

МОСКОВСКИЙ КЛУБ ВЕЛОТУРИСТОВ



ОТЧЕТ

**о прохождении велосипедного туристского спортивного маршрута
IV категории сложности по Монголии,
совершенном группой Московского клуба велотуристов
в период с 28 июля по 17 августа 2013 года**

Маршрутная книжка № 1/5 – 401 (ФСТ-ОТМ)

Руководитель группы Романов Дмитрий Анатольевич

Адрес: г. Лыткарино МО, ул. Советская д.4 кв.47

тел: 8-916-113-61-24

e-mail: dymba2-5@yandex.ru

Маршрутно-квалификационная комиссия ФСТ-ОТМ рассмотрела отчет и считает, что маршрут может быть зачтен всем участникам и руководителю категорией сложности.

Отчет использовать в библиотеке

Судья по виду..... (.....)

Председатель МКК..... (.....)

Штамп МКК

Москва

2013 г.

ОГЛАВЛЕНИЕ

1. Справочные сведения о походе	стр. 2
1.1 Проводящая организация	стр. 2
1.2 Место проведения	стр. 2
1.3 Общие справочные сведения о маршруте.....	стр. 2
1.4 Обзорная карта маршрута.....	стр. 3
1.5 Высотный профиль похода.....	стр. 4
1.6 Определяющие препятствия.....	стр. 5
1.7 Список участников	стр. 6
2. Подготовка к походу	стр. 8
3. Характеристика района похода	стр. 9
3.1 Общая информация	стр. 9
3.2 Достопримечательности и интересные объекты	стр. 13
4. Цели и общая характеристика маршрута	стр. 20
5. Варианты подъезда и отъезда	стр. 22
6. Аварийные выходы с маршрута	стр. 24
7. Изменения маршрута и их причины	стр. 24
8. График движения заявленный	стр. 25
9. График движения фактический	стр. 26
10. Таблица метеонаблюдений	стр. 27
11. Техническое описание маршрута	стр. 28
12. Выводы и рекомендации	стр. 61
13. Дополнительные сведения о походе	стр. 64
13.1 Перечень общественного снаряжения.....	стр. 64
13.2 Состав хозяйственного набора.....	стр. 65
13.3 Перечень запчастей и инструментов	стр. 65
13.4 Перечень транспортных средств и поломок	стр. 66
13.5 Раскладка по питанию и график закупок	стр. 67
13.6 Состав медицинской аптечки	стр. 68
13.7 Случаи оказания медицинской помощи.....	стр. 69
13.8 Затраты на поход	стр. 71
14. Расчет категории сложности протяженных препятствий	стр. 72
14.1 ПП1 Перевал Мунгийн-Даба	стр. 73
14.2 ПП2 С-В берег оз. Хубсугул.....	стр. 76
14.3 ПП3 Перевал Сантын-Даба	стр. 82
14.4 ПП4 Ю-В берег оз. Хубсугул	стр. 85
14.5 ПП5 Ю-3 берег оз. Хубсугул.....	стр. 90
14.6 ПП6-7 Перевал Жиглэгийн-Даба	стр. 95
14.7 ПП8 Дархатская котловина	стр. 102
14.8 ПП9 Перевал Улийн-Даба	стр. 106
14.9 ПП10 Перевал Улийн-Даба	стр. 109
14.10 ПП11 Горы Соридол Саридаг	стр. 113
14.11 ПП12 Перевал Худжиртын-Даба	стр. 117
14.12 ПП13 Перевал Цаган-Бургасын-Даба.....	стр. 120
14.13 ПП14 Хребет Булнай Нуру	стр. 123
14.14 ПП15 Перевал Дзолэгийн-Даба	стр. 127
14.15 ПП16 Перевал Орохын-Даба.....	стр. 130
14.16 ПП17 Хорго-Терхийн-Цаган-Нур	стр. 133
14.17 ПП18 Трасса 0603.....	стр. 137
14.18 ПП19 Долина р. Хойт-Тамир.....	стр. 140
14.19 ПП20 Пески Монгол-Элс.....	стр. 144
15. Бальная оценка сложности велосипедного похода	стр. 148
15.1 Расчет эквивалентного пробега.....	стр. 148
15.2 Расчет интенсивности похода	стр. 149
15.3 Расчет автономности похода	стр. 149
15.5 Расчет суммы баллов за протяженные препятствия	стр. 150
15.6 Расчет категории сложности похода	стр. 151
16. Фотографии к техническому описанию	стр. 152

1. СПРАВОЧНЫЕ СВЕДЕНИЯ О ПОХОДЕ

1.1 Проводящая организация

Московский клуб велотуристов

Москва 105066, ул. Старая Басманная, д.20/2, тел: (499)267-44-68,

e-mail: club@veloturist.ru; www.veloturist.ru

1.2 Место проведения

Монголия, аймаки Хувсгел, Архангай, Булган.

Южные отроги Восточного Саяна, Прихубсугулье, хребет Хангай.

1.3 Общие справочные сведения о маршруте

- Подробная нитка пройденного маршрута

р. Иркут – Монды – пер. Мунгийн (1829м) – Ханх – р. Цаган-Худжир-Гол – пер. Шердэгийн (1730м) – пер. Туругийн-Хундийн (1803м) – пер. Улдзийн-Хашийн (1900м) – пер. Тухалын (1740м) – пер. Анджистын (1730м) – пер. Овотын (1725м) – оз. Хубсугул – пер. Борсогийн (1790м) – пер. Сантын (2057м) – пер. Модын (1778м) – пер. Нуурын (1732м) – пер. Хлэнгийн (1753м) – пер. 1769 м – пер. Хендийн (1748м) – пер. Сагсагийн (1863м) – пер. 1695 м – р. Эйгин-Гол – Хатгал – р. Джиглэг-Гол – пер. Джиглэгий (1926м) – Рэнчин-Лхумбэ – р. Шишгид-гол – р. Хогийн-Гол – р. Бахтамын-Гол – Улаан-Уул – пер. Улийн (2010м) – пер. Билуутий (2002м) – пер. Дэд-Том (2218м) – пер. Зэнтэй-Халзан (2113м) – пер. 2123м – Сумбэр – пер. 2037м – оз. Эрхэл-Нур – пер. Худжиртын (1810м) – Мурэн – пер. Цаган-Бургасын (2125м) – пер. Элстийн-Дурэлдж (1956м) – пер. Шивэртийн (2190м) – пер. Дунд-Холойн (2192м) – оз. Дзун-Нур – пер. Бумбатын (2170м) – Шинэ-Идэр – пер. Дзолонгийн (2230м) – пер. Бага-Хацугийн (1692м) – р. Идэр-Гол – Джаргалант – пер. Орохын (2349м) – оз. Тэрхийн-Цаган-Нур – вулкан Хорго – Тарят – р. Чулутын-Гол – пер. Халзангийн (2104м) – пер. Донгойн (2085м) – пер. Шар Булагийн (2053м) – р. Шер-Булаг – Ихтамир – р. Хойт Тамир – Батцэнгэл – оз. Угий-Нур – Гурван-Булак – пер. Яшил-Хотол (1178м) – пески Монголын-Элс – ур. Аргалын-Хундий

- Протяженность активной части – **1301,8 км**

Из них: по автодорогам хорошего качества – **159,5 км**
(асфальт, шоссе)

по автодорогам среднего качества – **801,9 км**
(грейдер, укатанные грунтовые дороги)

по автодорогам низкого качества – **292,7 км**
(Движение автомобилей повышенной проходимости)

по вездеходным дорогам – **25,7 км**
(Движение автотранспорта на гусеничном ходу)

по бездорожью – **22,0 км**
(Заброшенные вездеходные дороги и тропы)

- Набор высоты – **15 690 м**

- Общая продолжительность – **22 дня**

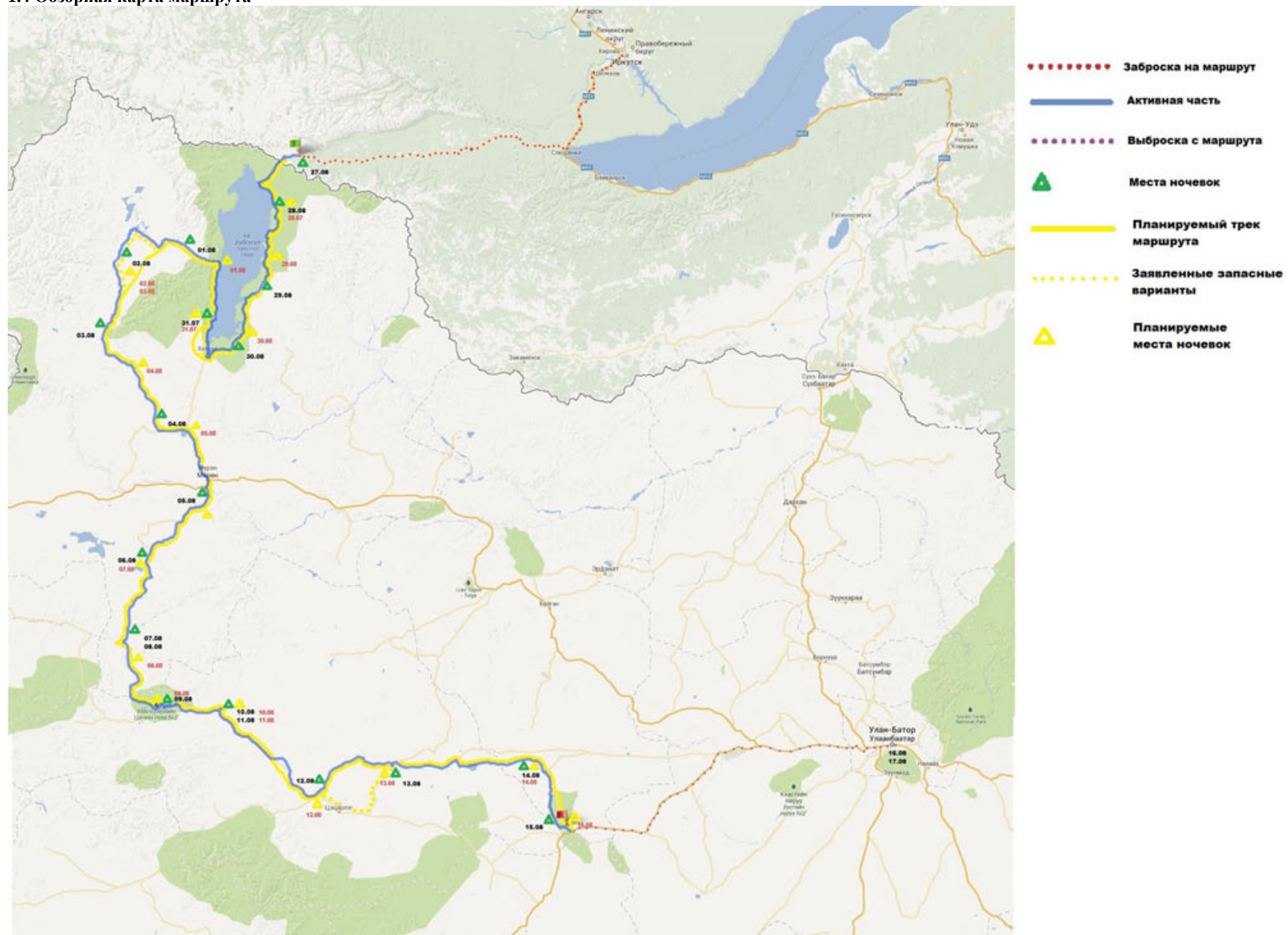
Из них: Активная часть – **17 дней**

Дневок – **2 дня**

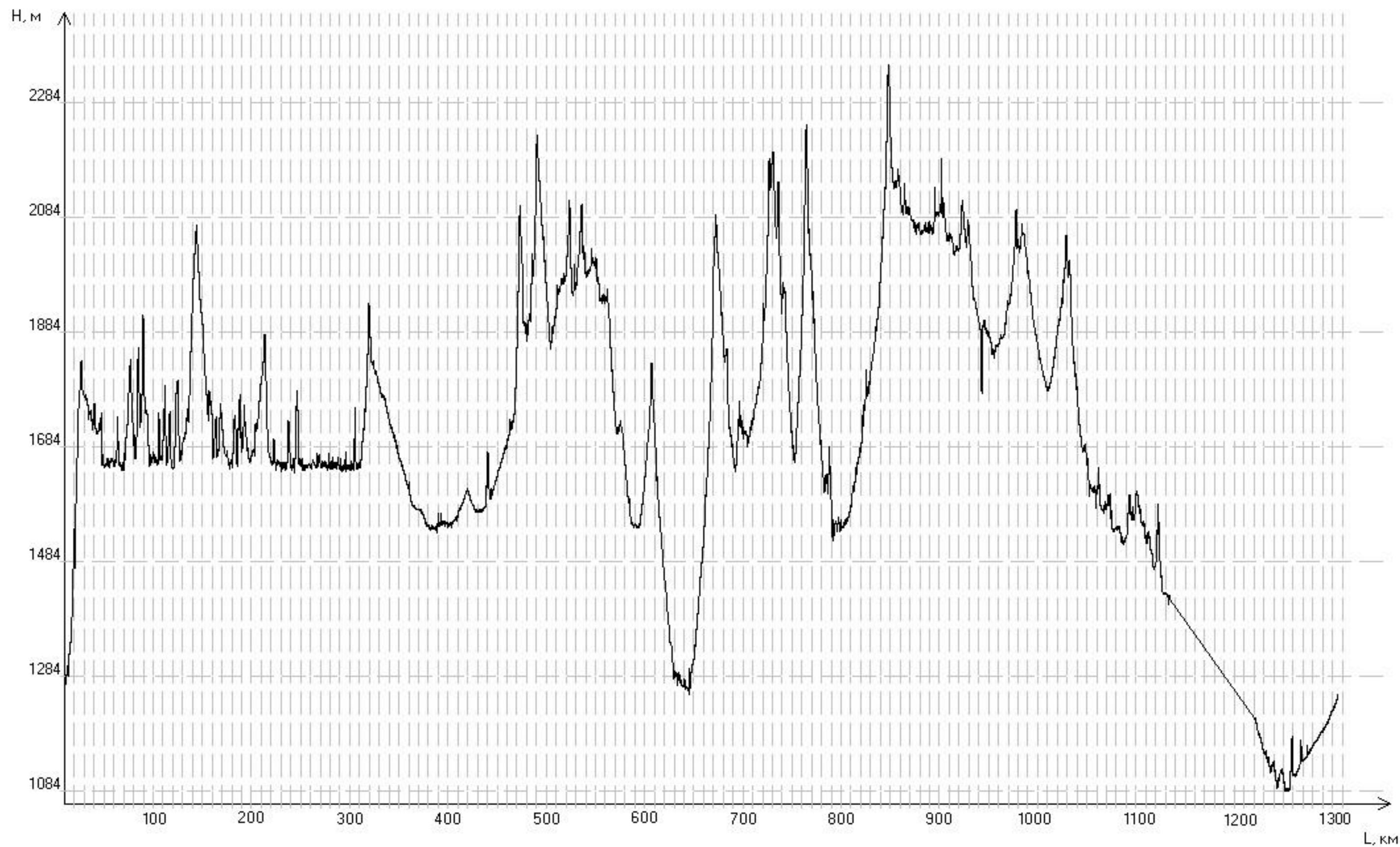
Заброска /Выброска – **2 дня**

Экскурсия по Улан-Батору – **1 день**

1.4 Обзорная карта маршрута



1.5 Высотный профиль маршрута



Трек маршрута: <http://www.gpsies.com/map.do?fileId=hjejsrhsmmpzgjmwd>

1.6 Определяющие препятствия маршрута. *

Вид препятствия	Название	Категория трудности	Характеристика препятствия
Равнинное в горной местности	ПП2 С-В берег оз. Хубсугул	4	Сильно пересеченная горная дорога среднего и низкого качества, броды, набор высоты 1469 м, перевалы: Шердэгийн-Даба (н/к, 1730 м), Туруугийн-Хэндийн-Даба (н/к, 1803 м), Тураг-Шогнуулын-Даба (н/к, 1808 м), Олзий-Хашийн-Даба (н/к, 1915 м), Тусхалын-Даба (н/к, 1740 м), Анжистын-Даба (н/к, 1776 м), Овоотын-Даба (н/к, 1710 м), Борсогийн-Даба (н/к, 1790 м)
Горное	ПП3 перевал Сантын-Даба	3	Горная дорога среднего и низкого качества, набор высоты 485 м, абсолютная высота 2070 м.
Равнинное в горной местности	ПП4 Ю-В берег оз. Хубсугул	3	Сильно пересеченная горная дорога среднего и низкого качества, броды, набор высоты 946 м, перевалы: Нуурын-Даба (н/к, 1732 м), Их-Хилэнгий-Даба (н/к, 1753 м), 1769-Даба (н/к, 1769 м), Хэндийн-Даба (н/к, 1748 м), Сагсагийн-Даба (н/к, 1863 м), 1695-Даба (н/к, 1695 м).
Равнинное в горной местности	ПП5 Ю-З берег оз. Хубсугул	4	Пересеченная горная дорога среднего и низкого качества, тропа, броды, набор высоты 942 м
Равнинное в горной местности	ПП7 перевал Жиглэгийн-Даба	4	Горная дорога низкого качества, вездеходная дорога, бездорожье, броды, набор высоты 442 м, абсолютная высота 1934 м.
Горное	ПП10 перевал Дэд-Том-Даба	3	Горная дорога среднего и низкого качества, набор высоты 497 м, абсолютная высота 2228 м.
Равнинное в горной местности	ПП11 горы Соридол Сарیداг	3	Сильно пересеченная горная дорога среднего и низкого качества, броды, набор высоты 946 м, перевалы: пер. Зэнтэй-Халзан-Даба (н/к, 2114 м), пер. 2123-Даба (н/к),
Горное	ПП13 пер. Цаган-Бургасын-Даба	3	Горная дорога среднего и низкого качества, набор высоты 954 м, абсолютная высота 2089 м.
Горное	ПП16 перевал Орохын-Даба	3	Горная дорога среднего и низкого качества, набор высоты 1063 м, абсолютная высота 2351 м.
Равнинное в горной местности	ПП17 Хорго-Терхийн-Цаган-Нур	3	Сильно пересеченная горная дорога среднего и низкого качества, бездорожье, лавовые поля, броды, набор высоты 803 м, Абсолютная высота 2186 м
Равнинное	ПП20 Пески Монгол-Элс	4	Песчаная дорога среднего, низкого качества, бездорожье, броды, набор высоты 647 м абсолютная высота 1362 м.

*С полным списком пройденных препятствий можно ознакомиться на стр. 72

1.7 Участники группы

Фамилия И. О.	Год рожд.	Адрес, телефон	Туристский опыт	Обязанности в группе
Романов Дмитрий Анатольевич 	1967	МО г. Лыткарино	5У В.Саян, 5У Тянь-Шань, 5Р Кольский, 5Р Прибайкалье 6Р Памир 6Р Тянь-Шань	Руководитель
Григорьева Татьяна Владиславовна 	1973	МО г. Люберцы	5У Кольский, 5У Прибайкалье, 6У Памир 6У Тянь-Шань 3Р Кавказ	Завхоз, хронометрист.
Алашов Александр Николаевич 	1959	г. Москва	6У Тянь-Шань, 2Р Валдай.	Снаряженец, видеооператор.
Манунин Алексей Петрович 	1982	г. Москва	5У Кольский, 5У Прибайкалье, 6У Памир, 6У Тянь-Шань	Штурман.

Рудягин Алексей Петрович 	1961	МО г. Лыткарино	5У Тянь-Шань, 5У Кольский, 4Р Кольский п-ов.	Механик
Лебедев Валерий Иванович 	1959	г. Москва	5У Кольский п-ов	Фотограф, летописец
Прошкин Олег Владимирович 	1971	г. Москва	5У В.Саян, 4Р Кольский п-ов.	Медик
Шнайдер Андрей Ленгардович 	1967	МО г. Лыткарино	5У Кольский	Казночей
Кучинская Виолетта Валентиновна 	1966	г. Москва	4У Кольский п-ов, 4У Кавказ, 2Р Крым	Культорг

2. ПОДГОТОВКА К ПОХОДУ

Підготовка почалась за рік до початку походу.

Сначала были изучены наиболее свежие отчеты предшествующих групп:

Белых Н. 2012 г. <http://blogs.mail.ru/mail/ak->

kol61/3D50E6236A0B0151.html?template=#3D50E6236A0B0151

Сорокин. Ю. 2012 г. <http://kramar.ru/otchets/VeloputBaykalMongolObratno.htm>

Исаков Л. 2008 г. <http://www.veloway.ru/otchets/mongolia41416.htm>

Сливин И. 2006 г. http://www.baikalcartour.irk.ru/huvsgul.htm#_Toc2

Затем была собрана полезная информация по району похода:

<http://www.legendtour.ru/rus/mongolia/tour/tour.shtml>

http://www.200stran.ru/country_more140.html

<http://www.vehi.net/brokgauz/all/068/68254.shtml>

<http://ru.wikipedia.org/wiki/%CC%EE%ED%E3%EE%EB%E8%FF>

Собраны карты и схемы:

http://nav.lom.name/maps_scan/

http://www.africatwin.ru/travel/korolev_mongolia/part_10/

На основе этого была составлена предварительная нитка маршрута, продуманы

запасные варианты, пути подъезда/выезда и экстренного выхода с маршрута,

после чего проведены консультации с членами МКК Боголбовым Д. и

Гришиным Д., имеющими опыт велосипедных походов по Монголии, а так же

Холоповым И. из г. Александров, имеющим опыт вело и мотопутешествия в

данном районе.

После окончательного утверждения нитки маршрута и ее презентации была

набрана группа из числа членов МКВ, имеющих опыт походов не ниже 4КС и

неоднократный опыт совместных походов.

С начала 2013 года группа приступила к подготовке и закупке необходимого

снаряжения и тренировкам к походу.

Учитывая характерные особенности района, было принято решение

использовать на маршруте не традиционные таганок или костровой трос, а

пустынную печку, позволяющую обойтись минимумом горючего материала.

Печка была разработана и изготовлена при помощи туристов г. Александров,

имеющих огромный опыт спортивных походов по пустыне.

Так же, исходя из конкретных условий, в целях безопасности, было принято

решение использовать в походе фильтр для воды. Нами был изучен и

проработан обширный материал, в результате чего мы остановились на не

дорогом, надежном, производительном, а главное очень легком фильтре:

<http://msk.aquaphor.ru/filters/b300-universal>

Так же были модернизированы и подготовлены велосипеды и личное

снаряжение, для походов по сложным грунтовым дорогам в условиях высокой автономности.

Тренировочный процесс состоял из самостоятельных тренировок и групповых

выходов и скаток. В зимнее время это были лыжные и пешеходные выходы на

один или два дня в Подмоскowie. Это позволило поддерживать хорошую

физическую форму. В начале сезона была проведена серия скаток на

выносливость и технику езды в большой группе. Закреплением достигнутых

результатов стал тренировочный поход 1КС по республике Беларусь.

В июне, в рамках подготовки к походу, был организован и успешно проведен поход 2КС по Крыму. В этом походе группа провела технические и тактические тренировки в условиях близких к характерным для походов по Монголии. На п-ве Тарханкут были отработаны техника и тактика движения по каменистым, песчаным и глинистым дорогам в условиях недостатка воды и отсутствия дров. Так же здесь были удачно испытаны фильтр для воды и пустынная печка. На участке Тарханкут – Бахчисарай группа отработала технику езды с дневными пробегами 100 и более километров. При пересечении нескольких хребтов Крымских гор были отработана техника движения по крутым каменистым дорогам. В завершении подготовки был организован двухдневный контрольный выезд с полным снаряжением в Тверскую область.

3. ХАРАКТЕРИСТИКА РАЙОНА ПОХОДА

3.1 Общая информация

Монго́лия (монг. Монгол Улс) – государство в Центральной Азии.

Границы: с Россией на севере и с Китаем на востоке, юге и западе.

Выхода к морю не имеет.

Общая площадь – 1 564 116 км².

Столица: Улан-Батор.

Административное деление: Монголия делится на 21 аймак, которые в свою очередь имеют в своем составе 329 сомонов. Столица Улан-Батор является самостоятельной административной единицей.

Численность населения – согласно данным национальной статистики (и данным ООН) на середину 2010 года составляла 3,1 млн. человек

На один квадратный километр приходится 1,8 человека.

Этнический состав – монголы 94,9 %, тюрки (в основном казахи) – 5 %, китайцы и русские – 0,1 % .

Религия: буддизм – 53%, ислам – 3%, шаманизм – 2,9%, христианство – 2,1%, атеизм – 38,6%, другие религии – 0,4%

Официальный язык – монгольский, с письменностью на кириллице. На нём говорит более 95 % населения. В средних школах также изучают традиционную монгольскую письменность.

Сегодня крупные этнические группы монгольского происхождения существуют в государственных образованиях России и Китае, и кроме того, относительно крупные монгольские группы имеются в Кыргызстане, в Турции и Афганистане.

Государственное устройство: Монголия – парламентская республика. Здесь действует Конституция Монголии от 13 января 1992 года, вступившая в силу 12 февраля 1992 года.

Рельеф местности: Монголия имеет площадь 1 564 116 км² (18 место в мире, после Ирана) и в основном представляет собой плато, приподнятое на высоту 900 – 1500 м над уровнем моря. Над этим плато возвышается ряд горных массивов и хребтов. Самый высокий из них – Монгольский Алтай, протянувшийся на западе и юго-западе территории страны на расстояние 900 км. Его продолжением являются более низкие, не образующие единого

массива хребты, получившие общее название Гобийский Алтай. Вдоль границы с Сибирью на северо-западе Монголии расположены несколько хребтов, не образующих единого массива: Хан Хухэй, Улан Тайга, Восточный Саян, на северо-востоке – горный массив Хэнтэй, в центральной части Монголии – массив Хангай, разделяющийся на несколько самостоятельных хребтов. На восток и юг от Улан-Батора в сторону границы с Китаем высота Монгольского плато постепенно уменьшается, и оно переходит в равнины – плоские и ровные на востоке, холмистые на юге. Юг, юго-запад и юго-восток Монголии занимает пустыня Гоби, которая продолжается на севере центральной части Китая. По ландшафтным признакам Гоби – пустыня отнюдь не однородная, она состоит из участков песчаных, скалистых, покрытых мелкими осколками камней, ровных на многие километры и холмистых, разных по цвету – монголы выделяют особо Жёлтую, Красную и Чёрную Гоби. Наземные источники воды здесь очень редки, но уровень подземных вод высокий.

Реки Монголии рождаются в горах. Большинство из них – верховья великих рек Сибири и Дальнего Востока, несущих свои воды в сторону Северного Ледовитого и Тихого океанов. Самые крупные реки страны – Селенга (в границах Монголии – 600 км), Керулен (1100 км), Тэсийн-Гол (568 км), Онон (300 км), Халхин-Гол, Кобдо и др. Самая полноводная – Селенга. Она берёт начало с одного из хребтов Хангая, принимает в себя несколько крупных притоков – Орхон, Хануй-Гол, Чулуутын-Гол, Дэлгэр-Мурэн и др. Скорость её течения – от 1,5 до 3 м в секунду. В любую погоду её быстрые холодные воды, текущие в глинисто-песчаных берегах, а потому всегда мутные, имеют тёмно-серый цвет. Селенга замерзает на полгода, средняя толщина льда – от 1 до 1,5 м. Имеет два паводка в году: весенний (снеговой) и летний (дождевой). Средняя глубина при самом низком уровне воды – не менее 2 м. Покинув пределы Монголии, Селенга течёт по территории Бурятии и впадает в Байкал. Реки в западной и юго-западной частях страны, стекая с гор, попадают в межгорные котловины, выхода в океан не имеют и, как правило, заканчивают свой путь в одном из озёр.

Озера: в Монголии насчитывается более тысячи постоянных озёр и гораздо большее количество временных, образующихся в период дождей и исчезающих в период засухи. В раннечетвертичный период значительная часть территории Монголии представляла собой внутреннее море, разделившееся позднее на несколько крупных водоёмов. Нынешние озёра – то, что от них осталось. Самые крупные из них находятся в котловине Больших озёр на северо-западе страны – Убсу-Нур, Хара-Ус-Нур, Хиргис-Нур, глубина их не превышает нескольких метров. На востоке страны имеются озера Буйр-Нур и Хух-Нур. В гигантской тектонической впадине к северу от Хангая расположено озеро Хубсугул (глубина до 238 м), схожее с Байкалом по составу воды, реликтовой флоре и фауне.

Климат в Монголии резко континентальный климат с суровой зимой и сухим жарким летом. В столице, городе Улан-Баторе, расположенном примерно посередине между горными массивами северо-запада и пустынной засушливой зоной юго-востока страны, температура колеблется от минус 25°C – 35°C зимой, до плюс 25°C – 35°C летом. Улан-Батор – одна из самых холодных

зимних столиц в мире: самый холодный месяц – январь. Самый тёплый месяц – июль.

Если на северо-западе ежегодно выпадает 250 – 510 мм осадков, то в Улан-Баторе – лишь 230 – 250 мм, ещё меньше осадков выпадает в пустынной области Гоби.

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

Растительность Монголии весьма пестра и представляет собой смесь горной, степной и пустынной с включениями сибирской тайги в северных районах. Под влиянием горного рельефа широтная зональность растительного покрова сменяется вертикальной, поэтому пустыни можно встретить рядом с лесами.

Леса по склонам гор оказываются далеко на юге, в соседстве с сухими степями, а пустыни и полупустыни – по равнинам и котловинам далеко на севере.

Естественная растительность Монголии соответствует местным климатическим условиям. Горы в северо-западной части страны покрыты лесами из

лиственницы, сосны, кедра, различных листопадных пород деревьев. В

широких межгорных котловинах располагаются великолепные пастбища.

Речные долины имеют плодородную почву, сами реки изобилуют рыбой. По мере продвижения на юго-восток, с уменьшением высоты, плотность растительного покрова постепенно уменьшается и доходит до уровня

пустынной области Гоби, где лишь весной и в начале лета появляются

некоторые виды трав и кустарника. Растительность севера и северо-востока

Монголии несравненно богаче, поскольку на эти районы с более высокими горами приходится большее количество атмосферных осадков. В целом состав

флоры и фауны Монголии весьма разнообразен. Природа Монголии красива и разнообразна. В направлении с севера на юг здесь последовательно сменяются

шесть природных поясов и зон. Высокогорный пояс расположен к северу и

западу от озера Хубсугул, на хребтах Хэнтэй и Хангай, в горах Монгольского

Алтая. Горно-таежный пояс проходит там же, ниже альпийских лугов. Зона

горных степей и леса в Хангайско-Хэнтэйском горном районе наиболее

благоприятна для жизни человека и наиболее освоена в плане развития

земледелия. Самая большая по размерам – зона степей с ее разнообразием трав и диких злаков, наиболее пригодная для занятий скотоводством. В поймах рек

нередки заливные луга.

В настоящее время в Монголии известны 2823 видов сосудистых растений из

662 родов и 128 семейств, 445 видов мохообразных, 930 видов лишайников

(133 рода, 39 семейств), 900 видов грибов (136 родов, 28 семейств), 1236 видов

водорослей (221 род, 60 семейств). Среди них 845 видов лекарственных трав

используются в монгольской медицине, 68 видов почвоукрепляющих и 120

видов съедобных растений. Монгольскую флору условно можно разделить на

три экосистемы: трава и кустарники (52 % поверхности земли), леса (15 %)

и растительность пустыни (32 %). Культурные посевы составляют меньше чем

1 % территории Монголии.

Животный мир включает 138 разновидностей млекопитающих, 436 птиц, 8 амфибий, 22 рептилий, 13000 видов насекомых, 75 видов рыб и

многочисленных беспозвоночных. В Монголии большое разнообразие и обилие

промысловых животных, среди которых немало ценных пушных и других зверей. В лесах водятся соболь, рысь, олень, марал, кабарга, лось, косуля. В степях – тарбаган, волк, лиса и антилопа дзерен. В пустынях – кулан, дикая кошка, антилопа джейран и сайга, дикий верблюд. В горах Гоби обычны горные бараны аргали, козлы и крупный хищный барс. Ирбис, снежный барс в недавнем прошлом был широко распространен в горах Монголии, ныне он в основном живет в Гобийском Алтае, и его численность сократилась до тысячи особей. Монголия страна птиц. Журавль-красавка здесь обычная птица. Большие стаи журавлей часто собираются прямо на асфальтированных дорогах. Близко от дороги часто можно наблюдать турпанов, орлов, грифов. Гуси, утки, кулики, бакланы, различные цапли и гигантские по численности колонии разных видов чаек – серебристая, черноголовый хохотун (который в России внесен в Красную книгу), озерная, несколько видов крачек все это биоразнообразие поражает даже опытных орнитологов-исследователей.

Экономика Монголии развивается наиболее динамично из всех стран мира и представляется едва ли не самым перспективным рынком сбыта в Северо-Восточной Азии, а то и во всём Азиатско-Тихоокеанском регионе. Так, по данным государственного комитета статистики Монголии, на которые ссылается информационное агентство «Синьхуа», реальный рост ВВП страны в 2011 году составил 17,3 %, а номинальный и вовсе достиг фантастической цифры в 27,8 %. Для сравнения: в Китае тот же показатель составил 9,2 %, в Индии – 7,8 %, а в России, по информации Федеральной службы государственной статистики – 4,3 %.

Хотя большее число людей проживают в городах, экономика Монголии сосредоточена в таких отраслях, как добыча полезных ископаемых и сельское хозяйство. Такие минеральные ресурсы, как медь, уголь, молибден, олово, вольфрам, золото составляют значительную часть промышленного производства страны.

Валюта: монгольский тугрик

Транспорт в Монголии есть автомобильный, железнодорожный, водный (речной) и воздушный. Для судоходства доступны реки Селенга, Орхон и озеро Хубсугул.

В Монголии две основные железнодорожные магистрали: железная дорога Чойбалсан-Борзя связывает Монголию с Россией, а Трансмонгольская железная дорога – начинается с Транссибирской железной дороги в России в городе Улан-Удэ, пересекает Монголию, проходит через Улан-Батор, а затем через Замын-Уудэ уходит в Китай на Эрэн-Хото, где присоединяется к китайской железнодорожной системе.

Большинство сухопутных дорог в Монголии – гравийные или грунтовые. Есть дороги с твёрдым покрытием от Улан-Батора к русской и китайской границе. Монголия имеет ряд внутренних аэропортов. Единственный международный аэропорт – Международный аэропорт Чингисхан вблизи Улан-Батора. Прямое воздушное сообщение существует между Монголией и Южной Кореей, Китаем, Японией, Россией, Казахстаном и Германией.

3.2 Достопримечательности и интересные объекты.

Монды

Поселок Монды расположен прямо на границе между Россией и Монголией, в живописной долине Иркута. Свое название населенный пункт получил от горы Мон. Сейчас в Мондах живут русские, буряты и монголы.

Сейчас население Монд всего 1200 человек, в поселке нет наркоманов и алкоголиков, в общем, все живут очень мирно.

Участок, который пограничники охраняют в Мондах, составляет 400 км.

Служат в Мондах парни со всей России – из Дагестана, Чувашии,

Нечерноземья. Конечно, больше всего пограничников из Иркутской области.

В последнее время власти Иркутской области и Республики Бурятия взяли курс на развитие туризма в Прибайкалье. На данный момент ведется строительство федеральной дороги. Часть ее соединит с поселком три района – Дархатскую котловину, Забхан-каймык и Булуган-каймык. До строительства в тех местах передвигались только пешком и верхом на конях. В будущем за счет приезжих ожидается рост населения до 3500 человек.

Горячие источники в пос. Жемчуг

В 40 километрах от п. Аршан в местности Малый Жемчуг в Тункинской долине находится одноименный минеральный источник.

По мнению ученых, термальные источники с подобными лечебными свойствами, как у источника в Жемчуге, находятся только в Чехословакии и в Азербайджане.

Температура воды источника достигает 37 – 38°C, радиоактивность – 6 эман.

Выход воды из скважины – около восьми л/с.

В воде содержатся элементы лития и стронция, титана и молибдена. Пока что лечебные свойства не изучены до конца, рекомендуется наружное применение в ограниченных интервалах. Целебные свойства источника используют в лечении заболеваний суставов и нервной системы.

На территории источника работают два бассейна с целебной минеральной водой, имеется общая душевая кабина. В здании водолечебницы можно принять ванны, в летнее время многие отдыхающие принимают дикие грязевые ванны на берегу Иркута. Оздоровительные ванны и лечебные грязи только на территории Нового Жемчуга принимает около двух тысяч человек в день.

Тункинская долина и источники

К юго-западу от могущественного озера Байкал, лежит земля удивительная и прекрасная. Благодатное место Бурятии – Тункинская долина. Она расположена по берегам реки Иркут и реки Тунка. Тункинская долина находится на юго-западе Республики Бурятия, располагаясь в 40 км к западу от южной оконечности озера Байкал. Она вытянута с запада на восток на 190 км и ограничивается хребтом Тункинские Гольцы с севера, горной системой Хамар-Дабан с юга. Ее скалистые, пикообразные гребни и вершины достигают 3000-3300 м над уровнем моря. Благодаря сходству со знаменитыми Альпами хребет часто называют «Тункинскими Альпами». Перепад высот между гребнями гольцов и подножьями достигает 2000 метров. Местоположение Тункинской впадины с горным обрамлением в центре Азиатского материка в большом удалении от морей и океанов определяет континентальность, умеренную

влажность климата, большое количество солнечных дней. Средняя температура января в Аршане – 18,9 °С, июля – 18,5 °С, осадков выпадает 495 мм в год, атмосферное давление устойчиво держится в пределах 680 – 700 мм рт.ст. Наиболее крупной рекой является Иркут, вытекающий из озера Ильчир в горном узле Восточных Саян на высоте 1875 м над уровнем моря. В верховьях он имеет характер быстрой горной реки с извилистым руслом и частыми перекатами. Протекая по Тункинской долине, Иркут имеет спокойное течение и сильно извилистое русло. Максимальная ширина достигает 286 м, глубина 0,7 – 1,3 м.

Довольно широко развита в Тункинской долине озерная сеть. В северной части расположено множество больших и малых озер глубиной до 1 м, соединенных между собой протоками. Наиболее крупные из них: Бол, Ангара, Талга, Бахан-Нур, Саган-Нур. Тункинская долина является продолжением Байкальской впадины и уникальна своими целебными источниками и альпийскими лугами, курортами «Арашан», «Саяны» и «Нилова пустынь» а так же местными здравницами Жемчуг и Хонгор-Улла. Тункинскую долину еще часто называют «Сибирской Швейцарией».

Растительность Тункинской Долины и ее горного обрамления богата и разнообразна. В горах, достигающих 2500-3000 м, наблюдается вертикальная поясность. В гольцовом поясе (выше 2000 м) наибольшая роль принадлежит мохово-лишайниковым и лишайниковым тундрам, перемежающимися с каменистыми и кустарниковыми. В подгольцовом поясе (1800-2000м) преобладают криволесья и редколесья кедра с участием лиственницы и пихты. Значительные площади занимают заросли высокогорных кустарников: рододендрона золотистого, Курильского чая, можжевельника. В верхней части лесного пояса (до 1800 м) господствуют кедровые леса с мощным моховым покровом. Полоса предгорий и нижняя часть склонов покрыты смешанными лесами из лиственницы, сосны, березы, с зарослями рододендрона, бадана, ягодников (брусники, голубики, черники).

27 мая 1991 года в Тункинской долине образован Тункинский национальный парк Министерства лесного хозяйства России. Это первый в России опыт совмещения национального парка с границами всего административного района. Территория парка занимает Тункинскую долину и прилегающие к ней горные массивы Восточного Саяна и хребта Хамар-Дабан. Это один из крупнейших национальных парков России.

п. Кырен

Кырен — центр буддизма Тункинского района.

Православная церковь Святителя Иннокентия Православная церковь Святителя Иннокентия в Кырене была построена в 1990-е годы. 15 января 1727 года епископ Иннокентий был определён главой Иркутской епархии, которой руководил 4 года. Он много потрудился над просвещением и обращением в христианство язычников из бурят и тунгусов. Им была переведена на бурятский язык Библия.

г. Мунку-Сардык.

Высшая точка Саян (3 491 м). Одноименное название имеет участок хребта Большой Саян в районе вершины. Вершина находится на границе Бурятии (Россия) и Монголии.

Мунку – от бурятского слова «мүнхэ» – «вечно, вечный, вековечный, извечный». Сардык («сарьдаг») – «голец». Таким образом, название можно перевести как «вечныйголец», так как вершина его одета вечным льдом и снегом. Монголы почтительно называют гору Серебряной. А русские – Вечно Белым Гольцом.

Мунку-Сардык находится в 330 километрах от Иркутска. По хребту проходит граница России и Монголии. Согласно существующим правилам, посещение пограничной зоны, куда входит хребет Мунку-Сардык, оформляется заранее в погранслужбе.

Хребет Мунку-Сардык имеет альпийский рельеф. Горные долины – ледникового происхождения. На Мунку-Сардык и некоторых других вершинах и сейчас находится несколько небольших ледников. В настоящее время площадь ледников активно сокращается. К северо-западу от Мунку-Сардык находится Окинское плато, на котором берут начало реки Ока, Иркут и Китой. Хребет сложен большей частью гранитами. В речных долинах до высоты 2 100 метров встречаются леса, выше на склонах – альпийские луга, горные тундры и каменистые россыпи.

С вершины открывается великолепная панорама: на севере — Тункинская долина и хребты Восточного Саяна, а на юге — озеро Хубсугул в Монголии.

оз. Хубсугул

Пресноводное озеро на севере Монголии, расположенное южнее хребта Мунку-Сардык, Восточных Саян.

Местоположение – между N49°53 E99°00 и N52°00 E101°56

Возраст – меньше 6 млн. лет, озеро Хубсугул моложе Байкала, возраст которого оценивается приблизительно в 25 млн. лет

Высота над уровнем моря – 1645 м (для сравнения: высота над уровнем моря Байкала – 456 м)

Длина – 136 км

Наибольшая ширина – 36,5 км

Длина береговой линии – 414 км

Количество островов – 3. Самый крупный из них – Далайн-Модон-Хуйс.

Четвертый остров около Ханха из-за подъема воды в озере скрылся под водой.

Наибольшая глубина – 262 м. Это самое глубокое озеро в Монголии.

Площадь водной поверхности – 2760 кв. км.

Объем водной массы – 383,3 куб. км.

По запасам пресной воды составляет 1–2% мировых запасов, это второе по величине озеро в Центральной Азии после Байкала, в котором содержится 20 % мировых запасов пресной воды.

Видимость под водой – от 20 до 50 метров.

В озеро впадает – 46 рек.

Вытекает р. Эгийн-Гол (левый приток р. Селенга).

Наибольшая температура воды на поверхности – у берега летом +10...+14°C

Температура воздуха – летом +10...+15°C

Флора и фауна – 750 видов древесной, кустарниковой, моховой и лишайниковой растительности. В регионе обитает около 170 видов птиц.

Населенные пункты: Ханх – в северной части озера, Хатгал – в южной части озера.

Этнический состав населения – большая часть населения халха-монголы, дархаты, сойоты, буряты.

Поселок Ханх. На севере озера Хубсугул имеется только один поселок, возникший первоначально как русское поселение на берегах Хубсгула. Старинный купеческий поселок был основан в XVIII в. Первоначально назывался Турт по имени одноименной реки, впадающей в этом месте в озеро. В настоящее время это совсем небольшой поселок с населением около 2500 человек. В поселке находится детский интернат, спортивный зал. В школе можно ознакомиться с экспонатами краеведческого музея, в числе которых есть предметы железных подвесок с шаманского костюма, найденных в 35 км от Ханха. Имеется несколько туристических базы (ориентированы в первую очередь на прием туристов из России), несколько магазинов, пограничная застава, порт и законсервированная нефтебаза. Бензозаправочная станция расположена на территории нефтебазы (бензин Аи-72 и дизельное топливо).

Поселок Хатгал расположен на юге озера Хубсугул. Поселение в Хатгале, основано в 1727 г. как форпост Манчжурии, препятствующий продвижению России на этом направлении. В 1911, первый пароход «Сухе-Баатор» начал курсировать по озеру, и Хатгал стал важным пунктом для российско-монгольской торговли. В поселке Хатгал находится администрация Хубсугульского национального парка, информационно-визитный центр парка и местный краеведческий музей. В поселке множество маленьких магазинов, есть чайные, больница и почта, откуда можно позвонить в Россию. В Хатгале имеется аэропорт, связывающий авиарейсами пос. Хатгал с Улан-Батором. Чаще самолеты прилетают в Мурэн, и уже оттуда туристы на автомашинах приезжают на Хубсугул (102 км). Расстояние от Хатгала до Улан-Батора по автодорогам – 757 км. От Хатгала до Мурэна 102 км. Бензозаправочная станция в Хатгале – бензин только марки Аи-80 и ДТ. Вблизи Хатгала на западном побережье озера расположено большое количество туристических баз (более 15 баз).

Дархатская котловина.

Дархатская котловина, расположенная на севере Монголии, южнее Саянских гор, рядом с высочайшей вершиной Восточного Саяна – горой Мунку-Сардык. До сегодняшнего дня это место остается малопосещаемой изолированной территорией с труднопроходимыми лесистыми горами. Здесь, на западном гористом побережье Хубсугула, издревле проживали хара-дархаты и ассимилировавшие среди них представители 34 родов, сохранившие традиционный кочевой образ жизни. Они разводят оленей, живут в чумах, поклоняются духам предков и гор, сохраняют шаманскую веру и регулярно общаются с шаманами. Попасть к ним можно только верхом по звериным и охотничьим тропам.

Расположена Дархатская котловина в 40–50 км западнее озера Хубсугул за высокими хребтами в южной части Хубсугула – Хорьдол-Сарьдаг-Нуру с вершинами до 3093 м, в северной части – Баян-Зу-Рхийн-Нуру с вершинами до 3130 м. Дархатская котловина вытянулась с севера на юг на 120 км и своими очертаниями между гор повторяет форму озера Хубсугул. С севера на юг через котловину протекает р. Шишгит-Гол – приток Малого Енисея. Сплавы по р. Шишгит-Гол после озера Доод-Нуур относятся к высшей V категории

сложности. В долине проживают преимущественно скотоводы по национальности дархаты, урянхайцы и халхасцы, ведущие кочевой образ жизни. Местное население сохранило традиционный уклад кочевой жизни. Это – земля многочисленных озер, связанных между собою реками и протоками, в окружении высоких гор.

Климат Дархатской котловины более суров, чем на побережье Хубсугула. В январе температура падает ниже -27°C , в июле не превышает $+15^{\circ}\text{C}$.

В озерах Дархатской котловины и впадающих в них реках, в изобилие водятся различные рыбы. Уникальность их рыбного мира в том, что здесь есть в наличии такие редкие рыбы как таймень, крупные экземпляры ленка (форель азиатская). В Дархатской долине обитает несколько видов сига, не менее 3-х видов хариусов и другие рыбы. Безусловно, королём монгольских рек и озёр был и остаётся таймень.

Живущие в Дархатской котловине цаатаны, в отличие от монголов, употребляют в пищу рыбу. В Дархатской котловине, единственное место в Монголии, где существует промысловый лов рыбы. Осуществляется он зимой, когда сильные морозы не только сковывают реки и озёра, но и быстро замораживают добытую рыбу. Что невозможно в другое время года, поскольку в этой местности нет электрических сетей. Таймени в этих местах достигают веса в 50 и более килограмм, азиатская форель или как её называют ленок, достигает веса 6–7 кг и более. Одной из самых вкусных рыб в этой местности, является так называемая дархатская белая рыба, из семейства сигов.

Лето продолжается всего два месяца июль – август. Озера Дархатской котловины со середины июля по конец августа, зарастают обильной водной растительностью, от 30% до 70% поверхности. В озёрах этой области, в отличие от многих других монгольских озер очень богатый зообентос и фитопланктон. Что и обуславливает вместе с относительно большой летней температурой воды, достигающей рекордных для Монголии температур в 19–21 градус, богатство рыбного мира дархатских озер. Лед здесь становится уже в первой половине ноября и держится до конца мая. Тем не менее, в озерах держится всю зиму высокий уровень кислорода, а прозрачный лед, достигающий средней толщины в 1,5–1,9 метра пропускает солнечный свет и способствует развитию кормовой базы рыб даже подо льдом.

Город Мурэн

Административный центр Хубсугульского аймака Мурэн (1283 м над уровнем моря) находится на р. Дэлгэр-Мурэн на расстоянии 102 км от Хатгала и в 671 км от Улан-Батора. Население – свыше 16 тыс. жителей. Пищевые, деревообрабатывающие, текстильные предприятия; производство стройматериалов, ТЭЦ. Близ Мурэна – добыча угля. В городе имеются гостиница, музей истории, больница, аэропорт, магазины, рынок, банк, международная связь. Автозаправочные станции, бензин марки Аи-93, Аи-72, ДТ.

Название реки Дэлгэр-Мурэн означает – «широкую реку». Мурэн был основан как торговый центр рядом с монгольским хурэ – монастырем. В прошлом это был один из крупнейших религиозных центров в северной Монголии, имевший около 60 строений.

На главной площади города расположены здание администрации, магазины, театр, банк и почтовое отделение. Рядом – статуя Давадоржи, местного героя, который сражался с японцами на Халхин-Голе в 1939. Краеведческий музей располагает экспонатами о местной истории края, а также имеет экспозицию о культуре цаатанов-оленоводо-вод, этническом меньшинстве дархатского края. Музей также имеет прекрасную статую многорукого Аволкашвары (Janraiseg), в стиле, необычном для Монголии. Есть экспонаты, рассказывающие о флоре и фауне Хубсугула, и экспонат зуба мамонта.

Аэропорт расположен в пяти километрах к северо-западу от городского центра. Из Мурэна можно улететь в Улан-Батор. Самолет летает в понедельник, среду, субботу, воскресенье с посадкой в п. Хатгал.

Озеро Тэрхийн-Цагаан-Нуур и вулкан Хорго

Озеро расположено в предгорьях Хангая на высоте 2060 м над уровнем моря. Озеро образовалось из рек Северной и Южной Тэрхийн-Гол, которые берут начало с Хангайского хребта, и много лет тому назад были перекрыты потоками горячей лавы, извергавшейся из вулкана Тогоо. Площадь озера – 16 км². Длина озера – 16 км, ширина 4 – 10 км и глубина более 20 м. В озере много рыбы, обитает щука. Северный берег озера крутой, со скалистыми горами без единого дерева, южный – пологий. В центре озера находится остров. В восточной оконечности, в 3 км от озера находится эффектный конус древнего вулкана Хорго-Уул и обширные лавовые поля черной пемзы без единого ростка растительности. Лава изливалась в сторону озера и, достигнув воды, застывала. В потоках лавы образовались многочисленные расщелины и пещеры. Самая большая из них достигает 8 метров и расположена рядом с турбазой. Причудливые нагромождения лавы на берегу дополняются современными турами из обломков пористого базальта выше человеческого роста, сложенными туристами. Напротив них в озере во множестве плавают стаи лебедей и бакланов. Как и озеро Хубсугул, территория вокруг озера Цагаан-Нур выделена в особо охраняемую.

Кратер потухшего вулкана "Хорго" (возраст около 7000 - 8000 лет). Ширина вулкана около 200 м, глубина вершинного кратера более 100 м. Черный шлаковый конус потухшего вулкана Тогоо горы Хорго (2240 м над уровнем моря) находится на берегу восточной оконечности озера.

Вулкан и озеро Тэрхийн-Цагаан-Нуур были взяты под охрану государства в 1965 г. Охраняемая площадь - 28 км².

Пески Монголын Элс

Участок песчаных дюн к западу от Улан-Батора, немного не доезжая Хархорина. Это место еще называют «мини-Гоби». Для тех, кто не попадает в настоящую Гоби, можно съездить сюда на разведку. Хотя говорят, что в самой пустыне песков немного, так что заехать сюда в любом случае стоит. Монголын Элс или Хугну-Тарнын элс – песчаные барханы, дюны в Булганском аймаке в 260 км к западу от Улан-Батора, на правом склоне горы Бат-Хан и на расстоянии 80 км к северо-западу мимо горы Хугну-Хан. Местность представляет собой уникальную картину природных контрастов, сочетающее в себе Монгольскую пустыню Гоби и ландшафты Хангай. Местность поражает своими величественными каменными горами, песчаными дюнами и зарослями вблизи реки Шилустей и красивой горной реки Хогнохан.

Город Улан-Батор

Часто называемая иностранными туристами "УБ", эта сонная монгольская столица выглядит запущенным европейским городком 50-х годов. Старые советские машины и автобусы постепенно заменяются новыми японскими, но по городским улицам ходят коровы, в кучах мусора копаются козы, а люди в традиционной одежде ходят по улицам города вперемешку с монгольскими нуворишами.

Построенный вдоль реки Туул и окруженный красивыми горами, Улан-Батор представляет собой образец коммунистического высотного стиля в гражданской архитектуре, но около 250 000 местных жителей живут в палатках (гэр) на окраинах города. Палатки защищены от ветра, который особенно суров весной, деревянными заборами. Окрестности города очень живописны благодаря холмистому ландшафту, но в зимнее время они менее привлекательны из-за грязи и непереносимого холода.

Центр города – Площадь Сухэ-Батора. С этого места в июле 1921 года Дамдины Сухэ Батор, "герой революции", провозгласил независимость Монголии от Китая. На этой площади также произошли первые выступления протеста в 1989 году, которые привели к падению коммунизма. В обычные дни это безлюдное место, здесь можно увидеть только голубей и уличных фотографов. На площади стоит серое здание Государственного Парламента, а также высокий современный Дворец Культуры – очень интересное место, где расположена Картинная Галерея Монголии и другие образцы монгольской культуры.

На расстоянии квартала к северо-западу от площади находится Музей Национальной Истории, который стоит посетить, если вы намерены съездить на экскурсию в сельскую местность. В музее можно увидеть экспонаты, рассказывающие о географии Монголии, её флоре и фауне и несколько стендов, посвященных монгольской истории. Очень впечатляют 2 полных скелета динозавров, найденных в Гоби – гигантский плотоядный тарбозавр и его ближайший родственник, маленький, похожий на утконоса, травоядный савролопус. В Музее Изобразительных Искусств Занабазар есть прекрасная коллекция произведений живописи, резьбы и скульптуры, многие из которых созданы художником и буддистом Занабазаром. В этом музее также хранятся редкие экспонаты религиозного характера, например, тхангкас (роспись ткани) и статуи Будды.

В начале 19 века около 50 000 населения Улан-Батора посещали примерно 100 буддистских храмов (сюм) и монастырей (кхийд), большинство из которых были разрушены во время сталинских репрессий в конце 30-х годов.

Гандантегчинлен Кхийд сохранился благодаря тому, что коммунисты оставили его как место, способное действительно поразить воображение иностранцев.

Название монастыря можно приблизительно перевести как "величайшее место для абсолютной радости", это одна из самых удивительных достопримечательностей Улан-Батора. В монастыре находится несколько храмов, украшенных золотом и драгоценными камнями. Здесь живут около 150 монахов, которые пытаются вернуть монастырь к жизни и возобновить все религиозные ритуалы и церемонии.

Зимний Дворец Богд Кхаан также избежал разрушения. Построенный в период между 1893 и 1903 годами, это место, где монгольский Богд Хан VIII (Живой

Будда), последний император, жил в течение 20 лет. В зависимости от того, какой учебник истории попадет вам в руки, вы можете прочитать, что Богд Хан проводил свои дни, предаваясь обильным возлияниям и утехам плоти, и ослеп от сифилиса, либо что он был великим провидцем и националистом. После его смерти в 1924 году просоветское коммунистическое правительство Монголии запретило все дальнейшие реинкарнации, поэтому в Монголии больше не было буддистских лидеров. В шести храмах, находящихся на территории Зимнего Дворца, хранятся коллекции подарков, преподнесенных Богд Хану, в том числе удивительная коллекция чучел животных.

4. ЦЕЛИ И ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА МАРШРУТА

4.1 Цели похода:

1. Спортивная:

- Прохождение велосипедного маршрута 4-5 категории сложности по Монголии.

- Разведка, прохождение, изучение, описание и категорирование не часто посещаемых велотуристами грунтовых дорог Монголии.

Все найденные нами в интернете отчеты по данному району не удовлетворяют требованиям к отчетам туристских спортивных маршрутов и не позволяют грамотно организовать и спланировать велосипедный маршрут.

- Прохождение новых, еще ни разу не посещавшихся велотуристами участков:

Рэнчин-Лхумбэ – Улаан-Ула по левому берегу р. Шишгид-Гол

Данный участок хоть и не много длиннее и сложнее традиционного пути (по правому берегу), но зато намного интереснее и позволяет составить более полное представление о Дархатской котловине.

Их-Тамир – Батцэнгэл (вдоль реки Хойт-Тамир) – Гурван-Булак

Позволяет после осмотра потухшего вулкана проехать по диким степям Монголии, лежащим далеко от традиционных туристических маршрутов и ближе познакомиться с бытом и историческим наследием кочевников. Так же позволяет осмотреть очень красивое озеро Эгий-Нур.

Данный участок исключает асфальтовое шоссе Харахорин – Улан-Батор, что позволяет повысить сложность и автономность маршрута.

Пески Монголын Элс

Позволяет ознакомиться с интересным природным объектом, почувствовать близкое дыхание пустыни, повышает сложность и автономность маршрута.

2. Культурно-познавательная:

Ознакомление с природными и культурно-историческими достопримечательностями Монголии.

4.2 Характеристика маршрута:

Маршрут проходил в основном по территории Монголии, и его условно можно разделить на три основные части:

1. Прихубсугулье.
2. Хребет Хангай
3. Степные и полупустынные районы центральной Монголии.

Первая часть нашего маршрута проходила сначала по таежным дорогам вокруг озера Хубсугул по отрогам Восточного Саяна, потом мы пересекли хребет Баянгийн через перевал Жиглэгийн -Даба и попали в Дархатскую котловину, которую сначала пересекли в западном направлении, а потом проехали на юг до самой границы. Здесь дороги проходят в основном в степной местности, и представляют собой смесь каменистых, песчаных и глинистых покрытий. Расположена котловина на высоте 1500 – 1600м и со всех сторон окружена горами, что позволяет ее считать труднодоступным местом. Из локальных препятствий можно указать большое количество бродов и переправ. Самая сложная – переправа через реку Хегийн-Гол.

Далее мы пересекли хребет Хорьдол Сарьдаг через несколько перевалов, наиболее значимые из которых: Улийн-Даба, Зэнтэйн-Халзан-Даба, Дэд-Том-Даба, после чего мы через асфальтовый перевал Худжиртын мы попали в столицу Хубсугульского аймака – Мурэн. Здесь дороги проходят по альпийским лугам, высота которых колеблется 1800 – 2200 м. Здесь так же много бродов, но все они в основном проходятся без проблем в седле, а через крупные реки проложены мосты.

Во второй части мы пересекли несколько отрогов хребта Хангай через перевалы Цаган-Бургасын-Даба, Шивертий-Даба, Дзолэнгийн-Даба, Орохын-Даба и другие менее высокие перевалы. Так же как и ранее все дороги представляют собой смесь камня, земли, глины и песка, часты броды и переправы через многочисленные реки и ручьи. Участок р. Чулуут-Гол – р. Хойт-Тамир проходит по асфальту. Возможно, что скоро асфальт проложат до самого Тарята – где находится местная достопримечательность вулкан Хорго и озеро Тэрхийн-Цаган-Нур. Абсолютная высота данного участка маршрута колеблется от 1200 до 2300 м.

Третий участок проходит по степным районам вдоль реки Хойт-Тамир, солончаковым степям и полупустыне от п. Батцэнгэл до п. Гурван-Булак и пескам Монголын-Элс. Дороги в основном каменистые и песчаные. Высоты здесь колеблются от 1200 до 1500 м. К локальным препятствиям можно отнести броды, несложные переправы, а также участок сплошных песков от р. Тарнайн-Гол до ур. Аргалын-Хундий. С запасами воды на участке солончаков нужно быть аккуратнее, так как не все колодцы являются действующими.

Весь маршрут, за исключением очень редких случаев преодолевается в седле велосипеда.

Перевалы характеризуются первоначально плавным набором высоты и крутым перевальным взлетом.

Весь маршрут проходит по сильно пересеченной местности.

Броды не сложные и практически все преодолеваются в седле.

В основном все дороги маршрута являются грунтовыми и представляют собой чередование каменистых, глинистых и песчаных участков. По дорогам в основном передвигаются на мотоциклах и машинах повышенной проходимости. Обычно нет одной четко проложенной дороги, а есть много альтернативных вариантов – каждый едет там, где ему нравится. Рядом с дорогами часто проходят скотопрогонные тропы, которые не так сильно разбиты, как сами дороги. Очень часто встречается очень злая «гребенка», которая не позволяет удерживать хорошую скорость.

Участок маршрута по тропе от п. Хатгал до юрт-кэмпингов на берегу оз. Хубсугл для автотранспорта недоступен. Перевал Джиглэг-Даба доступен только для вездеходов.

Автономность маршрута не является очень высокой – раз в три-четыре дня встречаются поселки, в которых можно купить все необходимое. Так же местное население всегда готово помочь в меру своих сил и возможностей.

5. ВАРИАНТЫ ПОДЪЕЗДА И ВЫЕЗДА.

Есть несколько вариантов заброски/выброски по району маршрута:
Авиатранспорт.

В настоящее время, все прямые международные рейсы в Монголию проходят через Улан-Батор. Большинство рейсов выполняются между Пекином, Берлином или Москвой. Существуют также дополнительные прямые рейсы между Осаки и Сеулом.

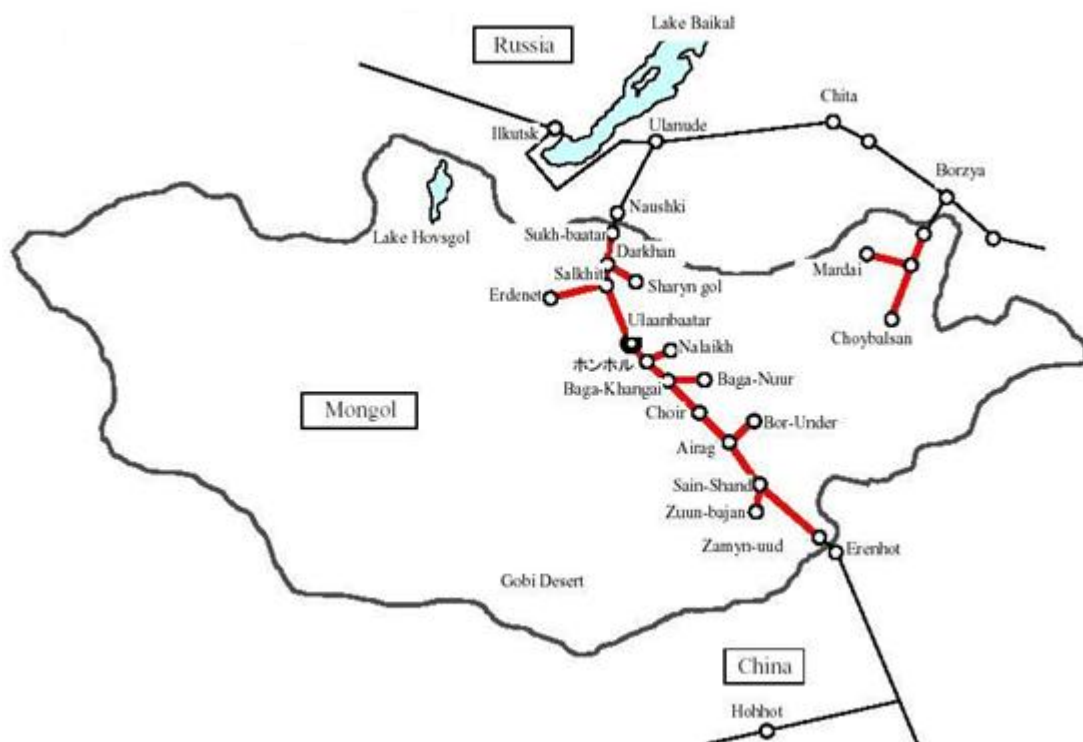
Прямые рейсы между Улан-Батором и Москвой осуществляют Аэрофлот и МИАТ (монгольские авиалинии).

Местные авиарейсы выполняются практически во все областные центры на самолетах АН-24 и Fokker-50.



Железнодорожный транспорт.

В Монголии две основные железнодорожные магистрали: железная дорога Чойбалсан-Борзя связывает Монголию с Россией, а Трансмонгольская железная дорога, проходящая через Улан-Батор — с Китаем и Россией.



Автотранспорт/ своим ходом.

Существует международный автобусный маршрут Улан-Батор - Улан-Удэ (отправление из Улан-Батора в 8 утра и прибытие в Улан-Удэ в 8 вечера).

Междугородные автобусные маршруты проложены от Улан-Батора во многие аймачные центры и крупные населенные пункты. В Западной Монголии автобусного сообщения нет.

На российско-монгольской границе открыто 8 автомобильных переходов и два железнодорожных, работающих круглый год. Для граждан третьих стран возможен переход только на автомобильных КПП Ташанта – Цаган-Нур (Алтай), Кяхта – Алтанбулаг (Бурятия) и на железнодорожном переходе: Наушки – Сухэ-Батор (Бурятия). Если в группе, например, окажутся граждане бывших союзных республик, их как граждан третьих стран через границу не пропустят.

Для граждан России возможен переход также через автомобильные КПП: Монды – Ханх, Соловьевск – Эренцав, Хандагайты – Боршо, Цаган-Догород – Арц-Суры, Шара-Сур – Тэс, Верхний Ульхун – Ульхун и на железнодорожном – Соловьевск – Эренцав.

Мы выбрали следующий вариант:

- Заброска:

Москва – Иркутск самолетом компании S7

Вылет из Домодедово 26 июля 21:25.

Прилет 27 июля 08:00

Норма бесплатного провоза 20 кг багаж + 7 кг ручная кладь. Велосипеды пакуются и не должны в трех измерениях не превышать 203 см. Ручная кладь должна иметь габариты не более 55x40x20 см. Каждый килограмм свыше 27 кг

оплачивается дополнительно - 350 руб. за кг

Иркутск – п. Монды автотранспортом (заказан заранее, из Москвы –

Александр, телефон 8-914-886-54-66, 8-914-900-31-15)

8 часов езды, вместе с закупкой, посещением смотровой площадки на Байкал, обедом, посещением горячих источников в п. Жемчуг.

Далее своим ходом через автомобильный пункт пропуска Монды – Ханх.

(302 км от Иркутска) КПП расположен на перевале Мунгийн-Даба (1830 м.)

Имеет статус двухстороннего. Это значит, что сегодня пересекать здесь границу могут только граждане Монголии и России. Работает летом с 15 апреля по 15 сентября - с 10:00 до 18:00, зимой - с 10:00 до 17:00. С этого года пункт работает ежедневно. Не доезжая до поселка Ханх необходимо оплатить сбор за въезд в Хубсугульский национальный парк.

- Выброска:

ур. Аргалын-Хундуй – Улан-Батор автотранспортом (нанимали по месту и времени прибытия – Нараа, телефон 882-8-35-23)

Улан-Батор – Москва самолетом компании MIAT

Вылет 18 августа 9:20

Прилет в Шереметьево 18 августа 11:55

Норма бесплатного провоза 20 кг багаж + 7 кг ручная кладь, но велосипеды оплачиваются отдельно, не зависимо от остального веса – 150 000 тугр.

6. АВАРИЙНЫЕ ВЫХОДЫ С МАРШРУТА

Аварийных ситуаций на маршруте не произошло, но на случай их возникновения имелись варианты ухода по упрощенным маршрутам.

7. ИЗМЕНЕНИЕ МАРШРУТА И ИХ ПРИЧИНЫ

Заявленный маршрут пройден без изменений.

Участок маршрута по Дархатской котловине пройден по более сложному варианту, заранее заявленному как запасной вариант, который более интересен как с технической, так и с эстетической точки зрения и еще ни разу не проходиллся велотуристами. Данный участок был запланирован на случай, если группа будет проходить маршрут с опережением графика.

8. ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ ЗАЯВЛЕННЫЙ

Даты	Дни пути	Участки маршрута	Км
28.07	1	Монды – пер. Мунгийн-Даба (1829м) – Ханх – пер. Шердэгийн-Даба (1730м) – р. Таанын-Гол	54
29.07	2	р. Таанын-Гол – пер. Улдзийн-Хашийн-Даба (1900м) – пер. Борсогийн-Даба (1790м) – оз. Хубсугул	56
30.07	3	оз. Хубсугул – пер. Сантын-Даба (2057м) – пер. Хилэнгийн-Даба (1753м) – р. Хэгцэр-Гол	58
31.07	4	р. Хэгцэр-Гол – пер. Сагсагийн-Даба (1863м) – Хатгал – оз. Хубсугул	62
01.08	5	оз. Хубсугул р. – р. Джиглэг-Гол	50
02.08	6	р. Джиглэг-Гол – пер. Джиглэгий-Даба (1926м) – Рэнчин-Лхумбэ – р. Шишгид-Гол	70
03.08	7	<i>Дневка</i>	-
04.08	8	р. Шишгид-гол – Улан-Ула – пер. Улийн-Даба(2010м) – пер. Дэд-Том-Даба (2218м) – р. Бэлтэс-Гол	80
05.08	9	р. Бэлтэс-Гол – Сумбэр – оз. Эрхэл-Нур	80
06.08	10	оз. Эрхэл-Нур – пер. Худжиртын-Даба (1810м) – Мурэн – р. Цаган-Бургасын-Булак	70
07.08	11	р. Цаган-Бургасын-Булак – пер. Цаган-Бургасын-Даба (2048м) - оз. Дзун-Нур	70
08.08	12	оз. Дзун-Нур – пер. Бумбатын-Даба (2170м) – Шинэ-Идэр – пер. Дзолонгийн-Даба (2230м) – р. Тойн-Гол	70
09.08	13	р. Тойн-Гол – пер. Орохын-Даба (2349м) – оз. Тэрхийн-Цаган-Нур	80
10.08	14	оз. Тэрхийн-Цаган-Нур – вулкан Хорго – Тарят – р. Чулуутын-Гол	50
11.08	15	<i>Дневка</i>	-
12.08	16	р. Чулуутын-Гол – пер. Халзангийн-Даба (2104км) – пер. Донгойн-Даба (2085м) – р. Хойт-Тамир	90
13.08	17	р. Хойт-Тамир – Ихтамир – Батцэнгэл – р. Тамирын-Гол	90
14.08	18	р. Тамирын-Гол – оз. Эгий-Нур – Гурван Булак	90
15.08	19	Гурван Булак – пески Монголын-Элс – ур. Аргалын-Хундий	80
16.08	20	<i>Запасной день</i>	-
17.08	21	ур. Аргалын-Хундий – Улан-Батор	авто

9. ГРАФИК ПОХОДА ФАКТИЧЕСКИЙ

День пути	Дата	Участок	Протя- женность км	Набор высоты м	Ходовое время: чистое/всего, час	Характер дороги/ способ передвижения
1	28.07	р. Иркут – Монды – пер. Мунгийн-Даба – Ханх – пер. Шердэгийн-Даба – р. Таанын-Гол	60,3	933	6ч 43мин/ 11ч 48мин	хорошего кач-ва – 16,7км; среднего кач-ва – 43,6км / велo
2	29.07	р. Таанын-Гол – пер. Туруугийн-Хэндийн-Даба – пер. Тураг-Шогнуулын-Даба – пер. Олзий-Хашийн-Даба – пер. Тусхалын-Даба – пер. Анжистын-Даба – пер. Овоотын-Даба – пер. Борсогийн-Даба – пер. Сантын-Даба	73,7	1767	7ч 24мин/ 12ч 00мин	среднего кач-ва – 66,3км низкого кач-ва – 7,4км/ велo
3	30.07	пер. Сантын-Даба – пер. Модын-Даба – пер. Нуурын-Даба – пер. Их-Хилэнгийн-Даба – пер. Халзан-Даба – пер. 1769 – пер. Хендийн-Даба – р. Алигциар-Гол	60,0	692	6ч 03мин/ 11ч 05мин	среднего кач-ва – 48,6км низкого кач-ва – 11,4км/ велo
4	31.07	р. Алигциар-Гол – пер. Сагсагийн-Даба – пер. 1695 – п.Хатгал – пер. 1727 – пер. 1792 – оз. Хубсугул	61,0	836	6ч 15мин/ 11ч 50мин	хорошего кач-ва – 8,5км; среднего кач-ва – 27,15км низкого кач-ва – 15,06км бездорожье – 10,29км/ велo
5	01.08	оз. Хубсугул – р. Жиглэг-Гол – пер. Жиглэгийн-Даба – р. Арсайн-Гол	60,0	864	6ч 57мин/ 11ч 05мин	среднего кач-ва – 12,48км низкого кач-ва – 34,35км вездеходная – 8,03км бездорожье – 5,14км/ велo
6	02.08	р. Арсайн-Гол – Дархатская котловина – п. Рэнчин-Лхумбэ – р. Шишгид-Гол – р. Хегийн-Гол	84,1	356	6ч 22мин / 11ч 55мин	среднего кач-ва – 40,57км низкого кач-ва – 23,58км вездеходная – 17,70км бездорожье – 2,25км/ велo
7	03.08	р. Хегийн-Гол – п. Улан-Уул – пер. Улийн-Даба – ур. Тусхалтын-Ам	70,2	882	5ч 48мин/ 10ч 20мин	среднего кач-ва – 56,16км низкого кач-ва – 14,04км велo
8	04.08	ур. Тусхалтын-Ам – пер. Билуутийн-Даба – пер. Дээд-Тоом-Даба – р. Бэлтэс-Гол – пер. Зэнтэй-Халзан-Даба – пер. 2123-Даба – пер. 2031-Даба – ур. Хийтин-Ихний	79,2	1289	6ч 56мин/ 10ч 55мин	среднего кач-ва – 63,36км низкого кач-ва – 15,84км/ велo
9	05.08	ур. Хийтин-Ихний – оз. Эрхэл-Нур – пер. Худжиртын – п. Мурэн – р. Дэлгэр-Мурэн.	81,2	511	4ч39мин/ 8ч25мин	хорошего кач-ва – 33,17км; среднего кач-ва – 37,57км низкого кач-ва – 10,46км/ велo
10	06.08	р. Дэлгэр-Мурэн – пер. Цаган-Бургасын-Даба – р. Бүгсэйн-Гол	64,1	1266	6ч 07мин/ 8ч 11мин	среднего кач-ва – 54,48км низкого кач-ва – 9,62км/ велo
11	07.08	р. Бүгсэйн-Гол – пер. Элстийн-Дурэлдж-Даба – пер. Шивертийн-Даба – пер. Дунд-Холойн-Даба – пер. Бумбатын-Даба – п. Шинэ-Идэр – пер. Дзолэнгийн-Даба – пер. Бага-Хацугийн-Даба – р. Идэр-Гол.	83,4	1584	7ч 45мин/ 11ч 15мин	среднего кач-ва – 50,04км низкого кач-ва – 33,36км/ велo
12	08.08	ДНЕВКА	-	-	-	-
13	09.08	р. Идэр-Гол – п. Джаргалант – р. Тойн-Гол – пер. Орохын-Даба (н/к, 2350 м) – оз. Тэрхийн-Цаган-Нур.	83,3	1393	7ч 24мин/ 10ч 05мин	среднего кач-ва – 66,63км низкого кач-ва – 16,67км/ велo
14	10.08	оз. Тэрхийн-Цаган-Нур – вулкан Хорго – п. Тарят – р. Чулутын-Гол	66,5	686	5ч 44мин/ 11ч 10мин	среднего кач-ва – 46,55км низкого кач-ва – 19,95км бездорожье – 2,91км / велo, пешком
15	11.08	ДНЕВКА	-	-	-	-
16	12.08	р. Чулутын-Гол – пер. Халзангийн-Даба – пер. Донгойн-Даба – пер. Шар-Булагийн-Даба – п. Ихтамир – р. Хойт Тамир	115,5	863	6ч 15мин/ 12ч 10мин	хорош. кач-ва -101,10км; среднего кач-ва – 8,00км низкого кач-ва – 5,00км бездорожье – 1,40км/ велo, пешком
17	13.08	р. Хойт Тамир – п. Батцэнгэл – р. Хойт Тамир	75,5	686	5ч 17мин/ 10ч 00мин	среднего кач-ва – 60,40км низкого кач-ва – 15,10км/ велo
18	14.08	р. Хойт Тамир – оз. Эгий-Нуур – источник Боор-Булак.	100,3	581	5ч 17мин/ 10ч 00мин	среднего кач-ва – 100,30км/ велo
19	15.08	источник Боор-Булак – п. Гурванбулаг – р. Тарнайн-Гол.	75,4	455	5ч 17мин/ 10ч 00мин	среднего кач-ва – 22,62км низкого кач-ва – 52,78км/ велo
20	16.08	р. Тарнайн-Гол – ур. Аргалын-Хундий – Улан-Батор	8,1/300	46	5ч 17мин/ 10ч 00мин	низкого кач-ва – 8,10км/ велo/авто

10. ТАБЛИЦА МЕТЕОНАБЛЮДЕНИЙ

Дата	Время	Температура воздуха, °С	Ветер	Облачность	Осадки
28.07	6:00	12	Штиль	Пасмурно	Без осадков
	14:00	25	Слабый	Перем. облачность	Кратковременные дожди
	20:00	18			Ливень с грозой
29.07	6:00	10	Штиль	Пасмурно	Без осадков
	14:00	21	Слабый	Ясно	
	20:00	15		Перем. облачность	Кратковременный дождь
30.07	6:00	10	Штиль	Туман	Без осадков
	14:00	15		Перем. облачность	Кратковременные дожди
	20:00	10		Пасмурно	
31.07	6:00	15	Штиль	Пасмурно	Без осадков
	14:00	16	Сильный	Перем. облачность	Кратковременные дожди
	20:00	15	Штиль	Пасмурно	Без осадков
01.08	6:00	11	Слабый	Пасмурно	Без осадков
	14:00	25		Перем. облачность	
	20:00	16	Сильный		
02.08	6:00	4	Штиль	Туман	Без осадков
	14:00	10		Ясно, дымка	
	20:00	15	Сильный	Перем. облачность	Ливень с грозой
03.08	6:00	20	Слабый	Ясно	Без осадков
	14:00	35		Перем. облачность	
	20:00	18			
04.08	6:00	6	Слабый	Пасмурно	Без осадков
	14:00	18		Перем. облачность	
	20:00	21			
05.08	6:00	8	Слабый	Ясно	Без осадков
	14:00	30	Штиль	Перем. облачность	Кратковременный дождь
	20:00	18		Ясно	Без осадков
06.08	8:00	15	Штиль	Перем. облачность	Без осадков
	14:00	23	Слабый	Ясно	
	20:00	19			
07.08	6:00	7	Слабый	Ясно	Без осадков
	14:00	25		Перем. облачность	
	20:00	19			
08.08	6:00	5	Слабый	Ясно	Без осадков
	14:00	25			
	20:00	20			
09.08	6:00	9	Слабый	Пасмурно	Без осадков
	14:00	18			Кратковременный дождь
	20:00	16	Штиль		
10.08	6:00	10	Слабый	Пасмурно	Без осадков
	14:00	16			Дождь
	20:00	14			Кратковременный дождь
11.08	6:00	8	Штиль	Перем. облачность	Без осадков
	14:00	25			
	20:00	20			
12.08	6:00	9	Сильный	Перем. облачность	Без осадков
	14:00	25	Слабый		Кратк. ливневые дожди
	20:00	14	Штиль		Без осадков
13.08	6:00	10	Слабый	Перем. облачность	Без осадков
	14:00	25		Ясно	
	20:00	23	Сильный	Пасмурно	Ливень
14.08	6:00	15	Штиль	Перем. облачность	Без осадков
	14:00	22	Слабый		
	20:00	22		Пасмурно	Обложной дождь
15.08	6:00	14	Слабый	Пасмурно	Обложной дождь
	14:00	26		Перем. облачность	Кратковр. ливневые дожди
	20:00	23			Кратковременный дождь
16.08	6:00	13	Слабый	Пасмурно	Без осадков
	10:00	15	Слабый	Пасмурно	Кратковременный дождь

11. ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ МАРШРУТА

27.07.2013 Иркутск – Слюдянка – Жемчуг – Монды.
(время Иркутское - 5 часов разницы с Москвой)

08:00 Приземлились в аэропорту г. Иркутска.

09:30 Погрузились на машину. Выехали в сторону п. Монды. Продукты на первые 4 дня закупили в придорожном супермаркете на окраине города. По дороге полюбовались видами Байкала, покушали омуля, посетили ступу, искупались в горячих источниках в поселке Жемчуг. **Фото 1- 01 – 1- 05.**

17:30 Прибыли на место ночевки, не доезжая 4 км п. Монды. **Фото 1- 06.** Встали слева от дороги на берегу р. Иркут. Место очень удобное: ровно, хороший подход к воде, много дров. Собрали велосипеды. **Фото 1- 07 – 1- 08.**

20:00 Переменная облачность, сильный ветер из долины, Т- 17°C.

Вечером моросящий дождь, ночью дождь.

Высота ночевки 1265 м. ([N51 40.236 E101 02.130](#))

28.07.2013 р. Иркут – п. Монды – пер. Мунгийн-Даба (н/к, 1834 м) – пер. Хаагдагийн-Шил-Даба (н/к, 1759 м) – п. Ханх – оз. Хубсугул – пер. Ширдэгийн-Даба (н/к, 1730 м) – р. Тааньин-Гол

06:30 Подъём. Пасмурно, Т- 12°C, штиль.

0,00 км (0,00 км) 09:00 Выехали с места стоянки в сторону п. Монды.

Асфальт. Плавный небольшой подъем. Перед самым поселком начинается погранзона. На КПП паспортный контроль. **Фото 2- 01.**

3,21 км (3,21 км) 09:30 п. Монды, центральная площадь. Есть продуктовый и промтоварный магазины, аптека.

Часы работы магазина: продуктовый 09:00 – 21:00, хозяйственный 10:00 – 21:00 Хотели докупить некоторые лекарства в аптеку, которые не смогли найти в Иркутске. Ждали полчаса, продавец так и не появился.

10:20 – выехали из поселка в сторону границы.

4,23 км (4,23 км) 10:27 Н – 1300 м Мост через р. Иркут. Начался подъем на перевал. Покрытие хороший асфальт, но местами имеются трещины и наплывы песка. **Фото 2- 02.**

Постепенно небо очистилось, выглянуло солнышко, стало жарко.

16,24 км (16,24 км) 12:00 Н – 1834 м Перевал Мунгийн-Даба.

Граница России и Монголии. ([N51 38.064 E100 51.531](#)) **Фото 2- 03.**

Достаточно быстро проходим паспортный контроль на нашей стороне.

Ждем некоторое время на нейтральной полосе. **Фото 2- 04.**

Проходим паспортный контроль на Монгольской стороне. **Фото 2- 05.**

Поменяли часть денег у монгольских пограничников.

16,70 км (16,70 км) 13:14 Едем по Монголии! Накатанная грунтовая дорога идет напрямиком в п. Ханх, расположенный на берегу оз. Хубсугул. От границы сначала ощутимый спуск, дальше более пологий. **Фото 2- 06.**

Налетела туча с проливным дождем. Над нами идет дождь, а слева залитые солнцем белоснежные вершины гор – красота. Мы решили, что местные духи включили дезинфекцию, за которую мы заплатили на границе по 25 руб.

18,07 км (18,07 км) 13:22 Н – 1783 м Мост через р. Овооны-Гол. Продолжаем спуск вдоль реки. *Фото 2- 07.*

23,15 км (23,15 км) 13:45 Пост на въезде в заповедник. Егеря нас уже поджидали, видимо, хорошо налажена связь с погранзаставой. Заплатили по 100 р. с человека. [\(N51 35.081 E100 48.367\)](#) Нам выдали билеты и по мешку для сбора мусора, мешки оказались очень качественными и полезными. Возили их с собой весь поход – в них стирали вещи на дневках, собирали грибы, прятали вещи от дождя. Дальше дорога идет практически ровно, с плавным уклоном вниз. После дождя дорога размокла – лужи и грязь. Местами идут ремонтные работы, но везде проложены объезды. *Фото 2- 08.*

23,87 км (23,87 км) 13:53 Мост через р. Цагаан-Сайрын-Гол. *Фото 2- 09.*

29,97 км (29,97 км) 14:27 Н – 1759 м. Небольшой перевал, обозначенный на карте как Хаагдагийн-Шил-Даба. С него уже видно озеро Хубсугул. Дорога становится преимущественно песчаной и разбитой машинами, ехать по ней достаточно тяжело, но рядом идет скотная тропа, по которой можно ехать достаточно быстро. *Фото 2- 10.*

36,80 км (36,80 км) 14:40 Н – 1740 м Еще один локальный перевал, за которым спуск прямо в поселок.

37,49 км (37,49 км) 15:00 Н – 1674 м п. Ханх. Остановились пообедать в придорожном кафе на обрывистом берегу, практически в самом конце поселка. Очень красивый вид на Хубсугул. *Фото 2- 11 – 2- 12.* [\(N51 30.436 E100 39.898\)](#) Вышло солнце. Пока ждали, когда нам приготовят, просушили все намокшие под дождем вещи. Некоторые успели выпастись в тенечке. В поселке многие говорят на русском языке.

17:30 – выехали с обеда. Спустились к озеру и повернули налево вдоль берега. На спуске к озеру каменистая грунтовая дорога. *Фото 2- 13.* Вдоль озера множество дорог – то идут параллельно, то отходят друг от друга – каждый выбирает себе дорогу на свой вкус, камней практически нет. *Фото 2-14.*

44,34 км (44,34 км) 18:12 Н – 1663 м Мост через р. Ханх-Гол. [\(N51 28.300 E100 42.612\)](#) Река здесь делает множество поворотов, и если выбрать неправильную колею, то можно долго выбираться по мокрым лугам к мосту. *Фото 2-15.*

Дорога идет по плоской равнине, едется очень хорошо. *Фото 2-16.*

49,88 км (49,88 км) 18:43 Н – 1660 м Брод через реку Цагаан-Хужир-Гол. Сложности не представляет, проходится в седле. *Фото 2-17.*

52,06 км (52,06 км) 19: 05 Н – 1656 м Два моста через р. Тойн-Гол. Сразу за рекой начинается подъем на перевал Ширдэгийн-Даба. *Фото 2-18.*

53,51 км (53,51 км) 19:40 Н – 1730 м пер. Ширдэгийн-Даба. На перевале стоит обо. Небольшой отдых и перекус. *Фото 2-19.* [\(N51 25.375 E100 47.340\)](#)

20:15 – едем вниз. Дорога быстро спускается к озеру и дальше идет вдоль него. Хорошо накатанная каменистая грунтовая дорога. *Фото 2-20.*

Много красивых и удобных мест для ночевки.

60,30 км (60,30 км) 20:48 Н – 1665 м [\(N51 21.895 E100 48.259\)](#) Встали на ночевку на берегу Хубсугула, справа от дороги на живописном песчаном берегу. С озера надвигается грозовая туча. Быстро ставим лагерь и готовим ужин. *Фото 2-21 – 2-22.* Ели уже под проливным дождем с ветром. Хорошо,

что над нами тент. Гроыхает гром, сверкают молнии. Очень красиво. Дождь шел всю ночь.

Т- 18°C

Итого за день – 60,30 км

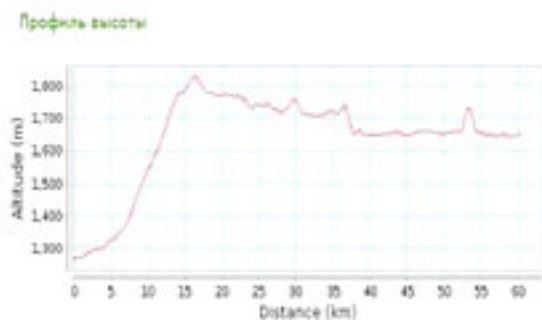
Асфальт – 16,7 км

Грунтовые дороги (песчаные, каменистые) – 43,60 км

Время в пути – 11ч 48мин.

Ходовое время – 6ч 43мин.

Показания GPS-навигатора



Общая протяженность – 60,31 км

Максимальная высота – 1834 м

Минимальная высота – 1261 м

Суммарный набор высоты – 933 м

Суммарная потеря высоты – 548 м

Средний положительный уклон – 3,8%

Средний отрицательный уклон – 3,5%

29.07.2013 р. Таанын-Гол – пер. Туруугийн-Хэндийн-Даба (н/к, 1832 м) – пер. Тураг-Шогнуулын-Даба (н/к, 1861 м) – пер. Олзий-Хашийн-Даба (н/к, 1914 м) – пер. Тусхалын-Даба (н/к, 1740 м) – пер. Анжистын-Даба (н/к, 1740 м) – пер. Овоотын-Даба (н/к, 1734 м) – пер. Борсогийн-Даба (н/к, 1790 м) – пер. Сантын-Даба (н/к, 2066 м)
(здесь и далее время Монгольское - 4 часа разницы с Москвой)

05:30 Подъем. Т – 10°C, пасмурно, штиль.

0,00 км (60,30 км) 08:00 Вышли на маршрут. Едем дальше вдоль оз. Хубсугул. Каменистая грунтовая дорога. **Фото 3-01.**

06,00 км (66,30 км) 08:50 Н – 1832 м. пер. Туруугийн-Хэндийн-Даба.

[\(N51 19.542 E100 50.657\)](#) Покрытие разнообразное, то песок то камни, то торфянистый луговой грунт. **Фото 3-02 – 3-04.**

09,60 км (69,90 км) 09:15 Развилка дорог, после спуска с перевала. Одна дорога идет вправо к заливу озера, вторая - налево вверх на холм. Едем налево.

[\(N51 17.886 E100 49.071\)](#)

11,40 км (71,70 км) 09:29 Переваливаем холм, после небольшого спуска едем траверсом по склону и спускаемся к броду через реку Жилгэ-Гол.

Брод в седле. [\(N51 17.247 E100 49.621\)](#) **Фото 3-05.**

От реки начинается крутой подъем на следующую гору. Каменистая горная дорога. **Фото 3-06.**

13,00 км (73,30 км) 10:15 Н – 1861 м пер. Тураг-Шогнуулын-Даба.

[\(N51 16.096 E100 51.087\)](#) Спуск по каменистой горной дороге. **Фото 3-07.**

15,83 км (76,43 км) 10:27 Брод р. Шогнуул. [\(N51 15.329 E100 50.919\)](#)

Проходится в седле. **Фото 3-08.** Дальше снова начинается подъем на очередной перевал. Дорога сначала идет вдоль р. Булагт-Гол, а потом круто забирается в гору **Фото 3-09.**

18,96 км (79,26 км) 11:10 Н – 1914 м пер. Олзий-Хашийн -Даба.

[\(N51 13.914 E100 50.670\)](#) *Фото 3-10.*

25,32 км (85,62 км) 11:48 Мост через р. Ноен-Гол. [\(N51 12.654 E100 46.118\)](#)

Сразу за мостом длинный кусок дороги, идущей по пойме, представляет собой классическую лежневку. *Фото 3-11.* Дальше дорога идет вдоль берега озера и представляет собой каменистую песчаную дорогу. Песок глубиной до 5 см, камни до 30 см. *Фото 3-12.*

32,90 км (93,20 км) 12:47 Мост через р. Сэвсуулийн-Гол. *Фото 3-13.*

[\(N51 09.896 E100 44.938\)](#) Фильтруем воду для питья, по берегам пасется много скота, пить сырую воду из реки не хочется. От реки начинается подъем на очередной перевал, по каменистой горной дороге, заваленной остатками лесозаготовок. *Фото 3-14.*

Т- 21°C, ясно, легкий ветер с озера.

35,05 км (95,35 км) 13: 26 Н – 1740 м пер. Тусхалын-Даба. *Фото 3-15.*

[\(N51 09.135 E100 44.594\)](#) Сбрасываем примерно 100 м по высоте, переезжаем через болотистый луг, и начинаем подъем на следующий перевал. *Фото 3-16.*

40,50 км (100,80 км) 14:10 Н – 1775 м пер. Анжистын-Даба. *Фото 3-17.*

[\(N51 06.340 E100 44.913\)](#) Открывается очень красивый вид на долину реки Анжист-Гол. С перевала достаточно бодрый спуск по все той же песчано-каменистой дороге.

42,90 км (103,20 км) 14:23 Мост через р. Анжист-Гол. *Фото 3-18.*

[\(N51 05.378 E100 43.883\)](#) Переехали реку по мосту, поднялись на 50 м к лесочку слева от дороги и встали на обед. Солнечно и жарко. Готовили на дровах, воду брали из реки.

15:55 – выехали с обеда и продолжили подъем на уже шестой сегодня перевал.

45,74км (106,04 км) 16:22 Н – 1734м пер. Овоотын-Даба.

[\(N51 04.496 E100 43.332\)](#) *Фото 3-19.*

49,50 км (109,80 км) 16:43 Мост через р. Их-Лалбайн-Гол.

[\(N51 02.279 E100 43.731\)](#) Боковой порез крыши у Шнайдера. Меняем крышку и камеру. *Фото 3-20.*

16:55 – Начинаем подъем. Дорога идет по лесу и все больше становится похожа на лесовозную – разбитые после дождя колеи, грязь, лужи. *Фото 3-21.*

54,52км (114,82 км) 17:39 Н – 1790 м пер. Борсогийн-Даба.

[\(N51 00.131 E100 43.160\)](#) *Фото 3-22.* Спуск достаточно крутой, идет по каменистой горной дороге. *Фото 3-23.*

60,60 км (120,90 км) 18:18 Н – 1645 м [\(N50 57.931 E100 44.961\)](#)

Дорога по мосту пересекает ручей и сразу начинается ощутимый подъем на перевал. Дорога поднимается вдоль безымянной речки. *Фото 3-24.*

64,10 км (124,40 км) 19:00 [\(N50 55.498 E100 45.410\)](#)

Мост через безымянную речку. После него дорога еще некоторое время поднимается вдоль реки, а потом резко уходит вправо в гору, уклон при этом сильно увеличивается. *Фото 3-25.*

70,11 км (130,41 км) 19:31 Н – 1986 м Сантын-обо – крутой подъем по каменистой горной дороге заканчивается *Фото 3-26.*, но до перевала еще около 3 км – пологий нудный тягун по вполне приличной широкой дороге.

73,70 км (134,00 км) 20:00 Н – 2066 м пер. Сантын-Даба. На перевале стоит большое обо и вышка связи. [\(N50 52.571 E100 41.952\)](#) *Фото 3-27.*

На перевал начали наползать тучи – собирается дождь. Внимательно изучив карту, понимаем, что ближайшая река может оказаться сухой, а до озера еще приблизительно 20 км не известной по качеству дороги, а светлого времени у нас остается максимум 1 час. Принимаем решение ночевать в ближайшем лесу, а за водой вернуться немного назад к ручейку, стекающему со склона горы.

Фото 3-28.

Т- 15°C, кратковременный морозящий дождь.

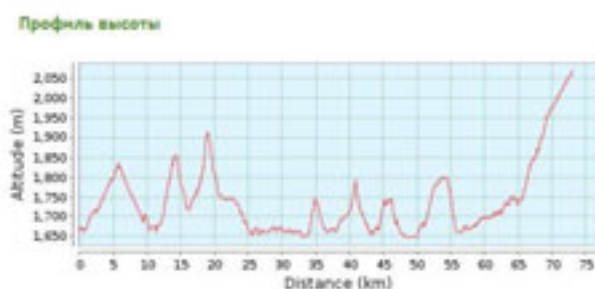
Итого за день – 73,70 км

Грунтовые дороги (песчаные, каменистые) – **73,70км**

Время в пути – **12ч 00мин.**

Ходовое время – **7ч 24мин.**

Показания GPS-навигатора



Общая протяженность – **73.02 км**

Максимальная высота – **2070 м**

Минимальная высота – **1646м**

Суммарный набор высоты – **1767 м**

Суммарная потеря высоты – **1366 м**

Средний положительный уклон – **5,8%**

Средний отрицательный уклон – **5,2%**

30.07.2013 пер. Сантын-Даба (н/к, 2070м) – пер. Модын-Даба. (н/к, 1785 м) – пер. Нуурын-Даба. (н/к, 1741 м) – пер. Их-Хилэнгийн-Даба (н/к, 1778 м) – пер. Халзан-Даба (н/к, 1736 м) – пер.1769 – Даба (н/к, 1788 м) – пер. Хендийн-Даба (н/к, 1760 м) – р. Алигциар-Гол

06:00 – Подъем. Кипятим чай. Полноценно позавтракать решили как только доберемся до источника воды.

Т- 10°C, туман.

0,00 км (134,00 км) 07:35 Вышли на маршрут. Спускаемся с перевала.

5,87км (139, 87 км) 08:00 Мост через сухое русло ручья. Через 500 м вниз по дороге еще один мост. ([N50 49.915 E100 39.763](#)) После него качество дороги сильно ухудшается. На этом участке она идет по верховому болоту. Черная скользкая грязь и камни. ***Фото 4- 01.***

11,70 км (145,70 км) 08:39 Н – 1730 м. Третий мост через р. Бага-Модын-Гол. ([N50 48.556 E100 35.638](#)) В русле есть вода. Останавливаемся на завтрак.

Фото 4- 02. Т- 16°C, пасмурно.

10:15 – выехали с завтрака. Начинается подъем в перевал. ***Фото 4- 03.***

12,98 км (146,98 км) 10:35 Н – 1785 м. пер. Модын-Даба.

([N50 48.162 E100 34.967](#))

15,42 км (149,42 км) 10:44 Развилка дорог, едем налево вниз.

16,59 км (150,59 км) 10:51 Дороги сошлись у моста через сухое русло.

Фото 4- 04. Берег Хубсугула. Воды в реке снова нет. Поворачиваем налево вдоль берега Хубсугула. Начался дождь.

20,30 км (154,3 км) 11:18 Н – 1741 м. пер. Нуурын-Даба.

[\(N50 45.315 E100 32.037\)](#) Дорога полностью размокла и представляет собой жидкую и очень скользкую кашу. **Фото 4- 05.**

24,00 км (158,00 км) 12:06 Н – 1778 м. пер. Их-Хилэнгийн-Даба. **Фото 4- 06.**

[\(N50 43.354 E100 30.569\)](#) Спуск пологий, но дорога не дает расслабиться – очень скользко. **Фото 4- 07.**

36,17 км (170,17 км) 13:44 Спустились к Хубсугулу, склон сочиться ручьями, дорога сильно размыта и представляет собой месиво грязи с огромными бревнами. **Фото 4- 08.** Дождь закончился, выглянуло солнце.

36,27 км (170,27 км) 13:47 Перешли сухое русло реки. Начался подъем в очередной перевал. Дорога хотя и сырая, но чернозем закончился – снова начались камни и песок. **Фото 4- 09.**

38,90 км (172,90 км) 14:09 Н – 1736 м. пер. Халзан-Даба. **Фото 4- 10.**

[\(N50 36.298 E100 30.581\)](#) Снова пошел дождь, немного переживаем по деревом, а потом идем на спуск. Покрытие каменистая дорога с песком.

41,63 км (175,63 км) 14:50 Брод через р. Хээгцэр-Гол.

[\(N50 35.224 E100 30.807\)](#) Набираем воду для обеда, поднимаемся к лиственничному лесочку. **Фото 4- 11.**

42, 12 км (176,12 км) 15:00 Встаем на обед. Попутно проводим мелкий ремонт велосипеда. **Фото 4- 12.**

16:10 – выходим с обеда. Т- 15°C, пасмурно.

44.38 км (178,38 км) 16:20 Н – 1788 м. [\(N50 33.991 E100 30.268\)](#)

Достигли перевала, обозначенного на карте как 1769 – Даба. Дорога все те же камни и песок, только мокрые и скользкие. Уклон на перевальном взлете достаточно ощутим. **Фото 4- 13.**

45.72 км (179,72 км) 16:35 Н – 1676 м. Спустились к озеру. Дорога снова идет по пойме и представляет собой размокший грунт. **Фото 4- 14.**

47.92 км (181,92 км) 16:45 Начинается подъем на последний на сегодня перевал – дорога сегодня очень тяжелая, все устали. Дорога снова стала песчано-каменистой. **Фото 4- 15.**

48,64 км (182,64 км) 17:10 Н – 1760 м. пер. Хендийн-Даба.

[\(N50 32.264 E100 28.083\)](#)

Спускаемся в пойму реки и снова попадаем на грязь. **Фото 4- 16.**

54,37 км (188,37 км) 17:40 Заехали в гости к монголам познакомиться с их бытом и просто пообщаться. Очень радушные и приветливые люди. Сразу выставили угощение и пригласили в дом. **Фото 4- 17.**

18:00 – Продолжили движение вверх по реке Алигциар-Гол. Дорога подсохла, и ехать стало легче. **Фото 4- 18.**

57,91 км (191,91 км) 18:25 Брод р. Шарилжийн-Гол. [\(N50 28.347 E100 24.221\)](#) Проходится в седле. **Фото 4- 19.**

60,00 км (194,00 км) 18:40 р. Алигциар-Гол. Встали на ночевку в пойме реки перед началом подъема на перевал. [\(N50 28.306 E100 23.994\)](#)

Натянули тент между одиноких двух деревьев на берегу реки. Готовим на дровах, которые насобирали по степи. **Фото 4- 20.**

Т- 10°C, пасмурно. Ночью дождь.

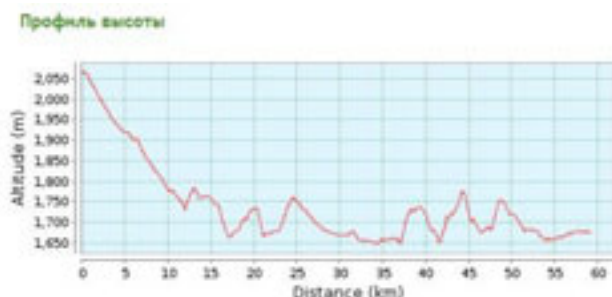
Итого за день – 60.00 км

Грунтовые дороги (песчаные, каменистые, глинистые) – **60,00км**

Время в пути – **11ч 05мин.**

Ходовое время – **6ч 03мин.**

Показания GPS-навигатора



Общая протяженность – **59,24 км**

Максимальная высота – **2070 м**

Минимальная высота – **1646 м**

Суммарный набор высоты – **692 м**

Суммарная потеря высоты – **1082 м**

Средний положительный уклон – **4,8%**

Средний отрицательный уклон – **4,0%**

31.07.2013 р. Алигциар-Гол – пер. Сагсагийн-Даба (н/к, 1872 м) –
пер. 1695 (н/к, 1695 м) – п.Хатгал – пер. 1727 (н/к, 1727 м) –
пер. 1792 (н/к, 1792 м) – оз. Хубсугул

06:00 – подъем. Т- 15°C, пасмурно.

0,00 км (194,00 км) 08:10 – вышли на маршрут. Начался подъем на перевал.

Сразу от реки очень крутой подъем **Фото 5- 01**. Дальше дорога немного выполаживается, но ехать все равно тяжело – мокрая песчаная дорога с камнями и колеями. **Фото 5- 02**.

10,63 км (204,63 км) 09:37 Н – 1872 м. пер. Сагсагийн-Даба. **Фото 5- 03**.

[\(N50 27.923 E100 15.834\)](#) Спуск местами очень крутой, все тот же песок, много камней, есть резкие повороты. **Фото 5- 04**.

13,50 км (207,50 км) 09:57 Спустились к заливу озера Хубсугул.

На спуске попавший камень вывернул тормозной диск из крепления у Рудягина. Ремонту не подлежит. **Фото 5- 05**.

Сам Алексей не пострадал – во время среагировал и остановился.

Дальше дорога идет вдоль реки по ровной местности. **Фото 5- 06**.

18,54 км (213,24 км) 10:18 проехали два моста через сухие русла, начало подъема на перевал. [\(N50 25.350 E100 10.754\)](#) Подъем короткий, но очень крутой, на дороге много больших камней. **Фото 5- 07**.

19,60 км (214,30 км) 10:28 Н – 1695 м. пер. 1695-Даба.

[\(N50 24.815 E100 10.391\)](#) Седловина пологая, пасется скот. Очень хорошо виден п. Хатгал и мост через реку. **Фото 5- 08**.

21,36 км (216,06 км) 10:36 Мост через полноводную р. Эгийн-Гол.

[\(N50 24.964 E100 09.013\)](#) **Фото 5- 09**.

21,70 км (216,40 км) 10:39 Выехали на бетонку, повернули направо к поселку.

22,00 км (216,70 км) Начался асфальт. **Фото 5- 10**.

24,17 км (218,87 км) 10:52 Центр поселка Хатгал. Много разнообразных магазинов есть аптека и банк. Ребята меняют деньги. Закупаемся продуктами на 4 дня. Обедаем в Зоогин Газаре.

13:52 – выехали на маршрут.

Т- 16°C, переменная облачность, сильный ветер, кратковременные дожди.

30,60 км (224,60 км) 14:14 Уперлись в закрытые ворота. После консультации с местными вернулись немного назад, к аэродрому, где и начинается дорога.

32,70 км (226,70 км) 14:24 Примерно в 300 м от порта съехали с асфальта направо, началась горная грунтовая дорога. ([N50 27.242 E100 10.208](#))

Фото 5- 11.

34,72 км (228,72 км) 14:53 Н – 1727 м. ([N50 27.872 E100 09.337](#)) Перевал без названия. Разрыв цепи у Валеры. Чинимся. **Фото 5- 12.** Дождь и ветер.

Спускаемся к озеру, едем по берегу, камни, грязь.

37,39 км (231,39 км) 15:20 Дорога закончилась турбазами. За последним гостевым домом поднялись на склон, развилка дорог. Более накатанная идет вправо вниз, левее траверсом по склону уходит дорога, заросшая низкой травкой. Эта дорога промаркирована зеленой краской по деревьям. Ребята пошли на разведку. ([N50 29.217 E100 09.633](#))

Решили ехать по маркированной дороге. Она почти сразу превратилась в конную тропу, которая идет по поросшему лиственным лесом склону. Корни, камни, но ехать можно. Дорога идет плавно на подъем. **Фото 5- 13.**

39,01 км (233,01 км) 16:06 Дорогу преградила скала - бом. **Фото 5- 14.**

([N50 30.002 E100 09.756](#)) Поднимаемся по очень крутому кулуару наверх.

Фото 5- 15. На верху конно-прогулочная группа туристов из Японии с проводником любителюется видами. **Фото 5- 16.** Высота бома 1792 м. Мы тоже любимся, фотографируемся. **Фото 5- 17.** На горе стоит обо. Вешаем голубую ленточку, немного отдыхаем и продолжаем движение по конной тропе вдоль берега Хубсугула. Тропа идет траверсом по склону. **Фото 5- 18.** Маркировка по ней продолжается. Где то едем в седле, где то приходится идти пешком. Тропа пересекает несколько бомов. **Фото 5- 19.** Перед нами открываются очень живописные виды. Есть места для стоянки.

43,77 км (237,77 км) 17:20 Тропа перестает скакать вверх - вниз, и идет вдоль берега. ([N50 32.187 E100 09.275](#)) **Фото 5- 20.**

47,68 км (241,68 км) 18:35 Тропа выходит из леса к пансионату. От него начинается грунтовая дорога. **Фото 5- 21.**

48,91 км (242,91 км) 18:50 ([N50 34.715 E100 09.896](#)) Грунтовка вышла на мелкощебеночную дорогу хорошего качества. **Фото 5- 22.**

Едем по нему направо вдоль берега Хубсугула. Весь берег усыпан кемпингами.

Фото 5- 23. Справа – стоят таблички с предупреждающими надписями на монгольском языке. Некоторые видимо очень грозные, но нам все равно ничего не понять. Видимо, здесь запрещено стоять на берегу. **Фото 5- 24.** Решили остановиться в юрт-кэмпинге, но проведя мониторинг, передумали и двинулись искать место дальше.

61,00 км (255,00 км) 20:00 Н – 1686 м ([N50 39.059 E100 13.958](#)) Встали на ночевку за крутым левым поворотом дороги, слева от дороги на высоком берегу. Поляна с кострищем. **Фото 5- 25.** Рядом стоят европейские автотуристы с палатками. Значит, стоять можно. За водой надо сходить примерно 300 м к озеру. Примерно через полчаса по дороге проехала машина, видимо полицейская и очень строго что-то говорила в рупор. Но нас это видимо никак не касалось. Вечером сходили на озеро искупаться. **Фото 5- 26.**

Переночевали спокойно без приключений, никто нас не беспокоил.

Т- 15°С, пасмурно, штиль.

Итого за день – 61,00 км

Асфальт – 8,5 км

Грейдер – 12,09 км

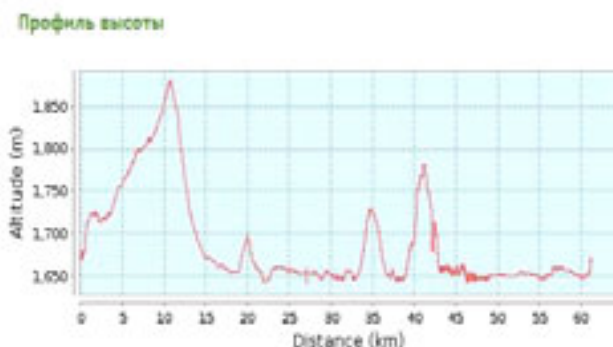
Грунтовые дороги (песчаные, каменистые, глинистые) – 30,12 км

Конная тропа – 10,29 км

Время в пути – 11ч 50мин.

Ходовое время – 6ч 15мин.

Показания GPS-навигатора



Общая протяженность – 61,2 км

Максимальная высота – 1880 м

Минимальная высота – 1640 м

Суммарный набор высоты – 836 м

Суммарная потеря высоты – 849 м

Средний положительный уклон – 4,5%

Средний отрицательный уклон – 3,9%

01.08.2013 оз. Хубсугул – р. Жиглэг-Гол – пер. Жиглэгийн-Даба (н/к, 1927м) – р. Арсайн-Гол

06:00 – подъем. Т- 11°C, пасмурно, слабый ветер.

0,00 км (255,00км) 08:10 Выехали на маршрут. Едем дальше вдоль озера Хубсугул. Грейдер закончился практически сразу за поворотом, началась каменистая грунтовая дорога. **Фото 6- 01.** Очень живописная.

4,49 км (259,49 км) 08:44 Пересекли сухое русло р. Хирбистэг-Гол.

[\(N50 41.176 E100 14.501\)](#)

9,56 км (264,56 км) 09:06 Пересекли сухое русло р. Онголог-Гол.

[\(N50 43.744 E100 14.756\)](#)

11,68 км (266,68 км) 09:28 Пересекли р. Хасайн-Сайр-Гол.

[\(N50 44.836 E100 14.179\)](#) Воды тоже нет, но русло по сравнению с первыми двумя рекам очень широкое. **Фото 6- 02.**

12,48 км (267,48 км) 09:35 V-образная развилка дорог. На развилке стоит домик. [\(N50 44.924 E100 13.974\)](#) Левая, более накатанная и лучшего качества уходит влево вверх в горы, правая – грунтовка спускается вниз к берегу озера. По ней идет, уже знакомая нам, маркировка зеленой краской. После небольшой разведки решаем ехать вниз по правой дороге. **Фото 6- 03.** И мы ни разу не пожалели о своем решении. Дорога очень живописная идет вдоль берега Хубсугула. Справа голубая ширь озера, слева великолепные горы. Дорога идет то по лугам с полевыми цветами **Фото 6- 04**, то пересекает небольшие лиственничные перелески **Фото 6- 05**, то идет прямо по каменистым пляжам озера **Фото 6- 06.** Людей встретили один раз в начале пути – конная группа туристов в сопровождении проводников. Юрты попались только в самом конце дороги перед поворотом на подъем к перевалу. Много хороших мест для ночевки, дневки и отдыха.

21,01 км (276,01 км) 10:56 Пересекли сухое каменистое русло. **Фото 6- 07.**

33,93 км (288,93 км) 13:25 ([N50 55.898](#) [E100 15.218](#)) Пересекаем водное препятствие, обозначенное на карте как оз. Хэлтгийн-Нуур, но есть явное течение. Преодолевается в седле, глубина по ось колеса. **Фото 6- 08.**

38,69 км (293,69 км) 13:24 Н – 1758 м Поднялись на высокий бом. **Фото 6- 09.** ([N50 58.079](#) [E100 16.079](#)) На вершине стоит традиционное обо, и открывается изумительный вид во все стороны. **Фото 6- 10.** Далее крутой спуск низ, к озеру, по каменистой осыпной дороге. **Фото 6- 11.**

39,63 км (294,63 км) 13:37 Ручей в конце спуска у озера, небольшая полянка с кострищем. Встаем на обед. Погода прекрасная, солнечная.купаемся в озере, стираемся и загораем. Т- 25°С, переменная облачность.

15:10 – вышли с обеда.

43,62 км (298,62 км) 15:37 ([N51 00.141](#) [E100 16.870](#)) Развилка дорог, более накатанная идет налево в сторону перевала, повернули на нее. **Фото 6- 12.** Дорога пересекла сухое русло и пошла с плавным набором высоты по левому орографическому берегу р. Жиглэг-Гол. **Фото 6- 13.**

46,83 км (301.83 км) 16:00 ([N51 01.264](#) [E100 14.297](#)) V-образная развилка дорог – едем по правой. Подъем становится более крутым. **Фото 6- 14.**

48,06 км (303.06 км) 16:20 Брод в седле на правый берег. В русле реки появилась вода. **Фото 6- 15.** Дорога стала более каменистая. **Фото 6- 16.**

49,50 км (304,50 км) 16:30 Развилка дорог – перешли на левый берег. Дорога в этом месте теряется в каменистой осыпи. Стоят туры. Идем по ним. **Фото 6- 17.** В русле нашли снежник. **Фото 6- 18.**

49,90 км (304,90 км) 16:35 Брод в седле на правый берег. Затем еще восемь бродов подряд – в седле. Дорога поднимается вдоль реки и переходит то на один берег, то на другой. **Фото 6- 19 – 6-20 .**

52,00 км (307,00 км) 17:09 Последний брод и дорога вышла на гарь. Травянистый, мягкий грунт, местами топко. **Фото 6- 21.** Верховое болото. Карликовая березка, заросли кустов и голубики. Ехать можно, но не всегда, да и не хочется рвать цепи. Подъем становится еще более крутым. Идем по левому орографическому краю долины. **Фото 6- 22.**

52,86 км (307,86 км) 17:43 Н – 1927 м. ([N51 01.300](#) [E100 09.741](#)) Дорога спустилась со склона к перевальной седловине, которая представляет собой широкое открытое пространство, поросшее мелкой луговой травкой. Перевал Жиглэгийн-Даба. На перевале обо. **Фото 6- 23.** Немного отдыхаем и едем на спуск.

На спуск дорога более сырая и скользкая, чем на подъеме. Много камней и грязи. **Фото 6- 24.**

54,86 км (309,86 км) 18:20 Спустились к р. Арсайн-Гол. ([N51 01.714](#) [E100 08.263](#)) Широкая каменистая пойма реки, с узким руслом. **Фото 6- 25.** Переводили реку. **Фото 6- 26.**

Едем по руслу – по нему видны автомобильные следы. Но камни плохо укатанные, рыхлые. Ехать тяжело, очень трясет. **Фото 6- 27.**

56,13 км (311,13 км) 18:40 Еще раз переводили реку. **Фото 6- 28.**

Нашли мотоциклетную дорогу, которая идет по правому травянистому склону долины. Сначала дорога была более – менее сухой, затем пошел топкий участок примерно 500 м длинной. Затем более крутой спуск по луговине с камнями и грязью. Затем долина поворачивает направо и выполаживается. **Фото 6- 29.**

60,00 км (315,00 км) 19:15 Н – 1819 м. Доехали до прижима, дальше несколько бродов через реку. ([N51 02.654](#) [E100 05.516](#)) В воду не полезли, встали на ночевку. Замечательная полянка справа от дороги. **Фото 6- 30.**
Т- 16°С, переменная облачность. В 21:00 поднялся ветер с перевала.

Итого за день – 60,00 км

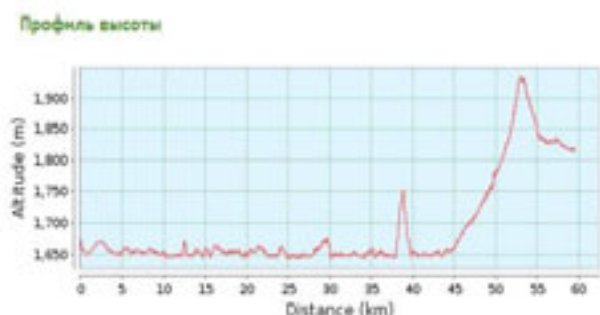
Грунтовые дороги (каменистые, песчаные) – **43,62 км**

Вездеходная дорога – **16,38 км**

Время в пути – **11ч 05мин.**

Ходовое время – **6ч 57мин.**

Показания GPS-навигатора



Общая протяженность – **59,64км**

Максимальная высота – **1934 м**

Минимальная высота – **1642 м**

Суммарный набор высоты – **864 м**

Суммарная потеря высоты – **713 м**

Средний положительный уклон – **4,8%**

Средний отрицательный уклон – **4,4%**

02.08.2013 р. Арсайн-Гол – Дархатская котловина – п. Рэнчин-Лхумбэ – р. Шишгид-Гол – р. Хегийн-Гол

05:30 – подъем. Т- 4°С, пасмурно, туман, штиль

0,00 км (315,00 км) 07:50 Выход на маршрут.

0,41 км (315,41 км) 07:54 Брод на левый берег. ([N51 02.713](#) [E100 05.221](#))

Ширина брода 30 м, глубина 0,2 м, течение среднее. **Фото 7- 01.**

0,83 км (315,83 км) 08:02 Брод на правый берег. ([N51 02.766](#) [E100 04.939](#))

Ширина брода 15 м, глубина до 0,4 м, течение среднее. **Фото 7- 02.**

Едем по конно-мото тропе. **Фото 7- 03.**

2,25 км (317,25 км) 08:20 Брод на левый берег. ([N51 03.103](#) [E100 04.030](#))

Выехали на дорогу. **Фото 7- 04.**

3,40 км (318,40 км) 08:27 Брод р. Их-Хар-Гол (приток р. Арсайн-Гол) на левый берег. ([N51 03.471](#) [E100 03.316](#)) **Фото 7- 05.**

5,68 км (320,68 км) 08:42 – брод двух проток р. Арсайн-Гол на правый берег. ([N51 03.906](#) [E100 01.639](#)) **Фото 7- 06.**

7,61 км (322,61 км) 08:54 Брод р. Усан-Хужирын-Гол на правый берег. ([N51 03.906](#) [E100 01.639](#)) **Фото 7- 07.**

7,90 км (321,90 км) Брод ручья на правый берег. Едем по широкому лугу, речка течет вниз. **Фото 7- 08.**

19,95 км (334,95 км) 10:21 V-образная развилка дорог в конце луговины. Едем налево. ([N51 08.418](#) [E99 52.023](#))

20,70 км (335,70 км) 10:27 Проехали сухое каменистое русло реки.

21,12 км (336,12 км) 10:41 Въехали в лес, грунтовка.

29,11 км (344,11 км) 11:03 Справа подошла равноценная дорога.

[\(N51 09.523 E99 44.307\)](#)

29,54 км (344,54 км) 11:06 Выехали в широкую безлесную долину. Дархатская Котловина. [\(N51 09.497 E99 44.063\)](#) **Фото 7- 09.**

32,87 км (347,87 км) 11:30 Выехали на основную дорогу ведущую к поселку. Эта дорога подошла справа. [\(N51 08.339 E99 42.343\)](#) Покрытие – песок. Т- 15°C, солнце светит сквозь дымку.

37,15 км (352,15 км) 11:55 Центр поселка Рэнчин-Лхумбе. **Фото 7- 10.** [\(N51 06.490 E99 40.121\)](#) Закупка продуктов, обед.

13:40 – выехали из поселка. От заправки на краю поселка выехали к ЛЭП, едем вдоль неё. Параллельно идет несколько дорог разной степени накатанности. Выбирай любую. **Фото 7- 11.** Местность открытая, сначала без перепадов высот. Затем дорога пересекает несколько небольших гряд-складок, похожих на американские горки. **Фото 7- 12.**

58,10 км (373,00 км) 15:15 Озера с обеих сторон дороги. Останавливаемся, купаемся в одном из них.

62,78 км (377,78 км) 15:39 Паромная переправа через р. Шишгид-Гол. [\(N51 12.949 E99 24.980\)](#) **Фото 7- 13.**

От переправы каменистая горная дорога круто поднимается на отрог горы. **Фото 7- 14.** Потом траверсирует ее, видимо обходя заливные луга реки, откуда открываются красивые виды на долину Шишгид-Гол. **Фото 7- 15.**

А затем снова спускается вниз – на спуске очень много довольно крупных камней. **Фото 7- 16.** Дальше идет по долине, но достаточно далеко от реки.

Дорога по характеру покрытия то, песчаная, то грунтовая. **Фото 7- 17.**

68,20 км (383,20 км) 16:20 На нас надвигается гроза, спустились в небольшую впадину, натянули тент на составленные велосипеды. Пережидаем. **Фото 7- 18.** Т- 15°C, дождь, сильный ветер.

17:35 – гроза прошла, дождь еще идет, но едем дальше.

Дорога раскисла стала скользкой, на этом участке суглинистые почвы, грязь липнет на колеса, едем рядом с дорогой по траве. **Фото 7- 19.**

77,63 км (392,63 км) 18:22 Брод р. Ивдэйн-Гол на правый берег в седле. [\(N51 07.096 E99 18.734\)](#) **Фото 7- 20.** Дождь закончился, вышло солнышко, переменная облачность.

82,78 км (397,78 км) 18:50 – 19:30 Переправа на правый берег р. Хегийн-Гол. [\(N51 04.698 E99 17.260\)](#) Ширина реки более 100 м, глубина до 0,6 м.

Проводим разведку. Воды много, течение сильное. Посредине реки небольшая отмель – вероятно в малую воду это остров. Выходим с начало на него, а потом уже согласно выбранной при разведке траектории движения – на берег.

Фото 7- 21. Переходить сразу с полным снаряжением опасно – сначала переходим с велосипедами, потом с рюкзаками. Более сильные участники помогают женской части группы перенести велосипеды, так же более опытный Валера помог перейти способом «стенка» Виоле, не имеющей большого опыта подобных переправ. **Фото 7- 22.**

За бродом повернули направо, едем вдоль берега реки, проехали кемпинг.

84,10 км (399,10 км) 19:45 Н – 1576 м. Встали на ночевку примерно в 500 метрах за кемпингом на берегу реки. Т- 20°C, ясно. [\(N51 03.999 E99 17.084\)](#)

Готовим на костре, дрова по не многу насобирали в степи. **Фото 7- 23.** Вечером показали красивый закат.

Итого за день – 84,10 км

Грунтовые дороги (каменистые, песчаные, глинистые) – 54,46 км

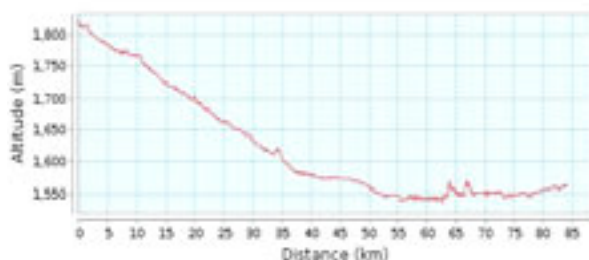
Вездеходная дорога – 29,54 км

Время в пути – 11ч 55мин.

Ходовое время – 6ч 22мин.

Показания GPS-навигатора

Профиль высоты



Общая протяженность – 84,78 км

Максимальная высота – 1819 м

Минимальная высота – 1534 м

Суммарный набор высоты – 356 м

Суммарная потеря высоты – 610 м

Средний положительный уклон – 2,7%

Средний отрицательный уклон – 2,3%

03.08.2013 р. Хегийн-Гол – п. Улан-Уул – пер. Улийн-Даба (н/к, 2210 м) – ур. Тусхалтын-Ам

06:00 – подъем. Т – 5°C, ясно.

0,00 км (399,1 км) 08:50 Вышли на маршрут. Т- 20°C, ясно. Довольно приличная грунтовка, вокруг пасутся бесчисленные стада. **Фото 8- 01.**

23,60 км (422,70 км) 11:02 Озеро Хурганы-Нуур, справа от дороги.

[\(N50 52.575 E99 17.354\)](#) Дорога идет без серьезных перепадов, но качество немного ухудшилось – появилась «гребенка», ямы и лужи. Удобнее ехать по тропам, которые натоптала скотина – они более ровные. Местные мотоциклисты так и делают, а мы их называли «велодорожки» **Фото 8- 02.**

30,39 км (429,49 км) 11:31 Взяли небольшой перевал и спускаемся к реке.

[\(N50 49.331 E99 17.644\)](#) **Фото 8- 03.**

33,39 км (432,49 км) 11:43 Брод р. Бахтамын-Гол. [\(N50 47.639 E99 17.088\)](#)

Ширина около 20 м, глубина до 30 см, течение слабое. **Фото 8- 04.**

39,31 км (438,41 км) 12:12 V- образная развилка дорог – едем налево, по более накатанной. [\(N50 44.631 E99 15.440\)](#)

47,33 км (446,43 км) 13:00 Поселок Улан-Уул. [\(N50 40.815 E99 13.631\)](#)

Остановились пообедать в Зоогин Газаре.

Погода солнечная, жарко. Пока ждали обеда, просушили все отсыревшие вещи.

15:50 – выехали с обеда. Т- 35°C, ясно, легкий попутный ветер. Каменистая грунтовая дорога. **Фото 8- 05.**

54,06 км (453,16 км) 13:30 Пост на выезде из заповедника. **Фото 8- 06.**

[\(N50 38.200 E99 12.583\)](#) Хотели денег, но после предъявления билетов, полученных еще в первый день похода, пропустили.

57,41 км (456,51 км) 16:34 Пересекли сухое русло. Начинаем подниматься на перевал. **Фото 8- 07.**

58,60 км (457,70 км) 16:43 Мост через безымянную реку, воды мало.

Прокол. **Фото 8- 08.** Впереди виднеются снежники. **Фото 8- 09.** Чем дальше в горы и ближе к перевалу, тем дорога становится хуже. **Фото 8- 10.**

63,14 км (462,24 км) 18:00 Н=2110 м Перевал Улийн-Даба.

[\(N50 34.596 E99 08.557\)](#) На перевале большой ритуальный комплекс из обо. Еще нас поразила необычная каменная глыба с барельефами и резьбой по камню. Явно что-то шаманское. На перевале отдыхает много проезжих монголов. **Фото 8- 11.**

Спуск не сильно крутой, но дорога сильно разбита, много камней. **Фото 8- 12.** Один из таких булыжников пробил колесо у Димы – поменяли камеру.

66,80 км (465,90 км) 18:34 Мост через вялотекущий ручей в конце спуска с перевала. [\(N50 32.771 E99 07.595\)](#) Нас догнал молодой монгол верхом на лошади (редкий случай, все монголы в основном ездят на мотоциклах). Он скакал по степи и распевал, какую то, бравую песню – романтика. По всей долине, которую мы проехали за день, разбросаны юрты, то тут - то там.

68,47 км (467,57 км) 18:44 Развилка дорог. [\(N50 31.931 E99 07.290\)](#)

Едем по основной дороге – самой накатанной. **Фото 8- 13.**

69,78 км (468,88 км) 19:00 Пересекли сухое русло. **Фото 8- 14.** Через 50 м другой ручей, на пересечении с дорогой воды в нём нет. Сбегали на разведку чуть выше по течению нашли воду в русле.

70,20 км (469,30 км) 19:10 Н – 1857 м. Встали на ночевку справа от дороги у воды. Урочище Тусхалтын-Ам. **Фото 8- 14.** Готовим традиционно на костре, дрова в изобилии валяются по степи. Т- 18°C, переменная облачность, С-3 ветер.

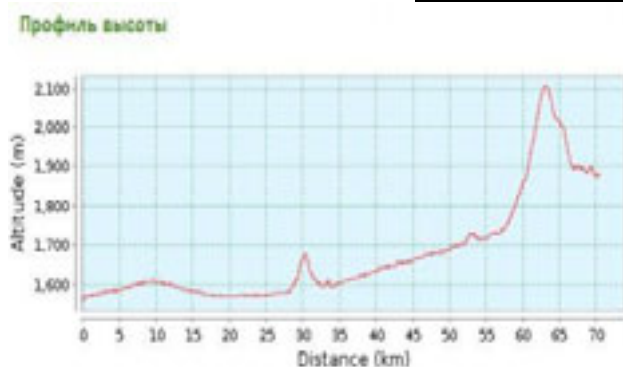
Итого за день – 70,20 км

Грунтовые дороги (каменистые, песчаные, глинистые) – **70,2км**

Время в пути – **10ч 20мин.**

Ходовое время – **5ч 48мин.**

Показания GPS-навигатора



Общая протяженность – **70.45км**
Максимальная высота – **2106м**
Минимальная высота – **1561 м**
Суммарный набор высоты – **882 м**
Суммарная потеря высоты – **570 м**
Средний положительный уклон – **3,7%**
Средний отрицательный уклон – **3,5%**

04.08.2013 ур. Тусхалтын-Ам – пер. Билуутийн-Даба (н/к, 2020 м) – пер. Дээд-Тоом-Даба (н/к, 2228 м) – р. Бэлтэс-Гол – пер. Зэнтэй-Халзан-Даба (н/к, 2123 м) – пер. 2123-Даба (н/к, 2114 м) – пер. 2031-Даба (н/к, 2045 м) – ур. Хийтин-Ихний

06:00 – подъем. Т- 6°C, пасмурно, слабый ветер.

0,00 км (469,30 км) 08:20 Выход на маршрут. Дорога то забирается на отрог, то спускается, покрытие – мягкий грунт. Собственно и дорогой то это назвать трудно – каждый едет, где ему больше нравится. **Фото 9- 01.**

Т- 15°C, переменная облачность, слабый ветер.

3,00 км (472,30 км) 08:39 Брод в седле через р. Балбаригийн-Гол. [\(N50 29.627 E99 08.387\)](#) Сразу от реки начинается подъем. Дорога снова становится каменистой. *Фото 9- 02.*

5,00 км (474,30 км) 09:03 Н – 2020 м пер. Билуутийн-Даба. [\(N50 28.502 E99 08.918\)](#) На этом участке дорога идет вдоль ЛЭП.

7,04 км (476,34 км) 09:18 Мост через ручей, пересыхающий, кое-где сочиться вода. [\(N50 27.846 E99 08.864\)](#) За мостом сразу опять начинается подъем на перевал. *Фото 9- 03.* Дорога сначала плавно поднимается на отрог *Фото 9- 04*, потом делает крутой виток серпантина *Фото 9- 05*, потом некоторое время траверсирует склон, а затем круто поднимается на перевал. *Фото 9- 06.*

10,09 км (479,39 км) 10:00 Группа в полном составе на пер. Дээд-Тоом-Даба. **Н – 2224 м.** [\(N50 26.287 E99 09.501\)](#) *Фото 9- 07.* Пока отдыхали, успели перебраться захрустевшую каретку у Саши. *Фото 9- 08.*

Т- 18°C, ясно, слабый ветер

Спуск с перевала длинный, достаточно крутой, каменистый. *Фото 9- 09.*

15,11 км (484,41 км) [\(N50 25.763 E99 13.362\)](#) Река справа от дороги. Хорошее место для ночевки.

21,90 км (491,20 км) 11:26 [\(N50 25.763 E99 13.362\)](#) Брод, преодолевается в седле. *Фото 9- 10.*

24,07 км (493,37 км) 11:46 Устье реки. Река, вдоль которой мы спускались с перевала, впадает в более полноводную реку Бэлтэс-Гол.

Спустились к металлическому мосту. Рядом с мостом небольшой посёлок из нескольких домов: пара магазинов, газар и избушка, с гордой надписью «HOTEL». В магазине – газировка, печенье.

12:05 – Переезжаем большую реку по мосту на левый берег. Начинается подъем в гору. *Фото 9- 11.*

30,77 км (500,07 км) 12:49 Развилка дорог. [\(N50 22.133 E99 23.853\)](#)

Одна идет вверх на холм, вторая – спускается вниз и уходит на право, по долине. Едем направо. С перевала на нас ползет грозовая туча, где то грохочет гром.

31,71 км (501,01 км) 12:59 Брод в седле. *Фото 9- 12.*

35,68 км (504,98 км) 13:06 Дорога проходит по альпийским лугам. Мягкий грунт, колеи то сходятся в одну, то расходятся на десятки. *Фото 9- 13.*

Т- 18°C, пасмурно, слабый ветер. Грозовая туча прошла стороной.

41,79 км (511,09 км) 14:15 Н – 2080 м. Встали на обед слева от дороги в небольшом лиственном перелеске на подъеме к перевалу. Гроза бродит вокруг нас по кругу, но над нами сухо.

15:30 – выехали с обеда. Поднимаемся на перевал. *Фото 9- 14.*

42,40 км (503,82 км) 15:40 Н–2123 м. пер. Зэнтэй-Халзан-Даба . [\(N50 22.133 E99 23.853\)](#) *Фото 9- 15.*

47,40 км (516,70 км) 16:07 [\(N50 14.072 E99 29.289\)](#) На небольшой горке справа подошла альтернативная дорога, которая тоже идет от поселка у моста. Характер дороги все тот же. *Фото 9- 16.*

55:54 км (524,84 км) 16:56 Н–2114 м. пер. 2123-Даба. [\(N50 10.962 E99 32.684\)](#)

На подъеме поменялся характер дороги – теперь это каменистая горная дорога. *Фото 9- 17.* С перевала хорошо виден п. Сумбер и дорога к нему. В поселок не спускаемся, а едем по прямой дороге дальше по маршруту.

Погода налаживается, иногда выглядывает солнце.

65,46 км (534,76 км) 18:00 Н–2045 м пер. 2031-Даба. ([N50 07.402 E99 37.657](#))

Характер дороги – теперь это каменистая горная дорога, которая идет по нагорью, то поднимаясь на отроги, то спускаясь с них. **Фото 9- 18.**

74,66 км (543,96 км) 18:36 Пересекли сухое русло р. Хийтин-Гол.

76,20 км (545,50 км) 18:48 Пересекли еще одно сухое русло. **Фото 9- 19.**

([N50 01.894 E99 38.015](#)) Пора вставать на ночевку, но воды нет. До гарантированной воды еще около 30 км – до темноты точно не успеем. Правда дальше на карте отмечены родники, но есть ли там вода? Провели разведку – не далеко есть озеро-лужа, но там много следов скотины. Обратились в ближайшую юрту с вопросом, где можно взять питьевую воду – в ответ просто получили необходимое количество воды. Т- 21°C, переменная облачность.

79,20 км (548,5 км) 19:15 Н=1940 м. Встали на ночевку в 500 метрах от основной дороги у груды больших камней. **Фото 9- 20**

Лёша – главный человек в нашей группе по связям с общественностью, пару раз сходил к юрте, сначала с канами, потом с пустыми бутылками – запас воды на завтрак. Вечером к нам в гости заехал хозяин юрты, на мотоцикле с несколькими большими канистрами. Видимо, люди, по доброте душевной отдали нам весь запас воды. Мы немного пообщались, молодой мужчина с удовольствием покатался на Лешином велосипеде. Перед ужином духи нам показали потрясающей красоты закат.

Итого за день – 79,20 км

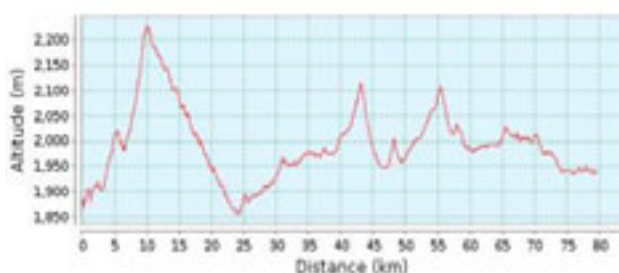
Грунтовые дороги (каменистые, глинистые) – **79,2км**

Время в пути – **10ч 55мин.**

Ходовое время – **6ч 56мин.**

Показания GPS-навигатора

Профиль высоты



Общая протяженность – **79.49км**

Максимальная высота – **2228м**

Минимальная высота – **1855 м**

Суммарный набор высоты – **1289 м**

Суммарная потеря высоты – **1221 м**

Средний положительный уклон – **4,4%**

Средний отрицательный уклон – **4,1%**

**05.08.2013 ур. Хийтин-Ихний – оз. Эрхэл-Нур – пер. Худжиртын
(н/к, 1827 м) – п. Мурэн – р. Дэлгэр-Мурэн.**

06:00 – подъем. Т- 8°C, ясно, слабый ветер.

0,00 км (548,50 км) 08:00 Выход на маршрут.

Т- 15°C, ясно, штиль.

3,80 км (552,30 км) 08:15 ([N50 00.271 E99 37.715](#)) V-образная развилка дорог, поворачиваем налево, через сухое русло. **Фото 10- 01.**

5,50 км (554,00 км) 08:27 ([N49 59.243](#) [E99 38.190](#)) Родники, вода еле сочится, но есть. Едем по долине реки, основная дорога идет справа сверху по склону, мы едем по еле заметным следам. *Фото 10- 02.*

8,19 км (556,69 км) 08:40 ([N49 58.216](#) [E99 39.327](#)) Выехали на основную дорогу, которая спустилась со склона к реке. Дальше едем по основной дороге, которая идет вниз по узкой долине реки. *Фото 10- 03.*

9,40 км (557,90 км) 08:46 ([N49 57.708](#) [E99 39.761](#)) Переехали русло реки на левый берег, русло в этом месте сухое.

10,46 км (558,96 км) 09:01 Выехали в широкую долину. V-образная развилка дорог, едем по левой, более накатанной. *Фото 10- 04.*

11,23 км (559,73 км) 09:11 ([N49 57.073](#) [E99 40.831](#)) Развилка, свернули с накатанной дороги налево, на дорогу с травянистым покрытием. Дальше по ходу движения она стала более накатанной. *Фото 10- 05.*

26,95 км (575,45 км) 09:47 Озеро Эрхэл-Нур. Родник – сочащийся водой участок пологого берега, непомерный запах аммиака. ([N49 57.652](#) [E99 54.306](#)) Воду там набирать не хотелось. *Фото 10- 06.* Едем дальше вдоль берега озера.

27,30 км (567,02 км) 10:02 V-образная развилка дорог, едем направо. Дорога огибает озеро и начинает медленно набирать высоту. *Фото 10- 07.*

39,54 км (588,04 км) 11:05 Выехали на асфальт. ([N49 53.6 86](#) [E100 01.421](#)) На Т-образном перекрестке повернули направо в сторону г. Мурэн. Подъем сразу стал ощутимее – начинаем подниматься на перевал. *Фото 10- 08.*

46,18 км (594,68 км) 11:47 Н – 1827 м. пер. Худжиртын. *Фото 10- 09.* ([N49 53.686](#) [E100 01.421](#)) Едем на спуск. Асфальт очень хороший, дорога хорошо просматривается далеко вперед.

48,44 км (588,16 км) 11:57 Участок вздутого, можно даже сказать взрытого водой асфальта на спуске. Длина участка примерно 500 м. Руководитель, ехавший первым, вовремя успел сбросить скорость и остановиться – предупредить всю группу об опасности. *Фото 10- 10.*

60,50 км (609,00 км) 12:25 Мост через сухое русло.

61,73 км (610,23 км) 12:28 Небольшой участок размытой дороги. *Фото 10- 11.* Вывод – в Монголии даже на хорошем асфальте расслабляться не стоит...

68,15 км (616,65 км) 12:53 г. Мурэн. *Фото 10- 12.*

72,22 км (620,72 км) 13:20 Центральная площадь. Закупка продуктов, обмен денег. Поиск тормоза для Петровича не дал результатов.

14:00 – Т- 30°C, ясно, штиль.

15:30 – Выехали.

74,80 км (623,30 км) 15:40 Асфальт закончился – начался разбитый грейдер. Практически сразу прокол у Манунина. *Фото 10- 13.*

Т- 25 - переменная облачность, небольшой дождь.

Едем по главной дороге, на выезде из поселка – заправка.

77,97 км (626,47 км) 16:01 Дорога спустилась к р. Дэлгэр-Мурэн и идет вдоль нее по левому берегу.

80,22 км (628,72 км) 16:11 Мост через р. Дэлгэр-Мурэн . *Фото 10- 14.*

Подыскиваем место для ночевки. Увидели заросли кустов и деревьев на берегу, справа от моста – решили ехать туда. Переехали реку на правый берег и свернули с грейдера на грунтовку. Едем вдоль реки вверх по течению.

81,20 км (629,70 км) 16:25 Н – 1307 м Кусты и деревья оказались на острове. Бродим узкую неглубокую протоку. **Фото 10- 15.** ([N49 35.182 E100 08.617](#)) Островок не большой, но места хватит на несколько палаток, очень уютно, есть дрова. **Фото 10- 16.** Полудневка – ремонт и обслуживание велосипедов, купание, стирка, рыбалка, праздничный ужин. Ловится форель и хариус. На ужин солянка, рыба и блинчики. **Фото 10- 17 – 10-20**

Итого за день – 81,20 км

Асфальт – **33,17 км**

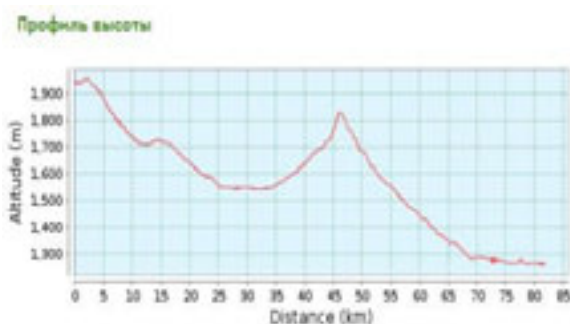
Грейдер – **5,35 км**

Грунтовые дороги (каменистые, глинистые) – **42,68 км**

Время в пути – **8ч 25мин.**

Ходовое время – **4ч 39мин.**

Показания GPS-навигатора



Общая протяженность – **81,78 км**

Максимальная высота – **1959 м**

Минимальная высота – **1259 м**

Суммарный набор высоты – **511 м**

Суммарная потеря высоты – **1192 м**

Средний положительный уклон – **2,7%**

Средний отрицательный уклон – **2,7%**

06.08.2013 р. Дэлгэр-Мурэн – пер. Цаган-Бургасын-Даба (н/к, 2089м) – р. Бугсэйн-Гол

08:00 – подъем.

Т- 15°С, переменная облачность, штиль.

0,00 км (629,70 км) 10:51 Выход на маршрут. Переправились обратно с острова на «сушу».

0,83 км (630,53 км) 10:57 Вернулись на грейдер, идущий от моста, поворачиваем налево, по направлению к мосту.

1,63 км (631,33 км) 11:04 Сворачиваем с грейдера направо на грунтовку.

2,20 км (631,90 км) 11:09 ([N49 34.653 E100 09.149](#)) V-образная развилка дорог – едем по левой. На дороге крупные камни. Правая дорога уходит вверх по склону. **Фото 11- 01.**

6,60 км (636,30 км) 11:41 Дорога подходит к реке и входит в ущелье, где идет с постоянным набором высоты, уклоны иногда значительны. **Фото 11- 02.**

21,50 км (651,20 км) 13:46 Дорога начинает идти серпантином по склону горы. Уклоны еще более возрастают, а качество дороги ухудшается. **Фото 11- 03.**

25,43 км (655,13 км) 14:33 Н=2034 км. пер. Цаган-Бургасын-Даба. ([N49 27.295 E99 58.942](#)) На перевале Цайна Газар и магазин. Лакомимся местными блюдами, отдыхаем. **Фото 11- 04.**

15:20 – выехали с обеда. Спуска не заметно, дорога сразу начинает подниматься еще выше. **Фото 11- 05.**

26,84 км (656,54 км) 16:00 Мост через р. Урд-Чулутын-Гол. Вода в реке есть, лес рядом, хорошее место для ночевки.

27,23 км (656,93 км) 16:06 Н – 2088 м. ([N49 26.355](#) [E99 58.358](#)) Перевал, на карте названия и высоты не обозначено, просто нарисован знак перевала. На спуске уклон не большой, но ехать быстро опасно – сыпуха. **Фото 11- 06.**

33,44 км (663,14 км) 16:28 Развилка дорог, наша дорога идет прямо по правому борту долины, другая – уходит налево и переваливает хребет.

35,81 км (665,51 км) 16:38 V- образная развилка дорог. Поворачиваем направо, поднимаемся на холм. **Фото 11- 07.**

37,71 км (667,41 км) 16:50 V-образная развилка дорог, едем налево. Долина расширяется. **Фото 11- 08.**

40,38 км (670,08 км) 17:00 V-образная развилка дорог, едем налево.

46,57 км (676,27 км) 17:31 ([N49 18.711](#) [E99 50.363](#)) Перекресток дорог, едем прямо. Поднимаемся на локальный перевал. **Фото 11- 09.**

51,54 км (681,24 км) 17:58 Н – 1824 м. ([N49 16.309](#) [E99 49.195](#)) С перевала открывается очень красивый вид на долину реки Бугсэйн-Гол. Спуск по той же мелкой сыпуче. **Фото 11- 10.**

53,44 км (683,14 км) 18:17 V-образная развилка дорог, едем направо. На крутом повороте дороги после спуска упал Рудягин – колесо на сыпуче попало в колею. **Фото 11- 11.** Ссадины, царапины – доктор оказывает медпомощь. **Фото 11- 12.**

60,10 км (689,80 км) 18:58 Брод р. Бугсэйн-Гол. ([N49 14.513](#) [E99 43.230](#)) Ширина 20 м, глубина до 30 см, дно каменистое – преодолевается в седле. **Фото 11- 13.** Т- 23°C, ясно, встречный ветер.

64,10 км (693,80 км) 19:25 Н – 1534 м. ([N49 14.360](#) [E99 40.238](#)) Встаем на ночевку на берегу реки Бугсэйн-Гол, немного не доезжая до следующего брода. **Фото 11- 14.** Место очень красивое – долина реки, со всех сторон окруженная причудливыми горами. Готовим на костре, дрова нашлись тут же – мелкие щепки, остатки заборов и так далее. Т- 19°C, ясно, слабый ветер.

Итого за день – 64,10 км

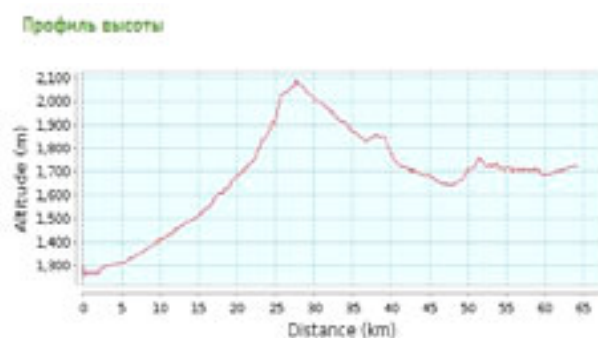
Грейдер – 1,63 км

Грунтовые дороги (каменистые, глинистые, песчаные) – 62,47 км

Время в пути – 8ч 11мин.

Ходовое время – 6ч 07мин.

Показания GPS-навигатора



Общая протяженность – 64,01км

Максимальная высота – 2089м

Минимальная высота – 1255м

Суммарный набор высоты – 1266 м

Суммарная потеря высоты – 803 м

Средний положительный уклон – 4,5%

Средний отрицательный уклон – 3,7%

07.08.2013 р. Бугсэйн-Гол - пер.

Элстийн-Дурэлдж-Даба (н/к, 1950м) –

пер. Шивертийн-Даба (н/к, 2190 м) – пер. Дунд-Холойн-Даба (н/к, 2189м) –

пер. Бумбатын-Даба (н/к, 2170м) – п. Шинэ-Идэр – пер. Дзолэнгийн-Даба (н/к, 2245м) – пер. Бага-Хацугийн-Даба (н/к, 1645м) – р. Идэр-Гол.

06:00 – подъем. Т- 7°C, ясно, ветер.

0,00 км (693,80 км) 08:00 Выехали на маршрут. ***Фото 12- 01.***

Т- 19°C, переменная облачность.

1,42 км (695,22 км) 08:12 Брод притока р. Бугсэйн-Гол. ***Фото 12- 02.***

[\(N49 14.016 E99 39.326\)](#) Проходится в седле.

4,50 км (698,30 км) 08:27 Брод притока р. Бугсэйн-Гол, проходится в седле.

[\(N49 13.112 E99 37.385\)](#)

12,00 км (705,80 км) 09:24 Н – 1950 м. пер. Элстийн-Дурэлдж-Даба.

[\(N49 09.348 E99 34.953\)](#) После небольшого спуска, начинается подъем на следующий перевал. ***Фото 12- 03.*** В долине стоят деревянные домики и юрта, течет речка.

14,50 км (708,30 км) 09:42 Брод в седле через безымянный ручей. Отсюда начинается крутой подъем, по каменистой горной дороге. ***Фото 12- 04.***

17,60 км (711,40 км) 10:29 Н–2190 м. пер. Шивертийн-Даба. Последние метры перевального взлета очень крутые, дорога сильно размыта – глубокие трещины, камни, колеи. ***Фото 12- 05.*** [\(N49 06.865 E99 33.015\)](#)

После непродолжительного спуска снова начинается подъем на очередной перевал. ***Фото 12- 06.***

21,50 км (715,30 км) 10:45 Н–2189 м пер. Дунд-Холойн-Даба.

[\(N49 05.160 E99 34.209\)](#) Спускаемся к озеру Дзун-Нур. ***Фото 12- 07.***

22,50 км (716,30 км) 11:06 Брод в седле через ручей рядом с мостом.

25,00 км (718,80 км) 11:12 После продолжительного спуска бродим безымянную речку, впадающую в озеро. После брода начинается подъем на следующий перевал. ***Фото 12- 08.***

26,80 км (720,60 км) 11:37 Н–2170 м. пер. Бумбатын-Даба. ***Фото 12- 09.***

[\(N49 02.301 E99 35.475\)](#)

30,62 км (724,42 км) 11:51 V-образная развилка дорог, едем направо вверх.

[\(N49 00.759 E99 36.608\)](#) ***Фото 12- 10.***

39,50 км (733,30 км) 12:36 V-образная развилка дорог, едем направо.

41,70 км (735,50 км) 13:00 Поселок Шинэ-Идэр, закупка продуктов.

43,00 км (736,80 км) 13:45 Развилка дорог, едем на право, вверх. Качество дороги сильно ухудшилось – мягкая земля с камнями. ***Фото 12- 11.***

45,00 км (738,80 км) 14:00 Остановились у обочины дороги на обед.

14:55 – выехали с обеда.

49,00 км (742,8 км) 15:25 Пересекли сухое русло. Дорога сначала круто забирается в гору, потом немного выполаживается, а затем снова с большим уклоном перевального взлета забирается на перевал. Видно после недавнего дождя дорога представляет собой смесь черной грязи и камней, ближе к перевалу становится явно суше. ***Фото 12- 12 – 12-14.***

55,80 км (749,60 км) 16:57 Н–2245 м. пер. Дзолэнгийн-Даба. *Фото 12- 15.*
[\(N48 52.048 E99 27.089\)](#) Седловина широкая, много причудливых камней и скал. С перевала открывается очень красивый вид в обе стороны. Спуск в начале пологий, идет по той же грязной травянистой дороге. *Фото 12- 16.*
 А затем быстро по крутым каменистым серпантинам спускается долину реки Цаган-Бургасны-Гол. *Фото 12- 17.*
 56,90 км (750,70 км) 17:25 Брод в седле.
 66,30 км (760,01км) 18:05 Пересекли сухое русло. Дорога идет по отрогам вдоль реки – спуск/подъем. *Фото 12- 18.*
 77,41 км (771,21 км) 18:30 Начинается подъем на перевал. *Фото 12- 19.*
 79,24 км (773,04 км) 18:59 Н–1685м. пер. Бага-Хацугийн-Даба.
[\(N48 41.147 E99 22.636\)](#) На перевале живописная буддистская постройка из камня. *Фото 12- 20.* После спуска с перевала свернули по второстепенной дороге налево в сторону реки Идер-Гол. *Фото 12- 21.* На спуске открывается очень красивый вид на скалы обрамляющие берег реки.
 83,4 км (777,2 км) 19:15 Н=1500 м. Встали на ночевку на берегу реки.
[\(N48 39.544 E99 22.758\)](#) Т- 24,5°С, переменная облачность, ветер. Место очень живописное и красивое. *Фото 12- 22.* По берегу можно насобирать достаточно дров для костра.
 Вечером показали очень красивый закат.

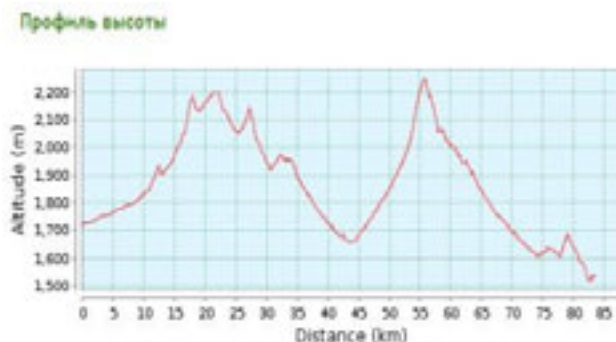
Итого за день – 83,40 км

Грунтовые дороги (каменистые, глинистые, песчаные) – 83,4 км

Время в пути – 11ч 15мин.

Ходовое время – 7ч 45мин.

Показания GPS-навигатора



Общая протяженность – 83,2 км
 Максимальная высота – 2246м
 Минимальная высота – 1521м
 Суммарный набор высоты – 1584 м
 Суммарная потеря высоты – 1776 м
 Средний положительный уклон – 5,1%
 Средний отрицательный уклон – 4,8%

08.08.2013 Дневка

Подъем по желанию.

08:00 – Т- 8°C, ясно, слабый ветер.

Два добровольца поехали за реку в поселок на закупку продуктов. По расстоянию до поселка и обратно получилось 20 км.

В реке много рыбы, ребята отправились на рыбалку.

13:00 – Т- 25°C, ясно, слабый ветер.

Отдыхаем, стираемся, купаемся. Механик провел техобслуживание велосипедов. Местное население хотя и интересуется нами, но делает это не назойливо. В обед грибной суп из местных шампиньонов.

18:00 – Т- 16°C, ясно, слабый ветер.

Вечером праздничный ужин и рыба. Ловится в основном форель.

Фото 13- 01 – 13-04.

09.08.2013 р. Идэр-Гол – п. Джаргалант – р. Тойн-Гол – пер. Орохын-Даба (н/к, 2350 м) – оз. Тэрхийн-Цаган-Нур.

07:00 – подъем. Т- 9°C, пасмурно, слабый ветер.

0,00 км (777.2 км) 08:50 Выехали на маршрут. Едем по конной тропе по левому берегу реки вверх по течению. **Фото 14- 01.**

2,60 км (779,80 км) 09:10 ([N48 38.562](#) [E99 21.838](#)) Выехали на основную дорогу, с которой съехали к месту дневки днем раньше. **Фото 14- 02.**

Взяли небольшой локальный перевал, откуда открывается красивый вид на долину реки и п. Джаргалант. **Фото 14- 03.**

9,80 км (787,00 км) 09:40 ([N48 35.712](#) [E99 19.447](#)) Новый бетонный мост на правый берег реки, по отчетам предыдущих групп, старый, деревянный мост находился еще выше по течению. **Фото 14- 04.**

12,11 км (789,31 км) 09:59 Центр поселка Джаргалант. Закупка продуктов.

10:32 – выехали из поселка. Дорога идет вверх вдоль левого берега реки Хунджилийн-Гол.

17,00 км (794,20 км) 10:54 V-образная развилка дорог, едем влево по нижней дороге, вдоль берега реки. После развилки дорога некоторое время идет вдоль реки, потом в устье притока Тойн-Гол уходит вверх. Мы же едем дальше вдоль притока по его левому берегу. **Фото 14- 05.**

27,13 км (791,89 км) 11:49 ([N48 28.398](#) [E99 22.338](#)) Пешеходный мостик на правый берег реки, слева от основной дороги. **Фото 14- 06.** Машины едут правее вброд. Дорога плавно поднимается к перевалу. **Фото 14- 07.**

43,62 км (820,82 км) 13:30 ([N48 21.161](#) [E99 28.338](#)) переправа по бревну через реку Бургастын-Гол. **Фото 14- 08.**

Встаем на обед слева от дороги в лесочке. Есть дрова и грибы.

Т- 18°C, пасмурно, слабый ветер, небольшой дождь.

14:40 – выехали с обеда.

45,10 км (822,30 км) 14:15 Автомобильный мост на левый берег р. Тойн-Гол.

46,20 км (823,40 км) 14:58 Автомобильный мост на левый берег.

Дорога идет по узкой долине по полочке рядом с рекой. **Фото 14- 09.**

51,69 км (828,89 км) 15:32 Переезжаем реку на правый берег. Размытая каменистая горная дорога начинает с большим уклоном по серпантину забираться на перевальный взлет. *Фото 14- 10.*

55,60 км (832,80 км) 16:39 Н–2348 м. пер. Орохын-Даба. *Фото 14- 11.* [\(N48 17.478 E99 23.116\)](#) Самый высокий перевал маршрута. Седловина широкая, стоит традиционное обо. Есть даже барабан, который можно покрутить. *Фото 14- 12.*

Едем на спуск.

58,40 км (835,60 км) 17:06 Брод через ручей. *Фото 14- 13.*

62,80 км (840,00 км) 17:21 [\(N48 13.885 E99 24.148\)](#) V-образная развилка дорог, едем полевой.

69,90 км (847,10 км) 18:11 Брод в седле. *Фото 14- 14.*

74,12 км (851,32 км) 18:31 Брод в седле.

82,31 км (859,51 км) 19:05 [\(N48 09.997 E99 37.954\)](#) Выехали к северному берегу оз. Тэрхийн-Цаган-Нур. *Фото 14- 15.*

83,30 км (860,50 км) 19:15 Н–2058 м. [\(N48 09.798 E99 39.080\)](#) Встали на ночевку. *Фото 14- 16.* Нашли кострище и дрова, хотя рядом леса не видно. Т- 16°С, пасмурно, штиль, небольшой дождь.

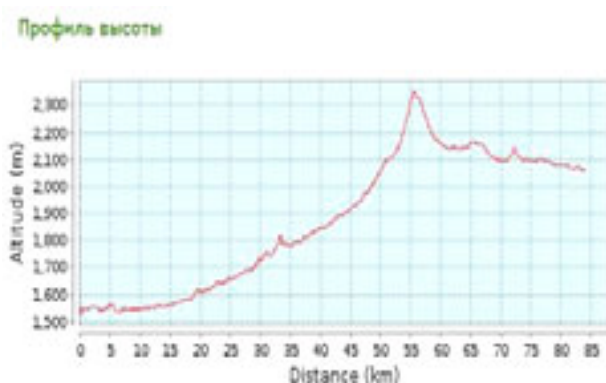
Итого за день – 83,30 км

Грунтовые дороги (каменистые, глинистые, песчаные) – **83,3 км**

Время в пути – **10ч 05мин.**

Ходовое время – **7ч 24мин.**

Показания GPS-навигатора



Общая протяженность – **83,51 км**
Максимальная высота – **2350м**
Минимальная высота – **1528м**
Суммарный набор высоты – **1393 м**
Суммарная потеря высоты – **877 м**
Средний положительный уклон – **4,1%**
Средний отрицательный уклон – **3,1%**

10.08.2013 оз. Тэрхийн-Цаган-Нур – вулкан Хорго – п. Тарят – р. Чулутын-Гол

06:00 – подъем. Т- 10°С, пасмурно, ветер.

0,00 км (860,50 км) 08:00 Выехали на маршрут.

0,95 км (861,45 км) 08:21 По тропе вдоль берега озера выехали на основную дорогу, идущую вдоль озера. *Фото 15- 01.*

5,11 км (865,61 км) 08:43 Брод через р. Хух-Чулутын-Гол. *Фото 15- 02.* [\(N48 11.632 E99 41.533\)](#) Ширина реки 5-7 м, глубина до 30 см, скорость течения не высокая, дно песчаное.

7,19 км (867,69 км) 09:07 Брод в седле через реку Нарийний-Гол. *Фото 15- 03.*

[\(N48 11.836 E99 42.742\)](#) Ширина реки до 10 м, глубина до 1 м, скорость течения не высокая, дно песчаное.

7,76 км (868,26 км) 09:12 Слева подошла дорога из долины реки. Мы продолжаем движение вдоль берега озера Тэрхийн-Цаган-Нур. *Фото 15- 04.* Начался дождь.

16,68 км (877,18 км) 09:53 Брод безымянной речки. [\(N48 11.044 E99 47.775\)](#) Речка представляет собой несколько ручьев, которые стекаются в одно русло у места впадения в озеро, бродить лучше выше по течению, так как в устье достаточно глубоко, а каждый ручей в отдельности без проблем берется в седле. *Фото 15- 05 – 15-06.*

17,47 км (877,97 км) 10:08 Восточная оконечность озера. Справа от дороги на берегу стоят пирамиды из вулканического туфа построенные туристами. По всему берегу озера разбросаны многочисленные юрт-кемпинги. Есть кафе и магазин. *Фото 15- 07.* Дальше дорога уходит от озера в небольшой перевал. Сначала подъем не очень крутой и качество дороги нормальное, но чем ближе к перевалу, тем крутизна увеличивается, а качество дороги ухудшается – потоки воды размывли глубокие трещины. *Фото 15- 08– 15-09.*

19,29 км (879,79 км) 10:35 Н – 2135 м Перевал [\(N48 10.951 E99 49.314\)](#) С перевала открывается вид на потухший вулкан. *Фото 15- 10.* Нам к нему. Спуск крутой, по сильно разбитой дороге, осложняется еще и тем, что дорога сильно размокла и стала скользкой. *Фото 15- 11.* После спуска дорога обходит лавовые поля слева от вулкана, по кругу, по сильно размокнутой, глинистой дороге. *Фото 15- 12.*

22,54 км (883,04 км) 10:58 Брод в седле. [\(N48 11.669 E99 50.332\)](#) *Фото 15- 13.*

24,00 км (884,50 км) Сворачиваем с основной дороги направо, на дорогу, по которой возят туристов к началу тропы поднимающейся к кратеру вулкана.

25,46 км (885,96 км) Начало тропы на вулкан. [\(N48 11.107 E99 50.964\)](#)

На небольшой площадке расположились несколько кафе, где туристам предлагают национальные напитки и кушанья. Всё очень вкусно и дешево.

Фото 15- 14. На верх к кратеру идет хорошо набитая тропа, в некоторых местах есть даже ступеньки. Осмотрели кратер. *Фото 15- 15.* Дождь, ветер. Денег никто не просил.

26,61 км (887,11 км) 12:43 После осмотра кратера, вернулись на основную дорогу.

32,10 км (888,76 км) 13:06 Автомобильный мост через р. Сумын, окраина поселка Тарят. [\(N48 09.780 E99 53.273\)](#) От моста начало строительства насыпи под новую дорогу. Сразу за мостом пост на выезде из заповедника, шлагбаум. Платим небольшой сбор (3000 тугриков), нам выдают билеты и буклеты.

Фото 15- 16. В поселке пополняем запас продуктов.

14:46 – выехали на маршрут. От поселка идёт дорога с насыпью под будущий асфальт, но ехать по ней невозможно из-за большого количества разнообразных неровностей и ям. Параллельно ей идет множество дорог. Едем по одной из них справа от насыпи. *Фото 15- 17.*

39,73 км (900,23 км) 15:15 Новый мост через р. Нарийн-Гичгэний-Гол. [\(N48 09.081 E99 57.590\)](#)

49,00 км (909,50 км) 16:30 Пережидаем дождь под тентом, обедаем.

17:30 Выехали с обеда. Слабая морось еще продолжается. Дороги раскисли, скользко. И мы и машины в некоторых местах стараемся объехать грязь по траве. *Фото 15- 18.*

62,59 км (923,09 км) 18:19 ([N48 09.057](#) [E100 15.216](#)) V-образная развилка дорог, едем налево, по менее накатанной. Через некоторое время сворачиваем с дороги направо на тропу вдоль реки идущую в сторону юрт по обрывистому берегу реки. *Фото 15- 19.*

66,34 км (926,84 км) 18:28 ([N48 09.933](#) [E100 17.496](#)) Нашли тропу удобную для спуска в каньон. Это место для ночевки и дневки было намечено руководителем еще в Москве, и мы вышли точно к нему. *Фото 15- 20.*

По конной тропе спускается через курумники к реке. *Фото 15- 21.*

66,50 км (927,00 км) 19:10 Н–1837 м. ([N48 09.710](#) [E100 17.691](#)) Встали на ночевку на берегу р. Чулуутын-Гол. Удобный подход к воде, много дров, ровное место, правда нужно немного убрать камни. *Фото 15- 22.*

Т- 14°C, пасмурно, кратковременный морозящий дождь.

Итого за день – 66,50 км

Грунтовые дороги (каменистые, глинистые, лавовые поля) – **63,59 км**

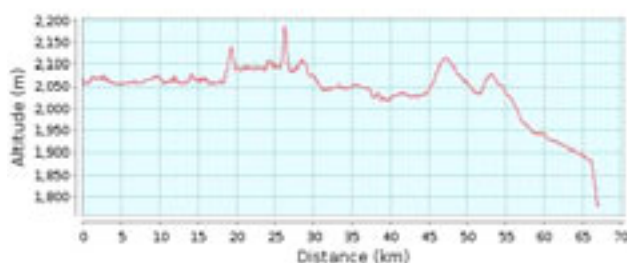
Тропа – **2,91 км**

Время в пути – **11ч 10мин.**

Ходовое время – **5ч 44мин.**

Показания GPS-навигатора

Профиль высоты



Общая протяженность – **66,75 км**

Максимальная высота – **2185м**

Минимальная высота – **1781м**

Суммарный набор высоты – **686 м**

Суммарная потеря высоты – **962 м**

Средний положительный уклон – **3,9%**

Средний отрицательный уклон – **3,6%**

11.08.2013 Дневка

08:00 – подъем по желанию. Т- 10°C, переменная облачность, штиль.

Стираемся, ловим рыбу, собираем шампиньоны, строим баню. Ребята сходили наверх и купили в стойбище творог.

14:00 Т- 25°C, переменная облачность, штиль. Желающие прогулялись по каньону – полюбовались красотами, остальные просто отдыхали. Ремонт и обслуживание велосипедов.

20:00 Т- 20°C, ясно. Вечером, после бани, праздничный ужин. В меню плов и пирожки с изюмом. Внимание! В местном изюме много местных камней.

Фото 16- 01 – 16-06.

12.08.2013 р. Чулутын-Гол – пер. Халзангийн-Даба (н/к, 2197 м) –
пер. Донгойн-Даба (н/к, 2074 м) – пер. Шар-Булагийн-Даба (н/к, 2053 м) –
п. Ихтамир – р. Хойт Тамир

06:00 – Подъем. Т- 9°C, переменная облачность, сильный ветер.

0,00 км (927,00 км) 08:00 Вышли на маршрут. *Фото 17- 01.*

0,80 км (927,80 км) 08:25 Поднялись наверх из каньона реки в степь, к юртам.

Едем обратно по тропе вдоль каньона реки. *Фото 17- 02.*

1,40 км (928,40 км) 08:50 Выехали на полевую дорогу. Повернули налево.

Продолжаем движение вдоль обрывистого берега реки – иногда
останавливаемся, чтобы полюбоваться – очень красивое место. *Фото 17- 03.*

Пересекли ЛЭП.

4,00 км (931,00 км) 09:80 ([N48 08.199](#) [E100 16.491](#)) Выехали на главную
дорогу, идущую из Тарята. Повернули налево. Небольшой участок разбитого
грейдера. *Фото 17- 04.*

7,58 км (934,58 км) 09:25 ([N48 06.438](#) [E100 17.591](#)) Выехали на прекрасный
новый асфальт. *Фото 17- 05.*

11,26 км (938,26 км) 09:39 Проехали мост через реку, за мостом поселок с
магазинами и газарами. Докупаем продукты. **На нашей карте этот поселок не
отмечен.**

09:52 Едем дальше.

21,80 км (948,80 км) 10:23 Еще один поселок не отмеченный на карте.

Вероятно они появились после того как построили асфальтовую дорогу .

22,30 км (949,30 км) ([N48 01.236](#) [E100 25.077](#)) Мост через р. Тэлийн-Гол. От
реки начался затяжной плавный подъем к перевалу.

33,45 км (960,45 км) 11:15 Начало перевального взлета. Участок грейдера.

Подъем очень крутой, наверно, по этому, асфальт на этом участке решили не
класть. *Фото 17- 06.*

34,30 км (961,30 км) 11:27 Н-2197 м ([N47 58.571](#) [E100 33.124](#))

пер. Халзангийн-Даба. С перегиба хорошо уже виден следующий перевал.

Едем на спуск.

35,30 км (962,30 км) Начался асфальт.

39,80 км (966,80 км) 11:59 Н-2074 м ([N47 56.597](#) [E100 36.587](#))

пер. Донгойн-Даба. *Фото 17- 07.*

49,30 км (976,30 км) 12:25 Прокол у Манунина. *Фото 17- 08.*

57,30 км (984,30 км) 12:58 Поселок Донгойнгол. Есть магазины.

66,40 км (993,40 км) 13:21 Мост через р. Хануй-Гол. От реки начался тягун
вверх по длинному прямому участку дороги. Встречный ветер.

73,21 км (1000,21 км) 13:59 Прокол у Алашова.

Т- 25°C, пасмурно, слабый ветер.

81,88 км (1008,88 км) 15:00 Остановились на обед у небольшого поселения в
три домика. Есть магазин, но в нем практически ничего нет – купили воду.

Натянули тент за забором. Расположились поесть.

Т- 25°C, переменная облачность, кратковременный дождик.

16:00 – Выехали с обеда.

85,51 км (1010,22 км) 16:30. Н–2053 м ([N47 41.371](#) [E100 58.532](#))

пер. Шар-Булагийн-Даба. На спуске с перевала сильный ливень, сильный встречный ветер. Где-то в стороне грохочет гром.

102,28 км (1029,28 км) 17:00 Мост через сухое русло р. Шер Булаг, в конце спуска с перевала. Справа видна долина более крупной реки, юрты. Дальше дорога переваливает через небольшой холм и спускается к поселку.

109,50 км (1036,50 км) 17:33 Поселок Ихтаймир. На нас надвигается огромный грозовой фронт. Через некоторое время начинается ливень с сильным ветром.

Фото 17- 09. Переживаем ненастье в кафе за чашкой горячего чая с молоком. Можно зарядить телефоны и другую цифровую технику.

19:40 – Буря прошла, небо очистилось, выглянуло солнышко. Выехали от кафе в сторону места ночевки.

110,50 км (1037,50 км) 19:41 Не доезжая 100 м до моста через р. Хойт Тамир съехали с асфальта влево на грунтовку. ([N47 35.214](#) [E101 12.508](#))

114,80 км (1041,80 км) 20:03 Съехали направо на менее накатанную второстепенную дорогу идущую к берегу реки.

115,50 км (1042,50 км) 20:10. Н –1600 м. Спустились в пойму реки и встали на ночевку. ([N47 36.594](#) [E101 15.194](#)) Место укромное, много дров. **Фото 17- 10.** Вечером опять показали красивый закат.

Т- 14°C, переменная облачность, штиль.

Итого за день – 115,50 км

Конная тропа – **1,40 км**

Грунтовые дороги (каменистые, глинистые, песчаные) – **7,60 км**

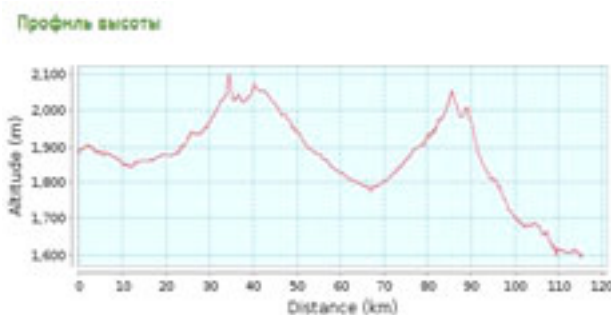
Грейдер – **5,43 км**

Асфальт – **101,07 км**

Время в пути – **12ч 10мин.**

Ходовое время – **6ч 15мин.**

Показания GPS-навигатора



Общая протяженность – **115,17 км**

Максимальная высота – **2099м**

Минимальная высота – **1594м**

Суммарный набор высоты – **863 м**

Суммарная потеря высоты – **1153 м**

Средний положительный уклон – **2,3%**

Средний отрицательный уклон – **2,2%**

13.08.2013 р. Хойт Тамир – п. Батцэнгэл – р. Хойт Тамир

06:00 – Подъем. Т- 10°C, переменная облачность, ветер.

0,00 км (1042,50 км) 08:00 Вышли на маршрут. Едем вниз по течению реки.

По пути пересекаем небольшой ручей. **Фото 18- 01.** Дорога – разбитая грунтовка, пригодная для движения машин повышенной проходимости.

Т- 15°C, ясно, легкий ветер.

9,56 км (1047,06 км) 08:39 V-образная развилка. Едем направо.

18,00 км (1060,50 км) 09:14 ([N47 44.483](#) [E101 21.607](#)) V-образная развилка.

Едем направо – влево уходит дорога в другую долину. Дорога уходит немного от реки и ее качество заметно улучшается.

21,34 км (1063,84 км) 09:28 Сооружение из камней, покрытых высеченными рисунками бегущих оленей (справа от дороги). **Фото 18- 02.**

28,73 км (1071,23 км) 10:03 V-образная развилка. Едем налево в небольшой «перевал». **Фото 18- 03.** Правая дорога спускается к реке, туда, где стоят юрты.

47,04 км (1089,54 км) 11:34 ([N47 50.229](#) [E101 41.109](#)) Брод в седле через р. Эмгэнтый-Худжиртын-Гол на левый берег. **Фото 18- 04.** Справа от дороги на горке видна буддистская ступа. Едем ее смотреть. **Фото 18- 05.**

47,33 км (1089,83 км) 11:56 Возвращаемся обратно через брод на дорогу идущую по правому борту долины и едем дальше. **Фото 18- 06.**

51,58 км (1094,08 км) 12:13 ([N47 48.855](#) [E101 42.409](#)) Брод в седле через р. Эмгэнтый-Худжиртын-Гол на левый берег. Встали на обед на небольшой полянке между дорогой и рекой. Мимо нас проехала группа иностранных велотуристов с 3-мя машинами сопровождения. Немного с ними пообщались. **Фото 18- 07.**

14:00 – Выехали с обеда. Т- 25°C, ясно, легкий ветер.

63,80 км (1109,30 км) 14:57. Н-1582 м ([N47 47.933](#) [E101 51.619](#)) Поднимаемся на перевал без названия. **Фото 18- 08.**

67,61 км (1110,11 км) 15:07 ([N47 47.860](#) [E101 54.211](#)) V-образная развилка. Едем направо. После спуск с перевала дорога идет по пойме реки. Кочки, лужи, грязь. **Фото 18- 09.**

70,02 км (1112,52 км) 15:15 ([N47 48.404](#) [E101 58.833](#)) Брод ручья в седле. После брода качество дороги улучшается.

73,70 км (1116,20 км) 15:43 Поселок Батцэнгэл. Дорога вся в лужах и ямах. **Фото 18- 10.** Обедаем в газаре. Торопиться не куда – запланированный пробег даже перевыполнен – дальше ехать смысла нет, так как в воды долго не будет.

17:39 – выехали с обеда.

75,50 км (1118,00 км) 18:00. Н-1418 м. Переехали р. Хойт-Тамир по мосту на правый берег, немного проехали вниз по течению и встали на ночевку. Рядом со старым мостом ведется строительство нового. До 22:00 работала камнедробильная установка и забивалка свай, но это не помешало нам лечь спать пораньше. Палатки на ночевке ставили, долго выбирая площадку без нор. **Фото 18- 11.** Т- 23°C, пасмурно, легкий ветер.

21:30 – сильный ветер, ливень.

Итого за день – 75,50 км

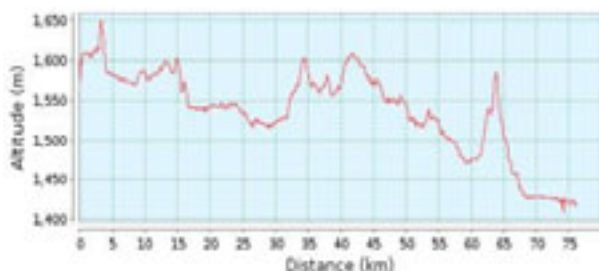
Грунтовые дороги (каменистые, глинистые, песчаные) – **75,50 км**

Время в пути – **10ч. 00 мин.**

Ходовое время – **5 ч. 17 мин.**

Показания GPS-навигатора

Профиль высоты



Общая протяженность – **75,87 км**
Максимальная высота – **1648 м**
Минимальная высота – **1419 м**
Суммарный набор высоты – **686 м**
Суммарная потеря высоты – **848 м**
Средний положительный уклон – **3,3%**
Средний отрицательный уклон – **3,2%**

14.08.2013 р. Хойт Тамир – оз. Огий-Нуур – источник Боор-Булак.

06:00 – Подъем. Т- 15°C, переменная облачность, штиль.

00,00 км (800 км) 08:00 Выехали на маршрут. Переехали обратно через реку по тому же мосту. Проехали через поселок. Едем по дороге, которая поднимается от реки вверх. ***Фото 19- 01.***

17,36 км (1135,36 км) 09:31 V-образная развилка дорог. Одна обходит вершину холма слева другая справа. Едем по левой. ***Фото 19- 02.***

22,73 км (1140,73 км) 10:00 Н – 1468 м вершина холма. Обо. ***Фото 19- 03.***

[\(N47 46.557 E102 13.628\)](#) Дальше дорога идет по левой стороне долины реки вниз по течению, постоянно пересекая небольшие отроги хребтов.

Едем то вверх - то вниз.

37,00 км (1155,00 км) 11:20 Дорога пересекла сухую промоину и начала подниматься на небольшой холм. После спуска выходит на широкую плоскую равнину и становится песчаной. ***Фото 19- 04.***

52,88 км (1170,88 км) 12:17 Брод в седле через небольшую протоку.

[\(N47 49.011 E102 34.889\)](#)

54,68 км (1172,68 км) 12:23 Выехали к основному руслу р. Орхон-Гол, к автомобильному, деревянному мосту. Мост уникальный – извилистый. Проезд по нему платный (1000 тугриков). ***Фото 19- 05.*** С обеих сторон стоят железные ворота с замком. [\(N47 49.075 E102 36.294\)](#) Смотритель живет на горке. Там видны юрты и магазин. Обслуживает всех неспешно и рассудительно. Пока обедали, наблюдали за тем, как у моста скапливается по несколько машин, желающих переехать на ту сторону реки. Встали на обед под деревьями на берегу реки, справа от дороги. Неплохое место для ночевки. Т- 22,4°C, переменная облачность, слабый ветер.

13:25 выехали с обеда. Переехали по мосту реку. ***Фото 19- 06.***

55,13 км (1173,13 км) Сразу за мостом Т-образная развилка дорог. Повернули направо вдоль берега реки, по правому берегу вверх по течению. Покрытие песчаное.

58,70 км (1176,70 км) 14:09 Справа подошла дорога, идущая от нового бетонного моста через реку, совершенно бесплатного. Странно, почему все едут через платный мост, а здесь тишина? Дальше дорога поворачивает налево перпендикулярно реке. Едем по ней. ***Фото 19- 07.***

67,44 км (1185,44 км) 14:40 озеро Огий-Нуур. На берегу несколько домов, юрты и магазин. В магазине практически пусто. Кроме воды и водки ничего

нет. Купили копченую рыбу в маленьком разваливающемся домике, но с большой спутниковой антенной и поехали дальше свой дорогой.

Дорога идет вдоль восточного берега озера. Пейзаж вокруг начинает напоминать пустыню. **Фото 19- 08.** Каменисто-песчаная дорога, вокруг растет жесткая трава пучками, очень похоже на растительность вокруг озера Иссыкуль **75,64 км (1193,64 км) 15:27 ([N47 48.040](#) [E102 49.396](#))** V-образная развилка дорог. Одна уходит вправо, вокруг озера, вторая – влево в сторону от него. Едем по левой. Стали исчезать даже кустики с травой – вокруг только песок и мелкие камни, и только где то на горизонте виднеется зелень. **Фото 19- 09.** **76,70 км (1194,70 км) 15:40** Сломалась спица на заднем колесе у Валеры. Ремонтируемся.

16:03 – Ремонт окончен. Едем дальше.

83,57 км (1201,57 км) 16:51. ([N47 48.680](#) [E102 55.448](#)) Перед подъемом повернули направо на второстепенную дорогу. Спустились вниз до перекрестка с дорогой, которая идет ниже по склону. Погода начинает портиться.

84,66 км (1202,66 км) 17:04 ([N47 48.040](#) [E102 49.396](#)) Перекресток дорог. Поворачиваем налево. **Фото 19- 10.**

86,35 км (1204,35 км) 16:51 V-образная развилка дорог. Левая дорога идет вверх на холм. Мы едем по правой дороге, не теряя высоту. Справа внизу видна вода (маленькое озеро).

100,30 км (1218,30 км) 17:43. Н-1211 м. ([N47 48.040](#) [E102 49.396](#)) Родник слева от дороги. Можно конечно проехать еще, но неизвестно, что дальше будет с водой, да и все устали – дорога хоть и не очень сложная, но изматывающая. Встали на ночевку. **Фото 19- 10.** Место удобное, ровное, вода рядом, но дров нет – готовим на примусах.

Т- 22,3°С, пасмурно, ветер. После ужина начался дождь, который шел всю ночь и половину следующего дня.

Итого за день – 100,30 км

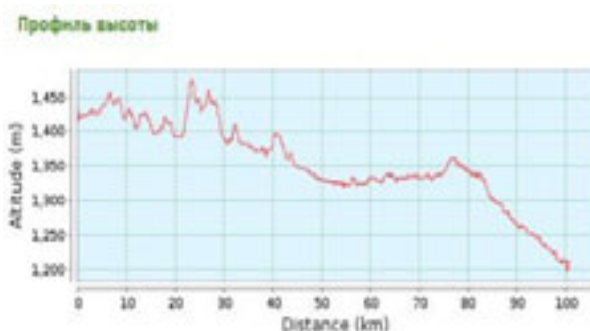
Из них:

Грунтовые дороги (каменистые, глинистые, песчаные) – **100,30 км**

Время в пути – **9 ч. 43 мин**

Ходовое время – **5 ч. 50 мин.**

Показания GPS-навигатора



Общая протяженность – **100,52 км**

Максимальная высота – **1475 м**

Минимальная высота – **1197 м**

Суммарный набор высоты – **627 м**

Суммарная потеря высоты – **831 м**

Средний положительный уклон – **2,6%**

Средний отрицательный уклон – **2,4%**

07:00 Подъем. Утром в лагерь пришли удивленный коровы. Мы поставили палатки на их обычном пути к роднику. Т- 14°C, дождь, слабый ветер.

00,00 км (1218,30 км) 09:40 Выехали на маршрут. Дождь достаточно сильный. Дорога сложная – песок и очень «злая» гребенка. **Фото 20- 01.**

7,91 км (1226,21 км) 10:22 ([N47 48.798](#) [E103 13.653](#))

Колодец в 50 метрах справа от дороги. Колодец бетонный с воротом. Добыть воду нам не удалось. **Фото 20- 02.**

19,35 км (1237,65 км) 11:25 Гребенка практически исчезла, но зато песок стал рыхлый и глубокий. **Фото 20- 03.**

23,08 км (1241,38 км) 11:48 Дорога пересекла ЛЭП и пошла вдоль неё.

28,80 км (1247,10 км) ([N47 45.810](#) [E103 27.080](#)) Развилка дорог. Прямо внизу виден поселок. Правая дорога идет к поселку по верху, делая большой круг, а левая спускается вниз и идет напрямую, по пойме реки. Едем по левой дороге. Влезли в липкую скользкую глину. Но ничего – проехали. Этой дорогой видимо пользуются в хорошую сухую погоду. **Фото 20- 04.**

33,21 км (1251,51 км) 12:50 поселок Гурванбулаг. Улицы представляют собой сплошное водное препятствие – глубина иногда очень значительна, в некоторых местах есть даже мостики. **Фото 20- 05.** Обедаем в Зоогин Газаре. Закупаем недостающие продукты.

14:10 – Выехали с обеда. Т- 26°C, переменная облачность, слабый ветер.

Проехали поселок насквозь и поехали по песчаной дороге, сквозь кочки в рост человека. **Фото 20- 06.** Песок мокрый после дождя едет хорошо.

35,19 км (1253,49 км) 13:20 Начали подниматься в перевал – дорога песчаная с огромными камнями. **Фото 20- 07.**

37,17 км (1255,47 км) 14:44. Н-1180 м. Перевал. С перевала открывается роскошный вид на песчаные дюны внизу в долине. Спуск очень крутой, на дороге очень много камней. **Фото 20- 08.** Едем вниз. В конце спуска Справа на склоне хребта можно наблюдать необычное скальное образование, похожее на верблюда. **Фото 20- 09.** Продолжаем движение по песчаной дороге в лабиринте огромных кустов травы. **Фото 20- 10.** Погода налаживается.

41,85 км (1260,15 км) 15:00 ([N47 41.001](#) [E103 31.609](#))

Брод в седле р. Тарнайн-Гол. Отмываем от глины велосипеды. Вода в реке теплая, дно песчаное. Глубина чуть выше колена. **Фото 20- 11.** Дальше песчаная дорога идет по живописной долине. Вышло солнце, песок посух и ехать стало значительно тяжелее. **Фото 20- 12.**

45,90 км (1264,20 км) 15:38 Очередной небольшой перевальчик. На спуске развалины поселка Гурванбулаг старый. Дальше дорога идет по широкой долине. Слева от дороги тянется гряда живописных дюн, поросших редкими пучками травы и необычными деревьями с кроной круглой формы.

По дороге нас накрывает непродолжительный проливной дождь. Через 10 минут выходит солнце подсвечивает огромную яркую радугу. На этом участке дороги практически везде гребенка, иногда ее можно объехать по параллельным колеям, иногда нельзя. **Фото 20- 13.**

55,60 км (1273,90 км) 15:38 Дорога подошла очень близко к дюнам – зрелище необыкновенное – настоящая пустыня. **Фото 20- 14.** песка на дороге еще более увеличивается – ехать становится очень тяжело. **Фото 20- 15.**

75,40 км (1288,50 км) 17:28. Н-1210 м. Дорога подошла близко к реке. До конечной точки нашего маршрута осталось совсем не много – меньше 10 км. Можно конечно и доехать – время есть, но с водой там будут явные проблемы, а искать машину до Улан-Батора вечером смысла нет – никто в ночь не поедет, да и место здесь очень красивое. Встаем на ночевку на лугу справа от дороги, на правом берегу р. Тарнайн-Гол. **Фото 20- 16.** [\(N47 23.907 E103 35.529\)](#) Купаемся, вода теплая, дно песчаное, глубина чуть выше колена. Вечером показали очень красивый закат с золотым дождем. Т- 23°C, переменная облачность, слабый ветер.

Итого за день – 75,40 км

Из них:

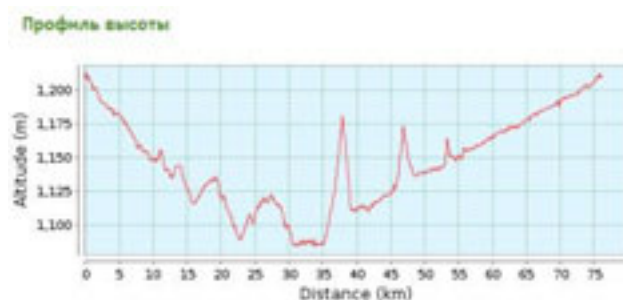
Грунтовая дорога (каменистая) – **19,35 км**

Грунтовая дорога (песчаная) – **55,30 км**

Время в пути – **8ч. 50 мин.**

Ходовое время – **6 ч. 06 мин.**

Показания GPS-навигатора



Общая протяженность – **75,90 км**
Максимальная высота – **1212 м**
Минимальная высота – **1084 м**
Суммарный набор высоты – **455 м**
Суммарная потеря высоты – **454 м**
Средний положительный уклон – **2,3%**
Средний отрицательный уклон – **2,5%**

16.08.2013 р. Тарнайн-Гол – ур. Аргалын-Хундий – Улан-Батор

06:00 – Подъем. Т- 13°C, пасмурно, ветер.

00,00 км (1293,7 км) 08:00 Выехали на маршрут. **Фото 21- 01.**

4,65 км (1298,35 км) 09:07 [\(N47 22.209 E103 37.905\)](#) V-образная развилка дорог. Едем налево пересекая песчаную дюну. **Фото 21- 02.** Участок глубокого рыхлого песка. Автомобильные колеи, ехать можно, но не везде – где то идем, а где то можно и проехать. **Фото 21- 03.**

8,10 км (1301,80 км) 9:54 Выехали к юрт-кемпингу. [\(N47 22.650 E103 40.067\)](#) **Фото 21- 04.** ур. Аргалын-Хундий – плановая точка завершения нашего маршрута. Здесь мы планировали найти машину и на ней ехать в Улан-Батор. Познакомились с Нарой. Она преподаватель английского языка в университете в Улан-Баторе. В свободное от работы время подрабатывает, сопровождая группы туристов. Она договорилась о доставке нашей группы до Улан-Батора и жилья в городе. Пока ожидали приезд микроавтобуса, нас пригласили перекусить в юрту – очень гостеприимные люди. **Фото 21- 05.** До приезда

машины успели разобрать велосипеды, сложить их в чехлы, и еще покататься по барханам на верблюдах за смешную цену – 30 рублей. **Фото 21- 06.**

11:30 – прибыла машина. Загрузили велосипеды и рюкзаки и в 12 часов направились к Улан-Батору.

По дороге остановились перекусить в газаре – было очень вкусно.

19:30 – Прибыли к нашим хозяевам – разгрузка машины, заселение, душ и вкусный ужин.

Итого за день активным способом – 8,10 км, на автомобиле – 300 км

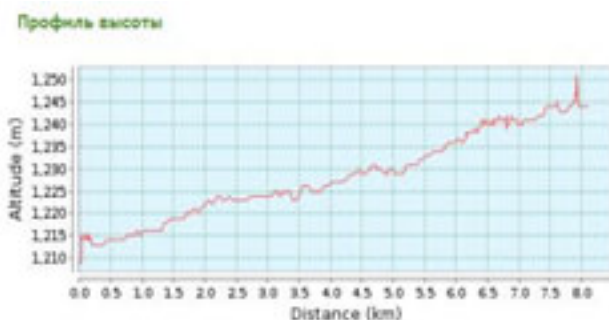
Из них:

Грунтовая дорога (песчаная) – **8,10 км**

Время в пути – **1 ч. 00 мин.**

Ходовое время – **1 ч. 00 мин.**

Показания GPS-навигатора



Общая протяженность – **8,05км**

Максимальная высота – **1248 м**

Минимальная высота – **1209м**

Суммарный набор высоты – **46 м**

Суммарная потеря высоты – **15 м**

Средний положительный уклон – **2,5%**

Средний отрицательный уклон – **4,4%**

17.08.2013 Экскурсия по Улан-Батору

9:00 – Подъем, завтрак.

10:00 – Выезжаем на велосипедах на экскурсию.

10:00 – 18:20 – Осмотр достопримечательностей в городе.

Фото 22- 01 – 22-09. С описанием достопримечательностей города можно ознакомиться в главе №3, раздел 3.2

19:00 – 21:00 – Разборка и упаковка велосипедов, подготовка к полету.

21:30 – Праздничный ужин с гостеприимными хозяевами дома. Разговоры и расспросы о том, что мы видели в Монголии. Спрашивали в основном мы, о том, что нам было интересно и непонятно в монгольской культуре и традициях.

18.08.2013 Возвращение домой.

Хозяйка дома Нара организовала доставку нашей группы до аэропорта.

Рано утром вылетели в Москву.

Прилетели в Москву в аэропорт Домодедово, здесь распрощались и каждый добирался до дома своим путем – кто на такси, кто на электричке, за некоторыми приехали родственники... На Павелецком вокзале нас ожидала теплая встреча наших друзей! На этом наш поход и был закончен.

12. ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ.

Пройденный маршрут по Монголии соответствует 4 КС, как по существующей методике категорирования велосипедных маршрутов, так и по проекту новой методики. Регион очень интересен как со спортивной точки зрения, так и с культурно-познавательной. Монголия еще не достаточно изучена и описана с точки зрения совершения велосипедных спортивных походов и путешествий. Здесь можно найти много новых и интересных вариантов маршрутов.

Для прохождения данного маршрута необходима очень хорошая физическая и техническая подготовка.

Оптимальное время для прохождения – август-сентябрь. Но следует иметь в виду, что погода в данном регионе очень изменчива и имеет высокие перепады суточных температур, а выпадение осадков может существенно замедлить прохождение по маршруту, так как в Монголии почти все дороги являются грунтовыми. В подобных походах необходимо серьезно отнестись к подготовке и оценке выносливости транспортных средств и дополнительного оборудования. Личные вещи должны обеспечить комфорт в дневную жару, в непогоду и при ночных заморозках, вес при этом должен быть минимальный. Ремонтный набор должен быть тщательно скомпонован, так как запчасти найти практически не возможно.

Покрытие сотовой сетью на территории Монголии очень слабое, но во всех поселках связь есть и очень хорошая.

Для оптимизации прохождения маршрута нами был выбран следующий режим движения: ранний подъем (еще затемно), движение и начало поисков места ночевки за час до наступления темноты.

При разработке маршрута особое внимание уделите сбору информации о дорогах и особенно их состоянии. Имеющиеся топографические карты часто не соответствуют действительности. Многие дороги заброшены и находятся в удручающем состоянии.

Выводы и рекомендации механика:

В данном походе маршрут проходил преимущественно по грутовым дорогам, на которых преобладали каменистые и глинистые участки. Участки дорог с неровностями типа «гребенка» и постоянные спуски по горным дорогам могут ослабить крепления багажников или вызвать их поломку, в следствии этого необходим постоянный осмотр крепежей. Так же дороги с различным характером покрытия могут таить в себе опасность срыва колес в занос, сложности в управлении (держат курс) велосипедом. Из-за обилия камней всевозможного размера существует и возможность попадания их в трансмиссию при езде, особенно при длительных спусках. В таком сложном путешествии необходимо иметь ремкомплект тормозов, или запасные тормоза. Обилие затяжных спусков повысило нагрузку на тормозную систему, за время похода неоднократно требовалась регулировка и замена тормозных колодок. Местная растительность имела обильные колючки, которые могут легко проколоть колесо или цепляться за части велосипедов, например задний переключатель. Так же на дороге и по обочинам в течении всего маршрута наблюдалось битое стекло. Это опять же приводило к частым проколам. Из-за

частых дождей и обилия пыли в сухие дни, все велосипеды группы требовали постоянную дополнительную смазку цепи.

Регулярный осмотр, предупредительный ремонт и содержание в чистоте наиболее важных узлов велосипеда позволит избежать неожиданных поломок. Необходимо тщательно подготовить велосипед для сдачи в багаж самолёта, позаботившись о его защите от механических воздействий. И обязательно иметь достаточный объем запасных частей для ремонта, или замены сломанного оборудования. Должны тщательно подбираться покрышки для каменистых дорог и иметься в запасе как минимум две в запасе.

Выводы и рекомендации снаряженца:

Использование печки в походе показало себя с хорошей стороны: экономия дров, защита от ветра при приготовлении на горелках. Доработка печки: сделать её из более лёгкого металла.

Фильтр для воды оказался необходим, т.к. реки Монголии текут по равнинам с бродящим домашним скотом в огромном количестве.

На протяжении почти всего маршрута могут возникнуть сложности с дровами, поэтому брать горелки для приготовления пищи обязательно. Для повышения надежности и сокращения времени лучше иметь две горелки. Газовые баллоны в Монголии можно найти практически в любом поселке. В крупных посёлках можно было раздобыть бензин на бензоколонках

Использование «Вампирчика-цифры», заряжаемого от веловтулки, не совсем понравилось: из-за тряски к концу похода разболтались контакты, зарядить с нуля до 100% за один ходовой день не удавалось (причина не установлена). Вывод: доработать в приборе разъёмы, продумать вариант использования солнечных батарей вместо веловтулки.

Электронные весы (безмен) очень облегчали жизнь снаряженцу при распределении закупленных продуктов питания и весьма удобны для подготовки велобагажа перед отправкой в аэропорт.

Выводы и рекомендации завхоза по питанию:

Закупка продуктов:

Первую закупку мы запланировали в Иркутске. Группа забрасывалась до этого города на самолете, поэтому из Москвы с собой взяли только те продукты которые, по нашему мнению, мы не сможем быстро найти в Иркутске. В их число вошло: картофельное пюре нашей излюбленной марки и соя. Эти продукты были куплены в Москве из расчета на весь поход.

В Иркутске закупались в придорожно супермаркете на краю города. Проблем с поиском каких ли продуктов у нас не возникло, единственное что мы не смогли купить там - это сухое молоко хорошего качества. Был куплен запас питания на 4 дня, плюс продукты, рассчитанные на весь маршрут: сало, колбаса, гречка (по сведениям из отчетов 2003-2007 годов отмечалось полное отсутствие гречки в Монгольских магазинах).

Максимальный вес продуктов на одного участника был на первом четырех дневном участке маршрута, и составил 4,2 кг.

По сравнению с данными туристов побывавших в Монголии до нас, ситуация с продуктами в магазинах сильно изменилась в лучшую сторону. На протяжении всего маршрута у нас не возникло проблем с закупками. Даже гречку и сухое молоко мы выделили практически в каждом магазине в крупных поселках.

Карпюр, сало, колбасу и сою мы везли с собой не зря. Эти продукты нам не попадались.

Продукты которые редко встречаются в магазинах:

- 1) Черный и зеленый чай (Монголы пьют травяные чаи – очень вкусные)
- 2) Сыр, масло, молоко, творог, мясо. Все эти продукты у них есть в хозяйстве и в магазинах они не продаются. Спрашивайте в юртах.

Особенности Монгольской кухни:

В Монголии два вида заведений общепита: Цайна Газар и Зоогин Газары.

Цайна Газар – это своего рода чайная и вам там предложат отведать:

цай (монгольский травяной чай с молоком – очень вкусный),

хушуры (чебуреки по нашему),

позы (большие пельмени или манты, приготовленные на пару).

В *Зоогин Газаре* вы можете заказать полноценный обед из четырех блюд:

первое второе третье салат и компот.

Все блюда в основном мясные. Птицу и рыбу монголы в пищу не употребляют.

Но яичницу или салат из яиц с майонезом есть везде.

Салаты – это либо овощи замаринованные по корейски, либо что то вроде нашего оливье с большим количеством майонеза. Кстати монгольский майонез оказался нам вкуснее нашего. Готовят монголы вкусно и очень питательно.

Все блюда достаточно тяжелые, на взгляд приверженцев «здорового, правильного питания». По-другому в этом суровом, степном климате не выживешь. Вегетарианцам в Монголии придется и вовсе туго. Это страна скотоводов. В газарах вегетарианских блюд нет. Из овощей в магазинах есть в основном картошка, морковь, капуста, лук и чеснок. В больших поселках выбор лучше, но они встречались на нашем маршруте всего два раза.

Напитки для спортсменов: нашли несколько разновидностей соков и мультифруктовых напитков. Больше всего всех впечатлило «Алоэ» с добавлением виноградного сока производства Южной Кореи.

Из рек и озер сырую воду не пили, потому что в Монголии повсеместно пасутся многочисленные стада, коз, овец, яков, лошадей. Питьевую воду либо покупали в магазинах, либо фильтровали через «Барьер». Проблем с нарушением пищеварения в группе отмечено не было.

Выводы и рекомендации медика:

Аптечная сеть развита хорошо только в больших посёлках, по выходным дням многие аптеки не работают.

Скудное, однообразное наполнение аптек медицинскими препаратами.

Много гомеопатии и фитопрепаратов и БАДов.

Для покупки лекарств очень желательно знать международное название препарата. Например, перекиси водорода в аптеках практически нет. Единственная аптека продала перекись в фасовке по 5!!! Мл.

Квалификация фармацевтов крайне низка, сложилось впечатление, что в посёлках работают не медицинские работники. Если нужен совет по подбору препарата, нужно искать аптеку с производственным отделом.

При подготовке аптеки рекомендуется рассчитывать на дозакупку препаратов только в крайнем случае.

13. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СВЕДЕНИЯ О ПОХОДЕ

13.1 Перечень общественного снаряжения

наименование	количество	вес (гр)
Палатка 5-ка	1	4500
Палатка 4-ка	1	4400
Тент общий	1	1000
Каны, рукавицы	2	2150
Половник	1	90
Скатерть	1	50
Доска разделочная	1	80
Нож	1	150
Печка	1	1400
Мочалка	1	50
Безмен	1	60
Фильтр для воды	1	400
Горелка, емкости	2	1350
Бензин, л.	3	1800
Газ (цанг.баллон 330гр)	10	3300
Топор	1	600
Пила складная	1	200
Пила ленточная	1	330
Вампирчик-цифра	1	600
Аптечка	1	2500
Ремнабор	1	4500
Видео	1	900
Карты, компас, GPS	1	950
GPS-2	1	600
Записи культорга	комплект	300
Трос, замок	1	300
Хознабор+скотч	1	600
Покрышка	2	1200
Веревка основная	40м	1700
Веревка вспомогательная	60м	1200
Обвязка, карабины	комплект	850
итого		38кг110г

Нагрузка на одного мужчину – 4кг800г

Нагрузка на одну женщину – 2кг300г

13.2 Состав хозяйственного набора

1. Ножницы
2. Шило
3. Иглы швейные разных размеров
4. Наперсток
5. Скотч
6. Стропа капроновая
7. Нитки капроновые
8. Нитки хлопчатобумажные
9. Лоскутки материи, капрона
10. Булавки разные
11. Резинка “колечком”

13.3 Перечень запчастей и инструментов

инструменты			запчасти		
1	Гаечные ключи 13х15, 15х17.	2шт	1	Конуса и шарики подшипников втулок.	3 шт
2	Шестигранники комплект	1шт	3	Спицы	30шт
3	Конусные ключи 13х15, 14х16	2шт	5	Подшипники и чашки системы	2 шт
4	Головки торц. 8, 12	2шт	6	Педаль правая в сборе	1шт
5	Разводной универс. ключ.	1шт	7	Ось левой педали	1шт
6	Выжимка цепи	1шт	8	Тормозной рычаг (универс.)	1шт
7	Ключ спицевой	1шт	9	Торм. колодки (индивидуально)	Компл.
8	Отвертки шлицевая и крестовая	2шт	10	Манетка заднего переключателя	1шт
9	Съемник шатунов	1шт	11	Эксцентрик переднего колеса	1шт
10	Съемник трещотки	1шт	12	Эксцентрик заднего колеса	1шт
11	Съемник звезд трещотки	1шт	13	Эксцентрик седла	1шт
12	Съемник каретки	1шт	14	Втулка переднего колеса	1шт
13	Отбортовщик покрышки	2шт	15	Тросики и рубашки, наконечники	Компл.
14	Надфили набор	1шт	16	Камера (индивидуально)	По 2шт
15	Сверло 5мм	1шт	18	Ремнабор покрышек и камер	Компл.
16	Метчик М5	1шт	19	Ремнабор цепи	Компл.
17	Вороток	1шт	20	Ремнабор обода	Компл.
18	Плоскогубцы	1шт	21	Смазка консистентная	100г
19	Пинцет	1шт	22	Смазка жидкая	300г
20	Керн	1шт	23	Проволока	2м
21	Ножовочное полотно	1шт	24	Крепеж	Компл.

13.4 Перечень транспортных средств и поломок

Ф.И.О. участника	велосипед	комплектация	Поломки и профилактика
Романов Д.А.	Rapid Ti	Оборудование Dior – XTR, тормоза механ. дисковые, вилка RS, масляная	3 прокола. Поломок нет.
Алашов А.Н.	Rapid Ti	Оборудование Dior – XT, тормоза гидравл. дисковые, вилка RS, воздушная.	2 прокола. Регулировки давления в вилке. Переборка и смазка каретки
Григорьева Т.В.	Rapid Ti	Оборудование Dior – XT, тормоза механ. дисковые, вилка RS, масляная.	Регулировки хода вилки. Переборка задней втулки.
Кучинская В.В.	Rapid Ti	Оборудование Dior – XT, тормоза механ. дисковые, вилка RS, воздушная.	2 прокола. Регулировки давл. в вилке. Поломок нет.
Лебедев В.И.	Rapid Ti	Оборудование Dior, тормоза V-брейк задние, передние- дисковые, механ. Вилка воздушная, Manitou	3 прокола. Замена 3-х спиц.
Рудягин А.П.	Rapid Ti	Оборудование Dior – XT, тормоза механ. дисковые, вилка Marzochi XC 600 воздушная.	2 прокола Сломан диск заднего тормоза. Замена 7-и спиц.
Манунин А.П.	Felt	Стандартное оборуд.	2 прокола. Порез, замена передней покрышки.
Прошкин О.В.	Alpine Bike 5000s	Стандартное оборуд. + тормоза дисковые механ.	Поломок нет.
Шнайдер А.Л.	GT Avalanche 1.0	Стандартное оборуд. + тормоза механ. дисковые	2 прокола. Порез покрышки переднего колеса – зашита и заклеена.

Примечания:

- Каждый участник имел при себе личный ремнабор (1-2 запасных камер, комплект тормозных колодок, 5-10 запасных спиц, петух.)
- Контроль за состоянием и текущее обслуживание велосипедов проводились ежедневно и более тщательно на дневках.

13.5 Раскладка по питанию и график закупок.

[illegible]

Расчет веса продуктов на автономные участки маршрута

Первый автоном до Хатгала 4-5 дней			
продукты на весь поход			2,3 кг
			7,44 кг
			3,35 кг
Закула в Иркутске			20,84 кг
Соль, сесии, масло п.			1 кг
ИТОГО на группу			34,93 кг
ИТОГО на 1 человека			3,881 кг
Итог (если берем гречку на весь поход)			4,201 кг

Тарятя - Ихтамир 3-4 дня	
Заука в Тарятя	16,9 кг
Продукты на весь поход	11,00 кг
Соль, сеции, масло п., мука	2 кг
ИТОГО на группу	29,9 кг
ИТОГО на 1 человека	3,322 кг
Игор (если берем гречку на весь по	3,402 кг

Гурван-Булаг - Алтан-Булаг 4-5 дний	
Гурван-Булаг	21,34 кг
Продукты на весь поход	3,35 кг
Соль, селитра, масло п.	1 кг
ИТОГО на группу	25,69 кг
ИТОГО на 1 человека	2,854 кг
Итого (если берем гречку на весь по	2,854 кг

13.6 Состав медицинской аптечки

№ п/п	Препарат	Кол-во	№ п/п	Препарат	Кол-во
1	Амиксин	4	37	Кетонал крем 5%	1
2	Анальгин	10	38	Кеторол 1мл (р-р для инъекций)	4
3	Аспирин-С шипучий	7	39	Кларитин 10мг	4
4	Афобазол	36	40	Левомецетин	10
5	АЦЦ 200 шипучие	10	41	Лейкопластырь бактерицидный 2,5*7,2см	3
6	Бинт медицинский марлевый стерильный 5м*10см	5	42	Лейкопластырь бактерицидный 6*10см	3
7	Бинт эластичный на липучке	2	43	Лейкопластырь-рулон	1
8	Бороплюс	1	44	Лоперамид 2мг	10
9	Валидол	10	45	Лоперамид 2мг	16
10	Валокордин	1 флакон	46	Лордестин 5мг	10
11	Вата медицинская нестерильная 25гр	1 упак	47	Медицинский справочник туриста	1
12	Ватные палочки		48	Мезим	5
13	Галазолин 0,1%	1 флакон	49	Мовалис	6
14	Гастал	5	50	Нитроглицерин 0,5мг	40
15	Гигиеническая помада	1 шт	51	Но-шпа 40мг	9
16	Градусник	1	52	Оксолин (посмотри срок годности)	1
17	Дексаметазон 1мл (р-р для инъекций)	5 ампул	53	Отипакс (капли ушные)	1 флакон
18	Диакарб 250мг	100	54	Пантенол спрей	1
19	Доларен	7	55	Пантенол спрей 130г	1 флакон
20	Зеленка 1%	1 флакон	56	Пенталгин	5

21	Индовазин-гель	1 тубик	57	Перекись водорода 3%	2 флакона по 100мл
22	Йод	1 флакон	58	Пинцет для клещей	2
23	Каля перманганат	1 флакон 3г	59	Пластырь бактерицидный (нужно разрезать)	4
24	Каффетин	6	60	Пластырь бактерицидный индивидуальный	6
25	Кетанов	3	61	Тетрациклин 1%	1
26	Пластырь катушка	1	62	Троксевазин-гель 2%	1 тубик
27	Платифиллина гидротартрат (р-р для инъекций)	4	63	Уголь активированный	40
28	Преднизолон	1 тубик	64	Флемоклав солютаб 875мг+125мг	14
29	Преднизолон никомед 5мг	30	65	Фурацилин	10
30	Ренни	10	66	Фуросемид 0,04г	7
31	Салфетка марлевые медицинские стерильные (двухслойные) 45*9см 5шт	1 упак	67	Церукал	30
32	Салфетки марлевые медицинские не стерильные 16*14см двухслойные	7	68	Цитрамон П	10
33	Сенадексин	10	69	Шприц 5мл	1
34	Смекта	2	70	Папазол	1
35	Сульфадиметоксин 500мг	10	71	Солкосерил гель	1
36	Сульфацил-натрия 20%	1 флакон	72	Темпалгин 500мг/20мг	6

13.7 Случай оказания медицинской помощи

1. Симптомы: боли, рези при мочеиспускании, субфебрильная температура, дискомфорт. (Начало похода, 1 человек)

Диагноз: Цистит.

Оказанная помощь: сульфадиметоксин по стандартной схеме. Форсирование диуреза (обильное питьё).

Результат: выздоровление через 5 дней.

2. Симптомы: Боль покраснение кожи отдельных частях тела (нос, уши, лицо).

(В течении всего похода после нахождения на солнце наблюдалось у 3 человек)

Диагноз: Солнечный ожог 1 степени.

Оказанная помощь: Солкосерил гель, Бороплюс на ночь, утром.

Результат: выздоровление.

3. Симптомы: боль, покраснение, мацерация кожных покровов паховой области.
(Наблюдалось у 5 человек к середине похода)

Диагноз: "профессиональные" потертости велосипедиста.

Оказанная помощь: Рекомендация усилить гигиенический режим. Соркосерил гель. Бороплюс на ранки.

Результат: выздоровление.

4. Обширные ссадины предплечья, плеча, колена, бедра.

(Падение на спуске с велосипеда, 1 человек)

Оказанная помощь: обработка ран перекисью водорода, асептическая повязка. В дальнейшем, повязки с Солкосерил гелем, инсоляция.

Результат: на не подверженных интенсивному движению участкам тела, раны и ссадины затянулись. Рана на колене ввиду сложного местоположения, затягивалась заметно медленнее.

5. Симптомы: Боли в эпигастральной области, изжога, тошнота.

(Наблюдалось у 2 человек в начале похода)

Диагноз: обострение гастрита.

Оказанная помощь: Фосфалюгель, маалокс, гастал по стандартной схеме. Диета по возможности.

Результат: значительное улучшение состояния, устранение болевых симптомов.

6. Кровотечение из небольшой ранки на задней поверхности бедра.

(Причина не ясна, пострадавший не заметил момента повреждения.)

Оказанная помощь: обработка раны перекисью водорода, йодом, асептическая повязка. В дальнейшем, асептические повязки.

Результат: ранка затянулась.

7. Кровотечение из ранок на передней поверхности голени.

(Классическая "педальная" рана велосипедиста.)

Оказанная помощь: обработка раны перекисью водорода, зелёной.

Лейкопластырная повязка.

Результат: ранка затянулась.

8. Кровотечение из раны на ладони.

(Порез о камни на реке, во время рыбалки)

Оказанная помощь: обработка раны перекисью водорода. Повязки с Солкосерилом.

Результат: Прогноз благоприятный. Значительная грануляция раны. Осложнения отсутствуют. Наблюдение прекращено по окончании похода.

9. Проводился мониторинг участника после лечения в Москве язвы желудка.

Профилактический приём Фосфалюгеля, соблюдение диеты, по возможности индивидуальное питание. Результат: обострения не выявлено, ухудшения состояния отсутствуют.

13.8 Затраты на поход.

Москва	рубли
Виза 9 штук	29 050,00р.
Билеты в Москва - Иркутск 9 билетов	111 537,00р.
Оплата за перевес	700,00р.
Билеты из Улан-Батора	153 000,00р.
Билеты на Аэро экспресс	2 560,00р.
Продукты	980,00р.
Медикаменты в аптечку	500,00р.
Упаковка велосипедов	643,00р.
итого	298 970,00

Иркутск	рубли
Трансфер Иркутск - Монды	10 000,00р.
Закупка продуктов	8 900,00р.
Газ	1 000,00р.
Батарейки в GPS	550,00р.
Медикаменты в аптечку	343,00р.
итого	20 793,00

Монголия	рубли	тугрики	\$
Санобработка на границе	450,00р.		
Закупка продуктов		568 950	
Билеты в заповедник Хубсугульский	900,00р.		
Билеты в заповедник Хорго		24 000	
Паром через р. Шишгид-Гол		5 000	
Мост через р. Орхон-Гол		9 000	
Медикаменты в аптечку		24 100	
Трансфер в Улан-Батор	6 000,00р.		
Проживание в Улан-Баторе			270
Закупка снаряжения (скотч, хомуты)		23 000	
Оплата провоза велосипедов 9 шт.		1 350 000	
итого	7 350,00	2 004 050,00	270,00

Итого за поход группой потрачено 387 124 рубля.

На одного человека 43 014 рубля

14. РАСЧЕТ КАТЕГОРИИ СЛОЖНОСТИ ПРОТЯЖЕННЫХ ПРЕПЯТСТВИЙ

Паспорт протяжённого препятствия №1

1. Общие сведения

Наименование: *ПП1 перевал Мунгийн-Даба*

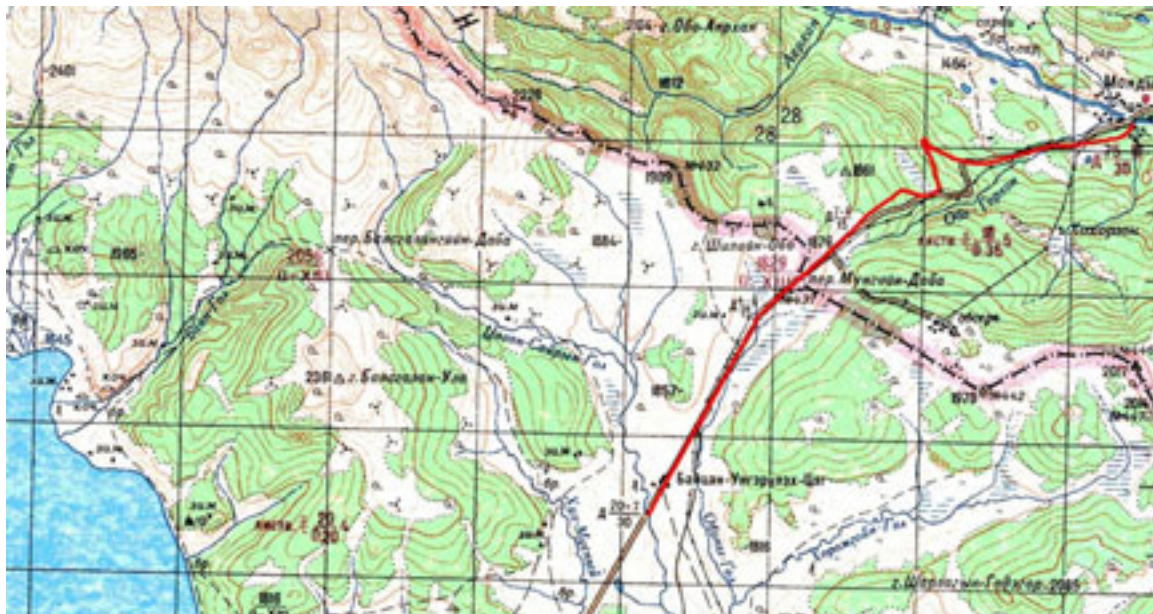
Район: *Восточный Саян*

Характеристика: *н/к*

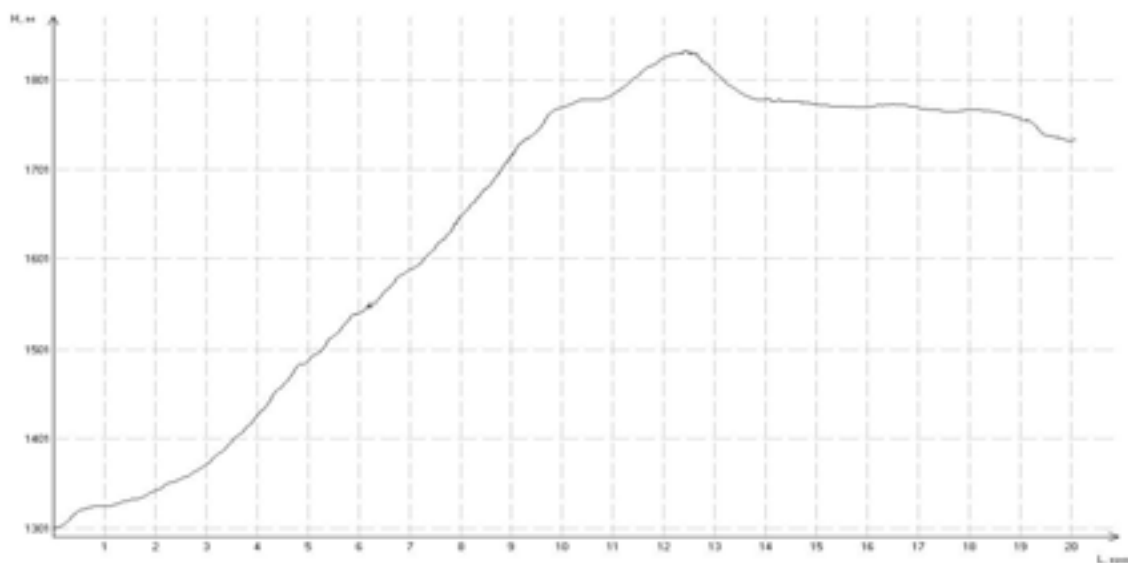
Границы: *р. Иркут – р. Овооны-Гол*

Вид препятствия: *препятствие горной местности*

Карта и трек:



Высотный профиль:



2. Параметры препятствия

Протяжённость препятствия: *20108 м*

Подъем: *12298 м*

Спуск: *7810 м*

Минимальная высота: *1301 м*

Максимальная высота: *1834 м*

Набор высоты: *548 м*

Сброс высоты: *1116 м*

Характер дороги: *Автомобильная дорога хорошего и среднего качества*

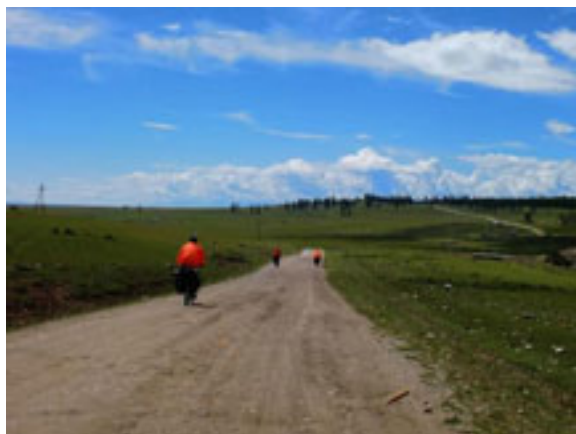
Характер покрытия: *на подъеме асфальт, на спуске грунт.*

3. Описание препятствия

Подъем на перевал начинается от моста через р. Иркут. Хорошая асфальтовая дорога с небольшим уклоном идет вдоль реки Овоо горхи. Иногда встречаются поперечные трещины и ямы, но они аккуратно засыпаны песком. Через 3,8 км дорога отходит от реки и, делая большой виток серпантина, сглаживает возрастающий уклон рельефа местности, при этом угол подъема немного возрастает. Затем, через 4 км дорога снова возвращается к реке и 500 м идет вдоль каньона реки, а затем вновь отходит от реки и возвращается к ней только перед самым перевалом, при этом угол подъема уменьшается. На перевале расположен автомобильный пункт пропуска Монды-Ханх. После прохождения границы, асфальт заканчивается и начинается каменистый грейдер. Спуск с перевала до моста через реку Овооны-Гол пологий, прямой и хорошо просматривается.

Трафик на всем протяжении участка практически минимальный.

4. Фотографии определяющих участков.



5. Расчёт КТ

по методике 2005 г.

Горное препятствие

5.1 Коэффициент покрытия (Кпк)

Характеристика покрытия

Длина участка	Описание	Кпк
12298	Асфальт	0.8

Кпк = 0.80

5.2 Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район: *Восточный Саян*

Кв = 1.37

5.3 Коэффициент набора высоты (Кнв)

Набор высоты: *543 м*

Кнв = 1.17

5.4 Коэффициент крутизны (Ккр)

Среднее значение уклона: *4.74%*

Ккр = 1.02

5.5 Сезонно-географический показатель (СГ)

СГ = 1.1 (*горы Восточной Сибири*)

5.6 Категория трудности

$КТ = Кпк * Кв * Кнв * Ккр * СГ$

$КТ = 0.80 * 1.37 * 1.17 * 1.02 * 1.1 = 1.4$

Препятствие соответствует I категории трудности

по проекту новой методики

5.1 Коэффициент покрытия (Кпк)

Характеристика покрытия

Длина участка	Описание	Кпк
12298	Асфальт, Хор. качества, Сухой	0.8
7810	Грунт, Хор. качества, Сухой	1.2

Кпк = 0.96

5.2 Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район похода: *Восточный Саян*

Кв = 1.36

5.3 Коэффициент набора высоты (Кнв)

Набор высоты: *570 м*

Кнв = 1.27

5.4 Коэффициент протяжённости (Кпр)

Протяжённость препятствия: *20108 м*

Кпр = 1.2

5.5 Коэффициент крутизны (Ккр)

Ккр = 1.30

5.6 Погодно-географический показатель (П*Г)

П = 1.0; Г = 1.1

5.7 Категория трудности

$КТ = Кпк * Кв * Кнв * Кпр * Ккр * П * Г$

$КТ = 0.96 * 1.36 * 1.29 * 1.20 * 1.29 * 1.0 * 1.1 = 2.85$

Препятствие соответствует II категории трудности

Паспорт протяжённого препятствия №2

1. Общие сведения

Наименование: ПП2 С-В берег оз. Хубсугул

Район: Восточный Саян

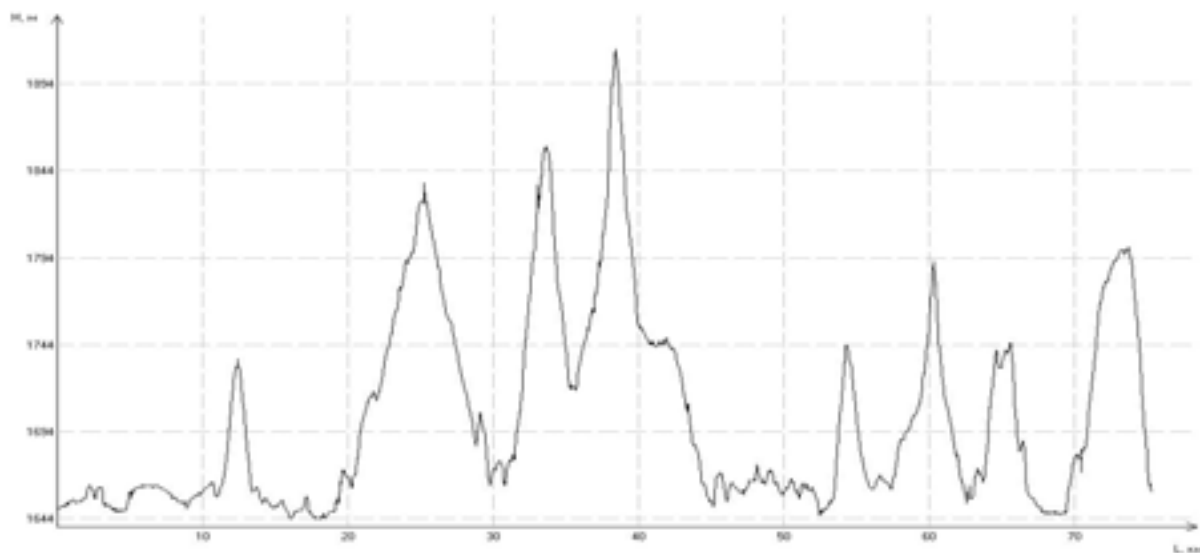
Границы: р. Ханх-Гол – оз. Хубсугул

Вид препятствия: препятствие горной местности

Карта и трек:



Высотный профиль:



2. Параметры препятствия

Протяжённость препятствия: 75233 м

Минимальная высота: 1644 м

Максимальная высота: 1914 м

Набор высоты: 1469 м

Сброс высоты: 1461 м

Характер дороги: Автомобильная дорога среднего и низкого качества.

Характер покрытия: Каменистый грунт, песок, броды.

3. Описание препятствия

Препятствие начинается практически сразу за поселком Ханх от р. Ханх-Гол и заканчивается в месте впадения безымянной речки в оз. Хубсугул, откуда начинается подъем на перевал Сантын-Даба. Дорога проходит через перевалы Шердэгийн-Даба (н/к, 1730 м), Туруугийн-Хэндийн-Даба (н/к, 1803 м), Тураг-Шогнуулын-Даба (н/к, 1808 м), Олзий-Хашийн-Даба (н/к, 1915 м), Тусхалын-Даба (н/к, 1740 м), Анжистын-Даба (н/к, 1776 м), Овоотын-Даба (н/к, 1710 м), Борсогийн-Даба (н/к, 1790 м). Дорога то поднимается от самого озера к перевалу, то снова спускается вниз. Перепад высот от 100 до 200 м.

Подъемы в основном пологие 3 – 7%, но встречаются и очень крутые перевальные взлеты с уклоном до 15%, которые еще осложнены плохим качеством дороги – колеи, рытвины, размытые участки, камни.

Спуски в основном имеют похожее строение, как и подъемы, но на них нужно быть более внимательным, так как скорости значительно выше, особенно на крутых участках дороги.

Характер и качество дороги часто меняются на всем протяжении – на подъемах это в основном каменистая горная дорога, вдоль озера это песчаная дорога, а в долинах рек и низинах дорога проходит по задернованным лугам по мягкому и топкому грунту. В некоторых местах в долинах рек проложена «лежневка». Песок в основном не очень глубокий – до 3см и проезжается в седле, если немного приспустить давление в шинах.

В дождливую погоду дорога может размокнуть и превратиться в довольно сложное препятствие – в основном весь грунт представляет собой суглинок. Через многие реки проложены мосты, но есть и несколько несложных бродов, которые при наличии соответствующей техники преодолеваются в седле. Трафик на всем протяжении участка практически отсутствует. Местное население и редкие туристы передвигаются в основном на мотоциклах и автомобилях повышенной проходимости.

4. Фотографии определяющих участков.





5. Расчёт КТ

по методике 2005 г.

Равнинное препятствие

5.1 Коэффициент покрытия (Кпк)

Характеристика покрытия

<i>Длина участка</i>	<i>Описание</i>	<i>Кпк</i>
67833	Каменистая грунтовая дорога	1.3
7400	Каменистая горная дорога, песчаная дорога	1.6

Кпк = 1.30

5.2 Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район: *Восточная Сибирь*

Кв = 1.34

5.3 Коэффициент протяжённости (Кпр)

Протяжённость препятствия: *75233 м*

Кпр = 1.75

5.4 Коэффициент пересечённости (Кпер)

Перечень участков с Кпер > 0,8

<i>Начальная точка, м</i>	<i>Конечная точка, м</i>	<i>Длина, м</i>	<i>Перепад высот, м</i>	<i>Уклон, %</i>	<i>Кпер</i>
30781	33852	3071	185	6.02	1.4
35269	38423	3154	192	6.09	1.4
70405	72094	1689	103	6.10	1.4
10667	12417	1750	70	4.00	1.2
20262	21540	1278	52	4.07	1.2
21948	23561	1613	65	4.03	1.2
52410	54562	2152	87	4.04	1.2
57336	60337	3001	122	4.07	1.2
62546	64597	2051	84	4.10	1.2

Кпер = 1.21

5.5 Сезонно-географический показатель (СГ)

(горы Восточной Сибири)

СГ = 1.1

Категория трудности

$КТ = Кпк * Кв * Кпр * Кпер * СГ$

$КТ = 1.30 * 1.34 * 1.75 * 1.21 * 1.1 = 4.1$

Препятствие соответствует IV категории трудности

по проекту новой методики

5.1 Коэффициент покрытия (Кпк)

Характеристика покрытия

<i>Длина участка</i>	<i>Описание</i>	<i>Кпк</i>
56424	Грунт, Хор. качества, Сухой	1.2
15047	Грунт, Разбитый, Сухой	1.8
3762	Песок, Плотный, Сухой	1.6

$$\mathbf{K_{пк} = 1.34}$$

5.2 Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район: *Восточная Сибирь.*

$$\mathbf{K_{в} = 1.38}$$

5.3 Коэффициент набора высоты (Кнв)

Набор высоты: *1469 м*

$$\mathbf{K_{нв} = 1.87}$$

5.4 Коэффициент протяжённости (Кпр)

Протяжённость препятствия: *75233 м*

$$\mathbf{K_{пр} = 1.75}$$

5.5 Коэффициент крутизны (Ккр)

Средний уклон подъёмов: *5.65%*

Средний уклон спусков: *5.15%*

$$\mathbf{K_{кр} = 1.30}$$

5.6 Погодно-географический показатель (П*Г)

$$\mathbf{П = 1.0; Г = 1.1}$$

5.7 Категория трудности

$$КТ = K_{пк} * K_{в} * K_{нв} * K_{пр} * K_{кр} * П * Г$$

$$КТ = 1.34 * 1.38 * 1.87 * 1.75 * 1.30 * 1.0 * 1.1 = 8.65$$

Препятствие соответствует IV категории трудности

Паспорт протяжённого препятствия №3

1. Общие сведения

Наименование: ППЗ перевал Сантын-Даба

Район: Восточный Саян

Характеристика: н/к

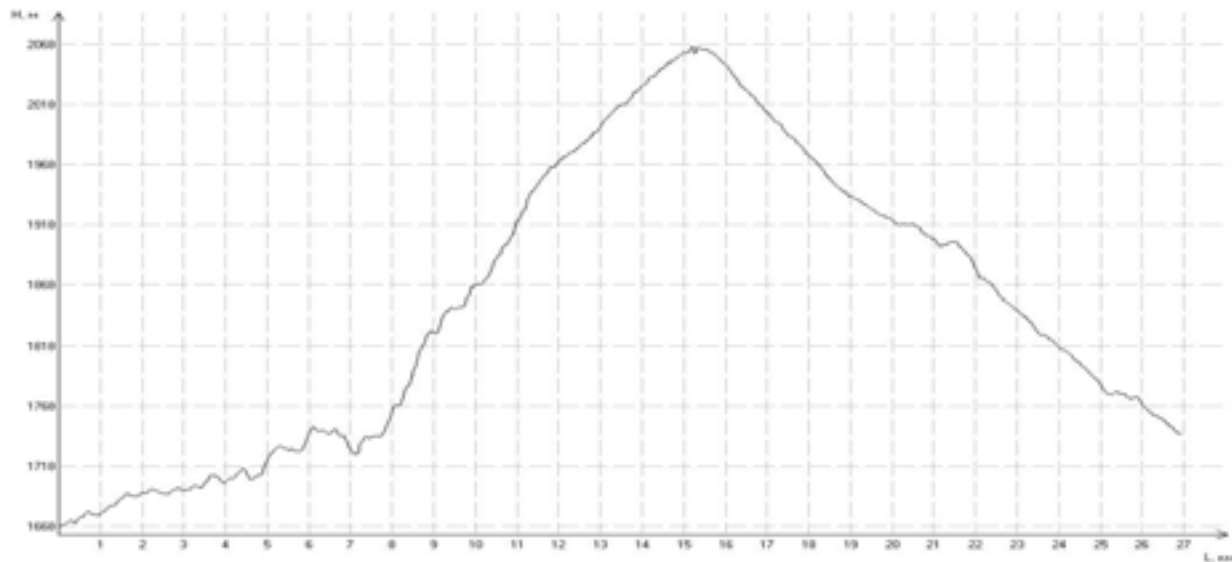
Границы: оз. Хубсугул – р. Богамодын-Гол

Вид препятствия: препятствие горной местности

Карта и трек:



Высотный профиль:



2. Параметры препятствия

Протяжённость препятствия: 26940 м

Подъем: 15273 м

Спуск: 11667 м

Минимальная высота: 1668 м

Максимальная высота: 2070 м

Набор высоты: 485 м

Сброс высоты: 410 м

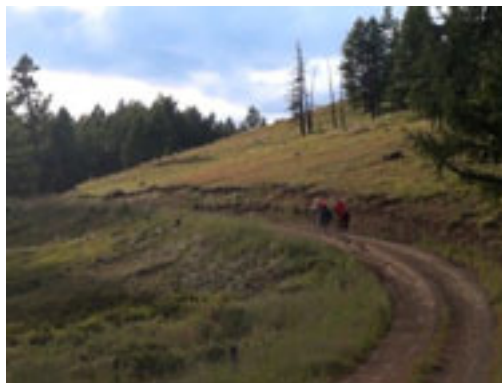
Характер дороги: Автомобильная дорога среднего и низкого качества

Характер покрытия: Каменистый грунт, песок, броды.

3. Описание препятствия

Подъем на перевал начинается от оз. Хубсугул. Грунтовая дорога сначала довольно полого идет вдоль безымянной реки, впадающей в озеро, затем по мосту пересекает небольшой приток. Потом продолжает подниматься вдоль той же реки то, поднимаясь, то немного спускаясь, обходя прижимы реки. Через 7 км от начала подъема дорога по мосту переходит на другой берег реки, потом некоторое время снова идет вдоль нее, а потом резко уходит вправо в гору, уклон при этом сильно увеличивается. На 12 километре подъема стоит знак Сантын-Обо, здесь крутой подъем по каменистой горной дороге заканчивается, но до перевала еще около 3 км идет пологий нудный тягун по вполне приличной широкой дороге. На перевале стоит большое обо, и вышка связи. Спуск с перевала сначала идет в лесу по вполне приличной укатанной грунтовой дороге. Через 3,5 км дорога выходит из леса и продолжает спускаться по пойме реки. Качество дороги сильно ухудшается. На этом участке она идет по верховому болоту. Черная скользкая грязь и камни. Дорога несколько раз пересекает сухое русло реки по мостам и через 11 км от начала спуска выходит к мосту через р. Бага-Модын-Гол. Трафик на всем протяжении препятствия практически отсутствует.

4. Фотографии определяющих участков.



5. Расчёт КТ

по методике 2005 г.

Горное препятствие

5.1 Коэффициент покрытия (Кпк)

Характеристика покрытия

<i>Длина участка</i>	<i>Описание</i>	<i>Кпк</i>
12218	Каменистая грунтовая дорога	1.3
3055	Каменистая горная дорога	1.6

Кпк = 1.36

5.2 Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Кв = 1.43 (*Восточная Сибирь*)

5.3 Коэффициент набора высоты (Кнв)

Кнв = 1.14 (*Набор высоты: 475 м*)

5.4 Коэффициент крутизны (Ккр)

Среднее значение уклона: 2.61%

Ккр = 1.00

5.5 Сезонно-географический показатель (СГ)

СГ = 1.1 (*горы Восточной Сибири*)

5.6 Категория трудности

$КТ = Кпк * Кв * Кнв * Ккр * СГ$

$КТ = 1.36 * 1.43 * 1.14 * 1.00 * 1.1 = 2.4$

Препятствие соответствует III категории трудности

по проекту новой методики

5.1 Коэффициент покрытия (Кпк)

Характеристика покрытия

<i>Длина участка</i>	<i>Описание</i>	<i>Кпк</i>
11650	Грунт, Хор. качества, Сухой	1.2
3590	Камень/булыжник, Разбитый, Сухой	1.6
5870	Грунт, Хор. качества, Мокрый	1.8
5830	Грунт, Разбитый, Мокрый	2.5

Кпк = 1.67

5.2 Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Кв = 1.44 (*Восточная Сибирь*)

5.3 Коэффициент набора высоты (Кнв)

Кнв = 1.24 (*Набор высоты: 485 м*)

5.4 Коэффициент протяжённости (Кпр)

Протяжённость препятствия: 26940 м

Кпр = 1.27

5.5 Коэффициент крутизны (Ккр)

Средний уклон подъёмов: 4.99% Средний уклон спусков: 3.76%

Ккр = 1.20

5.6 Погодно-географический показатель (П*Г)

П = 1.0; Г = 1.1

5.7 Категория трудности

$КТ = Кпк * Кв * Кнв * Кпр * Ккр * П * Г$

$КТ = 1.67 * 1.44 * 1.24 * 1.27 * 1.20 * 1.0 * 1.1 = 5.00$

Препятствие соответствует III категории трудности

Паспорт протяжённого препятствия №4

1. Общие сведения

Наименование: ПП4 Ю-В берег оз. Хубсугул

Район: Восточный Саян

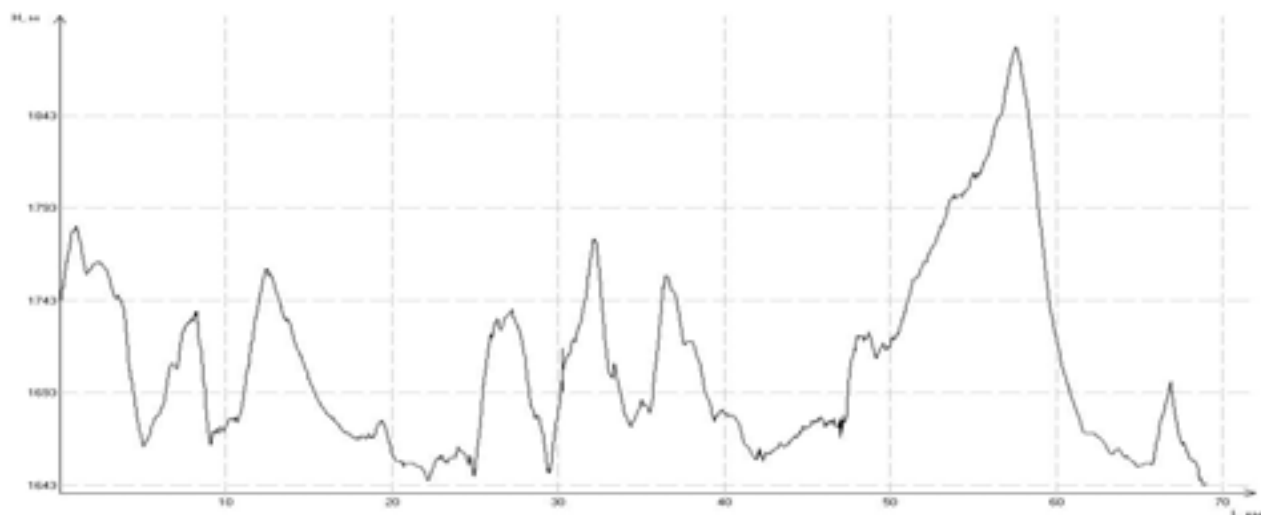
Границы: р. Бага -Модын-Гол – р. Эгийн-Гол

Вид препятствия: препятствие горной местности

Карта и трек:



Высотный профиль:



2. Параметры препятствия

Протяжённость препятствия: 68915м

Минимальная высота: 1644 м

Максимальная высота: 1880 м

Набор высоты: 946м

Сброс высоты: 1043 м

Характер дороги: Автомобильная дорога среднего и низкого качества.

Характер покрытия: Каменистый грунт, сырой суглинок, песок, броды.

3. Описание препятствия

Препятствие начинается от моста через реку Бага-Модын-Гол и заканчивается за мостом через реку Эгийн-Гол. Дорога проходит через перевалы Нуурын-Даба (н/к, 1732 м), Их-Хилэнгий-Даба (н/к, 1753 м), 1769-Даба (н/к, 1769 м), Хэндийн-Даба (н/к, 1748 м), Сагсагийн-Даба (н/к, 1863 м), 1695-Даба (н/к, 1695 м). Дорога то поднимается от самого озера к перевалу, то снова спускается вниз. Перепад высот от 50 до 150 м.

Подъемы в основном пологие 3 – 7%, но встречаются и очень крутые перевальные взлеты с уклоном до 15%, которые еще осложнены плохим качеством дороги – колеи, рытвины, размытые участки, камни.

Спуски в основном имеют похожее строение, как и подъемы, но на них нужно быть более внимательным, так как скорости значительно выше, особенно если дорога размыта дождем.

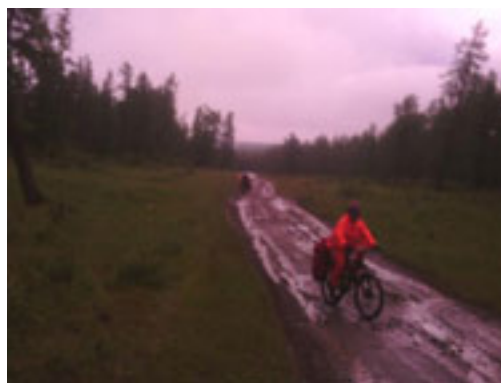
Характер и качество дороги часто меняются на всем протяжении – на подъемах это в основном каменистая горная, песчаная дорога, суглинок, а в долинах рек и низинах дорога проходит по задернованным лугам по мягкому и топкому грунту. Часто в глубоких ямах и лужах накинаны ветки, и даже огромные бревна, которые сильно затрудняют движение.

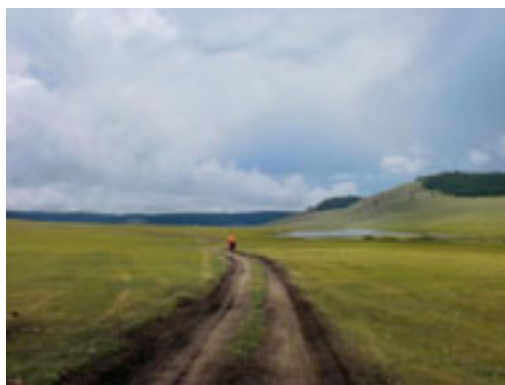
В дождливую погоду дорога размокает и превращается в довольно сложное препятствие – в низинах это топкая грязь с камнями, а на подъемах скользкие камни и липкий суглинок.

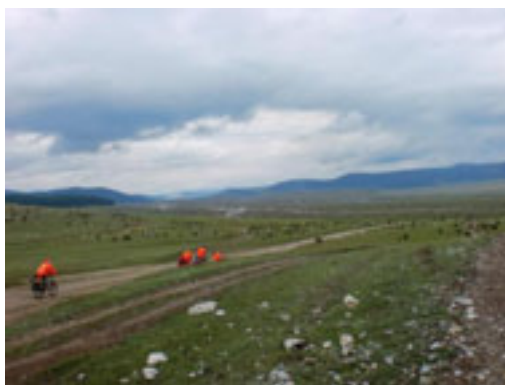
Через многие реки проложены мосты, но есть и несколько несложных бродов, которые при наличии соответствующей техники преодолеваются в седле.

Трафик на всем протяжении участка практически отсутствует. Местное население и редкие туристы передвигаются в основном на мотоциклах и автомобилях повышенной проходимости.

4. Фотографии определяющих участков.







5. Расчёт КТ по методике 2005 г.

Равнинное препятствие

5.1 Коэффициент покрытия (Кпк)

Характеристика покрытия

Длина участка	Описание	Кпк
29960	Каменистая грунтовая дорога,	1.3
38955	Каменистая горная дорога. Сырой суглинок, грунт: "тип дороги + временный погодный фактор" + 25%	1.6

Кпк = 1.47

5.2 Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район похода: *Восточная Сибирь*

Кв = 1.34

5.3 Коэффициент протяжённости (Кпр)

Протяжённость препятствия: *68915 м*

Кпр = 1.69

5.4 Коэффициент пересечённости (Кпер)

Перечень участков с $K_{пер} > 0,8$

Начальная точка, м	Конечная точка, м	Длина, м	Перепад высот, м	Уклон, %	Кпер
10569	12561	1992	81	4.07	1.2
24606	26444	1838	74	4.03	1.2
29520	32356	2836	116	4.09	1.2
34535	36483	1948	78	4.00	1.2
46886	48126	1240	51	4.11	1.2
5040	8346	3306	60	1.81	1
48375	51677	3302	38	1.15	1
51992	55313	3321	50	1.51	1
55443	57994	2551	33	1.29	1
63253	66574	3321	35	1.05	1

Кпер = 1.00

5.5 Сезонно-географический показатель (СГ)

$СГ = 1.1$ (горы Восточной Сибири)

5.6 Категория трудности

$КТ = Кпк * Кв * Кпр * Кпер * СГ$

$КТ = 1.47 * 1.34 * 1.69 * 1.00 * 1.1 = 3.7$

Препятствие соответствует III категории трудности

по проекту новой методики

Препятствие в горной местности

5.1 Коэффициент покрытия (Кпк)

Характеристика покрытия

<i>Длина участка</i>	<i>Описание</i>	<i>Кпк</i>
8630	Грунт, Хор. качества, Сухой	1.2
38100	Грунт, Хор. качества, Мокрый	1.8
9450	Песок, Плотный, Мокрый	1.2
6330	Грунт, Разбитый, Сухой	1.8
6405	Камень/булыжник, Разбитый, Мокрый	2.0

Кпк = 1.64

5.2 Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район похода: *Восточная Сибирь*

Кв = 1.38

5.3 Коэффициент набора высоты (Кнв)

Набор высоты: *946 м*

Кнв = 1.47

5.4 Коэффициент протяжённости (Кпр)

Протяжённость препятствия: *68915 м*

Кпр = 1.69

5.5 Коэффициент крутизны (Ккр)

Средний уклон подъёмов: *4.48%*

Средний уклон спусков: *3.97%*

Ккр = 1.14

5.6 Погодно-географический показатель (П*Г)

П = 1.0; Г = 1.1

Категория трудности

$КТ = Кпк * Кв * Кнв * Кпр * Ккр * П * Г$

$КТ = 1.64 * 1.38 * 1.47 * 1.69 * 1.14 * 1.0 * 1.1 = 7.05$

Препятствие соответствует III категории трудности

Паспорт протяжённого препятствия №5

1. Общие сведения

Наименование: ПП5 Ю-3 берег оз. Хубсугул

Район: Восточный Саян

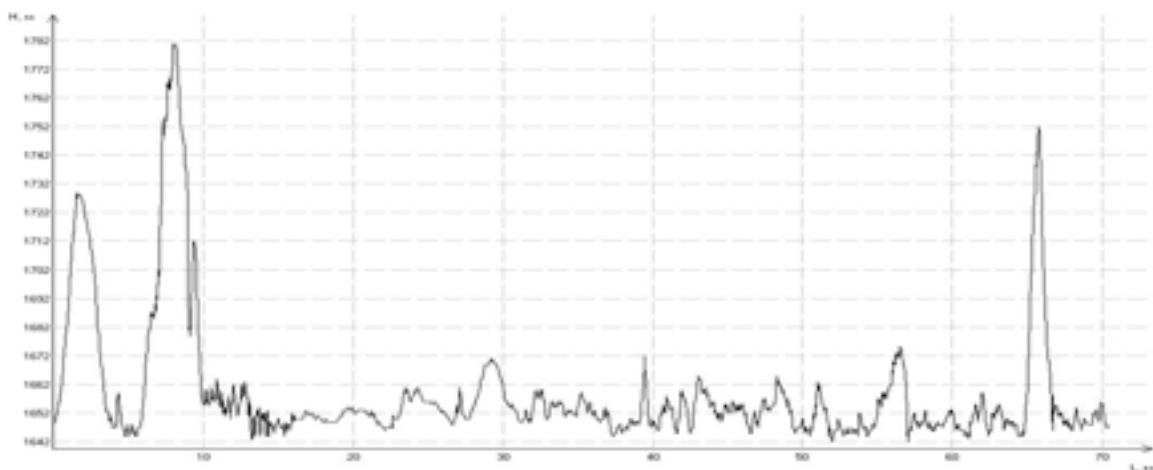
Границы: р. Эгийн-Гол – р.Джиглэг-Гол

Вид препятствия: препятствие горной местности

Карта и трек:



Высотный профиль:



2. Параметры препятствия

Протяжённость препятствия: 70289м

Минимальная высота: 1642 м

Максимальная высота: 1781 м

Набор высоты: 942 м

Сброс высоты: 943 м

Характер дороги: Тропа, автомобильная дорога среднего и низкого качества.

Характер покрытия: Каменистый грунт, булыжник, задернованные заливные луга, броды.

3. Описание препятствия

Препятствие начинается примерно в 300 м от порта п. Хатгал, на съезде с асфальта, а заканчивается около реки Джиглэг-Гол.

Сначала каменистая грунтовая дорога поднимается на небольшой перевал, а потом снова спускается к берегу озера, здесь качество дороги сильно ухудшается, камни, грязь, глубокие колеи. Вдоль берега стоят несколько юрт. За последней юртой развилка дорог – более накатанная идет вправо вниз, где упирается в бом и заканчивается, а правее траверсом по склону уходит дорога заросшая низкой травкой. Эта дорога промаркирована зеленой краской по деревьям и почти сразу превращается в конную тропу, которая идет по поросшему лиственничным лесом склону. Корни, камни, но ехать можно. Через некоторое время дорога так же упирается в скалу, но здесь есть обход слева по очень крутому кулуару наверх. Далее тропа идет траверсом по склону. Маркировка по ней продолжается. Тропа пересекает еще несколько бомов. Через 11 тропа выходит из леса к пансионату. От него начинается грунтовая дорога, которая практически сразу выводит мелкощебеночную дорогу хорошего качества, которая идет вдоль оз. Хубсугул. Весь берег в этом месте усыпан кемпингами. Через 12 км грейдер заканчивается и начинается каменистая грунтовая дорога, которая идет то по пойменным лугам, то пересекает небольшие лиственничные перелески, то идет прямо по каменистым пляжам озера. На всем протяжении часто пересекает сухие каменистые русла рек, но встречаются и водные препятствия. Самое серьезное из них, это брод оз. Хэлтгийн-Нуур, но есть явное течение. На этом последнем участке серьезных подъемов практически нет, за исключением одного, но очень высокого, спуск с которого идет по крутой каменистой осыпной дороге. Трафик на всем протяжении препятствия, за исключением грейдера и первых 5 км отсутствует. По тропе вдоль озера возможно движение только на лошадях, от оз. Оголог-Нуур только на специально подготовленных внедорожниках.

4. Фотографии определяющих участков.







5. Расчёт КТ

по методике 2005 г.

Равнинное препятствие

5.1 Коэффициент покрытия (Кпк)

Характеристика покрытия

Длина участка	Описание	Кпк
12090	Профилированная грунтовая дорога (грейдер)	1.0
14400	Каменистая грунтовая дорога	1.3
32279	Каменистая горная дорога	1.6
11520	туристская, конная тропа	2.5

Кпк = 1.58

5.2 Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район похода: *Восточная Сибирь*

Кв = 1.33

5.3 Коэффициент протяжённости (Кпр)

Протяжённость препятствия: *70289 м*

Кпр = 1.70

5.4 Коэффициент пересечённости (Кпер)

Перечень участков с Кпер > 0,8

Начальная точка, м	Конечная точка, м	Длина, м	Перепад высот, м	Уклон, %	Кпер
5560	7587	2027	122	6.02	1.4
63978	65683	1705	103	6.04	1.4
144	2006	1862	75	4.03	1.2
9091	9431	340	30	8.82	1
53073	56400	3327	30	0.90	1

Кпер = 1.02

5.5 Сезонно-географический показатель (СГ)

СГ = 1.1

5.6 Категория трудности

$КТ = К_{пк} * К_{в} * К_{пр} * К_{пер} * СГ$

$КТ = 1.58 * 1.33 * 1.70 * 1.02 * 1.1 = 4.0$

Препятствие соответствует IV категории трудности

по проекту новой методики

5.1 Коэффициент покрытия (Кпк)

Характеристика покрытия

<i>Длина участка</i>	<i>Описание</i>	<i>Кпк</i>
12390	Гравий/щебень, Хор. качества, Сухой	1.2
9180	Грунт, Хор. качества, Сухой	1.2
9743	Камень/булыжник, Разбитый, Сухой	1.6
29181	Грунт, Разбитый, Сухой	1.8
9795	Грунт, Разбитый, Ослож. ЛП, Мокрый	3.6

Кпк = 1.84

5.2 Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район похода: *Восточная Сибирь*

Кв = 1.36

5.3 Коэффициент набора высоты (Кнв)

Набор высоты: *942 м*

Кнв = 1.47

5.4 Коэффициент протяжённости (Кпр)

Протяжённость препятствия: *70289 м*

Кпр = 1.70

5.5 Коэффициент крутизны (Ккр)

Средний уклон подъёмов: *4.94%*

Средний уклон спусков: *4.52%*

Ккр = 1.17

5.6 Погодно-географический показатель (П*Г)

П = 1.0; Г = 1.1

5.7 Категория трудности

$КТ = К_{пк} * К_{в} * К_{нв} * К_{пр} * К_{кр} * П * Г$

$КТ = 1.84 * 1.36 * 1.47 * 1.70 * 1.17 * 1.0 * 1.1 = 8.05$

Препятствие соответствует IV категории трудности

Паспорт протяжённого препятствия №6 - 7

1. Общие сведения

Наименование: ПП6 перевал Жиглэгийн-Даба

Район: Восточный Саян

Характеристика: н/к

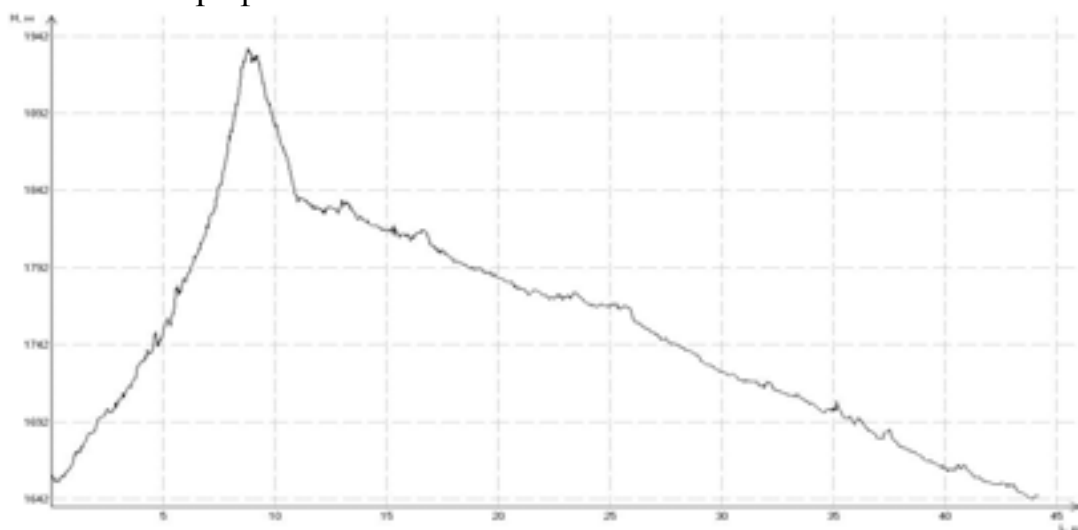
Границы: р. Жиглэг-Гол – Дархатская котловина

Вид препятствия: препятствие горной местности

Карта и трек:



Высотный профиль:



2. Параметры препятствия

Протяжённость препятствия: 44225 м

Подъем: 8737 м

Спуск: 35488 м

Минимальная высота: 1632 м

Максимальная высота: 1934 м

Набор высоты: 442 м

Сброс высоты: 455 м

Характер дороги: Автомобильная дорога плохого качества, вездеходная дорога.

Характер покрытия: Каменистый грунт, галечник, болота, броды, переправы.

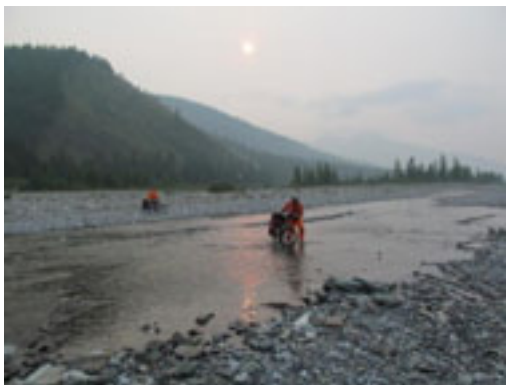
3. Описание препятствия

Подъем на перевал начинается от берега озера Хубсугул. Каменистая заброшенная дорога сначала с небольшим уклоном идет вдоль реки Жиглэг-Гол. На этом участке встречаются следы выпаса скота. Через три километра долина реки сужается, и дорога идет по узкому ущелью, постоянно переходя с одного берега на другой. При этом уклон увеличивается, а дорога становится непроезжей для специально не подготовленного автотранспорта, а во многих местах и вообще доступна только вездеходам. Еще через пять километров дорога отворачивает от реки и круто забирается в гору, после чего до самого перевала идет по верховым болотам. Перевал представляет собой широкую болотистую луговину, на которой располагается традиционное для этих мест, обоо. Спуск сначала идет по заросшей и заболоченной дороге, а когда входит в зону леса по разбитой грунтовой дороге. Через два километра от перевала дорога выходит к реке Арсайн-Гол, и дальше идет по каменистым отмелям. Следы машин присутствуют, но иногда теряются среди камней – здесь едут, как кому нравится. Через приблизительно два километра долина расширяется, и справа появляются заливные луга. Сюда приезжают в основном на пастбища на мотоциклах или вездеходах типа «шишиги». По лугам идет хорошо заметная мотоциклетная тропа, местами правда она тоже теряется в траве, но быстро находится в сильно заболоченных местах по разъезженным следам пробуксовки. Через восемь километров от начала спуска мототропа упирается в прижим и переходит через брод на другой берег реки, но через 500 м снова уходит на каменистые отмели около семи километров идет по часто переходя с берега на берег и пересекая притоки реки. Дальше дорога выходит на правый берег, и идет двенадцать километров по лугам высоко над рекой, иногда пересекая сухие русла рек. Затем дорога переходит на левую сторону долины и входит в лес, а еще через восемь километров выходит в Дархатскую котловину. Трафик на всем протяжении препятствия отсутствует.

4. Фотографии определяющих участков.







5. Расчёт КТ по методике 2005 г.

ПП6 подъем на перевал Жиглэгийн-Даба

Вид препятствия: препятствие горной местности

5.1 Коэффициент покрытия (Кпк)

Характеристика покрытия

Длина участка	Описание	Кпк
5510	Бездорожье на грани проезжести	2.5
3210	Каменистая горная дорога	1.6

Кпк = 2.17

5.2 Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район похода: *Восточная Сибирь*

Кв = 1.39

5.3 Коэффициент набора высоты (К_{нв})

Набор высоты: 314 м

К_{нв} = 1.06

5.4 Коэффициент крутизны (К_{кр})

Среднее значение уклона: 3.18%

К_{кр} = 1.00

5.5 Сезонно-географический показатель (СГ)

СГ = 1.1

5.6 Категория трудности

$КТ = К_{пк} * К_{в} * К_{нв} * К_{кр} * СГ$

$КТ = 2.17 * 1.39 * 1.06 * 1.00 * 1.1 = 3.52$

Препятствие соответствует III категории трудности

ПП7 спуск с перевала Жиглэгийн-Даба

Вид препятствия: препятствие равнинной местности

5.1 Коэффициент покрытия (К_{пк})

Характеристика покрытия

Длина участка	Описание	К _{пк}
3101	Каменистая горная дорога	1.6
18298	тракторная дорога, бездорожье на грани проезжести	2.5
13970	Используемая тракторная дорога, галечник	2.0

К_{пк} = 2.22

5.2 Коэффициент абсолютной высоты (К_в)

Район похода: Сибирь, Северный Урал

К_в = 1.35

5.3 Коэффициент протяжённости (К_{пр})

Протяжённость препятствия: 35369 м

К_{пр} = 1.35

5.4 Коэффициент пересечённости (К_{пер})

К_{пер} = 0.80

5.5 Сезонно-географический показатель (СГ)

СГ = 1.1

5.6 Категория трудности

$КТ = К_{пк} * К_{в} * К_{пр} * К_{пер} * СГ$

$КТ = 2.22 * 1.35 * 1.35 * 0.80 * 1.1 = 3.6$

Препятствие соответствует III категории трудности

ПП6-7 перевал Жиглэгийн-Даба

Вид препятствия: равнинное препятствие в горной местности

5.1 Коэффициент покрытия (Кпк)

Характеристика покрытия

Длина участка	Описание	Кпк
6311	Каменистая горная дорога	1.6
13970	Тракторная дорога, галечник	2.0
23872	туристская, конная тропа; бездорожье на грани проезжести	2.5

Кпк = 2.21

5.2 Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район похода: *Восточная Сибирь*

Кв = 1.35

5.3 Коэффициент протяжённости (Кпр)

Протяжённость препятствия: 44153 м

Кпр = 1.44

5.4 Коэффициент пересечённости (Кпер)

Перечень участков с Кпер>0,8

Начальная точка, м	Конечная точка, м	Длина, м	Перепад высот, м	Уклон, %	Кпер
6540	8606	2066	124	6.00	1.4
126	3433	3307	61	1.84	1

Кпер = 0.95

5.5 Сезонно-географический показатель (СГ)

СГ = 1.1

5.6 Категория трудности

$КТ = Кпк * Кв * Кпр * Кпер * СГ$

$КТ = 2.21 * 1.35 * 1.44 * 0.95 * 1.1 = 4.5$

Препятствие соответствует IV категории трудности

по проекту новой методики

5.1 Коэффициент покрытия (Кпк)

Характеристика покрытия

Длина участка	Описание	Кпк
3212	Камень/булыжник, Разбитый, Сухой	1.8
23930	Камень/булыжник, множество ЛП, Сухой	2.5
13910	Грунт, множество ЛП, Мокрый	3.6
3101	Грунт, Хор. качества, Сухой	1.2

Кпк = 2.70

5.2 Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район похода: *Восточный Саян*

$$\mathbf{K_{в} = 1.40}$$

5.3 Коэффициент набора высоты (Кнв)

Набор высоты: *442 м*

$$\mathbf{K_{нв} = 1.22}$$

5.4 Коэффициент протяжённости (Кпр)

Протяжённость препятствия: *44153 м*

$$\mathbf{K_{пр} = 1.44}$$

5.5 Коэффициент крутизны (Ккр)

Средний уклон подъёмов: *4.95%*

Средний уклон спусков: *3.06%*

$$\mathbf{K_{кр} = 1.11}$$

5.6 Погодно-географический показатель (П*Г)

$$\mathbf{П = 1.0; \Gamma = 1.1}$$

5.7 Категория трудности

$$КТ = K_{пк} * K_{в} * K_{нв} * K_{пр} * K_{кр} * П * \Gamma$$

$$КТ = 2.70 * 1.40 * 1.22 * 1.44 * 1.11 * 1.0 * 1.1 = 8.11$$

Препятствие соответствует IV категории трудности

Паспорт протяжённого препятствия №8

1. Общие сведения

Наименование: ПП8 Дархатская котловина

Район: Восточный Саян

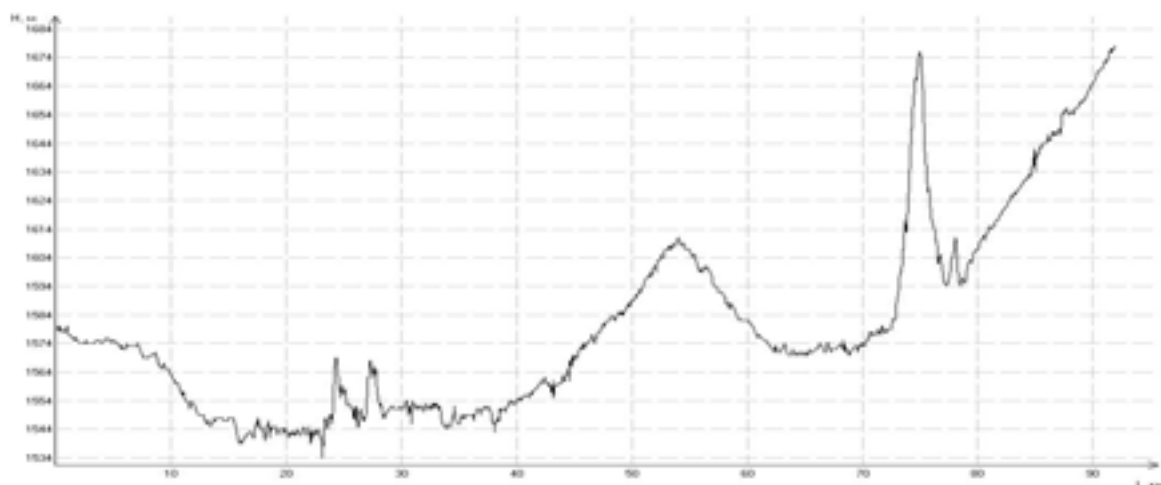
Границы: Рэнчин-Лхумбэ – Улаан-Уул

Вид препятствия: *препятствие горной местности*

Карта и трек:



Высотный профиль:



2. Параметры препятствия

Протяжённость препятствия: 91873м

Минимальная высота: 1534 м

Максимальная высота: 1678 м

Набор высоты: 609м

Сброс высоты: 510 м

Характер дороги: *Автомобильная дорога среднего и низкого качества.*

Характер покрытия: *Каменистый грунт, песок, броды, переправы.*

3. Описание препятствия

Препятствие начинается сразу за поселком Рэнчин-Лхумбэ и заканчивается в поселке Улаан-Уул. Данный участок гораздо более длинный и сложный чем традиционный, прямой путь между этими поселками.

Дорога начинается от заправки на краю поселка и идет вдоль ЛЭП.

Параллельно идет несколько грунтовых дорог разной степени накатанности.

Местность открытая, сначала без перепадов высот. Затем дорога пересекает несколько небольших гряд-складок, похожих на американские горки. Через 19 км дорога подходит к долине реки Шишгид-Гол и идет между озер. Еще через четыре километра дорога упирается в р. Шишгид-Гол, где действует паромная переправа. От переправы каменистая горная дорога круто поднимается на отрог горы и траверсирует ее. А затем снова спускается вниз – на спуске очень много довольно крупных камней. Дальше идет по долине, но достаточно далеко от реки. Дорога по характеру покрытия то, песчаная, то грунтовая.

Через 15 км от переправы брод р. Ивдэйн-Гол на правый берег. Проходится в седле. Еще через пять километров серьезная переправа на правый берег реки Хегийн-Гол. Ширина реки более 100 м, глубина до 0,6 м. Воды много, течение сильное. Посредине реки небольшая отмель. Выходим с начало на нее, а потом уже согласно выбранной при разведке траектории движения – на берег.

Возможно в малую воду переправа не будет представлять такой сложности.

Не далеко от брода, по дороге, есть кемпинг.

После брода идет довольно приличная грунтовка до озера Хурганы-Нуур, справа от дороги. Существующая сейчас дорога не совпадает с картами генштаба. Дорога идет без серьезных перепадов, но качество немного ухудшается – «гребенка», ямы. На дорогу, показанную на картах генштаба, трек выходит только через 20 км после переправы. А еще через 18 км дорога вброд переходит реку Бахтахын-Гол и далее без особыз перепадов по песчаным дорогам доходит до самого поселка Улаан-Уул.

4. Фотографии определяющих участков.





5. Расчёт КТ

по методике 2005 г.

Равнинное препятствие

5.1 Коэффициент покрытия (Кпк)

Характеристика покрытия

Длина участка	Описание	Кпк
68453	непрофилированная грунтовая дорога (проселок),	1.0
17910	Каменистая грунтовая дорога	1.3
5420	Каменистая горная дорога	1.6

Кпк = 1.09

5.2 Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район похода: *Восточная Сибирь*

Кв = 1.32

5.3 Коэффициент протяжённости (Кпр)

Протяжённость препятствия: *91783 м*

Кпр = 1.80

Коэффициент пересечённости (Кпер)

Перечень участков с Кпер > 0,8

<i>Начальная точка, м</i>	<i>Конечная точка, м</i>	<i>Длина, м</i>	<i>Перепад высот, м</i>	<i>Уклон, %</i>	<i>Кпер</i>
72506	74881	2375	96	4,04	1,2
22131	24368	2237	30	1,34	1,0

Кпер = 0,83

5.4 Сезонно-географический показатель (СГ)

СГ = 1.1

5.5 Категория трудности

$КТ = К_{пк} * К_{в} * К_{пр} * К_{пер} * СГ$

$КТ = 1.09 * 1.32 * 1.80 * 1.1 = 2.4$

Препятствие соответствует III категории трудности

по проекту новой методики

5.1 Коэффициент покрытия (Кпк)

Характеристика покрытия

<i>Длина участка</i>	<i>Описание</i>	<i>Кпк</i>
3330	Грунт, Разбитый, Сухой	1.8
6820	Камень/булыжник, Разбитый, Сухой	1.8
9430	Глина, Укатанная, Мокрая	2.3
5150	Грунт, Хор. качества, Мокрый	1.8
7300	Грунт, Разбитый, Сухой	1.8
59753	Грунт, Хор. качества, Сухой	1.2

Кпк = 1.46

5.2 Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район похода: *Восточная Сибирь*

Кв = 1.33

5.3 Коэффициент набора высоты (Кнв)

Набор высоты: *609 м*

Кнв = 1.30

5.4 Коэффициент протяжённости (Кпр)

Протяжённость препятствия: *91783 м*

Кпр = 1.80

5.5 Коэффициент крутизны (Ккр)

Средний уклон подъёмов: *2.59%*

Средний уклон спусков: *2.37%*

Ккр = 1.03

5.6 Погодно-географический показатель (П*Г)

П = 1.0 ; Г = 1.1

5.7 Категория трудности

$КТ = К_{пк} * К_{в} * К_{нв} * К_{пр} * К_{кр} * П * Г$

$КТ = 1.46 * 1.33 * 1.30 * 1.80 * 1.03 * 1.0 * 1.1 = 5.15$

Препятствие соответствует III категории трудности

Паспорт протяжённого препятствия №9

1. Общие сведения

Наименование: ПП9 перевал Улийн-Даба

Район: Восточный Саян

Характеристика: н/к

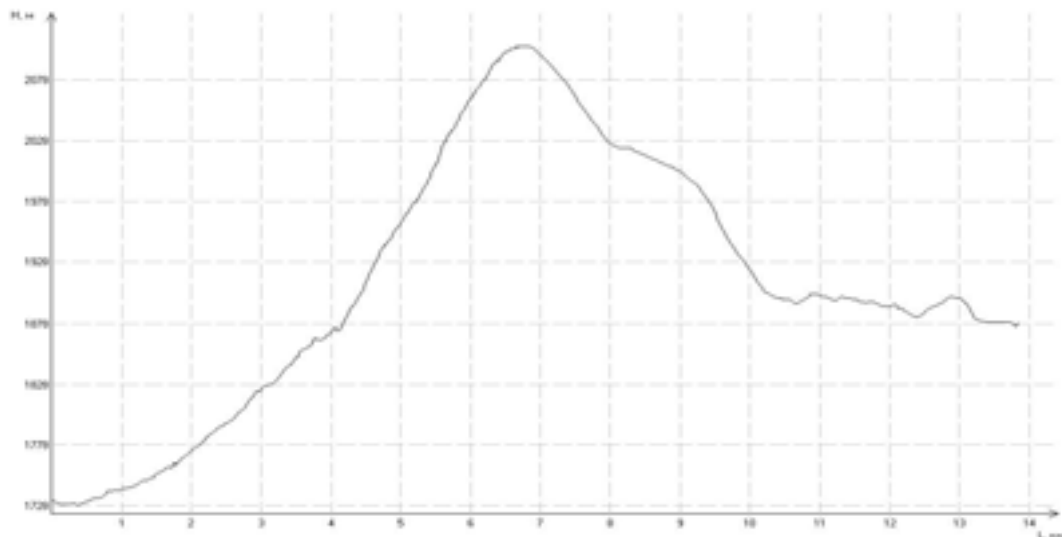
Границы: р. Гунын-Гол – ур. Тусхалын-Ам

Вид препятствия: препятствие горной местности

Карта и трек:



Высотный профиль:



2. Параметры препятствия

Протяжённость препятствия: 13830 м

Подъем: 6854 м

Спуск: 6976 м

Минимальная высота: 1728 м

Максимальная высота: 2106 м

Набор высоты: 418 м

Сброс высоты: 271 м

Характер дороги: Автомобильная дорога среднего и низкого качества.

Характер покрытия: Каменистый грунт, песок.

3. Описание препятствия

Подъем на перевал начинается от реки Гунын-Гол. Вполне приличная горная дорога сначала идет по открытой местности, плавно набирая высоту. Через 2,5 км дорога входит в лес, при этом уклон увеличивается, а качество дороги значительно ухудшается. Слева от дороги в пойме ручья видны сохранившиеся снежники. На перевале большой комплекс из обо, и камней с резьбой. Спуск не сильно крутой, но дорога сильно разбита, много камней. Спуск заканчивается у безымянной реки в урочище Тусхалын-Ам. Везде через ручьи и реки проложены мосты, но встречаются переезды через сухие русла – возможно в другое время они заполняются водой и будут являться бродами. Трафик на всем протяжении препятствия минимальный.

4. Фотографии определяющих участков.



5. Расчёт КТ

по методике 2005 г.

Горное препятствие

5.1 Коэффициент покрытия (Кпк)

Характеристика покрытия

Длина участка	Описание	Кпк
3991	Профилированная горная дорога	1.3
2863	Каменистая горная дорога	1.6

Кпк = 1.43

5.2 Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район похода: *Восточная Сибирь*

Кв = 1.44

5.3 Коэффициент набора высоты (К_{нв})

Набор высоты: 384 м

К_{нв} = 1.09

5.4 Коэффициент крутизны (К_{кр})

Среднее значение уклона: 5.52%

К_{кр} = 1.08

5.5 Сезонно-географический показатель (СГ)

СГ = 1.1

5.6 Категория трудности

$КТ = К_{пк} * К_{в} * К_{нв} * К_{кр} * СГ$

$КТ = 1.43 * 1.44 * 1.09 * 1.08 * 1.1 = 2.7$

Препятствие соответствует III категории трудности

по проекту новой методики

5.1 Коэффициент покрытия (К_{пк})

Характеристика покрытия

<i>Длина участка</i>	<i>Описание</i>	<i>К_{пк}</i>
8298	Камень/булыжник, Хор. качества, Сухой	1.3
5532	Камень/булыжник, Разбитый, Сухой	1.8

К_{пк} = 1.50

5.2 Коэффициент абсолютной высоты (К_в)

Район похода: *Восточная Сибирь*

К_в = 1.47

5.3 Коэффициент набора высоты (К_{нв})

Набор высоты: 418 м

К_{нв} = 1.21

5.5 Коэффициент протяжённости (К_{пр})

Протяжённость препятствия: 13830 м

К_{пр} = 1.14

5.6 Коэффициент крутизны (К_{кр})

Средний уклон подъёмов: 6.89%

Средний уклон спусков: 5.35%

К_{кр} = 1.51

5.7 Погодно-географический показатель (П*Г)

Погодный фактор:

П = 1.0; Г = 1.1

5.8 Категория трудности

$КТ = К_{пк} * К_{в} * К_{нв} * К_{пр} * К_{кр} * П * Г$

$КТ = 1.50 * 1.47 * 1.21 * 1.14 * 1.51 * 1.0 * 1.1 = 5.05$

Препятствие соответствует III категории трудности

Паспорт протяжённого препятствия №10

1. Общие сведения

Наименование: ПП10 перевал Дэд-Том-Даба

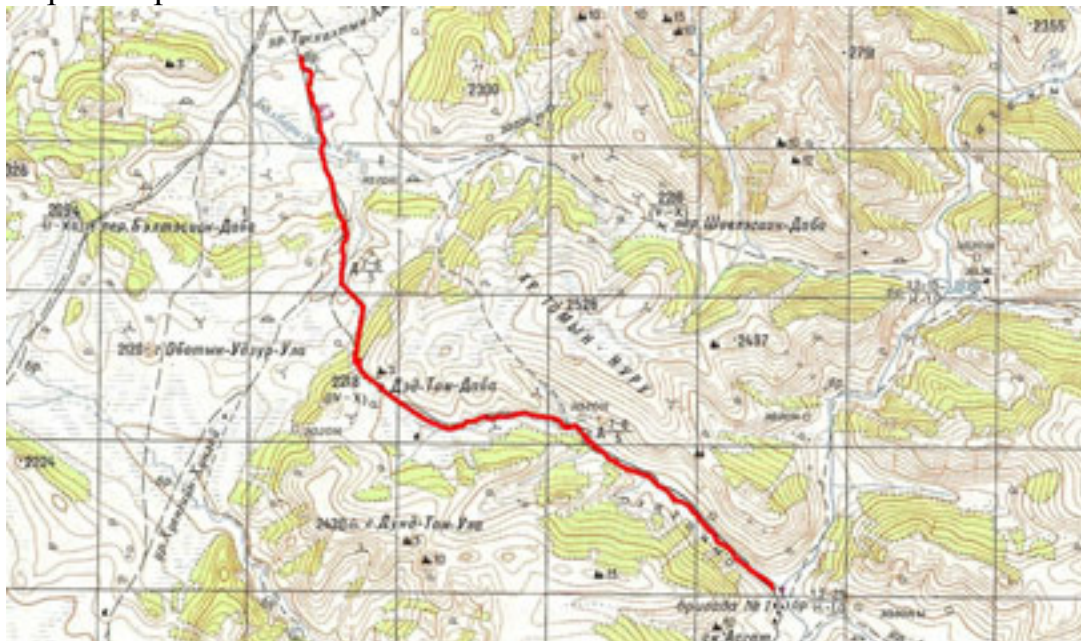
Район: Восточный Саян

Характеристика: н/к

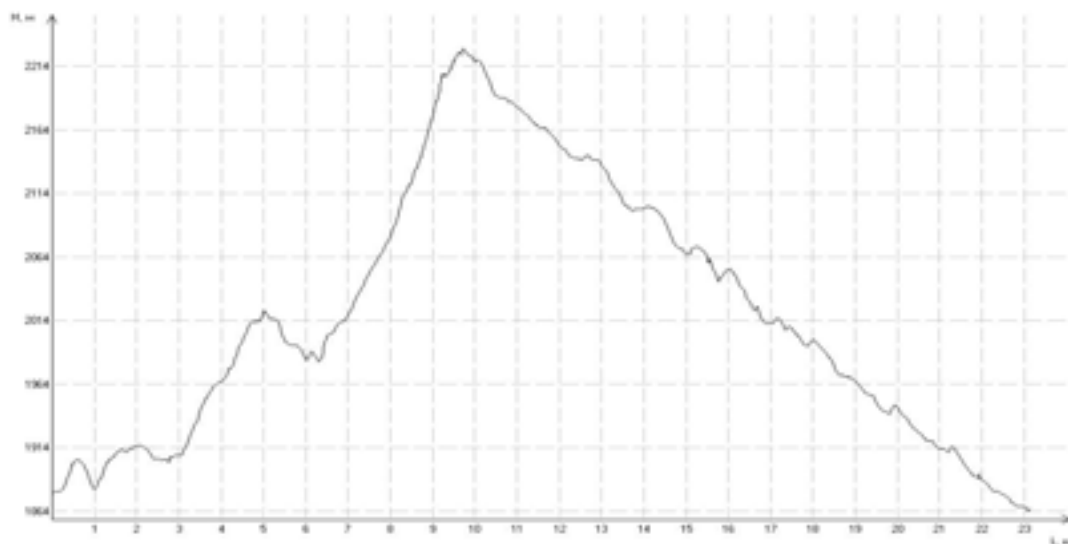
Границы: ур. Тусхалын-Ам – Гэлтэсийн-Гол

Вид препятствия: препятствие горной местности

Карта и трек:



Высотный профиль:



2. Параметры препятствия

Протяжённость препятствия: 23117 м

Подъем: 9765 м

Спуск: 13352 м

Минимальная высота: 1864 м

Максимальная высота: 2228 м

Набор высоты: 497 м

Сброс высоты: 509 м

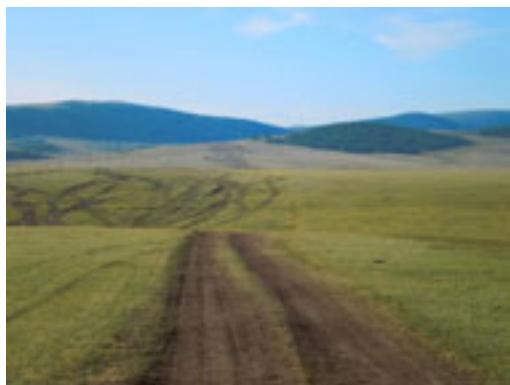
Характер дороги: Автомобильная дорога среднего и низкого качества.

Характер покрытия: Грунт, каменистый грунт.

3. Описание препятствия

Подъем на перевал начинается от безымянной речки в урочище Тусхалтын-Ам. Дорога сначала то забирается на отрог, то спускается, покрытие – мягкий грунт. Собственно и дорогой то это назвать трудно – каждый едет, где ему больше нравится. Через два с половиной километра брод в седле через р. Балбаригийн-Гол. Сразу от реки начинается довольно крутой подъем по каменистой дороге. На пятом километре от начала препятствия дорога выходит на локальный перевал Билуутийн-Даба. После практически незаметного спуска в 1 км, мост через ручей, пересыхающий, кое-где сочиться вода. Дальше дорога сначала плавно поднимается на отрог, потом делает крутой виток серпантина, потом некоторое время траверсирует склон, а затем круто поднимается на перевал. Спуск с перевала длинный, достаточно крутой, каменистый. Через два километра от перевала дорога выходит к реке и продолжает спускаться вдоль нее, иногда набирая высоту, обходя прижимы. Еще через десять километров дорога по броду переходит на левый берег реки и продолжает спускаться до самого места впадения в реку Бэлтэс-Гол.

4. Фотографии определяющих участков.





5. Расчёт КТ по методике 2005 г. Горное препятствие

5.1 Коэффициент покрытия (Кпк)

Характеристика покрытия

Длина участка	Описание	Кпк
3000	Каменистая грунтовая дорога	1.3
6765	Каменистая горная дорога	1.6

Кпк = 1.51

5.2 Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район похода: *Восточная Сибирь*

Кв = 1.49

5.3 Коэффициент набора высоты (Кнв)

Набор высоты: 437 м

Кнв = 1.12

5.4 Коэффициент крутизны (Ккр)

Среднее значение уклона: 3.58%

Ккр = 1.00

5.5 Сезонно-географический показатель (СГ)

СГ = 1.1

5.6 Категория трудности

$КТ = Кпк * Кв * Кнв * Ккр * СГ$

$КТ = 1.51 * 1.49 * 1.12 * 1.00 * 1.1 = 2.8$

Препятствие соответствует III категории трудности

по проекту новой методики

5.1 Коэффициент покрытия (Кпк)

Характеристика покрытия

Длина участка	Описание	Кпк
3000	Грунт, Разбитый, Сухой	1.8
8047	Камень/булыжник, Разбитый, Сухой	1.8
12070	Камень/булыжник, Хор. качества, Сухой	1.3

Кпк = 1.54

5.2 Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район похода: *Восточная Сибирь*

Кв = 1.52

5.3 Коэффициент набора высоты (Кнв)

Набор высоты: *497 м*

Кнв = 1.25

5.4 Коэффициент протяжённости (Кпр)

Протяжённость препятствия: *23117 м*

Кпр = 1.23

5.5 Коэффициент крутизны (Ккр)

Средний уклон подъёмов: *6.63%*

Средний уклон спусков: *4.63%*

Ккр = 1.33

5.6 Погодно-географический показатель (П*Г)

Погодный фактор: *П = 1.0*

Географический фактор: *Г = 1.1*

5.7 Категория трудности

$КТ = К_{пк} * К_{в} * К_{нв} * К_{пр} * К_{кр} * П * Г$

$КТ = 1.54 * 1.52 * 1.25 * 1.23 * 1.33 * 1.0 * 1.1 = 5.27$

Препятствие соответствует III категории трудности

Паспорт протяжённого препятствия №11

1. Общие сведения

Наименование: *ПП11 горы Соридол Саридаг*

Район: *Восточный Саян*

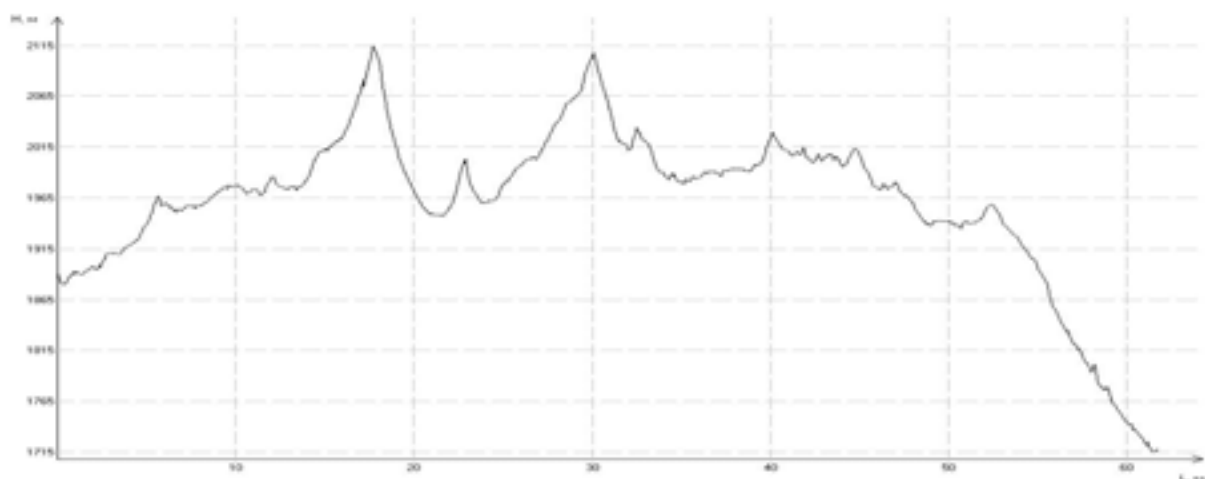
Границы: *ур. Шивлэгийн Ам – оз. Эрхел-Нур*

Вид препятствия: *препятствие горной местности*

Карта и трек:



Высотный профиль:



2. Параметры препятствия

Протяжённость препятствия: *61642м*

Минимальная высота: *1715м*

Максимальная высота: *2114 м*

Набор высоты: *740м*

Сброс высоты: *912 м*

Характер дороги: *Автомобильная дорога среднего и низкого качества, тропа.*

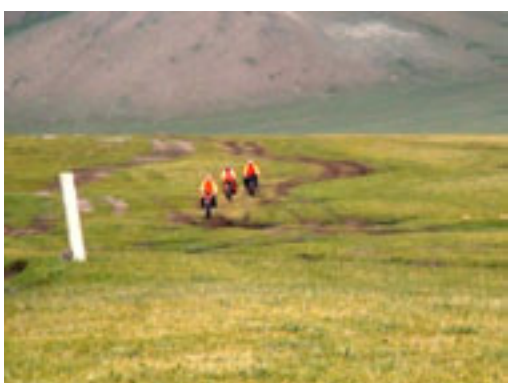
Характер покрытия: *Каменистый грунт, песок, бездорожье, броды.*

3. Описание препятствия

Пересечение хребта Соридол Саридаг через связку перевалов.

Препятствие начинается от реки Бэлтэс-Гол в урочище Шивлэгийн Ам. Мост через реки хороший, железный. Дорога с постоянным плавным набором высоты проходит по альпийским лугам. Мягкий грунт, колеи то сходятся в одну, то расходятся на десятки. Через 12 км развилка дорог, одна идет вверх на холм, едем по второй, которая спускается вниз и уходит на право, по долине. Еще через 1 км брод, преодолевается в седле. Сразу начинается крутой подъем на пер. Зэнтэй-Халзан-Даба. После непродолжительного спуска подъем на локальный перевал 2123-Даба. На подъеме меняется характер дороги – теперь это каменистая горная дорога. С перевала хорошо виден п. Сумбер и дорога к нему. В поселок можно не спускаться, а ехать по прямой дороге дальше по маршруту. Каменистая горная дорога идет по нагорью, то поднимаясь на отроги, то спускаясь с них, часто пересекая сухие русла рек. Возможно в другой сезон они будут заполнены водой, но в августе, не смотря на дождливую погоду 2013 года воды в этом районе практически нет. После пересечения реки Хийтин-Гол по сухому руслу дорога входит в ущелье и теряется в траве. с левой стороны склон сочится родниками – еле заметные следы идут по лугу. Вскоре с верху спускается довольно приличная грунтовка, которая идет дальше по ущелью вдоль реки и вскоре выходит в широкую долину, где дорога разветвляется – основная идет прямо, а та что поворачивает налево к озеру Эрхел-Нур и дальше выходит на асфальт Хатгал – Мурэн. На всем протяжении препятствия трафик практически отсутствует – редко встречаются чабаны на мотоциклах. Воды практически по дороге на конечном этапе препятствия практически нет, но родники встречаются, о чем говорят многочисленные стоянки пастухов. Местное население радушно и всегда готово поделиться набранной в укромных местах водой.

4. Фотографии определяющих участков.





5. Расчёт КТ по методике 2005 г. Равнинное препятствие

Коэффициент покрытия (Кпк)

5.1 Характеристика покрытия

Длина участка	Описание	Кпк
31351	Каменистая грунтовая дорога.	1.3
27600	Каменистая горная дорога .	1.6
2691	Конная тропа; бездорожье на грани проезжести	2.5

Кпк = 1.49

5.2 Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район похода: *Восточная Сибирь*

Кв = 1.39

5.3 Коэффициент протяжённости (Кпр)

Протяжённость препятствия: 61642 м

Кпр = 1.62

5.4 Коэффициент пересечённости (Кпер)

Перечень участков с Кпер>0,8

Начальная точка, м	Конечная точка, м	Длина, м	Перепад высот, м	Уклон, %	Кпер
15167	17689	2522	101	4.00	1.2
21626	22883	1257	51	4.06	1.2
383	3701	3318	35	1.05	1
3748	7077	3329	40	1.20	1
11374	14680	3306	42	1.27	1
23784	27089	3305	52	1.57	1
27138	30454	3316	68	2.05	1
37183	40447	3264	31	0.95	1

Кпер = 0.93

5.5 Сезонно-географический показатель (СГ)

СГ = 1.1

Категория трудности

$КТ = К_{пк} * К_{в} * К_{пр} * К_{пер} * СГ$

$КТ = 1.49 * 1.39 * 1.62 * 0.93 * 1.1 = 3.4$

Препятствие соответствует III категории трудности

по проекту новой методики

5.1 Коэффициент покрытия (Кпк)

Характеристика покрытия

Длина участка	Описание	Кпк
8970	Камень/булыжник, Хор. качества, Сухой	1.3
22381	Грунт, Разбитый, Сухой	1.8
27600	Камень/булыжник, Разбитый, Сухой	1.8
2691	Грунт, Со множеством лок. препятствий, Сухой	2.5

Кпк = 1.76

5.2 Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район похода: *Восточная Сибирь*

Кв = 1.49

5.3 Коэффициент набора высоты (Кнв)

Набор высоты: *740 м*

Кнв = 1.37

5.4 Коэффициент протяжённости (Кпр)

Протяжённость препятствия: *61642 м*

Кпр = 1.62

5.5 Коэффициент крутизны (Ккр)

Средний уклон подъёмов: *3.55%*

Средний уклон спусков: *3.68%*

Ккр = 1.08

5.6 Погодно-географический показатель (П*Г)

П = 1.0; Г = 1.1

Категория трудности

$КТ = К_{пк} * К_{в} * К_{нв} * К_{пр} * К_{кр} * П * Г$

$КТ = 1.76 * 1.49 * 1.37 * 1.62 * 1.08 * 1.0 * 1.1 = 6.91$

Препятствие соответствует III категории трудности

Паспорт протяжённого препятствия №12

1. Общие сведения

Наименование: ПП12 перевал Худжиртын-Даба

Район: Монголия

Характеристика: н/к

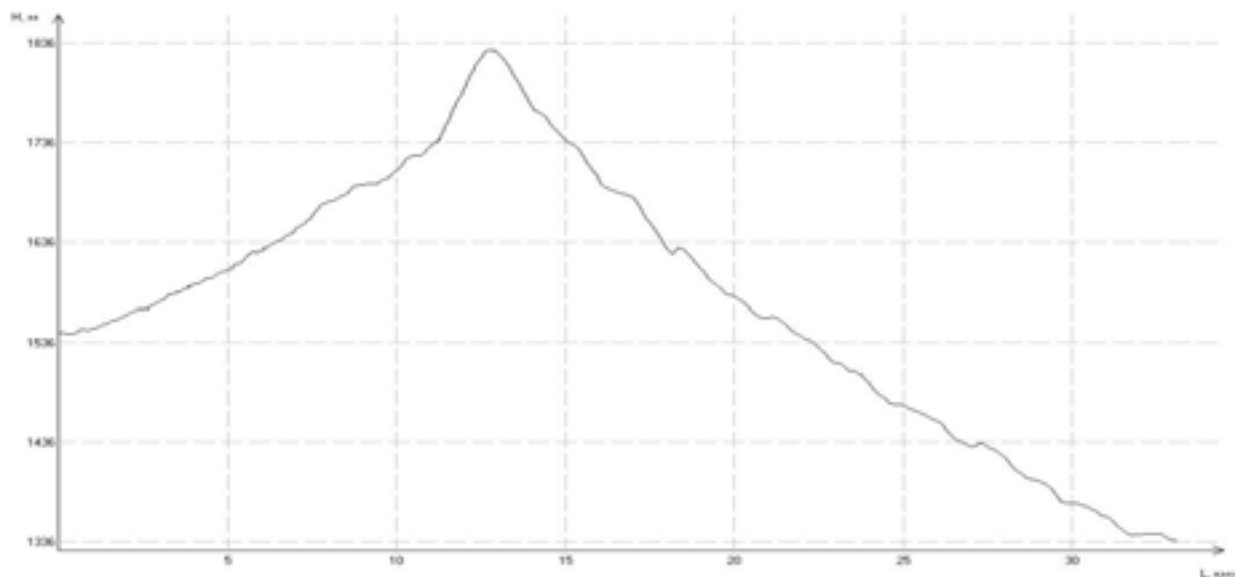
Границы: оз. Эрхел-Нур – р. Дэлгэр-Мурэн

Вид препятствия: препятствие горной местности

Карта и трек:



Высотный профиль:



2. Параметры препятствия

Протяжённость препятствия: 33106 м

Подъем: 12351 м

Спуск: 20765 м

Минимальная высота: 1336 м

Максимальная высота: 1829 м

Набор высоты: 301м

Сброс высоты: 511 м

Характер дороги: Автомобильная дорога хорошего и среднего качества.

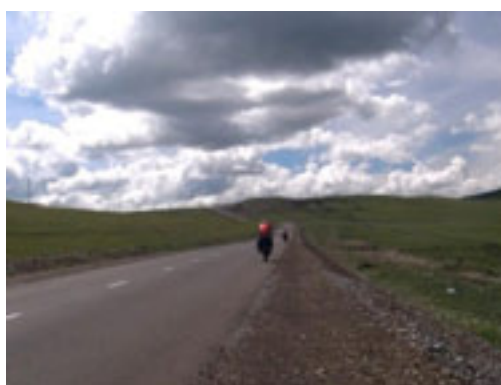
Характер покрытия: Асфальт, каменистый грунт.

3. Описание препятствия

Подъем Начинается от озера Эрхэл-Нур. Отличная грунтовая дорога плавно набирает высоту. Через шесть с половиной километров дорога выходит на хороший асфальт, при этом угол подъема становится заметно ощутимее, а сам перевал хорошо виден впереди. Седловина перевала широкая, с традиционным обо в стороне от дороги. Спуск в начале по очень хорошему асфальту, дорога хорошо просматривается далеко вперед. Через 2,3 км от перевала участок вздутого, можно даже сказать взрытого водой асфальта на спуске. Длина участка примерно 500 м. Через еще 12 км – небольшой участок размытой дороги. Вывод – в Монголии даже на хорошем асфальте расслабляться не стоит... Спуск заканчивается в долине небольшого ручья, немного не доезжая до поселка Мурэн.

Трафик на всем протяжении участка практически минимальный.

4. Фотографии определяющих участков.



5. Расчёт КТ

по методике 2005 г.

препятствие горной местности

5.1 Коэффициент покрытия (Кпк)

Характеристика покрытия

Длина участка	Описание	Кпк
6640	Непрофилированная грунтовая дорога	1.0
7300	Асфальт	0.8

Кпк = 0.90

5.2 Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район похода: Прочие

Кв = 1.27

5.3 Коэффициент набора высоты (Кнв)

Набор высоты: 287 м

Кнв = 1.04

5.4 Коэффициент крутизны (Ккр)

Среднее значение уклона: 2.04%

Ккр = 1.00

5.5 Сезонно-географический показатель (СГ)

СГ = 1.0

5.6 Категория трудности

$КТ = К_{пк} * К_{в} * К_{нв} * К_{кр} * СГ$

$КТ = 0.90 * 1.27 * 1.04 * 1.00 * 1.0 = 1.2$

Препятствие соответствует I категории трудности

по проекту новой методики

Коэффициент покрытия (Кпк)

5.1 Характеристика покрытия

Длина участка	Описание	Кпк
6640	Грунт, Хор. качества, Сухой	1.2
26466	Асфальт, Хор. качества, Сухой	0.8

Кпк = 0.88

5.2 Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район похода: Центральная Монголия

Кв = 1.33

5.3 Коэффициент набора высоты (Кнв)

Набор высоты: 301 м

Кнв = 1.15

5.4 Коэффициент протяжённости (Кпр)

Протяжённость препятствия: 33106 м

Кпр = 1.33

5.5 Коэффициент крутизны (Ккр)

Средний уклон подъёмов: 2.81%

Средний уклон спусков: 2.84%

Ккр = 1.01

5.6 Погодно-географический показатель (П*Г)

П = 1.0

Г = 1.0

5.7 Категория трудности

$КТ = К_{пк} * К_{в} * К_{нв} * К_{пр} * К_{кр} * П * Г$

$КТ = 0.88 * 1.33 * 1.15 * 1.33 * 1.01 * 1.0 * 1.0 = 1.81$

Препятствие соответствует I категории трудности

Паспорт протяжённого препятствия №13

1. Общие сведения

Наименование: ПП13 перевал Цаган-Бургасын-Даба

Район: Хангайские горы

Характеристика: н/к

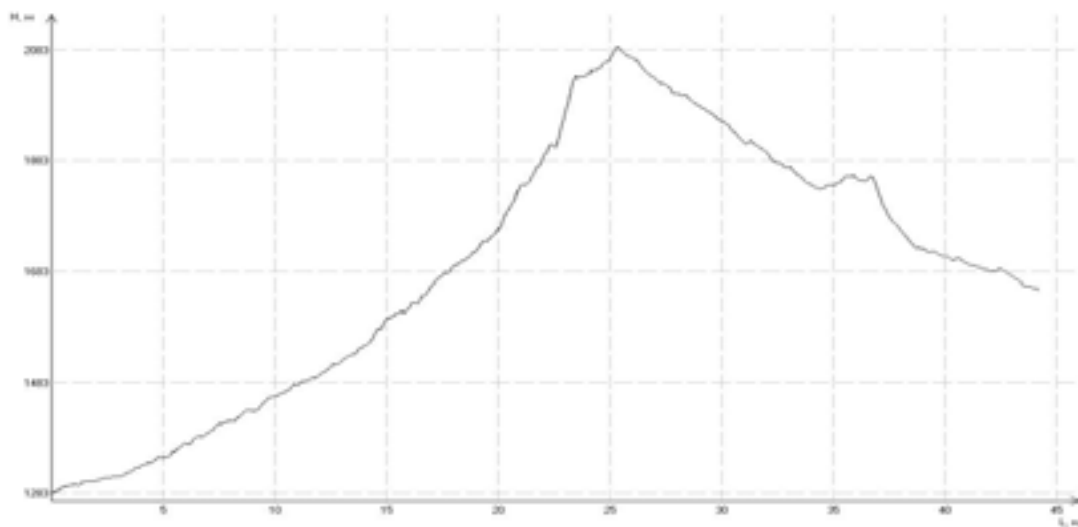
Границы: р. Дэлгэр-Мурэн – р. Чулутын-Гол

Вид препятствия: препятствие горной местности

Карта и трек:



Высотный профиль:



2. Параметры препятствия

Протяжённость препятствия: 44197 м

Подъем: 26121 м

Спуск: 18076 м

Минимальная высота: 1283 м

Максимальная высота: 2089 м

Набор высоты: 954 м

Сброс высоты: 586 м

Характер дороги: Автомобильная дорога среднего и низкого качества.

Характер покрытия: Каменистый грунт.

3. Описание препятствия

Подъем на перевал начинается от реки Дэлгэр-Мурэн, где заканчивается грейдер и начинается грунтовая дорога. Сначала идет плавный подъем по долине реки Делгэр-Мурэн, через четыре километра дорога подходит к реке Цаган-Бургасын-Булак и входит в ущелье, где идет с постоянным набором высоты, уклоны иногда значительны. Через 16 км движения по ущелью дорога начинает идти серпантином по склону горы. Уклоны еще более возрастают, а качество дороги ухудшается. Через 25 км подъема дорога поднимается на перевал Цаган-Бургасын-Даба. На перевале есть магазин и кафе. Спуска после обо практически не заметно, дорога сразу начинает подниматься еще выше. Через р. Урд-Чулутын-Гол есть хороший мост. Вода в реке есть, лес рядом, хорошее место для ночевки. Подъем продолжается до высоты 2088 м – перевал, на карте названия и высоты не обозначено, просто нарисован знак перевала. На спуске уклон не большой, но ехать быстро опасно из-за мелкой сыпухи. Еще через пять километров развилка дорог, наша дорога идет прямо по правому борту долины, другая – уходит налево и переваливает хребет. Через 2,5 км V-образная развилка дорог, поворачиваем направо, пересекаем небольшой отрог и спускаемся к реке Чулутын-Гол.

4. Фотографии определяющих участков.



5. Расчёт КТ

по методике 2005 г.

Горное препятствие

5.1 Коэффициент покрытия (Кпк)

Характеристика покрытия

Длина участка	Описание	Кпк
18285	Каменистая грунтовая дорога	1.3
7836	Каменистая горная дорога	1.6

Кпк = 1.39

5.2 Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Кв = 1.32 (Район похода: *Прочие*)

5.3 Коэффициент набора высоты (Кнв)

Кнв = 1.35 (Набор высоты: *900 м*)

5.4 Коэффициент крутизны (Ккр)

Ккр = 1.00 (Среднее значение уклона: *3.16%*)

5.5 Сезонно-географический показатель (СГ)

СГ = 1.0

5.6 Категория трудности

$КТ = Кпк * Кв * Кнв * Ккр * СГ$

$КТ = 1.39 * 1.32 * 1.35 * 1.00 * 1.0 = 2.5$

Препятствие соответствует III категории трудности

по проекту новой методики

5.1 Коэффициент покрытия (Кпк)

Характеристика покрытия

Длина участка	Описание	Кпк
30938	Камень/булыжник, Хор. качества, Сухой	1.3
13259	Камень/булыжник, Разбитый, Сухой	1.8

Кпк = 1.45

5.2 Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район похода: *Центральная Монголия*

Кв = 1.14

5.3 Коэффициент набора высоты (Кнв)

Набор высоты: *954 м*

Кнв = 1.48

5.4 Коэффициент протяжённости (Кпр)

Протяжённость препятствия: *44197 м*

Кпр = 1.44

5.5 Коэффициент крутизны (Ккр)

Средний уклон подъёмов: *4.89%*

Средний уклон спусков: *3.75%*

Ккр = 1.24

5.6 Погодно-географический показатель (П*Г)

$П = 1.0$ $Г = 1.0$

5.7 Категория трудности

$КТ = Кпк * Кв * Кнв * Кпр * Ккр * П * Г$

$КТ = 1.45 * 1.14 * 1.48 * 1.44 * 1.24 * 1.0 * 1.0 = 4.37$

Препятствие соответствует III категории трудности

Паспорт протяжённого препятствия №14

1. Общие сведения

Наименование: *ПП14 хребет Булнай Нуру*

Район: *Хангайские горы*

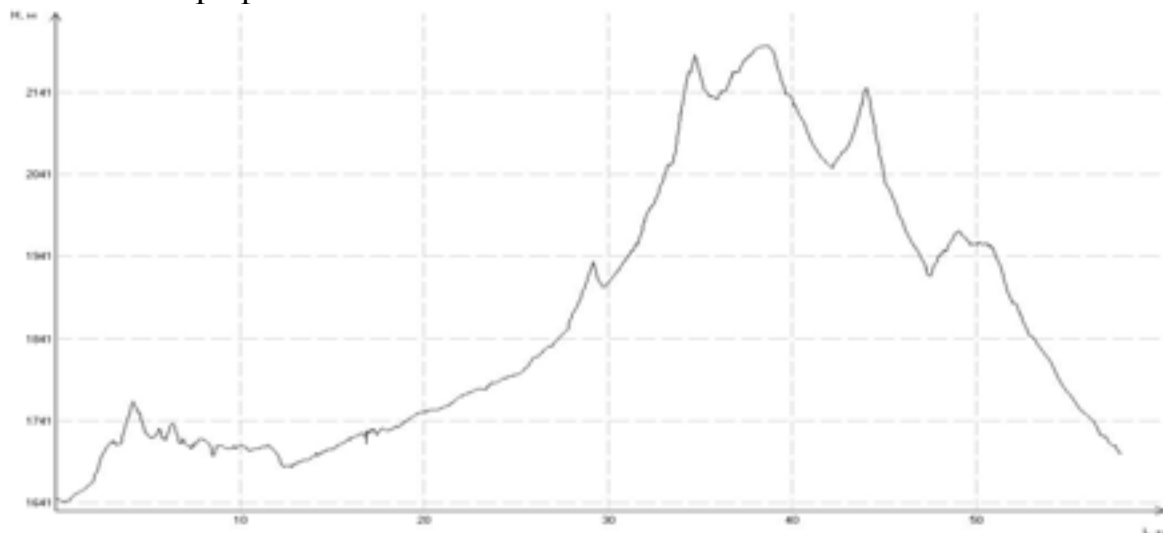
Границы: *р. Чулутын-Гол – р. Нухэтийн-Гол*

Вид препятствия: *препятствие горной местности*

Карта и трек:



Высотный профиль:



2. Параметры препятствия

Протяжённость препятствия: *57850м*

Минимальная высота: *1641м*

Максимальная высота: *2198м*

Набор высоты: *1010м*

Сброс высоты: *955м*

Характер дороги: *Автомобильная дорога среднего и низкого качества.*

Характер покрытия: *Каменистый грунт, песок, броды.*

3. Описание препятствия

Пересечение хребта Булнай Нуру через связку из четырех перевалов: пер. Элстийн-Дурэлдж-Даба (н/к, 1950м); пер. Шивертийн-Даба (н/к, 2190 м); пер. Дунд-Холойн-Даба (н/к, 2189м); пер. Бумбатын-Даба (н/к, 2170м) Каменистая дорога поднимается от реки Чулутын-Гол на маленький локальный перевал, спуск с которого заканчивается на бросе через реку Бусгей-Гол и осложнен мелкой сыпухой. Ширина броса 20 м, глубина до 30 см, дно каменистое – преодолевается в седле. Дальше дорога поворачивает направо и десять километров идет по долине реки вверх по течению, дважды пересекая притоки реки вброд. Оба броса проходятся в седле. После этого дорога уходит от реки и начинается подниматься на перевал Элстийн-Дурэлдж-Даба. После небольшого спуска, начинается подъем на следующий перевал. После броса в седле через безмянный ручей начинается крутой подъем, по каменистой горной дороге на пер. Шивертийн-Даба. Последние метры перевального взлета очень крутые, дорога сильно размита – глубокие трещины, камни, колеи. После непродолжительного спуска снова начинается подъем на очередной перевал Дунд-Холойн-Даба. Спуск с перевала довольно продолжительный, по дороге дважды в брод пересекает безмянные речки. От последней, впадающей в озеро Дзун-Нур начинается подъем на следующий перевал по вполне приличной грунтовой дороге. Перевал Бумбатын-Даба, на широкой седловине традиционное обо и памятный знак. Спуск с перевала и препятствие заканчиваются в поселке Шинэ-Идэр на реке Нухэтийн-Гол. Трафик на всем протяжении участка средний, в основном это чабаны на мотоциклах и машинах повышенной проходимости.

4. Фотографии определяющих участков.





5. Расчёт КТ по методике 2005 г.

Равнинное препятствие

5.1 Коэффициент покрытия (Кпк)

Характеристика покрытия

Длина участка	Описание	Кпк
46280	Каменистая грунтовая дорога	1.3
11570	Каменистая горная дорога, песок	1.6

Кпк = 1.36

5.2 Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Кв = 1.27 (Район похода: *Прочие*)

5.3 Коэффициент протяжённости (Кпр)

Кпр = 1.58 (Протяжённость препятствия: 57850 м)

5.4 Коэффициент пересечённости (Кпер)

Перечень участков с Кпер > 0,8

<i>Начальная точка, м</i>	<i>Конечная точка, м</i>	<i>Длина, м</i>	<i>Перепад высот, м</i>	<i>Уклон, %</i>	<i>Кпер</i>
30551	34806	4255	256	6.02	1.4
1578	4229	2651	108	4.07	1.2
26935	29276	2341	94	4.02	1.2
42166	44167	2001	85	4.25	1.2
12492	15803	3311	32	0.97	1
16844	20173	3329	31	0.93	1
20371	23650	3279	34	1.04	1
35555	38869	3314	57	1.72	1
47503	50821	3318	35	1.05	1

Кпер = 1.07

5.5 Сезонно-географический показатель (СГ)

СГ = 1.0

5.6 Категория трудности

$КТ = Кпк * Кв * Кпр * Кпер * СГ$

$КТ = 1.36 * 1.27 * 1.58 * 1.07 * 1.0 = 2.9$

Препятствие соответствует III категории трудности

по проекту новой методики

5.1 Коэффициент покрытия (Кпк)

Характеристика покрытия

<i>Длина участка</i>	<i>Описание</i>	<i>Кпк</i>
33720	Камень/булыжник, Хор. качества, Сухой	1.3
11570	Камень/булыжник, Разбитый, Сухой	1.8
12560	Грунт, Разбитый, Сухой	1.8

Кпк = 1.51

5.2 Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Кв = 1.18 (Район похода: *Центральная Монголия*)

5.3 Коэффициент набора высоты (Кнв)

Кнв = 1.50 (Набор высоты: 1010 м)

5.4 Коэффициент протяжённости (Кпр)

Кпр = 1.58 (Протяжённость препятствия: 57850 м)

5.5 Коэффициент крутизны (Ккр)

Ккр = 1.20 (Средний уклон подъёмов: 4.30% , Средний уклон спусков: 4.60%)

5.6 Погодно-географический показатель (П*Г)

П = 1.0; Г = 1.0

5.7 Категория трудности

$КТ = Кпк * Кв * Кнв * Кпр * Ккр * П * Г$

$КТ = 1.51 * 1.18 * 1.50 * 1.58 * 1.20 * 1.0 * 1.0 = 5.07$

Препятствие соответствует III категории трудности

Паспорт протяжённого препятствия №15

1. Общие сведения

Наименование: ПП15 перевал Дзолэгийн-Даба

Район: Хангайские горы

Характеристика: н/к

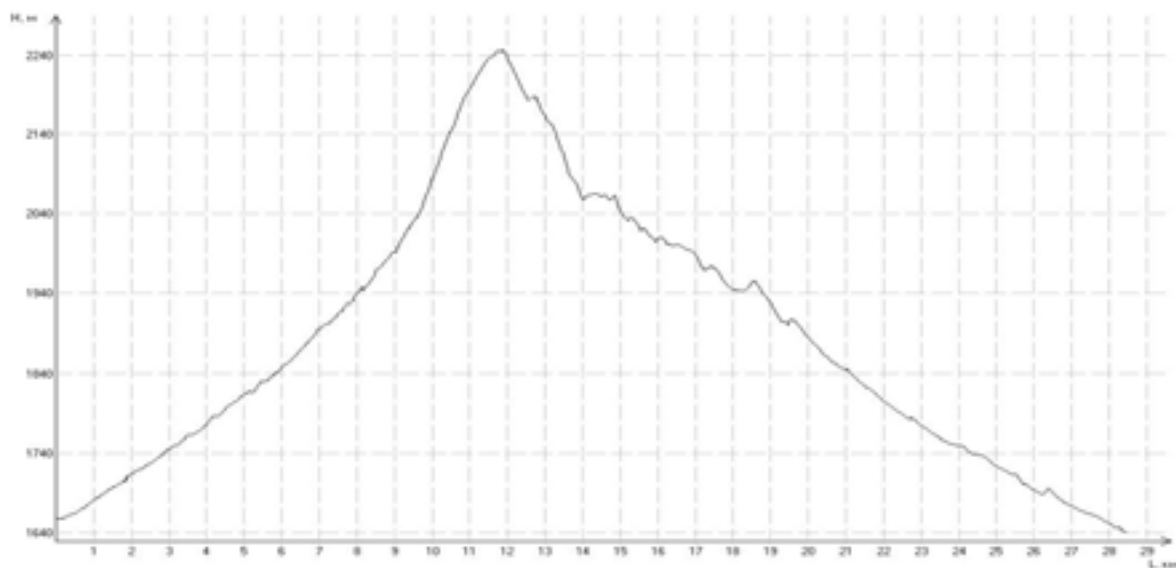
Границы: р. Нухэтийн-Гол – Цаган-Бургасны-Гол

Вид препятствия: препятствие горной местности

Карта и трек:



Высотный профиль:



2. Параметры препятствия

Протяжённость препятствия: 28422 м

Подъём: 11885 м

Спуск: 16537 м

Минимальная высота: 1640 м

Максимальная высота: 2246 м

Набор высоты: 660 м

Сброс высоты: 677 м

Характер дороги: Автомобильная дорога среднего качества.

Характер покрытия: Каменистый грунт.

3. Описание препятствия

Подъем на перевал начинается за поселком Шинэ-Идэр, от реки Нухэтийн-Гол. Дорога, мягкая земля с камнями, сначала полого поднимается по ущелью безымянного ручья, впадающего в Нухэтийн-Гол, а после пересечения сухого притока уходит от реки и сначала круто забирается в гору, потом немного выполаживается, а затем снова с большим уклоном перевального взлета забирается на перевал. Видно после недавнего дождя дорога представляет собой смесь черной грязи и камней, ближе к перевалу становится явно суше. пер. Дзолэнгийн-Даба – седловина широкая, много причудливых камней и скал. Спуск в начале пологий, идет по той же грязной травянистой дороге, а затем быстро по крутым каменистым серпантинам спускается долину реки Цаган-Бургасны-Гол.

Трафик на всем протяжении препятствия практически отсутствует.

4. Фотографии определяющих участков.



5. Расчёт КТ

по методике 2005 г.

Горное препятствие

5.1 Характеристика покрытия

Длина участка	Описание	Кпк
11885	Каменистая грунтовая дорога	1.3

Кпк = 1.30

5.2 Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Кв = 1.35 (Район похода: Прочие)

5.3 Коэффициент набора высоты (Кнв)

Кпр = 1.20 (Набор высоты: 596 м)

5.4 Коэффициент крутизны (Ккр)

Ккр = 1.05 (Среднее значение уклона: 4.96%)

5.5 Сезонно-географический показатель (СГ)

СГ = 1.0 (Прочие)

5.6 Категория трудности

$КТ = Кпк * Кв * Кнв * Ккр * СГ$

$КТ = 1.30 * 1.35 * 1.20 * 1.05 * 1.0 = 2.2$

Препятствие соответствует II категории трудности

по проекту новой методики

5.1 Характеристика покрытия

Длина участка	Описание	Кпк
11885	Грунт, Хор. качества, Мокрый	1.8
10187	Грунт, Хор. качества, Сухой	1.2
6350	Камень/булыжник, Разбитый, Сухой	1.8

Кпк = 1.58

5.2 Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район похода: Центральная Монголия.

Кв = 1.18

5.3 Коэффициент набора высоты (Кнв)

Набор высоты: 660 м

Кнв = 1.33

5.4 Коэффициент протяжённости (Кпр)

Протяжённость препятствия: 28422 м

Кпр = 1.28

5.5 Коэффициент крутизны (Ккр)

Средний уклон подъёмов: 5.89%

Средний уклон спусков: 5.27%

Ккр = 1.35

5.6 Погодно-географический показатель (П*Г)

П = 1.0 Г = 1.0

5.7 Категория трудности

$КТ = Кпк * Кв * Кнв * Кпр * Ккр * П * Г$

$КТ = 1.58 * 1.18 * 1.33 * 1.28 * 1.35 * 1.0 * 1.0 = 4.28$

Препятствие соответствует III категории трудности

Паспорт протяжённого препятствия №16

1. Общие сведения

Наименование: ПП16 перевал Орохын-Даба

Район: Хангайские горы

Характеристика: н/к

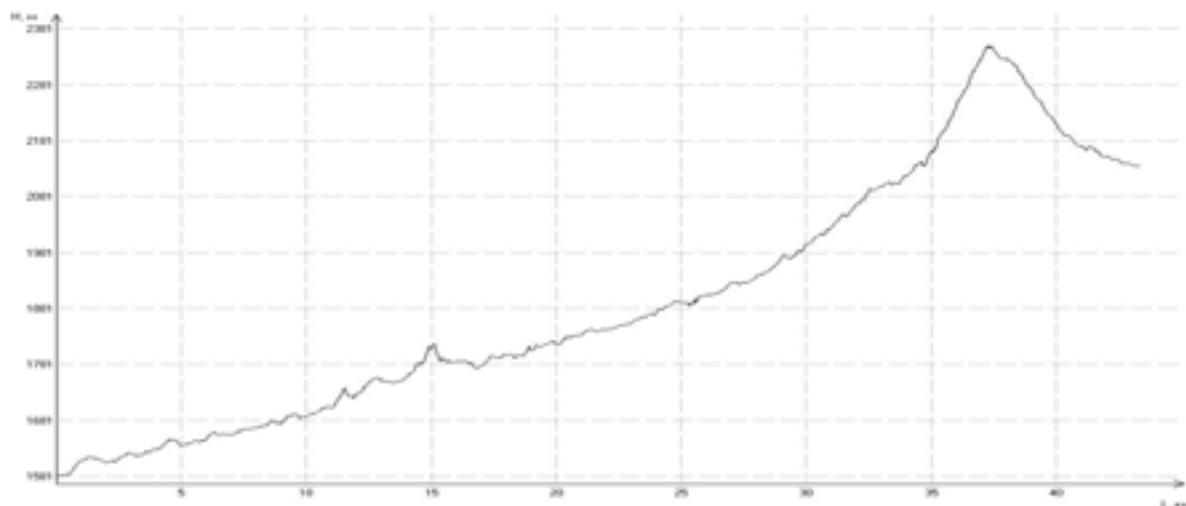
Границы: р. Хунджилийн-Гол – Тарятын-Гол

Вид препятствия: препятствие горной местности

Карта и трек:



Высотный профиль:



2. Параметры препятствия

Протяжённость препятствия: 43250 м

Подъем: 37392 м

Спуск: 5858 м

Минимальная высота: 1581 м

Максимальная высота: 2351 м

Набор высоты: 1063 м

Сброс высоты: 507 м

Характер дороги: Автомобильная дорога среднего и низкого качества.

Характер покрытия: Каменистый грунт.

3. Описание препятствия

Подъем начинается за поселком Джаргалант, от реки Идэр-Гол.

Дорога сначала плавно поднимается по долине вдоль реки Тойн-Гол по левому берегу, часто пересекая незначительные притоки.

После впадения реки Бургастын-Гол, дорога входит в ущелье, покрытие ухудшается а уклоны возрастают. Дорога идет по узкой полочке вдоль реки, часто переходя с берега на берег по мостам, обходя прижимы.

За три километра до перевала, размытая каменистая горная дорога уходит от реки, и начинает с большим уклоном по серпантину забираться на перевальный взлет. Перевал Орохын-Даба – седловина широкая, стоит традиционное обо.

Есть даже барабан, который можно покрутить.

Спуск с перевала идет в доль реки Тарятын-Гол по каменистой горной дороге.

В нашем случае он был немного короче, так как наш маршрут к озеру Тэрхийн-Цаган-Нур уходил через перевал к северной стороне озера. Возможно что при полном спуске, КТ препятствия увеличится.

Трафик на всем протяжении участка практически минимальный.

4. Фотографии определяющих участков.



5. Расчёт КТ

по методике 2005 г.

Горное препятствие

5.1 Коэффициент покрытия (Кпк)

Характеристика покрытия

Длина участка	Описание	Кпк
26557	Каменистая грунтовая дорога,	1.3
10835	Каменистая горная дорога	1.6

Кпк = 1.39

5.2 Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Кв = 1.37 (Район похода: *Прочие*)

5.3 Коэффициент набора высоты (Кнв)

Кпр = 1.44 (Набор высоты: *1044 м*)

5.4 Коэффициент крутизны (Ккр)

Ккр = 1.00 (Среднее значение уклона: *2.06%*)

5.4 Сезонно-географический показатель (СГ)

СГ = 1.0

5.5 Категория трудности

$КТ = Кпк * Кв * Кнв * Ккр * СГ$

$КТ = 1.39 * 1.37 * 1.44 * 1.00 * 1.0 = 2.7$

Препятствие соответствует III категории трудности

по проекту новой методики

5.1 Коэффициент покрытия (Кпк)

Характеристика покрытия

Длина участка	Описание	Кпк
26557	Камень/булыжник, Хор. качества, Сухой	1.3
16693	Камень/булыжник, Разбитый, Сухой	1.8

Кпк = 1.49

5.2 Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район похода: *Центральная Монголия*

Кв = 1.18

5.3 Коэффициент набора высоты (Кнв)

Набор высоты: *1063 м*

Кнв = 1.53

5.4 Коэффициент протяжённости (Кпр)

Протяжённость препятствия: *43250 м*

Кпр = 1.43

5.5 Коэффициент крутизны (Ккр)

Средний уклон подъёмов: *4.82%*

Средний уклон спусков: *4.51%*

Ккр = 1.31

5.6 Погодно-географический показатель (П*Г)

П = 1.0 Г = 1.0

5.7 Категория трудности

$КТ = Кпк * Кв * Кнв * Кпр * Ккр * П * Г$

$КТ = 1.49 * 1.18 * 1.53 * 1.43 * 1.31 * 1.0 * 1.0 = 5.04$

Препятствие соответствует III категории трудности

Паспорт протяжённого препятствия №17

1. Общие сведения

Наименование: ПП17 Хорго-Терхийн-Цаган-Нур

Район: Хангайские горы

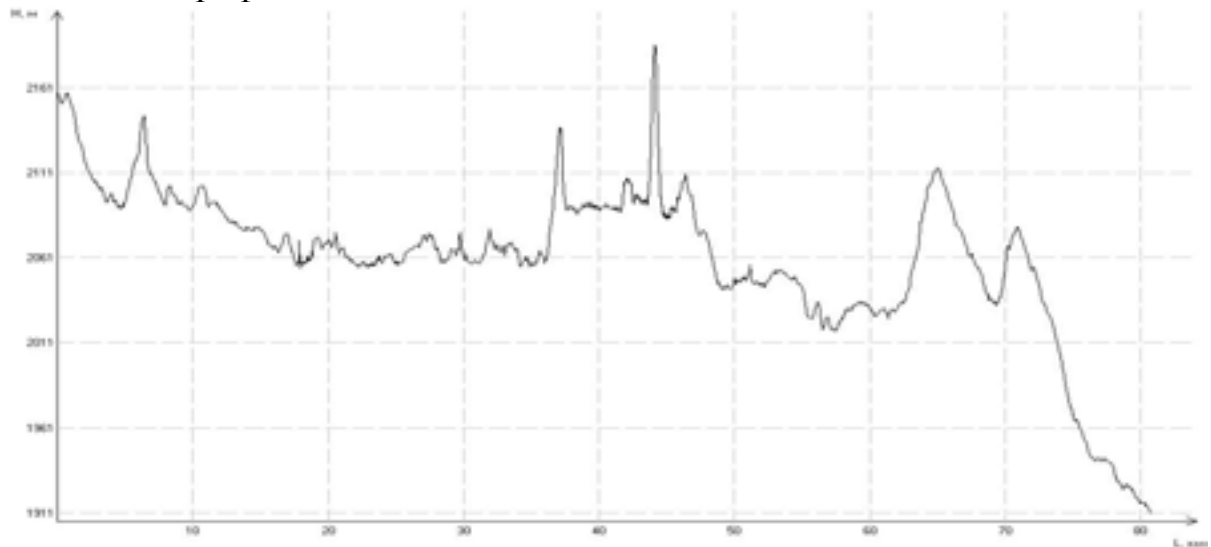
Границы: р. Тарятын-Гол – р. Чулутын-Гол

Вид препятствия: препятствие равнинной местности

Карта и трек:



Высотный профиль:



2. Параметры препятствия

Протяжённость препятствия: 80646м

Минимальная высота: 1911м

Максимальная высота: 2186м

Набор высоты: 803м

Сброс высоты: 1049 м

Характер дороги: Автомобильная дорога среднего и низкого качества.

Характер покрытия: Каменистый грунт, лавовые поля, песок, броды.

3. Описание препятствия

Препятствие начинается от реки Тарятын-Гол. Каменистая грунтовая дорога сворачивает с основной, ведущей к южному берегу озера Тэрхийн-Цаган-Нур и пересекая отроги хребта Тарбагатай выходит к северному берегу озера, по пути пересекая реки Дунд-Нарийний-Сайр и Дод-Нарийний-Гол и более мелкие безымянные речки, впадающие в озера Худо-Нур и Тэрхийн-Цаган-Нур. Часть из них являются в это время сухими, а те что имеют течение без проблем берутся в брод в седле. Далее дорога идет вдоль берега озера, то забираясь вверх, обходя бомы, то спускаясь к самому озеру. По пути дорога пересекает еще три реки – броды хоть и достаточно глубокие, но течение слабое, а дно песчаное. После того, как дорога уходит от озера, она забирается на локальный перевал и спускается в долину вулкана Хорго. После спуска дорога обходит лавовые поля слева от вулкана, по кругу, по сильно размокшей, глинистой дороге и выходит к автомобильному мосту через р. Сумын и окраину поселка Тарят. От поселка идёт дорога с насыпью под будущий асфальт, но ехать по ней невозможно из-за большого количества разнообразных неровностей и ям в основном это «очень «злая» гребенка. Параллельно ей идет множество дорог, с более приемлемым покрытием. Через р. Нарийн-Гичгэний-Гол построен новый хороший мост. Далее песчано-глинистая дорога идет вдоль реки, по пути два раза забираясь на высокие отроги хребта Хангай. Через 30 км дорога подходит к реке Чулуут-Гол и выходит на асфальтированную дорогу на Цэцэрлэг.

На первом участке трафик практически отсутствует, а после долины вулканов значительно возрастает. Но так как, по степи проложено множество дорог – пересечься с машиной на одной и той же дороге практически не реально.

4. Фотографии определяющих участков.





5. Расчёт КТ по методике 2005 г.

Равнинное препятствие

5.1 Коэффициент покрытия (Кпк)

Характеристика покрытия

Длина участка	Описание	Кпк
35789	Каменистая грунтовая дорога	1.3
14574	Каменистая горная дорога	1.6
30283	Каменистая грунтовая дорога +25%	1.6

Кпк = 1.47

5.2 Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Кв = 1.31 (Район похода: *Прочие*)

5.3 Коэффициент протяжённости (Кпр)

Кпр = 1.80 (Протяжённость препятствия: 80646 м)

5.4 Коэффициент пересечённости (Кпер)

Перечень участков с Кпер > 0,8

<i>Начальная точка, м</i>	<i>Конечная точка, м</i>	<i>Длина, м</i>	<i>Перепад высот, м</i>	<i>Уклон, %</i>	<i>Кпер</i>
35245	37166	1921	79	4.11	1.2
41648	43996	2348	94	4.00	1.2
3111	6412	3301	42	1.27	1
60141	63446	3305	42	1.27	1
63666	64968	1302	31	2.38	1
69043	71414	2371	30	1.27	1

Кпер = 0.88

5.5 Сезонно-географический показатель (СГ)

СГ = 1.0

5.6 Категория трудности

$КТ = Кпк * Кв * Кпр * Кпер * СГ$

$КТ = 1.47 * 1.31 * 1.80 * 0.88 * 1.0 = 3.1$

Препятствие соответствует III категории трудности

по проекту новой методики

5.1 Коэффициент покрытия (Кпк)

Характеристика покрытия

<i>Длина участка</i>	<i>Описание</i>	<i>Кпк</i>
17826	Камень/булыжник, Хор. качества, Сухой	1.3
48834	Грунт, Хор. качества, Мокрый	1.8
13986	Камень/булыжник, Разбитый, Мокрый	2.1

Кпк = 1.74

5.2 Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Кв = 1.22 (*Центральная Монголия*)

5.3 Коэффициент набора высоты (Кнв)

Набор высоты: 803 м

Кнв = 1.40

5.4 Коэффициент протяжённости (Кпр)

Кпр = 1.80

5.5 Коэффициент крутизны (Ккр)

Средний уклон подъёмов: 3.65%

Средний уклон спусков: 3.26%

Ккр = 1.06

5.6 Погодно-географический показатель (П*Г)

П = 1.0; Г = 1.0

5.7 Категория трудности

$КТ = Кпк * Кв * Кнв * Кпр * Ккр * П * Г$

$КТ = 1.74 * 1.22 * 1.40 * 1.80 * 1.06 * 1.0 * 1.0 = 5.67$

Препятствие соответствует III категории трудности

Паспорт протяжённого препятствия №18

1. Общие сведения

Наименование: *ПП18 трасса 0603*

Район: *Хангайские горы*

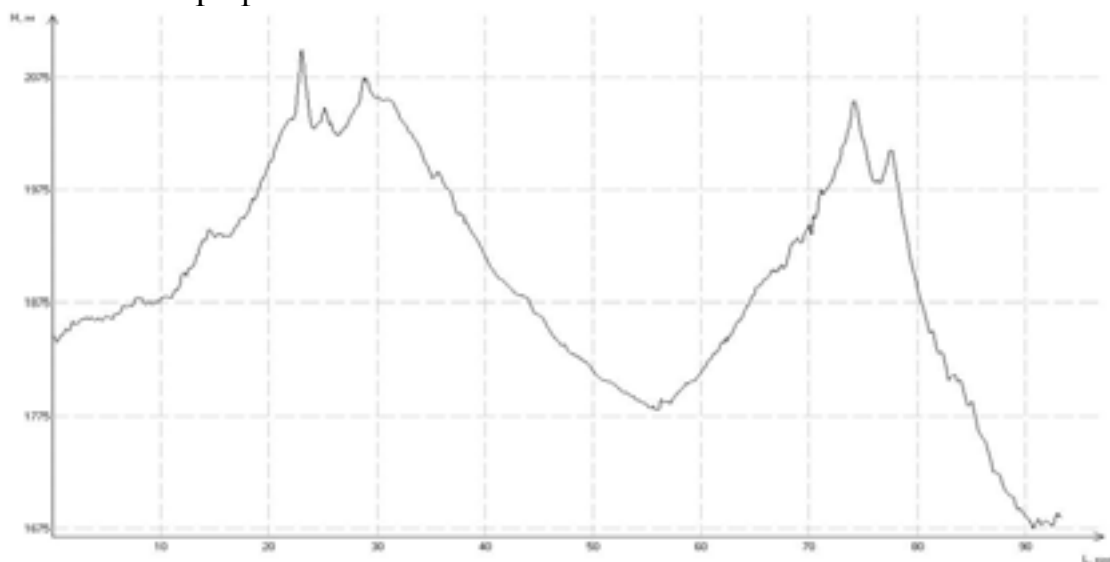
Границы: *р. Чулуут-Гол – р. Хойт-Тамир*

Вид препятствия: *препятствие равнинной местности*

Карта и трек:



Высотный профиль:



2. Параметры препятствия

Протяжённость препятствия: 93359м

Минимальная высота: 1675м

Максимальная высота: 2099м

Набор высоты: 751м

Сброс высоты: 910м

Характер дороги: *Автомобильная дорога хорошего качества.*

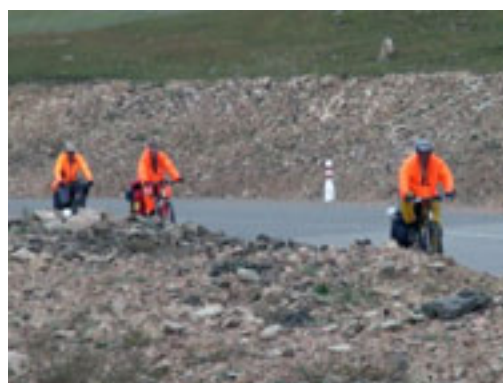
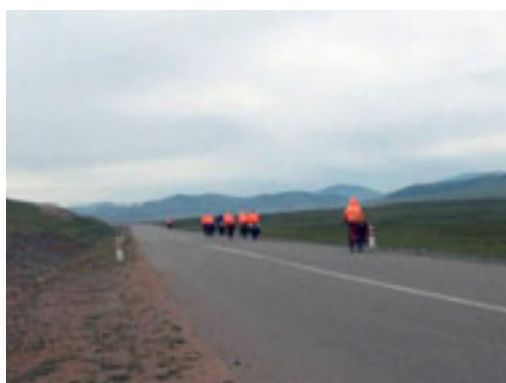
Характер покрытия: *Асфальт, перевальные взлеты щебень.*

3. Описание препятствия

Участок трассы 0603 от моста через реку Чулуут-Гол до поселка Ихтамир. Дорога проходит через перевалы Халзангийн-Даба (2104 м), Донгойн-Даба (2084 м), Шар-Булагийн-Даба (2053 м). На всем протяжении участка проложен очень хороший асфальт, за исключением крутых перевальных взлетов – здесь покрытием является мелкощебеночная дорога.

Трафик на всем протяжении участка средний, не напряженный: 3-5 машин в час. Водители едут спокойно и из далека подают сигнал.

4. Фотографии определяющих участков.



5. Расчёт КТ

по методике 2005 г.

Равнинное препятствие

5.1 Коэффициент покрытия (Кпк)

Характеристика покрытия

<i>Длина участка</i>	<i>Описание</i>	<i>Кпк</i>
93359	Асфальт	0.8

Кпк = 0.80

5.2 Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район похода: *Прочие*

Кв = 1.28

5.3 Коэффициент протяжённости (Кпр)

Протяжённость препятствия: 93359 м

Кпр = 1.80

5.4 Коэффициент пересечённости (Кпер)

Перечень участков с Кпер > 0,8

<i>Начальная точка, м</i>	<i>Конечная точка, м</i>	<i>Длина, м</i>	<i>Перепад высот, м</i>	<i>Уклон, %</i>	<i>Кпер</i>
21458	23086	1628	66	4.05	1.2
9599	12884	3285	31	0.94	1
12964	14732	1768	31	1.75	1
15734	19003	3269	40	1.22	1
25622	28954	3332	40	1.20	1
57123	60345	3222	33	1.02	1
60456	63783	3327	44	1.32	1
64342	67665	3323	33	0.99	1
67755	71075	3320	68	2.05	1
71305	74453	3148	71	2.26	1

Кпер = 0.89

5.5 Сезонно-географический показатель (СГ)

СГ = 1.0

5.6 Категория трудности

$КТ = К_{пк} * К_{в} * К_{пр} * К_{пер} * СГ$

$КТ = 0.80 * 1.28 * 1.80 * 0.89 * 1.0 = 1.6$

Препятствие соответствует II категории трудности

по проекту новой методики

5.1 Коэффициент покрытия (Кпк)

Характеристика покрытия

<i>Длина участка</i>	<i>Описание</i>	<i>Кпк</i>
93359	Асфальт, Хор. качества, Сухой	0.8

Кпк = 0.80

5.2 Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район похода: *Центральная Монголия*

Кв = 1.18

5.3 Коэффициент набора высоты (Кнв)

Набор высоты: *751 м*

Кнв = 1.38

5.4 Коэффициент протяжённости (Кпр)

Протяжённость препятствия: *93359 м*

Кпр = 1.80

5.5 Коэффициент крутизны (Ккр)

Средний уклон подъёмов: *2.24%*

Средний уклон спусков: *2.12%*

Ккр = 1.01

5.6 Погодно-географический показатель (П*Г)

П = 1.0 ; Г = 1.0

5.7 Категория трудности

$КТ = К_{пк} * К_{в} * К_{нв} * К_{пр} * К_{кр} * П * Г$

$КТ = 0.80 * 1.18 * 1.38 * 1.80 * 1.01 * 1.0 * 1.0 = 2.37$

Препятствие соответствует II категории трудности

Паспорт протяжённого препятствия №19

1. Общие сведения

Наименование: ПП19 долина р. Хойт-Тамир

Район: Хангайские горы

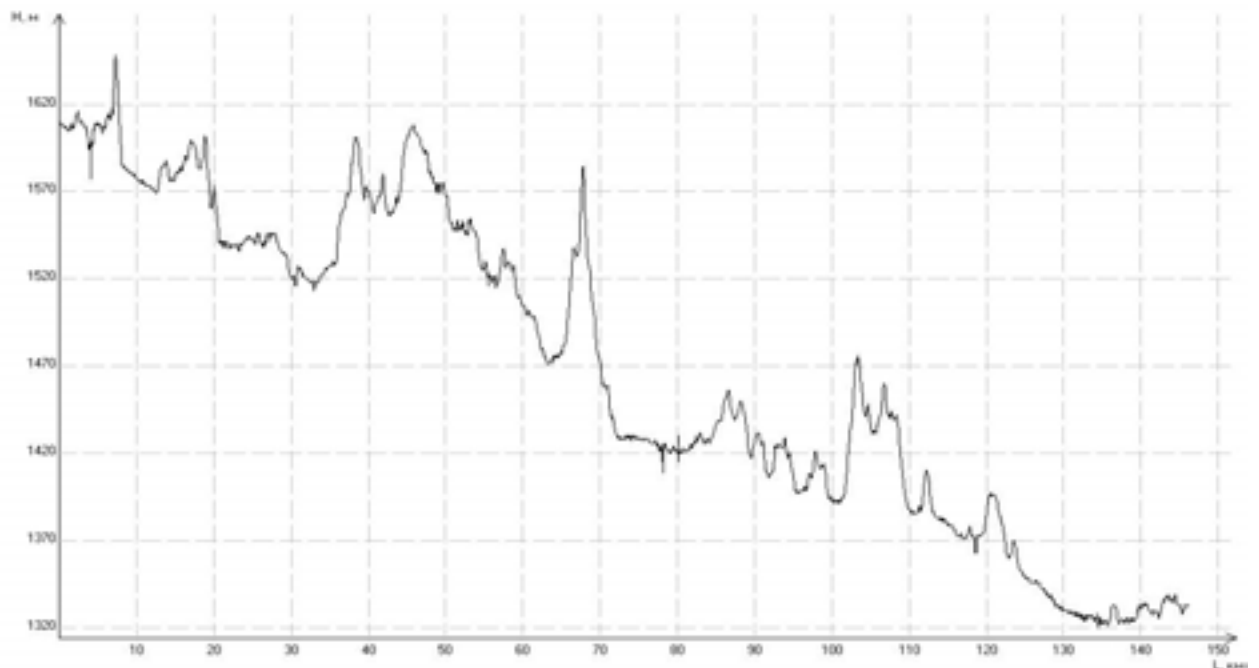
Границы: Их-Тамир – оз. Эгий-Нур

Вид препятствия: препятствие равнинной местности

Карта и трек:



Высотный профиль:



2. Параметры препятствия

Протяжённость препятствия: 146122м

Минимальная высота: 1320м

Максимальная высота: 1648м

Набор высоты: 1192 м

Сброс высоты: 1468 м

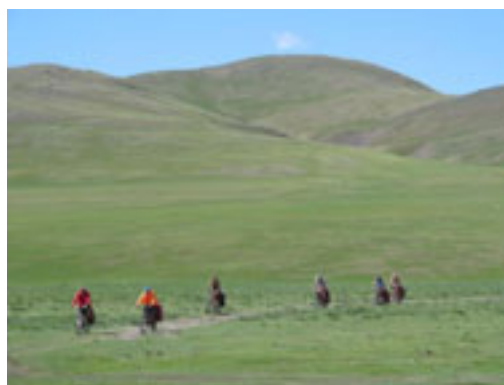
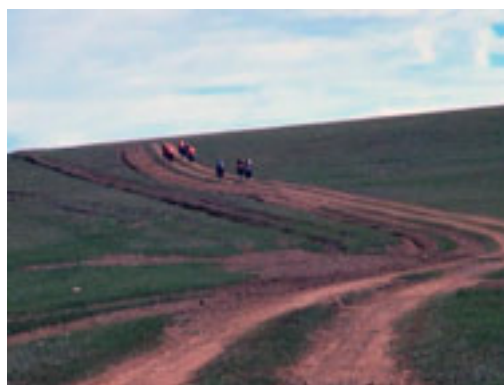
Характер дороги: Автомобильная дорога среднего и плохого качества.

Характер покрытия: Каменистый грунт, песок, броды.

3. Описание препятствия

Препятствие начинается не доезжая 100 м до моста через р. Хойт Тамир. Сначала это разбитая грунтовка, пригодная для движения машин повышенной проходимости, но после того, как дорога уходит немного от реки, ее качество заметно улучшается, но пересеченность становится более заметной. Через 55 км дорога пересекает вброд реку Эмгэнтый-Худжиртын-Гол. Брод не сложный, легко преодолевается в седле. Далее дорога продолжает идти по отрогам вдоль реки Хойт Тамир, то забираясь вверх, то спускаясь к самой реке, обходя прижимы и заболоченные участки долины. Перед самым поселком Батцэнгэл дорога спускается с очередного перевала в пойму реки, где качество дороги резко ухудшается, и так продолжается до самого поселка. После поселка дорога продолжает идти в том же режиме вдоль реки, только она после впадения в нее реки Урд Тамир называется Тамирын-Гол. Через 50 км после поселка дорога упирается в реку Орхон-Гол, пересекает ее по деревянному мосту, а еще через десять километров выходит к озеру Эгий-Нур. Характер дороги меняется – теперь это песчаная дорога, без заметных перепадов высот. Растительность практически отсутствует, надежных источников воды не будет долгое время. Трафик на всем протяжении участка практически отсутствует

4. Фотографии определяющих участков.





5. Расчёт КТ

по методике 2005 г.

Равнинное препятствие

5.1 Коэффициент покрытия (Кпк)

Характеристика покрытия

Длина участка	Описание	Кпк
30063	Каменистая дорога со значительными неровностями, уступами, выступающими частями скального массива, песок	1.6
62510	Каменистая грунтовая дорога	1.3
53549	непрофилированная грунтовая дорога (проселок)	1.0

Кпк = 1.25

5.2 Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район похода: *Прочие*

Кв = 1.19

5.3 Коэффициент протяжённости (Кпр)

Протяжённость препятствия: *146122 м*

Кпр = 1.80

5.4 Коэффициент пересечённости (Кпер)

Перечень участков с Кпер > 0,8

Начальная точка, м	Конечная точка, м	Длина, м	Перепад высот, м	Уклон, %	Кпер
64976	66471	1495	60	4.01	1.2
66960	67771	811	50	6.17	1.2
101032	102975	1943	78	4.01	1.2
3922	7245	3323	54	1.63	1
32939	36224	3285	38	1.16	1
36603	38736	2133	36	1.69	1
42791	46098	3307	47	1.42	1
83302	86493	3191	30	0.94	1
118458	121097	2639	31	1.17	1

Кпер = 0.87

5.5 Сезонно-географический показатель (СГ)

СГ = 1.0

5.6 Категория трудности

$КТ = Кпк * Кв * Кпр * Кпер * СГ$

$КТ = 1.25 * 1.19 * 1.80 * 0.87 * 1.0 = 2.3$

Препятствие соответствует II категории трудности

по проекту новой методики

5.1 Коэффициент покрытия (Кпк)

Характеристика покрытия

Длина участка	Описание	Кпк
18000	Грунт, Разбитый, Мокрый	2.5
12063	Песок, Плотный, Сухой	1.6
2974	Грунт, Со множеством лок. препятствий, Мокрый	3.6
45234	Грунт, Хор. качества, Сухой	1.2
67851	Грунт, Разбитый, Сухой	1.8

Кпк = 1.72

5.2 Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район похода: *Центральная Монголия*

Кв = 1.10

5.3 Коэффициент набора высоты (Кнв)

Набор высоты: *1192 м*

Кнв = 1.60

5.4 Коэффициент протяжённости (Кпр)

Протяжённость препятствия: *146122 м*

Кпр = 1.80

5.5 Коэффициент крутизны (Ккр)

Средний уклон подъёмов: *2.99%*

Средний уклон спусков: *2.92%*

Ккр = 1.03

5.6 Погодно-географический показатель (П*Г)

П = 1.0

Г = 1.0

5.7 Категория трудности

$КТ = Кпк * Кв * Кнв * Кпр * Ккр * П * Г$

$КТ = 1.72 * 1.10 * 1.60 * 1.80 * 1.03 * 1.0 * 1.0 = 5.61$

Препятствие соответствует III категории трудности

Паспорт протяжённого препятствия №20

1. Общие сведения

Наименование: *ПП20 Пески Монгол-Элс*

Район: *Центральная Монголия*

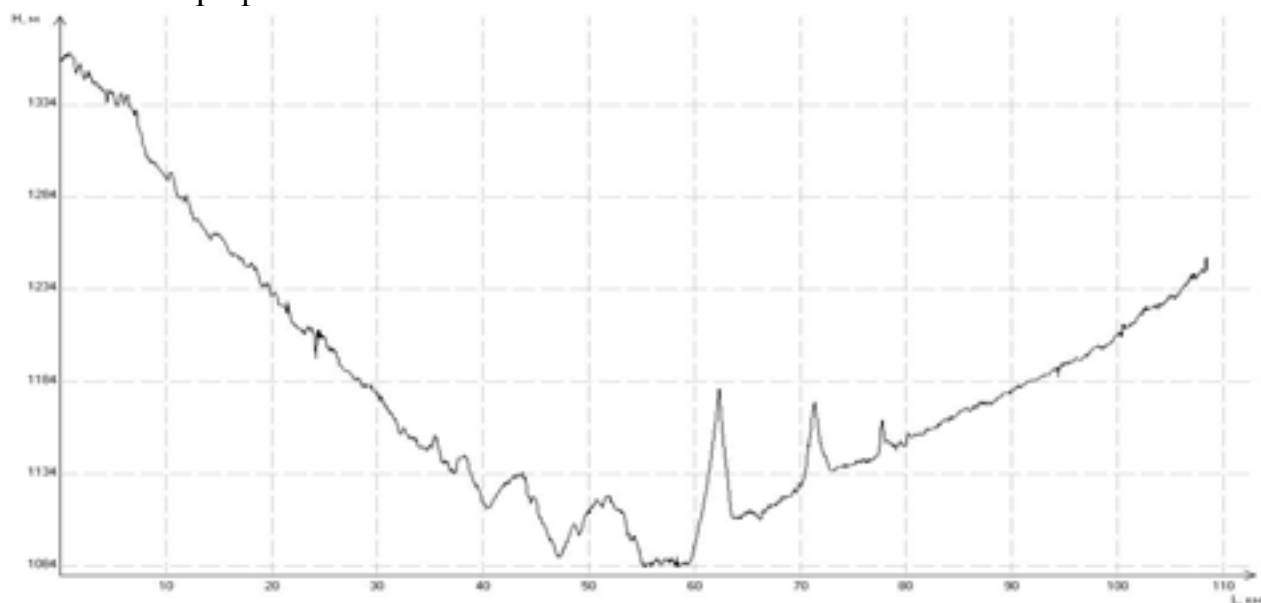
Границы: оз. Эгий-Нур – ур. Аргалын-Хундий

Вид препятствия: *препятствие равнинной местности*

Карта и трек:



Высотный профиль:



2. Параметры препятствия

Протяжённость препятствия: 108453м

Минимальная высота: 1084м

Максимальная высота: 1362м

Набор высоты: 647м

Сброс высоты: 759 м

Характер дороги: *Автомобильная дорога среднего и плохого качества.*

Характер покрытия: *Каменистый грунт, песчаная дорога.*

3. Описание препятствия

Препятствие начинается от озера Эгий-Нур. Сразу, как только дорога уходит от озера исчезают даже кустики с травой – вокруг только песок и мелкие камни, и только где то на горизонте виднеется зелень. Через 12 км дорога подходит ближе к горам, и снова появляются пучки травы, сначала редкие, а потом растительность возвращается, но становится более характерной для пустынь и полупустынь. Часто встречаются небольшие озерца с соленой водой. На двадцать четвертом километре от озера есть хороший родник с питьевой водой, до него и после, не смотря на обозначенные на карте колодцы и родники, воды нами не обнаружено. Родники либо заилились либо исчезли, добыть воду в колодцах нам так же не удалось, хотя сооружения присутствуют в обозначенных местах. Дорога на этом участке сложная – рыхлый песок или очень «злая» гребенка. Н сороковом километре препятствия, дорога очень близко подходит горам и начинает идти по отрогам вверх – вниз. После того как дорога огибает хребет становится видно поселок Гурванбулак – к нему ведут две дороги, одна напрямик через пойму с заболоченными участками, другая верхом в обход соляных озер. Из поселка хорошо виден локальный перевал, через который дорога выходит к дюнам. На подъездах к перевалу все та же песчаная дорога, а перевальный взлет представляет собой смесь песка, камней и глины. Спуск до брода через реку Тарнайн-Гол достаточно крутой и тоже каменистый. После брода дорога тридцать пять километров идет вдоль дюн, и представляет собой песчаную дорогу с рыхлым песком глубиной иногда более 5 см. Затем дорога поворачивает налево, пересекает дюны и выходит в урочище Аргалын-Хундий. На этом участке более 3 км глубина песка превышает 10 см – ехать удастся только сильно спустив шины, да и то не всегда. В урочище находятся несколько юрт-кэмпингов. Трафик на всем протяжении участка практически отсутствует.

4. Фотографии определяющих участков.





5. Расчёт КТ

по методике 2005 г.

Равнинное препятствие

5.1 Коэффициент покрытия (Кпк)

Длина участка	Описание	Кпк
40667	Песчаная дорога (глубина до 3 см)	1.6
57255	Песчаная дорога (глубина 3-5 см)	2.0
10531	Песчаная дорога глубина 5-10 см; бездорожье на грани проезжести	2.5

Кпк = 1.90

5.2 Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Кв = 1.14 (Район похода: *Прочие*)

5.3 Коэффициент протяжённости (Кпр)

Кпр = 1.80 (Протяжённость препятствия: *108453 м*)

5.5 Коэффициент пересечённости (Кпер)

Перечень участков с Кпер > 0,8

<i>Начальная точка, м</i>	<i>Конечная точка, м</i>	<i>Длина, м</i>	<i>Перепад высот, м</i>	<i>Уклон, %</i>	<i>Кпер</i>
47302	50611	3309	30	0.91	1
57556	60847	3291	33	1.00	1
67529	70814	3285	35	1.07	1

Кпер = 0.89

5.6 Сезонно-географический показатель (СГ)

СГ = 1.1

5.7 Категория трудности

$КТ = К_{пк} * К_{в} * К_{пр} * К_{пер} * СГ$

$КТ = 1.90 * 1.14 * 1.80 * 0.89 * 1.1 = 3.8$

Препятствие соответствует IV категории трудности

по проекту новой методики

5.1 Коэффициент покрытия (Кпк)

Характеристика покрытия

<i>Длина участка</i>	<i>Описание</i>	<i>Кпк</i>
37472	Песок, Плотный, Сухой	1.6
35190	Песок, Рыхлый, Мокрый	2.7
6653	Камень/булыжник, Разбитый, Сухой	1.8
29138	Песок, Рыхлый, Сухой	5.0

Кпк = 2.88

5.2 Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район похода: *Центральная Монголия*

Кв = 1.07

5.3 Коэффициент набора высоты (Кнв)

Набор высоты: *647 м*

Кнв = 1.32

5.4 Коэффициент протяжённости (Кпр)

Протяжённость препятствия: *108453 м*

Кпр = 1.80

5.5 Коэффициент крутизны (Ккр)

Средний уклон подъёмов: *2.36%*

Средний уклон спусков: *2.45%*

Ккр = 1.00

Погодно-географический показатель (П*Г)

П = 1.0; Г = 1.1 (*полупустыни*)

5.7 Категория трудности

$КТ = К_{пк} * К_{в} * К_{нв} * К_{пр} * К_{кр} * П * Г$

$КТ = 2.88 * 1.07 * 1.32 * 1.80 * 1.00 * 1.0 * 1.1 = 8.05$

Препятствие соответствует IV категории трудности

15. БАЛЬНАЯ ОЦЕНКА СЛОЖНОСТИ ВЕЛОСИПЕДНОГО ПОХОДА

15.1 Расчет эквивалентного пробега по ЛП

Переправы

Местоположение	Кол-во	Характеристика препятствия	эквивалент, км
р. Цагаан-Хужир-Гол	1	Брод, Скорость течения не более 0.5 м/сек, глубина менее 0.5 м, преодолевается в седле или вброд	0,5
р. Жилгэ-Гол	1	Н/К (простейшая), небольшая скорость течения (не более 0,5 м/сек); глубина 0,5-0,6 м переходы по бревну или вброд при ширине потока мене 5м.	2,0
р. Шогнуул	1	Брод, Скорость течения не более 0.5 м/сек, глубина менее 0.5 м, преодолевается в седле или вброд	0,5
р. Хээгцэр-Гол.	1	Брод, Скорость течения не более 0.5 м/сек, глубина менее 0.5 м, преодолевается в седле или вброд	0,5
р. Шарилжийн-Гол	1	Брод, Скорость течения не более 0.5 м/сек, глубина менее 0.5 м, преодолевается в седле или вброд	0,5
оз. Хэлтгийн-Нуур	1	Н/К (простейшая), небольшая скорость течения (не более 0,5 м/сек); глубина 0,5-0,6 м переходы по бревну или вброд при ширине потока мене 5м.	2,0
р. Жиглэг-Гол	10	Брод, Скорость течения не более 0.5 м/сек, глубина менее 0.5 м, преодолевается в седле или вброд	5,0
р. Арсайн-Гол	8	Брод, Скорость течения не более 0.5 м/сек, глубина менее 0.5 м, преодолевается в седле или вброд	4,0
р. Их-Хар-Гол	1	Брод, Скорость течения не более 0.5 м/сек, глубина менее 0.5 м, преодолевается в седле или вброд	0,5
р. Усан-Хужирын-Гол	1	Н/К (простейшая), небольшая скорость течения (не более 0,5 м/сек); глубина 0,5-0,6 м переходы по бревну или вброд при ширине потока мене 5м.	2,0
р. Ивдэйн-Гол	1	Брод, Скорость течения не более 0.5 м/сек, глубина менее 0.5 м, преодолевается в седле или вброд	0,5
р. Хегийн-Гол	1	Переправы через реки шириной более 20 м: скорость течения выше средней (от 1.6 до 2 м/сек); глубина - более 0.8 м; Необходимо маневрирование группы относительно основного направления при бросе. Необходима работа всей группы; часть группы страхует.	20,0
р. Бахтахын-Гол	1	Н/К (простейшая), небольшая скорость течения (не более 0,5 м/сек); глубина 0,5-0,6 м переходы по бревну или вброд при ширине потока мене 5м	2,0
р. Балбаригийн-Гол	1	Брод, Скорость течения не более 0.5 м/сек, глубина менее 0.5 м, преодолевается в седле или вброд	0,5
р. Бугсэйн-Гол и ее притоки	3	Брод, Скорость течения не более 0.5 м/сек, глубина менее 0.5 м, преодолевается в седле или вброд	1,5
р. Бургастын-Гол	1	Н/К (простейшая), небольшая скорость течения (не более 0,5 м/сек); глубина 0,5-0,6 м переходы по бревну или вброд при ширине потока мене 5м	2,0
р. Хух-Чулутын-Гол	1	Брод, Скорость течения не более 0.5 м/сек, глубина менее 0.5 м, преодолевается в седле или вброд	0,5
р. Нарийний-Гол	1	Н/К (простейшая), небольшая скорость течения (не более 0,5 м/сек); глубина 0,5-0,6 м переходы по бревну или вброд при ширине потока мене 5м	2,0
Приток р. Сумын-Гол	1	Н/К (простейшая), небольшая скорость течения (не более 0,5 м/сек); глубина 0,5-0,6 м переходы по бревну или вброд при ширине потока мене 5м	2,0
р. Эмгэнтий-Худжиртын-Гол	1	Брод, Скорость течения не более 0.5 м/сек, глубина менее 0.5 м, преодолевается в седле или вброд	0,5
р. Тарнайн-Гол	1	Н/К (простейшая), небольшая скорость течения (не более 0,5 м/сек); глубина 0,5-0,6 м переходы по бревну или вброд при ширине потока мене 5м	2,0
Итого за броды и переправы			51,0

Болота

Местоположение	Кол-во	Характеристика препятствия	эквивалент, км
Перевал Жиглэгийн-Даба	200 м	н/к (легкопроходимое) вязкие заболоченные участки глубиной 0.2-0.4 м	4,0
Долина р. Арсайн-Гол	400 м	н/к (легкопроходимое) вязкие заболоченные участки глубиной 0.2-0.4 м	8,0
Итого за болота			12,0

Пески

Местоположение	Кол-во	Характеристика препятствия	эквивалент, км
пески Монголын-Элс	2000 м	1а (сплошные)	30
Итого за болота			30,0

по методике 2005 г.

Эквивалентный пробег ЛП = 51+12+30=93

по проекту новой методики

Эквивалентный пробег ЛП = 36+12+30=78

15.2 Расчет интенсивности

по методике 2005 г.

$$I = (L\phi + ЛП) \cdot T_n / (T\phi \cdot L_n)$$

$$I = (1301 + 93) \cdot 13 \cdot 1,2 / (19 \cdot 600) = 1,91$$

по проекту новой методики

$$I = (L\phi \cdot K_{эп} + ЛП) \cdot T_n / T\phi \cdot L_n$$

$$I = (1352 + 78) \cdot 13 / 650 \cdot 19 = 1,51$$

$$K_{эп} = (0,8 \cdot 159,5 + 1,0 \cdot 801,9 + 1,2 \cdot 292,7 + 1,5 \cdot 47,7) / 1301 = 1,04$$

15.3 Расчет автономности

по методике 2005 г.

1. Участок Монды – Хатгал $A=1,32$, $T=4$, $m=0,210$
 2. Участок Хатгал – Рэнчин Лхумбэ $A=1,16$, $T=2$, $m=0,105$
 3. Участок Рэнчин Лхумбэ – Улан Ула $A=1,00$, $T=1$, $m=0,005$
 4. Участок Улан Ула – Мурэн $A=1,16$, $T=2$, $m=0,105$
 5. Участок Мурэн – Шинэ-Идэр $A=1,16$, $T=2$, $m=0,105$
 6. Участок Шинэ-Идэр – Джаргалант $A=1,16$, $T=2$, $m=0,105$
 7. Участок Джаргалант – Тарят $A=1,00$, $T=1$, $m=0,005$
 8. Участок Тарят – Ихтамир $A=1,16$, $T=2$, $m=0,105$
 9. Участок Ихтамир – Батцэнгел $A=1,00$, $T=1$, $m=0,005$
 10. Участок Батцэнгел – Гурванбулак $A=1,00$, $T=1$, $m=0,005$
 11. Участок Гурванбулак – ур. Аргалын-Хундий $A=1,00$, $T=1$, $m=0,005$
- A=1,14**

по проекту новой методики

1. Участок Монды – Хатгал $A=1,20$, $T=4$, $m=0,210$
 2. Участок Хатгал – Рэнчин Лхумбэ $A=0,85$, $T=2$, $m=0,105$
 3. Участок Рэнчин Лхумбэ – Улан Ула $A=0,7$, $T=1$, $m=0,005$
 4. Участок Улан Ула – Мурэн $A=0,85$, $T=2$, $m=0,105$
 5. Участок Мурэн – Шинэ-Идэр $A=0,85$, $T=2$, $m=0,105$
 6. Участок Шинэ-Идэр – Джаргалант $A=0,85$, $T=2$, $m=0,105$
 7. Участок Джаргалант – Тарят $A=0,7$, $T=1$, $m=0,005$
 8. Участок Тарят – Ихтамир $A=0,85$, $T=2$, $m=0,105$
 9. Участок Ихтамир – Батцэнгел $A=0,7$, $T=1$, $m=0,005$
 10. Участок Батцэнгел – Гурванбулак $A=0,7$, $T=1$, $m=0,005$
 11. Участок Гурванбулак – ур. Аргалын-Хундий $A=0,7$, $T=1$, $m=0,005$
- $A=0,96$**

15.4 Сумма баллов за препятствия

Протяженные препятствия	К.Т.	КС
<i>ПП1 перевал Мунгийн-Даба</i>	1 (2)	1.4 (2.85)
<i>ПП2 С-В берег оз. Хубсугул</i>	4 (4)	4.1 (8.65)
<i>ПП3 перевал Сантын-Даба</i>	3 (3)	2.4 (5.00)
<i>ПП4 Ю-В берег оз. Хубсугул</i>	3 (3)	3.7 (7.05)
<i>ПП5 Ю-З берег оз. Хубсугул</i>	4 (4)	4.0 (8.05)
<i>ПП6-7 перевал Жиглэгийн-Даба</i>	4 (4)	4.5 (8.11)
<i>ПП8 Дархатская котловина</i>	3 (3)	2.4 (5.15)
<i>ПП9 перевал Улийн-Даба</i>	3 (3)	2.7 (5.05)
<i>ПП10 перевал Дэд-Том-Даба</i>	3 (3)	2.8 (5.27)
<i>ПП11 горы Соридол Саридаг</i>	3 (3)	3.4 (6.91)
<i>ПП12 перевал Худжиртын-Даба</i>	1 (1)	1.2 (1.81)
<i>ПП13 перевал Цаган-Бургасын-Даба</i>	3 (3)	2.5 (4.37)
<i>ПП14 хребет Булнай Нуру</i>	3 (3)	2.9 (5.07)
<i>ПП15 перевал Дзолэгийн-Даба</i>	2 (3)	2.2 (4.28)
<i>ПП16 перевал Орохын-Даба</i>	3 (3)	2.7 (5.04)

<i>ПП17 Хорго-Терхийн-Цаган-Нур</i>	3 (3)	3.1 (5.67)
<i>ПП18 трасса 0603</i>	2 (2)	1.6 (2.37)
<i>ПП19 долина р. Хойт-Тамир</i>	2 (3)	2.3 (5.61)
<i>ПП20 Пески Монгол-Элс</i>	4 (4)	3.8 (8.05)
Σ (П)		53.7 (104.94)

по методике 2005 г.

$$\Sigma (\Pi) = (\Pi\Pi4 - 4,1+4,0+4,5+3,8=16,4) + (\Pi\Pi3 -3,7+3,4+3,1 =10,0) + (\Pi\Pi2 - 2,2+1,6+2,3=5,0) = \mathbf{31,4}$$

по проекту новой методики

$$\Sigma (\Pi) = (\Pi\Pi4 - 8,65+8,05+8,11+8,08=32,89) + (\Pi\Pi3 -7,05+5,12=12,0) + (\Pi\Pi2 - 2,37+2,85=5,0) = \mathbf{49,9}$$

15.5 Категория сложности

по методике 2005 г.

$$КС=\Pi*I*A=31,4*1,91*1,14 = 68,4 \text{ баллов}$$

по проекту новой методики

$$КС=\Pi*I*A=49,9*1,51*0,96 = 72,3 \text{ баллов}$$

По обоим методикам пройденный спортивный поход по всем параметрам: протяженности длительности и сумме баллов превышает максимальные значения для походов 4КС, но так как не имеет препятствий выше 4КТ, **соответствует 4 КС**