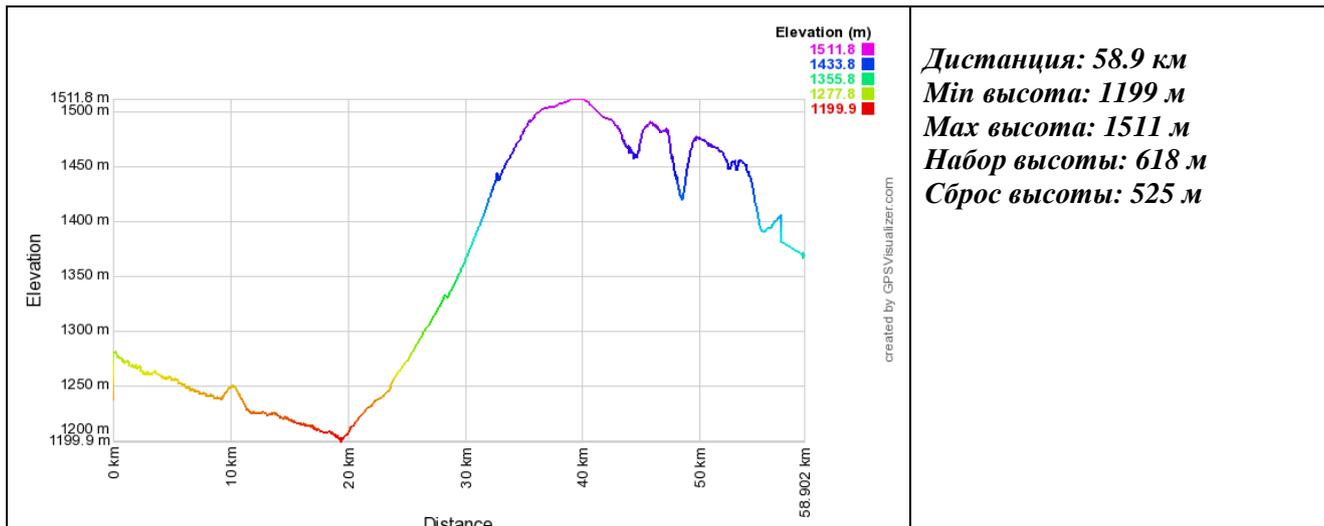
Фото. 210. Живописные скалы



Фото. 211. Брод р. Улистайн-Гол

## День 17 (30.08)

### р. Улиастайн-Гол – р. Уенчийн-Гол



Подъем дежурного в 6:30, общий в 7:00. Погода солнечная, тепло. Во время сборов обнаруживаем еще два спущенных колеса (**ф. 212**). Виной мелкие шипы якорца стелющегося (*Tribulusterrestris*), застрявшие в покрышке (**ф. 213**). Чем выше солнце, тем жарче становится. Продолжаем движение вниз по долине р. Булган-Гол. Дорога стала лучше. Фотографируемся с очередной каменной стелой (**ф. 214**). Движемся к поселку Булган. Не доезжая до поселка, сворачиваем влево по направлению движения (**ф. 215**). И выезжаем на асфальтовую дорогу отличного качества (**ф. 216**), идущую из Китая в Ташанту, дорога еще достраивается армией китайских рабочих. Продолжаем движение по асфальтовой дороге. Начинаем подъем на пер. Хувчийн-Дурэлдж. Подъем пологий, постепенно набираем высоту (**ф. 217**). На перевале есть обо (**ф. 218**). Спуск с перевала пологий, через 5 км дорога заканчивается, впереди недоделанный участок каменисто-гравийной дороги (**ф. 219**). Дорога плохого качества, идет гребенка. Преодолеваем два не больших подъема и в 16:00 спускаемся к поселку Уенч (**ф. 220, 221**). Заезжаем в местный магазин, закупить немного продуктов и встаем на ночлег на р. Уенчийн-Гол, выше моста по течению. Дальше сегодня смысла ехать нет, так как впереди 50-ти километровый участок без воды.



Фото. 212. Утро 17-го дня пути, клеим камеры



Фото. 213. Виновники проколов, семена якорца стелющегося



Фото. 214. У каменной стелы



Фото. 215. Последние километры по долине р. Булган-Гол



Фото. 216. Впервые за 17-ть дней видим асфальт



Фото. 217. У арки, по дороге на пер. Хувчийн-Дурэлдж



Фото. 218. На перевале Хувчийн-Дурэлдж



Фото. 219. Выехали на недостроенный участок дороги



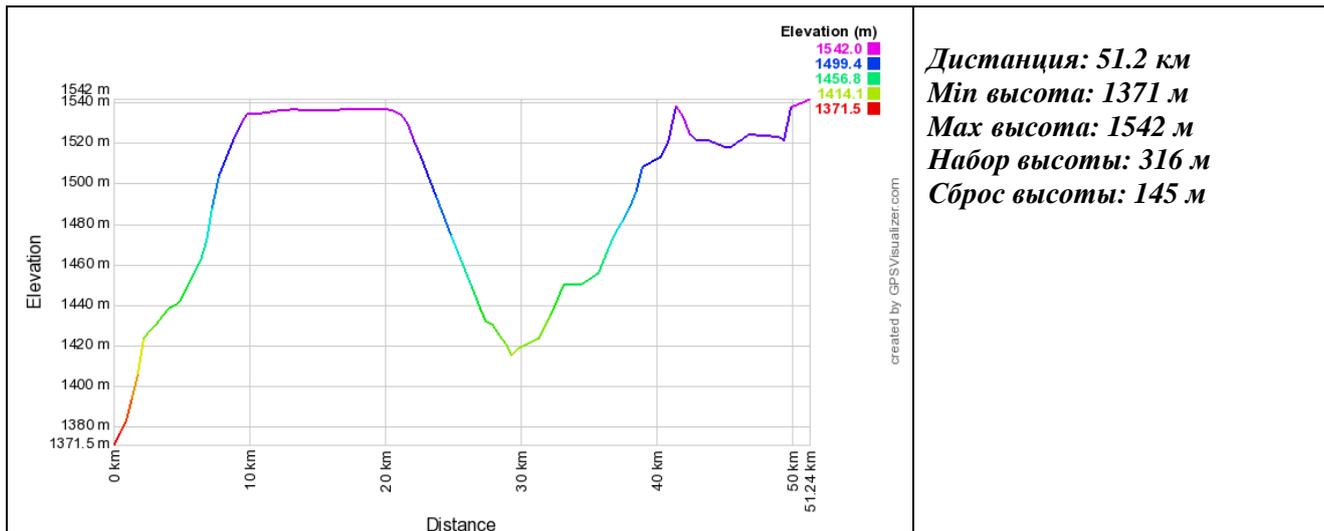
Фото. 220. Дорога не лучшего качества



Фото. 221. Очередной подъем

## День 18 (31.08)

п. Уенч – п. Алтай Сум – г. Ховд



*Дистанция: 51.2 км*  
*Min высота: 1371 м*  
*Max высота: 1542 м*  
*Набор высоты: 316 м*  
*Сброс высоты: 145 м*

Подъем дежурного в 6:00. Общий в 7:00. Погода ясная (*ф. 222*). Завтракаем, собираемся и выезжаем из п. Уенч в направлении п. Алтай Сум. Делаем ставки, сколько будет длиться асфальтовая дорога (*ф. 223*). Дорога идет, огибая южные отроги Монгольского Алтая. Слева холмы, а справа по ходу простираются полупустынные равнины и лишь далеко на горизонте видны горные хребты (*ф. 224*). Едем быстро, дорога хорошего качества, часто идет под уклон. Андрей экспериментирует с аэродинамикой, прижимаясь всем телом к велосипеду, он легко обгоняет меня (*ф. 225*). В 11:15 мы подъехали к поселку Алтай Сум. Поселок небольшой, но довольно уютный (*ф. 226, 227*).

В поселке Алтай Сум мы договорились с местным водителем (на микроавтобусе «Истана»), который возит местных жителей в райцентр Ховд. Нас устроила цена, велосипеды и рюкзаки мы привязали на крыше. Но стоит учитывать, то обстоятельство, что микроавтобус не поедет пока не будет заполнен до отказа. Еще одной особенностью монгольских пассажиро-перевозок является их сервис, за многими пассажирам водитель заезжает сам. Дорога от п. Алтай Сум до г. Ховда асфальт, отличного качества. Доехали довольно быстро. Приехали в г. Ховд уже вечером, на въезде в город, нам объявили, что в городе эпидемия чумы и стоит быть аккуратными. Заночевали мы недалеко от города в холмах.



Фото. 222. Утро 18-го дня пути



Фото. 223. От п. Уенч идет отличный асфальт



Фото. 224. Полупустынные пейзажи



Фото. 225. Изучаем законы аэродинамики



Фото. 226. На фоне п. Алтай-Сум



Фото. 227. Финиш активной части маршрута в п. Алтай-Сум

## День 19- 21 (01-03.09)

### г. Ховд – г. Баян-Улгий – п. Ташанта – г. Новосибирск

Утром, мы поехали искать транспорт дальше. По пути сфотографировались у знаменитых сапог (**ф. 228**). В итоге договорились с водителем маршрутки, что он за умеренную плату довезет нас до г. Баян-Улгий, машина была такая же («Истана») велосипеды мы так же привязали на крыше. Дорогу от г. Ховд до г. Баян-Улгий китайцы еще только делают, поэтому она плохого качества. Ехали медленно. Приехали в г. Баян-Улгий уже вечером, местный таксист помог найти водителя с личной «Истаной» который за умеренную цену согласился довезти нас до Красной Юрты (Уланбаши). К Красной юрте мы подъехали уже поздно вечером. Попросили водителя остановить нас, не доезжая поселка, где и встали на ночлег. Утром 2 сентября мы поехали к погранпереходу, который открывается в 9:00 утра. В местных магазинчиках потратили оставшиеся тугрики и поехали к переходу. Прошли Монгольскую границу быстро, помаленьку заехали на знакомый уже перевал Дурбэт-Даба. С перевала быстро спустились к российскому погранпереходу. Здесь нам выдали памятку о признаках чумы, расспросили, как мы себя чувствуем, проверили паспорта и вещи и впустили нас на родину. В п. Ташанта Володя нашел местного, который вызвал своего приятеля Алексея из п. Кош-Агач. Алексей приехал на универсале тойота королла. Мы договорились, что Алексей довезет нас напрямую до Новосибирска за 13 т.р. Следующей проблемой было влезть в машину вместе с велосипедами. Для этого нам пришлось их разобрать. Велосипеды разместили плотно в багажнике, между ними проложили вещи из рюкзаков, в итоге на крышу осталось привязать только 5 колес! Водитель попался профессионал, он довез нас до Новосибирска за 13-ть часов, при этом очень аккуратно.



Фото. 228. У сапога в г. Ховд

## 7. Паспорта определяющих препятствий маршрута, расчет категории сложности (Классификатор протяжённых препятствий версия регламента: 2016-2017 <http://velotrex.ru> © РОО "МКВ")

### Паспорт протяжённого препятствия №1

#### Общие сведения

Наименование: перевал Талын-Толгой-Хутэл 2566 м

Страна: Монголия

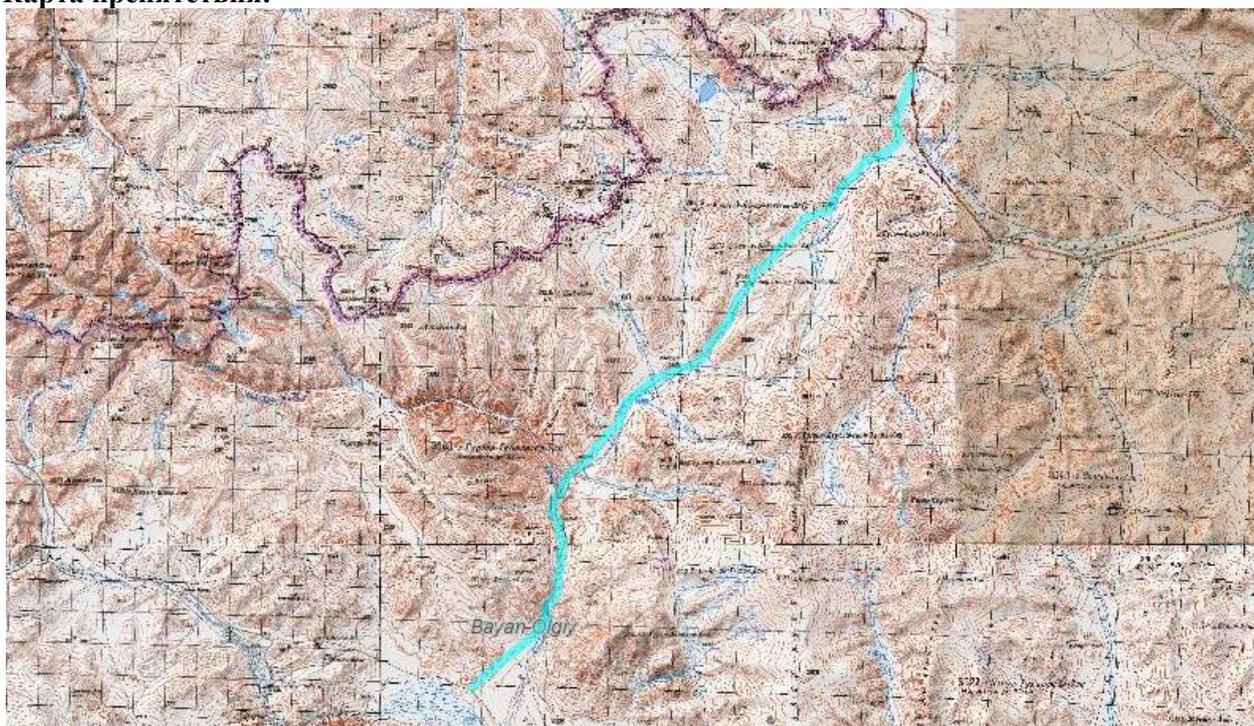
Регион: Монгольский Алтай

Границы: п. Улан-Башит - р. Ойгор-Гол

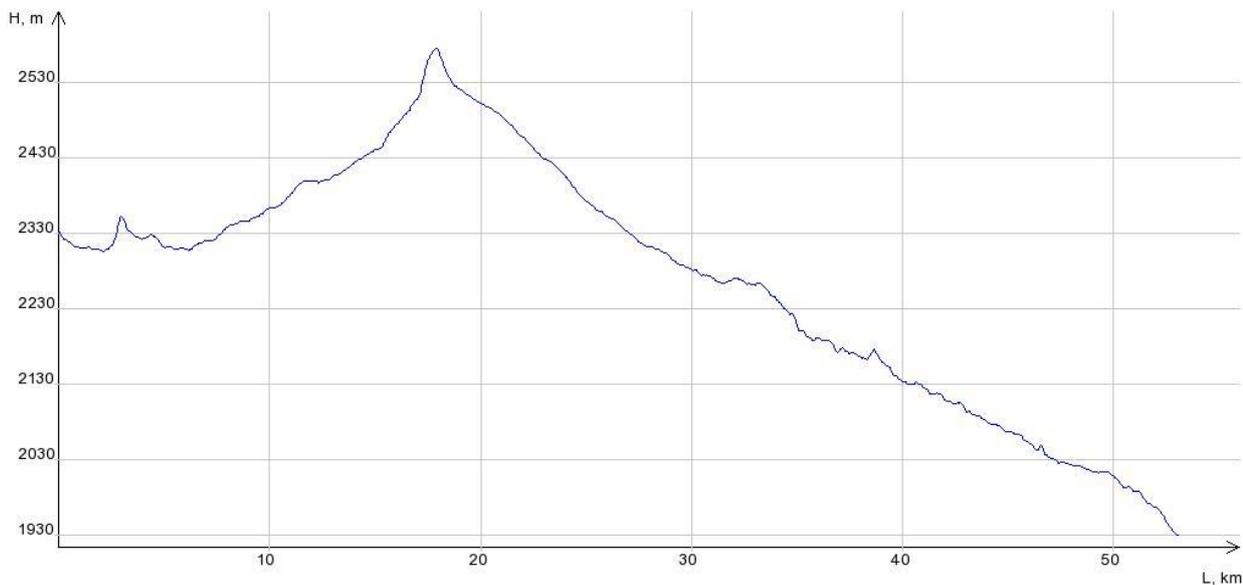
Время прохождения: 14.08.2017 13:22 -- 10:27 15.08.2017

Автор паспорта: Пономарев С.Ю.

#### Карта препятствия:



#### Высотный профиль:



### Параметры препятствия

Протяжённость: **53053 м**

Максимальная высота: **2575 м**

Минимальная высота: **1930 м**

Набор высоты: **406 м**

Сброс высоты: **807 м**

**Описание и фотографии прохождения:** смотри техническое описание 1-го и 2-го дня пути.

### Расчёт категории трудности протяжённого препятствия

#### Кпр - коэффициент протяжённости

Протяжённость препятствия (Лпп): 53.053 км

Протяжённость ЛП (Ллп): 0 км

$K_{пр} = 1 + (L_{пп} - L_{лп})/100 = 1.53$

#### Кпк - коэффициент покрытия

Длина м	Описание	Кпк	Фото
47436	Мелкий камень, хорошего качества, сухой	1.20	6, 8, 9
5617	Крупный камень, хорошего качества, сухой	1.30	13, 15

$K_{пк} = 1.21$

#### Кнв - коэффициент набора высоты

Суммарный набор высоты: 405.92 м

$K_{нв} = 1.20$

#### Ккр - коэффициент крутизны

Средний уклон подъёмов: 2.61%

Средний уклон спусков: 2.50%

$K_{кр} = 1.00$

#### Кв - коэффициент высоты

Район похода: Монгольский Алтай

Средневзвешенная высота: 2270.54 м

$K_{в} = 1.66$

#### С\*Г - сезонно-географический показатель

Сезонный фактор: Благоприятный сезон

$C = 1.00$

Географический фактор: Неблагоприятные районы

$\Gamma = 1.20$

#### Категорирование протяжённого препятствия

$KT = 1.53 * 1.21 * 1.20 * 1.00 * 1.66 * 1.00 * 1.20 = 4.43$

Препятствие соответствует III категории трудности

## Паспорт протяжённого препятствия № 2

### Общие сведения

Наименование: равнинное долина р. Ойгор-Гол

Страна: Монголия

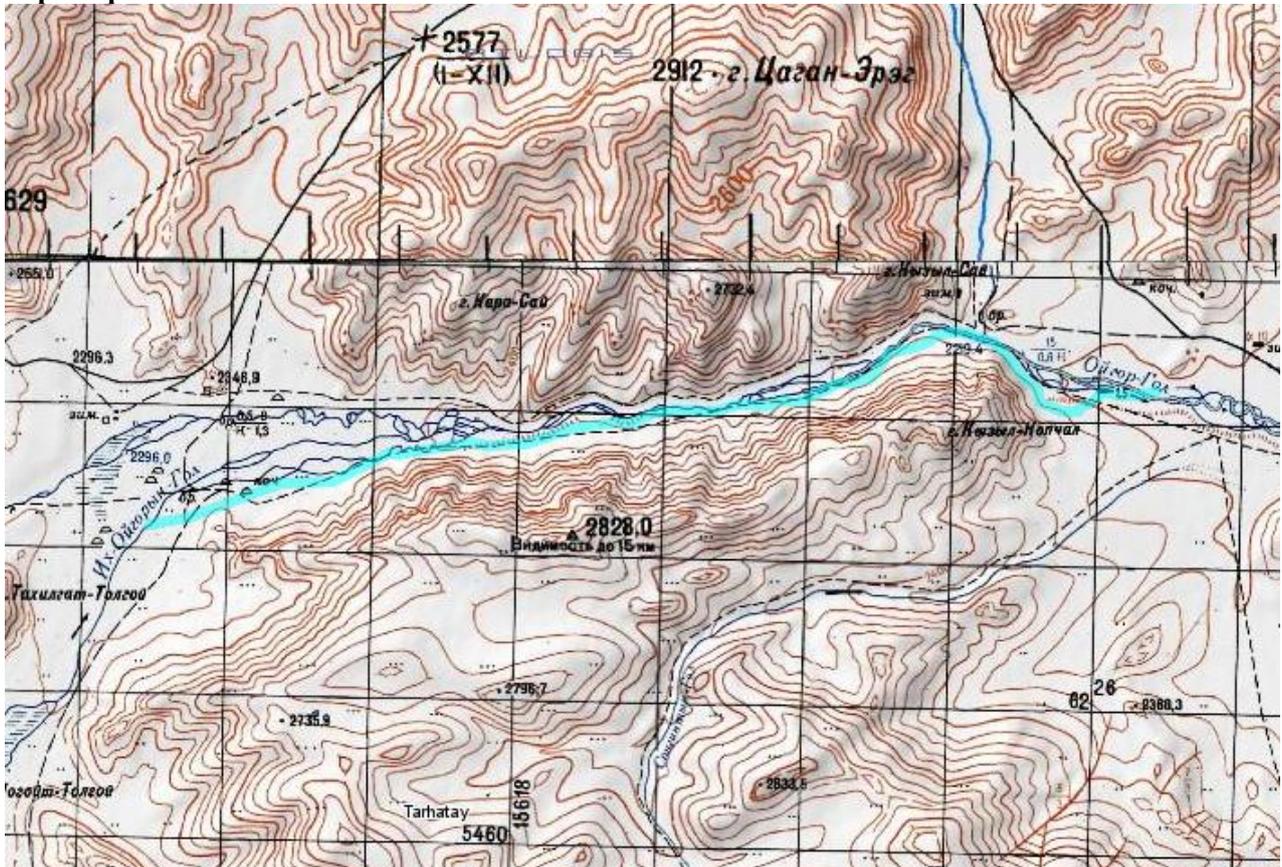
Регион: Монгольский Алтай

Границы: брод р. Ойгор-Гол -- брод р. Их-Ойгорын-Гол

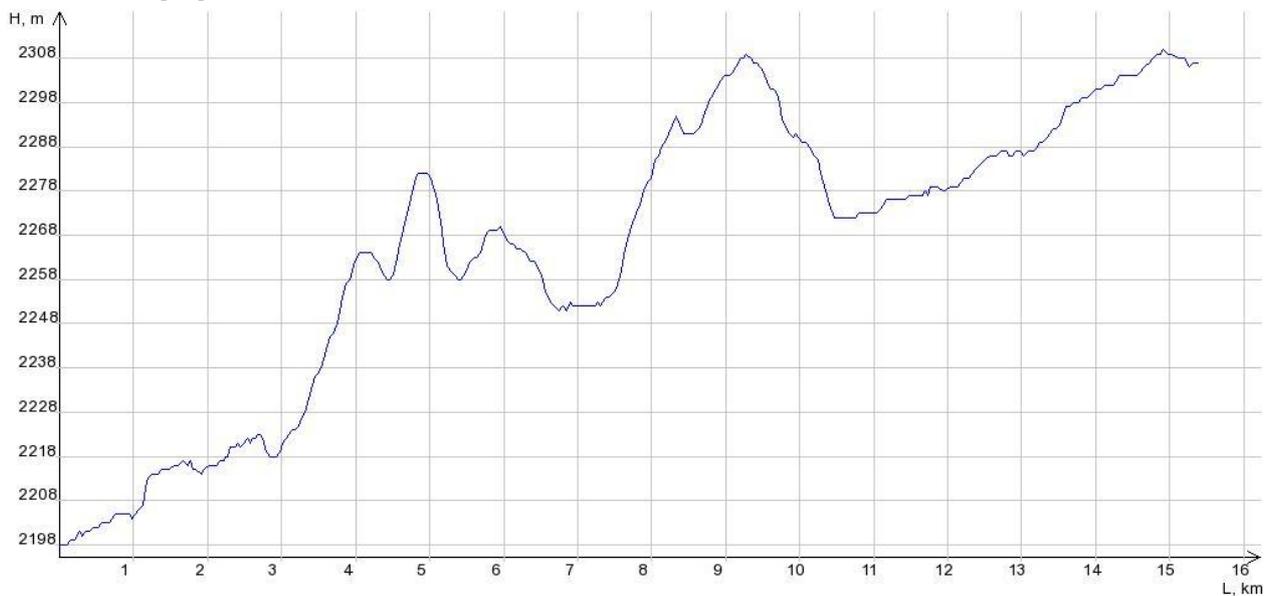
Время прохождения: 15.08.2017 16:19 -- 16.08.2017 11:37

Автор паспорта: Пономарев С.Ю.

### Карта препятствия:



### Высотный профиль:



### Параметры препятствия

Протяжённость: **15382 м**  
 Максимальная высота: **2310 м**  
 Минимальная высота: **2198 м**  
 Набор высоты: **228 м**  
 Сброс высоты: **119 м**

### Описание препятствия

#### Высотный профиль

#### Расчёт категории трудности протяжённого препятствия

#### Кпр - коэффициент протяжённости

Протяжённость препятствия (Лпп): 15.382 км

Протяжённость ЛП (Ллп): 0 км

$K_{пр} = 1 + (L_{пп} - L_{лп})/100 = 1.15$

#### Кпк - коэффициент покрытия

Длина м	Описание	Кпк	Фото
15382	Крупный камень, хорошего качества	1.30	27, 28, 33

$K_{пк} = 1.30$

#### Кнв - коэффициент набора высоты

Суммарный набор высоты: 228.2 м

$K_{нв} = 1.11$

#### Ккр - коэффициент крутизны

Средний уклон подъёмов: 2.85%

Средний уклон спусков: 2.84%

$K_{кр} = 1.09$

#### Кв - коэффициент высоты

Район похода: Восточная Сибирь

Средневзвешенная высота: 2265.10 м

$K_{в} = 1.66$

#### С\*Г - сезонно-географический показатель

Сезонный фактор: Благоприятный сезон

$S = 1.00$

Географический фактор: Неблагоприятные районы

$\Gamma = 1.20$

#### Категорирование протяжённого препятствия

$K_{Т} = 1.15 * 1.30 * 1.11 * 1.09 * 1.66 * 1.00 * 1.20 = 3.60$

Препятствие соответствует II категории трудности

### Паспорт протяжённого препятствия №3

#### Общие сведения

Наименование: **траверс Кок-Эрик - Их-Ойгорын-Гол**

Страна: **Монголия**

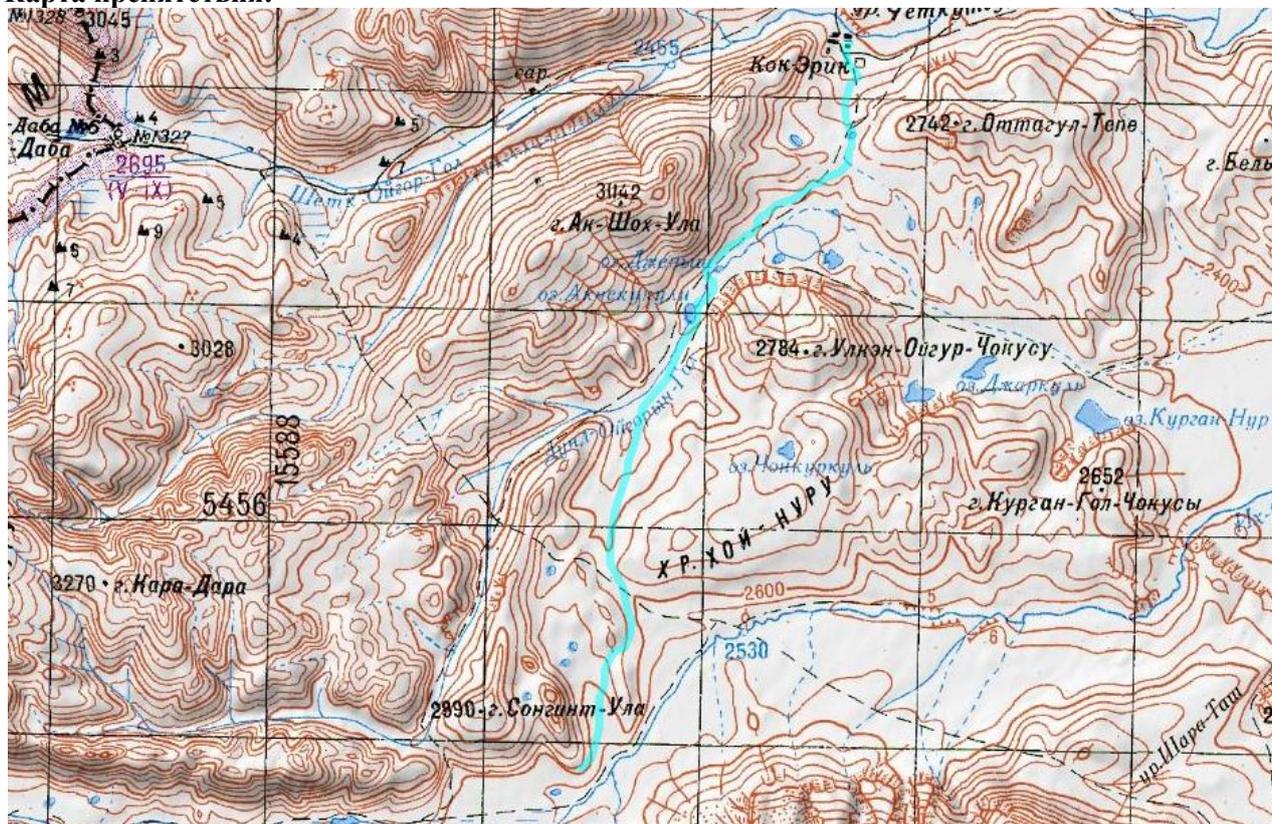
Регион: **Монгольский Алтай**

Границы: **Шетк-Ойгор-Гол - Их-Ойгорын-Гол**

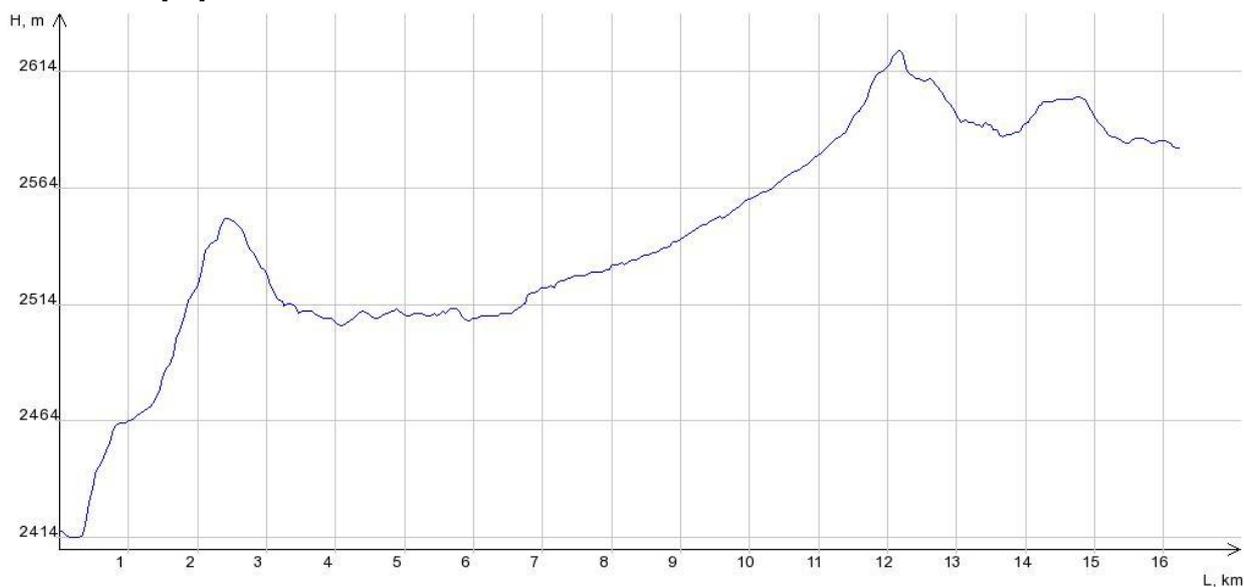
Время прохождения: **16.08.2017 16:41 -- 17.08.2017 10:36**

Автор паспорта: **Пономарев С.Ю.**

#### Карта препятствия:



#### Высотный профиль:



**Параметры препятствия**

Протяжённость: **16224 м**  
 Максимальная высота: **2623 м**  
 Минимальная высота: **2414 м**  
 Набор высоты: **303 м**  
 Сброс высоты: **139 м**

**Описание и фотографии препятствия:** смотри техническое описание соответствующего дня

**Расчёт категории трудности протяжённого препятствия**

**Кпр - коэффициент протяжённости**

Протяжённость препятствия (Лпп): 16.224 км  
 Протяжённость ЛП (Ллп): 0 км  
 $K_{пр} = 1 + (L_{пп} - L_{лп})/100 = 1.16$

**Кпк - коэффициент покрытия**

Длина м	Описание	Кпк	Фото
12741	Мелкий камень, хорошего качества, сухой	1.20	37, 38
3483	Крупный камень, хорошего качества, сухой	1.30	39, 42

**Кпк = 1.22**

**Кнв - коэффициент набора высоты**

Суммарный набор высоты: 303.18 м  
 $K_{нв} = 1.15$

**Ккр - коэффициент крутизны**

Средний уклон подъёмов: 3.27%  
 Средний уклон спусков: 2.98%  
 $K_{кр} = 1.18$

**Кв - коэффициент высоты**

Район похода: Монгольский Алтай  
 Средневзвешенная высота: 2542.46 м  
 $K_{в} = 1.83$

**С\*Г - сезонно-географический показатель**

Сезонный фактор: Благоприятный сезон  
 $S = 1.00$   
 Географический фактор: Неблагоприятные районы  
 $G = 1.20$

**Категорирование протяжённого препятствия**

$KT = 1.16 * 1.22 * 1.15 * 1.18 * 1.83 * 1.00 * 1.20 = 4.22$

Препятствие соответствует III категории трудности

## Паспорт протяжённого препятствия № 4

### Общие сведения

Наименование: перевал 3125 м

Страна: Монголия

Регион: Монгольский Алтай

Границы: р. Их-Ойгорын-Гол - р. Цаган-Гол

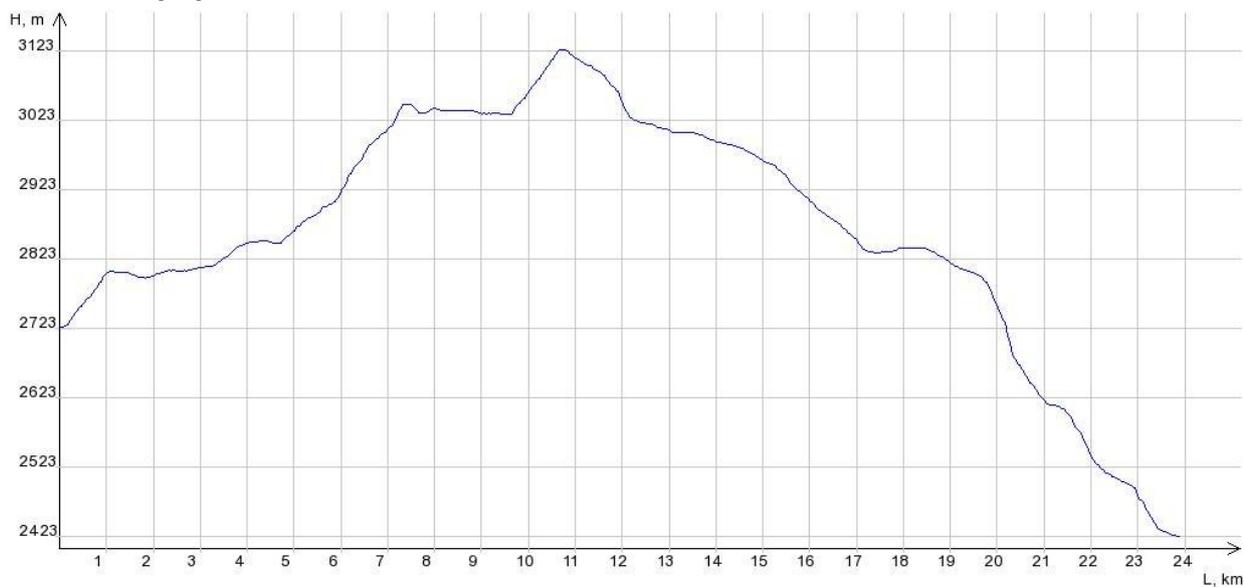
Время прохождения: 17.08.2017 15:57 -- 18.08.2017 10:20

Автор паспорта: Пономарев С.Ю.

### Карта препятствия:



### Высотный график:



**Параметры препятствия**

Протяжённость: **23880 м**  
 Максимальная высота: **3124 м**  
 Минимальная высота: **2423 м**  
 Набор высоты: **462 м**  
 Сброс высоты: **760 м**

**Описание и фотографии препятствия:** смотри техническое описание соответствующего дня

**Расчёт категории трудности протяжённого препятствия**

**Кпр - коэффициент протяжённости**

Протяжённость препятствия (Лпп): 23.88 км  
 Протяжённость ЛП (Ллп): 0 км  
 $K_{пр} = 1 + (L_{пп} - L_{лп})/100 = 1.24$

**Кпк - коэффициент покрытия**

Длина м	Описание	Кпк	Фото
13947	Грунт, разбитый, мокрый	2.40	53 - 57
9933	Крупный камень, со множеством ТП	2.50	60, 61, 66

**Кпк = 2.44**

**Кнв - коэффициент набора высоты**

Суммарный набор высоты: 461.55 м  
 $K_{нв} = 1.23$

**Ккр - коэффициент крутизны**

Средний уклон подъёмов: 5.87%  
 Средний уклон спусков: 5.71%  
 $K_{кр} = 1.35$

**Кв - коэффициент высоты**

Район похода: Монгольский Алтай  
 Средневзвешенная высота: 2863.54 м  
 $K_{в} = 2.09$

**С\*Г - сезонно-географический показатель**

Сезонный фактор: Благоприятный сезон  
 $S = 1.00$   
 Географический фактор: Неблагоприятные районы  
 $G = 1.20$

**Категорирование протяжённого препятствия**

$KT = 1.24 * 2.44 * 1.23 * 1.35 * 2.09 * 1.00 * 1.20 = 12.60$   
 Препятствие соответствует IV категории трудности

**Паспорт протяжённого препятствия № 5**

**Общие сведения**

Наименование: **перевал 3160 м**

Страна: **Монголия**

Регион: **Монгольский Алтай**

Границы: **р. Налиа-Гол - р. Цаган-Ус**

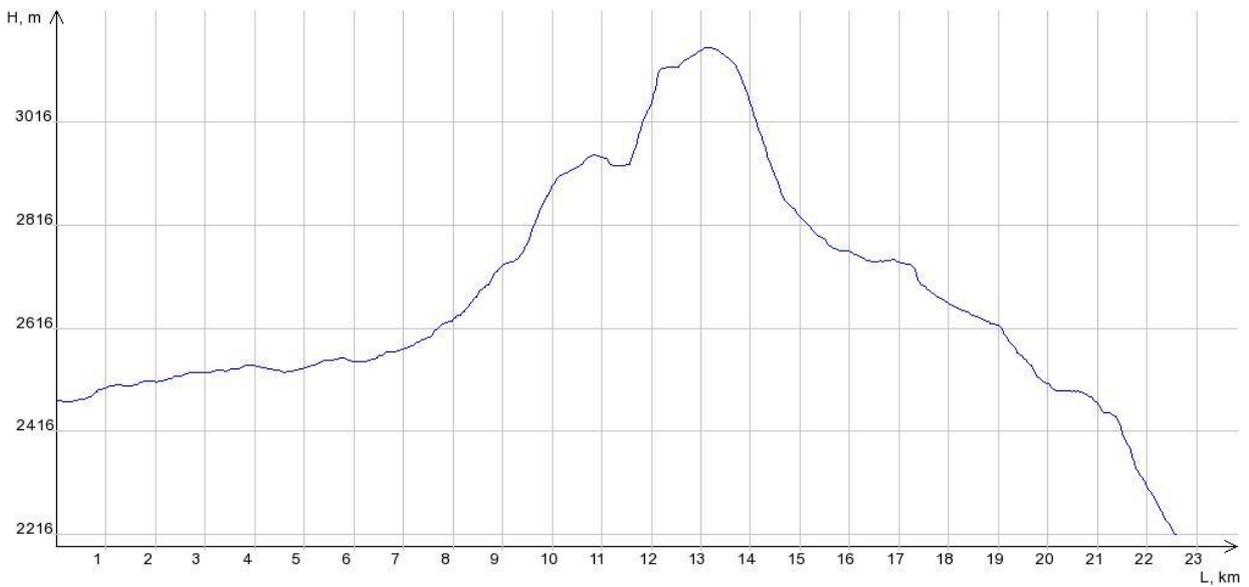
Время прохождения: **18.08.2017 16:04 -- 19.08.2017 19:16**

Автор паспорта: **Пономарев С.Ю.**

**Карта препятствия:**



**Высотный профиль:**



**Параметры препятствия**

Протяжённость: **22591 м**  
 Максимальная высота: **3160 м**  
 Минимальная высота: **2216 м**  
 Набор высоты: **751 м**  
 Сброс высоты: **1013 м**

**Описание и фотографии препятствия:** смотри техническое описание соответствующего дня

**Расчёт категории трудности протяжённого препятствия**

**Кпр - коэффициент протяжённости**

Протяжённость препятствия (Лпп): 22.591 км  
 Протяжённость ЛП (Ллп): 2.8 км  
 $K_{пр} = 1 + (L_{пп} - L_{лп})/100 = 1.20$

**Кпк - коэффициент покрытия**

Длина м	Описание	Кпк	Фото
8136	Крупный камень, разбитый, сухой	1.90	72, 74, 77
11655	Крупный камень, со множеством ТП	2.50	80, 83, 89, 91, 94
2800	ЛП, перевальный взлет		81, 85, 86, 87, 90

**Кпк = 2.25**

**Кнв - коэффициент набора высоты**

Суммарный набор высоты: 750.75 м  
 $K_{нв} = 1.38$

**Ккр - коэффициент крутизны**

Средний уклон подъёмов: 7.65%  
 Средний уклон спусков: 9.69%  
 $K_{кр} = 1.62$

**Кв - коэффициент высоты**

Район похода: Монгольский Алтай  
 Средневзвешенная высота: 2678.70 м  
 $K_{в} = 1.95$

**С\*Г - сезонно-географический показатель**

Сезонный фактор: Благоприятный сезон  
 $S = 1.00$   
 Географический фактор: Неблагоприятные районы  
 $G = 1.20$

**Категорирование протяжённого препятствия**

$KT = 1.20 * 2.25 * 1.38 * 1.62 * 1.95 * 1.00 * 1.20 = 14.12$   
 Препятствие соответствует V категории трудности

## Паспорт протяжённого препятствия № 6

### Общие сведения

Наименование: **равнинный участок вдоль р. Цаган-Ус**

Страна: **Монголия**

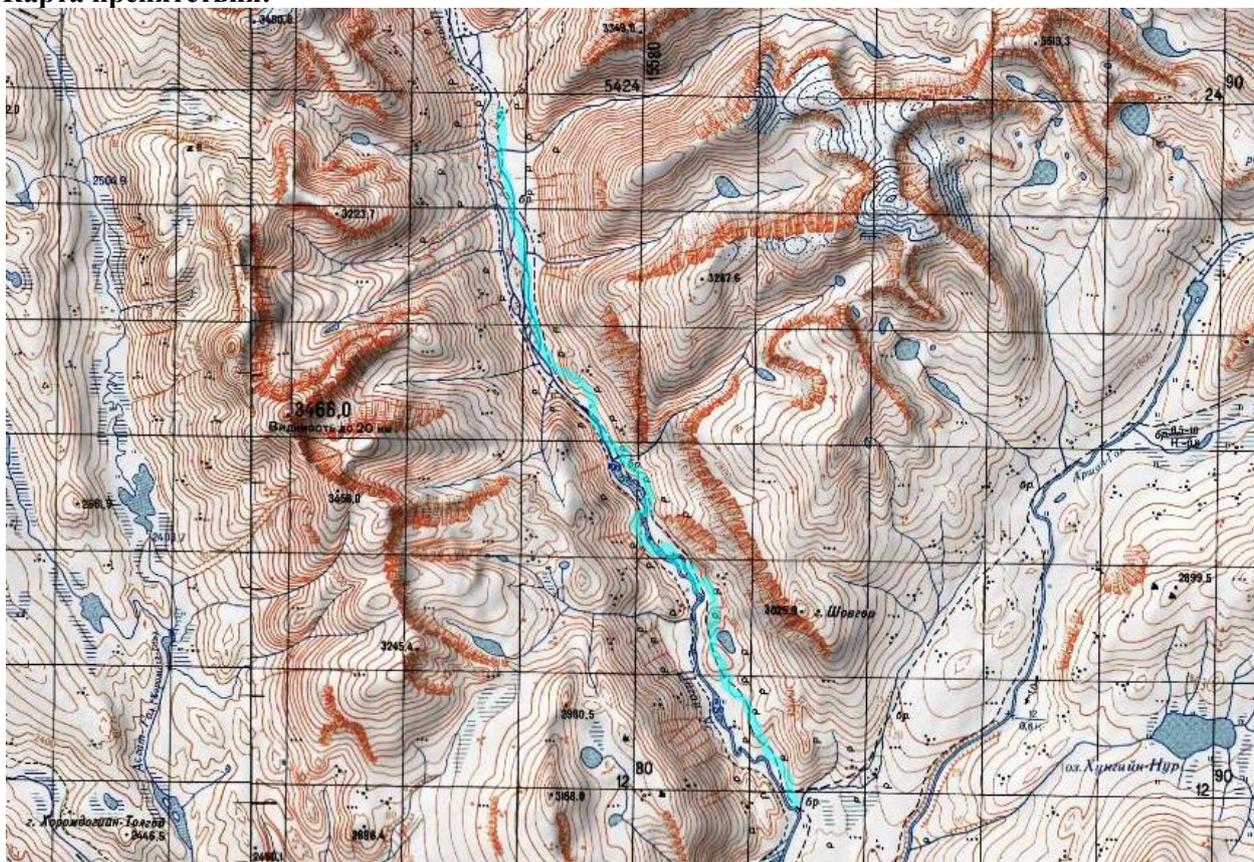
Регион: **Монгольский Алтай**

Границы: **р Цаган-Ус**

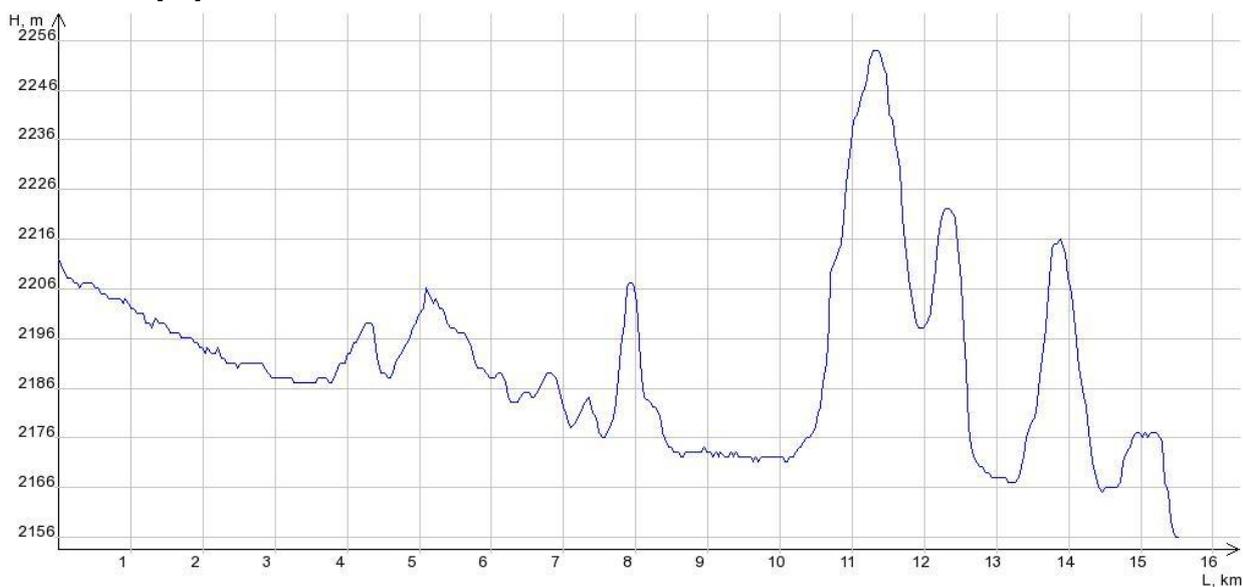
Время прохождения: **19.08.2017 18:17 -- 20.08.2017 13:33**

Автор паспорта: **Пономарев С.Ю.**

### Карта препятствия:



### Высотный график:



### Параметры препятствия

Протяжённость: **15517 м**  
 Максимальная высота: **2254 м**  
 Минимальная высота: **2156 м**  
 Набор высоты: **266 м**  
 Сброс высоты: **322 м**

**Описание и фотографии препятствия:** смотри техническое описание соответствующего дня

### Расчёт категории трудности протяжённого препятствия

#### Кпр - коэффициент протяжённости

Протяжённость препятствия (Лпп): 15.517 км

Протяжённость ЛП (Ллп): 0.6 км

$K_{пр} = 1 + (L_{пп} - L_{лп})/100 = 1.15$

#### Кпк - коэффициент покрытия

Длина м	Описание	Кпк	Фото
14917	Крупный камень, со множеством ТП, мокрый	2.80	95, 98
600	ЛП, болото кочкарник		96, 97

**Кпк = 2.80**

#### Кнв - коэффициент набора высоты

Суммарный набор высоты: 265.9 м

$K_{нв} = 1.13$

#### Ккр - коэффициент крутизны

Средний уклон подъёмов: 4.99%

Средний уклон спусков: 5.09%

$K_{кр} = 1.26$

#### Кв - коэффициент высоты

Район похода: Монгольский Алтай

Средневзвешенная высота: 2190.91 м

$K_{в} = 1.61$

#### С\*Г - сезонно-географический показатель

Сезонный фактор: Благоприятный сезон

$S = 1.00$

Географический фактор: Неблагоприятные районы

$G = 1.20$

#### Категорирование протяжённого препятствия

$KT = 1.15 * 2.80 * 1.13 * 1.26 * 1.61 * 1.00 * 1.20 = 8.86$

Препятствие соответствует IV категории трудности

## Паспорт протяжённого препятствия № 7

### Общие сведения

Наименование: перевал Жалангашийн 2358 м

Страна: Монголия

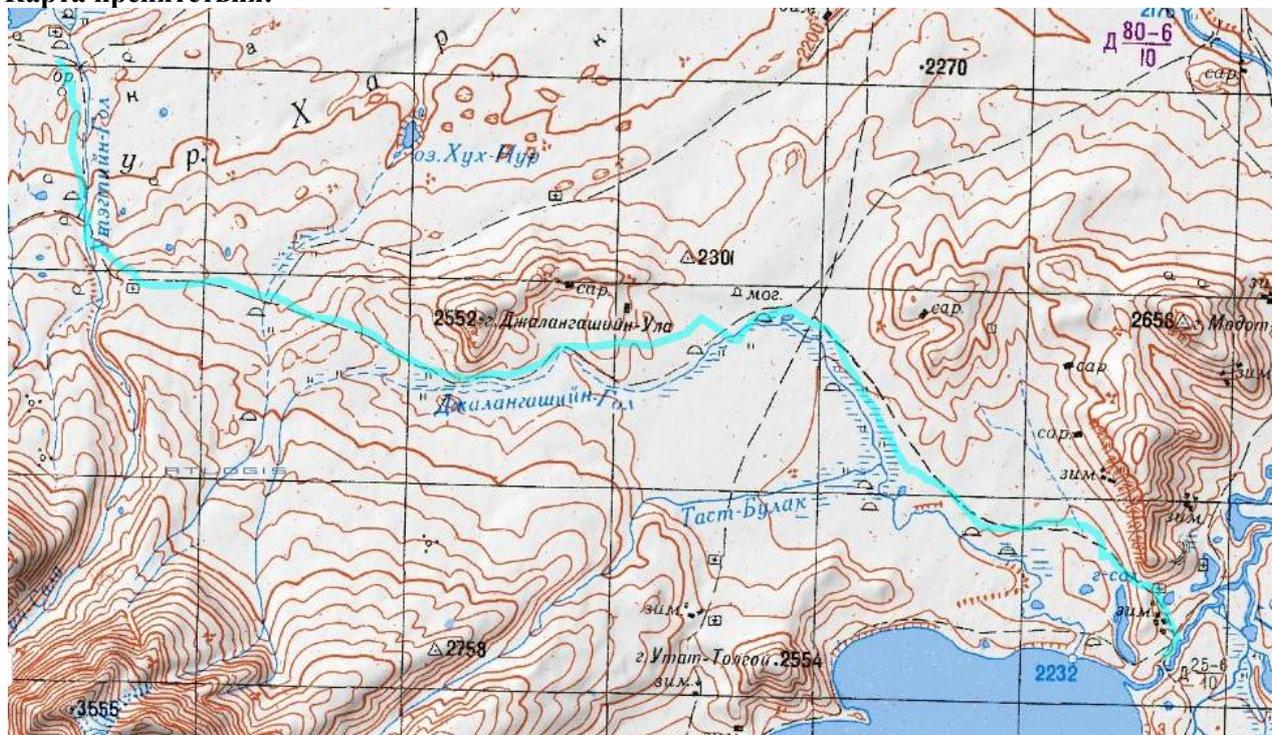
Регион: Монгольский Алтай

Границы: р. Утэгтийн-Гол - Годон-Гол

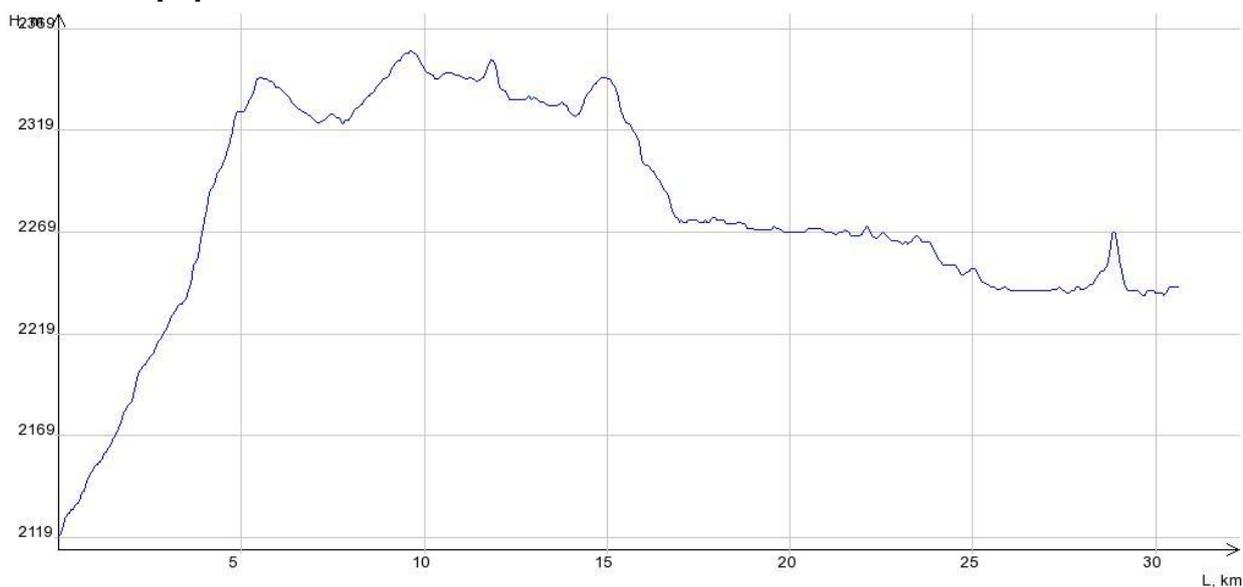
Время прохождения: 21.08.2017 17:24 -- 22.08.2017 10:22

Автор паспорта: Пономарев С.Ю.

### Карта препятствия:



### Высотный график:



### Параметры препятствия

Протяжённость: **30615 м**  
 Максимальная высота: **2358 м**  
 Минимальная высота: **2119 м**  
 Набор высоты: **384 м**  
 Сброс высоты: **261 м**

**Описание и фотографии препятствия:** смотри техническое описание соответствующего дня

### Расчёт категории трудности протяжённого препятствия

#### Кпр - коэффициент протяжённости

Протяжённость препятствия (Лпп): 30.615 км

Протяжённость ЛП (Ллп): 0 км

$$Кпр = 1 + (Лпп - Ллп)/100 = 1.31$$

#### Кпк - коэффициент покрытия

Длина м	Описание	Кпк	Фото
19373	Крупный камень, разбитый, мокрый	2.10	121
11242	Мелкий камень, разбитый, сухой	1.40	119, 120, 125,

$$Кпк = 1.84$$

#### Кнв - коэффициент набора высоты

Суммарный набор высоты: 383.76 м

$$Кнв = 1.19$$

#### Ккр - коэффициент крутизны

Средний уклон подъёмов: 2.78%

Средний уклон спусков: 2.16%

$$Ккр = 1.07$$

#### Кв - коэффициент высоты

Район похода: Монгольский Алтай

Средневзвешенная высота: 2279.73 м

$$Кв = 1.67$$

#### С\*Г - сезонно-географический показатель

Сезонный фактор: Благоприятный сезон

$$С = 1.00$$

Географический фактор: Неблагоприятные районы

$$Г = 1.20$$

#### Категорирование протяжённого препятствия

$$КТ = 1.31 * 1.84 * 1.19 * 1.07 * 1.67 * 1.00 * 1.20 = 6.15$$

Препятствие соответствует III категории трудности

## Паспорт протяжённого препятствия № 8

### Общие сведения

Наименование: **перевал 3114 м**

Страна: **Монголия**

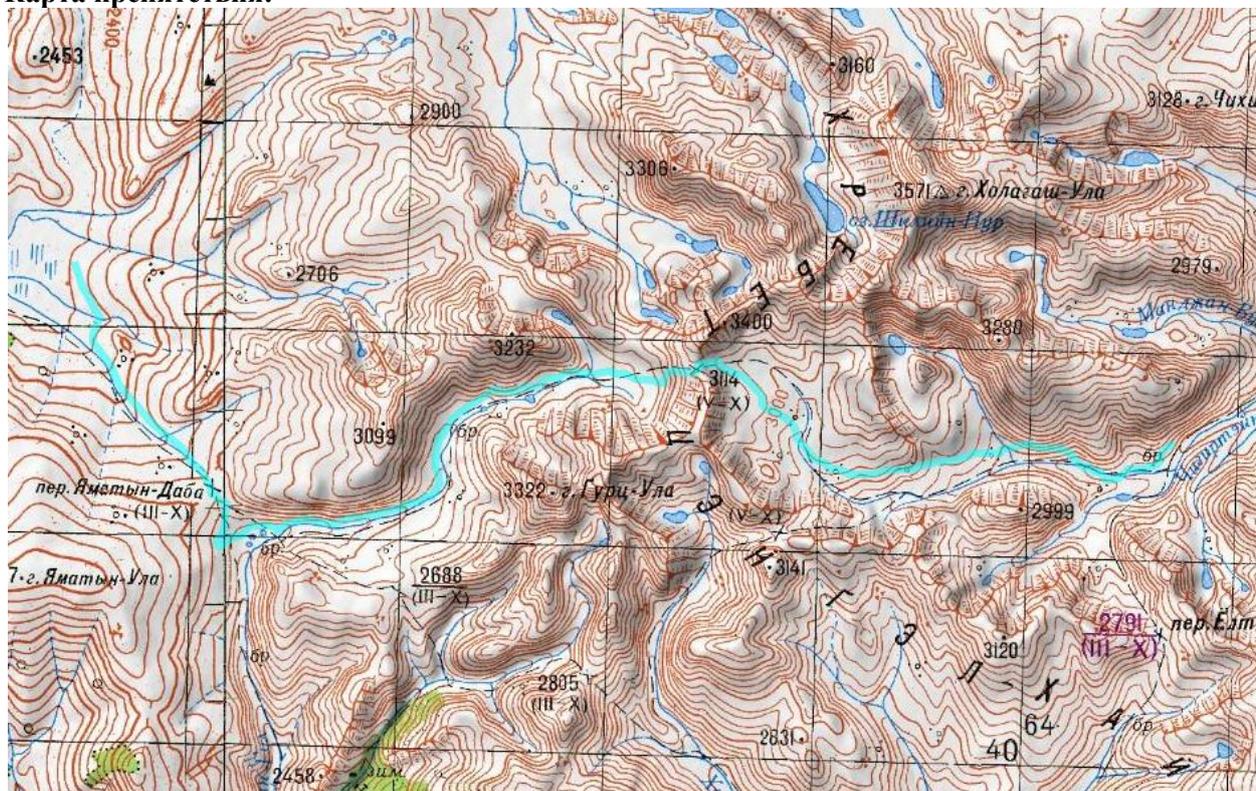
Регион: **Монгольский Алтай**

Границы: **р. Ямаатын - р. Чигиртэйн-Гол**

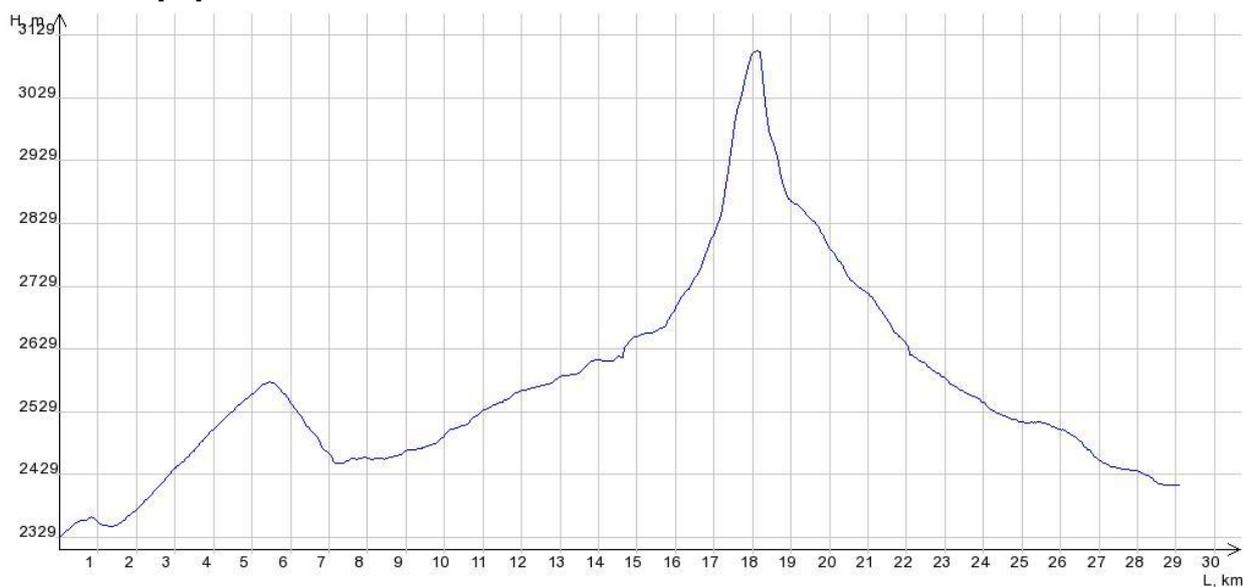
Время прохождения: **22.08.2017 14:47 -- 23.08.2017 17:55**

Автор паспорта: **Пономарев С.Ю.**

### Карта препятствия:



### Высотный график:



### Параметры препятствия

Протяжённость: **29083 м**  
 Максимальная высота: **3104 м**  
 Минимальная высота: **2329 м**  
 Набор высоты: **939 м**  
 Сброс высоты: **856 м**

**Описание и фотографии препятствия:** смотри техническое описание соответствующего дня

### Расчёт категории трудности протяжённого препятствия

#### Кпр - коэффициент протяжённости

Протяжённость препятствия (Лпп): 29.083 км

Протяжённость ЛП (Ллп): 2.1 км

$$Кпр = 1 + (Лпп - Ллп)/100 = 1.27$$

#### Кпк - коэффициент покрытия

Длина м	Описание	Кпк	Фото
7023	Крупный камень, разбитый, сухой	1.90	129, 131
19960	Крупный камень, со множеством ТП	2.50	132, 135, 143
2100	ЛП, перевальный взлет		137, 140, 141

$$Кпк = 2.34$$

#### Кнв - коэффициент набора высоты

Суммарный набор высоты: 939.47 м

$$Кнв = 1.47$$

#### Ккр - коэффициент крутизны

Средний уклон подъёмов: 6.81%

Средний уклон спусков: 6.80%

$$Ккр = 1.45$$

#### Кв - коэффициент высоты

Район похода: Монгольский Алтай

Средневзвешенная высота: 2570.35 м

$$Кв = 1.86$$

#### С\*Г - сезонно-географический показатель

Сезонный фактор: Благоприятный сезон

$$С = 1.00$$

Географический фактор: Неблагоприятные районы

$$Г = 1.20$$

#### Категорирование протяжённого препятствия

$$КТ = 1.27 * 2.34 * 1.47 * 1.45 * 1.86 * 1.00 * 1.20 = 14.14$$

Препятствие соответствует V категории трудности

## Паспорт протяжённого препятствия № 9

### Общие сведения

Наименование: перевал 2807 м

Страна: Монголия

Регион: Монгольский Алтай

Границы: оз. Тал-Нур - ур. Хэцийн-Хундий

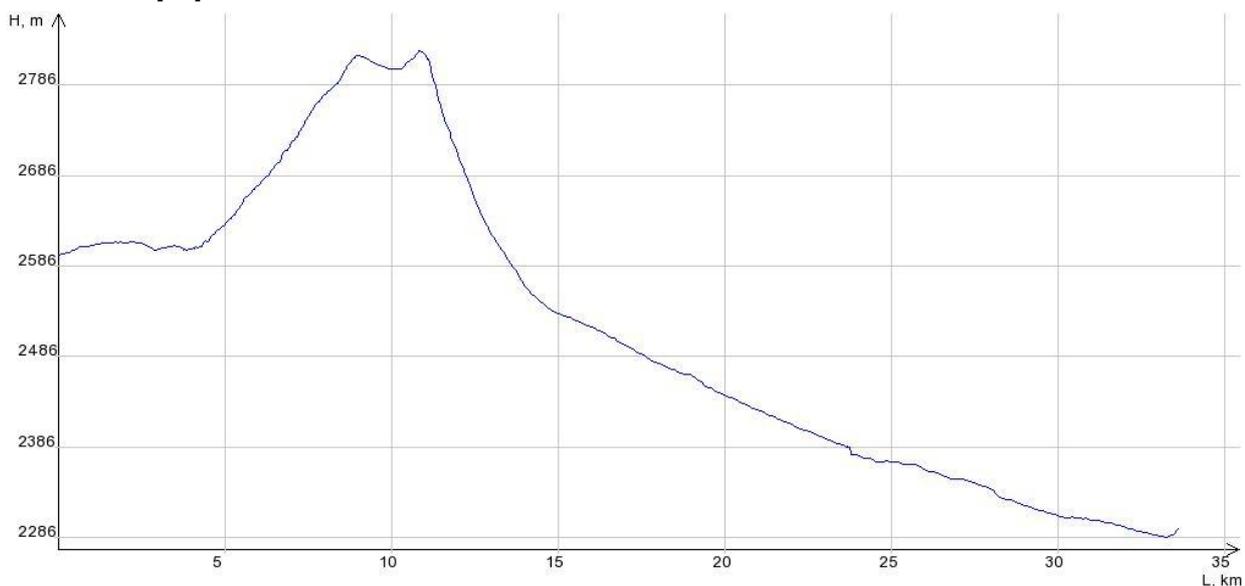
Время прохождения: 25.08.2017 12:04 -- 25.08.2017 17:21

Автор паспорта: Пономарев С.Ю.

### Карта препятствия:



### Высотный график:



### Параметры препятствия

Протяжённость: **33595 м**  
 Максимальная высота: **2824 м**  
 Минимальная высота: **2286 м**  
 Набор высоты: **278 м**  
 Сброс высоты: **581 м**

**Описание и фотографии препятствия:** смотри техническое описание соответствующего дня

### Расчёт категории трудности протяжённого препятствия

#### Кпр - коэффициент протяжённости

Протяжённость препятствия (Лпп): 33.595 км  
 Протяжённость ЛП (Ллп): 0 км  
 $K_{пр} = 1 + (L_{пп} - L_{лп})/100 = 1.34$

#### Кпк - коэффициент покрытия

Длина м	Описание	Кпк	Фото
33595	Мелкий камень, хорошего качества, сухой	1.20	163 - 166

**Кпк = 1.20**

#### Кнв - коэффициент набора высоты

Суммарный набор высоты: 277.9 м  
 $K_{нв} = 1.14$

#### Ккр - коэффициент крутизны

Средний уклон подъёмов: 3.16%  
 Средний уклон спусков: 2.54%  
 $K_{кр} = 1.04$

#### Кв - коэффициент высоты

Район похода: Монгольский Алтай  
 Средневзвешенная высота: 2516.80 м  
 $K_{в} = 1.83$

#### С\*Г - сезонно-географический показатель

Сезонный фактор: Благоприятный сезон  
 $S = 1.00$   
 Географический фактор: Неблагоприятные районы  
 $G = 1.20$

#### Категорирование протяжённого препятствия

$KT = 1.34 * 1.20 * 1.14 * 1.04 * 1.83 * 1.00 * 1.20 = 4.19$   
 Препятствие соответствует III категории трудности

## Паспорт протяжённого препятствия № 10

### Общие сведения

Наименование: перевал Улаагчин-Даваа 3065 м

Страна: Монголия

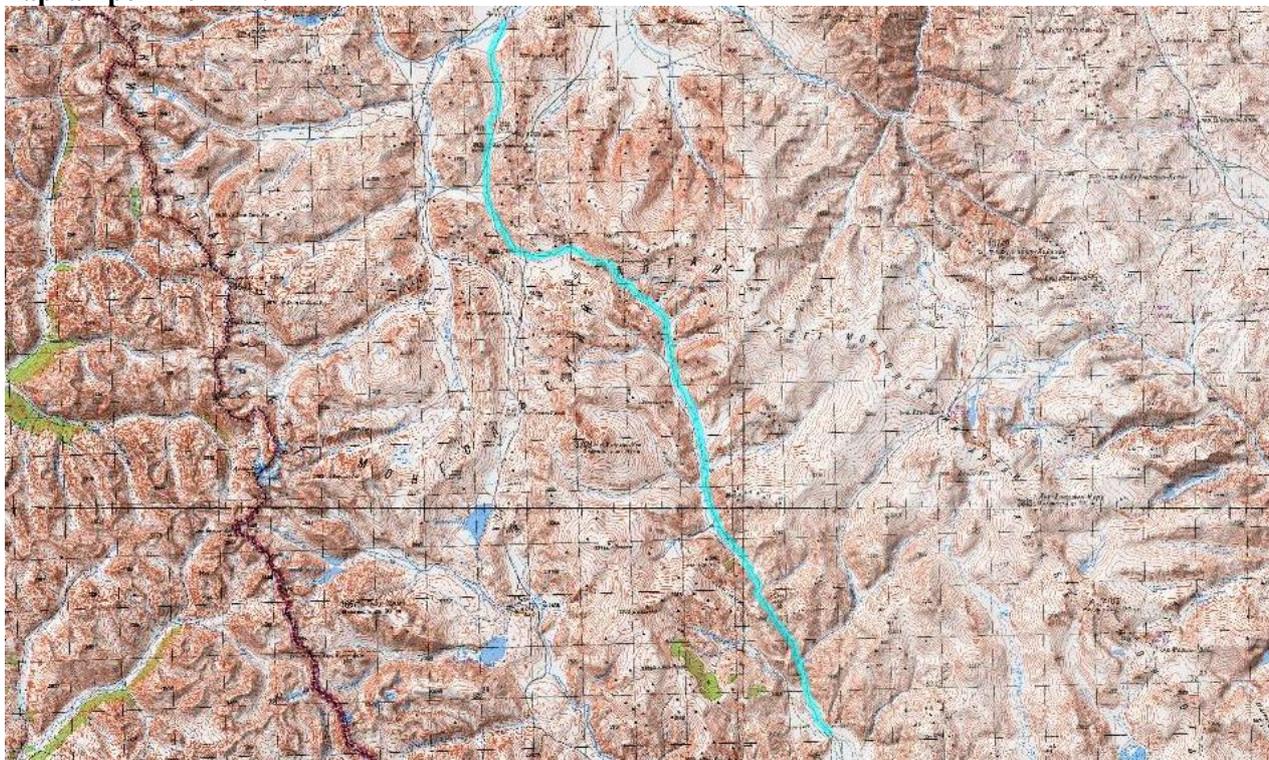
Регион: Монгольский Алтай

Границы: р. Джингыз-Агачийн - р. Булган-Гол

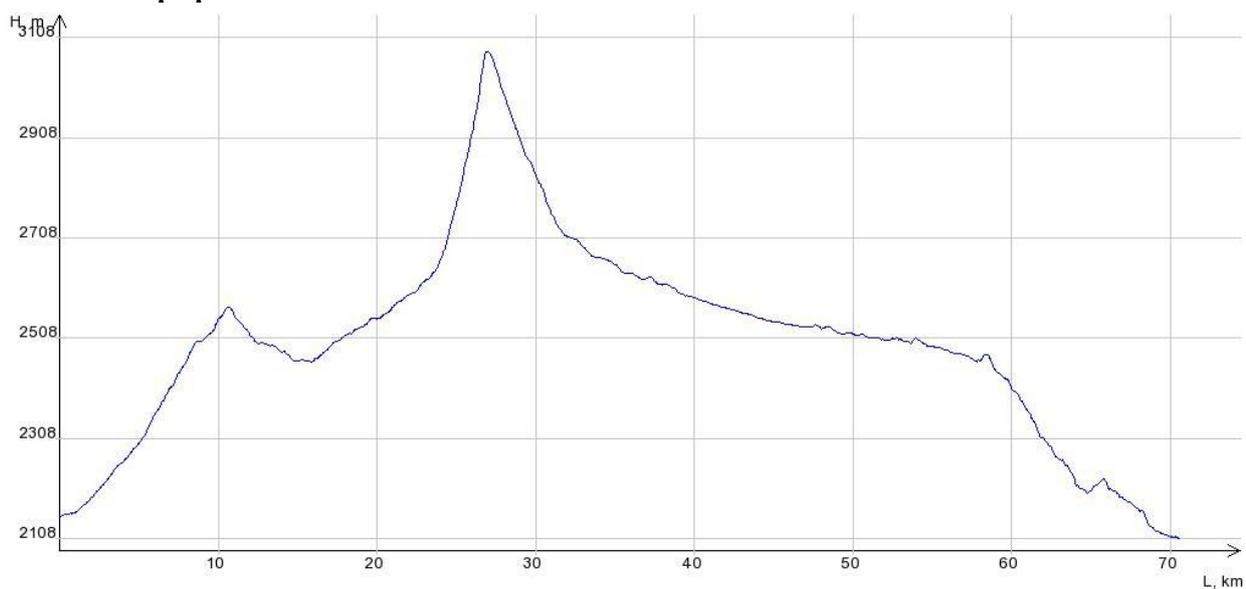
Время прохождения: 26.08.2017 15:18 -- 27.08.2017 12:55

Автор паспорта: Пономарев С.Ю.

### Карта препятствия:



### Высотный график:



**Параметры препятствия**

Протяжённость: **70576 м**  
 Максимальная высота: **3080 м**  
 Минимальная высота: **2108 м**  
 Набор высоты: **1184 м**  
 Сброс высоты: **1229 м**

**Описание и фотографии препятствия:** смотри техническое описание соответствующего дня

**Расчёт категории трудности протяжённого препятствия**

**Кпр - коэффициент протяжённости**

Протяжённость препятствия (Лпп): 70.576 км  
 Протяжённость ЛП (Ллп): 0 км  
 $K_{пр} = 1 + (L_{пп} - L_{лп})/100 = 1.71$

**Кпк - коэффициент покрытия**

Длина м	Описание	Кпк	Фото
64782	Мелкий камень, хорошего качества, сухой	1.20	177, 178
5794	Грунт, разбитый, сухой	1.90	179, 180

$K_{пк} = 1.26$

**Кнв - коэффициент набора высоты**

Суммарный набор высоты: 1184.42 м  
 $K_{нв} = 1.59$

**Ккр - коэффициент крутизны**

Средний уклон подъёмов: 4.30%  
 Средний уклон спусков: 3.38%  
 $K_{кр} = 1.19$

**Кв - коэффициент высоты**

Район похода: Монгольский Алтай  
 Средневзвешенная высота: 2502.85 м  
 $K_{в} = 1.82$

**С\*Г - сезонно-географический показатель**

Сезонный фактор: Благоприятный сезон  
 $C = 1.00$   
 Географический фактор: Неблагоприятные районы  
 $\Gamma = 1.20$

**Категорирование протяжённого препятствия**

$KT = 1.71 * 1.26 * 1.59 * 1.19 * 1.82 * 1.00 * 1.20 = 8.90$

Препятствие соответствует IV категории трудности

## Паспорт протяжённого препятствия № 11

### Общие сведения

Наименование: **равнинный участок вдоль р. Булган-Гол**

Страна: **Монголия**

Регион: **Монгольский Алтай**

Границы: **брод р. Булган-Гол - асфальтовая дорога**

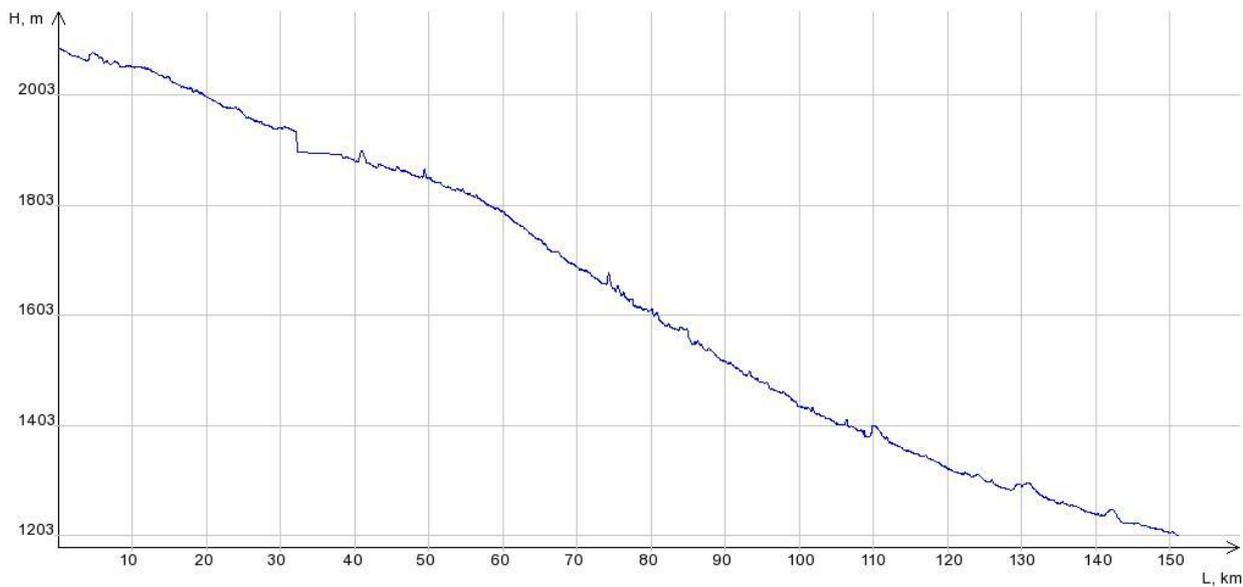
Время прохождения: **27.08.2017 15:41 -- 30.08.2017 11:23**

Автор паспорта: **Пономарев С.Ю.**

### Карта препятствия:



### Высотный график:



### Параметры препятствия

Протяжённость: **151079 м**  
 Максимальная высота: **2087 м**  
 Минимальная высота: **1203 м**  
 Набор высоты: **589 м**  
 Сброс высоты: **1473 м**

**Описание и фотографии препятствия:** смотри техническое описание соответствующего дня

### Расчёт категории трудности протяжённого препятствия

#### Кпр - коэффициент протяжённости

Протяжённость препятствия (Лпп): 151.079 км  
 Протяжённость ЛП (Ллп): 3.3 км  
 $K_{пр} = 1 + (L_{пп} - L_{лп})/100 = 1.80$

#### Кпк - коэффициент покрытия

Длина м	Описание	Кпк	Фото
71904	Мелкий камень, хорошего качества, сухой	1.20	186, 188, 192, 198
64327	Крупный камень, разбитый, сухой	1.90	194, 196, 201, 203
11548	Мелкий камень, разбитый, сухой	1.40	193, 197, 205
3300	ЛП, сплошные участки ровных песков	-	206, 208, 209

**Кпк = 1.52**

#### Кнв - коэффициент набора высоты

Суммарный набор высоты: 589.14 м  
 $K_{нв} = 1.29$

#### Ккр - коэффициент крутизны

Средний уклон подъёмов: 1.74%  
 Средний уклон спусков: 1.72%  
 $K_{кр} = 0.97$

#### Кв - коэффициент высоты

Район похода: Монгольский Алтай  
 Средневзвешенная высота: 1640.47 м  
 $K_{в} = 1.36$

#### С\*Г - сезонно-географический показатель

Сезонный фактор: Благоприятный сезон  
 $S = 1.00$   
 Географический фактор: Неблагоприятные районы  
 $G = 1.20$

#### Категорирование протяжённого препятствия

$KT = 1.80 * 1.52 * 1.29 * 0.97 * 1.36 * 1.00 * 1.20 = 5.59$   
 Препятствие соответствует III категории трудности

## 8. БАЛЬНАЯ ОЦЕНКА СЛОЖНОСТИ ВЕЛОСИПЕДНОГО МАРШРУТА

### Расчет эквивалентного пробега ЛО

#### Переправы

Тип	Местоположение	Характеристика препятствия	ЭК (км)	Фото №:
Переправа н/к(простейшая)	р. Ойгор-Гол	Ширина около 45 м, глубина до 50 см, течение среднее	2	26
Переправа н/к(простейшая)	р. Их-Ойгорын-Гол	2 рукава по 10 м. глубина до 40 см, течение среднее	2	34
Переправа н/к(простейшая)	р. Дунд-Ойгорын-Гол	8 м, переход по доске	2	41
Переправа н/к(простейшая)	р. Цаган-Гол	Ширина около 20 м, глубина до 40, течение среднее	2	68
Переправа н/к(простейшая)	безымянный	Ширина около 5 м, глубина до 30 см, течение среднее	2	69
Переправа н/к(простейшая)	р. Налиа-Гол	Ширина около 20 м, глубина до 50 см, течение среднее	2	76
Переправа н/к(простейшая)	Приток р. Налиа-Гол	Ширина около 10 м, глубина до 30 см, течение среднее	2	77
Переправа н/к(простейшая)	безымянный	Ширина около 10 м, глубина до 30 см, течение среднее	2	92
Переправа н/к(простейшая)	р. Ут-Хайтун-Гол	Ширина около 15 м, глубина до 50 см, течение среднее	2	113
Переправа 1а (простая)	р. Их-Тургэний-Гол	Ширина около 100 м, глубина до 60 см, течение на основной струе сильное	10	115
Переправа н/к(простейшая)	р. Чигиртэйн-Гол	Ширина около 30 м, глубина до 40 см, течение слабое	2	172
Переправа н/к(простейшая)	р. Булган-Гол	Ширина около 25 м, глубина до 40 см, течение слабое	2	185
Переправа н/к(простейшая)	р. Доод-Нарийн-Гол	8 м по камням	2	204
Переправа н/к(простейшая)	р. Улистайн-Гол	Ширина около 10 м, глубина до 40 см, течение среднее	2	211
<b>Итог</b>			36	

#### Перевальные взлеты

Местоположение	Длина км	Характеристика	ЭК (км)	Фото №:
Перевал 3160 м	2,0 ↑ и 0,8 ↓	1а Простые, осыпные, снежные и скальные склоны крутизной до 30 градусов; крутые травянистые склоны, на которых возможны участки скал. Простейшая индивидуальная техника передвижения, самостраховка.	56	80 – 82, 85 – 87, 90
Перевал 3114 м	1,4 ↑	1а Простые, осыпные, снежные и скальные склоны	42	136 -

	и 0,7 ↓	крутизной до 30 градусов; крутые травянистые склоны, на которых возможны участки скал. Простейшая индивидуальная техника передвижения, самостраховка		-142
<b>Итого:</b>			98	

### Болота

Местоположение	Длина км	Характеристика	ЭК (км)	Фото №:
Тропа, ведущая от пер. 3125 к р. Цаган-Гол	0,3	н/к (легкопроходимые), гати, вязкие заболоченные участки глубиной 0,2-0,4 м, необходима индивидуальная страховка	4,5	64
Долина р. Цаган-Ус	0,6	1а (кочкарник), кочки окруженные водой, нужна индивидуальная страховка	15	96, 97
<b>Итого:</b>			19,5	

### Пески

Местоположение	Длина км	Характеристика	ЭК (км)	Фото №:
Долина р. Булган-Гол (нижнее течение)	3,3	1а (сплошные), сплошные участки ровных песков	49,5	206, 208, 209
<b>Итого:</b>			49,5	

**Эквивалентный пробег ЛП= 36+98+19,5+49,5=203**

**Расчет интенсивности маршрута:**

$$I = (L_f * K_{эп} + L_{п}) * T_n / (T_f * L_n)$$

$$K_{эп} = (0,6 * 101 + 0,8 * 727 + 1 * 66 + 1,8 * 38) / 932 = 0,833$$

$$\text{Интенсивность: } I = (932 * 0,833 + 203) * 16 / (17 * 800) = 1,15$$

**Расчет автономности:**

*Продолжительность всего маршрута составила 415 ч.*

1. п. Ташанта – п. Джалгаз-Толгой: **T<sub>1</sub> = 28,36 ч.**

*Участок с низкой автономностью, в 24-х часовом промежутке есть магазин в п. Улан-Башиит.*

$$\text{По п.6.1 Регламента } A1 = 0,8 \text{ м}1 = 28,36 / 415 = 0,068$$

2. п. Джалгаз-Толгой – п. Шаргала: **T<sub>2</sub> = 142,56 ч**

*Участок со средней автономностью, магазинов нет.*

$$\text{По п.6.1 Регламента } A2 = 0,7 + 142,56 / 200 = 1,41, \text{ м}2 = 142,56 / 415 = 0,34$$

3. п. Шаргала – п. Алтай: **T<sub>3</sub> = 72 ч**

*Участок со средней автономностью, магазинов нет.*

$$\text{По п.6.1 Регламента } A3 = 0,7 + 72 / 200 = 1,06, \text{ м}3 = 72 / 415 = 0,17$$

4. п. Алтай – п. Дэлун:  $T_4 = 47$  ч

*Участок со средней автономностью, магазинов нет.*

*По п.6.1 Регламента  $A_4 = 0,7 + 47/200 = 0,94$ ,  $m_4 = 47/415 = 0,11$*

5. п. Дэлун – п. Булган:  $T_5 = 48$  ч

*Участок со средней автономностью, магазинов нет.*

*По п.6.1 Регламента  $A_5 = 0,7 + 48/200 = 0,94$ ,  $m_5 = 48/415 = 0,12$*

6. п. Булган – п. Уенч:  $T_6 = 53$  ч

*Участок со средней автономностью, магазинов нет.*

*По п.6.1 Регламента  $A_6 = 0,7 + 53/200 = 0,96$ ,  $m_6 = 53/415 = 0,13$*

7. п. Уенч – п. Алтай Сум:  $T_7 = 24,08$

*Участок с низкой автономностью, магазин есть в суточной доступности.*

*По п.6.1 Регламента  $A_7 = 0,8$ ,  $m_7 = 24,08/415 = 0,058$*

$$A = A_1 * \mu_1 + A_2 * \mu_2 + \dots + A_n * \mu_n$$

$$A = 1,10$$

### Сумма баллов за препятствия

Протяженные препятствия	к.т.	КС
ПП1 перевал Талын-Толгой-Хутэл 2566 м	3	4,43
ПП2 участок вдоль р. Ойгор-Гол	2	3,6
ПП3 траверс Кок-Эрик - Их-Ойгорын-Гол	3	4,22
ПП4 перевал 3125 м	4	12,6
ПП5 перевал 3160 м	5	14,12
ПП6 участок вдоль р. Цаган-Ус	4	8,86
ПП7 перевал Жалангашийн 2358 м	3	6,15
ПП8 перевал 3114 м	5	14,14
ПП9 перевал 2807 м	3	4,19
ПП10 перевал Улаагчин-Даваа 3065 м	4	8,9
ПП11 участок вдоль р. Булган-Гол	3	5,59

$$S = (3 \text{ к.т.} - 4,43 + 4,22 + 6,15 + 4,19 + 5,59 = 24,58) + (4 \text{ к.т.} - 8,86 + 12,60 + 8,9 = 30,36) +$$

$$(5 \text{ к.т.} - 14,12 + 14,14 = 28,26) = 83,2. \text{ В зачет: } \underline{62,26}$$

### Категория сложности:

$$\underline{КС = S * I * A = 62,26 * 1,15 * 1,1 = 78,7 \text{ балла}}$$

Пройденный маршрут по всем параметрам:

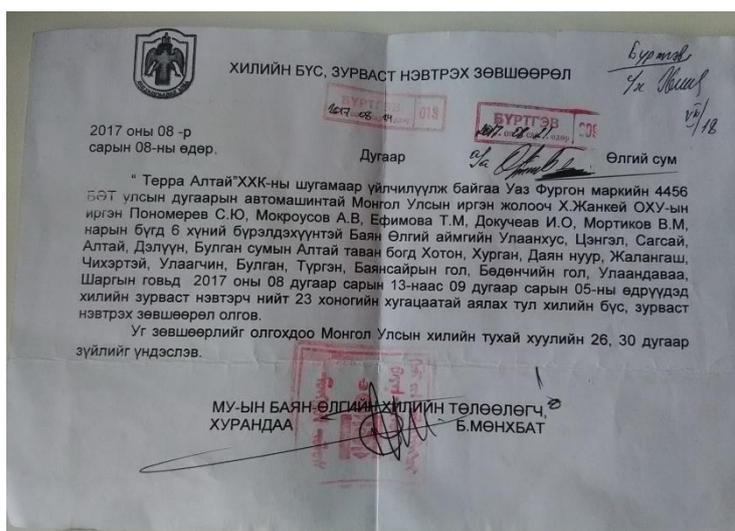
протяженности, продолжительности и количеству баллов

соответствует 5 к.с.

## 9. Выводы и рекомендации

Пройденный группой маршрут полностью соответствует 5 к.с. Монгольский Алтай, замечательный район, для проведения велосипедных маршрутов. Большая часть маршрута проходила для нас в режиме велосипедного первопрохождения. Маршрут насыщен разнообразием велосипедных препятствий в различных ландшафтных зонах. Большая часть маршрута была пройдена по основному маршруту. Стоит отметить какой-то особый душевный комфорт и чувство свободы при прохождении маршрута. Во многом это объясняется слабой заселенностью Монгольского Алтая.

**Пропуска.** Что бы избежать потери времени на изготовление пропусков на месте, мы заказали их изготовление заранее (см. подраздел 3.1). Пропуск представляет собой бумажку формата А5, данную бумажку необходимо предъявлять на каждом КПП вместе с паспортами всех участников. После проверки на бумажке ставится роспись или печать начальника КПП. Пропуска в приграничную зону у нас проверяли пять раз (см. техническое описание маршрута). Пропуска в национальный парк Таван-Богдо-Ула у нас проверяли всего один раз, на КПП в верховье долины р. Их-Ойгорын-Гол.



**Пропуск в приграничную зону с Китаем.**



**Пропуск в национальный парк Таван-Богдо-Ула**

**Связь.** Сотовая связь в Монголии встречается не повсеместно, интернет еще реже. Мы не стали покупать монгольскую сим карту, а просто подключили опцию (везде как дома) у Теле2, при этом минута входящего вызова стоила 5 руб. исходящего около 15 руб. Связь ловит в непосредственной близости от поселков.

**Язык.** В северо-Западной части Монголии живут преимущественно казахи, в южном и восточном направлении возрастает доля Монголов. Языки эти сложны для понимания. Радует, то, что многие казахи и монголы знают азы (или владеют) русским языком. В основном это представители поколения выросшего при значительном влиянии на Монголию, экономики СССР. Для общения с местным населением, не знающим русский язык, можно заранее составить список, монгольских и казахских слов.

**Снаряжение.** Для прохождения маршрута мы использовали стандартный набор велосипедного снаряжения для сложных велосипедных маршрутов. Особое внимание мы уделили сбору ремонтного набора— в этот раз взяли даже запасной багажник. На маршруте возможны существенные колебания температур и поэтому должна быть теплая и легкая одежда. В качестве топлива для нашей горелки Optimus Nova, в начале маршрута мы использовали взятый из дома бензин «галоша», в последующем докупали местный бензин (АИ 80), проблем с горелкой не было. Во многих местных магазинах мы видели газовые баллончики (не резьбовые). Очень хорошо, нас выручал взятый нами тент. Который мы натягивали между велосипедами в дождливую и солнечную (жаркую) погоду, кроме того этим тентом мы укрывали велосипеды на ночь. Очень пригодилась, купленная на алиэкспресс складная солнечная панель, которой мы весьма эффективно заряжали наши гаджеты (фотоаппарат, навигатор).

**Сезон.** Оптимальный сезон для путешествия по маршруту зависит от конкретного подрайона маршрута. В северной части маршрута, на участке п. Ташанта – пер. 3114 м. Оптимальным для посещения будет время конец июля, 20-е числа августа, позже возможны заморозки и снегопады. Раньше этого периода, погода не столь устойчивая, и броды более многоводны. В южной части маршрута п. 3114 м – п. Алтай Сум, оптимальный сезон сдвигается на вторую половину августа до второй половины сентября. При более ранних сроках проведения маршрута, возможны высокие дневные температуры.

**Продукты.** В каждом населенном пункте, есть хоть один продуктовый магазин. Ассортимент в магазинах, как правило, не велик, но все необходимые продукты имеются. Исключение составляет сухое молоко. В магазинах мы практически везде видели сайру, монгольская тушенка (отличного качества) есть не во всех магазинах, в некоторых есть только соевая калининградская. Нас очень хорошо выручало взятое

заранее сушеное мясо (в основном куриное). В юртах у местного населения, так же легко можно приобрести такие продукты как, баурсо (обжаренные в масле лепешечки), молоко, масло, сыр. Но следует учитывать, тот факт, что все эти продукты довольно жирные, что при неумеренном потреблении может привести к расстройствам пищеварения. Не смотря на то, что юрты встречаются повсеместно, рассчитывать на плановое приобретение продуктов в них не стоит.

**Вода.** Источники воды на маршруте встречаются не равномерно, и есть определенная географическая закономерность. При движении на юг, частота и протяженность безводных участков увеличивается, что объясняется более засушливыми условиями. Поэтому, при планировании и проведении маршрутов, в данном районе, необходимо заранее продумывать места обедов и ночевок с условием наличия воды.