Инв. № _____

Томский государственный университет

Туристский клуб **«БЕРЕНДЕИ»**



Отчет

о прохождении автомобильного туристского спортивного маршрута 5 к. с. по Западной и Восточной Сибири совершенном с 3 по 17 августа 2013 г.

Маршрутная книжка № 0-108-13

Руководитель группы:
Бер Александр Андреевич.
Адрес руководителя:
teflex_tomsk@mail.ru

Маршрутно-квалификационная комиссия Сибирского федерального округа рассмотрела отчет и считает, что поход может быть зачтен всем участникам и руководителю пешим категорией сложности.

Отчет использовать в библиотеке СФО

Судья-эксперт _____ (_____)

Штамп МКК

Томск 2013 г.

Оглавление

1. СПРАВОЧНЫЕ СВЕДЕНИЯ 3

2. СОДЕРЖАНИЕ ОТЧЕТА 4

2.1. Район похода 4
2.2. Общая смысловая идея похода 4
2.3. Графики движения 4
2.3.1. Краткий график 4
2.3.2. Детальный график 6
2.4. Техническое описание прохождения группой маршрута. 11
День 1. 3 августа 2013 13
День 2. 4 августа 2013 14
День 3. 5 августа 2013 19
День 4. 6 августа 2013 23
День 5. 7 августа 2013 29
День 6. 8 августа 2013 32
День 7. 9 августа 2013 39
День 8. 10 августа 2013 42
День 9. 11 августа 2013 47
День 10. 12 августа 2013 52
День 11. 13 августа 2013 59
День 12. 14 августа 2013 63
День 13. 15 августа 2013 67
День 14. 16 августа 2013 69
День 15. 17 августа 2013 73
2.5. Изменения в маршруте и их причины 74
2.6. Материальное обеспечение группы 74
2.7.Стоимость проживания, питания, снаряжения, средств передвижения. 75

3. ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ 75

ВИДЕОМАТЕРИАЛЫ 76

ПОДРОБНЫЕ КАРТЫ МАРШРУТА 77

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ 81

СПРАВКА О ПРОЙДЕННОМ СПОРТИВНОМ ТУРИСТСКОМ МАРШРУТЕ 82

1. Справочные сведения

1.1.Маршрутная книжка № 0-108-13, выдана МКК Сибирского федерального округа

1.2. Место проведения и время проведения:

Западная и Восточная Сибирь: Томская, Кемеровская, Новосибирская области, Алтайский и Красноярский края, республики Алтай и Тува.

Время проведения: 03 - 17.08.2013 года

1.3. Общие справочные сведения о маршруте: **Таблица 1.**

Вид туризма	Категория сложности похода	Протяженность активной части, км	Продолжительность общая, дней	Продолжительность ходовых дней
авто	пятая	4011	15	15

1.4. 1. Нитка маршрута заявленная: г. Томск –г. Белово –г. Бийск – пос. Кош-Агач – пер. Бугузун – пос. Мугур-Аксы –в. Монгун-Тайга (восхождение) – пос. Хандагайты – пос. Самагалтай – г. Кызыл – Каменный город – пос. Танзыбей – пос. Червизюль – пос. Моторское – пос. Каратузское – пос. Кечергино – пос. Курагино – пос. Кошурниково – пос. Выезжый лог – пещ. Бол. Орешная – г. Красноярск – г. Дивногорск – г. Мариинск – г. Томск

1.4.2. Нитка маршрута пройденная: г. Томск– г. Юрга – г. Белово – г. Бийск – с. Алтайское – пер. Комарский – с. Черга – с. Шебалино – пер. Семинский – с. Онгудай – пер. Старый Чике-Таман – пос. Иня – с. Чибит – пос. Акташ **– пер. Улаганский – пос. Улаган – пер. Кату-Ярык (радиально) –** пос. Акташ – пос. Кош-Агач – **р. Тархата – Теплый ключ – р. Тархата (радиально) –** пос. Кош-Агач – р. Бугузун – пер. Бугузун – р. Моген-Бурен – пос. Кызыл-Хая – пер. Ак-Адыр – пос. Мугур-Аксы – **р. Мугур – в. Монгун –Тайга – р. Мугур (радиально)**– пос. Мугур-Аксы - пер. Коге-Дава – пер. Арзайты – пос. Хандагайты – пос. Дус-Даг – пос. Самагалтай – г. Кызыл – пос. Арадан - метеостанция Оленья речка – старый Усинский тракт – пос. Танзыбей – пос. Червизюль – пос. Моторское – пос. Каратузское – пос. Кочергино – пос. Курагино – пос. Кошурниково – пещ. Бол. Орешная – пос. Нарва – пос. Кускун – г. Красноярск – г. Дивногорск – г. Ачинск – г. Мариинск – г. Томск

1.5. Определяющие препятствия маршрута: 1 к.т – 2331 км, 2 к.т. – 473,3 км, 3 к.т.736,4 км, 4 к.т. – 260 км, 5 к.т. – 210 км.

1.6. Состав группы

№	Ф И О	Год рожд.	Место работы, учебы	Обязанность в группе	Туристский опыт
1	Бер Александр Андреевич	1960	ООО «ЦЗЖ»	руководитель, пилот	Вод. стаж =21 год, 4 а.у, 4 а.р.
2	Бер Людмила Михайловна	1962	ТПУ, ЕНМФ, доцент	штурман, пилот	Вод. стаж =17 лет, 4 ау
4	Макунин Алексей Анатольевич	1975	ТГУ ФИнф, доцент	пилот, фотограф	Вод. стаж =3 года, 4 ау, 2 а.р.
5	Костылева Наталья Анатольевна	1978	ТТЖТ, преподаватель	завхоз, и.о. врача	4 вело.у, 4 г.у.
5	Слезко Павел Павлович	1971	ООО Промальп, инженер	пилот, штурман	Вод. стаж =10 лет, 4 ау
6	Гончарик Андрей Александрович	1989	ООО «Альбатрос-СТ», инженер	пилот, автомеханик	Вод. стаж =5 лет
7	Бер Мария Александровна	1989	ТПУ ИПП, асп.	летописец, пилот	Вод. стаж =2 года, 4 ау
Nissan March О 487ОЕ 70			**Suzuki Escudo М 158РК 70**		**Нива Е 029МУ 70**

1.7. Отчет находится в библиотеке Томской федерации спортивного туризма

Электронная версия отчета на сайте **http://berendei.tsu.ru** в разделе **ОТЧЕТЫ**

1.8. Поход рассмотрен МКК Сибирского федерального округа

2. Содержание отчета

2.1. Район похода

Район похода настолько обширен, что его описание возможно только частями, захватывающими огромные территории нашей страны. Начало маршрута проходит сначала по Западно-Сибирской равнине, затем переходит в Кузнецкую котловину. Из нее, переваливая через Салаирский кряж, нитка маршрута попадает на Приобское плато, которое на юге постепенно переходит в отроги Алтая. Проходя по обширной горной стране – Алтаю маршрут проходит вдоль русел малых и основых рек района – Сарале, Черге, Катуни и Чуе, а также пересекает или заходит на борта их долин – Башкауса и Чулышмана. Заходит в внутригорные котловины – Курайскую и Чуйскую степи, а также на Улаганское плато. Проезд по Алтаю по нитке маршрута позволяет увидеть часть хребтов, приуроченных к альпийской складчатости – Северо и Южно-Чуйские хребты, прикоснуться к плато Укок. Переносясь из Алтая в смежную горную страну Саяны, маршрут пересекает хребет Чихачева, попадая в долину крупных подпрудных моренных озер к юго-востоку от Чулышманского нагорья Джулукульскую котловину у подножия вершины Монгун-Тайга, которую маршрут охватывает петлей, проходя сначала по долине р. Могун-Бурен, затем вдоль монгольской границы до с. Мугур-Аксы, и вновь возвращаясь к подножию Серебрянной горы.

После этого нитка устремляется в Убсунурскую котловину, где в районе Самагалтая резко поворачивает на север и через Туву идет к Красноярскому краю, пересекая хребты Саян, попадает в Минусинскую котловину. От нее, не отклоняясь от общего направления на север, нитка ведет к Красноярску, пересекая отроги Восточных Саян. В Красноярске маршрут покидает Восточную Сибирь и уже знакомым для нас путем возвращается в Томск.

Многообразие ландшафтов, разные природные зоны от полупустынь и степей до гольцов и ледников позволяют насладиться всем этим в одном маршруте.

2.2. Общая смысловая идея похода

Большое Алтае-Саянское кольцо – не новый маршрут. Но чтобы ходить автомобильные маршруты высоких категорий, надо же с чего-то начинать. Тем более что всегда есть возможность изменить нитку или дополнить ее радиальными выходами к интересным объектам.

Основной идеей нашего маршрута было включить в него участки 5 категории трудности, посетить интересные географические объекты в труднодоступных местах. В список таковых мы включили – урочище Теплый ключ (перед плато Укок), вершину Монгун-Тайга, Старый Усинский тракт, с которого доступна одна из достопримечательностей хребта Ергаки – Каменный город - подобие Красноярских столбов, пещеру Большая Орешная. Помимо прочего мы смогли осмотреть и творения человеческих рук – Старый перевал Чике-Таман, перевал Кату-Ярык и Красноярсую ГЭС.

2.3. Графики движения

2.3.1. Краткий график

День	Дата	Участок	Время движения			Раст, км	Тип покрытия			КТ
			Нач.	Окон.	ЧХВ		Асф.	Грав.	Грунт	
1	03.08. 2013	Томск — Юрга – Ленинск-Кузнецкий – Белово – Барнаул – Бийск	9:15	22:00	10:21	744,0	744,0	0,0	0,0	1
2	04.08. 2013	Бийск – Алтайское – пер. Комарский – с. Черга- с. Шебалино – пер. Семинский – с. Онгудай – пер. Старый Чике-Таман – пос. Иня – пос. Чибит	8:50	18:46	6:53	401,0	339,0	39,0	23,0	1-3
3	05.08. 2013	пос. Чибит – пос. Акташ – пер. Улаганский – с. Улаган – с. Балыктуюль – пер. Кату-Ярык – с. Бадыктуюль – с. Улаган – пер. Улаганский – ур. Красные ворота – пос. Акташ – пос. Чибит	7:25	17:55	5:53	234,0	110,0	56,0	68,0	1-3

День	Дата	Участок	Время движения			Раст, км	Тип покрытия			КТ
			Нач.	Окон.	ЧХВ		Асф.	Грав.	Грунт	
4	06.08. 2013	пос. Чибит – пос. Акташ – с. Курай – пос. Кош-Агач – р. Тархата – р. Усай – р. Джумалы – Теплый ключ – р. Джумалы – р. Усай – р. Тархата – погранзастава	8:18	20:40	7:33	276,4	116,4	83,0	77,0	1-5
5	07.08. 2013	погранзаставва – пос. Кош-Агач – пос. Кокоря – р. Бугузун	9:26	18:56	3:30	103,0	32,0	1,0	70,0	1-5
6	08.08. 2013	р. Бугузун – пер. Бугузун – оз. Ак-Холь – пер 2391 м – р. Моген-Бурен – пос. Кызыл-Хая – тропа Хайчин-Дзам – пер. Хапши – пер. Ак-Адыр	8:19	19:23	8:10	122,0	0,0	0,0	122,0	4-5
7	09.08. 2013	пер. Ак-Адыр – пер. Хара-Гоби – пос. Мугур-Аксы – р. Мугур – лагерь под в. Монгун-Тайга	9:18	13:11	2:21	43,0	0,0	0,0	43,0	4-5
8	10.08. 2013	восхождение на в. Монгун-Тайга (1Б, 3970 м)	6:12	18:20	8:33					-
9	11.08. 2013	лагерь под в. Монгун-Тайга – р. Мугур – пос. Мугур-Аксы – пер. 2102 м. – р. Каргы – пер. Коге-Дава – р. Барлык – р. Арзайты – пер. Арзайты – р. Шин – р. Саглы – р. Кузленги	9:06	20:08	5:20	137,0	0,0	0,0	137,0	3-5
10	12.08. 2013	р. Кузленги – пер. 1811 м. – пер. Калчан – пер. Сап – пос. Хандагойты – р. Улатай – пер. 2350 м. – пос. Дустаг – р. Кадый	8:39	19:23	6:16	184,0	18,0	88,0	81,0	1-4
11	13.08. 2013	р. Кадый – Убсунурская котловина – пос. Оо-Шинаа – пос. Самагалтай – г. Кызыл – пос. Туран – пос. Шивилиг – пер. Нолевка – р. Ус – пос. Арадан	7:28	19:51	8:47	507,0	335,0	108,0	64,0	1-5
12	14.08. 2013	пос. Арадан – пер. Ойский – р. Оленья речка – Каменный город – хр. Кулумыс – пос. Танзыбей – пос. Червизюль – пос. Моторское – пос. Каратузское – пос. Кочергино – пос. Курагино – р. Черемшанка	8:08	20:00	7:14	276,3	126,0	94,3	56,0	1-5
13	15.08. 2013	р. Черемшанка – пос. Кошурниково – пос. Щетинкино – д. Орешное – р. Таежный Баджей	8:48	13:29	4:01	221,0	119,0	100,0	2,0	2-3
14	16.08. 2013	прохождение пещ. Большая Орешная (2А)	9:44	19:00	8:54					-
15	17.08. 2013	р. Таежный Баджей – пос. Орешное – пос. Нарва – пос. Кускун – г. Красноярск – г. Дивногорск – г. Ачинск – г. Мариинск – г. Томск	8:32	21:05	10:59	760,0	738,0	22,0	0,0	1
				ВСЕГО	**87:18**	**4011**	**2677,4**	**591,3**	**743,0**	

2.3.2. Детальный график

День	Участок			Движение			Раст, км	Тип покрытия			КТ
	№	Начало	Окончание	Начало	Окончание	Время		Асфальт	Гравийка	Грунтовка	
1	1	Томск	примыкание к М53	9:15	11:12	1:57	110,0	110,0	0,0	0,0	1
	2	примыкание к М53	обед перед Панфилово	11:23	13:15	1:52	160,0	160,0	0,0	0,0	1
	3	обед перед Панфилово	граница Кем. Обл и Алтайского края	13:58	15:55	1:57	140,0	140,0	0,0	0,0	1
	4	граница Кем. Обл и Алтайского края	заправка	16:37	18:54	2:17	200,0	200,0	0,0	0,0	1
	5	заправка	въезд в Бийск	19:29	21:15	1:46	120,0	120,0	0,0	0,0	1
	6	въезд в Бийск	ночевка за Бийском	21:28	22:00	0:32	14,0	14,0	0,0	0,0	1
Ночевка 1				Итого за день		10:21	744,0	744,0	0,0	0,0	
2	7	ночевка за Бийском	с. Алтайское	8:50	9:51	1:01	73,0	73,0	0,0	0,0	1
	8	с. Алтайское	пер. Комарский	10:12	11:02	0:50	39,0	9,0	30,0	0,0	2
	9	пер. Комарский	граница Алтайского края и респ. Алтай	11:17	11:37	0:20	15,0	0,0	0,0	15,0	2
	10	граница Алтайского края и респ. Алтай	заправка в Шебалино	11:39	12:17	0:38	41,0	32,0	9,0	0,0	1
	11	заправка в Шебалино	пер. Семинский	12:28	12:59	0:31	34,0	34,0	0,0	0,0	1
	12	пер. Семинский	кафе в Онгудае	13:29	14:13	0:44	56,0	56,0	0,0	0,0	1
	13	кафе в Онгудае	пер. Старый Чике-Таман	15:11	15:52	0:41	25,0	21,0	0,0	4,0	3
	14	пер. Старый Чике-Таман	слияние Чуи и Катуни	15:59	16:58	0:59	50,0	46,0	0,0	4,0	3
	15	слияние Чуи и Катуни	Водопад Ширлак	17:21	18:05	0:44	47,0	47,0	0,0	0,0	1
	16	Водопад Ширлак	Ночевка на берегу Чуи	18:21	18:46	0:25	21,0	21,0	0,0	0,0	1
Ночевка 2				Итого за день		6:53	401,0	339,0	39,0	23,0	
3	17	Ночевка на берегу Чуи	Акташ (погранотряд)	7:25	7:45	0:20	12,0	12,0	0,0	0,0	1
	18	Акташ (погранотряд)	пер. Улаганский	10:24	11:05	0:41	27,0	16,0	11,0	0,0	2
	19	пер. Улаганский	пер. Кату-Ярык	11:22	13:18	1:56	78,0	30,0	14,0	34,0	3
	20	пер. Кату-Ярык	смотровая площадка	14:47	15:14	0:27	18,0	0,0	0,0	18,0	3
	21	смотровая площадка	Красные ворота	15:17	17:21	2:04	76,0	36,0	24,0	16,0	3
	22	Красные ворота	Ночевка на берегу Чуи	17:30	17:55	0:25	23,0	16,0	7,0	0,0	2
Ночевка 3				Итого за день		5:53	234,0	110,0	56,0	68,0	

День	Участок			Движение			Раст, км	Тип покрытия			КТ
	№	Начало	Окончание	Начало	Окончание	Время		Асфальт	Гравийка	Грунтовка	
4	23	Ночевка на берегу Чуи	Кош-Агач (въезд)	8:18	9:58	1:40	110,0	110,0	0,0	0,0	1
	24	Кош-Агач (въезд)	погранзастава	10:50	11:35	0:45	31,4	6,4	0,0	25,0	3
	25	погранзастава	впадение р. Каланегир в Тархату	11:45	12:16	0:31	19,0	0,0	19,0	0,0	3
	26	впадение притока в Тархату	развилка Джазатор-Теплый ключ	12:21	12:46	0:25	23,0	0,0	23,0	0,0	3
	27	развилка	безымянный перевал	12:55	13:34	0:39	18,0	0,0	0,0	18,0	5
	28	безымянный перевал	Теплые ключи	13:48	14:40	0:52	8,0	0,0	0,0	8,0	5
	29	Теплые ключи	безымянный перевал	17:24	18:07	0:43	8,0	0,0	0,0	8,0	5
	30	безымянный перевал	развилка Джазатор-Кош-Агач	18:40	19:33	0:53	18,0	0,0	0,0	18,0	5
	31	развилка Джазатор-Кош-Агач	перед погранзаставой	19:35	20:40	1:05	41,0	0,0	41,0	0,0	3
Ночевка 4				Итого за день		7:33	276,4	116,4	83,0	77,0	
5	32	перед погранзаставой	погранзастава	9:26	9:33	0:07	1,0	0,0	1,0	0,0	3
	33	погранзастава	Кош-Агач	9:43	10:38	0:55	27,0	2,0	0,0	25,0	3
	34	Кош-Агач	заправка-обед	14:40	14:54	0:14	3,0	3,0	0,0	0,0	1
	35	заправка-обед	Кокоря	15:40	16:03	0:23	27,0	27,0	0,0	0,0	1
	36	Кокоря	разлив р. Сайлюгем	16:06	16:44	0:38	21,0	0,0	0,0	21,0	3
	37	разлив р. Сайлюгем	переправа	16:59	17:14	0:15	7,0	0,0	0,0	7,0	3
	38	переправа	впадение р. Текелю	17:44	18:03	0:19	7,0	0,0	0,0	7,0	3
	39	впадение р. Текелю	выше впадения р. Аккаялу-Озек	18:17	18:56	0:39	10,0	0,0	0,0	10,0	4
Ночевка 5				Итого за день		3:30	103,0	32,0	1,0	70,0	
6	40	выше впадения р. Аккаялу-Озек	выше впадения р. Кочкорлу	8:19	9:06	0:47	5,0	0,0	0,0	5,0	5
	41	выше впадения р. Кочкорлу	пер. Бугузун	9:17	9:36	0:19	3,0	0,0	0,0	3,0	5
	42	пер. Бугузун	брод через р. Джеты-Тей	10:03	11:12	1:09	2,0	0,0	0,0	2,0	5
	43	брод через р. Джеты-Тей	безымянный перевал	11:26	11:50	0:24	8,0	0,0	0,0	8,0	4
	44	безымянный перевал	озеро Кара-Холь	11:57	12:15	0:18	5,0	0,0	0,0	5,0	4
	45	озеро Кара-Холь	пер. 2391 м.	13:42	14:09	0:27	9,0	0,0	0,0	9,0	4
	46	пер. 2391 м.	мост при впадении р. Башкы-Кара-Суг	14:20	15:18	0:58	15,0	0,0	0,0	15,0	5
	47	мост при впадении р. Башкы-Кара-Суг	ур. Умну-Хурэм	15:31	18:02	2:31	30,0	0,0	0,0	30,0	5
	48	ур. Умну-Хурэм	пер. Ак-Адыр	18:15	19:32	1:17	45,0	0,0	0,0	45,0	4
Ночевка 6				Итого за день		8:10	122,0	0,0	0,0	122,0	

День	Участок			Движение			Раст, км	Тип покрытия			КТ
	№	Начало	Окончание	Начало	Окончание	Время		Асфальт	Гравийка	Грунтовка	
7	49	пер. Ак-Адыр	пер. Халун-Дава	9:18	9:31	0:13	6,0	0,0	0,0	6,0	4
	50	пер. Халун-Дава	пос. Мугур-Аксы	9:32	10:04	0:32	12,0	0,0	0,0	12,0	4
	51	пос. Мугур-Аксы	базовый лагерь под Монгун-Тайгой	11:35	13:11	1:36	25,0	0,0	0,0	25,0	5
Ночевка 7				Итого за день		2:21	43,0	0,0	0,0	43,0	
8	52	базовый лагерь под Монгун-Тайгой	старая стоянка	6:12	6:32	0:20	0,0				
	53	старая стоянка	на гребне морены	6:42	7:05	0:23	0,0				
	54	на гребне морены	перед подъемом на пер. Буревестник	7:16	7:55	0:39	0,0				
	55	перед подъемом на перевал Буревестник	на перевале Буревестник	8:06	9:03	0:57	0,0				
	56	на перевале Буревестник	граница скалы-снег	9:50	11:08	1:18	0,0				
	57	граница скалы-снег	вершина Монгун-Тайги	11:17	13:09	1:52	0,0				
	58	вершина Монгун-Тайги	граница скалы снег	13:14	13:50	0:36	0,0				
	59	граница скалы снег	пер. Буревестник	13:55	14:20	0:25	0,0				
	60	пер. Буревестник	край плато	15:31	15:53	0:22	0,0				
	61	край плато	начало спуска	16:20	16:51	0:31	0,0				
	62	начало спуска	базовый лагерь под Монгун-Тайгой	17:10	18:20	1:10	0,0				
Ночевка 8				Итого за день		8:33	0,0	0,0	0,0	0,0	
9	63	базовый лагерь под Монгун-Тайгой	пос. Мугур-Аксы	9:06	10:48	1:42	25,0	0,0	0,0	25,0	5
	64	пос. Мугур-Аксы	первый вираж подъема на пер. Коге-Дава	11:21	12:30	1:09	27,0	0,0	0,0	27,0	4
	65	первый вираж подъема на пер. Коге-Дава	второй вираж подъема на пер. Коге-Дава	12:44	12:49	0:05	2,0	0,0	0,0	2,0	4
	66	второй вираж подъема на пер. Коге-Дава	пер. Коге-Дава	12:57	13:04	0:07	2,0	0,0	0,0	2,0	4
	67	пер. Коге-Дава	Слияние Барлыка и Хемчегейлиг-Хема	13:33	13:51	0:18	10,0	0,0	0,0	10,0	4
	68	Слияние Барлыка и Хемчегейлиг-Хема	пер. Арзайты	17:38	18:29	0:51	29,0	0,0	0,0	29,0	4
	69	пер. Арзайты	р. Кузленги	19:00	20:08	1:08	42,0	0,0	0,0	42,0	3
Ночевка 9				Итого за день		5:20	137,0	0,0	0,0	137,0	

День	Участок			Движение			Раст, км	Тип покрытия			КТ
	№	Начало	Окончание	Начало	Окончание	Время		Асфальт	Гравийка	Грунтовка	
10	70	р. Кузленги	пер. 1811	8:39	8:55	0:16	7,0	0,0	0,0	7,0	3
	71	пер. 1811	пер. Калчан	8:57	9:09	0:12	8,0	0,0	0,0	8,0	3
	72	пер. Калчан	пер. Сап	9:22	10:40	1:18	37,0	0,0	0,0	37,0	3
	73	пер. Сап	въезд в пос. Хандагайты	10:54	11:23	0:29	23,0	15,0	0,0	8,0	3
	74	въезд в пос. Хандагайты	центр. Площадь пос. Хандагайты	11:40	11:45	0:05	2,0	2,0	0,0	0,0	1
	75	Площадь пос. Хандагайты	погранотряд	12:57	13:05	0:08	3,0	1,0	2,0	0,0	2
	76	погранотряд	стадо	13:43	14:40	0:57	20,0	0,0	20,0	0,0	3
	77	стадо	зигзаг	14:59	15:18	0:19	18,0	0,0	18,0	0,0	3
	78	зигзаг	перевал	15:34	15:44	0:10	3,0	0,0	6,0	0,0	4
	79	перевал	за Дус-Дагом	16:03	17:34	1:31	42,0	0,0	42,0	0,0	3
	80	за Дус-Дагом	перед р. Кадый	18:32	19:23	0:51	21,0	0,0	0,0	21,0	4
Ночевка 10				Итого за день		6:16	184,0	18,0	88,0	81,0	
11	81	перед р. Кадый	Мост через р Ирбитей	7:28	8:30	1:02	26,0	0,0	0,0	26,0	5
	82	Мост через р Ирбитей	пустыня перед Оо-Шынаа	8:32	9:36	1:04	38,0	0,0	0,0	38,0	4
	83	пустыня перед Оо-Шынаа	Самагалтай	9:50	11:46	1:56	108,0	0,0	108,0	0,0	3
	84	Самагалтай	Обед	12:57	13:01	0:04	2,0	2,0	0,0	0,0	1
	85	Обед	Кызыл	13:49	15:57	2:08	170,0	170,0	0,0	0,0	1
	86	Кызыл	пер. Нолевка	17:16	18:54	1:38	110,0	110,0	0,0	0,0	1
	87	пер. Нолевка	ночевка на ручье	18:56	19:51	0:55	53,0	53,0	0,0	0,0	1
Ночевка 11				Итого за день		8:47	507,0	335,0	108,0	64,0	
12	88	ночевка на ручье	перевал перед свертком	8:08	8:52	0:44	41,0	41,0	0,0	0,0	1
	89	перевал перед свертком	кордон	8:55	9:07	0:12	8,0	2,0	6,0	0,0	2
	90	кордон	брод через Оленью Речку	9:11	9:19	0:08	4,3	0,0	4,3	0,0	2
	91	брод через Оленью Речку	Стоянка	9:40	10:31	0:51	12,0	0,0	0,0	12,0	4
	92	Стоянка	р. Матюшкин ключ	13:10	15:06	1:56	28,0	0,0	0,0	28,0	5
	93	р. Матюшкин ключ	Танзыбей	15:08	15:49	0:41	18,0	2,0	0,0	16,0	4
	94	Танзыбей	Курагино	17:05	19:17	2:12	140,0	56,0	84,0	0,0	2
	95	Курагино	р. Черемшанка	19:30	20:00	0:30	25,0	25,0	0,0	0,0	1
Ночевка 12				Итого за день		7:14	276,3	126,0	94,3	56,0	

День	Участок			Движение			Раст, км	Тип покрытия			КТ
	№	Начало	Окончание	Начало	Окончание	Время		Асфальт	Гравийка	Грунтовка	
13	96	р. Черемшанка	Щетинкино	8:48	10:38	1:50	97,0	67,0	30,0	0,0	2
	97	Щетинкино	Крольский виадук	10:48	11:22	0:34	35,0	0,0	35,0	0,0	2
	98	Крольский виадук	Сверток на Орешное	11:26	12:35	1:09	82,0	52,0	30,0	0,0	2
	99	Сверток на Орешное	берег р. Таежный Баджей	13:01	13:29	0:28	7,0	0,0	5,0	2,0	3
Ночевка 13				Итого за день		4:01	221,0	119,0	100,0	2,0	
14	100	берег р. Таежный Баджей	пещ. Большая Орешная (вход)	9:44	10:50	1:06	0,0				
	101	пещ. Большая Орешная (вход)	пещ. Большая Орешная (выход)	11:00	18:03	7:03	0,0				
	102	пещ. Большая Орешная (выход)	берег р. Таежный Баджей	18:15	19:00	0:45	0,0				
Ночевка 14				Итого за день		8:54	0,0	0,0	0,0	0,0	
15	103	берег р. Таежный Баджей	г.Красноярск	8:32	10:49	2:17	120,0	120,0	0,0	0,0	1
	104	г.Красноярск	мост через Енисей	11:06	12:42	1:36	60,0	60,0	0,0	0,0	1
	105	мост через Енисей	кафе за мостом через Енисей	12:50	12:53	0:03	2,0	2,0	0,0	0,0	1
	106	кафе за мостом через Енисей	остановочный карман	13:22	14:29	1:07	79,0	79,0	0,0	0,0	1
	107	остановочный карман	заправка в Каштане	14:33	16:38	2:05	180,0	180,0	0,0	0,0	1
	108	заправка в Каштане	кафе перед Мариинском	16:46	17:48	1:02	89,0	89,0	0,0	0,0	1
	109	кафе перед Мариинском	д. Большая Песчанка	18:15	19:19	1:04	80,0	68,0	12,0	0,0	1
	110	д. Большая Песчанка	заправка в Томске	19:20	21:05	1:45	150,0	140,0	10,0	0,0	1
				Итого за день		10:59	760,0	738,0	22,0	0,0	
				ВСЕГО		87:18:00	4011,7	2677,4	591,3	743,0	
								66,7%	14,7%	18,5%	

Итого участков: 1 к.т – 2331 км, 2 к.т. – 473,3 км, 3 к.т.- 736,4 км, 4 к.т. – 260 км, 5 к.т. – 210 км.

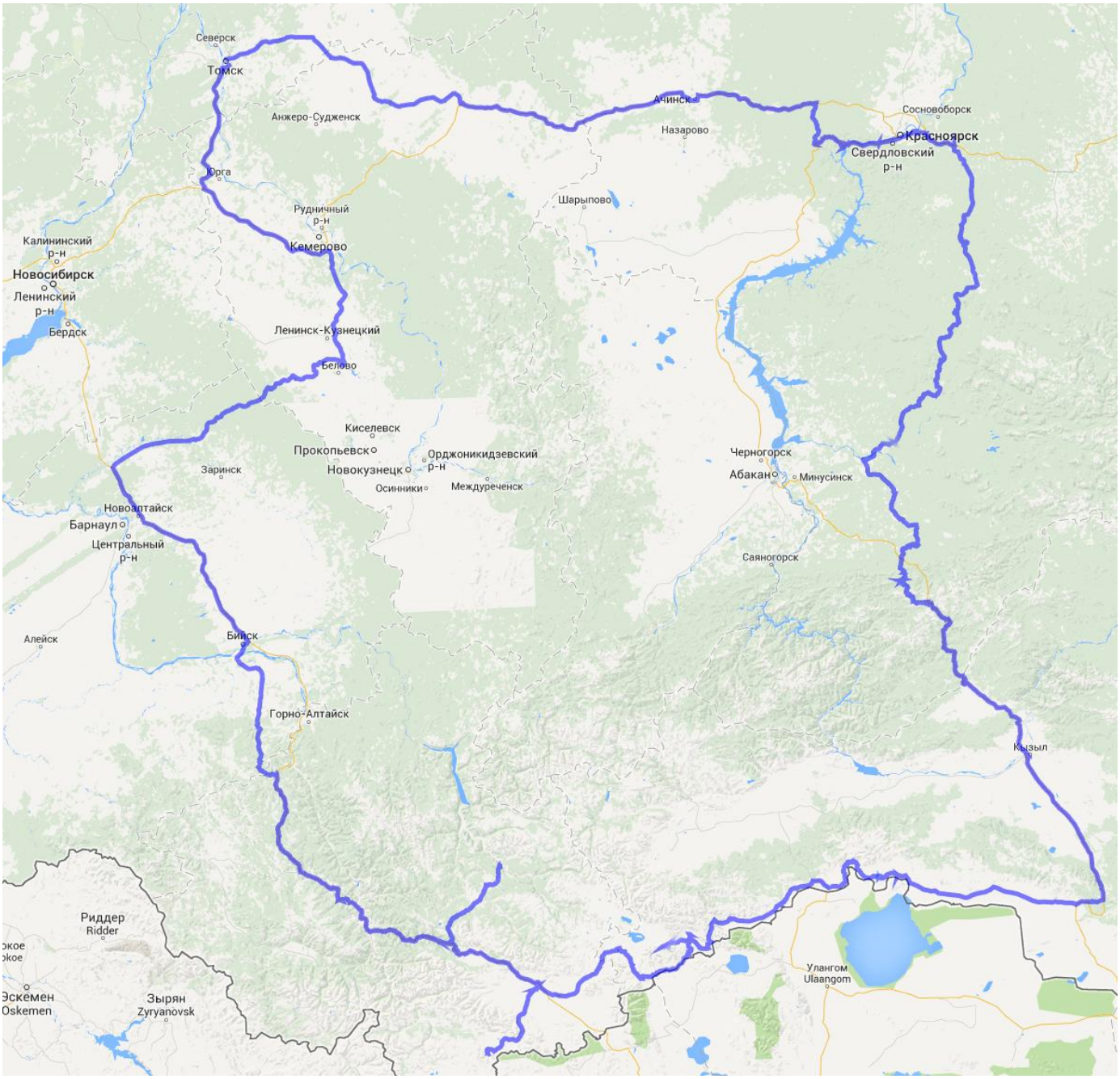


Схема 1. Общая схема маршрута

2.4. Техническое описание прохождения группой маршрута.

В [1] приводятся рекомендации организации адекватных сложных ниток маршрутов и оценке их трудности: «Категории сложности автомотопоходов определяются в зависимости от включения в их маршруты классифицированных участков пли аналогичных им по характеру и количеству препятствий и технической сложности их преодоления. Дополнительная до нормативной протяженность этих маршрутов должна составляться из участков автомобильных дорог без препятствий или участков, сложность которых характеризуется более низкой категорией.

Не следует приветствовать попытки отдельных групп (это особенно заметно у вело-, реже у мототуристов) усложнять маршруты за счет перетаскивания транспорта, например через перевалы, или в таежных районах по полотну железной дороги. Отмечались случаи, когда такие перетаскивания составляли 25-30% отведенного на весь поход времени. А ведь колеса для того и даны, чтобы передвигаться на них».

Также приведем здесь оценки сложности участков в таблице :

Категория сложности	Характеристика маршрута	Требования к средствам передвижения
1	Категорийных участков нет, или они нетипичны для данного маршрута (например, падение дерева поперек дороги общего пользования).	Не требуется переделок транспортных средств; могут использоваться дорожные модели мотоциклов и легковые автомобили.
2	Категорийный участок несложный и непротяженный, позволяет ехать на неподготовленном автомобиле или мотоцикле со снижением скорости или принятием повышенных мер безопасности (например, грунтовые участки дорог с выбоинами, участки песка, мосты в плохом состоянии и т.д.). К категорийным участкам 2 к.с. относятся также протяженные грейдерные участки дорог общего пользования (регионы Сибири и Дальнего Востока), горные дороги, по которым имеется автобусное сообщение.	Требуется незначительная подготовка автомобилей, мотоциклов, снегоходов., Более серьезная подготовка техники способствует увеличению скорости движения или безопасности участников, меньшей утомляемости.
3	Категорийный участок может проходить по дорогам общего пользования, по которым сообщение автомобилей возможно не при любой погоде. Характерны сложности с ориентированием, высокая степень автономии.	
4	Прохождение отдельных недлинных категорийных участков возможно при помощи других членов группы (страховке или выталкивании), а так же использовании подручных или специально приготовленных средств повышения проходимости. Характерны сложности с ориентированием, высокая степень автономии. Участки дорог проходимы местными жителями на автомобилях высокой проходимости или гусеничном транспорте, но нет сведений о сквозном прохождении туристскими группами - такие участки считаются участками первопрохождения для авто-мото. К категорийным участкам 4 к.с. относятся также протяженные песчаные участки дорог (точнее, следы от проезда машин) по пустыням, с большой автономией (более 100 км).	Требуется серьезная подготовки техники, на автомобилях в штатной комплектации, как правило, походы невозможны или связаны с большим риском. Допускается использование специальных автомобилей повышенной проходимости ("джипы"), оборудованных лебедками, цепями противоскольжения и трапиками; мотоциклы должны иметь шины повышенной проходимости.
5	Прохождение достаточно протяженных категорийных участков (десятки км) возможно лишь при помощи других членов группы (страховке или выталкивании), а так же использовании подручных или специально приготовленных средств повышения проходимости. Характерна максимальная степень автономии (в горах 50-100 км, в пустыне 200-500 км). Участки дорог с трудом проходимы местными жителями на автомобилях высокой проходимости или гусеничном транспорте, а также лошадьми - такие участки считаются участками первопрохождения для авто-мото. Переправы требуют специальных средств (возимых или собираемых на месте).	Требуется максимальная подготовка техники и экипировки, использование современных средств связи (раций и спутниковых телефонов) и ориентирования (GPS-навигаторов).

День 1. 3 августа 2013

Участок: Томск — Юрга – Ленинск-Кузнецкий – Белово – Барнаул – Бийск, ***744 км.***



Выехали от места сбора в Томске в 9:15. Участок дороги Томск-Юрга между Курлеком и постом ДПС ремонтируется. Меняют два моста – через реки Кузьминка и Большая Черная. Подушку дороги полностью меняют и поднимают, асфальта не жалеют. Ремонт делает одна солидная фирма.

За постом, в Кемеровской области и до примыкания Томского ответвления к трассе М-53 дорога хуже качеством – подразбитая, с заметной колейностью местами. Чуть за примыканием делаем остановку, чтобы собраться вместе. Там же фотографируемся на фоне пограничного знака «Кемеровская область».

Далее дорога такая же, как до свертка на Юргу, так и немного далее – также ремонтируется. Но менее основательно. Всего лишь асфальтируют. До Кемерово – дорога все такая же – двухполосная. От Кемерово большой участок автострады, первая часть была открыта для движения в сентябре 2011 года, и каждый год достраивается новый участок. Идеальное покрытие, четыре полосы с отбойником. Причем видно, что дорога и дальше будет развиваться в направлении Ленинск-Кузнецкого.

Перед поселком Панфилово свернули на обед. Съели домашние заготовки. После обеда продолжили движение сначала до Ленинска-Кузнецкого, потом свернули на четырехполосную трассу до Новокузнецка. Дорога, конечно, хуже автострады, на наличие еще одной полосы для обгона делает передвижение комфортнее. Заправились топливом в районе Полысаево. Затем свернули на Белово, но проехали по объездной дороге, которая затем выходит на трассу «Кузбасс-Алтай», проложенную через Салаирский кряж

Трасса- Кузбасс-Алтай: *Автодорога, соединяющая Алтайский край и Кемеровскую область. Общая протяженность – 230 км. Имеет хорошее асфальтовое покрытие по всей длине. Ширина – 1-2 полосы в каждую сторону, полосы не разделенные.*

Автодорога открыта для движения в 2003 г (по другим данным – в 2001 г, по памятнику на границе субъектов федерации в 2000 году, и была построена за 20 месяцев). До этого, в 80 – 90-е годы, на ее месте проходила недостроенная железная дорога, которая после распада СССР была переделана в автомобильную трассу. Именно поэтому дорога Алтай-Кузбасс отличается отсутствием резких подъемов и спусков, даже через незначительные ручьи и овраги проложены огромные виадуки. Еще одна отличительная черта трассы – малое количество заправок и придорожных кафе.Ранее проезд по дороге был платный, сбор платы за проезд и весовой контроль осуществляются на посту на 90 км трассы. В настоящее время проезд – бесплатный.[2]

По трассе проезжаем с остановкой на границе Кемеровской области и Алтайского края, где из огромных труб сварен монумент, символизирующий горы (просто горы или угольные из контекста не ясно). Также камень-памятник о строительстве самой трассы. Дорога изобилует виадуками.

Очень интересный момент, что наиболее часто на трассе попадаются машины с номерами региона 24 и 124 (Красноярский край).

После того как дорога перевалила Салаирский кряж – она становится похуже, и вскоре перед Тальменкой выходит на Чуйский тракт (трасса М-52) под виадуком.

Движение по Чуйскому тракту более насыщенное – скорость падает, так как возможности по обгону грузовых автомобилей ограничиваются интенсивным встречным потоком. Но в районе свертка на пос. Лесная поляна дорога расширяется до 4 полос и идет так до развязки на Бийск

До Бийска дорога идет двухполосная, местами расширяясь полосами поворота и разгона на перекрестках. В начале сумерек доезжаем до надписи из букв БИЙСК, фотографируемся там, не-

много общаемся с группой на УАЗах Патриот из Архангельска. Судя по наклейкам на бортах, они тоже едут в Туву. Они сказали, что часть группы у них уже в Бийске.

После остановки проезжаем город через коммунальный мост через Бию, затем сворачиваем на Белокуриху – дорогу Р368 (Смоленский тракт). В сосновом бору, слева по ходу, ночуем, отъехав по просеке на 150 м вглубь. Через дорогу от нас уже пойма Бии. Вода у нас есть с собой. Ужин готовим на газе.



Фото 1. Выезд на трассу М53 (граница областей)



Фото 2.1 На монументе



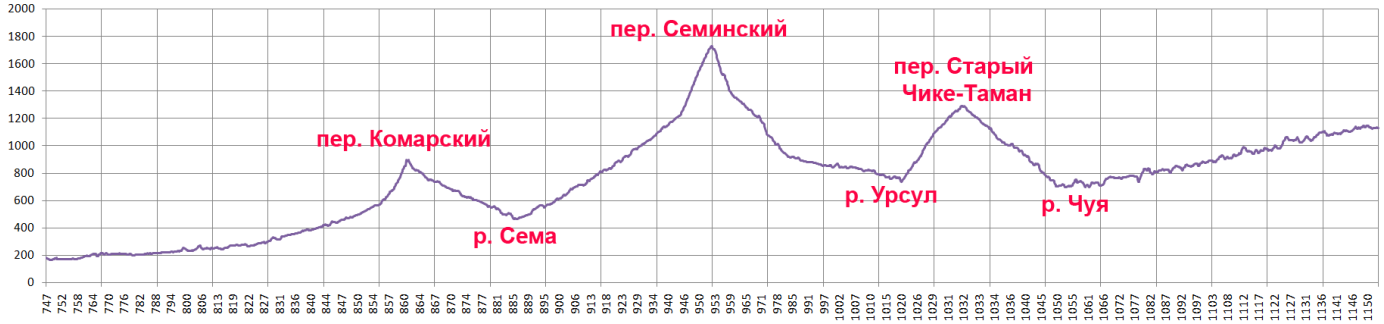
Фото 3. Трасса Кузбасс-Алтай, граница субъектов



Фото 4. За На въезде в город Бийск

День 2. 4 августа 2013

Участок: Бийск – Алтайское – пер. Комарский – с. Черга- с. Шебалино – пер. Семинский – с. Онгудай – пер. Старый Чике-Таман – пос. Иня – пос. Чибит, ***401 км.***



Утром дежурные проснулись в 7:00, завтрак был готов к 8 часам. Собрали лагерь, отдельно собрали мусор в пакеты (выбросили на заправке в Шебалино). Выехали в 8:50. Переехали по мосту реку Катунь. До большого кольца едем все по той же дороге, на кольце сворачиваем на с. Алтайское. Асфальт положен давно, на плиты. Их стыки разъехались. Машины ритмично стучат как на

железной дороге. Дорога идет по степной зоне. На подъезде к Алтайскому начинаются участки нового асфальта. В Алтайском собираемся всей группой за заправкой.

От Алтайского продолжаем движение по асфальтовой дороге, проложенной вдоль реки Сараса. На развилке Черга-Ая поворачиваем направо. Проезжаем поселки Сараса (за поселком заканчивается асфальт), Рудник, Пролетарка, Кыркыла и Комар. В Комаре есть даже остатки асфальта. За последним поселком дорога ухудшается – становится круче и размытее. Встречаются крупные камни в основании дороги. Но она в конце выполаживается на Комарском перевале. Здесь мы опять собираемся всей группой.

Комарский перевал *находится выше села Комар по дороге Алтайское-Черга. По этой дороге проходил старый Чуйский тракт. Перевал является водоразделом рек Сараса и Булухта. Высота перевала 885 метров. На перевале есть площадка для машин. Спуск и подъем представляет собой грунтовую дорогу, которая в дождь может доставить много неудобств.*

От Комарского перевала вниз в долину Булухты идет грунтовая дорога. До деревни Белое она слегка разбита. После деревни проезжаем еще небольшой поселок Булухта, подъезжаем к границе с Республикой Алтай. Трасса Черга-Усть-Кан асфальтирована. Строится новый объезд Черги. В Черге мы выехали на трассу М52. До Шебалино далее идет двухполосная неплохая дорога. Видны участки свежего асфальта. В Шебалино заправляемся.

Далее мы едем на Семинский перевал, где так же делаем остановку – подышать воздухом, полюбоваться видами и купить сувениры.

Семинский перевал находится *на 583-м километре автодороги М-52 "Чуйский тракт". Алтайское название — Дьал-Меку (Вечная грива). Высота перевала — 1717 м, подъём — 9 км, спуск — 11 км. Дорога пересекает Семинский хребет между горами Сарлык (2507 м) и Вершина Тияхты (1900 м) в том месте, где хребет изменяет направление с широтного на меридиональное, а с севера к нему примыкает Чергинский хребет. На север с перевала стекает река Сема, на юг — Туэкта.*

С Семинского перевала мы в долину реки Урсул и ее притоков, несущего свои воды в Катунь. На Урсуле расположен райцентр – село Онгудай. На подъездах к нему начался дождь. В Онгудае мы пообедали в придорожном кафе. После обеда дождь прекратился, но облачность осталась.

Далее продолжили движение вниз вдоль Урсула до р. Малый Ильгумень. Здесь тракт сворачивает в сторону перевала Чике-Таман. За селом Хабаровка (удивительно русское название) перед началом подъема на перевал сворачиваем на проселок вправо. Здесь начинается старая дорога через Чике-Таман.

Перевал Чике-Таман *расположен на восточном отроге Теректинского хребта и является водоразделом рек Малый Ильгумень и Большой Ильгумень. Через перевал проходит Чуйский тракт - главная автомагистраль Горного Алтая. Полотно Чуйского тракта проходит по срезу в отвесных гранитных массивах. Подъем протяженностью 7 км начинается вблизи села Хабаровка, Онгудайского района, спуск к селу Купчегень составляет 4 км. Чике-Таман переводится с алтайского как «плоская подошва».*

Старая дорога неплохая. Она каменно-грунтовая. По ней видны полосы промоин, местами она огорожена бетонными блоками от крутого склона. И без того узкая дорога зарастает, две машины почти не разъедутся даже на поворотах. В одном месте возле скальной стенки делаем короткую остановку для фотографирования новой дороги. На седловине старого перевала такая же расщелина в горе, как и на новом, тоже пробитая взрывами.

Немного фотографируем на седловине с обеих сторон и начинаем спуск в другую сторону. Здесь дорога вьется по склону еще сильнее, закладывая крутые виражи на поворотах. Через некоторое время подъезжаем к воротам, закрывающим въезд на пастбище - частная территория.

Собравшись все вместе возле ворот, выехали на трассу. Следующая остановка – на слиянии Чуи и Катуни. Тоже фотографируем местность. Особенно интересно то, как долго идут, не смешиваясь воды обеих рек в общем русле.

Еще одна остановка – возле водопада Ширлак. Поднимаемся к нему, делаем фотографии.

Водопад Ширлак *(«Девичьи слезы») расположен на реке Текту на южных отрогах Айгулакского хребта в Онгудайском районе (759 км Чуйского тракта). По легенде, при очередном нападении на Ойротию (ранее так называлась территория Горного Алтая) во время падения Джунгарского ханства одна девушка из местных жителей была ранена. Пытаясь спастись от захватчиков, девушка вместе с маленьким братом добежала до отвесной скалы. Вме-*

сте они бросились с нее вниз, предпочтя смерть рабской жизни в чужой стране. И с тех самых пор скупой девичьей слезой со скал вниз срывается небольшой водопад (высотой около 10 метров).

Далее постепенно набирая высоту, мы ехали по Чуйскому тракту, и остановились на ночевку на берегу Чуи перед Чибитом, чуть выше моста через реку. Вечером опробовали разборный душ – кабинка и сам душ-топталка, забирающий теплую воду из ведра.



Фото 5. Новый асфальт по дороге в Алтайское



Фото 6. Группа на пер. Комарский



Фото 7. Группа на пер. Комарский



Фото 8. Перед въездом в Республику Алтай



Фото 9. Дорога на Семинском перевале



Фото 10. Забор от снега на Семинском перевале



Фото 11. Перевал Чике-Таман, на подъездах



Фото 12. Сверток на Старый Чике-Таман



Фото 13. Первая петля перевала Чике-Таман



Фото 14. На старой дороге Чике-Тамана



Фото 15. Перевал Чике-Таман старый с запада



Фото 16. Перевал Чике-Таман старый с востока



Фото 17. Старый спуск с Чике-Тамана, на восток



Фото 18. Петля на спуске, старый Чике-Таман



Фото 19. Чуйский тракт вдоль Катуни



Фото 20. Перед поселком Малый Яломан



Фото 21. Чуйский тракт перед пос. Иня



Фото 22. Чуйский тракт после пос. Иня



Фото 23. Слияние Чуи и Катуни



Фото 24. Река Чуя с Чуйского тракта



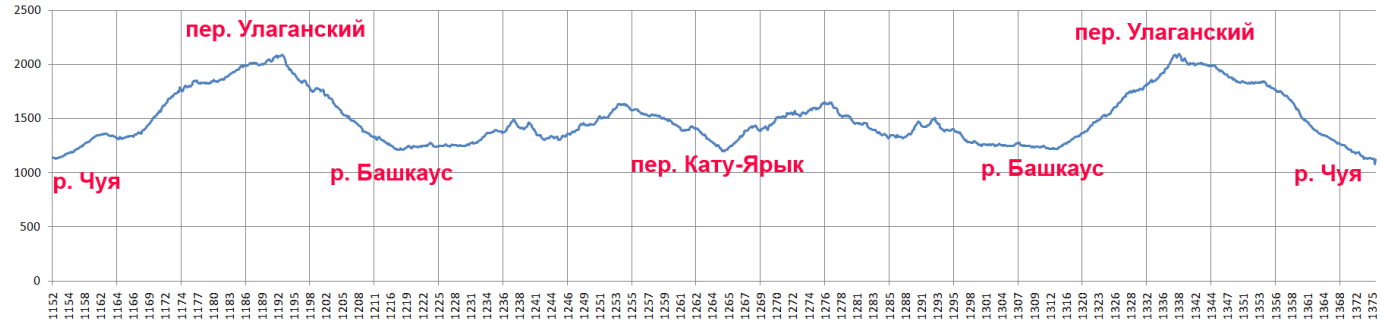
Фото 25. Водопад Ширлак



Фото 26. Ночевка перед пос. Чибит

День 3. 5 августа 2013

Участок: пос. Чибит – пос. Акташ – пер. Улаганский – с. Улаган – с. Балыктуюль – пер. Кату-Ярык – с. Балыктуюль – с. Улаган – пер. Улаганский – ур. Красные ворота – пос. Акташ – пос. Чибит, ***234 км.***



Проснулись и выехали рано. Утром было пасмурно и временами дождливо. В 7:25 начали движение – сегодня нужно сделать пропуск в погранзону в пос. Акташ. Однако это не удается сделать быстро. Обещают выдать его только на следующий день. Посовещавшись, решили известить МКК об изменении маршрута и съездить на перевал Кату-Ярык. Не терять же целый день.

Сначала заехали в магазин автозапчастей, что-то даже прикупили для Нивы. Затем вдоль реки Чибитки поехали в сторону Улагана. Здесь сразу несколько достопримечательностей. Сначала Красные ворота. Машину лучше оставить под осыпью выше моста справа (при движении в обе стороны). Место интересное.

Красные ворота *находятся в 15 километрах от села Акташ по трассе Акташ-Улаган дорога, пересекая по мостику реку Чибитку, проходит между высоких скал с ярко-выраженным красноватым оттенком. Это место вхо-*

дит в число памятников природы Республики Алтай. Красные ворота сложены из разноцветных магматических горных пород, образовавшихся в результате застывании лавы. Это красивое место своим названием обязано, во-первых, узкому перешейку между гор, а, во-вторых, красноватому оттенку скал, который придает киноварь (ртутная руда), содержащаяся в большом количестве в местных породах.

Айгулакский хребет, через который сейчас проложена трасса, раньше был чрезвычайно опасным местом для путешественников: дорога здесь была узкой, проходила она по гребню гор, двигаться по ней можно было либо пешком, либо на лошадях.

Чтобы соединить селения нормальной дорогой, пришлось прибегнуть к взрывным работам, в результате которых Красные ворота были расчищены настолько, что строители смогли проложить по берегу реки Чибитки шоссе для автомобилей, а через саму реку прокинули мост.

Выше Красных ворот – Мертвое озеро, рыбы в нем нет, но не потому, что оно отравлено ртутью, а потому что оно не было зарыблено, рыба не может подняться до него по Чибитке – там моренный завал, и промерзает оно полностью зимой.

Далее дорога нас привела на плато с множеством озер. Местами – асфальт, местами пылящая гравийка. Чуть выше озера Узунколь дорога плавно выводит на Улаганский перевал, здесь мы тоже делаем остановку. Чудесный вид на Улаганское плато.

Улаганский перевал *находится на участке дороги Акташ-Улаган сразу после озера Узун-Коль на 26 километре Улаганского тракта. Этот перевал является одним из самых высоких на Горном Алтае, но в силу своей пологости он не особенно выделяется среди окружающей местности. Его высота 2080 м над уровнем моря. Именно поэтому на Улаганском перевале в любое время года довольно прохладно.*

В ясную погоду с перевала открываются виды на заснеженные вершины Курайского хребта и Восточного Алтая, на долину реки Сарыачик и Улаганское плато - холмистую местность покрытую тайгой. Склоны перевала покрыты лесом, здесь растут лиственница, кедр, карликовая береза, можжевельник и многие другие представители высокогорной флоры. Вершину перевала украшает множество деревьев с белыми ленточками, а также находится беседка для отдыха.

С перевала мы едем по асфальту, которому местами требуется основательный ремонт. Дорога ведет вдоль реки Сарыачик. Видна ее мощь в паводок – русло изобилует поваленными деревьями, а также местами она подмывает свой правый берег, образуя крутые яры.

Проехали Улаган, райцентр. В нем дорога по мосту пересекает крупный приток Чулышмана – реку Башкаус. За Улаганом заканчивается асфальт, и еще 14 км идет гравийка до с. Балыктуюль. Там сворачиваем направо, поднимаемся на перевальчик и попадаем в урочище Пазырык. С дороги созерцаем два крупных кургана. Ближе не идем – надо успеть воспользоваться хорошей погодой.

Урочище Пазырык *находится на южном склоне Чулышманского хребта, на высокогорном Улаганском плато в Восточном Алтае, пограничном с Тувинской автономной областью. Чулышманский хребет простирается с северо-запада на юго-восток, между Чулышманом, впадающим с юга в Телецкое озеро, и притоком Чулышмана — Башкаусом. Это сухая, висячая небольшая долина в междуречье рек Большой Улаган и его правого притока Балыктуюль.*

Пазырыкские курганы, открытые в 1929 году и исследованные уже в послевоенное время. Благодаря их конструкции, похожей на систему термоса, и вечной мерзлоте до настоящего времени сохранились мумии людей и животных, ковры, украшения VI–III веков до н. э. Найденные ценности хранятся в Эрмитаже, а вся эпоха того времени названа пазырыкской.

Далее дорога становится грунтовкой с отсыпкой. На форумах пишут, что для повышения туристской привлекательности южной части Телецкого озера, а также долины Чулышмана, с дорогой до Кату-Ярыка провели ремонтные работы, засыпали колею, следят за ней. Так что теперь на перевал может при хорошей погоде съездить совсем не внедорожная машина. Хотя неровностей по пути хватает. Последние километры дорога идет над глубокой долиной реки Карасу, притока Чулышмана. И, наконец, выводит к большой смотровой площадке. Отсюда просматривается глубокое ущелье, которое мощная река за тысячелетия прорезала в скальных породах. Здесь мы делаем остановку на обед. Вниз перевала мы не собираемся спускаться.

Перевал Кату-Ярык *(в переводе с тюркского - кату — твердый; jарык — трещина, теснина, ущелье. Букв. твердая трещина., возможно Катту- Jарык — теснина, ущелье, с гривами, слоями) уникальный, неповторимый и единственный в своем роде перевал. Здесь нет классической, характерной для перевалов, симметрии: серпантин подъема — серпантин спуска. Перевал представляет собой спуск с Улаганского плато в долину Чулышмана — это 3,5-километровый зигзаг из 9 петель, вырубленный в крутом склоне горы, с 800 м перепадом высоты, «одноколейка над пропастью», разъехаться со встречными машинами можно только на поворотах (там есть небольшие карманы).*

Кату-Ярык — перевал полностью рукотворный и появился, как и дорога Балыктуюль-Балыкча (протяженность 107 километров), сравнительно недавно — в 1989 году. До этого попасть в долину Чулышмана и на южный бе-

рег Телецкого можно было только водным путем — по озеру, либо конными тропами. Строительство автомобильного спуска в Чулышманскую долину в урочище Кату-Ярык было начало в 1987 году по инициативе Арсентия Васильевича Санаа (в то время — директора совхоза «Советский Алтай»). Бульдозеристы Аркадий Абрамович Уханов, его сын Анатолий и племянник Виктор Романович Уханов в течение двух лет проделали грандиозную работу и в сентябре 1989 года сдали в эксплуатацию автомобильную дорогу Кату-Ярык – Балыкча (протяженность 77 километров).

После обеда на перевале мы тронулись в обратную дорогу. Перед Балыктуюлем было видно, что дорогу намочил дождь, глину слегка размыло. После Балыктуюля до Акташа светило солнце, изредка уходя за облака. В Акташе на всякий случай заехали в погранотряд, и получилось забрать пропуск. Утром не надо будет возвращаться за ним. До Чибита мы уже доехали быстрее. Вечером было тепло.



Фото 27. Мертвое озеро в долине Чибитки



Фото 28. Озеро под Улаганским перевалом



Фото 29. Озеро Узункёль



Фото 30. Ленточки и беседка на пер. Улаганском



Фото 31. Вид на долину Башкауса с пер. Улаганский



Фото 32. На пер. Улаганский



Фото 33. Группа на пер. Улаганский



Фото 34. Левый борт реки Сарыачик



Фото 35. Пазырыкские курганы



Фото 36. Долина Чулышмана (вид на север)



Фото 37. Чулышман и пер. Кату-Ярык



Фото 38. Туры на пер. Кату-Ярык



Фото 39. Группа на пер. Кату-Ярык



Фото 40. Мост в Красных воротах



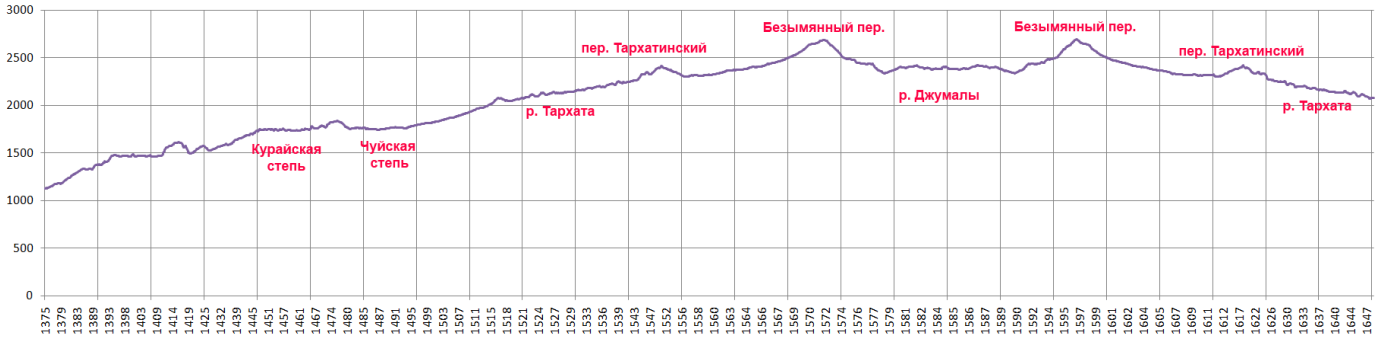
Фото 41. Красные ворота



Фото 42.Стоянка на берегу Чуи ниже пос. Чибит

День 4. 6 августа 2013

Участок: пос. Чибит – пос. Акташ – с. Курай – пос. Кош-Агач – р. Тархата – р. Усай – р. Джумалы – Теплый ключ – р. Джумалы – р. Усай – р. Тархата – погранзастава, ***276 км.***



Утро выдалось пасмурным. Сплошная стена воды приближалась с запада. После завтрака пошел дождь. Мы проехали Акташ, дорога идет вдоль речки Менки. Здесь очень интересное с точки зрения геологии место. Здесь долина шире, чем в том месте (за горой Белькенек), где она протекает в настоящее время. Рядом с урочищем Мены даже есть небольшой перевал, через который идет дорога, вновь возвращаясь к долине Чуи.

Долина реки Чуи *выше Акташа во время максимального среднечетвертичного горно-долинного оледенения настолько заполнилась моренными отложениями («морена» - геологическое тело, сложенное ледниковыми отложениями, как правило, представляет собой несортированную смесь обломочного материала самого разного размера), что река не смогла преодолеть образовавшуюся плотину и прорезала себе новую долину в одном из отрогов Северо-Чуйского хребта***.**

Дорога идет вдоль очень живописной долины реки Чуя, которая здесь очень плавная и тягучая, она огибает многочисленные каменные острова-горы, которые очевидно остались после прорыва гигантского ледникового озера, заполнявшего когда-то Курайскую степь.

В одном месте дорога отходит от реки влево, переваливает через гриву и выходит к поселку Курай. Мы в этом месте попали в сильный ливень, поэтому были лишены возможности полюбоваться панорамой Северо-Чайского хребта. Здесь в районе Курая – лучшая обзорная точка.

Дорога выпрямляется, делая, время от времени, небольшие повороты и выводит в восточной части Курайской степи в зауженное ущелье Чуи, образованное отрогами Северо-Чуйского хребта и Курайского хребта. Отличительная особенность рек, стекающих с последнего - неравномерность стока и обилие выносного материала вследствие частых паводков – по дну широкого каменного русла с многочисленными промоинами и протоками может бежать небольшой ручеек.

За поселком Чаган-Узун, где в Чую впадает крупный приток р. Чаган-Узун, дорога выходит в широкую Чуйскую степь. Здесь небо разъяснилось, дорога начала нырять по грядам, один раз возле дороги встретилось стадо верблюдов. Так незаметно мы подъехали к Кош-Агачу. На въезде мы остановились сфотографироваться с фигурами яка и верблюда, выполненными в натуральную величину.

В поселке заправились, переехали Чую по мосту и поехали в сторону пос. Беляши.

Дорога на Джазатор (в пос. Беляши) из Кош-Агача вначале идет по ровной гладкой Чуйской степи, покрытой невысокой желтовато-серой травой. Дорога есть, но качество ее оставляет желать лучшего, поэтому с обеих сторон от нее накатаны грунтовые дороги. Ни деревьев, ни крупных кустов в этой степи, больше напоминающей пустыню, нет. Поверхность степи очень полого наклонена на север и прорыта множеством канав, представляющих собой арыки для полива. Вода в эти арыки поступает из р. Тархата, практически вся она разбирается на полив, и до реки Чуи Тархата к концу лета не доходит. В степи стоит множество зимних кошар, здесь зимует большинство скота, который летом разводится по горам на летние пастбища. Ширина Чуйской степи в районе пос. Кош-Агач с севера на юг около 30 км.

Тархатинский мегалитический комплекс *Загадочный объект — древний мегалитический комплекс – расположен в Чуйской у автодороги Кош-Агач — Джазатор на 26-ом километре дороги от районного центра до Джазатора, в 2 км к северо-западу от реки Тархаты. Комплекс был открыт и обследован в 1994 году экспедицией Горно-Алтайского государственного университета под руководством В. И. Соенова.*

Тархатинский мегалитический комплекс состоит из уложенных по кругу камней, глыб и округлых каменных выкладок различного размера от 0,5 до 6 м в диаметре. Самые большие глыбы размером 6×5×4 м. Расстояние между камнями, глыбами и выкладками различное. На камнях сооружения, а также на отдельном камне, расположенном в 70 м от группы камней, нанесены петроглифические композиции, среди которых есть сюжеты и образы, относящиеся к эпохе бронзы – раннего железа: изображения быков, оленей, верблюдов и антропоморфных персонажей.

В череде каменных глыб-мегалитов выделяется одна, своей формой напоминающая традиционную алтайскую колыбель, местные жители называют этот камень «Колыбель Сартакпая». Петроглифы, нанесенные на отдельные глыбы комплекса, указывают на его ритуальное назначение.[4]

На южном краю степи дорога входит в невысокие горы, представленные ледниковой мореной, и пересекает её на расстоянии 27 км от пос. Кош-Агач, прежде чем выйти на левый берег реки Тархата. Сразу за ледниковой мореной находится погранпост. Для его прохождения требуется пропуск на всех проезжающих. Так и у нас проверили паспорта, осмотрели багажники, провели беглый опрос о цели въезда в пограничную зону.

Далее, переходя с левого на правый и затем с правого на левый берег Тархаты, дорога идёт до Тархатинского озера, расположенного в 2-3 км от р. Тархаты близ водораздела р. Тархаты с р. Усай. Вся дорога гравийная. Мы даже видели, как ее выравнивал грейдер.

Река Тархата *впадает слева в реку Чую близ пос. Кош-Агач и течёт с юга на север с небольшими изгибами. Её длина около 80 км. Вдоль неё по левому берегу проходит покрытая щебенкой дорога в пос. Бе-*

ляши (Джазатор, Жазатор). В верховьи р. Тархаты расположена гора Тархата (2946 м). На 58-м км. дорога на Беляши резко меняет направление и далее идёт на запад вдоль реки Джазатор. На 60-м км этой трассы расположено озеро Тархатинское. В 20 км. на запад от Тархатинского озера от дороги на Беляши есть отвилок на юг, идущий вдоль р. Усай и затем уходящий через горные перевалы в бассейн реки Калгуты к посёлкам Аргамджи и Бертек, расположенным южнее плоскогорья Укок.

Почти сразу после водораздела на дороге есть развилка – влево уходит грунтово-каменистая дорога в сторону р. Усай (так в верхнем течении называется река Джазатор), между озер Тюнгурюк и Зерлюколь-Нур, последнее так же является истоком реки Джазатор (судя по картам). Она очень плохого качества – множество луж, крупные камни поперек дороги требуют временами серьезного маневрирования, но радует одно – она твердая, а потому засесть в ней трудно.

***Река Усай** имеет протяжённость около 40 км и вытекает из высокогорного озера Чембак-Куль, расположенного в одном километре от Монгольской границы. Склоны гор здесь менее крутые и протяжённые. Река имеет снего-дождевое питание.*

Дорога медленно, но верно поднимается к отрогу Сайлюгемского хребта. Впереди сквозь тучи и моросящий дождик уже хорошо видны мощные снежники. Сама дорога отходит от реки Усай к западу, взбираясь на безымянный перевал, ведущий в правый приток р. Джумалы. На перевале развилка – влево отходит еще одна дорога на плато Укок, но по рассказам владельцев домиков на базе Теплый ключ, она идет по булдыганам и требует очень серьезных внедорожных грузовых машин для проезда. Но мы не стали проверять это, а начали спуск вниз к Джумалы. Дорога проложена хорошо, но так же разбита, пересекает ручьи без мостов.

При впадении притока, по которому мы спускались вниз, в рек Джумалы, чуть ниже виднелся крупный водоем – озеро Красное. Тут дорога свернула влево, и стала подниматься по правому (орографически) берегу реки.

В просматриваемой перспективе ущелье разделялось на два равнозначных, справа под горой – домики у родника Теплый Ключ, по центру горы – один из участков Калгутинского вольфрамового рудника.

***Калгутинское месторождение вольфрама.** Открыто В. А. Жмуркиным в 1937 году, однако в связи с труднодоступностью (месторождение располагается на абсолютных высотах около 3000 м) почти не разрабатывалось. Лишь во время Великой Отечественной войны заключённые ГУЛАГа проложили к месторождению автомобильную трассу через плоские водоразделы рр. Тархаты, Джумалы и Джазатора. Заключённые и работали в это время на эксплуатации особенно богатых вольфрамом участков. Рудные участки в Калгутинском вольфрамоносном поле локализуются не только в гранитах, к которым приурочена серия кварцевых жил как собственно Калгутинского месторождения, так и наиболее внутреннего по отношению к нему Жумалинского рудопроявления, — они концентрируются также и в вулканических породах экзоконтактовой зоны, где выявлены наиболее низкотемпературные рудные жилы, включающие барит и флюорит. Крутопадающие вольфрамит-кварцевые жилы Калгутинского месторождения размещаются в зоне полосой в 0.5 — 2 км, в которой широко развиты дайки. Установленная длина жил варьирует от нескольких метров до 330 м с преобладающей мощностью до 1 м. В одной из жил (жила № 87) сосредоточено до 49 % всех разведанных запасов Калгутинского месторождения вольфрама.*

Калгутинское вольфрамит-кварцево-гидротермальное месторожение может быть отнесено к историческим и геологическим памятникам Алтая. Сам же рудник является и важнейшим историческим памятником. Без крепей, обваливающиеся прямо на глазах, эти залитые натёками льда штольни являются безмолвными памятниками. Основная штольня представляет серию горизонтальных выработок, находящихся на различной глубине и соединённых вертикальными рассечками. С одной из штолен 3-километровой длины восстающая выводит на дневную поверхность уже за перевалом Жумалы-Калгуты. Восстающая снабжена 15 лестницами общей высотой 57 метров. Это, в частности, делает возможным достижение Калгутинской впадины не через перевал Теплый ключ (где даже в сухую погоду поверхность труднопроходима для автомашин-вездеходов), а «сквозь гору», через Жумалинскую штольню.

Ориентируясь на домики купален, мы подъехали к источникам. Нас приятно встретили местные жители, обслуживающие посетителей. Любезно все показали и рассказали. Мы решились на купание. По 200 р. с человека. Вода холодная, но это летом. Зимой она бы показалась парным молоком. Разделились по полам. В мужском домике бассейн-сруб с песчаным дном, откуда время от времени выходят пузырьки с радоном. Ванну приняли все. Но с одного сеанса не понятно, что они лечат. Надо несколько раз. Но нас отпугнули цены на ночевку с машиной, и мы решили ехать обратно вниз в Кош-Агач.

***Джумалинские ключи**: на территории стоят три избы-бани, в которых имеются ванны с проточной радоновой водой, а также печки и лавки. Температура воды в ваннах около 18 градусов. Кроме того, есть открытый бассейн с источником; крохотный источник с очень холодной водой; есть термальный душ, ручей, из которого полагается пить. Сезон принятия термальных ванн длится с мая по ноябрь. Возле ключей находится несколько домиков, в них все по-простому — деревянные двухуровневые лежаки, стол, печка-буржуйка. Но дровами придется запастись еще до путешествия — в районе перевала нет деревьев.*

Выходов термальных вод несколько, все они располагаются на расстоянии 200 м от русла р. Джумалы. Температура воды в них разная — от 9-14 до 18-20 градусов, вода не замерзает даже зимой. Вода источников является пресной, относится к гидрокарбонатно-сульфатно-натриево-кальциевой. Кроме радона, в ней обнаружена целая «таблица Менделеева»: литий, соединения азота, фтор, кремниевая кислота, борная кислота, мышьяк. Радон, растворенный в воде, благоприятно действует на нервную и сердечно-сосудистую систему, а также помогает при заболеваниях суставов и мышц, органах пищеварения, женских заболеваниях и др. Улучшается кожа, обновляется организм в целом, важно лишь не забывать, что существуют и противопоказания для лечения радоновыми источниками.

Вернувшись на дорогу до развилка на рудник, мы пообедали, заодно переждали небольшой дождь. После обеда двинулись вниз. При подъеме на безымянный перевал, ведущий обратно в долину р. Усай, машины начали греться. Пришлось пару раз останавливаться и остывать. Ниже перевала уже рядом с озерами видели журавлей и зайцев, а так же машину с охотниками, которые стреляли прямо из машины. Странно – вроде бы здесь заповедная территория.

Вернулись на трассу Беляши – Кош-Агач, сначала хотели ночевать выше моста через приток Тархаты реку Каланегир, но проскочили. В итоге ночевали в километре до погранпоста.

Во время ужина нас посетили пограничники, которые попросили впредь предупреждать, что кто-то ночует рядом с постом, а то граница рядом, мало ли что, а они волнуются. Приехал сам командир погранотряда. Проверили пропуск и документы. Ночь была прохладная.



Фото 43. Дорога в Курайской степи



Фото 44. Туман в горах



Фото 45. Верблюды в Чуйской степи



Фото 46. Группа на въезде в Кош-Агач



Фото 47. Фигуры на въезде в Кош-Агач



Фото 48. В Чуйской степи



Фото 49. Чуйская степь



Фото 50. В долине р. Тархата



Фото 51. Сверток на Теплый ключ

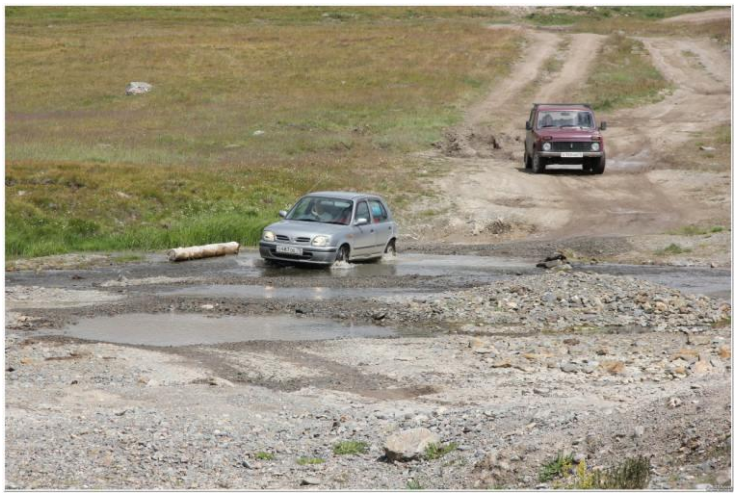


Фото 52. РечкуДжазатор вброд



Фото 53. По долине Джумалы



Фото 54. Вольфрамовый рудник



Фото 55. Джумалинские ключи



Фото 56. Дорога на пер. Теплый ключ



Фото 57. Радоновая ванна



Фото 58. Вверх на перевал к р. Усай



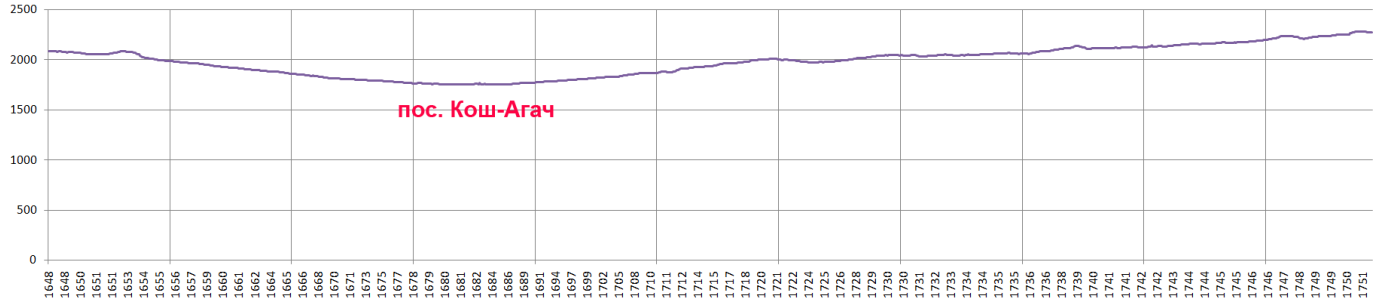
Фото 59. Журавли в долине Усай



Фото 60. На свертке на Теплый ключ

День 5. 7 августа 2013

Участок: погранзаставва – пос. Кош-Агач – пос. Кокоря – р. Бугузун, ***103 км***



Утро проснулись в 8 часов, в 8:30 уже завтракали на быструю руку приготовленной пищей – воды рядом не оказалось, расходовали запасы. Но очень сытно. В 9:26 выехали. На погранзаставе у нас опять проверили документы.

Далее за один переезд мы добрались до Кош-Агача, опять избегая сильно разбитой центральной дороги, пользуясь боковыми грунтовыми параллельными нитками.

В Кош-Агаче пришлось ремонтировать машины, задержавшись почти на 4 часа. Чинили все самостоятельно, но пользуясь сваркой на одной из станций техобслуживания. На Suzuki пробило сбоку колесо, заделали ремкомплектом, а на Ниве начало отрывать кронштейн крепления заднегом моста. Ее водитель, и по совместительству автомеханик группы (по образованию тоже специалист по автомобильной технике) сам нашел металлический уголок, разметил и приварил все что требуется на место. Но впоследствии он очень берег Ниву, избегая быстрой езды по неровной дороге.

Те, кто не участвовал в ремонтных работах – посетили магазины, озеро или просто загорали в теплых лучах алтайского солнца. Ремонт изрядно измотал всех, пришлось после заправки пойти пообедать. Кафе уже не то, скорее столовая. Но сносно.

После обеда выехали в сторону пос. Кокоря, до него идет асфальтовая дорога. Рядом с ней несколько необычных кладбищ, где возведены дома с крышами, издалека смотрится как небольшой поселок.

В поселке Кокоря собрались всей группой, сориентировались и уже грунтовой дорогой поехали в направлении реки Бугузун, огибая небольшой хребет Кызылеочок, отделяющий пос. Кокоря от реки Кызылшин. Дорога сильно пылит, поэтому мы растянулись. Остановились за сухим руслом р. Сайлюгем в виду приближающейся реки Бугузун. Склоны отрогов хребта Чихачева, обращенные к северу здесь поросли лиственницей. Приятно увидеть лес после пустынной и сухой степи.

Хребет Чихачёва *— расположен на юго-востоке Алтайских гор. По хребту проходит граница Республики Алтай и Республики Тыва, и граница Российской Федерации и Монголии. На территории Республики Алтай хребет находится в Улаганском и Кош-Агачском районах. Часть хребта, находящаяся на территории Улаганского района, принадлежит Алтайскому государственному природному заповеднику. Длина горного хребта составляет 100 км. Мак-*

симальные высоты — до 4029 м. Носит имя русского географа и путешественника Петра Александровича Чихачёва, который проводил свои исследования в этих местах.

С запада хребет Чихачева граничит с Курайским хребтом, а с юго-запада он отделен от хребта Сайлюгем перевалом Дурбэт-Даба (2481 м). В системе хребта имеется большое количество горных вершин и перевалов. Горные вершины: на территории Монголии — Онгорхойн-Уул (3754 м), Тургэн-Ула (4029 м), Тэвсэг-Уул (3745 м); на территории Кош-Агачского района — Тапдуайр (3505 м), Сайлюгем (3411 м), Асхатиик-Дабани-Хяр (3094 м.); на территории Республики Тыва — Монгун-Тайга (3717 м), Бурул-Тайга (3185 м).

Хребет сложен песчаниками, известняками, кристаллическими сланцами и кварцитами. Также здесь имеются небольшие ледники и ледниковые формы рельефа. Растительность на склонах, преимущественно, относится к злаково-полынным степям, однако встречаются и каменистые тундры. На хребте обитают дикие редкие животные, такие как снежный барс и аргали.

Здесь же берут своё начало притоки рек Чулышман, Башкаус и Чуя — Юстыт и Ортолык. В долинах западного склона хребта расположены несколько озёр ледникового происхождения — Кындыктыкуль, Нижнее, Среднее и Большое Богуты. Из себя они представляют проточные, мелководные водоёмы, с максимальными глубинами до 9 м.

Далее дорога шла по левому берегу, по надпойменным террасам Бугузуна, и наконец, уперлась вброд. Брод разведали в болотниках и по очереди начали переезжать – сначала на островок, затем по перекату на остров, ближе к правому берегу, а с него уже через протоку на коренной берег.

Далее дорога плавно набирает высоту, пересекает Бугузун еще два раза – уже через несложные броды. В разные стороны уходит несколько притоков. В районе второго брода и левого притока Текелю обнажаются скальные породы. Очень живописно, особенно в лучах вечернего солнца.

На ночевку остановились выше впадения р. Аккаялу-Озек. Место удобное, но до реки нужно спускаться. К нам тут же присоединились еще две группы автотуристов, одна из которых спустилась с перевала Бугузун, а вторая была нами уже ранее встречена в Бийске – группа из Архангельска (три УАЗ Патриот и Нива Шевроле). После ужина был обмен впечатлениями.



Фото 61. Ночевка перед погранзаставой



Фото 62. Дороги за пос. Кокоря



Фото 63. Дорога к р. Бугузун



Фото 64. Степь в долине р. Бугузун



Фото 65. Лиственницы



Фото 66. Сухое русло р. Сайлюгем



Фото 67. На подъездах к р. Бугузун



Фото 68. Проверка брода в сапогах



Фото 69. Nissan March переезжает р. Бугузун



Фото 70. Скалистые берега р. Бугузун



Фото 71. Третий брод через Бугузун



Фото 72. Nissan March на фоне горы Сайлюгем



Фото 73. Круги в степи

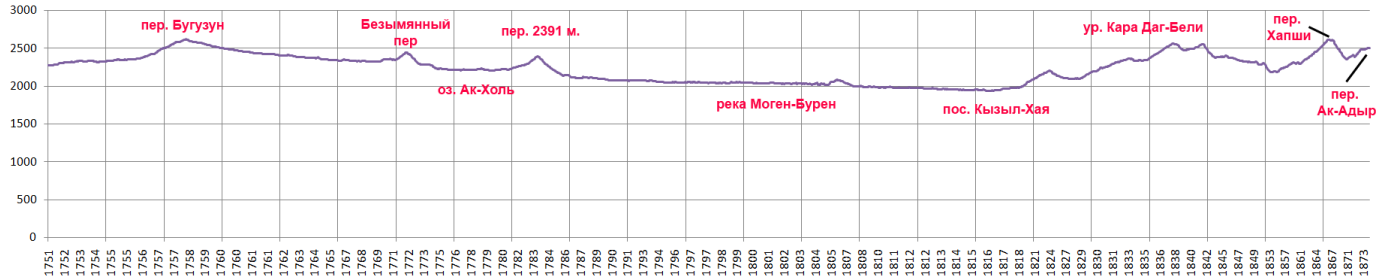


Фото 74. Гора Сайлюгем из долины Бугузун

День 6. 8 августа 2013

Эпиграф: Нет! У нас не плохие дороги! У нас улучшенное бездорожье!!!

Участок: р. Бугузун – пер. Бугузун – оз. Ак-Холь – пер 2391 м – р. Моген-Бурен – пос. Кызыл-Хая – тропа Хайчин-Дзам – пер. Хапши – пер. Ак-Адыр, ***122 км***



Дежурные проснулись в 6:30, выехали в 8:19. Небо в высокой облачности. Дорога стала ухудшаться, появились крупные камни, которые вынуждают маневрировать. Проехали домик бывшего погранпоста. Дальше дорога и вовсе пошла по реке с крупными камнями, Nissan March в одном месте пришлось проводить на тросе. Дорога идет несколькими путями, приходится осматривать каждый и выбирать самый простой.

Выше впадения левого притока р. Кочкорлу делаем остановку на площадке. В этот момент нас смогли обогнать машины группы из Архангельска. До этого они просто пристроились нам в хвост, наблюдая за тем, как мы проводим наши маленькие машинки через трудные участки.

За следующий переезд мы добрались до перевала Бугузун. На нем таблички – погранзона и граница заповедника. Здесь мы снова догнали архангельцев. Они фотографировались. Потом они уехали, и фотографировались уже мы.

Спуск с перевала оказался хуже, чем подъем. Местами приходилось выворачивать камни, местами были заболоченные участки с не менее разбитыми вариантами объезда. Нива и Escudo проходили нормально, но и March справлялся, благодаря искусству своего водителя и защите днища. Постепенно мы спустились в долину р. Джеты-Тей, пересекли одно из ее русел, потом еще одно, вытекающее из озера Груша, проехали мимо юрт скотоводов.

Дорог много, все грунтовые, мы выбрали одну, взбирающуюся на безымянный перевал. Там осмотрелись. Для нас неведомый край постепенно раскрывал свою карту, показывая озера, хребты и реки. С этого перевала мы увидели озера Ак-Холь и Кара-Холь. На их берегах мы решили пообедать. В окрестности озера Карахоль мы пересекли вброд речку, его питающую. Проехали мимо стада яков, выехав в итоге на северный берег. По нашему приезду от берега отчалила стая уток.

Пообедав, под мелким дождиком двинулись в сторону озера Ак-Холь. С севера из него вытекает река Сарыг-Даш, почти у истока мост из бревен. По нему осторожно переезжаем реку (пришлось даже подкладывать камни), огибаем озеро и поднимаемся на пер. 2391 м, ведущий в долину р. Моген-Бурен.

Река Моген-Бурен *(нижнее течение реки на территории Монголии носит название Бухе-Мурен; до 1989 года использовалось русское написание Бух-Мурэн-Гол монг. Бөхмөрөн гол) — река в Республике Тыва и Монголии (где является границей Убсунурского и Баян-Улгий аймаков), питающая озеро Ачит-Нуур.*

Река берёт своё начало из озера Хиндиктиг-Холь. В первой половине представляет собой небольшую, но очень бурную порожистую реку. Для сплавов из-за глубин не более 0,5—1 метра река непригодна. Вследствие бурности через реку затруднены и броды. В верхней части принимает основные притоки Какпак, Ак-Хем (из озера Ак-Холь) и Дуруг-Суг. В нижнем течении выходит в относительно ровную долину в котловине Больших озёр. Обширное устье заболочено и густо покрыто тростником. В верхней части долина покрыта редкими зарослями тополей, нижняя часть русла протекает по степной, а далее по пустынной зоне, что обусловлено нахождением реки на подветренной стороне Алтае-Саянской системы. Питание в основном ледниково-снежное, крайне неравномерное в течение года. В зимнее время река покрывается льдом, повсеместно образуются мощные наледи. Зимний сток не превышает 2,8 м³/сек.

С перевала наблюдаем за свинцовыми тучами, скрывающими от нас ледовую шапку массива Монгун-Тайги, одной из целей нашего похода. Далее дорога ведет с перевала вниз, постепенно забирая к югу и выводя в широкую долину Моген-Бурена. Здесь мы встретили группу архангельцев. У них поломка – у Нивы-Шевроле раскололся корпус редуктора. Мы им ничем помочь не могли, поэтому поехали дальше, у них у самих машин хоть отбавляй.

Далее грунтово-каменистая дорога шла вдоль русла Моген-Бурена. Постепенно река зажалась в узкое ущелье. Сама дорога испортилась – появился неприятный крен, местами грубая отсыпка. Ниже впадения р. Башкы-Кара-Суг переехали по деревянному мосту на левый берег (также подкладывали камни на съезде с деревянного настила), сделали короткую остановку.

После отдыха, двинулись по каменистой дороге дальше вниз по течению. Вскоре еще один мост перевел нас опять на левый берег. И здесь потребовались камнеукладочные работы. За вторым мостом разность высоты колей стала уже привычной, машины не ехали ровно почти до третьего моста. Колейность немного увеличилась, дорогу временами сжимают кусты, временами она точно умещается между крутым берегом и склоном.

Третий мост оказался добротным – переброшенным в узком месте напротив прижима. После него нам местные рыбаки предложили хариуса. Но судя по тому, что они не говорили по-русски, мы не поняли намерения друг друга. Вскоре долина реки расширилась, дорога смогла вынырнуть из поймы реки на высокий левый берег, и какое-то время она вела по травянистой террасе, пока снова не спустилась вниз. По-прежнему накрапывал дождик, тяжелые облака скрывали от нас окружающие вершины, особенно высокие слева (отроги хребта Чихачёва).

Ниже, при впадении левого притока - реки Чарыс, мы попали на каменистый вынос, заросший деревьями. Дорога шла местами по воде. За выносом был четвертый мост, съезды-заезды под-

правляли камнями. На правом берегу было несколько вариантов дорог, очевидно, они используются в зависимости от уровня разбитости соседних участков, так как мы часто пересекали большие и глубокие лужи, или измерив их глубину, были вынуждены искать объезда.

Вскоре на левом берегу показались крыши села Кызыл-Хая, а моста на тот берег упорно не было, но проехав почти все село, и уже готовые переезжать Могун-Бурен вброд выехали к мосту, после которого дорога большим левым кругом выводит на сквозную для проезда улицу. В ее конце, перед выездом из села стоит буддийская ступа.

Кызыл-Хая *- село (сумон) в Монгун-Тайгинском кожууне Тывы. Численность населения - 4046 чел. Село находится на реке Моген-Бурен, близ Монгун-Тайги, на высоте 2000 м над уровнем моря. Для электрификации села была построена МиниГЭС, станция рассчитана на эксплуатацию и зимой при температуре -50 градусов.*

Плотина выполнена ряжевой (ряж, конструкция в виде ящика, обычно собранного из брёвен или брусьев и заполненного балластом - камнем, реже грунтом) из лиственницы и снабжена донной галереей для забора в деривационный лоток подруслового стока.Здание построено из бруса лиственницы, усиленного металлическим каркасом и запроектировано на сейсмическую устойчивость до 9 баллов по шкале Рихтера. Работа станции организована в полностью автоматическом режиме.

От села Кызыл-Хая мы поехали на восток по каменисто-грунтовой дороге, полого набирающей высоту по урочищу Кара Даг-Бели. В его дальней части, дорога понижается, пересекает реку Мугур-Шегетей, которая почти сразу уходит в Монголию, впадая там в Моген-Бурен.

После моста дорога круто поднимается на плато, где мы дожидаемся Ниву, которая едет медленнее нас. На плато на юг видны угрюмые камни, среди которых видны столбики, колючая проволока – там граница. Ни контрольно-следовой полосы, ни вышек с автоматчиками – похоже, здесь сама природа хранит обе страны от взаимопроникновения.

Дальше дорога портится, камни крупные, часто, грейдеровать такое покрытие нереально, вокруг целые поля «японских садов камней», судя по карте, дорога называется тропа Хайчин-Дзам. Почти весь участок пути здесь проходит на высоте больше 2000 м. Дорога ныряет в долины рек и озер, стекающих с южных склонов массива Монгун-Тайга – реки Орта-Шегетей, безымянный ручеек (не смогли прочитать название), Толайты (здесь вагончик бывшего погранпоста), Шира-Хорагай и Хапши. С моста через Толайты видно глубокое ущелье с крутыми стенами, поднимающимися на Монгун-Тайгу и противоположный борт долины.

И граница – рукой подать, часть озер – уже в Монголии. С дороги видны строения одного из монгольских погранотрядов.

Южные склоны вершины Монгун-Тайга*: ущелье Толайты, правый приток реки Шира-Хорагай, по своему строоению имеет не традиционную форму. Сама река Толайты берет свое начало с ледника находящегося в цирке вершин Мугур, Снежная и XXV Партсъезда. Ее верхний правый приток выходит из озера Узун-Холь, сформированого цирком ледника ряда безымянных вершин и горой Крестовой. Второй правый приток сформирован в долине Холодных озер, включающих в себя серию небольших высокогорных озер. В среднем течении расположилось озеро Экстии-Талайты. Ниже его в пограничной линии границ на территории России, озера Толайты, Аксымы-Халырты и на монгольской территории озеро Дут-Нур. Ущелье имеет альпийский вид. Все склоны вершин имеют крутые скальные склоны, залитые льдом.*

Дорога становится лучше, пару раз она взбирается на увалы, спускается вниз и начинает подъем на перевал Хапши (2614 м). С перевала дорога спускается почти на 300 метров долину реки Ак-Адыр, а затем на 200 метров взбирается на одноименный перевал. На перевале ждем Ниву и March. У последнего пробило колесо, поэтому они отстали. Задержались они на полчаса. Пока мы их ждали, успели пофотографировать, благо вышло предзакатное солнце и одарило своими лучами окрестные долины, также было видно сияние ледяной шапки Монгун-Тайги.

На перевале Ак-Адыр сложено обо и повязаны ленточки. Когда мы собрались вместе, то ночевать решили, заехав за гребень к востоку от Ак-Адыра. Воды с собой у нас было предостаточно. Поужинали. Ночь была ветреная, прохладная.



Фото 75. Дорога по руслу реки Бугузун



Фото 76. Подъем на пер. Бугузун



Фото 77. Остановка выше впадения р. Кочорлу



Фото 78. Группа на пер. Бугузун



Фото 79. Экипаж Suzuki Escudo



Фото 80. Спуск с пер. Бугузун



Фото 81. Спуск с пер. Бугузун



Фото 82. Брод через р. Чеди-Тей



Фото 83. Долина р. Чеди-Тей



Фото 84. Кочевье в долине р. Чеди-Тей



Фото 85. На безымянном перевале



Фото 86. Стадо яков в долине Ак-Холь



Фото 87. Утки на озере Кара-Холь



Фото 88. Озеро Кара-Холь



Фото 89. Обед на оз. Кара-Холь



Фото 90. Мост через р. Сарыг-Даш



Фото 91. Первый мост через р. Моген-Бурен



Фото 92. Четвертый мост через р. Моген-Бурен



Фото 93. Село Кызыл-Хая за р. Моген-Бурен



Фото 94. Долина р. Мугур-Шегетей



Фото 95. Долина Толайты



Фото 96. Там - Монголия



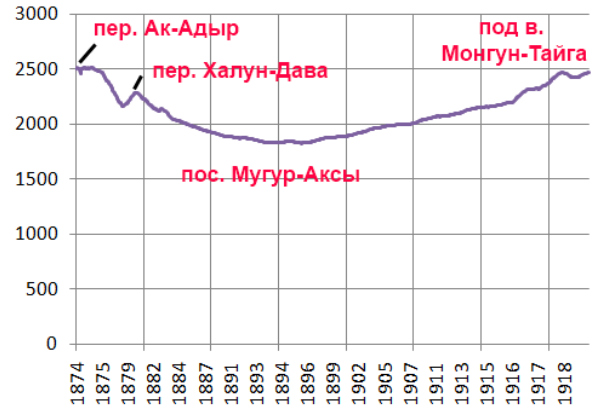
Фото 97. Граница воочую



Фото 98. Вид на север с пер. Ак-Адыр

День 7. 9 августа 2013

Участок: пер. Ак-Адыр – пер. Халун-Дава – пос. Мугур-Аксы – р. Мугур – лагерь под в. Монгун-Тайга, ***43км.***



Дежурные проснулись в 7, завтракали в 8:00. Выехали в 9:18. Лихо скатились до развилки – одна дорога прямо - грунтовая, другая направо – гравийная – в Хандагойты. Мы решили, что дорога прямо тоже должна в Мугур-Аксы вывести. Поднялась она на перевал Халун-Дава, огляделись. Прямо на север под горой – стойбище. А влево вниз, и далее широкой дугой к северу вниз идет ущелье, которое выводит в долину р. Мугур, а совсем вдали стоит гряда хребта Цаган-Шибету.

Туда мы и поехали. Дорога гравийная, в несколько ниток идет, ну мы выбирали, что получше. Есть немного сырые места, но в целом – дорога на 3 к.с, грунтово-каменистая. Через 9 километров она соединилась с гравийной дорогой Мугур-Аксы–Хандагойты. Та была как стиральная доска. Быстро ехать не получалось – машины кидало в стороны.

Так медленно, но верно мы приехали в село. Здесь нам нужно было сделать две вещи – найти спортшколу и заправиться. В спортшколе нас ждали, у нас была договоренность, что нам помогут с восхождением на Монгун-Тайгу. Так и получилось. Мы пообщались с директором Оюн Орланом Мергеновичем, он нам представил тренера по местной борьбе – Родиона Аралдии. Мы перегрузили вещи в March, директор спортшколы любезно согласился нас сопроводить до базового лагеря на своем УАЗ Патриот.

Село интересное. Видно, что жизнь здесь налажена основательно. Есть пешеходный мост через Мугур. К северу в хребте заметили гору, белую как клык.

Гора Ак-Баштыг: *по левому берегу реки Каргы тянется хребет Цаган-Шибету. Среди высот близ селения Мугур-Аксы резко выделяется пикообразная вершина Ак-Баштыг— «Белая голова». Она удивительно красива: южный склон обращен к реке и у вершины разделен узким темным гребнем с неглубокими впадинами, по склонам вершина Ак-Баштыга сложена белой породой, тянущейся по этим впадинам, как огромных размеров белый шарф.*

Пока шла перегрузка Нива и Suzuki заправились. Другого бензина, кроме как АИ-92 здесь нет. Заправка льет только целым числом литров.

В направлении Монгун-Тайги выехали в 11:35. Сначала вернулись до развилки, где мы вышли на трассу Мугур-Аксы-Хандагойты, затем свернули вправо, и стали забирать западнее, приближаясь к реке Мугур. Вдали показалась шапка Монгун-Тайги. Дорога – грунтовая, но также с гребенкой. Орлан Мергенович вез нашего руководителя, остальные два экипажа ехали вслед.

Примерно через 8 километров мы переехали вброд реку Мугур с правого берега на левый, а затем еще через 4 обратно, так же вброд. Долина сузилась, и постепенно стала упираться в отроги Монгун-Тайги. На один из них мы заехали без дороги, выехали к седловине, и оттуда по дороге съехали в долину второго от истока правого притока реки Мугур. Проехали кошары и остановились на самых верхних площадках на высоком берегу.

Орлан Мергенович распрощался с нами, оставив нам тренера-проводника. Парень простой – постепенно мы нашли с ним общий язык. Остаток дня каждый был предоставлен сам себе. Часть участников совершила прогулки вверх по долине, откуда открывались замечательные виды на Монгун-Тайгу.



Фото 99. Место ночевки на пер. Ак-Адыр



Фото 100. Перевал Хапши с пер. Ак-Адыр



Фото 101. Деревья в долине Мугур



Фото 102. Пешеходный мост в Мугур-Аксы



Фото 103. Долина р. Мугур



Фото 104. Базовый лагерь под в. Монгун-Тайга



Фото 105. Река с ледника



Фото 106. Лагерь в долине



Фото 107. Гребень на в. Монгун-Тайга с перевала



Фото 108. Ледник на вершине Монгун-Тайги



Фото 109. Восточный нребень в. Монгун-Тайга



Фото 110. Долина реки с восточного склона



Фото 111. Широкие разливы



Фото 112. Каменистое русло реки

День 8. 10 августа 2013

Участок: восхождение на в. Монгун-Тайга (1Б, 3976 м)

В этот день мы совершили восхождение на в. Монгун-Тайга, ниже приводим отрывки из отчета-паспорта восхождения, который мы представляли на Томский областной чемпионат по альпинизму. Описание маршрута мы составляли сами.

Монгун-Тайга (тув. Серебряная гора) *— горный массив на территории Монгун-Тайгинского кожууна, в междуречьи Мугура (с севера), Шара-харагай (с востока и юго-востока) и Толайты (с запада), на востоке Алтая. Российская часть Алтайских гор считается частью Западной Сибири, но Монгун-Тайга в 1932 году была передана (вместе с севером Убсунурской котловины) из состава Монголии в состав Тувинской Народной Республики, а в 1944 году (после вхождения Тувы в состав РСФСР) стала вместе со всей Тувой считаться частью Восточной Сибири.*

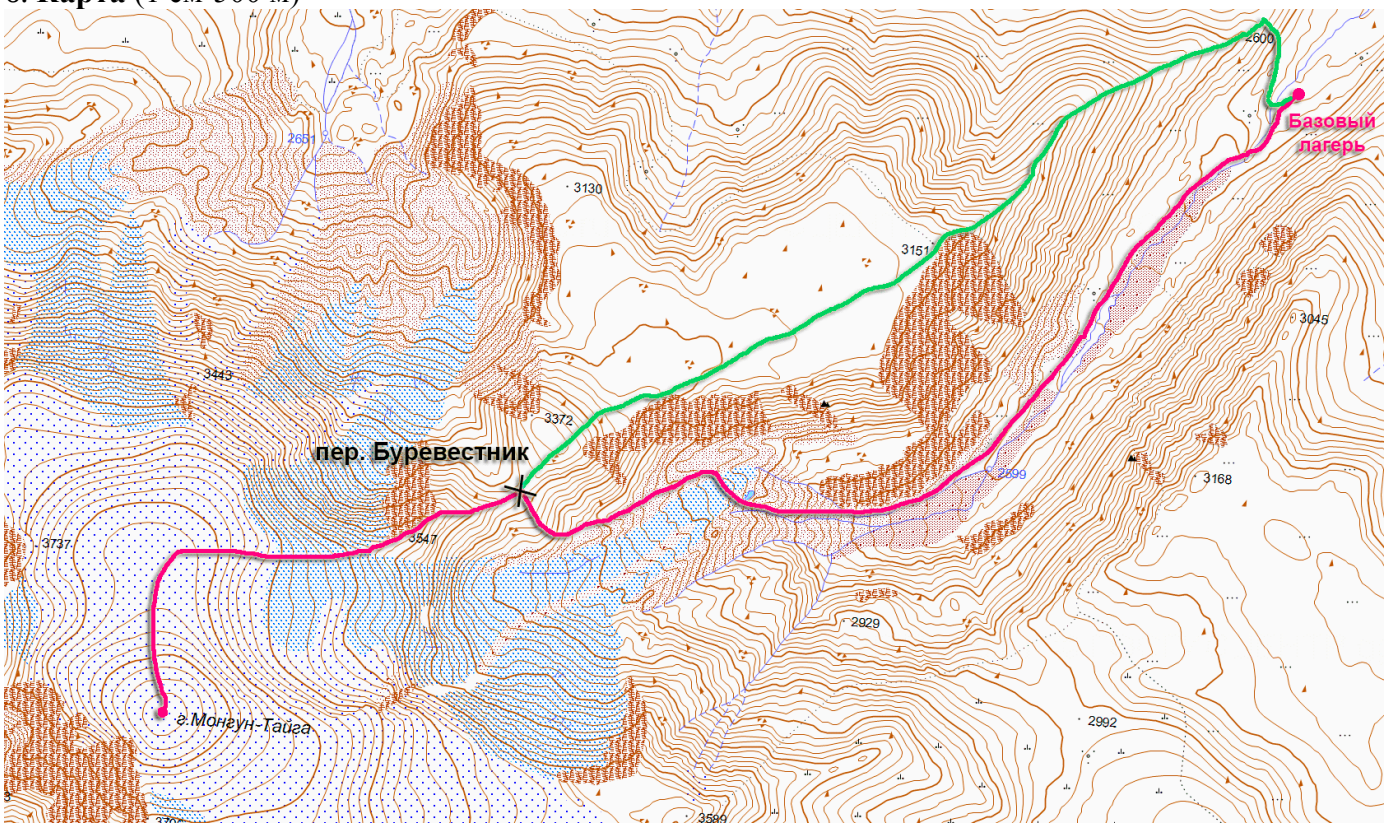
У восточного подножья массива лежит озеро Хиндиктиг-Холь. Здесь находится наивысшая точка Тувы и всей Восточной Сибири — гора Монгун-Тайга (3971 м). История покорения Монгун-Тайги началась в 1946 году.

Массив сложен кристаллическими сланцами и песчаниками, прорванными в центре массива интрузиями гранитов. В высокогорье — ледники общей площадью около 44 км². По периферии массива широко распространены валунные ледниковые отложения — показатели былого мощного оледенения. Наличие следов древних форм оледенения, а также свежих форм рельефа, слабо изменённых эрозией, говорят о молодости поднятия, возникшего, вероятно, в конце ледникового периода. На северных склонах массива — луговая растительность и горные тундры, на южных склонах — высокогорные степи и каменные развалы. Лесной пояс полностью отсутствует. Лишь небольшие участки лесов из сибирской лиственницы встречаются по долинам рек и ручьёв, у подножия северных склонов массива

Паспорт восхождения:

1. **Вершина**: Монгун-Тайга (в классификаторе Мунгун-Тайга), 3976, хребет Цаган-Шибэту (Республика Тува)
2. **Маршрут**: с севера, комбинированный, 1Б.
3. **Дата восхождения**:
   - дата и время выхода из б/л - 10.08.2013, 06:12
   - дата и время начала маршрута 10.08.2013, 06:12
   - дата и время достижения вершины 10.08.2013, 13:10
   - дата и время возвращения в б/л 10.08.2013, 18:20
4. **Погодные условия**: на подходе к началу маршрута и до выхода на вершинный купол – ясно, небольшая облачность, на вершинном куполе – снег с ветром, на спуске с купола– снег, на леднике и спуске в лагерь – ясно, небольшая облачность
5. **Использованное снаряжение**: каски, кошки, лыжные палочки, страховочная система, связочные веревки (2 х 30 м.), ледоруб (2 шт. на группу)

6. **Карта** (1 см-500 м)



7. **Описание маршрута**: в районе базового лагеря, расположенного на правом берегу притока р. Мугур перейти по камням реку на левый берег и двигаться вдоль травянистого склона по долине. Подойдя к промытому рекой участку двигаться вдоль ручья (осторожно – утром обледенелые камни), затем выйти на вал левой (орографически) морены, пересечь его, и спуститься в карман между боковой мореной и склоном. Там где вал закончится начать подъем по осыпному склону на перевал Буревестник.

С перевала двигаться по гребню, обходя жандармы и разрушенные скалы преимущественно слева по ходу. В двух местах простые скальные стеночки до 4 м.

Скальный гребешок выводит к обширному покровному леднику, здесь следует связаться в связки (при необходимости надеть кошки). В связках продолжить движение сначала на первый бугор, а затем повернуть налево на вершинный купол. Вершина плоское широкое поле, тур на вершине.

Спуск: до перевала Буревестник – по пути подъема, а далее есть два варианта – продолжить движение по тропе, или уйти по гребню, уходящему на северо-восток и спуститься прямо в лагерь.

Вечером наш проводник Родион ушел пешком домой. Вот что значит настоящий спортсмен.



Фото 113. По каменному руслу на вершину



Фото 114. Монгун-Тайга утром



Фото 115. Подъем по руслу реки



Фото 116. По камням



Фото 117. Вершина и ледник



Фото 118. По гребню моренного вала



Фото 119. Подъем на перевал Буревестник



Фото 120. На перевале Буревестник



Фото 121. На гребне выше перевала Буревестник



Фото 122. Скальный гребено к вершине



Фото 123. Привал на скалах



Фото 124. В связках по снежно-ледовой шапке



Фото 125. Озеро Хиндиктиг-Холь с Монгун-Тайги



Фото 126. В непогоду у вершинного тура



Фото 127. Спуск с вершины



Фото 128. Седловина перевала Буревестник



Фото 129. Плато северо-восточного гребня



Фото 130. Спуск на плато



Фото 131. «На краю земли»



Фото 132. По плато



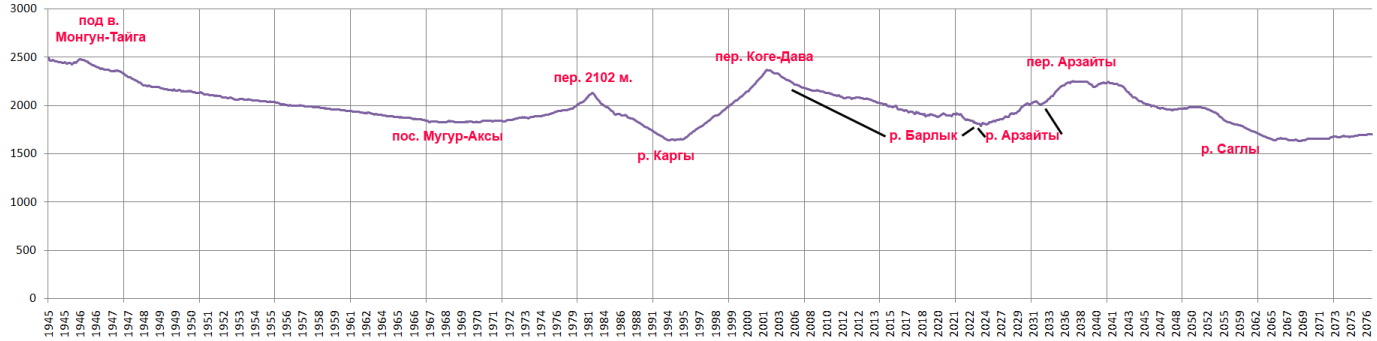
Фото 133. Долина притока р. Мугур



Фото 134. Наша стоянка с гребня

День 9. 11 августа 2013

Участок: лагерь под в. Монгун-Тайга – р. Мугур – пос. Мугур-Аксы – пер. 2102 м. – р. Каргы – пер. Коге-Дава – р. Барлык – р. Арзайты – пер. Арзайты – р. Шин – р. Саглы – р. Кузленги, ***137 км.***



Утром дежурные проснулись в 7 утра, в 8 утра был завтрак. В 9:06 мы выехали, до Мугур-Аксы доехали по той же дороге за 1ч 42 минуты. Там перегрузили вещи в обратно, заехали в магазины за соками-водами и хлебом, а затем поехали в направлении Хандагойты. После дважды известной нам развилки мы свернули влево. В Мугур-Аксы нам рассказали, что дороги грейдеруют ежемесячно, но их снова разбивают почти за неделю. Легковым автомобилем здесь считают как минимум УАЗ.

Дорога сворачивает на восток, постепенно поднимаясь на перевал 2120 м, а затем сначала круто, но потом более полого снижается к долине р. Каргы, где сначала соединяется с дорогой на село Кызыл-Хая (на указателе до Хандагойты – 138 км, до Кызыл-Хая – 69).

После развилки стала приближаться тонкая нитка деревьев и кустарника вдоль р. Каргы, перед ней дорога свернула влево, прошла мимо размещения погранотряда и подошла к деревянному мосту, по которому мы переехали на левый берег. Затем дорога стала подниматься на перевал Коге-дава. На втором и третьем виражах мы делали остановки для того, чтобы дать остыть двигателям. Второй зигзаг – это последнее место, откуда еще видно массив Монгун-Тайги.

Выше подъем выполаживался, и мы останавливались только на седловине. С седловины дорога плавно спустилась в долину реки Барлык. Но воды нет в ни в самой реке, ни в притоках. Да и дорога становится хуже, опять появляется гребенка и свободнолежащий гравий.

Постепенно стали появляться островки лиственниц, а перед впадением крупного и водоносного притока Хемчегейлиг-Хема мы нашли ручей, где устроили полудневку с душем, пончиками и отдыхом. Время прошло отлично. Очень интересные вокруг пласты пород. По окончании отдыха пришли тучи и начал накрапывать дождик.

Тут же мы тронулись дальше. Долина реки сразу стала водной, даже местами размытой бурными потоками. Дорога разбитая, идет по левому берегу. Река становится порожистой. Дорога пару раз переходит с берега на берег. Долина очень живописна.

Но вскоре дорога перебирается на правый берег и неожиданно сворачивает на восток вверх по реке Арзайты на одноименный перевал. Вдоль Арзайты весь северный склон зарос густой лиственничной тайгой. На перевале ждем Ниву. Нас постепенно накрывает тучей, сверкают молнии, гремит гром, но мы пытаемся от нее уехать, но в итоге она нас догоняет, и мы мчимся, поднимая фонтаны воды по прямым как древко копья протяженным участкам дороги в широкой долине Саглы. Долину с севера ограничивает хребет Западный Танну-Ола. В мрачном окружении туч и пелены дождя мы проезжаем мимо село Саглы, и сворачиваем вверх по течению реки Кузленги, где в небольшом урочище у горы остаемся на ночлег. Под дождиком ужинаем.



Фото 135. Выезд из долины на седловину



Фото 136. Выехали из долины притока



Фото 137. На перевальчике



Фото 138. Зимнее топливо в степи у кочевников



Фото 139. Вершина Ак-Баштыг



Фото 140. Сурки на въезде в Мугур-Аксы



Фото 141. Въезд в Мугур-Аксы



Фото 142. В селе Мугур-Аксы



Фото 143. Монгун-Тайга из долины Мугур



Фото 144. Дорога в долину р. Каргы



Фото 145. Монгун Тайга издалека



Фото 146. На четвертом зигзаге пер. Коге-Дава



Фото 147. Седловина пер. Коге-Дава



Фото 148. Вид на Юг с пер. Коге-Дава



Фото 149. Слияние рек Барлык и Хемчегейлиг-Хема



Фото 150. На полудневке



Фото 151. Походный душ



Фото 152. Пласты пород в долине р. Хемчегейлиг-Хем



Фото 153. Бурный Барлык



Фото 154. Граница Монгун-Тайгинского кожууна



Фото 155. Мост в долине р. Арзайты



Фото 156. На перевале Арзайты



Фото 157. На перевале Арзайты



Фото 158. Каменные обо у дороги



Фото 159. Спуск в долину р. Саглы



Фото 160. Мокрые грунтовки



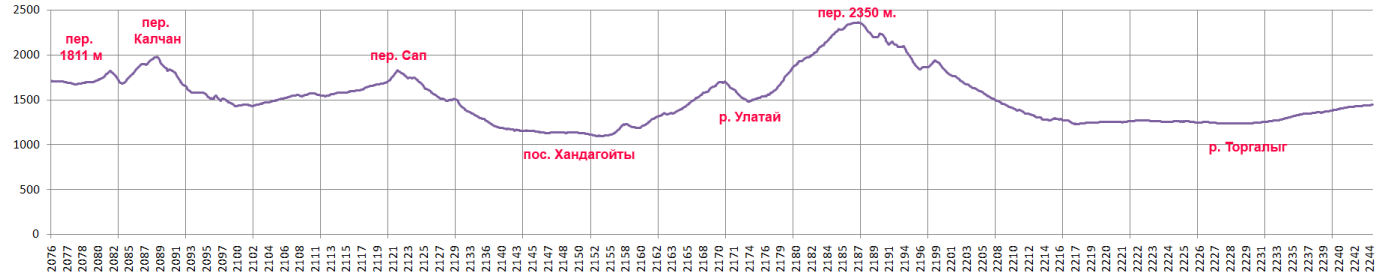
Фото 161. Мокрая дорога



Фото 162. Перспектива хребтов (долина Саглы)

День 10. 12 августа 2013

Участок: р. Кузленги – пер. 1811 м. – пер. Калчан – пер. Сап – пос. Хандагойты – р. Улатай – пер. 2350 м. – пос. Дустаг – р. Кадый, ***184 км.***



Утро – ясное. Небо чистое, воздух наполнен звенящей тишиной. Река Кузленги напоена свежими дождевыми водами, но подойти к ней по мокрой траве не очень хочется. Но надо набрать воды, помыть посуду и умыться. Дежурные встали в 6:30, завтрак в 7:30, выехали в 8:39.

Дорога лучше не становится. Участки по-прежнему прямые. Сначала въезжаем на пер. 1811 м, там бывший пост пограничников, шлагбаум и предупреждающие таблички о въезде в пограничную зону. Потом небольшой спуск, петля и подъем на перевал Калчан.

На перевале буддийская ступа, обо, площадка для отдыха, лесок. Здесь делаем короткую остановку.

Дальше дорога спускается в долину реки Бора-Шай, которая в верховье разделяется на притоки. Долина ровная, плавно поднимается, дорога разбитая, местами с глиной и лужами. Появляются маленькие населенные пункты в несколько домов.

Дорога поднимается на перевал Сап. Здесь – лесок, место для отдыха. Наблюдаем УАЗ-бобик в котором ехало 17 человек. Для местного населения это единственный способ передвигаться. Дорога все такая же плохая.

Едем вниз, весело разгоняя стадо баранов, там выходим на асфальтовую трассу Чадан-Хандагайты. Сначала проезжаем поселок Солчур, а на въезде в Хандагайты заправляемся.

Хандагайты *— сумон (административный центр) Овюрского кожууна Республики Тыва. Численность населения — 3,2 тыс. жителей. Расположено на юге республики Тыва, в 319 км юго-западнее города Кызыл, в 5 км севернее границы с Монголией на автодороге А163, соединяющей Убсунурский аймак и Россию (на границе имеется одноимённый пункт пропуска).*

Сумон Хандагайты связан автомобильными дорогами с Чаданом — А163, Мугур-Аксы и Самагалтаем.В Хандагайты действуют 3 оператора сотовой связи — Билайн, МТС и МегаФон.

После заправки проезжаем центр поселка, где находим приличную столовую. В ней обедаем. Там же на площади находим грузовую машину песочного цвета, в которой едут специалисты противочумной команды. Руководитель консультируется с ними по поводу дороги до Самагалтая.

Тут же нами заинтересовался работник погранотряда, предъявил удостоверение и предложил проехать в месторасположение погранотряда, за реку Хандагайты, которое на одной карте обозначено как скотный двор, на другой – как дома.

У пограничников наш руководитель предъявил пропуск в погранзону, выданный в Акташе. Ему задали несколько вопросов, в итоге все решила маршрутная книжка – мы же туристы, а не праздно шатающиеся. В итоге нас пропустили в сторону Самагалтая через Дус-Даг, обещав позвонить на погранзаставу в Оо-Шинаа, а с нас взяв обещание не сворачивать далеко вправо с дороги.

Покинув погранотряд, мы двинулись по гравийке на восток. Дорога сначала идет по долине реки Хандагойты, затем пересекает русло реки Улатай, проходит по странным разноцветным холмам, приближаясь к монгольской границе. Потом она резко поворачивает на север, возвращается в долину реки Улатай, где по безымянному левому притоку поднимается крутым серпантином на безымянный перевал. Там растет лиственница и много грибов. Вид очень красивый, панорамный во все стороны. Чуть дальше стоит буддийская ступа и опять обо.

Дорога постепенно переходит в лесную зону, пересекает реку Сарыг-Холь, поднимается на небольшой перевальчик и далее ведет нас по долине реки Чоза, в одном месте опять почти касаясь границы.

Через реку Чоза два моста, в одном из них дыра, и воткнут знак с названием реки. Дальше гравийная дорога ведет по широкой степи в сторону села Дус-Даг, перед которым мы по семи мостам переезжаем реку Торгалыг, попадая в село Дус-Даг.

За Дус-Дагом ждем остаток группы – у них пробило колесо. Собравшись вместе, проезжаем мимо погранотряда (дома, МТФ на карте), мимо поселка Чаа-Суур, выезжаем на грунтовку, и вскоре (перед рекой Кадый) поворачиваем вправо на место бывших кошар. Там ночуем. На ужин море грибов.



Фото 163. Долина р. Кузленги



Фото 164. Отъезжаем от места ночевки



Фото 165. Вид на долину Саглы с пер. 1811 м.



Фото 166. Шлагбаум на пер. 1811 м.



Фото 167. Долина Саглы



Фото 168. Ступа на перевале Калчан



Фото 169. Остановка на пер. Калчан



Фото 170. Спуск с пер. Калчан в долину Хорумнуг-Ой



Фото 171. В долине р. Бора-Шай



Фото 172. Древние могилы в долине Ширгай-Озен



Фото 173. Обо на перевале Сап



Фото 174. На перевале Сап



Фото 175. Дорога



Фото 176. Дорога за Хандагойты



Фото 177. Перевалчик в долину Улатай



Фото 178. Холмы в долине Хандагойты



Фото 179. Крутой пововрот



Фото 180. Перед безымянным перевалом



Фото 181. Вид в сторону Хандагойты



Фото 182. Горная дорога



Фото 183. Стоянка на перевале



Фото 184. Грибы



Фото 185. Обо на перевале



Фото 186. Вид в долину р. Кара-Суг



Фото 187. Мост через р. Чоза



Фото 188. Долина р. Чоза



Фото 189. Разлив р. Торгалыг



Фото 190. Молитвенный барабан в Дус-Даге



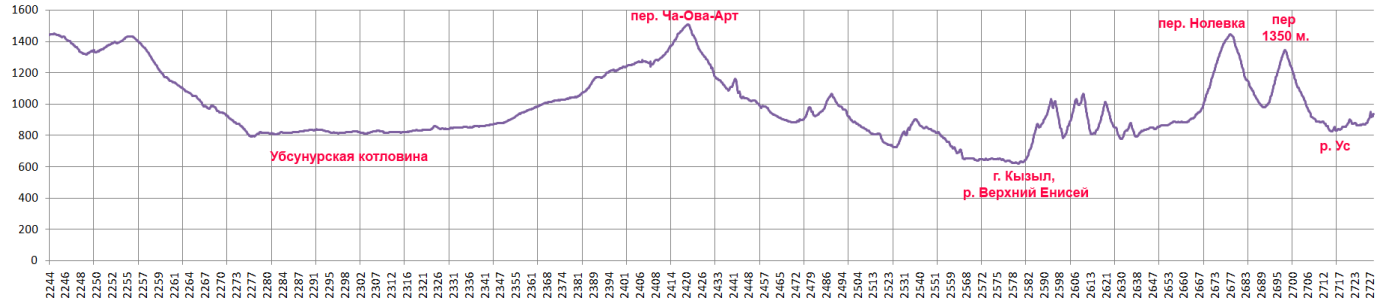
Фото 191. Въезд в с. Чаа-Суур



Фото 192. Ночевка перед р. Кадый

День 11. 13 августа 2013

Участок: р. Кадый – Убсунурская котловина – пос. Оо-Шинаа – пос. Самагалтай – г. Кызыл – пос. Туран – пос. Шивилиг – пер. Нолевка – р. Ус – пос. Арадан, ***507 км.***



Утро облачное, с прояснением на востоке. Идет дождь, и лучи солнца преломляясь в каплях, собираются в огромную радугу на западе. Выезжаем на дорогу, пересекаем русло р. Кадый, продолжая движение в восточном направлении. Затем дорога сворачивает в ущелье, которое выводит нас в безграничную Убсунурскую котловину с видом на огромное одноименное озеро.

Убсунурская котловина*— водный бассейн озера Убсу-Нур, самый северный крупный замкнутый водный бассейн в Центральной Азии. Территория бассейна входит в состав Монголии (район озера Убсу-Нур) и России (заповедник Убсунурская котловина). Является природоохранной зоной в обеих странах. Общая площадь объектов охраны природы в Убсунурской котловине составляет 1 068 853 га.*

Убсунурская котловина представляет собой северную часть Котловины Больших озёр, отделённую от её южной (большей) части относительно низким хребтом Хан-Хухийн-Нуруу (максимальная высота 2928 м над уровнем моря) и его западным продолжением хребтом Тогтохын-Шил (максимальная высота 2357 м над уровнем моря). Протяжённость Убсунурской котловины с севера на юг 160 км, а с запада на восток 600 км.

От обзорной точки продолжаем движение на восток. Дорога – гравийная с гребенкой. Местами стараемся ехать не по основной дороге, а по грунтовым, проходящим параллельно. Пересекаем сначала реку Ирбитей по мосту, потом еще одну. Делаем остановку в песках – участке пустыни.

Затем собираемся все вместе и в поселке Оо-Шинаа проходим через погранпост. Затем Suzuki уходит в отрыв до Самагалтая. Собираемся вместе перед селом.

Руководитель едет на разведку, затем мы все вместе едем обедать и по магазинам. После обеда спешно уезжаем от пристающего нетрезвого местного населения.

От райцентра Самагалтай до перевала Шуурмакский через хребет Хорумнуг-Тайга (перемычка между хребтам Восточный Танну-Ола и нагорьем Сангилен) идет уже асфальтированная дорога по долине реки Тес-Хем(Тэс) — основному притоку озера Убсу-Нур.. Перевал покрыт тайгой.

До Кызыла едем, ныряя в котловины, переезжая небольшие увалы. В Кызыле едем на встречу с одноклубником, заодно вулканизируем колесо от March.

Переезжаем Енисей по коммунальному мосту, выезжаем в гору и далее по сухой степной местности со множеством подъёмов и спусков поднимаемся на перевал Каменный в Уюкском хребте.

За хребтом – Турано-Уюкская котловина, в ней находится город Туран. На его дальней окраине фотографируем ступу. Дальше поселок Шивилиг со стационарным постом ДПС

За поселком начинается подъем на перевал Нолевка, где находится граница Тувы и Красноярского края. С перевала Нолевка дорога спускается в долину ручья Солнечный и поднимается на одноименный перевал. Оба они находятся в Куртушибинском хребте Западных Саян.

Куртушибинский хребет *— горный хребет на границе Тувы и Красноярского края России, южная ветвь системы Западного Саяна. Протяжённость хребта составляет около 200 км (от долины верхнего течения Енисея на западе до истоков реки Ус на северо-востоке). На юго-западе и северо-востоке высоты превышают 2000 м. Высшая точка — гора Беделиг (2492 м). Вершины хребта округлые, уплощённые, склоны большей частью средней крутизны. Сохранились следы древнего оледенения: кары (часто с озёрами), троговые долины, моренные гряды.*

Хребет сложен главным образом кристаллическими сланцами, туфами, известняками и кварцитами, прорванными интрузиями перидотитов и гранитов. Склоны покрыты лиственничными и кедровыми

лесами, в южной части — степи, на вершинах — горная тундра и каменные развалы.Центральная часть хребта немного понижена, через неё проходит Усинский тракт.

За этим хребтом спускаемся в долину р. Ус, и за поселком Арадан ночуем слева на безымянном ручье. Место отличное. Есть немного ягоды. Видны остатки старого тракта. Ночь – звездная.

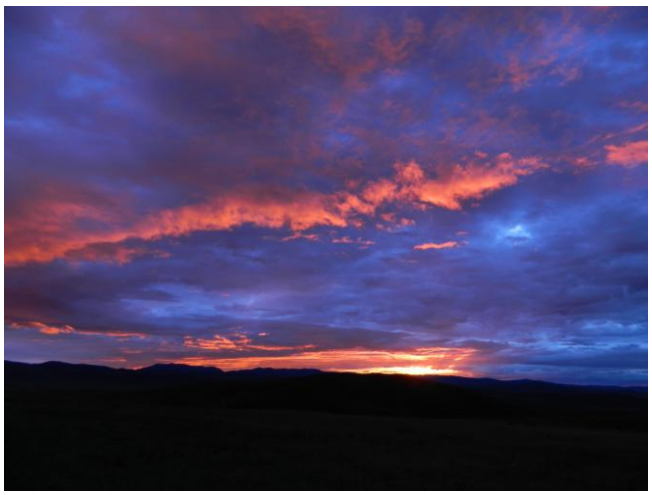


Фото 193. Восход солнца



Фото 194. Радуга



Фото 195. В районе р. Кадый



Фото 196. Выезд в Убсунурскую котловину



Фото 197. Гребенка на дороге



Фото 198. На мосту через Ирбитей



Фото 199. Скульптурное оформление границы сумона



Фото 200. Дорога в степи



Фото 201. Неизвестное растение



Фото 202. Участок полупустыни



Фото 203. Пустынное растение



Фото 204. Кочевье



Фото 205. На подъездах к Самагалтаю



Фото 206. Стелла в Туране



Фото 207. Луна и навершие ступы Туране



Фото 208. Город Туран



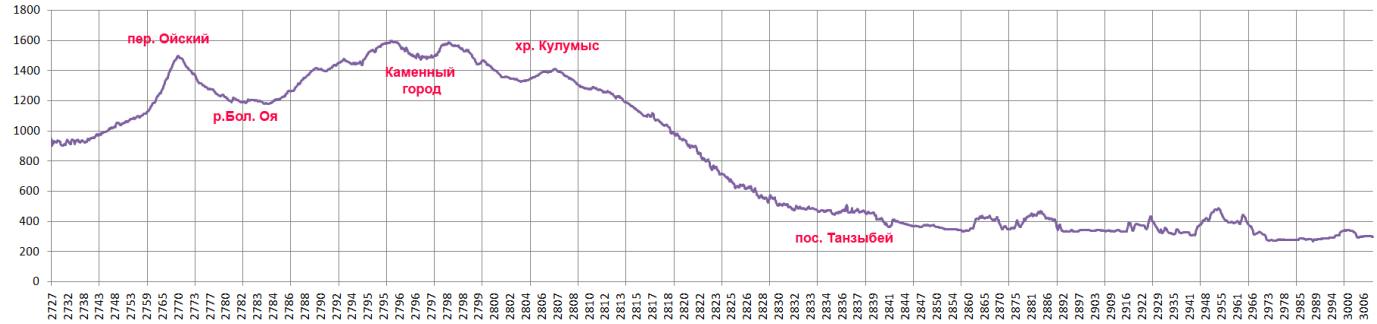
Фото 209. В Турано-Уюкской котловине



Фото 210.Вид с перевала Нолевка на Шивилиг

День 12. 14 августа 2013

Участок: пос. Арадан – пер. Ойский – р. Оленья речка – Каменный город – хр. Кулумыс – пос. Танзыбей – пос. Червизюль – пос. Моторское – пос. Каратузское – пос. Кочергино – пос. Курагино – р. Черемшанка, ***276,3 км***



Утро – туманное, слегка сырое. Завтракаем, выезжаем в 8:08. Дорога сначала идет вдоль реки Ус, а затем в русле реки Нижняя Буйба, пересекая её несколько раз. Дорога расположена в красивейшей темнохвойной тайге. Почти вся она в это время ремонтировалась.

Постепенно дорога поднимается на перевал Ойский, перед ним делаем остановку, созерцая высокие каменные глыбы вершин хребта Ергаки – Птицы, Звездного и Спящего Саяна. На перевале Ойский сворачиваем на грунтовку. Она приводит мимо базы Оленья речка к кордону, где нас переписывают в журнал, попутно рассказывая о дороге и правилах поведения в природном парке Ергаки. Все совершенно бесплатно.

Еще через несколько километров подъезжаем к броду через Оленью речку. Нас предупредили, что ехать нужно левой (нижней стороной) так как прямо глубокая яма, которую не видно из-за чистейшей воды. Осмотрев брод, решаем March проводить на тросе. Suzuki проехала сама, а Нива помогла третьей машине. В это время нас объехала вахтовка с экскурсией в Каменный город.

Далее поехали и мы. Дорога – старый Усинский тракт неплохая, за исключением мест пересечения с ручьями. Мосты уже непригодны для проезда, а броды как правило с крутыми въездами – выездами. Пару раз толкаем March.

Дорога упорно поднимается на седловину хребта Кулумыс, откуда начинается тропа в Каменный город. У входа – воротца. Далее пешком, сначала по дороге, затем по лестницам, настилам и тропе на узловую вершину. Отсюда отличные панорамы (видовки). Хорошо смотрится продолжение нашей дальнейшей дороги.

Скалы в Каменном городе немного облагорожены. Он приспособлены для скалолазания – маршруты пробиты, почти все маркированы названиями и категориями трудности. Очень красиво.

Заметив надвигающуюся тучу, мы поспешили к машинам. Дождик вовсю накрапывал. Когда мы проехали брод через р. Малую Ою, пошел сильный дождь с градом, дождь не прекращался до самого Танзыбея.

Дорога - размытая местами, но местами вполне приличная. Встречаются даже куски старого асфальта. Какое-то время она идет по хребту Кулумыс, потом серпантинами падает в Собачью речку, а затем в Малый Кебеж. Мосты разрушены, много зигзагов. Дорога напряженная, особенно в связи с погодными условиями ее прохождения.

В итоге почти за 3 часа мы спустились в Танзыбей, где в кафе пообедали. Заодно заправились топливом.

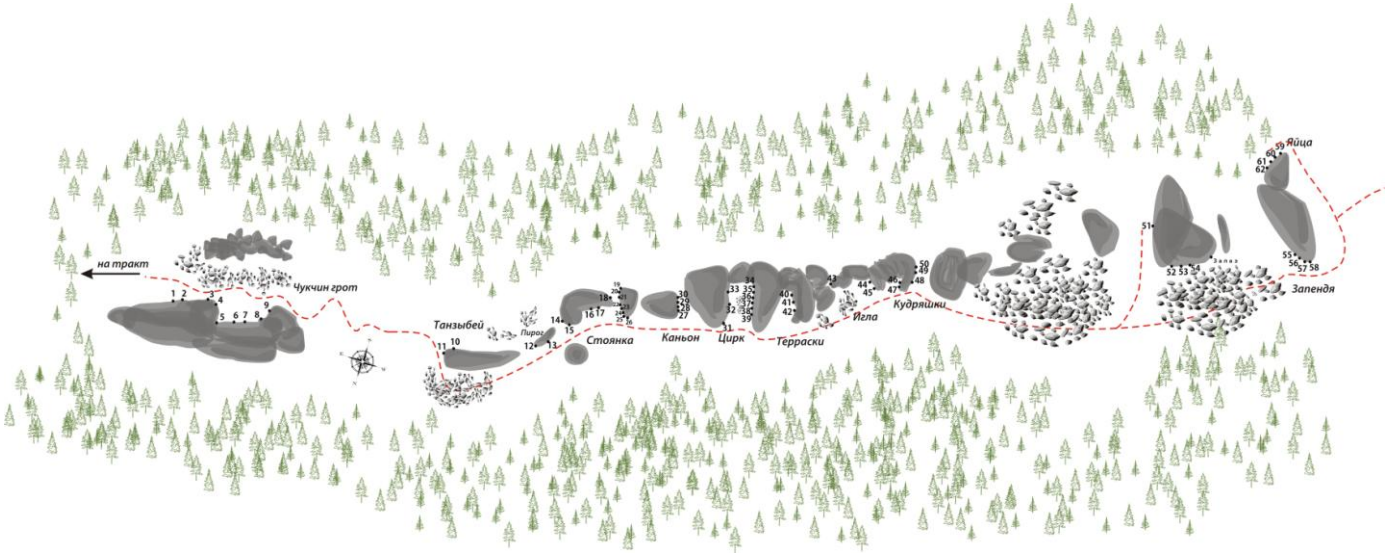


Рис 1. Каменный город (схема)[3]

От Танзыбея мы поехали по гравийке на Червизюль, оттуда через Мотроское (тут закончилась гравийка, и начался неплохой асфальт), Каратузское, Кочергино переехали через реку Тубу по большому мосту, выехали в Курагино. Там заправились. Всю дорогу нас преследовал начинающийся дождь, в Курагино он нас догнал.

В итоге мы начали искать место для ночевки и остановились перед поселком Курское, на берегу реки Черемшанки. Ужин готовили под дождем.



Фото 211. Ночевка за Араданом



Фото 212. Пики Ергаков с Ойского перевала



Фото 213. Брод через Оленью речку



Фото 214. Нива и March переезжают реку



Фото 215. Разрушенные мосты



Фото 216. Долина р. Большая Оя



Фото 217. Вход в Каменный город



Фото 218. Лестницы и скамейки



Фото 219. Участок старого Усинского тракта с видовки



Фото 220. Участок старого Усинского тракта с видовки



Фото 221. Каменный город



Фото 222. Скалы Каменного города



Фото 223. Подписанный скалолазный маршрут



Фото 224. Скала «Светлица Ои»



Фото 225. Скала «Светлица Ои»



Фото 226. Скалы «Цирк»



Фото 227. Долина р. Малая Оя



Фото 228. Разрушенный мост



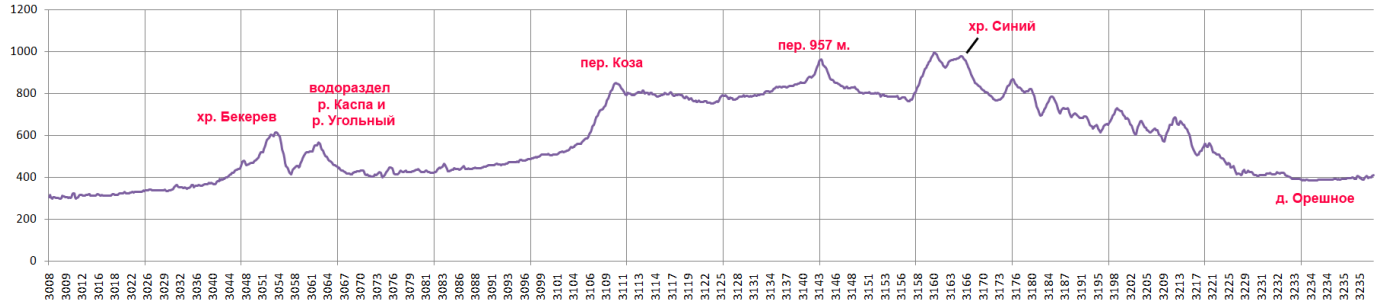
Фото 229. Непогода



Фото 230. Разрушенный мост в Малом Кебеже

День 13. 15 августа 2013

Участок: р. Черемшанка – пос. Кошурниково – пос. Щетинкино – д. Орешное – р. Таежный Баджей, ***221 км.***



Утром проснулись в 7 утра, завтрак в 8, выехали в 8:48. После места ночевки, дорога идет почти рядом с железнодорожной веткой Абакан-Саянская. Обе дороги живописно обвивают склоны и долины рек Джебь и Сисим. После Кошурниково дорога становится гравийной, горы – выше, появляются перевалы. Железная дорога прорезает горы тоннелями и мощными выемками, а над ущельями проложены ажурные мосты и виадуки. Фотографируем Джебский и Крольский виадук. Заходим на вокзал станции Щетинкино. Последний перевал – самый высокий – с него открываются уходящие вдаль на север, запад и восток гряды сопок, поросшие тайгой. Километрах в пяти от свертка на Выезжий лог дорога совершенно неожиданно одевается в новый асфальт с разметкой. Проходит еще немного времени, и мы останавливаемся возле развилки на Жержул и Орешное. Тут ждем отставшую Ниву.

В Орешном проезжаем деревню почти насквозь, сворачиваем в сторону реки Таежный Баджей, проезжаем через мост возле турбазы и на левом берегу останавливаемся на комфортной площадке. Остаток дня занимаемся поисками входа в пещеру, приготовлением пищи и баней.



Фото 231. Ночевка на р. Черемшанке



Фото 232. Две дороги в Красноярск



Фото 233. В пос. Большая Ирба



Фото 234. Хребты Восточного Саяна



Фото 235. Трасса Абакан-Тайшет, переезд



Фото 236. Джебский виадук



Фото 237. Мост через р. Джебь в Кошурниково



Фото 238. Мост через р. Коза



Фото 239. Станция Щетинкино



Фото 240. Крольский виадук

День 14. 16 августа 2013

Участок: прохождение пещ. Большая Орешная (2А)

В этот день мы посетили пещеру Большая Орешная.

Пещера Большая Орешная *— расположена в Манском районе Красноярского края (Восточный Саян), в 4 км восточнее села Орешное, в левом борту долины Таёжного Баджея. Пещера является крупнейшей известной конгломератовой пещерой мира. Общая длина ходов составляет около 47 км, амплитуда 247 м, глубина −195 м. Пещера имеет лабиринтовое строение, преобладают наклонные и горизонтальные ходы на разных уровнях. Большинство ходов и гротов объединены в крупные системы, прохождение которых возможно без веревок и СРТ снаряжения.*

Пещера заключена в конгломератах нарвской свиты ордовика. Возраст пород составляет около 450 миллионов лет. Конгломераты состоят из валунов и гальки разноокрашенных известняков и доломитов, сцементированных красновато-коричневым известковым песчаником. Они имеют изменчивую прочность и пористость, подвержены растворению и обрушению, вплоть до превращения в липкую красновато коричневую, песчанистую глину.

Развитие пещеры началось в неогене, примерно 20-25 миллионов лет назад. В это время происходило поднятие гор Восточного Саяна, тогда же были заложены прарека Мана и её притоки. Атмосферная влага просачивалась под землю, питая междуречный горизонт карстовых вод, которые разгружались в соседние долины. Эти долины медленно врезались в скальное основание, увеличивая превышение междуречий над руслами. Понижение базиса эрозии приводило к постепенному опусканию водной поверхности и осушению верхней части толщи конгломератов.

Многие карстовые формы образовались под водой, в зоне насыщения или в зоне сезонного колебания уровня карстовых вод. Разработка полостей продолжилась в зоне аэрации под действием инфильтрационных и конденсационных вод. Они создали в полостях натечные отложения: сталактиты, сталагмиты, коры, занавеси и др. Потеря прочности конгломерата приводила к обвалам, причем обломки растворялись, образуя на дне пещеры покров из песчанистой глины.

Подходы к пещере по останкам узкоколейной железной дороги, которую построили после войны с целью вывоза леса до Нарвы. Работали на лесоповале ссыльные и заключённые, поэтому на пути к пещере есть кладбища поселенцев, в основном прибалтов. Возле тропы в пещеру вырыты ямы для мусора.

В пещеру мы зашли в 11 часов, вышли в 18:03. За семь часов мы прошли следующий маршрут: вход – репер 1 – репер 3 (грот Новогодний) – репер 4 (грот Обвальный) - репер 7(грот Грандиозный) – база Укромная – репер 10 (грот Грандиозный) – репер 11 – разлом Колокольный - грот Акрополь – репер 37 (грот Юрта) – репер 39 - гр. Девичий монастырь - грот Отель – репер 37 (грот Юрта) – грот Акрополь – грот Шести колонн - репер 14 (грот Мокрый) – грот Дача - репер 15 (грот Арка) – репер 16 – грот Цветов – репер 15 (грот. Арка) - репер 14 (грот Мокрый) – репер 13 (грот Тур) – грот Акрополь – грот Грандиозный - репер 4 (грот Обвальный) - репер 9 (грот Ручейный) – репер 6 – репер 5 (грот Мечтаний) - репер 3 (грот Новогодний) – репер 1 – вход.

Остаток дня – ужинали, мылись.



Фото 241. Перед выходом в пещеру



Фото 242. У входа в пещеру Большая Орешная



Фото 243. Грот Обвальный



Фото 244. Север грота Грандиозный

Тетраптих «Ресторан»



Фото 245. «Меню, пожалуйте»



Фото 246. «Чего изволите?»



Фото 247. «Ваш заказ»



Фото 248. «Пышный обед»

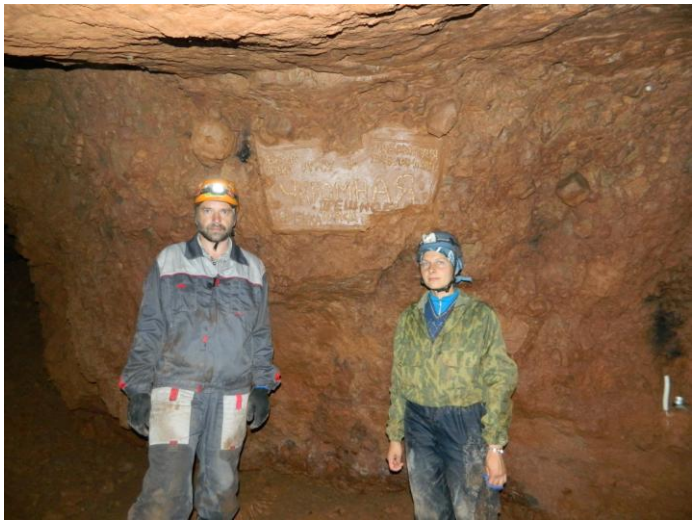


Фото 249. Стоянка Укромная



Фото 250. Почти Битлз, скульптура

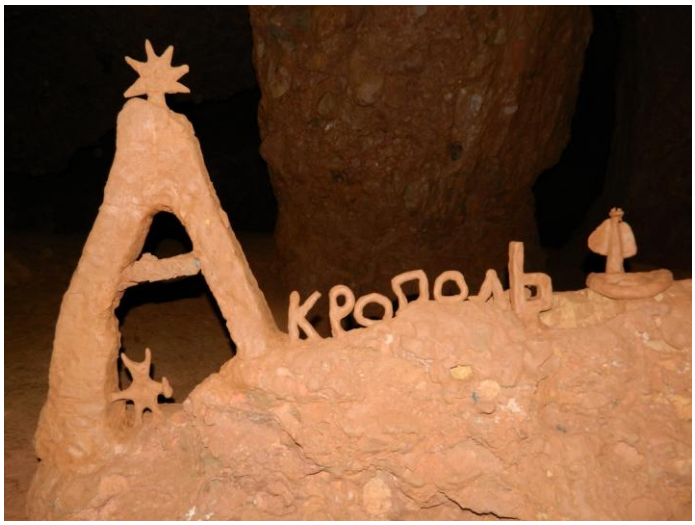


Фото 251. Грот Акрополь



Фото 252. Капежка (сбор воды)



Фото 253. Лепнина в гр. Девичий монастырь



Фото 254. Лепнина в гр. Девичий монастырь



Фото 255. Узость



Фото 256. Натечки



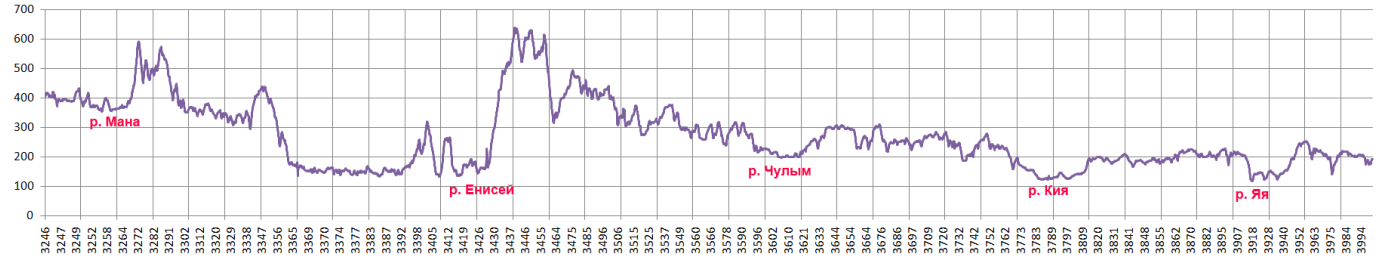
Фото 257. Грот Ручейный



Фото 258. На выходе из пещеры

День 15. 17 августа 2013

Участок: р. Таежный Баджей – пос. Орешное – пос. Нарва – пос. Кускун – г. Красноярск – г. Дивногорск – г. Ачинск – г. Мариинск – г. Томск, ***760 км.***



Утро было дождливым. Собрали рюкзаки, чтобы потом не перетряхивать машины. Выехали в 8:32. Дорогу до Орешного размыло. March в одном месте тащили на тросе. Но все обошлось. Трасса до Кускуна местами сырая, небольшой участок перед Пимией – гравийный.

В Нарве по мосту переехали реку Мана. До Красноярска доехали без особенностей. В восточной части города заправились, и стали пробираться к трассе М54. Следующая наша цель – город Дивногорск.

Дорога до него проходит мимо въезда в заповедник Красноярские столбы, много спусков и подъемов, а также резких поворотов. Снова переехали реку Мана. В Дивногорске остановились перед мостом через Енисей. Плотину видно плохо – облачность.

За мостом пообедали в кафе.

Дальше дорога вьется по горам, пока не выходи на развилку, прямо идет М54, а вправно и назад – дорога на М53, вклиниваясь в нее через большое кольцо.

От кольца довольно долго она идет четырехполосной. Проезжаем Ачинск. Постепенно небо растягивает. Обедаем перед Мариинском в кафе у Ксюши. За Мариинском уже совсем ясное небо. В Томск приехали в начале сумерек.



Фото 259.Плотина Красноярской ГЭС справого берега возле моста через Енисей

2.5. Изменения в маршруте и их причины

В ходе прохождения маршрута были следующие изменения:

1. В виду того, что в Акташе мы были вынуждены почти 10 часов ожидать пропуск в пограничную зону, то после согласования с МКК ТФСТ по телефону дополнительно был пройден участок Акташ – Улаган – Балыктуюль – пер. Кату-Ярык – Балыктуюль – Улаган – Акташ, что позволило посмотреть еще такие достопримечательности – Красные ворота, перевалы Улаганский и Кату-Ярык, село Улаган, реки Башкаус и Чулышман, Пазырыкские курганы.

2.6. Материальное обеспечение группы

Необходимый набор продуктов питания имеется.

Общественное и личное снаряжение в достаточном количестве имеется.

Специальное снаряжение:

Групповое	
Наименование	Кол-во
ЗИП для машины	комплект
Бивачное снаряжение	комплект
Аптечка	комплект
Основная веревка, м	25х2 шт

Необходимый ремонтный набор имеется.

Необходимый набор медицинской аптечки имеется.

Автомобили:

Наименование	Гос.номер	Год выпуска
Nissan March	О 487ОЕ 70	1999
Suzuki Escudo	М158РК 70	1992
Ваз-2121	О108ВМ 70	2008

Все автомобили стоковые в стандартной заводской комплектации. Дополнительно на March была установлена защита картера и увеличен клиренс стандартным проставками на 5 см.

Для связи между машинами использовались рации Midland GXT500.

Для улучшения условий гигиены в путешествии использовался переносной душ-кабинка и ножной душ–топтун, что позволило спокойно несколько раз провести помывку членов группы. Надеяться на бани в поселках не стоит.

Появился некоторый новый опыт в организации питания. Заранее была собрана сумма денег и закуплены продукты на все дни маршрута кроме движения по основным трассам федерального значения, где питание планировалось в придорожных кафе. Закупались в основном тушенка, сгущенное молоко, крупы , макаронные изделия, соль, сахар, рыбные консервы, овощи, фрукты, чай кофе, конфеты ,печенье небольшой запас сухарей т.е достаточно долго хранимые без холодильника продукты. В дороге покупали в основном хлеб. Не следует надеяться, что получится пополнять или разнообразить свой продуктовый запас. Как правило, все местные магазинчики очень бедные по ассортименту. Закупиться можно только в крупных райцентрах или селах (например, Хандагойты). Свежее мясо купить практически невозможно т.к. в магазинах на витрине лежат кости, а у чабанов либо очень дорого, либо русским вообще не продают.

Продукты были уложены в пластмассовые ящики (3 шт.) по одному на одну машину. Продукты в ящиках находились по группам: 1 – консервы, 2 – макаронные изделия и крупы, и 3 – все к чаю и приправы. Было достаточно удобно завхозу вести учет продуктов и регулировать меню. Меню было заранее расписано с учетом вкусов участников в изменялось незначительно. Кроме того имелась переходящая дежурная сумка где хранился хлеб и часть продуктов оставшаяся от предыдущей еды. Дежурили из расчета 1 человек в сутки (ужин, завтрак, обед).

2.7.Стоимость проживания, питания, снаряжения, средств передвижения.

Расходы на бензин:

Марка машины	**Вид топлива**	**Количество, л**	**Общая стоимость, руб**	**Средний расход на 100 км**
Nissan March	АИ92	370,96	9903,01	9,15
Suzuki Escudo	АИ95	423	12765	10,82
ВАЗ 2121	АИ92	374,27	11146,70	9,2

Все расходы

№	Статья расхода	На 1 человека, руб	На группу в 7 человек, руб
1	Бензин	4830	33814,71
2	Питание на маршруте	2800	19600
3	Прочие расходы	1400	9800
	ИТОГО	**9330**	**63214,71**

3. Выводы и рекомендации

1. Пройден интересный кольцевой маршрут пятой категории сложности по Западной и Восточной Сибири.

2. Все транспортные средства были достаточно подготовлены для прохождения маршрута, правда, Nissan March на сложных участках спасало только высокое мастерство управления ее водителя. В походы аналогичной или более высокой категории сложности все же лучше брать полноприводные автомобили с раздатками и блокировками.

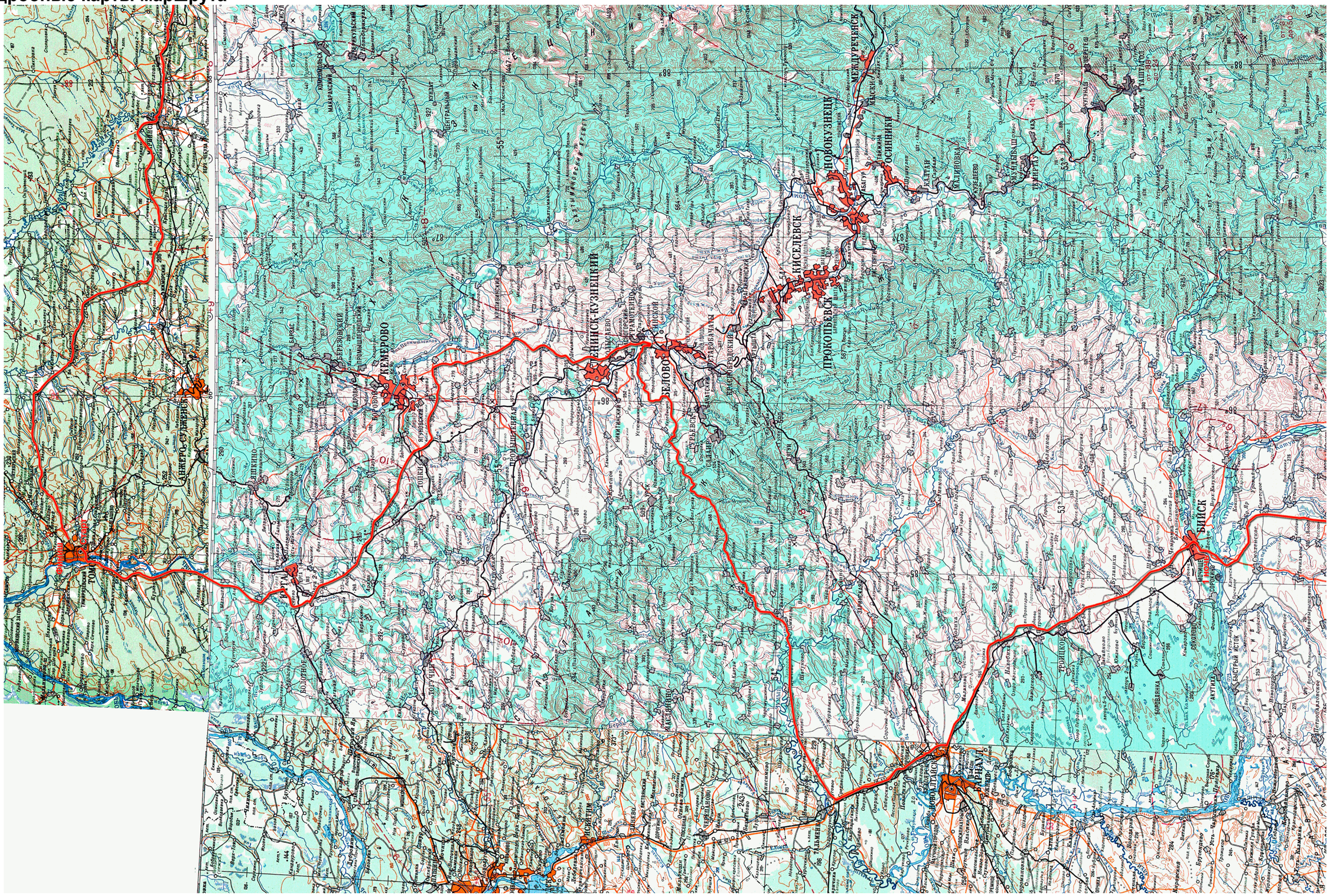
3. В ходе прохождения маршрута было отснято большое количество фото и видеоматериалов – посредством интервальной фотосъемки и видеорегистратором выского разрешения. Итоговые фотоматериалы выложены с привязкой к географическим координатам в систему Google Земля, а видеоматериалы обработаны и сжаты в ускоренном виде, они приложены к настоящему отчету для подтверждения прохождения маршрута и знакомства с участками маршрута, а также выложены в сервис Youtube. Виде-о и фотофиксация продублировали друг друга, года на 4 день похода из-за высокой влажности отказал видеорегистратор.
4. Все участники действовали слаженно, что сделало возможным прохождение маршрута в более короткие сроки, чем нормативные.
5. В ходе движения по маршруту были захвачены в нитку неавтомобильные препятствия, позволившие разнообразить отдых, достигнуть новых вершин, что было бы невозможно в самостоятельной экспедиции.
6. При подготовке отчета для построения высотных графиков были использованы только данные трека, все расчеты расстояний по координатам проходили по формуле: =6372797*ACOS(SIN(ПИ()*1*Ш1/180)* SIN(ПИ()*1*Ш2/180)+ COS(ПИ()*1*Ш1/180)* COS(ПИ()*1*Ш2/180)* COS(ABS(ПИ()*1*Д2/180- ПИ()*1*Д1/180))), где Ш и Д соответствующие координаты начала и окончания отрезка в градусах. Расстояние получается в метрах

Видеоматериалы

К отчету приложены видеоматериалы, отснятые видеорегистратором. Для удобства просмотра они смонтированы и ускорены в 15 раз (каждый день по ролику). При отсутствии получить диск с приложениями можно просмотреть плейлист на сервисе YouTube:

http://www.youtube.com/watch?v=YjysnhYf1DE&list=PLEvdjzu7MeJa4_m0jOYga7K_PZVvMx3db

Подробные карты маршрута

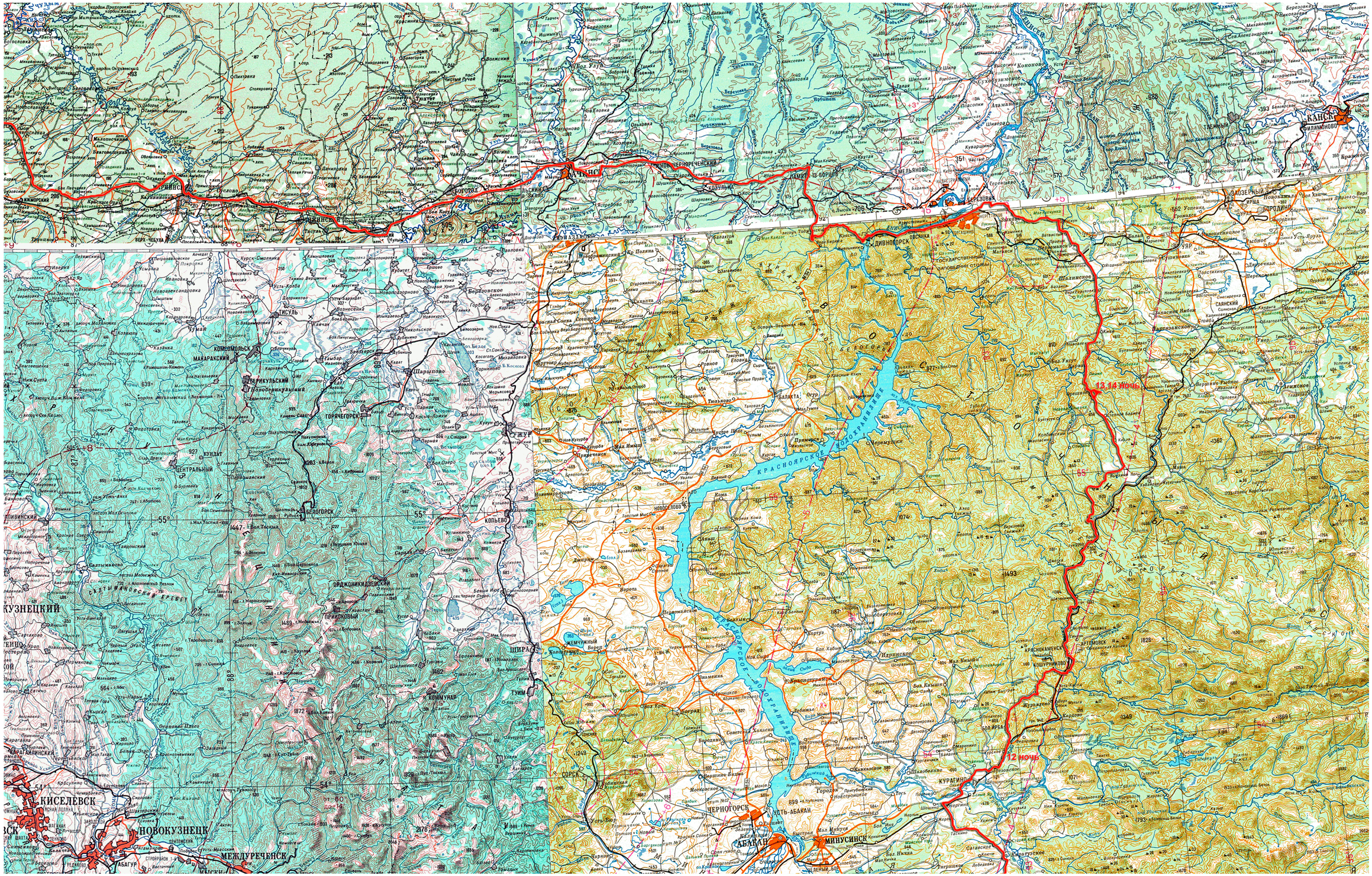

ТОМСК
КЕМЕРОВО
ПРОКОПЬЕВСК
КИСЕЛЕВСК
МЕЖДУРЕЧЕНСК
ОСИННИКИ
БЕЛОВО
БИЙСК
БАРНАУЛ
ЯЙСКИЙ
ЯШКИНО
ТАШТАГОЛ
ЗАРИНСК
ЗАЛАРИНО
ТЕРСКОЙ ХР.
ЗАПАДНО-СИБИРСКАЯ РАВНИНА
ГОРНАЯ ШОРИЯ
ГОРНЫЙ АЛТАЙ
ОБЬ
ТОМЬ
ИНЯ
ЧУМЫШ
КАТУНЬ
БИЯ
ЛОКТЕВСКИЙ
ЧЕМАЛЬСКИЙ
ТОГУЛЬ
ЮРГА
ТАЛДИНКА
ЛЕНИНСК-КУЗНЕЦКИЙ
ПРОМЫШЛЕННОВСКИЙ
ТАЛОВКА
ЯЛОМАНОВО
ЗАРЕЧНЫЙ
ЦЕНТРАЛЬНЫЙ
ТРАМГОРЕВО
ЧЕРНОВСКОЙ
ЗАРИНСКИЙ
ЗАЛАРИНСКИЙ
ТЕРСКОЙ
ЗАРЕВСКИЙ
ЗАРЕВО
ЗАРЕВСКИЙ
ЗАРЕВСКИЙ
ЗАРЕВСКИЙ


БИЙСК
ГОРНО-АЛТАЙСК
1 НОЧЬ
2 НОЧЬ
3 НОЧЬ
4 НОЧЬ
5 НОЧЬ
6 НОЧЬ
7,8 НОЧЬ
9 НОЧЬ

Карта 2


11 ночь
12 ночь
10 ночь
ЧЕРНОГОРСК
ЧЕРЕМУШКИ
ЕРМАКОВСКОЕ
ШУШЕНСКОЕ
ЕНИСЕЙ
ЕНИСЕЙСКИЙ КРЯЖ
ВОСТОЧНЫЙ САЯН
ЗАПАДНЫЙ САЯН
КРАСНОЯРСКОЕ ВОДОХРАНИЛИЩЕ

Карта 3



Карта 4

Дополнительные карты без нанесения маршрута масштаба 1:100000 находятся на диске, прилагаемом к отчету.

Список использованных источников

1. Попчиковский В.Ю. Организация и проведение туристских походов.- Электронный ресурс: **http://tourlib.net/books_tourism/turpohod3.htm**
2. Приходько Ирина, Приходько Сергей. Автодорога Алтай - Кузбасс. 2007. – Электронный ресурс: **http://ve.free-travels.ru/articles/item.php?country=roadaltajkuzbass**
3. Кичкайло А.В. Схема Каменного города.- Электронный ресурс: **http://www.krasrocks.ru/%D1%81%D0%BA%D0%B0%D0%BB%D1%8B/%D0%B5%D1%80%D0%B3%D0%B0%D0%BA%D0%B8/%D0%BA%D0%B0%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8B%D0%B9-%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B4/**
4. Кош-Агачский район,- Электронный ресурс: http://altai-go.ru/index/kosh_agachskij_rajon/0-8

Справка о пройденном спортивном туристском маршруте

Дисциплина (вид туризма)	маршрут (автомобильный)
Название маршрута и его к.с.	автомобильный, 5 к.с.
Номер маршрутной книжки	0-108-13
Название организации проводившей маршрут* (турклуб, спортклуб, турфирма, учебное заведение и др.) с указанием административно-территориальной принадлежности	Турклуб Берендеи Томского государственного университета
Ф.И.О. руководителя маршрут (полностью)	Бер Александр Андреевич
Домашний адрес	634029 г. Томск, ул. Елизаровых 50-29
телефон	тел. 89138807765
электронный адрес	teflex_tomsk@mail.ru
Список участников маршрут: Ф.И.О. полностью по алфавиту	Бер Александр Андреевич, 1960, 1 разряд
	Бер Людмила Михайловна, 1961, 1 разряд
	Бер Мария Александровна, 1988, 1 разряд
	Гончарик Андрей Александрович, 1989 , 2 разряд
	Костылева Наталья Анатольевна, 1978, 1 разряд
	Макунин Алексей Анатольевич, 1975, 1 разряд
	Слезко Павел Павлович, 1971, 2 разряд
Название района проведения маршрута и подробная нитка маршрута с указанием общепринятых характеристик локальных препятствий (высота, к.т., первопрохождение и др.)	Западная и Восточная Сибирь: г. Томск– г. Юрга – г. Белово – г. Бийск – с. Алтайское – пер. Комарский – с. Черга – с. Шебалино – пер. Семинский – с. Онгудай – пер. Старый Чике-Таман – пос. Иня – с. Чибит – пос. Акташ – пер. Улаганский – пос. Улаган – пер. Кату-Ярык (радиально) – пос. Акташ – пос. Кош-Агач – р. Тархата – Теплый ключ – р. Тархата (радиально) – пос. Кош-Агач – р. Бугузун – пер. Бугузун – р. Моген-Бурен – пос. Кызыл-Хая – пер. Ак-Адыр – пос. Мугур-Аксы – р. Мугур – в. Монгун –тайга – р. Мугур (радиально)– пос. Мугур-Аксы - пер. Коге-Дава – пер. Арзайты – пос. Хандагайты – пос. Дус-Даг – пос. Самагалтай – г. Кызыл – пос. Арадан - метеостанция Оленья речка – старый Усинский тракт – пос. Танзыбей – пос. Червизюль – пос. Моторское – пос. Каратузское – пос. Кочергино – пос. Курагино – пос. Кошурниково – пещ. Бол. Орешная – пос. Нарва – пос. Кускун – г. Красноярск – г. Дивногорск – г. Ачинск – г. Мариинск – г. Томск
Сроки проведения маршрута в формате: дд.мм.гг - дд.мм.гг., продолжительность активной части в днях и протяженность зачетной части маршрута в километрах	03.08.13 - 17.08.13, 15 дней, 4011 км.
Название МКК оформившей допуск группы на маршрут	МКК Сибирского Федерального Округа
Название МКК рассмотревшей и утвердившей отчет о маршруте	МКК Сибирского Федерального Округа
Наличие элементов первопрохождений на маршруте	нет
Изменение пофамильного или количественного состава участников	да
Прохождение не заявленных участков маршрута	нет
Прохождение запасных вариантов маршрута	да
Прохождение маршрута вне календарного графика, утвержденного при заявке маршрута в МКК	нет
Использование на маршруте средств передвижения, не оговоренных при утверждении заявленного маршрута в МКК	нет
Наличие несчастных случаев в команде при прохождении маршрута (травмы, обморожения и др.)	нет