

ТУРИСТСКО-СПОРТИВНЫЙ СОЮЗ СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ

ОТЧЁТ

о прохождении пеше-водного туристского спортивного маршрута
пятой категории сложности по Монголии,
совершенном группой спортивного клуба УГМУ (г.Екатеринбург)
в период с 26 июля по 27 августа 2014 года

Маршрутные книжки № 51/14, 52/14

Руководители:

Попугайло М.В., г. Екатеринбург, ул. Сиреневый бульвар, 18-25.

Попугайло А.М., г. Екатеринбург, ул. Сиреневый бульвар, 18-25.

Тел. 8(343)347-16-47. Email: popugaylo@usma.ru

Маршрутно-квалификационная комиссия _____
рассмотрела отчёт и считает, что маршрут может быть зачтён всем
участникам и руководителям пятой категорией сложности.

Отчёт использовать в библиотеке _____

Судья по виду _____

Председатель МКК _____

Штамп МКК

Екатеринбург, 2014

ОГЛАВЛЕНИЕ	Стр.
I Справочные сведения.....	4
1.1 Проводящая организация.....	4
1.2 Место проведения.....	4
1.3 Общие справочные сведения о маршруте.....	4
1.4 Подробная нитка маршрута.....	4
1.5 Определяющие препятствия маршрута.....	5
1.6 Ф.И.О., адрес, телефон руководителя и участников.....	19
1.6.1 Группа 51/14.....	29
1.6.2 Группа 52/14.....	30
1.7 Адрес хранения отчёта.....	31
1.8 Рассмотрение похода МКК.....	31
2 Содержание отчёта.....	32
2.1 Общая смысловая идея похода, его необычность, уникальность, новизна.....	32
2.2 Варианты подъезда и отъезда.....	35
2.3 Аварийные выходы с маршрута и его запасные варианты.....	36
2.4 Изменения маршрута и их причины.....	37
2.5 График движения.....	38
2.6 Техническое описание прохождения группой маршрута.....	43
2.7 Потенциально опасные участки (препятствия, явления) на маршруте.....	86
2.8 Перечень наиболее интересных природных, исторических и др. объектов (занятий) на маршруте.....	89
2.9 Дополнительные сведения о походе.....	90
2.9.1 Перечень общегруппового снаряжения.....	91
2.9.2 Перечень специального водного снаряжения.....	92
2.9.3 Перечень специального горного снаряжения.....	93
2.9.4 Состав аптечки.....	94
2.9.5 Состав ремнабора.....	96
2.9.6 Перечень личного снаряжения.....	97
2.9.7 Питание в походе.....	99
2.9.7.1 Список продуктов.....	99
2.9.7.2 Распределение продуктов среди участников похода.....	102
2.9.7.3 Ежедневное питание на активной части похода.....	103
2.9.8 Общие весовые характеристики.....	104
2.9.9 Список организаций и лиц, с которыми договаривались о предоставлении услуг или имели дело.....	104
2.9.10 Координаты основных препятствий и точек на маршруте.....	105
2.10 Стоимость проживания, питания, снаряжения и средств передвижения.....	107
2.11 Итоги, выводы и рекомендации по прохождению маршрута.....	110
3 Приложение.....	114
3.1 Топографические карты.....	114
3.1.1 Заезд на маршрут и сплав по р. Шишхид-Гол.....	115
3.1.2 Переход через горы.....	122
3.1.3 Сплав по р. Хугийн-Гол и выезд с маршрута.....	126
3.2 Фотографии.....	133

3.2.1	Заезд и знакомство с Монголией.....	133
3.2.2	Сплав по р. Шишхид-Гол.....	141
3.2.3	Переход через горы.....	177
3.2.4	Сплав по р. Хугийн-Гол.....	192
3.2.5	Прощание с Монголией.....	197
3.3	Литература.....	200
3.4	Письмо гендиректора турфирмы «Саян-Радиан» Доржготова с просьбой дать разрешение для путешествия группы в погранзоне. Разрешение начальника Погранзаставы в пос. Ханх написано на заявлении.....	201
3.5	Разрешение Shishged-Tengis National Park на пребывание в нём 1 человека.....	203
3.6	Рекламный проспект Ulaan Taiga Protected Areas, в который входит Shishged-Tengis National Park.....	204
3.7	Благодарственное письмо гендиректора турфирмы «Саян-Радиан» Доржготова ректору Уральского государственного медицинского университета.....	205
3.8	Статья Доржготова в газете «Эрх Чулуу» («Свобода») о нашем путешествии.....	206
3.9	Рецензии.....	232
3.10	Статья о походе в университетской многотиражке.....	234
3.11	DVD-диск с фотографиями и видеофильмом.....	235

ТУРИСТСКО-СПОРТИВНЫЙ СОЮЗ СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ
г. Екатеринбург

I. Справочные сведения.

Паспорт спортивного похода

Маршрутные книжки № 51/14, 52/14

1.1. Проводящая организация. Государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Уральский государственный медицинский университет Министерства здравоохранения России» (ГБОУ ВПО УГМУ Минздрава России)

620028, г. Екатеринбург, ул. Репина, 3

Тел. (343) 214-86-52, факс 214-86-79

E-mail: usma@usma.ru

1.2. Место проведения. Монголия. Хубсугульский аймак, Шишгэд-Тэнгисгольский национальный парк.

1.3. Общие справочные сведения о маршруте.

Вид туризма	Категория сложности похода	Протяженность активной части похода, км		Продолжительность	Сроки проведения
		Общая	ходовых дней		
Пешеходный	5 к.с.	Пешком – 134 км Сплав – 191 км Всего – 325 км	21 день	33 дня	26.07-27.08.2014 г.

1.4. Подробная нитка маршрута.

г. Екатеринбург – г. Иркутск – пос. Монды – погранпереход – пос. Ханх – передвижение на автомобиле вверх по р. Их-Хоро-Гол – пер. Утраг-Даба (2344 м) – родник Аршан Утрагийн Булак – вниз по р. Утрагийн-Гол – Дархатская котловина – стойбище на правом притоке р. Шишхид-Гол р. Хогоргын-Гол в 10 км севернее оз. Дод-Нур – р. Шишхид-Гол в 15 км выше устья р. Тэнгисийн-Гол у безымянного правого притока – сплав по р. Шишхид-Гол до границы с Россией (1,5 км не доходя до пос. Уш-Бельдир) – переход вверх по р. Бусэйн-Гол – пер. Духийн-Даба (2331 м, 1А) – р. Дават-Сайлаг-Гол – вверх по р. Цаган-Адар-Гол – пер. Орохтын-Даба (2434 м., н/к) – сплав по р. Хугийн-Гол до пос. Соё-Толгой – передвижение на автомобиле в пос. Улан-Уул – пос. Хатгал – восточное побережье оз. Хубсугул – пос. Ханх – погранпереход – пос. Монды – г. Иркутск – г. Екатеринбург.

1.5. Определяющие препятствия маршрута:

Вид препятствия	Категория трудности	Длина препятствия (для протяженных)	Характеристика препятствия (характер, высота, новизна, наименование и т.п.)	Путь прохождения (для локальных препятствий)
На водной части: река Шишхид-Гол				
1. Тэнгисийнгольская шивера	2 к.с.	25 км	Шивера расположена на участке реки от устья правого притока р. Тэнгисийн-Гол до устья правого притока р. Ходряис-Гол. Широкая полноводная река (ширина 70-100 м) с быстрым течением (1,5-2,5 м/сек.). На данном участке периодически встречаются несложные шиверы, перекаты, надводные камни в русле, много плёсов и ровных длинных быстотоков. Берега низкие, есть утёсы, небольшие скалы.	Прохождение шиверы сложности не представляло. Всегда имелась возможность провести манёвр заранее, уйти от камней и небольших валов. Практически всюду можно было причалить к берегу. Проходилась сходу с взаимостраховкой с воды, без серьёзных задержек.
2. Годарский каскад	4 к.с.	15-20 км	Каскад начинается от устья правого притока р. Ходряис-Гол и продолжается до расширения долины в районе впадения двух крупных притоков: левого Их-Джамца-Гола и правого Хара-Барам-Гола. В этом месте река стиснута массивами двух грандиозных гор: Урду-Агуй-Ула и Хойту-Агуй-Ула. Скорость течения возрастает до 3,0-3,5 м/сек. Увеличивается количество скальных стен, порой грандиозных размеров. На этом участке имеется много полноводных шивер и порогов с	Предварительная разведка не требовалась. Линию движения определяли с наплыва. Во время прохождения стремились уйти от полубливающих камней и бочек. Всегда имелась возможность для манёвра с целью выбора наиболее рационального пути прохождения препятствий. Данный участок проходилась небольшими отрезками. Прохождение последней шиверы-порога каскада потребовало напряжённого маневрирования. Однако линия движения хорошо

			<p>мощными валами и бочками, разделенных короткими быстротоками. Сложность препятствий постепенно возрастает. Последняя шивера-порог наиболее сложная по сравнению с другими. Она представляет собой бурный участок реки в 100-150 м с множеством полуобливных и обливных камней с серьезными бочками, расположенными по всей ширине реки. Тем не менее, проходы между ними есть и возможность совершать манёвры, чтобы попасть в них, также имеется.</p>	<p>просматривалась с наплыва. Необходимо придерживаться основной струи. Страховка осуществлялась с воды экипажем первого катамарана и с берега экипажами проплывших катамаранов.</p>
3. Порог Берёзовый	3 к.с.	-	<p>Первый порог, с которого начинается Годарский каскад. Ориентиром является появление на скалах и выше их по склонам правого берега берёз. До этого был исключительно хвойный лес. За устьем правого притока р. Ходряис-Гол река делает пологий правый поворот. Слева обширная галечная отмель. Вскоре впереди, после длинного (метров 200-300) участка ровного и широкого (метров 80-100) быстротока, отчетливо просматривается сужение со сливом и валами. Река здесь сужается метров до 20-30. Берега скальные. Порог короткий, представляет собой локальный пологий чистый слив около 1.5 м с</p>	<p>На обширном участке быстротока перед порогом было более чем достаточно, времени определиться с тем, что делать. Проходили порог сходу по основной струе с преодолением всех последующих валов. Страховка осуществлялась с воды и с берега экипажем катамарана, первым прошедшим препятствие.</p>

			метровыми и более валами за ним. Слив занимает левые две трети русла реки. Сразу же за сливом огромное улово у правого берега с песчаным пляжем.	
4. Верхние Щёки	5 к.с.	16-20 км	Начинается от устья правого притока р. Хара-Барам-Гол и заканчивается перед устьем левого притока р. Джабаш-Гол. В этом месте река течет в узкой долине, делая резкие повороты в местах выхода скал. Как правило, все препятствия расположены в районе выхода этих скал. Однако сплошного каньона нет. Уклон возрастает, как и скорость течения. Этот участок реки представляет собой почти сплошную полноводную мощную шиверу. Условно её можно разделить на более, чем два десятка самостоятельных шивер и порогов с множеством серьёзных бочек и валов в русле. В некоторых препятствиях валы доходили до 1,0 м и более высотой.	Линию движения определяли с наплыва. Во время прохождения стремились уйти от полуобливных камней и бочек. Лучше придерживаться основной струи. Как правило, времени для манёвра хватало, однако интенсивность работы экипажей периодически была предельной. Данный участок проходилась небольшими отрезками. Причаливание проводилось при первой же возможности. Осуществлялась страховка с воды экипажем причалившего первым катамарана и с берега вновь проплывшими экипажами.
5. Порог в Верхних Щёках.	4 к.с.	-	Порог расположен после серьёзной шиверы, долиной 250-300 м, на крутом правом повороте реки где-то в середине Верхних Щёк. Скорость течения высокая – 3,0-3,5 м/сек. Протяжённость – около 100-130 м. Представляет собой две гряды мощнейших бочек с интервалом 40-	Порог проходилась сходу. Зная особенности строения порога, первый катамаран стремился проходить шиверу перед порогом по центру, по возможности смещаясь влево. Это позволило сразу после правого поворота реки вовремя активно уйти влево,

			60 м, перегородивших две трети русла реки справа, затем серия прямых валов по центру. Слева имеется относительно чистый проход в виде слива. С наплыва порог не виден. После поворота реки направо он становится виден, но если подплывать к нему справа времени для ухода влево уже не будет.	миновать бочки и спокойно пройти препятствие. Остальные катамараны при прохождении шиверы придерживались правого берега, как это требуется при прохождении правого поворота на реке, и вынуждены были проходить порог через бочки. Четвёртый катамаран прошёл порог чисто благодаря интенсивной работе гребцов вперёд, два раза глубоко нырнув в бочки. А второй и третий катамараны были сильно заторможены и частично развёрнуты в первой гряде бочек, а во второй гряде – окончательно опасно развёрнуты поперёк течения и задержаны в бочке, однако благодаря интенсивной работе вёслами членов экипажей благополучно вышли из порога. Страховка осуществлялась с воды экипажем причалившего первым катамарана, а после прохождения порога другими катамаранами добавились страховщики с берега.
6. Порог Трек	4 к.с.	-	Порог расположен после впадения в Шишхид-Гол правого притока р. Хадрыс-Гол. Приток виден издали, с наплыва. Он круто падает в реку. За ним находится большой остров из крупных камней, после которого следует сужение русла и	Причалиться необходимо к правому берегу в улове выше устья р. Хадрыс-Гол. Просмотр порога хотели провести с правого берега. Однако остров мешал просматривать левую протоку. Необходимо было переправиться на

			<p>правый поворот. Левый берег - скала. Правый берег – достаточно крутой, лесистый. Справа, перед притоком, спокойная вода. Остров делит реку на два неравных рукава. Основная вода уходит в левый рукав, порог находится в нём. Правая протока маловодна. Собственно, порог представляет собой дугообразный поворот реки вправо с прямыми валами и прижимом к скалам левого берега. На входе в порог расположен локальный пологий слив высотой около 1,0-1.5 м, далее метровые валы. Слева на входе в порог расположена полуобливная скала, который делает прохождение в этой части невозможным. Прохождение справа и по центру возможно. Но если проходить по центру, то по валам может унести в прижим.</p>	<p>него. В нашу воду это было возможно в начале и в конце правой протоки. Заход в порог осуществлялся по ровному быстротоку, прижимаясь к надводным камням верхней части острова и оставляя их справа. Проходили порог в правой его части. Правильность захода практически полностью решала все проблемы прохождения порога. Так прошли порог три первых катамарана, однако четвёртый катамаран решил пройти порог по центру. И испытав значительно больше острых ощущений, значительно больше поборовшись с последующими валами, также успешно справился с поставленной задачей. Страховка прохождения порога первым катамараном осуществлялась с берега. Далее страховал с воды экипаж первого катамарана, а после прохождения порога другими катамаранами добавлялись страховщики с берега.</p>
7. Порог Плотина	5+ к.с.	-	<p>Порог относится к категории наиболее опасных на Шишхид-Голе. Находится примерно в 2,0-2,5 км ниже порога Трек, напротив устья левого притока р. Их-Турши-Гол. Буквально через 3-4 минуты сплава по бурной реке после порога Трек</p>	<p>Полукилометровая заходная шивера проходит под крутым левым берегом. Имеется несколько мест, где можно причалить и сходить на разведку. Но пройти по левому берегу эти 500 метров очень непросто, он крут и неудобен для</p>

		<p>она выходит на прямую шиверу, метров 400-500 длинной, в конце которой видно впадение левого притока р. Их-Турши-Гол. Порог расположен на правом повороте реки. Река в этом месте течёт в скальных (чаще правый берег) или очень крутых лесистых берегах. Основная масса воды в пороге проходит под правым берегом. И именно там расположены наиболее опасные его элементы. На входе имеется колоссальная бочка, перекрывающая $\frac{3}{4}$ этой части потока, причём справа она обычная, а по центру косая. Через 20-30 метров жёстких валов и бешеной скорости имеется ещё один мощный слив, в котором по центру расположена скала, периодически появляющаяся из пенного потока. За ней – пенный котёл. Далее следуют выходны метровые и более валы.</p> <p>Левый приток р. Их-Турши-Гол подходит к Шишхид-Голу в каньоне небольшими водопадами. Его поток упирается в огромный обломок скалы, лежащей в левой трети русла Шишхид-Гола ниже верхней бочки порога. Ниже притока по левому берегу расположена обширная отмель из крупных камней, на которую можно пройти, только</p>	<p>ходьбы. Река позволяла доплыть до устья р. Их-Турши-Гол, что мы и сделали. Однако с причаливанием в этом месте были проблемы, т.к. места с трудом хватало для чалки двух катамаранов, а надо было разместить четыре. Но, в конце концов, это удалось сделать.</p> <p>Переправа через р. Их-Турши-Гол также оказалась совсем непростым делом. Но и с этим мы справились. Порог необходимо изучать вблизи. Только тогда можно оценить всё его коварство. Верхняя бочка, в общем, проходима, но после неё выйти из валов практически невозможно, настолько они мощны, и неминуемо придётся идти в нижний слив, в котором на зуб лучше не попадать. Попадание на зуб чревато 100%-ной аварией. Этот зуб в принципе можно обойти и справа, и слева. Но левый вариант осложнен трудностью выхода из струи, а если идти весь порог слева сверху, то непростыми маневрами на входе, где много камней. Уход вправо от зуба сложен из-за мощи воды, высоты вала и возможности налететь на скалу правого берега. Малейшая ошибка на входе в порог, что очень вероятно, неминуемо приводила бы к встрече с зубом.</p>
--	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

			переправившись через р. Их-Турши-Гол и левую маловодную протоку реки. В целом левая часть реки существенно спокойней, чем правая, но в ней много крупных надводных и полуобливных камней и обломков скал. Чистое прохождение в этой части невозможно.	Решено было проводить катамараны от устья р. Их-Турши-Гол по относительно несложному участку реки, в котором было лишь много надводных камней, к огромному обломку скалы в левой трети русла, от которого уже имелась возможность практически гарантированного сплава в обход зуба слева. Страховка с берега была выставлена ниже порога, а после прохождения первого катамарана, и с воды.
8. Средние Щёки	5 к.с.	1,0-1,5 км	От устья левого притока р. Их-Турши-Гол до устья левого притока р. Бага-Турши-Гол примерно 6-7 км сплава. По одному отчёту [9] устье р. Бага-Турши-Гол является началом Средних Щёк, где высокие отвесные скалы правого берега имеют характерный белесый цвет. По другому отчёту [8] – несколько ниже впадения р. Бага-Турши-Гол, после двух порогов перед левым поворотом Шишхид-Гола, где расположены скальные ворота: справа и слева, напротив друг друга, у самой воды стоят две красивые высокие скалы. Перед ними на левом берегу, ниже порога имеется хорошая площадка для стоянки. В дальнейшем подобное место будет только на выходе из Средних Щёк. А потом хороших мест	Разведку проводили по левому берегу от места стоянки. К воде выйти было нельзя, поэтому изучали ситуацию с высоты скальной стены. Увиденные препятствия были оценены, как вполне проходимые, хотя, как потом оказалось, валы в них были порой до 1,5 метров высотой и весьма жёсткие. На входе шли в левой трети русла, затем центром, а в самый мощный выходной слив заходили в правой трети реки. В целом, это соответствовало движению по основной струе. Такая траектория движения позволяла избежать встречи с большим количеством бочек и камней, но большая часть валов, в том числе и самых мощных, была наша. При

			<p>для стоянок вообще не будет на много километров. Река входит в полноценный каньон. Окончание Средних Щёк в районе устья левого притока, р.Бага-Изодог-Гол. Ниже него река кратковременно выходит из скал. Основной ориентир завершения щёк – левый поворот, плес метров 100, на правом берегу крутая каменистая осыпь (до этого справа была только скальная стена), а на левом - большое улово с песчаным пляжем. В Средних Щёках все грандиознее, чем было: и скалы, и сливы, и бочки, и валы. Все препятствия в Средних Щёках можно условно разделить на отдельные группы. Они следуют с небольшими промежутками ровного быстрого течения, постепенно усложняясь, и носят характер бурных полноводных шивер.</p>	<p>лавировании требовалась слаженная работа экипажа, порой на пределе возможностей. Сплав был организован двумя парами катамаранов. В каждой паре катамараны шли одновременно, с небольшим интервалом, для взаимной страховки с воды.</p>
9. Нижние Щёки («Труба»).	5+ к.с.	20-22 км	<p>Сложность препятствий на Шишид-Голе постепенно нарастает. Труба является, пожалуй, кульминацией сплава по этой реке. Она расположена на участке реки от левого притока р. Бага-Изодог-Гол и до выхода из гор, не доходя до пос. Уш-Бельдир 1,0-1,5 км. В начале Трубы, на участке примерно в 8 км, сосредоточены четыре самых сложных и опасных порога на реке.</p>	<p>Сплав в верхней части Трубы (8 км) требовал предельной внимательности и осторожности. Мы строго следовали рекомендациям отчётов [8] и не ошиблись в том, что положились на информацию, изложенную в них. Места для причаливания были единичные, и о них надо было знать заранее, чтобы можно было в них остановиться. В</p>

			<p>Сложность их обусловлена не только особенностями этих препятствий, но и тем, что они расположены в глубоком ущелье, что не позволяет проводить полноценную разведку и организацию эффективной страховки.</p>	<p>этих местах мы в обязательном порядке останавливались. Разведка проводилась тщательно. Всегда стремились выйти непосредственно к воде, но это было не всегда возможно. Тщательно анализировались все возможные варианты прохождения препятствий, а также варианты наших действий в случае аварии. Мы понимали, что в случае аварии проводить спасательные работы будет очень непросто. Глубокий каньон сильно ограничивал возможности спасателей и спасаемых. Зато нижняя часть Трубы, это 10-12 км сплава, была настоящим подарком за упорство и мужество при прохождении порогов верхней части. В нижней части не было никаких препятствий, но были очень красивые скалы, скальные стены, дикая тайга, уютные улова, песчаные дикие пляжи, водопады-притоки и т.д.</p>
10.Порог Монгольский.	5+ к.с.	-	<p>Самое сложное препятствие на реке. Начало порога примерно метров на 200 выше устья правого притока р. Большой Чавач. На левом берегу притока - деревянный поминальный крест из лиственницы с табличкой из нержавеющей стали, он посвящён погибшему здесь в 1990 году туристу</p>	<p>Для разведки Монгольского порога необходимо причалить к каменистой осыпи правого берега после окончания Средних щёк немного ниже устья левого притока р.Бага-Изодог-Гол. В этом месте река кратковременно выходит из скал. Основной ориентир</p>

		<p>Юрию Шамро. В начале порога реку перегораживает гряда огромных камней и скал. Их много в правой половине русла, большая часть струи идет влево, вдоль левобережных высоких скал, образуя череду больших бочек и жестких валов. Проходы чистые, но бочки и валы очень мощные.</p> <p>Перегородившие реку огромные камни и скалы далее примерно на протяжении верхних 2/3 порога делят его на две неравные протоки. Однако правая, малая, протока вполне проходима. На заходе в неё имеется метровый слив с бочкой, далее - множество подводных и надводных камней, требующих активного маневрирования. В конце протоки вся её вода наваливается на огромную скалу, выступающую метров на 4-5 от правого берега в реку. Далее левая и правая протоки сливаются, и после устья р. Большой Чавач с грохотом направляются к кульминационной завершающей части порога. В этом месте река сужается до 10-15 метров. Левый берег по-прежнему высокая скальная стена, на правом берегу в воде стоит одинокая скала, высотой около 2 метров. В этом месте в основном русле имеется пологий слив 1,5-2,0 м,</p>	<p>завершения Средних щёк – левый поворот, плес метров 100, на правом берегу, указанная крутая каменистая осыпь (до этого справа была только скальная стена), а на левом - большое улово с песчаным пляжем. До порога необходимо идти по террасе правого берега примерно 2 километра. Есть тропа, но она идёт в стороне от берега, с неё реку не видно. На протяжении этих двух километров чалку для разведки найти трудно. Река течёт в скальных стенах каньона. Если и можно где-то причалить, то пройти вдоль берега точно нельзя, а выбраться наверх очень сложно и вряд ли удастся. В этом месте на реке расположена входная шивера, которую надо поизучать. Во входной шивере, на фоне бурного течения, имелись отдельные сильные сливы и большие камни, бочки, причём одна из них очень серьёзных (если не сказать невообразимых!) размеров. Впрочем, её можно было обойти. В целом, имелись возможности для маневрирования, но требовалась слаженная работа экипажа, порой на пределе возможностей. Несмотря на относительную несложность входной шиверы (3-4 к.с.), она</p>
--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

			<p>после которого образуется громадный пульсирующий вал, в котором перемешиваются основной слив со струями, идущими косыми валами справа и слева. Затем идут выходные 1,0-1,5-метровые мощные валы. Через 50-60 метров имеется сильный прижим к выступающей скале левого берега. На левом берегу в этом месте по скале водопадом спадает ручей. В низкую воду прижим не опасен. Река расширяется и ненадолго успокаивается.</p>	<p>требовала к себе постоянное повышенное внимание. Ошибки, допущенные при её прохождении, могли очень дорого стоить – впереди был самый сложный порог на реке, а возможности для организации полноценных спасательных работ практически отсутствовали.</p> <p>Непосредственно перед Монгольским порогом была возможна чалка к правому берегу метров за 50 до его начала, сразу за скалой на правом берегу, после правого поворота реки. Но её надо было заранее разведывать и заранее к ней готовиться, уходя под правый берег. Места для причаливания немного, а скорость течения достаточно высока, что делало причаливание очень напряжённым и ответственным мероприятием, особенно для первого катамарана. При причаливании остальных катамаранов уже оказывалась помощь находящимся на берегу туристами с использованием принудительного причаливания при помощи выброски. Это причаливание было тактически необходимо, т.к. было пройдено 2 км сложной шиверы, потрачено много сил, а впереди был очень</p>
--	--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

				<p>сложный порог. Требовалась передышка и дополнительное обследование порога. Чтобы разведать порог до конца и выставить страховку, необходимо было переправиться через правый приток Шишихид-Гола р. Большой Чавач. В нашу низкую воду это было возможно. Первый катамаран проходил порог по правой маловодной протоке. Эпизодически использовалась проводка, особенно в нижней части, где он был прижат мощным потоком к правобережной скале. После устья р. Большой Чавач катамаран направился в финальный кульминационный слив, стремясь попасть в правую его часть, однако нос катамарана ушёл под самый правый берег, а корма вылетела на струю. С невероятно большой скоростью произошёл разворот на 360° (телемарк), однако катамаран благополучно миновал основной вал, лишь немного задев его. Прохождение было успешным, и катамаран встал на страховку с воды. Страховкой с берега занимались все, кто был свободен от фото- и видеосъёмки. Остальные три катамарана проходили порог усиленными экипажами по основной струе. Заход в порог был</p>
--	--	--	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

				<p>под левым берегом, вплотную справа от пирамидального обломка скалы, самого левого в гряде камней перегораживающих вход в порог. В хаосе мощных валов и бочек порога основной задачей экипажей было отгребаться от левобережной скальной стены, на которую постоянно тянуло катамаран, и не давать катамарану встать боком, что неминуемо должно было привести к перевороту. В финальный кульминационный вал второй катамаран попытался войти, уклоняясь вправо, но ему это плохо удалось. Тем не менее, порог был пройден чисто. Третий и четвёртый катамараны уже не стремились уходить от финального вала, шли прямо в него. Были заторможены в нём, но успешно финишировали. Все катамараны после прохождения порога чалились к правому берегу.</p>
11.Порог Пограничный	4 к.с.	-	<p>Порог Пограничный расположен в 200-300 метрах ниже Монгольского на левом повороте реки. Его длина не более 80-100 метров. Несколько скал разных размеров перегораживают реку. Справа выраженный прижим к скалам правого берега. Валы, бочки. Мощных сливов нет. Выходные валы в узком коридоре каньона.</p>	<p>Разведку порога надо было проводить по правому берегу. Для разведки можно пройти по скалистому правому берегу от Монгольского порога вниз по реке или переплыть ниже, в следующее улово справа. В нашу малую воду проход порога был возможен слева, под самой</p>

				<p>левобережной скалой, и справа, уходя от прижима к правобережной скале. Левый вариант требовал точного захода, после чего уже никаких проблем быть не могло. Но чтобы зайти слева в порог, необходимо заранее прижиматься вплотную к левобережной скале, при этом течение будет сносить катамаран вправо на камни. Правый вариант прохода порога требовал грамотного захода и активную работу по уходу от прижима. Проходили порог по правому варианту. При заходе прижимались к левой части протоки, на сколько это было возможно. В самом прижиге активно работали влево. Сплав был организован двумя парами катамаранов. В каждой паре катамараны шли одновременно, с небольшим интервалом, для взаимной страховки с воды. Страховка с берега невозможна.</p>
12.Порог Советский	5 к.с.	-	<p>До порога Советского примерно 0,7 км сплава от порога Пограничного. Расположен он после правого поворота реки. С наплыва этот порог не виден. Характерный признак порога – огромные камни, которые перегораживают реку в середине и справа. В малую воду их видно четыре. Вода бурно и опасно</p>	<p>Разведку проводили по правому берегу. Для этого сразу после скальной стены правого берега причалили к правому крутому скалистому берегу. В этом месте плёс длиной метров 200. Всё это видно от порога Пограничного. Уже отсюда видно, что в конце плёса начинается какое-то препятствие на</p>

			<p>наваливает на эти камни. Проход только слева. Он достаточно широкий. Поток разгоняется в заходной шивере и падает в мощный слив с большой бочкой. Примерно на уровне камней, перегородивших русло в центре и справа, на левом берегу стоит огромный камень, к которому есть прижим. После слива выходные валы, река успокаивается и поворачивает налево. После прохождения надо чалиться к левому берегу. Порог длиной 200-250 м. Скорость потока в нём высокая – 3-4 м/сек.</p>	<p>правом повороте реки. Это начало заходной шиверы, но сам порог не виден. Впереди справа угадывается распадок, по которому приходит приток. Этот приток придётся переходить, чтобы разведать порог. Порог проходили, придерживаясь левого берега. Первый катамаран слишком прижался к левому берегу, и его экипажу пришлось изрядно потрудиться, чтобы выйти из прижима на левобережную скалу. Зато он смог частично миновать основной слив с бочкой. Нельзя сказать, что прижим сильный, но он крайне неприятный из-за предельно высокой скорости потока в этом месте. Второй и третий катамараны не стали так явно прижиматься влево и, благополучно миновав прижим, угодили в основной слив, почти полностью погрузившись в пенную воду. Но в итоге прохождение было успешным. Четвёртый катамаран сознательно пошёл ближе к центру потока через все основные валы, сливы и бочки. И полностью справился с поставленной задачей, безукоризненно выдержав линию движения, хотя его и изрядно потрепало. Однако оптимальный проход всё-</p>
--	--	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

				<p>таки вплотную к прижиму, но выдержать его очень непросто. Из-за большой скорости реки легко можно уйти в прижим или в основные валы. Сплав был организован двумя парами катамаранов. В каждой паре катамараны шли одновременно, с небольшим интервалом, для взаимной страховки с воды. Страховка с берега невозможна.</p>
13.Порог Пирамидка	4 к.с.		<p>Порог выделен, как самостоятельное препятствие в отчете [13]. Расположен в глубоком каньоне. У правого берега отмель из крупных камней – результат давнишнего обвала. К нему можно пристать. На левом берегу красивый водопад, падающий непосредственно в реку. В русле на входе несколько больших обломков скал, между которыми имеются сливы с бочками, разной степени мощности. По центру и справа бочки более мощные, но ниже проход чистый. Слева, наоборот, проход чистый на входе, но далее, метрах в 50-60 ниже, - две бочки. Ниже них, в левой части реки, расположен пирамидальный камень, на который имеется навал воды.</p>	<p>Нельзя сказать, что порог Пирамидка очень сложный или опасный. До него на Шишхид-Голе было много порогов, в том числе и безымянных, значительно сложнее и опаснее его. Но это место очень важно, как ориентир того, что скоро будет порог Шамро, который без разведки проходить нельзя. Проходить порог можно и слева, и справа. Если заходить слева, то надо будет активно уходить вправо от бочек и полуобливной пирамидальной скалы в русле внизу. Если проходить справа, то необходимо было точно выверить линию захода в сливы с бочками в начале порога, после чего никаких проблем уже не возникнет. Проходили порог через сливы в правой части реки. Прохождение было организовано двумя парами</p>

				катамаранов. В каждой паре катамараны шли одновременно, с небольшим интервалом, для взаимной страховки с воды. Страховка с берега невозможна.
14.Порог Шамро	5 к.с.	-	<p>Порог находится в начале левого поворота реки в глубоком каньоне. Длина около 100 метров. Русло перегораживает гряда огромных подводных плит и камней, с которых имеются мощные сливы. После сливов – мощные бочки. Круче всего сливы по центру. Под самыми берегами сливы поменьше. У правого берега, на котором имеется крутой крупно каменный вынос осыпи с высокого обрыва, зачалиться проблематично, т.к. вся вода, протекающая мимо этой осыпи, с приличной скоростью устремляется в центр на камни и бочки порога. У левого берега заход в порог осложнён надводными камнями, а в конце порога имеется прижим к нависающей скале левого берега. После порога ровная вода. Причалить можно к правому берегу.</p>	<p>Сразу после порога Пирамидка надо придерживаться левого берега, чтобы не пропустить место чалки для разведки порога Шамро. Ниже него мест для чалки нет, т.к. река течёт в глубоком классическом каньоне с отвесными скальными берегами. Причаливать придётся к левому берегу практически сразу, проплыв 300-400 метров. Ориентиром служит водопад на правом берегу. Издали весь водопад не виден, видна только его расщелина и нижняя его часть, образующая небольшую галечную отмель. Далее на реке начинаются валы. Это входная шивера. Место чалки на левом берегу – узкая, достаточно крутая крупно каменная осыпь небольшой протяженности (метров 20-30). В этом месте по осыпи можно и нужно подняться на террасу каньона и пройти вперёд около 1 км, чтобы увидеть порог. Однако сверху оценить всю сложность порога совсем не просто. Ниже порога есть возможность спуститься к воде, но и оттуда не</p>

				<p>всё видно. Было бы отлично, если удалось бы причалить к крупно каменной осыпи правого берега непосредственно перед порогом, протяжённостью не более 30-40 метров. Но достаточно быстрое течение, сносящее катамаран в порог, делает это действие очень рискованным. Однако, если удалось бы оказаться на этой отмели, то были бы сняты все вопросы с окончательной разведкой и выставлением страховки. После тщательной проработки вопроса решено было чалиться к этой отмели. Все катамараны, один за другим, плотно прижимаясь к скале правого берега, стоящей выше этой отмели, развернувшись и работая против течения, благополучно причалили к намеченной точке. Доразведка показала, что самый оптимальный вариант прохождения порога – под правым берегом. Прохождение было организовано усиленными экипажами. Все катамараны успешно прошли порог, хотя второй катамаран в нужный момент не справился с потоком и вылетел на большой полуобливной камень, но благополучно съехал с него. Страховка была организована с берега всеми свободными членами</p>
--	--	--	--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

				группы, а с воды экипажем первого катамарана.
На пешей части				
1.Переправы через правые притоки р. Бусэйн-Гол.	н/к-1А	10-12 шт	Ширина – 2-25 м, глубина– 0,3-0,7 м. Скорость течения – 0,5–1,0 м/сек. Сложность переправ зависит от уровня воды в притоках.	При переправах использовались приёмы самостраховки с помощью альпенштока и взаимостраховки. Две переправы были по бревну. Ряд переправ проводился на лошадях.
2.Перевал Духийн-Даба.	1А	-	Высота 2331 м. Ориентация: северо-запад – юго-восток. Соединяет долины р. Бусэйн-Гол и р. Дават-Сайлаг-Гол. Северо-западный склон сложен из камней, местами подвижных, имеются выходы скал. Наибольший уклон – 35-40°. В правой части крутой травянистый склон. Юго-восточный склон – почти отвесный обрыв более 100 метров. Тропа с перевала уходит влево по хребту траверсом, постепенно теряя высоту. На перевале имеется Обо. Определяющий склон, тем не менее, северо-западный, т.к. его придётся брать в лоб, а спуск по юго-восточному склону – траверс по тропе.	Подъём осуществлялся по границе каменной осыпи и склона, поросшего травой, в правой части северо-западного склона перевала. Далее вышли на камни ниже скал. И обойдя их, вышли на перевал по подвижной осыпи. Лошади поднимались по травянистому склону справа до самой перевальной точки. Спуск был по тропе, уходящей на левый, поросший травой, склон хребта. Спуск не представлял никакой сложности. При прохождении перевала использовались приёмы самостраховки с помощью альпенштока и взаимостраховки.
3.Переправы через р. Ар-Хил-Гол.	1А	3-4 раза	Ширина реки – 15-30 метров, скорость – 1,0-1,5 м/сек. Глубина – 0,3-0,5 м. Дно каменистое.	Как правило, тропа выводила на наиболее удобное место для переправы. Переправлялись на лошадях, вброд и один раз по бревну. При переправе вброд и по бревну использовались приёмы

				самостраховки с помощью альпенштока и взаимостраховки.
4.Переправы через р. Дават-Сайлаг-Гол.	1А	-	Ширина реки 70-80 метров. Скорость – 1,0-1,5 м/сек. Ровный быстрик. Глубина – 0,5-0,8 м. Дно каменистое.	Переправлялись на лошадях. Переправа вброд также вполне возможна, несмотря на большую ширину реки.
5.Переправы через р. Цаган-Адар-Гол и его правый приток.	1А	3-4 раза	Ширина реки 10-20 метров. Скорость – 1,0-1,5 м/сек. Глубина – 0,3-0,5 м. Дно каменистое.	Переправлялись на лошадях и вброд. При переправе вброд использовались приёмы самостраховки с помощью альпенштока и взаимостраховки.
6.Перевал Орохтын-Даба.	н/к	-	Высота 2434 м. Ориентация: север-юг. Соединяет долины р. Дават-Сайлаг-Гол и р. Хугийн-Гол. При движении по тропе не представляет никакой сложности. Тропа очень грамотно траверсирует левый склон, уходя от крутых спусков и подъёмов.	Перевал проходил по тропе. Тем не менее, периодически использовались приёмы самостраховки с помощью альпенштока и взаимостраховки. Если идти без тропы, то можно найти много проблем и многократно увеличить время прохождения перевала, особенно на подъёме.
7.Переправы через левые притоки р. Хугийн-Гол.	н/к	5-6 шт.	Притоки были маловодные, с каменистыми берегами и руслом.	Проходились в походном порядке, как правило, по тропе. Тем не менее, периодически использовались приёмы самостраховки с помощью альпенштока и взаимостраховки.
8. Движение вверх по р. Бусэйн-Гол.	1Б	5 км	Скрытые в траве неровности, углубления, камни, местами есть завалы, бурелом. Периодически встречаются звериные тропы. Встречались участки сухих моховых болот.	Часто придерживались звериных троп. Почти всё время приходилось интенсивно расчищать дорогу, работая топорами. Скорость движения была предельно низкой.

	2Б	45 км	Сплошные густые поля карликовой березки, карликовой ивы. Часто выше роста человека. Много завалов, бурелома. Изредка встречаются звериные тропы и быстро пропадают. Заросли настолько густые, что порой движение в них становилось невозможным.	
9. Движение вверх по правому безымянному притоку р. Бусэйн-Гол на пер. Духийн-Даба.	2А	8 км	Много участков завалов, буреломов, скрытые в траве неровности склона, углубления, камни.	Двигались по слабо выраженной тропе, которая периодически терялась и находилась. Почти постоянно приходилось расчищать дорогу, интенсивно работая топорами.
10. Движение вниз с пер. Духийн-Даба по р. Ар-Хил-Гол.	2А	6 км	Много участков завалов, буреломов, скрытые в траве неровности склона, углубления, камни.	Двигались по слабо выраженной тропе, которая периодически терялась и находилась, и которая немного облегчала движение. Почти постоянно приходилось расчищать дорогу, интенсивно работая топорами.
	2Б	8 км	Много участков завалов, буреломов, глубокий мшаник, скрытые в траве неровности склона, углубления, камни. Крутые подъёмы и спуски. Имеется тропа, эпизодически пропадающая.	
11. Движение вверх по р. Цаган-Адар-Гол и по его правому притоку на пер. Орохтын-Даба.	2А	10 км	Много участков завалов, буреломов, скрытые в траве неровности склона, углубления, камни. В начале участка – протяжённые гари.	Шли по тропе, которая немного облегчала движение. Почти постоянно приходилось расчищать дорогу, интенсивно работая топорами.
	2Б	10 км	Много участков завалов, буреломов, глубокий мшаник, скрытые в траве неровности склона, углубления, камни. Крутые подъёмы и спуски. Имеется тропа, эпизодически пропадающая.	

12.Траверс склона на подходе к пер. Орохтын-Даба	1А	2 км	Движение вдоль по травянистому, осыпному склону, имелись участки легких скал, уклон вдоль гребня 20-25°.	Разведка не требовалась, направление движения было очевидным. Периодически требовалась индивидуальная страховка с помощью альпенштока.
13. Спуск с пер. Орохтын-Даба к р. Хугийн-Гол и движение вдоль неё до начала сплава	н/к	15 км	Характер участка: лес, проходимый по тропам. В основном он был при движении вдоль р. Хугийн-Гол.	Шли по хорошей тропе с предельно высокой скоростью. Движение не представляло большой сложности. Периодически требовалась расчистка топором тропы.
	1Б	5 км	На спуске с пер. Орохтын-Даба до р. Хугийн-Гол. Скрытые в траве неровности склона, углубления, камни, крутизна склона не менее 20°.	Шли по постепенно сформировавшейся хорошей тропе. Периодически требовалась расчистка топором дороги.
На водной части: река Хугийн-Гол				
1.Верхний Каньон	?	5-6 км	Начинается примерно от ручья (левый приток), стекающего с западного склона горы 2598, и заканчивается ниже места впадения левого притока, стекающего с восточного склона г. Унг-Тайга (2850). Тропа, идущая по левому берегу, уходит высоко вверх по склону. На входе в каньон в реке мало воды. На выходе – воды скорее достаточно, чтобы попытаться поплыть. С тропы каньон не просматривается.	Каньон не проходил из-за низкой воды и недостатка времени. Данный участок реки, несомненно, требовал разведки. Интенсивный шум реки и большой уклон, судя по карте, предполагали, что река в каньоне либо достаточно сложная, либо вообще непроходимая.
2.Средний Каньон	2-3 к.с.	5-6 км	Каньон начинается от пересечения воображаемой линии, соединяющей вершины г. Хэттэг-Ула (3163) и г. Донгол-Ула (3137), с руслом реки. А заканчивается перед разбоями в	Из-за низкой воды плыть было практически невозможно. Почти всё время занимались проводкой катамаранов. В случае, если уровень воды поднялся бы на 0,2-

			1,5-2,0 км от устья правого притока р. Бурал-Гол. Ширина реки в каньоне достигает 100 м. Глубина – 0,2-0,5 м. Много надводных камней. Обмелевшие шиверы и небольшие пороги. В малую воду каньон непроходим.	0,4 м, сплав стал бы очень динамичным и интересным. Уровень сложности мог бы подняться до 3 к.с.
3.Буралгольские пороги	2-3 к.с.	10-12 км	Начинаются в 2-3 км ниже впадения правого притока р. Бурал-Гол. Данный участок реки заканчивается через 10-12 км, постепенно переходя в участок со спокойным течением. Пороги локальные. Всего около 8-10 шт. Плес или ровный быстрое течение сменяется порогом. Потом снова плёс и снова порог и т.д. Пороги находятся в местах сужений русла, в местах со скальными выходами, в местах увеличения уклона реки, в протоках. Ниже порогов много завалов и полностью перегораживающих русло наклонённых деревьев.	Линия движения просматривалась с наплыва. Явных непроходов не было. Однако в некоторых случаях чувствовалось недостаточное количество воды. Порой приходилось проводить катамараны. В случае, если уровень воды поднялся бы на 0,2-0,3 м, сплав стал бы очень динамичным и интересным. Уровень сложности мог бы подняться до 3-4 к.с., а в местах с завалами и перегораживающими русло наклонёнными деревьями, просто опасным. Там, где был возможен сплав, страховка проводилась с воды впереди идущим катамараном.
4.Нижние пороги	2-3 к.с.	4-5 км 3 шт.	Пороги начинаются в месте, где река подходит к явному сужению долины после колоссальных многокилометровых петель с ровным спокойным течением. Заканчиваются пороги у очень красивой, эффектной скалы на правом берегу, за которой расположен пос. Соё-Толгой. В	Эти пороги оказались полной неожиданностью для нас, т.к. после длинного многокилометрового участка спокойной, широкой и глубокой реки казалось, что она так и выйдет из гор в Дархатскую котловину и никак не поменяет свой характер. Пороги проходились

			<p>районе порогов появляются скальные выходы и большие тёмно-коричневые камни в русле и по берегам. До этого на спокойном участке реки берега и дно были песчаные. В порогах течение резко ускоряется, появляются небольшие валы, прижимы и навалы на большие надводные камни. Для порогов характерно большое количество крупных надводных камней по всей ширине русла и на всём их протяжении. Во втором пороге имеется несколько островов, которые делят русло на несколько протоков. Однако все они одинаково плохо проходимые из-за недостатка воды в реке. Протяжённость каждого из порогов по 200-400 м.</p>	<p>с ходу. В первом пороге траектория движения была очевидной в начальной части. Далее пришлось проводить катамараны. На большей части остальных порогов также занимались проводкой. Если воды было бы больше, эти пороги могли бы стать серьёзным испытанием, их уровень мог бы подняться до 4 к.с.</p>
--	--	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

1.6. Ф.И.О., адрес, телефон, факс, e-mail руководителя и участников.

1.6.1. Группа 51/14.

№ п/п	ФИО	Год рождения	Место работы (должность, тел.)	Домашний адрес и телефон	Туристская подготовка. Перечислить походы, совершенные по данному виду туризма с указанием районов и категорий сложности.	Обязанности в группе, распределение по средствам сплава и другим транспортным средствам
1.	Попугайло Михаил Владимирович*	19.02.1952	УГМУ, доцент, 8(343)2148691	Екатеринбург, ул. Сиреневый бульвар, 18-25, 8(343)3471647.	V-р-Билин (Саяны), V-у-Мойеро(Путораны), II-р-Куанда (Забайк.), III-р-Шинда (Саяны), IV-р-Жупанова (Камчатка), V-р-Сыгыкта(Кодар).	Руководитель. Кат.-1. Капитан. Рыбак. Фото-видео.
2.	Ивойлов Владислав Иванович*	25.11.1989	УГМУ, интерн	Свердловская область, г. Новоуральск, ул. Ленина, 18/а-31.	II-у- Сакмара(Ю.Урал), II-у-Куанда (Забайк.) III-у-Шинда(Саяны), IV-у-Жупанова(Камч.), V-у-Сыгыкта(Кодар).	Кат.-3. Капитан. Фото-видео. Гитара.
3.	Вахрушев Александр Викторович*	17.11.1994	УГМУ, студент	Екатеринбург, ул. Красноармейская, 21/а-26.	I-у-Белая (Башкор.) III-у-Шинда(Саяны),	Кат.-4. Ремонтник.
4.	Коковина Татьяна Александровна*	15.01.1991	УГМУ, студент	Свердловская область, г. Асбест, ул. Ильича, 8-12.	III-у-Шинда(Саяны), V-у-Сыгыкта(Кодар).	Кат.-3. Завхоз. Культурная программа.
5.	Барлит Ольга Германовна*	29.01.1988	ГБУЗ СО СОПАБ, врач-патологоанатом	Екатеринбург, ул. Уральская, 77-16.	III-у-Шинда(Саяны)	Кат.-1. Зам. завхоза. Фотограф.
6.	Цыпушкина Татьяна Сергеевна*	01.04.1990	УГМУ, ординатор	Свердловская область, г. Нижний Тагил, ул. Черемшанская, 37-45.	III-у-Шинда(Саяны) IV-у-Жупанова(Камч.)	Кат.-3. Культурная программа.
7.	Вагин Павел Викторович*	06.09.1990	УГМУ, интерн	Екатеринбург, ул. Академика Бардина, 32/1-79.	III-у-Шинда(Саяны) IV-у-Жупанова(Камч.)	Кат.-3. Фотограф.
8.	Милованов Михаил Михайлович*	01.12.1992	УГМУ, студент	Свердловская область, г. Асбест, ул. Уральская, 80-43.	III-у-Шинда(Саяны) IV-у-Жупанова(Камч.)	Кат.-1. Ремонтник.
9.	Чабина Анна Николаевна*	06.07.1992	УГМУ, студент	Свердловская область, п. Арти, ул. Комсомольская, 8.	III-у-Шинда(Саяны) IV-у-Жупанова(Камч.)	Кат.-4.Культурная программа. Фотограф.
10.	Тимофеев Владимир Леонидович*	15.02.1992	УГМУ, студент	Екатеринбург, ул. Бебеля, 119-28.	III-у-Шинда(Саяны) IV-у-Жупанова(Камч.)	Кат.-2. Капитан. Культурная программа.

* обладают навыками медицинской помощи.

1.6.2. Группа 52/14.

№ п/п	ФИО	Год рождения	Место работы (должность, тел.)	Домашний адрес и телефон	Туристская подготовка. Перечислить походы, совершенные по данному виду туризма с указанием районов и категорий сложности.	Обязанности в группе, распределение по средствам сплава и другим транспортным средствам
1.	Попугайло Александр Михайлович*	02.09.1988	УГМУ, ординатор	Екатеринбург, ул. Сиреневый бульвар, 18-25, 8(343)3471647	V-у-Билин (Саяны), IV-у-Зун-Мурин(Саяны), II-р-Куанда (Забайк.), III-р-Шинда (Саяны), IV-р-Жупанова (Камчатка), V-р-Сыгыкта(Кодар)	Руководитель, кат.-4. Капитан. Рыбак.
2.	Егоров Павел Александрович	01.08.1994	УРГЮА, студент	Екатеринбург, ул. Рабочих, 9-113.	II-у-Куанда(Забайк.), III-у-Шинда(Саяны)	Кат.-2. Ремонтник.
3.	Савченко Полина Наилевна*	14.07.1992	УГМУ, студент	Екатеринбург, ул. Малышева, 2ж-44.	II-у-Куанда(Забайк.), III-у-Шинда(Саяны), II р. по скалолазанию, V-у-Сыгыкта(Кодар).	Кат.-2. Завхоз.
4.	Прокопович Владислав Сергеевич*	11.06.1993	УГМУ, студент	Екатеринбург, ул. Самолетная, 1-61.	II-у-Куанда(Забайк.), III-у-Шинда(Саяны), V-у-Сыгыкта(Кодар).	Кат.-1. Хронометрист. Фотограф.
5.	Прокопович Владимир Сергеевич*	11.06.1993	УГМУ, студент	Екатеринбург, ул. Самолетная, 1-61.	II-у-Куанда(Забайк.), IV-у-Жупанова(Камч.)	Кат.-4. Метеоролог.
6.	Егорова Екатерина Александровна*	04.01.1991	УГМУ, интерн	Екатеринбург, ул. Рабочих, 9-113.	II-у-Куанда(Забайк.), IV-у-Жупанова(Камч.)	Кат.-2. Врач. Фотограф.
7.	Помогаева Елена Вячеславовна*	22.06.1988	УГМУ, аспирант	Свердловская область, Каменский район, с. Сипавское, ул. Гагарина, 33-6.	I-у-Белая(Башкор.), III-у-Шинда(Саяны)	Кат.-1. Врач. Фотограф.
8.	Ильенко Анастасия Юрьевна*	11.02.1994	УГМУ, студент	12.Свердловская область, г. Каменск-Уральский, пр. Победы, 39а-35.	I-у-Белая(Башкор.), III-у-Шинда(Саяны)	Кат.-4. Художник.

Примечания. 1. * обладают навыками медицинской помощи.

2. Нумерация катамаранов сквозная, по обеим группам.

1.7.Адрес хранения отчета:

Библиотека Туристско-спортивного союза Свердловской области.
г. Екатеринбург, ул. Московская, 28б.
К отчету приложен DVD диск с фотографиями и видеофильмом.

1.8.Рассмотрение похода МКК.

Отчет о походе рассмотрен комиссией МКК в составе:

Председатель _____

Члены _____

Результат рассмотрения:

Зачет (незачет) всем участникам и руководителю.

II. Содержание отчета.

2.1.Общая смысловая идея похода, его необычность, уникальность, новизна.

Река Шишхид-Гол начинается слиянием множества истоков в обширной Дархатской котловине на севере Монголии. Прорвавшись через мощнейший 100-километровый горный массив, она в районе пос. Уш-Бельдир сливается с р. Билин и р. Бусэйн-Гол, образуя р. Кызыл-Хем, уже на территории России. Далее р. Кызыл-Хем, сливаясь с р. Балактыг-Хем, даёт начало р. Каа-Хем (Малого Енисея), который в свою очередь, сливаясь с р. Бий-Хем (Большой Енисей), даёт начало Енисея. Таким образом, Шишхид-Гол является одним из истоков великой сибирской реки Енисей.

Следует признать, что спортивный сплав по рекам Бий-Хем и Каа-Хем и их притокам уже давно освоен российскими туристами, и пользуется заслуженной популярностью. А вот сплав по Шишхид-Голу, отнесённый в высшей категории сложности, до сих пор является определённой загадкой. Более того, освоение этой реки в последние годы практически полностью остановилось из-за объективных административных преград между Монголией и Россией, связанных с охраной границы. Между тем, Шишхид-Гол – это яркая, очень сложная, красивая, своеобразная река, текущая в шикарном грандиозном каньоне. К самым её берегам подходят величавые вершины-трёхтысячники. К этому надо добавить, что река на спортивной части очень труднодоступна и полностью безлюдна. Ни местные жители, монголы, ни пограничники, ни туристы Шишхид-Гол не посещают. Всё это делает её чрезвычайно привлекательной для туристов-водников.

Впервые о р. Шишхид-Гол в Монголии мы узнали лет 8-10 назад, когда готовились к походу в Саяны со сплавом по рекам Билин, Кызыл-Хем, Каа-Хем. Нам на глаза попал отчёт, написанный Анатолием Родиным [8], о его путешествии по Монголии и сплаве по этой реке. Он произвёл очень яркое впечатление. Наверное, как и многим, прочитав этот отчёт, нам захотелось побывать в описываемых местах. Особую интригу создавало то, что маршрут должен был пролегать по территории сопредельного государства, Монголии, что этот маршрут очень сложен и редко посещаем. По многим позициям он был просто уникален. Как потом выяснилось, Шишхид-Гол является вообще единственным сложным водным маршрутом в Монголии. Больше подобных рек в этой стране нет. Позже, когда мы были уже на маршруте в Саянах и плыли более ста километров по р. Билин вдоль хребтов, разделяющих Россию и Монголию, вновь вспоминались описания А.Родина. Очень захотелось поближе познакомиться с этими красивыми, стоящими стеной, горами, заглянуть за горизонт. А когда в месте слияния рек Билин и Шишхид-Гол, мы увидели его мутные воды, до предела переполнявшие русло и сильно подтоплявшие прибрежные кусты (на монгольской стороне было сильное наводнение, а на российской его не было), поняли, что Шишхид-Гол – это действительно могучая и очень серьёзная река. Глядя на этот безудержный поток, трудно было даже представить, что творилось в теснинах каньона где-то там в горах. Несомненно, покорить такую реку – большое искусство и, действительно, достойнейшая спортивная задача. Однако, было одно «но», но, как оказалось, оно отодвинуло реализацию этой задачи для нас на много лет. Наверняка, многие туристические группы вынуждены были отказаться от этого интереснейшего маршрута из-за этого «но». Сплав по Шишхид-Голу неминуемо приводил к пересечению российско-монгольской границы в непредусмотренном межправительственным соглашением месте, т.е. незаконно. Вся информация о маршрутах по Шишхид-Голу, доступная нам, свидетельствовала о том, что либо был незаконный переход границы в районе пос. Уш-Бельдир на выходе с маршрута (причём заход на маршрут также осуществлялся, как правило, посредством незаконного пересечения границы), либо описывалось задержание групп монгольскими пограничниками и выдворение их за

пределы Монголии [5,8,9,13]. Идти на нарушение законов Монголии и России, естественно, никак не входило в наши планы. Но и решение этой проблемы не находилось. Кроме того, помимо спортивной части в таком путешествии обязательно должна была быть и культурная составляющая, позволяющая познакомиться с уникальной культурой, бытом, обычаями монгольского народа. Причём не в столице страны, или в промышленных центрах, или на турбазах, а именно в глубинке, среди простых людей. Ведь монголы одна из древнейших наций, имеющая богатейшую историю, уходящую корнями вглубь тысячелетия. Достаточно вспомнить Монгольскую империю, созданную Чингисханом в XIII веке... А как можно себе представить это знакомство при незаконном пересечении границы? Короче, разработка похода постоянно откладывалась и идея почти умерла.

И вот в феврале 2014 года вновь, (в который уже раз!) посмотрев материалы о Шишхид-Голе в интернете, мы с большим удивлением увидели приглашение российской туристической фирмы «Легенда Тур», имеющей главный офис в столице Монголии г. Улан-Батор, совершить водное путешествие по р. Шишхид-Гол. При этом признавалось, что «проблема прохождения этого маршрута заключается в пересечении границы, где нет пограничного пункта, а также нет проторенных троп для возвращения берегом от границы к месту старта. Традиционно неустойчивая погода в этом горном районе и сложность пешего выхода в случае аварии на сплаве осложняют прохождение этого водного маршрута» [12]. Наши мозги заработали в усиленном режиме. Отсутствие пограничного перехода – это действительно непреодолимое препятствие. Но непроторенные тропы – это даже очень интересно. Это же то, что нам надо! Необходимо только выбрать наиболее интересный вариант. Так ведь будет всё наоборот: сначала мы поплывём, а потом пойдём, а не как обычно – сначала подход к реке, а потом сплав. В этом уникальность решения проблемы! Мы незамедлительно связались с этой фирмой, и завязался диалог, который позволил нам «войти в тему». Однако «Легенда Тур», прояснив нам ряд важных правовых позиций, и оказав максимальную информационную поддержку, всё-таки честно призналась, что организовать путешествие на Шишхид-Гол она не сможет, т.к. расположена очень далеко от предполагаемого места тура. И порекомендовала связаться с российско-монгольской туристической фирмой «Саян-Радиян», имеющей представительства в г. Иркутск и пос. Ханх, находящемся на берегу озера Хубсугул в Монголии [14]. Именно от озера Хубсугул мы планировали начинать наше путешествие. Мы связались с российским руководителем этой фирмы Колесовым Сергеем Александровичем, который переслал наше письмо генеральному директору с монгольской стороны господину Доржготову. Господин Доржготов попросил прислать наше видение тура, что мы хотим и в какие сроки. К этому времени у нас уже появилась более или менее ясная версия маршрута, которая, как нам казалось, была реалистичной. Получив эту информацию, господин Доржготов на некоторое время замолчал. Мы честно не ожидали положительного решения вопроса, т.к. по нашим планам группа иностранцев (т.е. мы) должна была плыть по реке Шишхид-Гол 15-20 км в том месте, где она является пограничной, а потом идти пешком вдоль границы (вверх по пограничной реке Бусэйн-Гол) ещё 30-40 км. Кто из уважающих себя пограничников мог это разрешить? Ведь в Главном пограничном управлении Монголии есть однозначные указания касательно ограничения пребывания в приграничной зоне своих граждан, не говоря уже об иностранцах. К тому же, как выяснилось потом, никто из монгольских пограничников не забыл о русских туристах, нелегально пересекавших границу в этих местах! И это, кстати, постоянно и сильно препятствовало нашим намерениям не только на этапе организации, но и во время путешествия. Просто нам не верили, что мы вернёмся обратно в Дархатскую котловину после сплава по Шишхид-Голу. Ведь уплыть в Россию многократно проще. После молчания, показавшегося вечностью, господин Доржготов написал нам: «Ваш тур

можно организовать!!!». Было совершенно очевидно, что ключевым моментом в организации путешествия является получение разрешения Пограничного управления Монголии. Это было ясно и для Маршрутно-квалификационной комиссии Свердловской области, требовавшей обязательного его получения при выходе группы на маршрут. Потом, ещё несколько раз в процессе подготовки тура, я просил Доржготова уточнить, получено ли это разрешение от пограничников или нет, но неизменно получал несколько уклончивый, но оптимистичный, ответ: «Господин Попугайло, не беспокойтесь, вопрос решается!!! Всё будет нормально!!!». В течение 4-5 месяцев мы подробно обсуждали все нюансы нашего путешествия. Доржготов с большим воодушевлением стал разрабатывать наш тур. Он несколько раз писал, что это будет уникальное путешествие, сенсация для Монголии. Его энтузиазм, безальтернативная вера в успех вселяли в нас уверенность, если не сказать «подливали масло в огонь». Между тем, почти все этапы нашего маршрута были подвергнуты радикальной переработке на основании предложений Доржготова. Знание господином Доржготовом местных реалий и возможность повлиять на многие из них сделали сотрудничество с ним просто неоценимо полезным. Тем не менее, сохранилась основная идея путешествия, которая устраивала всех. Предполагалось, что после пересечения границы на погранпереходе Монды-Ханх мы поедем на проходимой автомашине ЗИЛ-131 через северную оконечность озера Хубсугул вверх по р. Их-Хоро-Гол, через перевал Утраг-Даба в Дархатскую котловину к началу спортивной части р. Шишихид-Гол (около 150 км фронтовой дороги). Далее должен был быть сплав по Шишихид-Голу до границы с Россией. Затем пеший переход назад через горный массив с частичным использованием лошадей для переноски грузов. И наконец, ещё одна «изюминка» маршрута, сплав в обратном направлении, в Дархатскую котловину, по р. Хугийн-Гол, одному из истоков Шишихид-Гола. Выезд в пос. Ханх на автомобиле ЗИЛ-131, с последующим законным переходом границы через погранпереход Монды-Ханх. Важно было уложиться в 30-дневный срок, определяемый визовой службой Монголии для иностранных туристов. Впервые за последние 10 лет предполагалось проплыть по Шишихид-Голу, причём в тесном взаимодействии с властями и гражданами Монголии. Существенная часть пешего маршрута через горы, в том месте, где мы её хотели осуществить, никем вообще не проходилась, в том числе и монголами. Сведений о сплаве по р. Хугийн-Гол не было никаких, это было очевидное первопрохождение. Сам господин Доржготов очень хотел участвовать в разрабатываемом путешествии, и на сплаве, и на пешей части. Мы понимали всю амбициозность этого проекта. Он щекотал нервы и требовал подтверждения наших квалификационных возможностей, чтобы пройти этот маршрут. Порой возникали совершенно справедливые сомнения, а сможем ли мы пройти всё, что наметили? Но отступать уже было нельзя. Мы хорошо запомнили высказывание Чингисхана: «Боишься – не делай, делаешь – не бойся». И попытались отвести все сомнения. С другой стороны, конечно, такая нитка маршрута была вынужденной, т.к. пересекать границу между Монголией и Россией в районе пос. Уш-Бельдир было недопустимо (это являлось уголовно наказуемым нарушением законов обоих государств). Однако задуманный нами маршрут позволял освоить новый обширный, практически не изученный, туристический регион с непредсказуемым количеством потенциально интересных и сложных туристических объектов и маршрутов. Кроме того, было ясно, что российских туристов в уникальной Дархатской котловине побывало не так уж много, она не была «заезжена», и в связи с этим была чрезвычайно интересным и перспективным объектом в туристическом плане.

Забегая вперёд, надо сказать, что пройденный маршрут многократно превзошел все наши ожидания! Опасные пороги и высокие стены каньонов Шишихид-Гола, картины суровых горных хребтов, идилических степных просторов, лиственничных перелесков, рек, озёр, стада коров, лошадей, овец, верблюдов, одинокие юрты навсегда остались в

нашей памяти. Всегда исключительно доброжелательное общение монголов с нами на стойбищах, в посёлках, на пыльных дорогах во время случайных встреч оставили исключительно благоприятное впечатление. Мы узнали о Монголии и монголах очень много интересного и полезного. Наш южный сосед стал для нас значительно ближе. Я не говорю уже о том, что в Монголии остались наши настоящие друзья.

2.2. Варианты подъезда и отъезда.

Участок пути	Вид транспорта	Время отправления	Время прибытия
г. Екатеринбург – г. Иркутск.	Поезд № 070ЧА	20-21 (время московское)	03-28 (время московское)
г. Иркутск – погранпереход в пос. Монды.	Автобус	9-00 (время местное)	15-30 (время местное)
Погранпереход в пос. Монды – пос. Ханх	ЗИЛ-131	16-00 (время местное)	17-30 (время местное)
Передвижение на автомобиле по Монголии на заезде и выезде с маршрута.	ЗИЛ-131		
Пос. Ханх – погранпереход в пос. Монды	ЗИЛ-131	10-00 (время местное)	14-00 (время местное)
Погранпереход в пос. Монды – г. Иркутск.	Автобус	14-00 (время местное)	20-00 (время местное)
г. Иркутск – г. Екатеринбург.	Поезд № 043ЭД	20-10 (время московское)	02-47 (время московское)

Комментарии:

1. Разница местного времени с московским:

- г. Екатеринбург..... +2 часа.
- г. Иркутск.....+5 часов.
- пос. Монды..... +5 часов.
- Хубсугульский аймак..... +5 часов.

После окончательного перехода России на зимнее время, время в Иркутской области России и Хубсугульском аймаке Монголии сравнялось. Летом 2014 года в Монголии время было на 1 час меньше.

2. Билеты туда и обратно на поезд приобретались по коллективной заявке заранее. Однако в виду непредвиденной задержке в Монголии воспользоваться купленными заранее обратными билетами не удалось. Пришлось покупать их вновь непосредственно перед отъездом домой. Сделано это было через интернет из Екатеринбурга, т.к. наличных денег для покупки билетов у группы уже не было.

3. Поезд при заброске на маршрут был выбран так, чтобы приехать в Иркутск утром, чтобы успеть в этот же день уехать в Монды и перейти погранпереход. Также была достигнута заранее договорённость с Доржготовом, чтобы нас встретил ЗИЛ-131 у погранперехода на монгольской стороне к моменту завершения погранконтроля.

4. Автобус в оба конца был заказан руководителем турфирмы «Саян-Радан» Колесовым Сергеем Александровичем в Иркутске в транспортной компании «КитРос». Перевозчик Лапшин Сергей Александрович, тел. +79500948727. Существует много вариантов заказа автобуса в Иркутске. Заказ необходимо оформлять заранее, приметно за неделю, выбирая наиболее дешевый вариант.

5. Автомобиль ЗИЛ-131 был заказан гендиректором фирмы «Саян-Радан» господином Доржготовом в Монголии на весь период пребывания нашей группы в этой стране.

2.3. Аварийные выходы с маршрута и его запасные варианты.

Аварийные выходы с маршрута предполагались следующие:

1. На сплаве по Шишхид-Голу:

- в конце сплава по Шишхид-Голу в соответствии с договорённостью мы должны были встретиться с группой монголов на лошадях во главе с Доржготовом. Мы рассчитывали на их помощь в случае чрезвычайной ситуации.
- в случае, когда должен был бы решаться вопрос жизни или смерти кого-либо из участников похода, более рациональным было продолжить сплав на российскую территорию, т.к. только так можно было бы значительно быстрее и с наименьшими затратами сил и средств добраться до населённых пунктов и оказать эффективную медицинскую помощь. Российский федеральный закон «О границе» такую ситуацию, между прочим, предусматривает. В любом случае, приоритет был бы отдан борьбе за жизнь нашего товарища. Правовые вопросы были бы отложены на потом и, очень надеюсь, что, в конце концов, мы бы нашли взаимопонимание, как с российскими, так и с монгольскими пограничниками.
- в случае аварийной ситуации в начале сплава на участке Шишхид-Гол до правого притока р. Ходряис-Гол, предполагаю (точной информации нет), что возможно вернуться к началу сплава вдоль берега по прибрежным тропам. Каньона в этой части реки нет. В районе левых притоков р. Их-Джамца-Гол и р. Бага-Джамца-Гол на топографической карте обозначена тропа, уходящая в горы и приводящая в Дархатскую котловину. Идти обратно вдоль берега из этого места, скорее всего, невозможно, а идти через горы очень сложно и долго. Но этот вариант аварийного выхода исключать всё равно не стоит.

Поскольку нашу группу в конце сплава по Шишхид-Голу должна была ждать группа монголов во главе с Доржготовом, для возвращения назад с начального участка реки должны были быть исключительно веские основания. Ведь в случае, если мы не окажемся в назначенное время в месте встречи в конце сплава, то, что должны были делать монголы? Ждать? Сколько времени ждать? Искать нас? Возвращаться без нас? Короче, считаю, что мы были обязаны прийти в назначенную точку встречи, в назначенное время. Мы не могли подводить монголов, а монголы, кстати, не могли подводить нас. Ведь без монгольской группы мы не смогли бы быстро перейти горы из-за слишком большого груза. Как показала жизнь, сложность перехода через горы недооценивалась как монголами, так и нами. Монгольская группа с лошадьми позволила существенно облегчить эту задачу.

- в случае аварийной ситуации ниже левого притока р. Бага-Джамца-Гол уже не имеет никакого смысла пытаться вернуться назад к началу сплава. Необходимо идти вниз вдоль берега к точке встречи с монгольской группой. В этом месте уже начинается зона каньонов. О тропах и возможности передвигаться по ним имеются только отрывочные сведения [8,9,13]. Чаше указывается на то, что на правом берегу вдали от берега есть тропа. В районе Монгольского порога по левому берегу ходить точно невозможно [8,9,13]. Ниже порога Шамро сплав по реке безопасный, никаких препятствий нет.

2. На переходе через горы обратно в Дархатскую котловину:

- в случае аварийной ситуации все вопросы решались бы совместно с монгольской группой и её руководителем Доржготовом. Предполагаю, что почти во всех случаях, пришлось бы продолжить маршрут и выходить в Дархатскую котловину, т.к. альтернативы этому нет. Только в одном случае, при реальной угрозе жизни кому-либо из участников похода в районе реки Бусэйн-Гол и низовий

Шишхид-Гола решался бы вопрос отправки пострадавшего на российскую территорию посредством сплава на катамаране.

3. На сплаве по р. Хугийн-Гол:

- в случае аварийной ситуации прекратить сплав и двигаться по тропе левого берега в пос. Соё-Толгой. Кроме того, можно обратиться за помощью к монголам, которые есть в долине реки. В августе они выезжают на покосы и занимаются заготовкой сена.

К запасным вариантам можно отнести:

1. В случае отсутствия возможности попасть на территорию Монголии провести сплав по р. Иркут или р. Ока.
2. В случае отсутствия возможности заехать к началу сплава по Шишхид-Голу или невозможности провести намеченный поход по иным причинам:
 - остаться в районе озера Хубсугул и совершить восхождение на г. Мунку-Сардык.
 - провести пеший поход по горным хребтам западного побережья озера Хубсугул с выходом на его берег. Далее переплыть на катамаранах озеро в пос. Ханх.

Примечание.

В связи с требованием Маршрутно-квалификационной комиссии Свердловской области при выходе на маршрут зарегистрировать группу в МЧС Монголии, мы обратились к господину Доржготову с просьбой сделать это. Он зарегистрировал группу в отделении МЧС Монголии в пос. Мурен, центре Хубсугульского аймака, на территории которого происходило наше путешествие. Естественно, что такая регистрация должна была повысить безопасность группы на маршруте, как нам думалось... Однако, когда мы приехали в Монголию, нас предупредили, что мы не сможем воспользоваться помощью этой организации ни при каких обстоятельствах. Кроме того, спутникового телефона у нас не было, и связаться с МЧС Монголии на маршруте мы всё равно никак не смогли бы. Тем не менее, регистрация группы в МЧС не оказалась ненужной формальностью, т.к. о нас узнали официальные власти аймака, и Доржготов использовал это в диалоге с Пограничным управлением аймака.

2.4.Изменения маршрута и их причины.

К аварийным выходам с маршрута прибегать не пришлось.

Запасные варианты не использовались.

Тем не менее, небольшие изменения в заявленном маршруте провести пришлось.

- Нам пришлось отказаться от заявленного восхождения на г. Хойту-Агуй-Ула (3065). На восхождение требовалось потратить 1-2 дня. Мы сэкономили один день при переходе границы, но дальше начались потери времени и к горе мы приплыли уже с дефицитом в 1 день. Учитывая то, что впереди были основные пороги на реке, которые могли нас задержать ещё на неограниченное время, а также то, что нас должна была ждать в оговоренный день монгольская группа в конце сплава, решено было отказаться от восхождения.

- На переходе через горы первоначально планировалось передать водное снаряжение монгольской группе для переноски его на лошадях, и самостоятельно пройти более сложный маршрут в горах. Однако большие трудности с преодолением ландшафта вынудили нас объединиться с группой Доржготова и проходить более длинный, но и более простой маршрут.

- Начать сплав по р. Хугийн-Гол значительно ниже по течению, чем планировалось, из-за очень низкой воды в реке.

- Изменить маршрут выезда на ЗИЛ-131 из конечной точки спортивной части маршрута пос. Соё-Толгой в пос. Ханх в связи с задержанием группы правоохранительными органами Монголии.

2.5.График движения.

День пути	Дата	Участок движения, характеристика	Протяженность, км	Чистое ходовое время, часы	Способ передвижения	Погода
	26.07-29.07.	г. Екатеринбург – г. Иркутск	3375 км	2 дня 7 часов	поезд	-
	29.07.	г. Иркутск – пос. Монды – погранпереход	320 км	6 часов	Автобус	-
		Погранпереход – пос. Ханх	22 км	1 час	ЗИЛ-131	
	30.07-31.07.	пос. Ханх – вверх по р. Их-Хоро-Гол-пер. Утраг-Даба – родник Аршан Утрагийн Булак – вниз по р. Утрагийн-Гол – Дархатская котловина – стойбище на правом притоке р. Шишихид-Гол р. Хогоргын-Гол в 10 км севернее оз. Дод-Нур	150 км	2 дня	ЗИЛ-131	-
1.	01.08.	Стойбище на правом притоке р. Шишихид-Гол р. Хогоргын-Гол в 10 км севернее оз. Дод-Нур (строительство катамаранов)	-	-	-	Утро: t = С, обед: t = С, вечер: t = С, солнечно, редкие облака, безветренно.
2.	02.08.	Стойбище на правом притоке р. Шишихид-Гол р. Хогоргын-Гол в 10 км севернее оз. Дод-Нур – р. Шишихид-Гол в 15 км выше устья р. Тэнгисийн-Гол у безымянного правого притока (сборка катамаранов)	30 км	1,5 часа	ЗИЛ-131	Утро: t = С, утром туман. Обед: t = С, солнечно, слабый ветер. Вечер: t = С, чистое звёздное небо.
			-	-	-	

		Сплав по р. Шишхид-Гол до места, не доходя 4,5 км до правого притока р. Тэнгисийн-Гол	12 км	3 часа	сплав	
3.	03.08.	Не доходя 4,5 км до правого притока р. Тэнгисийн-Гол – 4 км выше левого притока р. Их-Джамца-Гол	40 км	5 часов	сплав	Утро: t = С, утром густой туман над рекой. Ночью были заморозки на почве. Обед: t = С, солнечно, редкие облака, безветренно, мелкий кратковременный дождь. Вечер: t = С, прояснение.
4.	04.08.	4 км выше левого притока р. Их-Джамца-Гол – 0,5 км ниже правого притока р. Хадрыс-Гол	39 км	5 часов	сплав	Утро: t = С, ясно. Обед: t = С, жарко, штиль. Вечер: t = С, чистое небо.
5.	05.08.	0,5 км ниже правого притока р. Хадрыс-Гол – 1,0 км ниже впадения левого притока р. Бага-Турши-Гол	10 км	3,5 часа	сплав	Утро: t = С, ясно, ветер слабый; Обед: t = С, чистое небо, ветер слабый. Вечер: t = С, нанесло тучи, мелкий кратковременный дождь.
6.	06.08.	1,0 км ниже впадения левого притока р. Бага-Турши-Гол – правый безымянный приток ниже на 1,0 км от впадения р. Большой Чавач	8 км	1,5 часа	сплав	Утро: t = С, туман над рекой. Обед: t = С, солнечно, слабый ветер. Вечер: t = С, мелкий кратковременный дождь.
7.	07.08.	Правый безымянный приток ниже на 1,0 км от впадения р. Большой Чавач – 1,5 км не доходя до пос. Уш-Бельдир	16 км	2 часа	сплав	Утро: t = С, пасмурно, слабый ветер, периодически мелкий дождь. Обед: t = С, переменная облачность, мелкий кратковременный дождь, ветер слабый с порывами при дожде. Вечер: t = С, пасмурно,

						кучевые облака, мелкий кратковременный дождь.
8-10.	08.08-10.08	1,5 км не доходя до пос. Уш-Бельдир	-	-	днёвка	t = С, днём переменная облачность, безветренно. Ночью кратковременный дождь.
11.	11.08.	1,5 км не доходя до пос. Уш-Бельдир – вверх по р. Бусэйн-Гол до правого притока, вытекающего из озера	12 км	6,5 часов	пешком	Утро: t = С, солнечно, незначительная облачность, безветренно. Обед: t = С, ясно, солнечно. Вечер: t = С, штиль.
12.	12.08.	Правый приток р. Бусэйн-Гол, вытекающий из озера – правый берег р. Бусэйн-Гол, не доходя до правого притока р. Харату-Гол	15 км	7,5 часов	пешком	Утро: t = С, обед: t = С, вечер: t = С, Весь день солнечно и безветренно.
13.	13.08.	Правый берег р. Бусэйн-Гол, не доходя до правого притока р. Харату-Гол – 5-6 км западнее захода в горы на пер. Духийн-Даба	10 км	7 часов	пешком	Утро: t = С, обед: t = С, вечер: t = С, Весь день солнечно и безветренно.
14.	14.08.	5-6 км западнее захода в горы на перевал Духийн-Даба – не доходя 4 км до пер. Духийн-Даба	11 км	6 часов	пешком	Утро: t = С, обед: t = С, вечер: t = С, Весь день солнечно и безветренно.
15.	15.08.	Не доходя 4 км до пер. Духийн-Даба – пер. Духийн-Даба – истоки р. Ар-Хил-Гол	7 км	4 часа	пешком	Утро: t = С, обед: t = С, вечер: t = С, Весь день солнечно и безветренно. Дымка.
16.	16.08.	Истоки р. Ар-Хил-Гол – р. Дават-Сайлаг-Гол ниже устья р. Ар-Хил-Гол	12 км	9 часов	пешком	Утро: t = С, обед: t = С, вечер: t = С,

						Весь день солнечно и безветренно. Дымка.
17.	17.08.	р. Дават-Сайлаг-Гол ниже устья р. Ар-Хил-Гол – вверх по р. Цаган-Адар-Гол, не доходя 14 км до пер. Орохтын-Даба	25 км	7 часов	пешком	Утро: t = С, обед: t = С, вечер: t = С, Весь день солнечно и безветренно. Дымка постепенно исчезла. Полный штиль.
18.	18.08.	р. Цаган-Адар-Гол, не доходя 14 км до пер. Орохтын-Даба – правый безымянный приток р. Цаган-Адар-Гол – пер. Орохтын-Даба – р. Хугийн-Гол	27 км	8 часов	пешком	Утро: t = С, обед: t = С, вечер: t = С, Пасмурно, ветер переменных направлений, периодически идёт дождь.
19.	19.08.	р. Хугийн-Гол – Верхний каньон – левый безымянный приток, стекающий с западного склона г. Хэттег-Ула (3163) Строительство катамаранов	15 км -	4 часа -	пешком -	Утро: t = С, обед: t = С, вечер: t = С, Слабая облачность, слабый ветер. Изредка мелкий дождь.
20.	20.08.	Левый безымянный приток, стекающий с западного склона г. Хэттег-Ула (3163) – Средний каньон – Буралгольские пороги – 1,9 км, не доходя до устья правового безымянного притока, вытекающего из урочища Тайгасын-Хундий	31 км	11 часов	сплав	Утро, обед, вечер: t = С, Переменная облачность, днём солнечно, жарко, безветренно. Вечером изредка мелкий дождь.
21.	21.08.	1,9 км, не доходя до устья правого безымянного притока, вытекающего из урочища Тайгасын-Хундий – Нижние пороги – пос. Соё-Толгой	35 км	6 часов	сплав	t = С, облачно, дождя нет, слабый ветер.

		<i>пос. Соё-Толгой – пос. Улан-Ула</i>	<i>45 км</i>	<i>3,5 часа</i>	<i>ЗИЛ-131</i>	
	<i>22.08-23.08.</i>	<i>пос. Улан-Ула – пос. Хатгал – восточное побережье оз. Хубсугул – пос. Ханх</i>	<i>310 км</i>	<i>1 день 3 часа</i>	<i>ЗИЛ-131</i>	
	<i>23.08.</i>	<i>пос. Ханх – погранпереход</i>	<i>22 км</i>	<i>1 час</i>	<i>ЗИЛ-131</i>	-
		<i>Погранпереход – пос. Монды – г. Иркутск</i>	<i>320 км</i>	<i>6 часов</i>	<i>автобус</i>	
	<i>24.08-27.08.</i>	<i>г. Иркутск – г. Екатеринбург</i>	<i>3375 км</i>	<i>2 дня 6 ч 2 мин</i>	<i>поезд</i>	-

Всего: **Пешком - 134 км 59 ч.**
 Сплав - 191 км 37 ч.
Итого: **325 км 96 ч.**

2.6. Техническое описание прохождения группой маршрута.

Несколько предварительных замечаний.

Группы 51/14 и 52/14 проходили маршрут совместно, поэтому писать два отчета не было необходимости.

В отчёте используются географические названия, которые были на топографических картах масштаба 1:200000, изданных в 70-е годы в Советском Союзе. Эти карты были полностью пригодны для ориентирования на местности. Однако монголы, с которыми нам пришлось общаться, и прежде всего организатор нашего путешествия гендиректор турфирмы «Саян-Радиян» господин Доржготов были категорически против некоторых названий рек, гор и др. Мы понимаем, что они полностью правы, но других карт у нас нет. Поэтому для написания отчёта нам пришлось использовать имеющиеся на картах названия, чтобы не вызвать излишнюю путаницу у российских читателей.

В отчёте мы использовали названия порогов на Шишихид-Голе введённые в оборот в отчёте Анатолия Родина [8]. Это было сделано также для того, чтобы избежать ненужную путаницу. Дополнительно было использовано только одно название из отчёта Светланы Цветковой [13], которого не было в отчёте [8], – порог Пирамидка, т.к. данное препятствие имело с нашей точки зрения важное тактическое значение на маршруте. Кроме того, названия притоков Шишихид-Гола использовались те, которые были на используемых нами топографических картах, а не в отчётах [8,9,13].

Названия препятствий на р. Хугийн-Гол – это наше творчество. Т.к. сведений о прохождении этой реки до нас не было, мы посчитали возможным воспользоваться правом первопроходцев сделать это.

Несколько слов о подготовке похода.

В разделе «2.1. Общая смысловая идея похода, его необычность, уникальность, новизна» мы уже описали, как разрабатывалась спортивная часть нашего путешествия. Однако, думаю, будет полезно описать и некоторые другие аспекты подготовки к походу. Плотнo мы начали заниматься походом за полгода до его начала. Всё началось с общего собрания расширенного состава группы в начале февраля 2014 года, на котором было принято решение работать над походом в Монголию. В план действий включалось:

1. Правовая проработка нашего пребывания в Монголии.
2. Получение загранпаспортов и оформление виз в Монголию.
3. Разработка спортивной части маршрута и транспортного обеспечения путешествия.
4. Подготовка личного, общегруппового и специального водного и горного снаряжения, вопросы организации питания и медицинской помощи.
5. Теоретическая и практическая подготовка участников похода.
6. Определение окончательного состава группы, сроков проведения похода и его оформление в Маршрутно-квалификационной комиссии Свердловской области.
7. Решение вопросов финансирования путешествия.

Большинство вопросов, которые пришлось решать перед походом, традиционные, но несколько позиций было новых.

Изначально мы всё-таки пытались найти законный вариант прохождения маршрута с пересечением границы в районе пос. Уш-Бельдир. Для этого были изучены закон «О Государственной границе Российской Федерации», «Договор о дружественных отношениях между РФ и Монголией», законы Монголии «О правовом положении иностранных граждан», «О пограничных пунктах» и др. Приемлемого решения не находилось. Были проведены консультации. По нашей просьбе менеджер турфирмы

«Легенда Тур» обращался в Главное пограничное управление Монголии в г. Улан-Батор. Ответ был – категорическое нет. Однако если сделать поход международным, российско-монгольским, то могут появиться шансы. Допустим, пригласить в путешествие монгольских студентов, потом обратиться в МИД РФ. Если в МИДе сочтут возможным, то по официальным каналам оно напишет письмо в МИД Монголии. МИД Монголии, если сочтёт возможным, обратится в соответствующие Министерства и Управления этой страны (пограничники, миграционная служба, санитарный контроль, министерство природы и туризма) для согласования. Но довести это дело до положительного конца, наверняка, нереально. А если пересекать границу неофициально, то на российской стороне обязательно должны быть проблемы с пограничниками и миграционной службой (уголовная или административная ответственность), а на монгольской стороне обязательно мы попадём в чёрный список лет на 10. Приглашающей стороне, через которую делались приглашения для визы, тоже не поздоровится, могут отозвать аккредитацию при МИДе, а потом просто лишить лицензии на туроператорскую деятельность, т.е. это конец налаженному бизнесу. От варианта с пересечением границы в районе Уш-Бельдира пришлось однозначно отказаться, и начать разрабатывать вариант с возвращением от границы в Дархатскую котловину.

У 2/3 претендентов на участие в путешествии не было загранпаспортов. Был обозначен срок, к которому загранпаспорта должны были быть получены. Эта задача оказалась совсем даже не простой, т.к. многие претенденты на участие в походе были из других городов и даже из других областей. А загранпаспорт надо получать по основному месту регистрации. Но только один человек не справился с этой задачей.

В Екатеринбурге есть Почетное Консульство Монголии. Мы надеялись, что это облегчит процедуру получения виз в эту страну. Однако когда пришло время и мы обратились в него с просьбой оформить визы, нам сначала ответили, что оформить визы вообще невозможно из-за того, что возникли неполадки в работе главного сервера консульского отдела МИД Монголии, а потом, когда всё было восстановлено, сказали, что скоро визовый режим между Россией и Монголией будет отменён, в связи с чем в Консульстве перестали получать необходимые бланки для этого, и что за визами нам надо обратиться в Посольство Монголии в Москве, Иркутске или Улан-Удэ... Это сильно затруднило получение виз. А время уже начинало поджимать... Нам на помощь пришёл Колесов Сергей Александрович (турфирма «Саян-Радиян»), согласившись оформить визы в Иркутске, через который мы должны были заезжать в Монголию, причём существенно снизив цену за приглашение.

Много вопросов вызывала сама процедура прохождения погранперехода Монды-Ханх, т.к. такого опыта у нас не было. Наше снаряжение, продукты питания, лекарства и проч. могли вызвать ненужный интерес таможенников. Нам на помощь вновь пришёл Сергей Александрович, разъяснив все непонятные моменты. Мы скрупулёзно выполнили его рекомендации, и в результате прохождение границы было быстрым, без всяких задержек и недоразумений.

Решение вопросов финансирования путешествия – традиционно тяжёлый вопрос. Узнав о том, что группа в основном состоит из студентов медицинского университета, имеющих небольшой доход, руководители турфирмы «Саян-Радиян» (Колесов С.А. и Доржготов) заявили, что готовы оказывать нам услуги без личной коммерческой составляющей и заниматься поиском наиболее дешёвых вариантов организации похода! Они выполнили своё обещание! За что им огромное спасибо!!! А вот ректор нашего университета отказался помогать нам, хотя раньше немного, а иногда и неплохо, но помогал, сославшись на то, что наше путешествие очень сложное и в вузе на него нет денег. В целом, надо сказать, что далеко не все потенциально возможные источники финансирования похода были выявлены и проработаны.

**01.08.2014 г. – Первый день пути.
Стойбище на правом притоке р. Шишихид-Гол р. Хогоргын-Гол
в 10 км севернее оз. Дод-Нур
(строительство катамаранов)**

От Екатеринбурга до стойбища у р. Хогоргын-Гол в Монголии было очень далеко, целых 5 дней пути. Мы отправлялись в путешествие, подобные которому никогда доселе не организовывали. Но все мы горели желанием доказать себе и всем на свете, что мы способны организовать и пройти заявленный маршрут. Но, сев в Екатеринбурге в поезд, мы даже представить себе не могли, насколько непредсказуемые повороты судьбы ожидали нас в Монголии.

Поезд Москва-Чита пришёл на станцию Иркутск-пассажирский вовремя, в 8-28 местного времени. Не успели мы выйти из вокзала в город, как к нам подошёл Сергей Александрович Колесов, руководитель турфирмы «Саян-Радиян», с которым нас уже многое связывало. Именно он познакомил нас с Доржготовом, оформил визы в Монголию, заказал автобусы, оказал исключительно полезную информационную поддержку, и даже после похода продолжал нам помогать! Мы ни разу с ним не виделись до этого, но узнали друг друга сразу. Да, и не узнать было невозможно. И встретились как старые друзья. Он подвёл группу к заказанному автобусу, где были оформлены необходимые формальности, и передал наши загранпаспорта с проставленными визами в Монголию. Мы тепло попрощались с Сергеем Александровичем, по-товарищески пожелав друг другу удачи, даже не подозревая, насколько необходима будет нам его помощь в конце путешествия!

Не теряя времени, мы отправились в дорогу на автобусе. Впереди была встреча с Байкалом и Тункинской долиной (Фото 1,2). Почти никто из нашей команды не бывал в этих местах, поэтому это было интересно! Перед въездом в пос. Монды стоит погранпост, на котором проверяют документы. На погранпереходе Монды-Ханх мы были в 16-00, за два часа до закрытия. Этого времени хватило, чтобы благополучно перейти границу (Фото 3). Всё получилось удивительно оперативно. На монгольской стороне нас ждал сын господина Доржготова Дуджи с ЗИЛ-131. Всё складывалось исключительно благоприятно. Менее часа мы ехали по отсыпной гравийной дороге до турбазы «Край света», принадлежащей турфирме «Саян-Радиян», стоящей на краю посёлка Ханх на берегу озера Хубсугул. Встреча с Монголией состоялась! И Монголия встретила нас очень приветливо (Фото 4,5,6,7,8)! Озеро Хубсугул поразило простором, чистейшей холодной водой, далёкими хребтами, тишиной и покоем. Мы встретились с господином Доржготовом, и очень быстро господин Доржготов и господин Попугайло превратились в Доржи и Михаила. Общение с Доржи было очень живым, динамичным. Его заинтересованность в наших делах покорила и вселяла уверенность. Он был неисправимый оптимист, и заявлял, что все монголы такие (и был недалёк от истины!). Сразу между нами установился взаимно уважительный товарищеский контакт. Забегая вперёд, скажу, что разговаривать с Доржи было очень интересно. Он многое знает, глубоко изучил монгольскую, российскую и мировую историю, экономику и политику. По всем вопросам имеет свою точку зрения и может её отстаивать. Спорить с ним было очень непросто. Он, несомненно, патриот своей родины Монголии. В советские времена он закончил МГИМО и после этого проработал около 20 лет дипломатом в ООН, объехал чуть ли не полмира. В совершенстве владеет русским и английским языками. В последние годы занимается туристическим бизнесом.

Наша группа поселилась в две большие юрты (Фото 5), дежурные отправились готовить ужин, а мы с Доржи сели уточнять нюансы нашего путешествия.

На следующий день утром после завтрака мы собрались вместе, чтобы сделать коллективную фотографию (Фото 8). Влад Ивойлов достал из рюкзака флаги России и Монголии. Доржи на это отреагировал мгновенно: он подарил мне и Владу национальные монгольские халаты – дээл! Мы загрузились в автомашину ЗИЛ-131, подготовленную к длительному переезду. Невозмутимый водитель Отхо сел за руль, и мы поехали... в банк менять рубли на тугрики, ненадолго став миллионерами, т.к. курс рубля к тугрику летом 2014 года был 1:50. После этого надо было ещё посетить пограничную заставу в Ханхе. Доржи в моём присутствии долго разговаривал с пограничниками. Мне казалось, что они явно не хотели давать разрешение на путешествие нашей группе. Бурный разговор всё-таки завершился победой Доржи – подпись на документе была поставлена. Доржи потом объяснил – пограничники действительно не хотели давать разрешение, т.к. не верили, что мы вернёмся в Дархатскую котловину после сплава по Шишхид-Голу и сбежим в Россию. Но пограничник был дархат по национальности и хорошо знаком с Доржи, который тоже был родом из Дархатской котловины. Авторитет Доржи сыграл свою роль. Мне тогда казалось, что этого разрешения достаточно, и правовой вопрос полностью решён. Как я заблуждался!

Но вот мы начали движение к поставленной цели. Но немного отъехав от Ханха на небольшом перевальчике остановились у Обо (Фото 9,10). Обо – это ритуальное место, где надлежит произносить молитву и преподносить жертвоприношение духам местности, чтобы снискать их покровительство в путешествии. Все, кто отправляется в дорогу, ходят вокруг Обо, каждый должен кинуть три камушка в его основание в качестве жертвоприношения и помолиться. Молитва примерно такая: «О, великие духи Монголии! Смотрите, ладони наших рук и наши лица обращены к Вам! Они чисты и наши помыслы тоже чисты! Помогите нам в пути! Мы будем выполнять все Ваши заповеди и не позволим усомниться в благородности наших намерений! Мы сохраним природу этой земли. Мы будем соблюдать обычаи монгольского народа, мы будем дружны и приложим максимум сил для осуществления наших намерений! О, великие духи Монголии! Ниспошлите нам хорошую погоду, удачу в пути и встречи с достойными и благородными людьми!». Ну-у-у, так или примерно так! В общем, мы православные, атеисты и проч. с удовольствием выполнили этот ритуал, и с чувством выполненного долга отправились в путь. Забегая вперёд, необходимо сказать, что духи Монголии были к нам весьма благосклонны. Погода почти всё наше путешествие была отличной и встречались нам, в основном, с доброжелательными, хорошими людьми. По грунтовой дороге, петляющей вдоль реки, по холмам, мы обогнули с севера озеро Хубсугул, насладились величественным и монументальным видом горы Мунку-Сардык (высочайшей вершины Саян и всей Восточной Сибири, 3491 м.), стоящей на самой границе России и Монголии (Фото 11,12,13,14,15). Эта гора является для бурят и монголов священным местом, где обитают многочисленные духи Саянских гор. Пребывание здесь запрещено, особенно для женщин, — для мужчин надо испрашивать разрешение у духов. Самый главный из них, Гэсэр-Хан (Бурхан), похоже у Обо мы обращались к нему...

Наша дорога лежала на запад в Дархатскую котловину (Фото 16,17), из которой мы должны были поплыть по Шишхид-Голу опять же на запад к российской границе. Но сначала надо было преодолеть перевал Утраг-Даба (2344 м). Такие высокие перевалы мы обычно переходили пешком, а тут заехали на автомобиле (Фото 18)! Причём по фронтовой дороге (Фото 16). Доржи потом нам объяснил, что для Монголии такие дороги – это нормально. Впереди было ещё более сотни километров до начала сплава среди бескрайних степей и лесных дебрей. Вечером на стоянке мы впервые сполна ощутили, что такое резко континентальный климат Монголии. Днём стояла невероятная жара, а вечером резко ей на смену приходил колючий ветер, холод ночи, заморозки. Всё наше путешествие проходило на высотах 1000-1700 м над уровнем моря.

На следующий день, переехав перевал Утраг-Даба, на спуске мы встретили интересную группу молодых монголов, она называлась «Монголы на лошадях» (Фото 19,20,21). В ней были собраны молодые ребята со всех концов Монголии, и они путешествовали уже 80 дней по всем регионам страны, а впереди у них было ещё 60 дней пути. Группа была организована для знакомства молодёжи с родным краем. Экспедиция активно освещалась монгольским телевидением. Доржи не удержался и произнёс патриотическую речь. Наши ребята установили очень хороший, доброжелательный контакт с монгольскими ребятами. Причём нам пришлось оказать первую медицинскую помощь крепкому парню со сломанной фалангой на руке (неудачно подрался). Пришлось обезболить, наложить шину, дать обезболивающие и противовоспалительные препараты. Оказалось, что монголы очень любят подраться. Не случайно, борьба – самый популярный вид спорта в Монголии (наряду со стрельбой из лука и скачками на лошадях). Между прочим, после многочасовой езды, чтобы размяться, Доржи часто затевал борьбу с парнями нашей команды. И неизменно выходил победителем (Фото 25,26)! А парни ведь были молодые, крепкие, спортсмены, и совсем не хотели уступать ему, а Доржи было уже за 50 лет. На обед мы встали у родника Аршан Утрагийн Булак. Оказалось, что монголы свято верят в целебные свойства родников. По весне в этом месте собирается несколько тысяч человек для лечения. Мы тоже решили попробовать целебной водички, и вызвали всеобщий смех. Оказалось, что из одних источников надо пить воду, а водой из других источников надо мочить голову. Ну, а мы всё сделали наоборот. Тем не менее, лечебный эффект всё равно был достигнут!

К вечеру второго дня пути мы спустились в Дархатскую котловину, и вновь, в который уже раз смогли убедиться в том, что Монголия очень красивая страна (Фото 22). Первозданная природа просто пышет спокойствием и величавостью степей, перелесков, тихих рек и озёр, далёких гор и чистого неба! Наконец, мы добрались до родового стойбища Доржи (Фото 23,24), где проживают его близкие родственники, и где и начали на следующий день строительство рам катамаранов из имеющихся здесь жердей. Лесов в Монголии очень мало, они национальное достояние, и их категорически запрещено рубить. В сельской местности монголы живут очень скромно. Если есть простой деревянный дом с окнами без стёкол, то это уже признак достатка. Тем не менее, почти все монголы имеют сотовые телефоны. Кроме всадников на дорогах, мы часто встречали мотоциклистов. Национальная машина – это УАЗ. Но есть и разные джипы. Как бы ни был беден дом или юрта, тем не менее, рядом имеется спутниковая антенна и солнечная батарея (Фото 23,24,27,28,29,30,31). Просто замечательно устроены здесь туалеты. Это небольшие загородки, возвышающиеся на метр над землёй, в метрах 50-70 от жилья, посреди голой степи.

Нам продали целого барана, его разделал сам Доржи, и приготовил настоящие монгольские яства (Фото 27) и вкусности из мяса. Обитатели стойбища угостили нас монгольским сыром и другими продуктами из молока. Где это видано, наесться мясом до предела в походе?! А монголы без мяса жить не могут. Мы, в целом, поближе познакомиться с монгольским укладом жизни, привычками, ценностями. Доброжелательность монголов просто у них в крови. Если вы подойдёте к их дому или юрте, то они обязательно пригласят в дом и угостят чем-нибудь вкусным.

Мне пришлось разговаривать с пограничниками, приехавшими для инспекции нашей группы из пос. Цаган-Нур, расположенного на берегу оз. Дод-Нур, недалеко от стойбища Доржи. Оказалось, что начальник местного погранотряда не хотел давать официальное письменное разрешение на прохождение нами Шишхид-Гола. Однако после длинного разговора, опираясь на гарантии Доржи, он всё-таки дал устное разрешение, и заявил, что не будет чинить никаких препятствий. К этому он добавил, что он не может официально разрешить и конный переход назад, в Дархатскую котловину, но опять же устно не

возражает против этого. Единственное, что он просил, так это, чтобы мы говорили, что поплывём по Шишхид-Голу до притока р. Джабаш-Гол (просто дальше ходить категорически запрещено). Сначала он хотел к нам приставить монгольского пограничника, но потом отказался от этого, сказав, что вся ответственность ложится полностью на нас. Выпив по рюмке водки за успех, мы расстались, поблагодарив друг друга на взаимопонимание. Мне казалось, что наше общение с пограничниками закончилось. Как я заблуждался!

Между тем, наша команда отметила день рождения Паши Егорова, приготовив для него праздничный ужин с тортом. Угостили мы тортом и местных обитателей стойбища. Они были очень довольны и говорили: «Люди о вас хорошо говорят!». Нашлась здесь и воистину наша профессиональная работа – консультация и медицинская помощь многим обитателям поместья, от мала до велика. Надо сказать, что справились успешно! Задействованы были травматологи, неврологи, педиатры, ревматологи, терапевты... Целый день палило солнце, а вечером изо рта шёл пар, температура приблизилась к 0°.

02.08.2014 г. – Второй день пути.

**р. Шишхид-Гол в 15 км выше устья р. Тэнгисийн-Гол
у безымянного правого притока**

**Сборка катамаранов и сплав по р. Шишхид-Гол до места, не доходя 4,5 км
до правого притока р. Тэнгисийн-Гол**

Утром собрались и погрузились в ЗИЛ-131. Всё несъеденное мясо барана, естественно, взяли с собой. Очень тепло попрощались с обитателями стойбища. Быстро преодолели оставшиеся несколько километров до Шишхид-Гола. Наконец, мы увидели реку, к которой так стремились! Мы приехали к месту, где Шишхид-Гол вытекает из озера Дод-Нур. Здесь есть деревянный мост на другую сторону реки. Река широкая и спокойная. Холмы, степи, вдали горы и, собственно озеро Дод-Нур. Простор. Монголия вновь предстала во всей красе! Не остановиться было нельзя, чтобы полюбоваться всем этим (Фото 32)! Проехав ещё километров 15 вниз по течению, мы остановились в очень удобном месте для начала сплава. Здесь решили заобедать, и собрать катамараны. На сборку катамаранов и паковку рюкзаков было потрачено слишком много времени. Отплыть удалось только в 19-00. До устья р. Тэнгисийн-Гол было 15-16 км сплава по совершенно спокойной воде. Но ничто не могло омрачить радость начала сплава! Нам очень хотелось скорее сесть на катамараны и взять в руки вёсла. Так мы отправились навстречу солнцу, прямо на запад. Река, ещё пока широкая и неторопливая, дарила удивительные пейзажи и лёгкое дуновение ветерка в лицо (Фото 33,34,35). А впереди маячили горные вершины, приковывая к себе наши взоры... (Фото 39) Мы плыли именно туда, где начинало заходить солнце за пики неприступных гор. Перед отплытием мы с Доржи договорились сегодня же встретиться в устье Тэнгисийн-Гола. Он туда поедет на машине на разведку. Мы честно дружно гребли, выбиваясь из сил (Фото 38). Река совершенно не имела течения. Более того, во многих местах она заросла водорослями, практически превратившись в озеро. Начало смеркаться (Фото 36), а до устья Тэнгисийн-Гола было ещё далеко. Пока решали плыть или не плыть в темноте, с берега нас позвал Доржи. Он, предвидя, что мы не успеем засветло приплыть к намеченной точке, поехал назад, навстречу нам. И очень правильно сделал. Мы вылезли на холмистый, совершенно безлесный, пустынный берег. Доржи съездил на разведку не напрасно. У Тэнгисийн-Гола он встретился с инспектором национального парка. Оказалось, что в этих местах три года назад был организован Шишгэд-Тэнгисгольский национальный парк. Этот инспектор категорически не хотел пускать нас в парк. Но благодаря недюжинным дипломатическим способностям, отточенным десятилетиями, Доржи смог достаточно легко заставить его сменить гнев на милость. Инспектор выписал

нам разрешение на нахождение в национальном парке за 54000 тугриков (это по 60 рублей с каждого участника похода). Здесь мы на время расстались с нашим монгольским другом. Доржи поехал в пос. Цаган-Нур собирать команду конюхов с лошадьми, чтобы вместе с ними прийти в конец нашего водного маршрута у самой границы с Россией. Мы условились встретиться через пять дней. Доржи рекомендовал нам проплыть устье Тэнгисийн-Гола как можно раньше утром, чтобы не встречаться с этим инспектором. Мало ли что он ещё придумает, чтобы не пускать нас в национальный парк.

03.08.2014 г. – Третий день пути.

Не доходя 4,5 км до правого притока р. Тэнгисийн-Гол – 4 км выше левого притока р. Их-Джамца-Гол

Ночью были заморозки. Утром в 7-00 проснулись среди холмов. Густой туман стал медленно рассеиваться, открывая нашему взору невероятной красоты виды (Фото 37). Оказалось, что недалеко от нас были юрты монголов. Рано выплыть не удалось, не давал туман. Пока собирались, к нам приехал на мотоцикле инспектор национального парка. Он имел совершенно обезображенное лицо (Доржи предупреждал нас, что его когда-то давно травмировал медведь), и стал внимательно изучать наши катамараны. Было понятно, что он ищет спиннинги. Здесь рыбная ловля без лицензий запрещена. Но найти ничего не смог. По-русски он не говорил, но пожелал нам счастливого пути, а мы ему сказали «баяртай» (до свидания) и на том расстались. Выплыли мы только в 10-30. И целый час интенсивно гребли по совершенно стоячей воде примерно 4,5 км (Фото 38). Долина Тэнгисийн-Гола уже явно угадывалась впереди справа (Фото 39). На правом берегу появились какие-то деревянные дома, но людей не было видно. Когда грести стало совсем невмоготу, река вдруг потекла! Это радикально изменило ситуацию (Фото 40). Наступил праздник, солнце засветило ярче, горы стали выше, луговые цветы распустились и запахи сильнее, команда стала веселее! Только сейчас мы ощутили, что начался настоящий поход! Мы плывём по Шишхид-Голу! Невероятно, но наша мечта стала осуществляться, после такого длинного пути сюда, такого количества препон, проблем, запретов, разговоров и сомнений!

В устье Тэнгисийн-Гола мы прошли первую шиверу, которая не представляла сложности, но была встречена с восторгом (Фото 41). Описанная А. Родиным [8] 25-километровая Тэнгисийнгольская шивера начиналась здесь и тянулась до устья правого притока р. Ходряис-Гол. В этом месте Шишхид-Гол - широкая полноводная река (ширина 70-100 м) с быстрым течением (1,5-2,5 м/сек.). Периодически встречаются несложные шиверы, перекаты, надводные камни в русле, много плёсов и ровных длинных быстротоков. Берега низкие, есть утёсы, небольшие скалы (Фото 40,41,42,43,44,45). Прохождение шиверы сложности не представляло. Всегда имелась возможность провести манёвр заранее, уйти от камней и небольших валов. Практически всюду можно было причалить к берегу. Проходила сходу с взаимостраховкой с воды, без серьёзных задержек. Выделение именного препятствия в этом месте – исключительно дань уважения первопроходцам Шишхид-Гола [8]. По сравнению с тем, что будет в нижней части реки, Тэнгисийнгольская шивера абсолютно ровный участок, лишённый каких-либо препятствий. Сплав по Тэнгисийнгольской шивере использовался нами для оттачивания команд и взаимопонимания экипажей катамаранов при выполнении различных технических приёмов. Отличная погода, прекрасные виды, чистейшая вода, всё это создавало отличное приподнятое настроение. Мы просто наслаждались происходящим.

Впереди мы увидели грандиозные горы, упирающиеся в облака (Фото 45). На правом берегу это был массив г. Хойту-Агуй-Ула (3065). В этом месте Шишхид-Гол разрезал горный хребет, оставив по берегам две величавые вершины: г. Хойту-Агуй-Ула (3065) и

г. Урду-Агуй-Ула (2792). Покорить одну из этих вершин было бы очень интересно. Но увидев их, мы поняли, что это совсем не тривиальная задача. На её выполнение потребуется время (как минимум, 1-2 дня) и немало сил и умений. Между тем, со временем у нас уже были проблемы. Мы никак не должны были опоздать на встречу с монгольской группой в конце сплава. А учитывая сложность и непредсказуемость сплава, исключить задержки в нижней части Шишхид-Гола было нельзя. В общем, пришлось отказаться от восхождения. Постепенно долина Шишхид-Гола начала сужаться, а сама река становиться всё более могучей. Количество и сложность препятствий начали возрастать. Мы приплыли к первому порогу под названием Берёзовый, с которого начинается Готарский каскад. Его ориентиром является появление на скалах и выше их по склонам правого берега берёз. До этого был исключительно хвойный лес. За устьем правого притока р. Ходряис-Гол река делает пологий правый поворот. Слева обширная галечная отмель. Вскоре впереди, после длинного (метров 200-300) участка ровного и широкого (метров 80-100) быстроготока, отчетливо просматривается сужение со сливом и валами. Река здесь сужается метров до 20-30. Берега скальные. Порог короткий, представляет собой локальный пологий чистый слив около 1.5 м с метровыми и более валами за ним. Слив занимает левые две трети русла реки. Сразу же за сливом расположено огромное улово у правого берега с песчаным пляжем. Проходили порог сходу, в походном порядке, по основной струе с преодолением всех последующих валов. Страховка осуществлялась с воды и с берега экипажем катамарана, первым прошедшим препятствие. На берегу этого улова решено было сделать обед. Обед был осложнён приготовлением мяса барана, купленного на стойбище Доржи. Мяса было много, и его пришлось готовить и есть и в обед, и в ужин. Мясо надо было есть, т.к. оно могло испортиться в такую жару. Но его приготовление требовало времени. В результате продолжительность обеда стала затягиваться до 3 часов. Но мы могли это себе позволить, т.к. по реке мы двигались пока что очень быстро из-за быстрого течения. Группа была сыта и могла активно работать. Никогда ещё мы не ели столько мяса в походе! На берегу улова мы увидели коптильню, сделанную первопроходцами Шишхид-Гола [8].

Итак, отсюда (от устья правого притока р. Ходряис-Гол) начинался Готарский каскад, он имел протяжённость 15-20 км, и продолжался до расширения долины реки в районе впадения двух крупных притоков: левого Их-Джамца-Гола и правого Хара-Барам-Гола. Скорость течения резко возросла. Увеличилось количество скальных стен, порой грандиозных размеров. Выплыв после обеда, мы сразу почувствовали, что река стала другой. Полноводные шиверы и пороги с мощными валами и бочками следовали одни за другими, разделяли их лишь короткие быстроготоки. Сложность препятствий постепенно возрастала (Фото 46,47,48,49,50,52,53). Появилось одно неудобство: поскольку мы плыли в основном на запад, то после обеда яркое солнце начинало светить прямо в глаза (Фото 48,50). Мы об этом были предупреждены заранее [8,9,13], поэтому взяли в поход тёмные очки. Они, конечно, помогали, но далеко не полностью. Однако предварительная разведка не требовалась. Линию движения вполне можно было определить с наплыва. Облегчало прохождение то, что все препятствия были достаточно однотипными. Во время прохождения стремились уйти от полубливающих камней и бочек. Всегда имелась возможность для манёвра с целью выбора наиболее рационального пути прохождения препятствий. Данный участок проходилсся небольшими отрезками (Фото 49). Команды катамаранов работали с полной отдачей, что позволило избежать каких-либо серьёзных проблем. К концу дня начала сказываться усталость, пора было становиться на ночлег. Начали искать место для стоянки, а оно, как раз, никак не находилось. Мы причаливали то к левому, то к правому берегу, и что-нибудь да не устраивало нас. Наконец, ближе к 20-00 мы остановились на левом берегу, где во мху можно было поставить палатки. Усталые и довольные, переполненные эмоциями мы начали устраивать лагерь. На ужин опять было

мясо барана... Но недовольных этим, конечно, не было. А сил хватило и на песни под гитару.

**04.08.2014 г. – Четвёртый день пути.
4 км выше левого притока р. Их-Джамца-Гол –
0,5 км ниже правого притока р. Хадрыс-Гол**

Подъём был тяжёлым... Вчера все устали и утром как-то плохо просыпались. Выход на маршрут состоялся только в 11-00. Впереди была видна шивера, как потом оказалось, последняя в Готарском каскаде, при этом она оказалась и наиболее сложной. Она представляла собой очень бурный участок реки в 100-150 м с множеством полуобливных и обливных камней с весьма серьёзными бочками, расположенными по всей ширине реки. Тем не менее, проходы между ними были, и возможности совершать манёвры также были. Прохождение последней шиверы Готарского каскада потребовало напряжённого маневрирования. Однако линия движения хорошо просматривалась с наплыва. Необходимо было придерживаться основной струи. Страховка осуществлялась с воды экипажем первого катамарана, а когда прошёл второй катамаран, он присоединился к страховке прохождения следующих катамаранов. Препятствие оказалось настолько бурным, что практически все получили «водные процедуры», которые быстро разбудили тех, кто ещё не отошёл ото сна. После этого река на время вышла из теснины, долина расширилась. Течение стало спокойнее. Мы приближались к Верхним Щёкам.

Следующее сложное препятствие на Шишхид-Голе – Верхние Щёки. Они начинались от устья правого притока р. Хара-Барам-Гол и заканчивались перед устьем левого притока р. Джабаш-Гол. В этом месте река на протяжении 16-20 км текла в узкой долине, делая резкие повороты в местах выхода скал. Как правило, все препятствия были расположены в районе выхода этих скал. Порой река зажималась отвесными стенами, однако сплошного каньона не было. Уклон вновь возрос, как и скорость течения. Этот участок реки представлял собой почти сплошную полноводную мощную шиверу. По сложности и насыщенности препятствиями Верхние Щёки существенно превосходили Готарский каскад. При желании Верхние Щёки можно разделить на более, чем два десятка самостоятельных шивер и порогов с множеством серьёзных бочек и валов в русле. Но персонально надо описать, пожалуй, только один порог, который явно выделялся среди прочих по сложности и коварству (Фото 54,55). Именно в нём перевернулся катамаран группы А.Галкина [9]. К сожалению, точные координаты этого порога мы привести не можем. В горячке борьбы с бурным потоком, мы упустили этот момент. Он был расположен после серьёзной шиверы, долиной 250-300 м, на крутом правом повороте реки где-то в середине Верхних Щёк. Причём эта шивера была длиннее и сложнее всех шивер, которые уже были пройдены в Верхних Щёках. Скорость течения в самом пороге очень высокая – 3,0-3,5 м/сек. Протяжённость – около 100-130 м. Порог представлял собой две гряды мощнейших бочек с интервалом 40-60 м, перегородивших две трети русла реки справа, затем шла серия прямых валов по центру. Слева имелся относительно чистый проход в виде слива. С наплыва порог не был виден. После поворота реки направо он становится виден, но если подплывать к нему, прижимаясь к правому берегу, то времени для ухода влево уже не будет. Порог проходил сходу, т.к. лодка А.Родина [8], на которую мы опирались, не настаивала на обязательном проведении разведки в Верхних Щёках. Зато мы точно знали особенности строения порога, и как его проходить из отчёта А.Галкина [9]. Исходя из этого, первый катамаран стремился проходить шиверу перед порогом по центру, по возможности смещаясь влево. Это позволило сразу после правого поворота реки вовремя активно уйти к левому берегу, миновать бочки и спокойно причалить к левому берегу ниже препятствия. Однако остальные катамараны при

прохождении шиверы придерживались правого берега, как это требуется при классическом прохождении правого поворота на реке, и вынуждены были проходить порог через бочки. Четвёртый катамаран прошёл порог чисто благодаря интенсивной работе гребцов вперёд, два раза глубоко нырнув в бочки. А второй и третий катамараны были сильно заторможены и частично развёрнуты в первой гряде бочек, а во второй гряде – окончательно опасно развёрнуты поперёк течения и задержаны в бочке, однако благодаря интенсивной работе экипажей благополучно вышли из порога. Страховка осуществлялась с воды экипажем причалившего первым катамарана, а после прохождения порога другими катамаранами добавились страховщики с берега.

Дальнейшее прохождение Верхних Щёк также требовало интенсивной работы экипажей, периодически на пределе возможностей. Линию движения определяли с наплыва. Конечно, проведение разведки с берега существенно облегчило бы прохождение препятствий, но это сделать было очень непросто из-за сложного его рельефа, и потребовало бы много времени. Однако река позволяла разведку не проводить. Во время прохождения мы всегда стремились уйти от полуобливаемых камней и бочек. Было ясно, что на этом участке реки лучше придерживаться основной струи. Как правило, времени для манёвра хватало. Верхние щёки проходились небольшими отрезками. Причаливание проводилось многократно при первой же возможности для осуществления страховки с воды экипажем причалившего первым катамарана. Как только приплывали другие катамараны, их экипажи также становились на страховку, чаще с берега. Такую тактику движения мы считали наиболее рациональной и, в целом она себя оправдывала.

На одной из таких остановок для подстраховки товарищей мы обратили внимание на странное поведение экипажа второго катамарана под капитанством Володи Тимофеева. Он вёл себя абсолютно нелогично! Вся команда отчаянно работала, капитан орал команды просто на пределе возможностей своих голосовых связок. Катамаран лез в валы и бочки, не особо обращая внимание на опасные камни, плыл поперёк струи, против течения. Это необходимо было прекратить. Поступила команда с берега срочно причалить. Команда третьего катамарана, высказывая разные нелицеприятные эпитеты, нехотя подчинилась. Оказалось, что мы не дали ей выловить 5-литровую бутылку с сухарями, случайно упущенную в пороге, и плывшую совсем недалеко от них, и никак не дающуюся им в руки. Ребята были так увлечены погоней, что забыли о безопасности. Пришлось немного вразумить. Потом все с этого катамарана говорили, что настолько слаженной работы команды у них ещё никогда не было.

Примерно через полчаса первый катамаран не смог уйти от «хорошего» камня на достаточно спокойном месте. Результат: сломаны одна продольная, одна поперечина и одно весло. На ремонт было потрачено около часа, который совместили с обедом, который опять затянулся из-за чревоугодия с мясом. А на следующий день обнаружили две приличные дыры в оболочке. И всё это только от одного камня! Больше этот катамаран таких камней не находил.

Несколько раз в порогах и шиверах ребята с трудом удерживались на катамаранах на своих местах, порой вылетая на раму или в воду. Но спасательных работ не требовалось, все быстро возвращались на свои рабочие места (иногда самостоятельно, чаще с помощью товарищей), и, как ни в чём не бывало, продолжали грести. Но один раз в выходных валах после очередного порога с третьего катамарана выпала девушка в воду и вылезти назад уже не смогла. Она лишь крепко держалась за раму, судорожно прижимая к себе весло, и ничего не предпринимала. Заподозрив что-то неладное, команда причалила к берегу и помогла ей выбраться. Оказалось, что она получила серьёзную травму – вывих левого плеча. Из 18 человек команды, 17 были врачами или почти врачами. Причём двое – сертифицированные травматологи. Именно они оказали быструю и квалифицированную медицинскую помощь. Была проведена психологическая подготовка пострадавшей, она

была обезболена, вывих вправлен, рука зафиксирована к телу. Грести она уже не могла, и стала пассажиром до конца сплава (Фото 51). Но у нас было двое полноценных запасных! Боеспособность третьего катамарана была сразу же восстановлена. Да-а-а, Шишхид-Гол начал испытывать нас на прочность! К концу сплава девушка смогла уже почти полностью пользоваться пострадавшей рукой, и отказалась от повязки.

Постепенно река успокоилась, превратившись в ровный быстрик. Мы подплывали к устью левого притока Шишхид-Гола р. Джабаш-Гол. Верхние Щёки были пройдены. Они оставили яркое впечатление! От устья р. Джабаш-Гола до устья р. Хадрыс-Гол было 6-7 км относительно спокойного сплава. Следующее препятствие, порог Трек, располагался сразу после впадения в Шишхид-Гол правого притока р. Хадрыс-Гол. Приток был виден издали, с наплыва. Он круто падал в реку. За ним находился большой остров из крупных камней, после которого следовало сужение русла и правый поворот. Левый берег - скала. Правый берег – достаточно крутой, лесистый. Справа, перед притоком, спокойная вода. Остров делил реку на два неравных рукава. Основная вода уходила в левый рукав, порог находился в нём. Правая протока маловодна. Собственно, порог представлял собой дугообразный поворот реки вправо с прямыми валами и прижимом к скалам левого берега. На входе в порог был расположен локальный пологий слив высотой около 1,0-1,5 м, далее метровые валы. Слева на входе в порог расположена полуобливиная скала, которая делала прохождение в этой части невозможным. Прохождение было возможно справа и по центру. Но если проходить по центру, то по валам могло унести в прижим.

Мы причалили к правому берегу Шишхид-Гола в улове выше устья р. Хадрыс-Гол. Разведку порога проводили с правого берега, для этого надо было перейти приток вброд (Фото 56,57,58,59). Однако остров мешал просматривать левую протоку, поэтому ещё необходимо было переправиться на него. В нашу воду это было возможно в начале и в конце правой протоки. Заход в порог осуществлялся по ровному быстрику, прижимаясь к надводным камням верхней части острова и, оставляя их справа. Три катамарана проходили порог в правой его части. Правильность захода практически полностью решала все проблемы прохождения порога. Однако четвёртый катамаран решил пройти порог по центру (Фото 60,61,62,63,64,65). И, испытав значительно больше острых ощущений, значительно больше поборовшись с последующими валами, также успешно причалил ниже порога. Страхование прохождения порога первым катамараном осуществлялась с берега. Далее уже страховал с воды экипаж первого катамарана, а после прохождения порога другими катамаранами добавлялись страховщики с берега. Пройдя порог, мы ещё раз посмотрели на него, и убедились, что описанного [8,13] прижима в конце порога практически нет. А переправиться через правую протоку нам не составило труда. Между тем, команда А.Галкина смогла по ней проплыть. Плыть по ней в нашем случае даже думать не приходилось. Похоже, мы имели дело с низким уровнем воды в реке, и это должно было несколько облегчать прохождение препятствий.

Проплыв правый поворот Шишхид-Гола сразу после порога Трек, мы причалили к правому берегу в большом улове (Фото 66). По тропе, скорее всего пробитой дикими животными, здесь можно было подняться на лесную террасу со мхом и багульником. Это место было хорошим для установки лагеря. Здесь и решили заночевать (Фото 67). Между прочим, других мест, приемлемых для устройства лагеря, в обозримом пространстве не было видно. Дежурные приступили к приготовлению еды, как всегда, с использованием большого количества мяса. Грех, конечно, отказываться от мяса, но захотелось чего-нибудь рыбного. Однако в улове, очень перспективном, как уверяли рыболовы, поймать ничего не удалось.

**05.08.2014 г. – Пятый день пути.
0,5 км ниже правого притока р. Хадрыс-Гол – 1,0 км ниже впадения
левого притока р. Бага-Турши-Гол**

Рано утром ко мне в палатку пришла заплаканная завхоз и сказала: «Я – лох!». Спрашиваю, что случилось. Она говорит: «От меня уплыл баран!». Я ничего не понял. Как уплыл? Он же уже... мясо, да, и умеют ли бараны плавать? Чего спросонья не подумаешь! «Я его на шесть узлов привязала! А он уплыл! А-а-а-а!!!». В общем, оказалось, что вечером завхоз привязала мешок с мясом к катамарану и опустила его в воду, чтобы оно не протухло. А утром обнаружила пропажу. Ночью мешок развязался, и кусок мяса уплыл... Хорошо ещё, что только часть мяса уплыла. Как могли, мы попытались успокоить несчастного завхоза, говоря, что это жертвоприношение Шишхид-Голу, и что теперь он будет к нам благосклонен! Хотя терять продукты на маршруте, это недопустимо! В это время по лагерю прозвучал клич: «Кто хочет пить кофе с молоком и с сахаром, вставайте!». Пробуждение команды было бодрым и дружным.

Перед отплытием мы залезли на прибрежную скалу и поразились красоте окружающего мира. Шишхид-Гол был великолепен в лучах восходящего солнца. Фото- и видеоаппаратура работали с повышенной нагрузкой (Фото 68).

Мы вышли в 10-00. До следующего порога Плотина было примерно 2,0-2,5 км по бурной реке. Вообще-то, если считать чистое время сплава, то на преодоление этого расстояния потребовалось бы не более 10 минут. Порог относится к категории наиболее опасных на Шишхид-Голе. Мы существенно увеличили осторожность, периодически проводя разведку по берегу на остановках. Естественно, скорость движения группы уменьшилась, но надёжность возросла. Буквально через 3-5 минут сплава после порога Трек Шишхид-Гол вышел на прямую шиверу, метров 400-500 длинной, в конце которой было видно впадение левого притока р. Их-Турши-Гол. Порог Плотина должен был быть на правом повороте реки как раз напротив его устья. Река в этом месте течёт в скальных (чаще правый берег) или очень крутых лесистых берегах. Основная масса воды в пороге проходит под правым берегом (Фото 73). И именно там расположены наиболее опасные его элементы. На входе имеется колоссальная бочка, перекрывающая $\frac{3}{4}$ этой части потока, причём справа она обычная, а по центру косая. Через 20-30 метров жёстких валов и бешеной скорости имеется ещё один мощный слив, в котором по центру расположена скала, периодически появляющаяся из пенного потока (Фото 74,75). За ней – пенный котёл. Далее следуют выходные метровые и более валы (Фото 76). Левый приток р. Их-Турши-Гол подходит к Шишхид-Голу в каньоне небольшими водопадами (Фото 69,70). Его поток упирается в огромный обломок скалы, лежащей в левой трети русла Шишхид-Гола ниже верхней бочки порога. Ниже притока по левому берегу расположена обширная отмель из крупных камней, на которую можно пройти, только переправившись через р. Их-Турши-Гол и левую маловодную протоку реки. В целом левая часть реки существенно спокойней, чем правая, но в ней много крупных надводных и полуобливных камней и обломков скал. Чистое прохождение в этой части невозможно (Фото 69).

Полукилометровая заходная шивера проходила под крутым левым берегом. Было несколько мест, где можно причалить и сходить на разведку. Но пройти по левому берегу эти 500 метров сложно, он крут и неудобен для ходьбы. Река позволяла доплыть до устья р. Их-Турши-Гол, что мы и сделали. Однако с причаливанием в этом месте были проблемы, т.к. места с трудом хватало для чалки двух катамаранов, а надо было разместить четыре (Фото 69). Но, в конце концов, это удалось сделать. Переправа через р. Их-Турши-Гол также оказалась совсем не простым делом (Фото 71,72). Но и с этим мы справились. Порог необходимо изучать вблизи. Только тогда можно оценить всё его коварство. Верхняя бочка, в общем, проходима, но после неё выйти из валов практически

невозможно, настолько велика скорость и они мощны, времени хватит на 2-3 гребка, и неминуемо придётся идти в нижний слив, в котором на зуб лучше не попадать. Попадание на зуб чревато 100%-ной аварией. Этот зуб в принципе можно обойти и справа, и слева. Но уход влево осложнен трудностью выхода из струи, а если идти весь порог слева сверху, то непростыми маневрами на входе, где много камней. Уход вправо от зуба сложен из-за мощности воды, высоты вала и возможности налететь на скалу правого берега. Малейшая ошибка на входе в порог, что очень вероятно, неминуемо приводила бы к встрече с зубом.

Решено было проводить катамараны от устья р. Их-Турши-Гол по относительно несложному участку реки, в котором было лишь много надводных камней, к огромному обломку скалы в левой трети русла, от которого уже имелась возможность практически гарантированного сплава в обход зуба нижней части порога [8] (Фото 77). Страховка с берега была выставлена ниже порога, а после прохождения первого катамарана, и с воды. Мы долго провозились с прохождением порога Плотина, поэтому, немного проплыв после него, встали на обед. Обед вновь был с мясным излишеством, хотя часть барана вчера уплыла. На обеде удалось поймать несколько хариусов. Шишхид-Гол всё плотнее стискивался отвесными берегами. Отвесы или очень крутые лесистые берега порой достигали, наверное, 100 и более метров. Это впечатляло!

Нашей следующей целью были Средние Щёки. От устья р. Их-Турши-Гол до устья левого притока р. Бага-Турши-Гол было примерно 6-7 км относительно спокойного сплава с небольшими шиверами. А вот далее по одному отчёту [9] устье р. Бага-Турши-Гол являлось началом Средних щёк, где высокие отвесные скалы правого берега имели характерный белесый цвет. А по другому отчёту [8] – несколько ниже впадения р. Бага-Турши-Гол, после двух порогов перед левым поворотом Шишхид-Гола, где расположены скальные ворота: справа и слева, напротив друг друга, у самой воды стояли две красивые высокие скалы (Фото 78). Перед ними на левом берегу, ниже последнего порога имелась хорошая площадка для стоянки. В дальнейшем подобное место будет только на выходе из Средних Щёк. А потом хороших мест для стоянок вообще не будет на много километров. Река входила в полноценный каньон. Окончание Средних Щёк в районе устья левого притока, р. Бага-Изодрог-Гол. Ниже него река кратковременно выйдет из скал. Основной ориентир завершения щёк – левый поворот, плес метров 100, на правом берегу крутая каменистая осыпь (до этого справа была только скальная стена), а на левом – большое улово с песчаным пляжем (Фото 86). В Средних Щёках все грандиознее, чем было: и скалы, и сливы, и бочки, и валы. Все препятствия в Средних Щёках можно условно разделить на отдельные группы. Они следовали с небольшими промежутками ровного быстрого течения, постепенно усложняясь, и носили характер бурных полноводных шивер. Однако, что считать началом Средних Щёк? Мы решили придерживаться версии А.Родина [8]. В этом случае Средние Щёки начинаются от скальных ворот на левом повороте реки, их протяжённость составила около 1,5 км. Участок реки от устья р. Бага-Турши-Гол до начала Средних Щёк (подход к Средним Щёкам) составил также около 1,0-1,5 км. Но на этом участке не два порога, как указано в отчёте [8], а не менее четырёх-пяти. И все они потребовали внимания и проведения обязательных манёвров при прохождении. В особенности последний из них, короткий, но с серьёзным сливом и очень впечатляющей бочкой и валами. Для более-менее чистого прохождения пришлось выгребать из-под правого берега под левый. Это удалось с большим трудом.

Нашей целью сегодня к концу дня была площадка для стоянки перед Средними Щёками, т.к. других подобных мест поблизости не было [8]. Последние четыре-пять порогов перед стоянкой мы проходили, выбирая траекторию движения с наплыва, и без остановок, т.к. поджимало время, и уже давно было пора вставать на стоянку. Такой

режим движения потребовал очень много сил. Место для стоянки действительно оказалось хорошим и единственным.

Перед началом приготовления ужина завхоз объявила, что мясо барана закончилось, и теперь нас ждёт тушенка, залежавшаяся на дне рюкзака. Это объявление было воспринято естественно без восторга. Поскольку у нас было уже несколько рыбок, пойманных в обед, решено было дополнить их количество. Рыбалка под последним порогом была удачной: были пойманы два очень увесистых ленка. На ужин каждый член команды получил хороший кусок жареной рыбы.

06.08.2014 г. – Шестой день пути.

1,0 км ниже впадения левого притока р. Бага-Турши-Гол – правый безымянный приток ниже на 1,0 км от впадения р. Большой Чавач

Утром над рекой был туман, украсивший в первых лучах солнца скальные ворота (Фото 86). Шум реки, тайга, суровый покой. Мы понимали, что подошли к самым серьезным препятствиям на Шишхид-Голе, и необходимо увеличить осторожность. После завтрака мы отправились от места стоянки на разведку Средних Щёк. Её проводили по левому берегу. К воде выйти было нельзя, поэтому изучали ситуацию с высоты скальной стены (Фото 79). Увиденные препятствия были оценены, как вполне проходимые, хотя, как потом оказалось, валы в них были порой до 1,5 метров высотой и весьма жёсткие. На разведку было потрачено 1,5 часа. Вышли на маршрут ближе к 12-00. На входе шли в левой трети русла, затем центром, а в самый мощный выходной слив заходили в правой трети реки. В целом, это соответствовало движению по основной струе. Такая траектория движения позволяла избежать встречи с большим количеством бочек и камней, но большая часть валов, в том числе и самых мощных, была наша (Фото 80,81,83,84,85). При лавировании требовалась слаженная работа экипажа, порой на пределе возможностей. Сплав был организован двумя парами катамаранов. В каждой паре катамараны шли одновременно, с небольшим интервалом, для взаимной страховки с воды. Один раз удалось остановиться, где-то в середине Средних Щёк, для проведения ещё одной разведки. На крупно каменной отмели, образовавшейся в результате очень давнего обвала, нашли шикарные рога оленя (Фото 81,82). Жаль, что их нельзя было взять с собой. На выходе из Средних Щёк в горячке борьбы с порогами мы не заметили, где впадает в реку р. Бага-Изодрог-Гол, один из ориентиров окончания препятствия. Но зато чётко определили на правом берегу крутую каменистую осыпь (до этого справа была только скальная стена). Причалив к ней и осмотревшись, были идентифицированы и другие признаки окончания Средних Щёк (Фото 86). Остановиться в этом месте было необходимо, т.к. именно отсюда нужно было проводить разведку самого сложного порога на Шишхид-Голе, Монгольского порога [8,9,13]. Именно отсюда начинались Нижние Щёки или Труба, протяжённость 20-22 км. Труба является, пожалуй, кульминацией сплава по этой реке. Она расположена на участке реки от левого притока р. Бага-Изодрог-Гол и до выхода из гор, не доходя до пос. Уш-Бельдир 1,0-1,5 км. В начале Трубы, на участке примерно в 8 км, сосредоточены четыре самых сложных и опасных порога на реке. Сложность их обусловлена не только особенностями этих препятствий, но и тем, что они расположены в глубоком ущелье, что не позволяет проводить полноценную разведку и организацию эффективной страховки. Зато нижняя часть Трубы, это 10-12 км сплава, была настоящим подарком за упорство и мужество при прохождении порогов верхней части. В нижней части не было никаких препятствий, но были очень красивые скалы, скальные стены, дикая тайга, уютные улова, песчаные дикие пляжи, водопады-притоки и т.д.

Дежурным была дана команда готовить обед (Фото 87), часть команды отдыхала (Фото 88), а остальные пошли на разведку. Причём сначала попытались пройти вдоль реки понизу, рассчитывая на то, что низкая вода позволит это сделать. Но не тут-то было. Отвесные скалы преградили дорогу (Фото 89). Пришлось подниматься вверх и идти по террасе правого берега примерно 2 километра. Там есть тропа, но она идёт в стороне от берега, с неё реку не видно. На протяжении этих двух километров чалку для разведки найти трудно. Река течёт в скальных стенах каньона. Если и можно где-то причалить, то пройти вдоль берега точно нельзя, а выбраться вверх очень сложно и вряд ли удастся. Поэтому чалка на выходе из Средних Щёк так важна.

В этом месте на реке расположена входная шивера, которую надо разведывать перед прохождением. Во входной шивере, на фоне бурного течения, имелись отдельные сильные сливы и большие камни, бочки (Фото 90,91), причём одна из них, под правым берегом, очень серьёзных (если не сказать невообразимых!) размеров. Впрочем, её можно было обойти. В целом, имелись возможности для маневрирования, но требовалась слаженная работа экипажа, порой на пределе возможностей. Несмотря на относительную несложность входной шиверы (3-4 к.с.), она требовала к себе постоянное повышенное внимание. Ошибки, допущенные при её прохождении, могли очень дорого стоить – впереди был самый сложный порог на реке, а возможности для организации полноценных спасательных работ практически отсутствовали. Мы вышли к Монгольскому порогу и стали его изучать. Непосредственно перед ним, за 50 метров до его начала, была возможна чалка к правому берегу. Это место было сразу за скалой на правом берегу, выступающей в русло, после правого поворота реки. Но его надо было заранее разведать и заранее к чалке готовиться, уходя под самый правый берег.

Мы продолжили изучение порога (Фото 93). Начало порога примерно метров на 200 выше устья правого притока р. Большой Чавач. На левом берегу притока - деревянный поминальный крест из лиственницы с табличкой из нержавеющей стали, он посвящён погибшему здесь в 1990 году туристу Юрию Шамро из команды А.Родина [8] (Фото 94). В начале порога реку перегораживает гряда огромных камней и скал. Их много в правой половине русла, большая часть потока идет влево, вдоль левобережных высоких скал, образуя череду больших бочек и жёстких валов. Проходы чистые, но бочки и валы очень мощные. Перегородившие реку огромные камни и скалы на входе в препятствие далее примерно на протяжении верхних 2/3 порога делят его на две неравные протоки. Однако правая, малая, протока вполне проходима (Фото 92). На заходе в неё имеется метровый слив с бочкой, далее - множество подводных и надводных камней, требующих активного маневрирования. В конце протоки вся её вода наваливается на огромную скалу, выступающую метров на 4-5 от правого берега в реку. Далее все протоки сливаются в единое русло, и после устья р. Большой Чавач с грохотом поток направляется к кульминационной финальной части порога. Чтобы изучить это место, необходимо было переправиться через р. Большой Чавач (Фото 95). В нашу воду это было возможно. В финальной части порог сужается до 10-15 метров. Левый берег по-прежнему высокая скальная стена, на правом берегу у воды стоит одинокая скала, высотой около 2 метров. В этом месте в основном русле имеется пологий слив 1,5-2,0 м, после которого образуется громадный пульсирующий вал, в котором перемешиваются основной слив со струями, идущими косыми валами справа и слева. Затем идут выходные 1,0-1,5-метровые мощные валы. Через 50-60 метров имеется слабый прижим к выступающей скале левого берега. На левом берегу в этом месте по скале водопадом спадает ручей (Фото 109). Река расширяется и ненадолго успокаивается. Мы ещё раз убедились, что имеем дело с низкой водой [6]. На фотографиях из отчётов [9,13] видно, что во время их походов правобережная двухметровая скала в нижней части порога была залита водой почти полностью, на неё шёл мощный и очень опасный навал воды. Эта скала становилась

опаснейшим зубом, встреча плавсредства с которым неминуемо приводила к катастрофе. Авторы отчётов даже обсуждали варианты прохождения не только слева, но и справа от этого зуба. В нашем случае мы могли спокойно залезть на этот зуб и сделать его удобным местом для фото-видеосъёмки (Фото 97,99). Самый последний элемент Монгольского порога - слабый прижим к выступающей скале левого берега, где водопадом стекает ручей. Во время прохождения порога мы его даже не заметили (Фото 109). Из отчёта А.Родина [8] следует, что по большой воде в этом месте образуется мощный прижим с очень опасной бочкой. Именно в этом месте в 1990 г. перевернулся плот команды А.Родина и погиб Ю.Шамро.

Увидев порог Монгольский, мы поняли, что духи Монголии, к которым мы обращались в начале путешествия, нас услышали, сделав возможным прохождение порогов Шишхид-Гола и, в частности, этого порога, а также подарив отличную погоду, красивейшую долину реки! Но нам надо было напомнить им о себе. И сев на прибрежные скалы Монгольского порога, открыв ладони и лица небу, прочитали молитву: «О, великие духи Монголии! Спасибо Вам за то, что Вы о нас помните! Вы создали этот мир Северной Монголии, прекрасный и загадочный! Вы позволили нам прийти сюда, пройти сложные пороги Шишхид-Гола! Мы принесли вам жертвоприношение в виде куска барана, которого категорически не отказались бы съесть и сами! Мы просим Вас, позвольте нам благополучно пройти оставшиеся препятствия, и мы всем расскажем о Вашем величии и о красоте этих мест!». Ну-у-у, так, или почти так (Фото 96). И с чувством исполненного долга пошли назад, по пути ещё раз просмотрев входную шиверу. Разведка заняла около 3 часов.

После обеда мы продолжили сплав. Первой задачей было проплыть входную шиверу и зачалиться выше Монгольского порога. Места для причаливания было немного, а скорость течения достаточно высока, что делало причаливание очень напряжённым и ответственным мероприятием, особенно для первого катамарана. При причаливании остальных катамаранов уже оказывалась помощь находящимися на берегу туристами с использованием принудительного причаливания при помощи выбросок. Это причаливание было тактически необходимо, т.к. было пройдено 2 км сложной шиверы, потрачено много сил, а впереди был очень сложный порог. Требовались передышка, дополнительное обследование порога, организация страховки и фото-видеосъёмки.

Второй задачей было собственно прохождение Монгольского порога. Решено было, что первый катамаран будет проходить порог по более лёгкой, правой маловодной протоке. Это делалось для того, чтобы он встал ниже порога на страховку с воды. При прохождении эпизодически использовалась проводка, особенно в нижней части, где катамаран был прижат мощным потоком к правобережной скале. Выйдя из прижима, и пройдя устье р. Большой Чавач он направился в финальный кульминационный слив, стремясь попасть в правую его часть, однако его нос предательски ушёл под самый правый берег, а корма вылетела на струю. С невероятно большой скоростью произошёл разворот на 360° (телемарк), однако катамаран благополучно миновал основной вал, лишь немного задев его. Прохождение было успешным, и катамаран встал на страховку с воды (Фото 99,100). Страховкой с берега занимались все, кто был свободен от фото- и видеосъёмки. Остальные три катамарана проходили порог усиленными экипажами по основной струе. Заход в порог был под левым берегом, вплотную справа от пирамидального обломка скалы, самого левого в гряде камней, перегораживающих вход в порог (Фото 98). В хаосе мощных валов и бочек порога основной задачей экипажей было отгребаться от левобережной скальной стены, на которую постоянно тянуло катамаран, и не давать ему встать боком, что неминуемо должно было привести к перевороту. В финальный кульминационный вал второй катамаран попытался войти, уклоняясь вправо, но ему это плохо удалось. Тем не менее, порог был пройден чисто. Стало ясно, что это

место проходимо, и третий и четвертый катамараны уже не стремились уходить от финального вала, шли прямо в него. Были заторможены в нём, но успешно финишировали (Фото 101-109). Все катамараны после прохождения порога чалились к правому берегу. Было только одно чрезвычайное происшествие, однако не потребовавшее организации спасательных работ. При прохождении верхней части порога вторым катамараном один из гребцов, сидевших спереди, вылетел в воду, оторвавшись от катамарана и отстав от него. Но не растерялся и, развив предельную скорость плавания, доплыл до катамарана и зацепился за раму. А после прохождения кульминационной части порога смог залезть на него ещё до причаливания. При этом он смог сохранить весло. Потом, при анализе происшествия, разобрав ошибки при работе на катамаране, и отметив правильные действия парня после выпадывания с катамарана, все и он сам удивлялись ловкости, с которой он всё это проделал (Фото 110-113). Весил он не менее 110 кг и не относился к категории спортсменов-пловцов.

Примерно с этого места Шишхид-Гол становился границей между Монголией и Россией: левый берег был Монголией, правый - Россией. Между тем, день клонился к концу, а в районе Монгольского порога устраивать стоянку было, конечно, можно, но не очень удобно. Поэтому мы решили пройти рядом расположенный порог Пограничный и искать место для стоянки где-то ближе к порогу Советскому, который также был недалеко.

Порог Пограничный был расположен в 200-300 метрах ниже Монгольского на левом повороте реки. Его длина не более 80-100 метров. Несколько скал разных размеров перегораживали реку. Справа был выраженный прижим к скале правого берега. Валы, бочки. Мощных сливов нет. Выходные валы в узком коридоре каньона. На порог Пограничный мы посмотрели первый раз, ещё когда ходили на разведку Монгольского порога. Сейчас решили переплыть метров 140-150 до следующего улова у правого берега перед порогом. И потом ещё раз на него посмотреть. В нашу малую воду проход порога был возможен слева, под самой левобережной скалой, и справа, уходя от прижима к правобережной скале (Фото 114,115). Левый вариант требовал точного захода, после чего уже никаких проблем быть не могло. Но чтобы зайти слева в порог, необходимо заранее прижиматься вплотную к левобережной скале, при этом течение будет сносить катамаран вправо на камни. Правый вариант прохода порога требовал грамотного захода и активную работу по уходу от прижима. Проходили порог по правому варианту. При заходе прижимались к левой части протоки, на сколько это было возможно. В самом прижиге активно работали влево. Сплав был организован двумя парами катамаранов. В каждой паре катамараны шли одновременно, с небольшим интервалом, для взаимной страховки с воды. Страховка с берега была невозможна. Прохождение было успешным. Основные эмоции были на выходных валах, сильно раскачавших катамараны.

До порога Советского было около 0,7 км ровного быстрого течения в отвесных скальных стенах по-настоящему грандиозного каньона (Фото 117). Однако перед отплытием от Пограничного порога надо было обязательно убедиться, что можно где-то причалить перед Советским порогом, иначе придётся его проходить без разведки, что недопустимо. От Пограничного до Советского пройти по берегу невозможно (или очень сложно), но можно увидеть понижение стены правого берега перед ним и наметить более-менее приемлемое место для причаливания (Фото 116). Мы приплыли к этому месту (Фото 118,119). Это оказалась крутая крупно каменная осыпь, с выходами скал, к которой точно можно было причалить, но места для постановки лагеря однозначно не было. Провели разведку и поставили палатки, лишь забравшись на 15-20 метров вверх по крутому склону. Палатки поставили на разных уровнях, предварительно расчистив под них площадки. Кстати, к левому берегу здесь тоже можно пристать, но с местом для лагеря также будут большие проблемы. День завершился на исключительно позитивной ноте.

Ещё бы, мы успешно прошли Монгольский порог, самый сложный порог Шишхид-Гола! Мы проходим самую кульминацию этой реки – Нижние Щёки (Трубу)! Река удивительно красива, величава, неповторима!

07.08.2014 г. – Седьмой день пути.

**Правый безымянный приток ниже на 1,0 км от впадения р. Большой Чавач –
1,5 км не доходя до пос. Уш-Бельдир**

Сегодня был пятый день сплава по Шишхид-Голу. А это означало, что сегодня мы должны были встретиться с Доржи недалеко от пос. Уш-Бельдир. Так мы договаривались. Мы знали, что точно успеем туда приплыть сегодня, если не будет чрезвычайных происшествий. Однако впереди был ещё ряд препятствий, среди которых два сложных порога. Первый из них – порог Советский. Сразу после завтрака мы пошли на его разведку. Накапывал мелкий дождь, было прохладно. Разведку проводили по правому берегу. От места стоянки было видно, что в конце плёса (подпор перед порогом) начиналось какое-то препятствие на правом повороте реки. Это было началом заходной шиверы, но сам порог был ещё не виден. Впереди на правом берегу угадывался распадок, по которому приходил приток. Этот приток пришлось переходить, чтобы разведать порог (Фото 120,121). Характерный признак порога – огромные камни, которые перегораживали реку в середине и справа. В малую воду их было видно четыре (Фото 122). Вода бурно и опасно наваливалась на эти камни. Проход был только слева. Он достаточно широкий. Поток разгонялся в заходной шивере и падал в мощный слив с большой бочкой. Примерно на уровне камней, перегородивших русло в центре и справа. На левом берегу был расположен огромный камень, к которому есть прижим. После слива выходные валы, река успокаивается и поворачивает налево. После прохождения надо чалиться к левому берегу. Порог длиной 200-250 м. Скорость потока в нём высокая – 3-4 м/сек.

Порог проходили, придерживаясь левого берега. Первый катамаран слишком прижался к левому берегу, и его экипажу пришлось изрядно потрудиться, чтобы выйти из прижима на левобережную скалу. Зато он смог частично миновать основной слив с бочкой. Нельзя сказать, что прижим сильный, но он крайне неприятный из-за предельно высокой скорости потока в этом месте. Второй и третий катамараны не стали так явно прижиматься влево и, благополучно миновав прижим, угодили в основной слив, почти полностью погрузившись в пенную воду (Фото 123,124). Но в итоге прохождение было успешным. Четвёртый катамаран сознательно пошёл ближе к центру потока через все основные валы, сливы и бочки. И полностью справился с поставленной задачей, безукоризненно выдержав линию движения, хотя его и изрядно потрепало (Фото 125-129). Однако оптимальный проход всё-таки вплотную к прижиму, но выдержать его очень непросто. Из-за большой скорости реки легко можно уйти в прижим или в основные валы. Сплав был организован двумя парами катамаранов. В каждой паре катамараны шли одновременно, с небольшим интервалом, для взаимной страховки с воды. Страховка с берега невозможна.

Придя в себя после успешно пройденного эффектного порога, мы поплыли дальше. Следующее препятствие – это порог Пирамидка, который был выделен, как самостоятельное препятствие С. Цветковой в отчете [13]. До него было примерно 4 км сплава в глубоком каньоне, которые мы прошли минут за 15-20. На этом отрезке было несколько неслабых шивер с валами около 1,5-2,0 метров. Порог Пирамидка был расположен в каньоне между высоких отвесных скальных стен. Его ориентир никак не пропустить – это красивый водопад на левом берегу, падающий непосредственно в реку (Фото 130). У правого берега отмель из крупных камней – результат давнишнего обвала (Фото 131). К нему нужно пристать. В русле на входе несколько больших обломков скал,

между которыми имеются сливы с бочками, разной степени мощности. По центру и справа бочки более мощные, но ниже проход чистый. Слева, наоборот, проход чистый на входе, но далее, метрах в 50-60 ниже, - две бочки. Ниже них, в левой части реки, расположен пирамидальный камень, на который имелся навал воды. Очень красивое место!

Нельзя сказать, что порог Пирамидка очень сложный или опасный. До него на Шишхид-Голе было много порогов, в том числе и безымянных, значительно сложнее и опаснее его. Но это место очень важно, как ориентир того, что скоро будет порог Шамро, который без разведки проходить нельзя. Проходить порог можно и слева, и справа. Если заходить слева, то надо будет активно уходить вправо от бочек и полуобливной пирамидальной скалы в русле вниз. Если проходить справа, то необходимо было точно выверить линию захода в сливы с бочками в начале порога, после чего никаких проблем уже не должно было быть. Мы проходили порог через сливы в правой части реки (Фото 132,133,134). Прохождение было организовано двумя парами катамаранов. В каждой паре катамараны шли одновременно, с небольшим интервалом, для взаимной страховки с воды. Страховка с берега невозможна.

Сразу после порога Пирамидка надо придерживаться левого берега, чтобы не пропустить место чалки для разведки порога Шамро (Фото 134). Ниже него мест для чалки не будет, т.к. река по-прежнему течёт в глубоком классическом каньоне с отвесными скальными берегами (Фото 135). Мы причалили к левому берегу практически сразу, проплыв 300-400 метров от порога Пирамидка. Ориентиром чалки служил водопад на правом берегу. Издали весь водопад не был виден, видна была только его расщелина и нижняя его часть, образующая небольшую галечную отмель. Далее на реке начинались валы. Это была входная шивера (Фото 137). Место чалки на левом берегу – узкая, крутая крупно каменная осыпь небольшой протяженности (метров 20-30). В этом месте по осыпи можно и нужно подняться на террасу каньона и пройти вперёд около 1 км, чтобы увидеть порог, что мы и сделали.

Порог находился в начале левого поворота реки в глубоком каньоне. Его длина около 100 метров. Русло перегораживала гряда огромных подводных плит и камней, с которых имелись мощные сливы. После сливов – мощные бочки. Круче всего сливы по центру. Под самыми берегами сливы поменьше. У правого берега, несколько выше порога был крутой крупно каменный вынос осыпи с высокого обрыва (Фото 136). Зачалиться к нему было проблематично, т.к. вся вода, протекающая мимо этой осыпи, с хорошей скоростью устремлялась в центр порога, на камни и бочки. У левого берега заход в порог был осложнён надводными камнями, а в конце порога имелся прижим к нависающей скале левого берега. Ниже порога ровная вода. Причалить можно к правому берегу. Однако сверху оценить всю сложность порога было не просто. Было видно, что в пороге очень бурная вода, но нельзя адекватно оценить всю мощь потока. Ниже порога была возможность спуститься к воде по распадку ручья, но и оттуда не всё можно увидеть. На правом берегу, кстати, тоже впадал ручей ниже порога. Было бы отлично, если удалось бы причалить к крупно каменной осыпи правого берега непосредственно перед порогом, протяжённостью не более 30-40 метров. Но достаточно быстрое течение, сносящее катамаран в порог, делало это действие очень рискованным. Однако, если удалось бы оказаться на этой отмели, то были бы сняты все вопросы с окончательной разведкой и организацией страховки. После тщательной проработки вопроса решено было чалиться к этой отмели. Сложнее всех должно было быть первому катамарану, остальным уже помогали бы люди на берегу. В случае, если не удалось бы причалить, первый катамаран должен был проходить порог под правым берегом и чалиться ниже него. Затем его экипаж должен был перейти на эту отмель и помочь зачалиться остальным катамаранам. Связь должна была осуществляться по рации. Приняв такое решение, мы вернулись к месту

остановки группы. Там нас ожидал неприятный сюрприз. Один баллон четвёртого катамарана начал спускаться. Все катамараны были привязаны, но не вытасканы на прибрежные камни. Это было невозможно сделать, т.к. камни были огромные, берег был крутой. В результате все катамараны тёрлись о камни, пока мы ходили на разведку. В общем, чрезвычайного происшествия избежать не удалось. Была дана команда готовить обед, а мы приступили к ремонту. Помимо двух протёртых дыр, было обнаружено ещё три 20-40-сантиметровых разрыва оболочки. Совсем некстати стал моросить дождь, небо затянуло хмурыми тучами. Они были повсюду, куда не кинь взгляд. Происходящее на небе сделало каньон исключительно мрачным.

Покончив с обедом (Фото 138,139) и ремонтом, мы приступили к прохождению препятствия. Первым во входную шиверу поплыл первый катамаран, постоянно стремясь уйти под правый берег. Плотнo прижимаясь к скальной стене правого берега, стоящей выше желанной отмели, и чуть ли не цепляясь за неё руками, развернувшись и работая против течения, благополучно причалили к намеченной точке. По рации была дана команда плыть следующему катамарану. Причаливание второго катамарана было значительно проще. Затем по рации было сказано плыть третьему катамарану. Затем связь по рации была потеряна. Как потом выяснилось, одна рация была замочена, и вышла из строя. В результате четвёртый катамаран приплыл, когда ещё не был зачalen третий. Возникла некоторая суеда и неразбериха. В прочем, всё благополучно закончилось. Доразведка показала, что самый оптимальный вариант прохождения порога – под правым берегом. Прохождение было организовано усиленными экипажами. Все катамараны успешно прошли порог, разными вариантами. Первый и второй катамараны проходили порог, отчаянно прижимаясь к правому берегу, четвёртый катамаран сместился к центру и очень удачно прошёл порог по краю самой жестокой бочки, покачавшись на выходных валах (Фото 140,141,146,147). А вот третий катамаран в нужный момент не справился с потоком, и вылетел на большой полуобливиной камень (Фото 142-145), накренившись до предельно возможного уровня. Баллоны закрипели, рама затрещала, мы с ужасом затаили дыхание. Казалось, что авария неминуема. Либо катамаран перевернётся, либо разрушится. Но всё закончилось благополучно, он съехал с камня и, как ни в чём не бывало, поплыл дальше. А наши герои усидели на своих местах, с честью пройдя испытание. Но чалиться они почему-то не собирались, а все гребли и гребли. Как оказалось, после полёта с камня, одно весло уплыло от своего хозяина, поэтому возникла необходимость в спасательных работах, которые были успешно выполнены.

Страховка была организована с берега всеми свободными членами группы, а с воды экипажем первого катамарана.

Всё! Все пороги Шишихид-Гола позади! Все счастливы и безгранично рады! Напряжение последних дней и часов схлынуло. Осталось проплыть около 10-12 километров до выхода из ущелья. Даже ухудшившаяся погода не могла испортить нам настроение. Мы снова расселись по своим местам на катамаранах и взяли в руки вёсла... Несмотря на то, что река радикально упростилась, ущелье по-прежнему было грандиозным, диким и загадочным (Фото 148,149). Но вот скалы стали постепенно уменьшаться в размерах, а река расширяться. Сплав стал совсем спокойным и размеренным, дав всем возможность вволю насладиться окружающей красотой и тишиной, которую нарушали лишь всплески воды от вёсел, да наши восторженные возгласы. Последний вечер сплава близился к концу, солнце опустилось за горизонт. Мы выплыли из ущелья (Фото 150). На левом берегу нас должен был ждать Доржи с лошадьми именно сегодня, как было условлено в самом начале сплава. Но, покричав, попуслав сигнальные ракеты и проплыв достаточно далеко вдоль берега, мы не обнаружили его присутствия... Начало темнеть, и нам пришлось искать место для лагеря.

Рядом с ущельем на левом берегу встать невозможно – сплошной бурелом. Пришлось спуститься немного ниже. И хорошее место было найдено.

Мы прошли Шишхид-Гол! Такое историческое событие надо отметить! Ещё бы! Официально ещё никто не проходил Шишхид-Гол! Мы – первые! И прошли мы его достойно. Это настоящий «момент истины» для нас! Думаю, что чувство гордости было заслуженным! Мы ещё долго сидели у костра, обсуждая перипетии путешествия, слушая игру на гитаре и подпевая исполнителям песен, и наслаждаясь чувством своей причастности к нашему коллективу и ко всему происходящему здесь. По палаткам все разошлись очень поздно. Между прочим, пришло осознание, что в двух шагах от нас, на правом берегу реки была Россия, наша Родина. Это было странное чувство, но оно будоражило патриотические мысли...

08.08.-10.08.2014 г. – Восьмой-десятый дни пути. 1,5 км не доходя до пос. Уш-Бельдир (днёвки)

Проснувшись утром в 9-00, не торопясь позавтракав, мы продолжили поиски команды Доржи. Нашли много ягод голубики, брусники, смородины, костяники и пограничный столб (Фото 153). Саша Попугайло слазил на скалы выхода из ущелья Шишхид-Гола и зафотографировал пос. Уш-Бельдир и округу (Фото 154). Следов присутствия команды Доржи не было. Стало ясно, что он здесь точно не появлялся. Это вызывало большое беспокойство, т.к. Доржи на лошадях планировал дойти до места встречи за 2-3 дня, а прошло уже 6. Что же могло случиться с командой Доржи? Они впервые шли через эти горы, и случиться могло всякое... А что нам делать, если мы не дождёмся наших монгольских друзей? Мы терялись в догадках...

Между тем, днёвка шла своим чередом (Фото 156,158). Все спали, ели, что-то ремонтировали, стирали, пытались ловить рыбу. В общем, отдыхали. После обеда понемногу начали разбирать катамараны и готовить баню (Фото 155). Плыть в Россию ни при каких обстоятельствах не входило в наши планы, хотя кое-кто в шутку и высказывал такие осторожные предложения. Баню топили 6 часов, и она получилась отличной! А вечером к ужину были оладушки. В общем, праздник продолжался.

На следующий день было созвано совещание всей группы, чтобы решить, что будем делать дальше. Вопрос был совсем не праздный. Нам приходилось выбирать из двух возможных вариантов дальнейших действий. Первый и наиболее простой – это плыть дальше в Россию, т.е. незаконно пересекать границу. Но мы понимали, что при этом будут чрезвычайно негативные последствия. Помимо проблем с законом у нас (вплоть до уголовной ответственности), мы сильно подведём Доржи, т.к. он являлся принимающей стороной в Монголии, и к нему будут вопросы у пограничников и правоохранительных органов с тяжёлыми последствиями, вплоть до отзыва лицензии на туристическую деятельность. Поэтому этот вариант был сразу отвергнут. Оставался только второй вариант – самостоятельно идти с тяжёлыми рюкзаками через непроходимые горы Саннийн-Нуру, совершенно неизвестные нам. А затем самостоятельно почти 400 км добираться до погранперехода Ханх-Монды по территории, где нет автомобильного сообщения, и большинство населения не понимает по-русски. Такая перспектива не радовала... В тайне друг от друга мы верили в то, что Доржи не мог не прийти. Вопрос был в том, насколько он опоздает. Поэтому обсуждалось, имело ли смысл идти навстречу монгольской группе или вообще самостоятельно двигаться через горы в Дархатскую котловину? Сколько времени мы могли безболезненно ждать? Решение было следующим. При любых обстоятельствах мы должны возвращаться в Дархатскую котловину. Если придётся идти самостоятельно, то придётся нести большой груз. Движение будет медленным. Надо было вычислить, сколько времени потребуется для того, чтобы

добраться до Ханха и чтобы перейти границу. Автобус был заказан и должен был ждать нас у погранперехода на российской стороне 23.08.2014 года в 11-00. А в 18-28 в этот же день отправлялся поезд из Иркутска в Екатеринбург. На него уже были куплены билеты. Опаздывать было нельзя. Следовательно, вечером 22.08.2014 года мы должны были быть в Ханхе. Перспектива идти в горы с тяжёлыми рюкзаками и без связи с монголами напрягала, но совершенно не удручала. Все признавали, что в целом задача была с большим числом неизвестных, однако уходить от её решения было категорически нельзя. У нас уже нарастал цейтнот, поэтому решили не откладывать выход и выйти сегодня после обеда. Вверх по правому берегу р. Бусэйн-Гол нам предстояло пройти 25-30 км. Мы разведали первые километры этого пути. Ходить здесь было почти невозможно! Троп нет, только местами были звериные. Густые заросли карликовой берёзки и ивняка в рост человека! Сухие болота. Монголы должны были подойти только этим путём. Ни мы, ни группа Доржи не могли здесь идти быстро, потому что здесь надо было прорубаться. Достаточно узкая долина реки, медленное движение и шум, создаваемый двумя большими группами, давали шансы услышать и увидеть друг друга. Начиная движение, мы надеялись, что тем самым как-то сможем сэкономить время.

Выход был назначен после обеда на 15-00. Перед обедом в лучших традициях нашего путешествия мы решили вновь обратиться к духам Монголии, открыв ладони и лица небу: «О, великие духи Монголии! Смотрите, наши руки и лица чисты, наши помыслы благородны! Мы благодарны Вам за то, что Вы позволили нам пройти Шишхид-Гол! О, великие духи Монголии! Сделайте так, чтобы с группой Доржи ничего плохого не случилось! И помогите им добраться до нас! Их помыслы тоже благородны!». Ну-у-у, так или почти так (Фото 157)! И вот в 14-45, когда почти все уже упаковали рюкзаки, Влад Ивойлов услышал далёкий человеческий крик. Мы не поверили. На счёт «один-два-три» крикнули все вместе. В небо взмыла сигнальная ракета. В ответ слышали тоже крик!!! Через несколько минут мы увидели лошадей и Доржи, почерневшего от загара и похудевшего! Это невероятно! Это радикально меняло ситуацию! Все несказанно рады! Всё закончилось в духе лучших мелодрам!

Немного придя в себя от радости встречи, и познакомившись с конюхами, мы слышали рассказ Доржи об их переходе (Фото 159). Оказалось, что группу Доржи не пускали в горы инспектора национального парка, что местные жители-оленоводы совсем не приветливо их встречали, что группа заблудилась и вышла на очень сложный перевал... Перипетии этого путешествия Доржи описал в статье о нашем путешествии, опубликованной в газете «Эрх чулуу» («Свобода») (см. Приложение к отчёту). Вместе с Доржи пришли 4 конюха и 13 лошадей. Одного конюха мы уже знали – это был суровый Отхо, водитель ЗИЛ-131. Один конюх – Батыр, старый школьный товарищ Доржи. И ещё два конюха – это Багий и Дэкко, жители пос. Цаган-Нур в Дархатской котловине. Доржи попросил один день отдыха для лошадей, т.к. дорога была очень тяжёлой. Мы снова поставили лагерь и начали топить баню для монгольской группы. Баня вновь была отличной, конюхи были довольны. Вечером я достал бережно сохраняемую весь сплав бутылку армянского коньяка, чтобы отметить нашу встречу. Каждому досталось понемногу, но для налаживания дружеских отношений этого было более чем достаточно. Потом пели песни под гитару у костра.

На следующий день решали, какой груз будем вывезти на лошадей, и как будем двигаться через горы. Доржи с конюхами хотели идти через перевал Сайлагийн-Даба, т.к. он был более простой, но он был значительно дальше, чем перевал Духийн-Даба. До него было 60-65 км, а до Духийн-Даба – 45-50 км. А это лишний день пути. При нашем дефиците времени это имело значение. Оказалось, что монголы не знали перевал Духийн-Даба и опасались, смогут ли лошади с грузом пройти через него. Первоначально

планировалось, что мы погрузим на лошадей водное снаряжение, часть питания, и пойдём через горы самостоятельно по более сложному маршруту.

11.08.2014 г. – Одиннадцатый день пути.

1,5 км не доходя до пос. Уш-Бельдир – вверх по р. Бусэйн-Гол до правого притока, вытекающего из озера

Дежурные встали в 6-00, все остальные – в 7-00 (Фото 151,152). Мы были готовы к началу движения к 9-00. Однако паковка грузов и выючка лошадей заняли ещё 2 часа. Наконец, после коллективного фотографирования, прозвучала команда «Мориндо!» (по коням!) мы отправились в путь. Мы надеялись, что пойдём по тропе, проложенной монгольской группой, и это облегчит наше движение, хотя бы в начале. Однако сразу попали в дебри карликовой берёзки в рост человека и бурелом. Осложняло ситуацию палящее солнце, жара началась ещё вчера. Рюкзаки не были тяжёлыми, но двигались мы всё-таки медленно. Перешли два полноводных притока р. Бусэйн-Гол по перекинутым на другой берег деревьям (Фото 166). Монголы быстро ушли от нас вперёд. С ними были Оля Барлит и Полина Савченко в качестве конюхов. Волей-неволей нам пришлось смещаться к р. Бусэйн-Гол. Эта живописная таёжная река полноводна, пригодна для сплава, но не сложная (Фото 176). Вдоль её берега идти было немного проще, временами появлялась неплохая звериная тропа. На обеде попытались ловить рыбу, но ничего не поймали, хотя по описаниям в Бусэйн-Голе её много. После обеда стало ясно, что монгольская группа ушла далеко вперёд. Как мы ни пытались её догнать, у нас ничего не получалось. Встали лагерем на ночлег у ручья. Двое парней побежали вперёд на разведку, и ведь нашли монголов в 2,5 км от нас у небольшого озера с большим количеством хариусов. Ребята договорились, что они будут нас ждать завтра до 9-00, забрали девчонок и вернулись в лагерь. Оля с Полиной были счастливы, потому что идти с монголами им было очень тяжело.

12.08.2014 г. – Двенадцатый день пути.

Правый приток р. Бусэйн-Гол, вытекающий из озера – правый берег р. Бусэйн-Гол, не доходя до правого притока р. Харату-Гол

Подъём для дежурных был в 5-00, все встали в 6-00. Вышли в 8-30. Пришли на место стоянки монгольской группы в 9-10. Монголы ушли, не дождавшись нас. Хотя хариусы в озере манили, но было не до них. Мы пошли вперёд по следам монгольской группы. Благо характерных следов от лошадей было более, чем достаточно. И где-то через 1,5 часа мы, наконец, встретились. Оказалось, что конюхи решили перейти на другое место, чтобы лошади могли пастись. На старом месте трава уже была вся съедена. Обсудив ситуацию, мы предложили Доржи идти вместе. Основной аргумент был жёсткий дефицит времени. Мы отставали от намеченного графика не менее, чем на 3 дня. При этом ускориться на этом переходе практически не могли, не позволяли сильно пересечённая местность и растительность. Сильная засуха, случившаяся в Дархатской котловине в этом году, ставила под сомнение наш сплав по р. Хугийн-Гол. А если заниматься этим сплавом, то наше опоздание станет ещё больше. Реальность опоздания на поезд вынуждала нас принять такое решение. Одновременно, мы понимали, что с нами монголы будут идти значительно дольше, а это значило, что нам придётся заплатить им существенно больше. Доржи не возражал. Из 13 лошадей 11 были выделены нам под выючку. Были назначены 4 парня рубщиками для расчистки тропы. Половина нашей группы стала конюхами, и парни и девушки. При паковке выюков наше снаряжение, продукты питания окончательно перемешались. И в дальнейшем было непросто найти что-то очень нужное, находящееся

во вьюках на лошадях. Для паковки использовались специально взятые для этого мешки, а также наши рюкзаки. Организация движения такой большой группы оказалась совсем не простым делом. Наши парни-рубщики почти сразу загубили два топора, и были почти сразу с позором уволены, как не справляющиеся с работой. За топоры взялись Багий, Дэкко, Отхо, Батыр, которые сменяя друг друга, начали очень эффективно прокладывать дорогу. Мы поражались их выносливости и трудоспособности. Группа медленно, но верно начала продвигаться вперёд. Шли постоянно (Фото 177). Остановки возникали только тогда, когда вьюки съезжали с лошадей. Это случалось часто, и монголам приходилось вновь и вновь всё укреплять на лошадях. Кроме того, наши рюкзаки стали рваться из-за постоянного задевания лошадьми деревьев (Фото 169,170). Жестокая жара усугубляла ситуацию. Слева мы постоянно видели удивительно красивые горы (Фото 172-174), в которых очень хотелось походить, но с лошадьми там было не пройти, да и пешком, пожалуй, кое-где только с горным снаряжением. Общение с лошадьми доставляло большое удовольствие (Фото 160-165). Удивительно красивые, покладистые, спокойные, безропотные животные, очень выносливые. Иногда, правда, случалось, что лошадь ни с того, ни с сего понесла. В этом случае она становилась опасной. Её надо было либо сразу удержать, либо находиться в стороне от неё. У этого «ни с того, ни с сего», правда, всегда находилась конкретная причина. В этот раз это были осы. Мы существенно уклонились на запад к р. Бусэйн-Гол. Монголы сказали, что они знают это место, здесь они проходили на пути к нам. Здесь есть трава для лошадей. Пришлось уйти от основного направления маршрута. Наличие поляны с травой, пригодной для кормления лошадей, стало важным условием для остановки на обед или ночлег. Много в нашей теперешней жизни было подчинено обслуживанию лошадей. Лошади добросовестно отработывали эту заботу. На стоянку встали в 21-00 на берегу р.Бусэйн-Гол. Река полноводная, быстрая. На российской стороне таёжный высокий берег (Фото 176).

Вечером мы обсудили с Доржи вариант перехода через перевал Духийн-Даба, а не через Сайлагийн-Даба. Всё-таки этот путь был короче, и сокращал время движения группы на один день. Т.к. Доржи и конюхи не знали, где необходимо заходить в горы, чтобы попасть на него, я заверил их, что с помощью карты и навигатора, точно укажу на это место. В итоге договорились идти через перевал Духийн-Даба.

13.08.2014 г. – Тринадцатый день пути.

Правый берег р. Бусэйн-Гол, не доходя до правого притока р. Харату-Гол – 5-6 км западнее захода в горы на пер. Духийн-Даба

Дежурные встали в 6-00, остальные в 7-00. Были готовы к началу движения к 9-00. Вьючка лошадей продолжалась до 10-30 с непосредственно нашим участием. Сразу же после начала движения попали в жестокий бурелом, затем в густой ивняк в полтора раза выше человеческого роста (Фото 171), затем сплошная стена карликовой берёзки в человеческий рост (Фото 167,168). Прорубали дорогу Батыр и Дэкко. Двигались очень медленно. Часто возникали проблемы с вьюками. Приходилось постоянно их подправлять или перевьючивать. До обеда прошли очень мало. Жара. На обед встали у притока с чистой водой и хариусами. Доржи приготовил сагудай из хариуса. (Для справки. Это блюдо из свежей рыбы, распространённое на севере России, среди коренных народов Севера. Приготавливается, как правило, из местных, северных видов рыбы: сига, муксуна, чира и др. Сагудай ценится как хорошая закуска. Приготовленный из свежельовленной рыбы, с использованием растительного масла, лука, соли, чёрного перца, уксуса и др., он готов к употреблению через 10-15 минут). Оказалось, что сагудай известен и монголам.

После обеда вновь была очень тяжёлая дорога, которую надо было прорубать. На востоке маячили красивые горы. Скоро мы в них войдём. Уже был виден распадок, по

которому надо было заходить на перевал Духийн-Даба. Но мы обходили обширнейшее болото, передвигаясь порой по очень крутым склонам. Лошади с этой задачей справлялись великолепно! Правда, они часто пукали, какали, мочились, иногда ржали. Но они, всё равно, оставались прекрасными! Мы все в них влюбились (Фото 163,164,165), и, пожалуй, стали понимать столь высокую привязанность монголов к лошадям, которые многие века были связаны с лошадьми. Как говорил Доржи: «Монгол без лошади – плохой монгол!». Многие монголы уже пересели на мотоциклы и автомобили, но по-прежнему лошадь – это своеобразный национальный символ Монголии, а скачки на лошадях – это популярнейший национальный вид спорта. Между тем, усердие некоторых наших ребят было отмечено Доржи. Он им присвоил звание «Старший конюх» (Фото 161)! На ночлег встали вдали от воды. При разведении костра вспыхнула сухая трава. Это результат жестокой засухи. Чуть не устроили пожар. Потом долго заливали водой это место. И только убедившись, что опасности возгорания нет, прекратили это дело.

14.08.2014 г. – Четырнадцатый день пути.

5-6 км западнее захода в горы на перевал Духийн-Даба – не доходя 4 км до пер. Духийн-Даба

Утром собирались значительно организованней и затратили значительно меньше времени на это. Прозвучала команда «Мориндо!», и мы начали движение в 9-45. Вновь обходили болото. Рубщиками были Багий и Отхо. Они работали на совесть. Движение ускорилося. Местами дорога упрощалась. Проходили моховые болота. Вход в распадок, ведущий на перевал, стал, наконец, приближаться. Вновь невыносимая жара и отсутствие воды стали испытывать нас на прочность. Вышли на таёжный участок, появилась приличная тропа. В какой-то момент тропа стала уходить в сторону от нужного нам направления. Я об этом сказал Багий. Он меня понял, но стал что-то возражать, что я не мог никак понять. Доржи, который мог перевести, был далеко. В результате мы свернули с тропы и через некоторое время быстро дошли до речки, вытекающей из нужного нам распадка. Потом Доржи мне объяснил, что Багий говорил мне, что тропа обходит бугор и пойдёт всё равно в нужном направлении. А я вынудил всех переваливать через этот бугор, к тому же без тропы. Багий на меня обиделся. Он был, к тому же, очень не доволен тем, что ему пришлось идти пешком, ведя вьючных лошадей, а не ехать верхом. Он справедливо говорил, что монгол должен всегда ездить на лошади. Однако Доржи объяснил ему, что ситуация вынужденная, и успокоил. Надо сказать, что это было самое большое недоразумение между нами и монгольскими конюхами. В целом между нами установились очень тёплые, дружественные отношения.

Как только мы дошли до речки, сразу устроили обед. Цену воды мы ощутили сполна, жадно наслаждаясь её прохладой. После обеда продолжили дорогу. От этого места начинался постепенный подъём на перевал. Пока что приходилось прорубаться через тайгу. Это была тяжелейшая работа. Вновь Отхо, Багий и Дэкко заработали безостановочно топорами! Батыр уступил более молодым монголам эту работу. Однако при всём их старании и старании всех участников перехода выйти под перевал нам сегодня не удалось. Около 18-00 мы вышли на хорошую поляну, пригодную для выпаса лошадей. Место было удобным для постановки лагеря, а впереди начинался более крутой подъём, и могло не оказаться такого хорошего места. Поэтому, несмотря на то, что было ещё время для движения, решили встать. Нам приходилось заботиться о кормлении лошадей. После обеда было пройдено не более 5 км, но и это было достижением. До желанной цели оставалось совсем немного – 4 км. Завтра мы должны были взять перевал Духийн-Даба.

Многие получили ожоги от дневного солнца. Саша Вахрушев почувствовал себя плохо – нарастали признаки солнечного удара. Кроме того, его вечером укусила оса, и на одного монгола в нашей команде стало больше. Паша Егоров с трудом ходил. Он в начале похода лихо выпрыгнул из кузова ЗИЛ-131 на землю и повредил голеностопный сустав, а сейчас, видимо, добил его. Завтра придётся ему выделять лошадь для верховой езды. Врачу команды приходилось всё активнее работать.

15.08.2014 г. – Пятнадцатый день пути.

Не доходя 4 км до пер. Духийн-Даба – пер. Духийн-Даба – истоки р. Ар-Хил-Гол

Ночью лошади паслись на территории лагеря, тщательно собирая траву вокруг палаток, фыркая у самой головы, спящих с краю ребят. Это вызывало испуг – что за страшные звери там снаружи!? Но усталость брала своё. Все крепко уснули.

Подъём, как и во все прошлые дни, был ранним. В 6-00. Вьючка лошадей, как всегда, немного задерживала. Её осуществляли монгольские конюхи, а мы, как могли, им помогали. Выйти удалось только в 10-00. И незамедлительно попали в густые дебри карликовой берёзки и бурелома. Рубщики работали топорами, не переставая. После нас оставалась дорога, прорубленная и проторенная ногами 23 человек и копытами 13 лошадей. Постепенно густой лес превратился в перелески, островки лиственничной тайги. Выходя на поляны, мы увидели горы, очень красивые горы. С каждым шагом альпийский пейзаж становился всё красивее и красивее. Яркое солнце, голубое небо, белесоватые скальные выходы, лиственницы, растущие на невообразимых кручах, – всё радовало глаз. Наконец, мы поднялись выше зоны лесов. По альпийским лугам передвижение стало очень быстрым. И, наконец, вот он – перевал Духийн-Даба (2331 м), поднимающийся, казалось бы, непреодолимой грядой на нашем пути (Фото 178-180)! На первый взгляд, не то, что лошади, человеку здесь пройти сложно! Было 12-30 дня, и хотя обедать было рано, решили всё-таки заобедать, чтобы потом не отвлекаться на этот вопрос потом, во время прохождения перевала. Обед готовили на газовых горелках. В качестве ветрозащиты использовали фольгу. Пока готовилась еда, постоянно всматривались в перевал, думали, как на него лучше подниматься. Перед выходом на перевал нам пришлось разгрузить лошадей. Доржи подтвердил, что лошадям перейти этот перевал будет сложно, и им надо помочь. Загрузив рюкзаки, мы пошли вверх (Фото 181). Путь был выбран по границе каменной россыпи и «зелёнки» (заросшего травой крутого склона) по правому борту подъёма. На склоне маленьким клочком в лучах сияющего солнца блестел белоснежный снег. Мы не преминули поиграть в снежки, и покататься с импровизированной горки (Фото 182)! Далее вышли на камни ниже скал (Фото 183). И обойдя их, штурмовали перевал по подвижной осыпи. Лошади поднимались по травянистому склону справа до самой перевальной точки. Забравшись на перевал, мы увидели совершенно новую горную страну, удивительно красивую и величественную. Все поздравляли друг друга, радовались успеху, фотографировались (Фото 184-189). Неожиданно зазвучала песня на монгольском языке. Пели её Доржи с конюхами:

Элэг зүрхнээс уяатай	(Всем нутром, всем сердцем,
Энхрий Монгол нутаг минь	Нежно люблю монгольскую землю,
Эцэг эхээс заяатай	Любовью, привитой моим отцом
Эрдэнийн алтан өлгий минь... И вскормленной в золотой колыбели моей матерью..)	

Удивительно приятная, чистая мелодия и приподнятость настроения, торжественность момента и радость победы, всё перемешалось в этой величавой песне. На фоне величия гор, первозданной тишины, нарушаемой лишь лёгкими дуновениями ветра, песня разносилась по окрестностям, создавая неповторимый колорит происходящему. Это был

неофициальный гимн Монголии «Халуун Элгэн Нутаг» («Моя горячо любимая малая Родина»). Мы все притихли. Звуки песни сделали эйфорию успеха незабываемой!

Однако пора было подумать о спуске вниз. Между тем, юго-восточный спуск был сплошным обрывом. И сколько там было метров, сказать очень трудно, - 50, 100 или ещё больше. Влево уходила еле заметная тропинка. Это была дорога вниз (Фото 190-192). Тропа уходила траверсом на левый, поросший травой, склон хребта. Как оказалось, по этой тропе спуск не представлял никакой сложности. Тропа уверенно и грамотно привела нас к истокам р. Ар-Хил-Гол (Фото 193). На спуск было затрачено около часа. При прохождении перевала потребовалось использовать лишь элементарные приёмы самостраховки с помощью альпенштока и взаимостраховки. И теперь уже с другой стороны мы смотрели на перевал и поражались, насколько грамотно была проложена тропа на спуске. Ведь другого пути для лошадей просто не было.

Мы остановились на верховых болотах, с которых начинается р. Ар-Хил-Гол. Как и вчера, время для движения ещё было, но здесь было много травы для лошадей. И, несмотря на то, что нам надо было спешить, решено было встать. Забота о лошадях была на первом месте. Более того, мы поставили лагерь не в самом сухом месте, хотя можно было поискать место получше. Зато утром лошади были сытые и бодро несли груз. А пока что мы созерцали окружающие горы, вставшие стеной вокруг нас, и отмечали успешное прохождение перевала.

16.08.2014 г. – Шестнадцатый день пути.

Истоки р. Ар-Хил-Гол – р. Дават-Сайлаг-Гол ниже устья р. Ар-Хил-Гол

Подъём был ещё раньше обычного. Для дежурных в 5-00, для остальных – в 6-00. Все были готовы к выходу к 7-50. Но команда «Мориндо!» прозвучала только в 9-00 после выючки лошадей, и это было пока что рекордом. Мы начали спуск по Ар-Хил-Голу (Фото 194) в долину р. Дават-Сайлаг-Гол. Быстро двигаться вновь не удавалось. Очень много времени приходилось прорубаться. Вновь безупречно работали Багий, Дэкко и Отхо. Более возрастной Батыр отошёл от этого дела по состоянию здоровья. Были привлечены наши ребята к расчистке дороги. Специальных остановок для отдыха мы не делали, шли непрерывно, но часто приходилось поправлять выючку на лошадях, а порой, повторно всё укреплять на них. Участок пути по долине Ар-Хил-Гола сложный. Добавляла проблем ужасная жара. Радовали лишь окружающие пейзажи. Горы здесь великолепные! Совершенно нетронутая, дикая природа. Несколько раз пришлось переправляться через Ар-Хил-Гол (Фото 195). Благо, что на помощь нам вновь приходили лошади. Мы переправлялись на них. Во время одной из переправ Багий благородно предложил Кате Егоровой переехать реку на крупе навьюченной лошади. Он и сам так порой переправлялся. Катя залезла на неё и прочно обхватила лошадь ногами, попав ими в пах. Лошадь всё поняла правильно, и рванула вперёд со скоростью, на которую она только была способна. Видеооператор вместо того, чтобы нажать пуск на видеокамере, лишь открыл рот. Багий, пытавшийся остановить лошадь, остался посреди реки с разбитой коленкой. А Катя, между прочим, спрыгнула с лошади лишь после того, как переправилась через реку. Лошадь улетела вперёд, потеряв всю выючку. Впрочем, её быстро поймали. Но с лошадьми надо было быть предельно внимательными. Всем было весело, но получить травму в такой ситуации было очень просто. Потом, вечером, Кате пришлось лечить коленку Багий. Ему это явно нравилось... Кстати, на следующей переправе Багий реабилитировался. Он посадил Катю на лошадь позади себя и благополучно перевёз её через реку. А Катя при этом держалась за надёжную монгольскую спину. Наш путь по долине Ар-Хил-Гола изобилдовал крутыми подъёмами и спусками. Лошади преодолевали их непринуждённо. Мы вновь и вновь поражались их

ловкости, выносливости и бесстрашию. Задача конюха была вести лошадь, контролировать её действия. Однако, если конюх хотел резко ускорить движение, то лошадь могла и воспротивиться этому, показав свой характер. На переправе она могла отказаться переходить реку или, наоборот, перейти её самостоятельно, идя вслед за собратями. Для конюха было важно заслужить её доверие. В этот день лошади дважды падали, не справившись с крутизной подъёма и буреломом на тропе. Приходилось помогать им вставать и монгольские конюхи вновь навьючивали тюки на них.

На обеде в горах появилась дымка. Доржи очень забеспокоился. Он думал, что из-за наших действий возник пожар. И порывался вернуться назад, чтобы затушить его. В такую жару пожар мог легко возникнуть из-за любой искры или неосторожности с огнём. Нам стоило больших трудов отговорить его это делать. Ведь эта дымка могла возникнуть из-за любого пожара где угодно в ближайших и отдалённых окрестностях. Ещё до похода нам было известно о больших очагах пожара в Туве на территории России этим летом. Противопожарную безопасность мы соблюдали, но с этого момента удвоили свою бдительность.

После того, как мы вышли в долину р. Дават-Сайлаг-Гол, появилась хорошая тропа и мы пошли очень быстро (Фото 196). Двигались по левому берегу вниз по течению. Так быстро мы ещё не ходили. Но день стал клониться к закату, и нам пришлось искать место для ночлега. Место для ночлега вновь надо было найти с учётом кормёжки лошадей. И мы встали на ночлег на болоте. Вдали от воды. Лошадям было хорошо... Ну, а нам не привыкать.

Перейдя перевал Духийн-Даба, и выйдя на р. Дават-Сайлаг-Гол, мы тем самым перевалили горный массив хребта Саннийн-Нуру, наиболее сложную часть пешего маршрута. Конечно, это радовало, но напрягало то, что запаса времени у нас не было, его просто катастрофически не хватало. Если мы будем идти с такой же скоростью и дальше, то точно опоздаем всюду и везде. Тем не менее, после ужина с чувством выполненного долга мы разошлись по палаткам, чтобы завтра снова начать преодолевать километры по монгольской земле.

17.08.2014 г. – Семнадцатый день пути.

р. Дават-Сайлаг-Гол ниже устья р. Ар-Хил-Гол – вверх по р. Цаган-Адар-Гол, не доходя 14 км до пер. Орохтын-Даба

Подъём в 6-00. Утренние сборы становились всё более и более организованной. Команда «Мориндо!» прозвучала в 9-15. Горы по-прежнему в дымке. Доржи сильно обеспокоен тем, что где-то пожар. Тогда мы ещё не понимали, насколько он был прав в своём беспокойстве. Как могли, мы его успокаивали, говоря, что мы полностью выполняем противопожарные требования, и что пожар мог возникнуть совершенно не из-за нас. Мы начали движение вниз по р. Дават-Сайлаг-Гол. Здесь была торная тропа, и мы двигались очень быстро. Пройдя 5-6 км, группа подошла к переправе через эту реку. На противоположном, правом берегу был виден распадок правого притока р. Цаган-Адар-Гол. По этому притоку начинался подъём на наш второй перевал – Орохтын-Даба. Ширина Дават-Сайлаг-Гола в месте переправы – 70-80 метров. Ровный небыстрый быстроток. Глубина – 0,5-0,8 м. Переправлялись на лошадях (Фото 197,198). Некоторых лошадей монгольские конюхи отпустили, и они самостоятельно перешли реку. Несмотря на большую ширину реки, её можно перейти вброд, т.к. глубина не велика и скорость медленная. Переправа заняла больше полутора часов. И когда мы подошли к р. Цаган-Адар-Гол решили устроить обед. Опять началась нещадная жара. Все, кто мог, попрятались в тень. Многие искупались в реке. Вновь страдал больше всех от жары белокрысы Саша Вахрушев, кожа которого совершенно не приспособлена к такому

количеству солнца. Его состояние было близко к солнечному удару. Ему в приказном порядке сказано носить головной убор. После обеда пошли вверх по правому берегу Цаган-Адар-Гола. Тропа забиралась высоко по склону среди горелого леса (Фото 199). Прорубаться почти не приходилось, но очень сложный рельеф не позволял развить большую скорость. Первые 2-3 км были наиболее сложными. В этом месте река прорывается через теснину. По обоим берегам крутые трудно проходимые склоны. Шли 2 часа без перерывов. Воды нигде не было. Река очень далеко внизу. Когда миновали теснину, вышли к реке. Это был праздник! Все наслаждались водой и не могли отойти от неё (Фото 200). Легче всех перенесли этот переход, скорее всего, лошади. По крайней мере, они не сильно стремились пить. Дальше мы шли в основном вдоль берега реки, как правило, по тропе (Фото 201). Было несколько переправ через Цаган-Адар-Гол. Один раз переправлялись по бревну. В других случаях – на лошадях. Однако ближе к вечеру на последней переправе монгольские проводники попросили не использовать лошадей для переправы, т.к. они очень устали. Мы без труда перешли реку вброд. Во время послеобеденного движения много раз приходилось подниматься на крутые склоны и спускаться с них. Порой казалось, что лошади ни за что не справятся с этими задачами. Однако они проходили эти препятствия значительно лучше нас (Фото 201). Правда, несколько раз лошади всё-таки падали, но тут же вставали. Монгольские конюхи поправляли поклажу, и они продолжали, как ни в чём ни бывало, идти дальше. После того, как мы вышли непосредственно к Цаган-Адар-Голу, наше движение впервые стало эффективным. Мы, наконец, начали продвигаться вперёд, а не бороться с препятствиями. За этот день впервые было пройдено около 25 км. Тем не менее, до перевала Орохтын-Даба было ещё далеко, около 14 км, а до непонятно пригодной или нет для сплава реки Хугийн-Гол и ещё дальше. Цейтнот жестоко нарастал. Доржи нас успокаивал, что всё успеем, но мы были слишком далеко от российской границы, чтобы быть спокойными.

На ночлег мы встали в 19-00 в очень хорошем месте и для лошадей и для нас, что бывало редко в этом походе. Врач весь вечер колдовала над ногами многих участников похода, сбитыми за сегодняшний день. Другая проблема – ожоги. Все обгорели на солнце и страдали от этого. Ночью опять лошади гуляли по лагерю, пощипывая траву, фыркая и цепляя оттяжки палаток. Но все так устали за день, что мало кто реагировал на это.

18.08.2014 г. – Восемнадцатый день пути.

р. Цаган-Адар-Гол, не доходя 14 км до пер. Орохтын-Даба – правый безымянный приток р. Цаган-Адар-Гол – пер. Орохтын-Даба – р. Хугийн-Гол

Общий подъём вновь был в 6-00. Мы не хотели сдаваться, и решительно были настроены успеть на поезд. Подъём был дружным, всё делалось оперативно, все понимали серьёзность ситуации. Позавтракали в 7-10. Горячий кофе, сладкая каша... Для монголов сладкая каша совершенно не та еда, что надо, но они её ели с удовольствием (или делали вид, чтобы нас не обидеть!). Как всегда, задерживала выючка лошадей. Но вот прозвучала бодрая команда «Мориндо!» и мы вышли на маршрут в 9-15. Тропа, идущая вверх по р. Цаган-Адар-Гол позволяла идти быстро. Вновь были переправы через эту реку, но они не вызвали затруднений.

Наконец мы подошли к правому безымянному притоку, по которому на карте обозначена тропа, идущая на перевал Орохтын-Даба. Первоначально Доржи хотел идти вверх по Цаган-Адар-Голу значительно дольше, лишь в последний момент свернув на перевал Орохтын-Даба. Однако мы убедили его, что нужно идти по тропе, обозначенной на карте. В верховьях Цаган-Адар-Гола группе пришлось бы преодолевать очень крутой участок подъёма перед подъёмом на перевал, который лошадям пройти бы вряд ли удалось, настолько он был крут. Когда мы подошли к этому месту по притоку Цаган-

Адар-Гола, то убедились, что решение было принято правильное. Этот участок был не только крут, но ещё и сложен из крупных камней и скал.

Повернув в долину правого безымянного притока Цаган-Адар-Гола, мы столкнулись с очень сложным рельефом. Приток на входе был зажат крутыми таёжными берегами, пройти по которым было крайне сложно. На карте тропа была обозначена на левом берегу притока, а мы пошли по правому. Мы забирались всё выше и выше по склону, прорубая себе дорогу. Тропы не было. Наше движение радикально затормозилось. Наконец, монгольские проводники, по-видимому, сообразили, что надо искать тропу на левом берегу. Мы стали спускаться к речке. Багий сходил на разведку, и мы, перейдя эту речку, уверенно пошли на левый берег и стали набирать высоту, в конце концов, выйдя на чёткую тропу. Это была, чуть ли не единственная, ошибка монгольских проводников. Во всех остальных случаях они безукоризненно, тактически и стратегически грамотно, прокладывали маршрут. Неожиданно прозвучала команда остановиться. После долгого ожидания пришёл Доржи и сообщил ошеломляющую новость – у нас погибла лошадь. Ещё утром Багий сказал нам, что эта лошадь вялая. Она накануне падала с крутого обрыва и, по-видимому, получила травму внутренних органов, т.к. снаружи никаких повреждений не было видно. Её нагрузили в два раза легче, чем раньше, и, тем не менее, ей стало совсем плохо. Наша тропа была сложной, с поваленными деревьями, камнями, крутыми подъёмами и спусками. Лошадь упала, два раза перевернувшись, и затихла. Подбежавшие на помощь перепуганные ребята и Багий сразу стали реанимировать пострадавшую: снимать груз, развязывать подпруги, поднимать на ноги. Казалось, что вроде бы всё должно было обойтись. Через несколько метров, после небольшой переправы на левый берег бурной горной речки, был резкий подъём. И эта же лошадь снова упала, хотя она практически не была нагружена, и вел её сам Багий. Усилия конюха поднять её и заставить идти дальше не увенчались успехом. Ноги лошади стала сводить судорога. Глаза стали неподвижными и стеклянными. Лошадь погибла. Верить в происходящее не хотелось! Но это было реальностью. Не нужно никаких жертв! Хотя всем уже стало понятно, что от этого нам не уйти. В этом мире всё когда-то рождается и когда-то умирает, а выживают сильнейшие. Через несколько минут окончательно стало ясно – мы потеряли лошадь. Все были подавлены, тяжело переживали это событие. Идти дальше с такой удручающей мыслью было очень непросто. Из эйфории успеха ситуация молниеносно превратилась в тягостное тяжкое состояние. Наш сюжет из мелодрамы постепенно переходил в разряд экшн, с каждым часом набирая обороты драматизма и непредсказуемости. А Доржи сказал, что скоро у волков в этих местах будет пир. Они обязательно найдут погибшую лошадь.

Несмотря на тяжесть потери, нам надо было идти дальше. В глубоко подавленном настроении мы заставили себя идти. Тропа оказалась той, по которой и надо было идти. Шли быстро. Прорубаться было не надо. Тропа вывела на верховые болота, практически полностью высохшие. Вместо притока, который переходили в теснине, мы постоянно видели сухое каменное русло. Речка исчезла полностью, обнажив его. Никаких притоков у неё здесь не было. К этому осталось добавить, что жара по-прежнему свирепствовала. Правда, в погоде наступал какой-то перелом. Стало не просто жарко, стало душно, полностью безветренно. Это предвещало дождь. Но воды, по-прежнему, нигде не было, а наши запасы в бутылках и флягах уже давно закончились. Дымка вчера к вечеру начала постепенно исчезать, и сегодня развеялась к полудню практически полностью. Это успокоило Доржи и нас на предмет пожара. Видимо, пожар был небольшой, и прошедший в тех местах дождь его затушил. Время обеда уже давно миновало, а воды не было нигде, даже в болоте. Мы упорно шли вперёд без остановок. Лес стал редким. Лошади не цепляли груз за деревья, и постоянно перевьючивать их было не надо. Впереди в горах левого берега показался распадок, более-менее приличный кулуар, по нему должен был

стекать ручей! Мы предполагали, что даже, если этот ручей не донесёт воду до тропы, то можно будет сходить по нему вверх, и мы обязательно найдём там воду. Но, к счастью, этого делать не пришлось. Ручей доносил свои воды до тропы, переходящей пересохшее русло речки в этом месте! И тёк по её руслу ещё метров десять, после чего бесследно исчезал в камнях. Чистейшая ледяная вода горного ключа, которой напиться было невозможно! Настолько она вкусная! Цену воде мы познали в этот день полностью! В 15-20 мы встали на обед. Наверное, впервые, монгольские проводники сегодня не стали искать пастбище для лошадей. Кой-какая трава, пригодная для кормления лошадей, здесь была. Они, как и мы были подавлены гибелью лошади, и измотаны жаждой. Надо отметить, что наши монгольские друзья во главе с Доржи мужественно переносили любые невзгоды, у них было не принято жаловаться. Более того, они подчёркнуто пренебрежительно относились к ним, что делало им честь.

Пообедав и отдохнув, навьючив опять лошадей, мы вновь отправились в путь в 16-40. На обед было потрачено рекордно мало времени. Перевал Орохтын-Даба стал неукоснительно приближаться. На небе всё испортилось, оно было быстро затянуто тучами, и пошёл мелкий нудный дождь, совершенно не приносящий облегчение после дневной жары. Тело горело от полученных накануне ожогов, по-прежнему было душно. Мы подошли к месту, от которого должен был начаться траверс правого склона ручья, стекавшего с перевала (Фото 202). Если идти непосредственно по ручью на перевал, то это стоило бы очень больших усилий и много времени. Но тропа уходила по склону, покрытому травой, постепенно набирая высоту вдаль от русла этого ручья. Это было исключительно грамотно, казалось, что другого решения в принципе быть не могло. Это делало подъём на перевал почти элементарной задачей, над которой пришлось попотеть полтора часа... Перевал Орохтын-Даба, хотя и был высотой 2434 м, но оказался некатегорийным. Выйдя на заболоченную перевальную точку, мы увидели новую горную страну! Там протекал Хугийн-Гол! Это была победа с горечью в душе. Быстро съев перекус и сфотографировавшись (Фото 203-205), мы поспешили вниз. Оставалось уже мало светлого времени суток, а нам надо было обязательно дойти сегодня до Хугийн-Гола. Благо, что тропа оказалась хорошо проторенной, особенно, когда мы вышли в широкую долину Хугийн-Гола. К тому же мы спускались. Доржи объяснил, что тропа хорошая потому, что по долине этой реки постоянно мигрируют местные жители-оленоводы с оленями, переходя с пастбища на пастбище. В целом, в этой долине мы обязательно должны были встретить людей. Сюда приезжают монголы на покос, а сейчас, как раз, сезон заготовки сена. Стало смеркаться, и мы поспешили к реке. Наконец, мы вышли на берег Хугийн-Гола! Практически сразу нашли хорошее место для лагеря и для выпаса лошадей. Это случилось в 21-10. Группа из-за спешки растянулась. В сумерках, чтобы никто не потерялся, несколько ребят, надев налобные фонарики, пошли встречать отставших. В ближайшие полчаса все были в сборе.

Второй день мы передвигались быстро, порой развивая очень хорошую скорость, несмотря на несколько длительных задержек, сбитые ноги и некоторые другие проблемы со здоровьем. Тропа позволяла, и мы могли идти ещё быстрее, но лошади совсем даже и не были настроены на это. Приходилось их подгонять. Как бы то ни было, сегодня был установлен рекорд – 27 км.

Мы быстро развьючили лошадей, разожгли костёр, поставили палатки, приготовили ужин. За ужином по русскому обычаю мы налили в кружки разбавленного спирта, чтобы помянуть лошадь, и по сложившейся традиции просили небесных духов Монголии помочь благополучно продолжить наше путешествие. Доржи говорил нам, что жизнь монголов всегда тесно связана с лошадьми, а лошади, как и люди, рождаются и умирают. К потере лошади монголы относятся как к беде, но не как к трагедии. Но наш поступок они оценили по достоинству!

С мыслью, что уже завтра, если всё сложится благополучно, мы опять возьмем в руки вёсла и оттолкнём катамараны от берега, разошлись по палаткам...

19.08.2014 г. – Девятнадцатый день пути.

р. Хугийн-Гол – Верхний каньон – левый безымянный приток, стекающий с западного склона г. Хэттег-Ула (3163)

Строительство катамаранов

Рано утром, пока готовился завтрак, мы пошли смотреть на Хугийн-Гол. Он нас полностью разочаровал. Сплошного русла нигде не было, была тысяча мелких ручейков, растёкшихся по широкой долине. Даже думать о том, что здесь можно плыть было нельзя (Фото 206,207)! Мы вновь стали считать дни, оставшиеся для путешествия. 23.08. мы должны были перейти границу и начать движение домой по российской территории. На передвижение по Монголии у нас было 4 дня. Мы рассчитывали, что сегодня построим катамараны и начнём сплав, а завтра к вечеру его закончим в посёлке Соё-Толгой. И далее более 300 км до погранперехода мы должны были проехать на ЗИЛ-131 за два дня. План был реалистичным, пока мы не увидели Хугийн-Гол...

На переход через горы было потрачено очень много времени. Конюхи, несмотря на то, что хорошо заработали, обслуживая нашу группу, начали спешить домой. Их ждали дома другие дела. Собственно, и нам надо было торопиться. Однако, если по Хугийн-Голу поплыть не удастся, наше передвижение вниз по этой реке без использования лошадей непредсказуемо бы затянулось. У нас не оставалось другого варианта, как просить монголов помочь нам добраться до места, откуда можно было поплыть, либо до Дархатской котловины. Ситуацию ещё осложняло то, что ЗИЛ-131 стоял в 40 км от Соё-Толгой, и Отхо должен был успеть его пригнать в этот посёлок к нашему прибытию.

Иного варианта, кроме того, чтобы идти дальше до места, более-менее подходящего для сплава, не было. Батыр и Багий, которые бывали здесь раньше, говорили, что через пол-кочёвки, т.е. к обеду, через 10-15 км, река соберётся в единое русло, и там можно будет поплыть. Не теряя времени, мы бодрым шагом отправились вниз по течению Хугийн-Гола. Тропа была отличной, здесь, по-видимому, часто ходят на лошадях. Наша группа передвигалась очень быстро. Через некоторое время мы вошли в зону, интенсивно замусоренную разным хламом. Оказалось, что это последствия золотой лихорадки, разразившейся в этих местах в последние годы в отрогах г. Хэттег-Ула (3163 м). Река постепенно стала собираться в одно русло и вошла в глубокий каньон. А тропа стала забираться всё выше и выше по левому берегу, выбирая наиболее удобный путь. Что там творилось, в каньоне, не было видно. Было ясно, что воды недостаточно (Фото 208), и что там приличный уклон у русла. Примерно через 5 км мы спустились к реке. Каньон закончился. На выходе из каньона, в принципе можно было попытаться плыть (Фото 209), но мы решили пройти дальше, чтобы начать сплав в месте, от которого наверняка можно было поплыть. Пройдя 2-3 км, приблизились к берегу реки, встали на обед. Мы не дошли до реки и думали, что она в этом месте уже вполне проходима. Пока готовился обед, ребята сходили на разведку, посмотреть на неё, и принесли совершенно удручающую весть – река разбилась на множество мелких протоков, совершенно непригодных для сплава. После обеда мы вновь пошли вниз. Багий говорил, что через 3 км река соберётся в одно русло и уже больше не будет так сильно дробиться. Мы уже успели разобрать свои вещи из тюков для выючки по рюкзакам, думая, что дальше идти не придётся. Поэтому решили надеть рюкзаки и пройти эти 3 км без лошадей. А монголы хитростью заманили меня проехать эти 3 км на лошади. За что я им был искренне благодарен.

Наконец мы нашли место, вполне устраивающее наши запросы, где можно было встать лагерем, начать строительство катамаранов, а сама река стала намного полноводнее. Мы

должны были успеть построить катамараны за вечер! Другого варианта развития событий просто не должно было быть. У нас оставался только один день на преодоление 70 км по неизвестной реке, исследовать которую, видимо, придется по ходу дела. Ну, что ж, нам не привыкать к экстремальному развитию событий! Мы тепло распрощались с Багий, Дэква, Батыр и Отхо (Фото 210). Монгольские конюхи налегке быстро поскакали в Дархатскую котловину. Теперь наше движение по маршруту зависело только от нас. Через день Отхо с ЗИЛ-131 должен был ждать нас в посёлке Соё-Толгой, расположенном на берегу Хугийн-Гола в его низовьях. Приложив титанические усилия, всей командой, мы построили катамараны за рекордные 5,5 часов! Задействованы были все: девочки латали оболочки баллонов, порванные Шишхид-Голом (Фото 211), делали вёсла, парни рубили листовенницы и готовили рамы. К 23-00 катамараны были готовы. На этот сплав вместе с нами решился Доржи (Фото 216), который тут же включился в работу, хотя стоит подчеркнуть, что монголы держатся подальше от бурных горных рек, стараются обходить их стороной.

20.08.2013 г. – Двадцатый день пути.

Левый безымянный приток, стекающий с западного склона г. Хэттег-Ула (3163) – Средний каньон – Буралгольские пороги – 1,9 км, не доходя до устья правого безымянного притока, вытекающего из урочища Тайгасын-Хундий

Подъём был традиционно в 6-00 для всех. Дружные сборы. Фотографирование по-катамаранно (Фото 212-215). Краткий инструктаж, специально для Доржи. И вот в 8-40 звучит ставшая классической команда «Мориндо!». И мы отчаливаем. Проходим первые перекаты и останавливаемся перед поваленным деревом, полностью перегородившим русло реки. Обносим катамараны и плывём дальше (Фото 218). Доржи с восторгом орудует веслом. Попутно объясняет, что название реки Хугийн-Гол примерно означает следующее: «Река шумит, поёт, как тонко настроенные струны моринхура, монгольского национального струнного инструмента». Увы, полноценно плыть по реке было невозможно. Явно не хватало воды (Фото 217, 219). Жестокая засуха, разразившаяся в Дархатской котловине в этом году, сильно понизила уровень воды в реках. Если в случае с Шишхид-Голом, это было нам на руку, т.к. снизило опасность порогов, то в случае с Хугийн-Голом, создало большие проблемы, т.к. плыть по этой реке стало невозможно. Нам пришлось в буквальном смысле слова «гулять по воде» (Фото 224). Такая поговорка появилась в нашем лексиконе. Мы часто соскакивали с катамаранов и проводили их через мелкие перекаты. Ещё несколько раз встретились поваленные деревья, полностью перегородившие реку. Так продолжалось километров 5-6. Из них было проплыто в общей сложности 30-40%, т.е. не более 2 км. Буквально в первый получас сплава была уничтожена вся старательно сделанная (за 3 часа работы) нашими девушками штокпа оболочки катамаранов. Но вновь латать их не было времени. Дыры были проложены тканью, и мы надеялись, что она защитит баллоны от повреждения. С утра было жарко, поэтому «гуляние по воде» никаких отрицательных последствий для здоровья не имело. Мы не только намокли, но и употели от этой работы. Необходимость перетаскивать катамараны с камня на камень, через поваленные деревья удручала. Вместо того, чтобы ехать на них нам, они ехали на нас! Увы, но мы ничего не могли предпринять другого, т.к. конюхи с лошадьми давно уже уехали, и воспользоваться их помощью было невозможно, а любой другой вариант действий увеличивал время движения к концу маршрута. Поэтому мы упорно двигались по реке. Наконец, Хугийн-Гол собрался в одно русло и вошёл в красивейший каньон. Мы вновь с восторгом смотрели вокруг! Грандиозные горы, каньон, сложенный из коричневых скал, река, всё радовало глаз (Фото 220-222). Наша судьба вновь сделала отчаянный прыжок от отчаяния к восторгу. Монголия прекрасна!

Восторг, правда, потом вновь сменился изнуряющей монотонной работой. Перед походом на топографической карте мы видели указание, что ширина Хугийн-Гола в каньоне 100 метров, а глубина 0,8 метра. Ширина-то соответствовала указанной, а вот глубина была 0,3-0,5 м и всюду торчали полуобливиные камни. Наша надежда поплыть в каньоне не оправдалась... Если бы в каньоне было достаточно воды, то сплав в нём был бы очень интересным! В нём были бы на протяжении всех 5-6 его км полноценные шиверы и пороги на уровне 3-4 к.с. Почти все эти километры мы героически протащили катамараны по камням. После каньона на реке начались разбои, и мы решили перенести рюкзаки вперёд на 300-400 м., а потом сходить за катамаранами. Четвёртый катамаран решил, что лучше надеть рюкзаки на себя и так проводить пустые катамараны. Однако по трудоёмкости и тот, и другой вариант оказались приблизительно равны. До большого правого притока р. Бурал-Гол было около 0,5 км. Он должен был добавить в Хугийн-Голе воды и сделать его сплавным. Мы вновь надеялись, что это случится! Однако команда очень устала, было обеденное время. На нас вновь обрушилась жара, но теперь она переносилась легче, т.к. мы были на реке. Решено было остановиться поесть и отдохнуть (Фото 223). Доржи пошёл на берег к дому, видневшемуся метрах в 100 от реки. Вернулся он оттуда сытый и довольный. Монголы-покосники накормили его мясом, а без мяса монголы жить не могут. Оказалось, что в доме были взрослые дети его одноклассники. Надо отметить, что Доржи был родом из Дархатской котловины и у него всюду здесь находились либо родственники, либо друзья, либо дети друзей и т.д. Доржи говорил, что монголов мало и они почти все друг друга знают или являются родственниками. А если родства не находилось, то принадлежность к одной монгольской народности уже считалась хорошим признаком, располагающим к доверительности. В целом, монголы очень общительны, оптимистичны, что, несомненно, помогало решать возникавшие у нас проблемы.

Доржи, пообщавшись с монголами-покосниками, заготавливающими сено на берегу реки, договорился, чтобы они отвезли его на мотоцикле в Соё-Толгой. Он прекрасно понимал, что такими темпами, какими мы продвигались вперёд, мы опоздаем везде, поэтому решил помочь нам, догнав Отхо и заехав на ЗИЛ-131 по реке как можно выше, чтобы скорее начать переезд группы к погранпереходу. Было очень обидно за то, что мы не смогли предоставить Доржи возможности как следует порулить нашими катамаранами. Ему очень хотелось попробовать себя в роли туриста-водника. Как назло, после того, как Доржи уехал, мы, наконец, поплыли. После того, как впал Бурал-Гол, воды в Хугийн-Голе стало больше и стало возможно плыть (Фото 225,226). После обеда на протяжении 10-12 км мы проходили участок реки, названный нами Буралгольские пороги. Пороги не сложные, 2-3 к.с. Следуют один за другим через короткие промежутки плёсов или ровных быстротоков. Пороги локальные. Всего около 8-10 шт. Пороги находятся в местах сужений русла, в местах со скальными выходами, в местах увеличения уклона реки, в протоках. Ниже порогов много завалов (Фото 226) и полностью перегораживающих русло наклонённых деревьев. Линия движения просматривалась с наплыва. Явных непроходов не было. Однако в некоторых случаях чувствовалось недостаточное количество воды. Порой приходилось сталкивать катамараны с камней. В случае, если уровень воды поднялся бы на 0,2-0,3 м, сплав стал бы очень динамичным и интересным. Уровень сложности мог бы подняться до 3-4 к.с., а в местах с завалами и перегораживающими русло наклонёнными деревьями, сплав мог оказаться просто опасным (227). Необходимо отметить, что на этом отрезке Хугийн-Гол очень красив. Грандиозные горы, идиллические поляны у берегов, густая тайга и перелески, чистейшая вода, первозданность – всё это ласкало глаз и душу. Сплав здесь вызвал истинное наслаждение (Фото 228). На выходе из этого участка, в разбоях, вновь пришлось проводить катамараны. Появились завалы вдоль берегов и большие стволы деревьев в русле. К тому же погода начала портиться,

временами шёл дождь. После последних разбоев река начала успокаиваться, шиверы упрощаться и превращаться элементарные перекаты. День клонился к закату (Фото 29). Стало ясно, что, несмотря на то, что мы постоянно работали вёслами, сегодня не успеем доплыть до Соё-Толгой. До посёлка оставалось ещё километров 15-20 по реке. В полной темноте плыть мы не решились. Риск порвать катамараны, налетев на очередное бревно или камень, был велик. Мы решили не рисковать, и выплыть завтра с рассветом... Дежурные готовили вечером ужин и завтрак, чтобы сэкономить время утром.

21.08.2013 г. – Двадцать первый день пути.

1,9 км, не доходя до устья правого безымянного притока, вытекающего из урочища

Тайгасын-Хундий – Нижние пороги – пос. Соё-Толгой

Разборка катамаранов

Дежурные встали в 4-00, поспав около 3 часов, разогрели еду и приготовили чай. К обычной утренней прохладе добавился дождь. Отплыли около 6-00 утра в забрезжившем рассвете, под моросящий дождь и туман. Мы рассчитывали, что к 9 часам утра сможем приплыть в посёлок. Впереди нас ждали бесконечные длинные петли реки, поваленные в русло деревья, и постоянная работа вёслами. Благодаря этим петлям, мы плыли от одного борта долины к другому 1,5-2 км, а затем обратно. И так несколько раз, почти не продвигаясь вперёд. В конце концов долина начала сужаться и совсем неожиданно мы приплыли к порогам! Казалось, что равнинный характер реки уже не изменится вплоть до выхода в Дархатскую котловину, но появились прибрежные скалы и большие коричневые камни в русле по всей его ширине и на всём их протяжении. В порогах течение резко ускорилось, появились небольшие валы, прижимы и навалы на большие надводные камни. Во втором пороге было несколько островов, которые делили русло на несколько протоков. Однако все они одинаково плохо проходимы из-за недостатка воды в реке. Если бы в реке было много воды, то эти пороги были бы достаточно серьёзными, вплоть до 3-4 к.с. Но поскольку воды было мало, нам вновь пришлось протаскивать катамараны через камни. Заканчивались пороги у очень красивой, эффектной скалы на правом берегу, которую было видно издали, и за которой был расположен пос. Соё-Толгой. Время ускользало сквозь пальцы словно песок, минуты пролетали, а часы показывали далеко за 9 часов утра, нашего условленного с водителем срока... Отчаянно борясь с препятствиями, «пешими порогами», усталостью, не обращая внимания на разбитые коленки и синяки на ногах, все упорно продвигались вперед, к финишу нашего маршрута. Только к обеду мы добрались до намеченной точки. Да, мы это сделали, чего бы это ни стоило! Мы прошли весь намеченный маршрут, и вышли с него, как и планировали!

На этом закончилась спортивная часть нашего путешествия, и можно было бы закончить написание отчёта. Однако тем, кто хочет путешествовать в Монголии, полезно, как нам кажется, будет знать, как развивались события дальше. А сюжет дальнейшего нашего путешествия был плотно закручен, с вовлечением многих разнохарактерных персонажей. Вновь после успеха возникали проблемы, после неописуемой радости наступало разочарование. Это всё щекотало нервы, зашкаливало эмоции, шевелило волосы на голове. Это точно экшн-фильм... Каково же было наше разочарование, когда в Соё-Толгой мы не обнаружили ни нашего ЗИЛа, ни Отхо, ни Доржи. Оставшись один на один с местным населением, мы пытались на пальцах объяснить, кто мы такие и кого ищем в этих краях (Фото 230,231). Связи с Доржи не было. А тем временем половина дня прошла... После долгих разговоров и попыток что-либо выяснить, договорились (за тугрики) с местным монголом съездить на мотоцикле вверх по Хугийн-Голу на поиски ЗИЛа с Отхо и Доржи. Доржи планировал выехать на ЗИЛе нам навстречу, чтобы ускорить движение группы в Ханх, к погранпереходу, но, по всей видимости, мы

разминулись с ним в петлях Хугийн-Гола! И вот, когда двигатель мотоцикла разогревался перед стартом, нам сообщили, что Доржи с Отхо уже извещены о том, что мы прибыли сами в посёлок, и они повернули обратно. Оставалось только ждать. С чувством выполненного долга все занялись делами: разборкой катамаранов, приготовлением пищи, упаковкой вещей, исследованием местного магазинчика и юрт, где, как оказалось, все сами выпекали хлеб. Абсолютно все монголы радушно приглашали зайти в юрту, угощали сыром, печеньем, мясом... Это обязательная национальная традиция. Языковой барьер легко преодолевался, мы прекрасно друг друга понимали, и были искренне благодарны за гостеприимство.

Путешествуя по Монголии, как уже отмечалось, мы привыкли к тому, что вслед за одними проблемами появлялись другие, более масштабные и в большем количестве. Так что на мир мы смотрели с неистощимым оптимизмом и готовы были получать новые удары судьбы и мужественно с ними бороться. И новые удары не замедлили случиться... Никто даже предположить не мог, что нас ожидает впереди, что Монголия может быть со своим игом и данью... А сюжет нашего путешествия резко изменится в сторону триллера.

Наконец приехал Доржи! Естественно, мы ему очень обрадовались! Он тут же нам сказал, что его задержали, а теперь задержали и нас. Вот это поворот событий! Вместе с Доржи подъехали на УАЗике и джипе человек 10-12 пограничников, инспекторов национального парка и полицейских. Это было полной неожиданностью. Как потом рассказывал Доржи, кто-то из местных начальников решил проявить служебное рвение и проверить законность нашего пребывания здесь. Операция была спланирована и проведена в лучших традициях ЦРУ, КГБ и Ми-6 с определением сил и средств, вооружения и плана действий! Были выставлены 4 поста, чтобы нас не пропустить. Вот как потом описал эти события Доржи в газетной статье, посвящённой нашему путешествию: «...Эти действие нам напомнило фильмы-боевики, где показывают захват преступников вооружённым монгольским спецназом, или российским ОМОНОм, или американским ФБР... Они вели себя, как будто бы собираются арестовать боевиков арабской Аль-Каиды, обвиняя нас в контрабанде, торговле людьми, и даже поджоге леса и взрывов в приграничном районе, и радостно заявляли нам, что «ваш вопрос дошёл до ушей очень высокого начальства, и нам несдобровать...».

У нас забрали фото и видео аппаратуру и объявили через Доржи, что нам придётся проехать в пос. Улан-Уул и дать объяснения. Это 45 км на юг от Соё-Толгой. И соответственно, на 45 км дальше от погранперехода Ханх-Монды. Нас собирались проверить на предмет законности пребывания здесь. Кроме того, нас подозревали в создании пожара где-то на маршруте в районе Шишихид-Гола. Вот когда мы вспомнили чрезвычайную озабоченность Доржи задымлённостью в горах на маршруте! Совсем не зря он был так обеспокоен! То, что у нас были куплены билеты, и через 2 дня нам надо было сесть в поезд, никого не интересовало. Однако игнорировать это предложение мы не могли, т.к. правоохранительные органы имеют на это право. Пришлось подчиниться. У нас были мысли обратиться в Российское Консульство в г. Эрдэнэт. Но, немного подумав, мы поняли, что это лишь затянет разбирательство. Пока ехали в Улан-Уул видели на горизонте мощный красивейший хребет (как потом выяснилось, это был хребет Хорьдолын-Сарьдиг-Нуру, фото 234). Потрясающе красивый хребет! Всё-таки Монголия очень красивая! Только сфотографировать этот хребет было нечем. Несмотря на проблемность нашего положения, мы не уставали восхищаться этой страной! А желание пройти эти горы, покорить доминирующие вершины (которые были выше 3000 м) неотступно следовали за нами. Увидели стадо верблюдов. Это было необычно, обычным были стада коров, овец, яков, лошадей. Ехали по просёлочной ухабистой дороге. Не зря говорят, что в Монголии нет дорог, есть одни направления. С удивлением увидели линию электропередач.

На погранзаставе в Улан-Уул у нас проверили рюкзаки и не нашли ничего криминального, поселили в дом для гостей. Ужин был приготовлен из барана, подаренного нам Доржи от его турфирмы по случаю окончания маршрута. Пока мы ели, все наши фото- и видеоматериалы копировались и с большим интересом и удивлением изучались в высоких кругах. Навигатор и карты также привлекли большое внимание. Почти сразу же меня вызвали на допрос, продлившийся до 2 часов ночи. Все, измотанные и потрепанные, улеглись спать с грустными мыслями...

Утром 22.08.2014 г. я через Доржи предложил отпустить всю группу, а самому остаться для дальнейшего разбирательства, и если надо, то вплоть до поездки в город Мурун, центр Хубсугульского аймака, для объяснений с пограничным руководством. Это предложение Доржи поддержал, всё-таки в заложниках должно было остаться 2 человека (он и я), а не 19. Это давало надежду, что группа сможем успеть на поезд, если будет ехать всю ночь в Ханх. И тем самым избежать крупных финансовых потерь. Да, и проживание здесь тоже как-то надо было оплачивать. После долгих разбирательств такое предложение было одобрено. Все понимали, что решение оставаться руководителю группы в Монголии вынужденное и наиболее правильное, хотя были голоса за то, чтобы не разделяться. Всем безумно не хотелось расставаться друг с другом. Но была уверенность, что команда, закалённая в экстремальных испытаниях похода, сможет достойно закончить маршрут в Монголии и доехать до дома, что она останется до конца командой, при всём разнообразии характеров и взглядов на жизнь – единой командой! Особенно тоскливо стало, когда ЗИЛ стал удаляться, все сидели в кузове и махали руками, а я стоял посреди пыльной дороги и махал им в ответ...

Вот, что рассказали ребята о своём дальнейшем путешествии. Итак, мы уехали, и теплилась надежда, что все-таки успеем на поезд. Ехать было очень далеко, примерно 310 км, без дорог, так сказать, по направлению, но у Отхо была карта. Точнее схема, точнее непонятно что, нарисованное на двух маленьких лоскутках бумаги, которые он вертел в руках, соединяя то так, то этак. Было ясно, что они ему не сильно помогут. Но мы знали, что Отхо удивительно крепкий парень, которому любые задачи по плечу. Он уже это доказывал не раз. Мы ехали 27 часов без остановок! И если нам удавалось, хоть как-нибудь подремать, то Отхо не смыкал глаз ни на минуту!

На следующее утро (23.08.2014 г.) стало ясно, что мы не успеем на поезд. Ехать до границы оставалось ещё около 100 км, а ведь еще нужно пройти пограничный контроль и добраться до Иркутска... Но ни мы, ни Отхо не сдавались! Мы хватались за любую возможность, которая могла приблизить нас к России. Отхо всеми своими силами помогал нам!... За полчаса до закрытия погранперехода мы прибыли на него. Монгольские пограничники достаточно быстро нас пропустили! Но вот беда, российские пограничники работу закончили! И пришлось переход границы откладывать на завтра. О, Россия! О, российские пограничники!!! А ведь пограничники прекрасно знали, что нашу группу уже давно ждёт у границы автобус. Да, грустно, что мы опоздали, но если посмотреть с другой стороны, мы не опустили руки и до конца боролись с самым безжалостным врагом – временем. Нам не стыдно перед собой и перед всем миром, мы сделали всё, что могли - и это главное. Даже, когда стало ясно, что сегодня перейти границу не удастся, сидя на траве, уставшие, голодные и грязные, в двух шагах от рубежей нашей Родины, мы шутили и смеялись. В эту самую минуту, в лучах вечернего заходящего солнца каждый видел самые искренние улыбки и слышал самые добрые слова, самый притягательный смех наших товарищей, который вселял оптимизм, давал надежду. Мы вернулись в Ханх, на берег озера Хубсугул, на турбазу «Саян-Радиян», с которой начинали наше путешествие, и где провели свою первую, а теперь и последнюю ночь в юртах на монгольской земле, вечером устроили баню с купанием в озере, праздничный ужин (Фото 239). Доржи

распорядился, чтобы нас поселили в юртах бесплатно, и предоставили баню, также бесплатно.

Утром (24.08.2014 г.) мы наконец-таки попрощались с Монголией (Фото 240)! С первых шагов по России мы почувствовали, что это действительно наша Родина! Дома лучше... Несмотря на высокие горы, красивую тайгу, бескрайние степи и чистейшие реки... Несмотря на искреннее радушие простых монголов... Не сомневаюсь, Монголия надолго останется в нашей памяти! У нас есть, чем гордиться и что вспоминать!!! Впечатления о Монголии ярчайшие и позитивнейшие, несмотря ни на что! Кроме того, в Монголии у нас появились настоящие друзья, во многом благодаря которым и сформировалось такое впечатление.

И вот уже поезд несёт нас домой, в Екатеринбург. Пришлось снова покупать билеты, но это не главное. Главное, что мы едем домой, к сожалению, без нашего Михаила Владимировича! Как ждали мы малейших вестей от него и скрещивали пальцы...

Пережив такие приключения, вернувшись к обыденной жизни, мы иногда встречаемся и долго не можем высвободиться от взаимных объятий! Мы снова с жаром говорим о горах, порогах, лошадях, тропах, переправах... Нам снова хочется туда,... где изнурительный труд, тяжёлый рюкзак, риск опасных порогов, иссушающая жара, проливной дождь, хроническое недосыпание и сбитые ноги... И это не важно куда. Важно, чтобы там были горы, кристально чистая вода грохочущих горных потоков, утренний туман над рекой, безумно дурманивший запах хвои, травы и цветов вперемешку. Туда, где есть рука друга и его ободряющее слово, где, безусловно, можно доверять товарищу, где мы снова будем называться одним гордым и ёмким словом – Команда!

Рассказ о том, что приключилось с руководителем после расставания с группой.

В посёлке Улан-Уул мне пришлось задержаться на 3 дня. Заодно, удалось немного познакомиться с его жизнью (Фото 235,236,237). Вечером 21.08.2014 г., ещё до отъезда группы, мне пришлось отвечать на вопросы начальника полиции пос. Улан-Уул. Всё записывалось, и потом я подписывал протоколы. Его интересовали места, где мы ночевали, где разводили костры, как их заливали. Точно, где мы ночевали, я сказать не мог, только примерно, и это явно озадачивало полицейского. На мой вопрос, откуда информация о пожаре, было сказано «фотографии со спутников». По моим расчетам, пожар случился через 8-9 дней после того, как мы ушли с Шишхид-Гола. Именно тогда мы видели задымлённость, которая через день исчезла. Теоретически, думаю, можно предположить, что мы могли спровоцировать возникновение пожара, если принять, что недостаточно затушенный костёр мог разгореться через 8-9 дней (возможно ли такое?). Но это надо было ещё доказать. Мы честно выполняли все противопожарные меры, и готовы были отстаивать свою невиновность. Несмотря на то, что в районе Шишхид-Гола никого, кроме нас не было и быть не могло в принципе, и можно было подумать только на нас, прямых доказательств у полиции не было. Эти доказательства они безуспешно хотели получить от нас и наших фото- и видеоматериалов. Начальник полиции поинтересовался, можно ли проплыть на моторной лодке по Шишхид-Голу, т.к. ему, скорее всего, придётся этим заниматься и очень расстроился, узнав, что проплыть можно очень недалеко. Я поинтересовался, что нам может грозить за пожар. Полицейский долго листал сборник законов Монголии, но ничего не нашел, и сказать ничего не смог. Нам сообщили, что МЧС Монголии снарядило экспедицию на лошадях к месту пожара для проверки информации. Вот так, МЧС, в котором мы зарегистрировались и надеялись на его помощь, теперь работало на доказательство нашей вины. Однако, что такое презумпция невиновности все прекрасно понимали, и не делали скоропалительных заявлений.

Потом начальник погранзаставы пригласил меня для своей беседы. Его интересовало, были ли травмы среди участников похода, насколько мы были дружны, разделялась ли

группа, какие были взаимоотношения группы с монголами, какие проблемы были у нас с властями Монголии. Разговор затянулся до 2 часов ночи. Во время его был телефонный звонок. Разговор я не мог понять, т.к. он был на монгольском языке, но начальник погранзаставы открыл карту района, висевшую на стене, и стал по ней определять какие-то точки. Собственно, их было две. Я понял, что речь идёт о местах пожара. Одна из точек была на Шишхид-Голе в районе границы с Россией, там, где расположен Нижний каньон с самыми сложными порогами, и где мы точно ночевали. Вторая – в стороне от нашего маршрута.

На следующий день (22.08.2014 г.) мы долго спали, много и плотно ели. Очень помогал в этом деле баран, подаренный Доржи. Начальник полиции в Улан-Уул ещё раз допросил меня, Сашу Попугайло, Влада Ивойлова, Володю Тимофеева (капитанов катамаранов). Смысл допроса сводился опять к выяснению, где мы ночевали и разводили костры. Ему нужны были координаты этих точек. Но при всём желании, мы не могли их дать, т.к. в принципе их не знали и не отмечали. Полицейского очень интересовала наша карта и как на ней появились точки, что это за точки. Какие точки введены в навигатор, зачем они нам были нужны. Карту пришлось ему подарить. В итоге, перед отъездом в Ханх были возвращены загранпаспорта всей нашей отпущенной команде, кроме меня. Оказалось, что у Отхо также были изъяты паспорт и водительское удостоверение и, чтобы их вернуть, также потребовалось время.

Проводив ребят в дорогу, мы с Доржи вернулись в дом для гостей на погранзаставе (Фото 232), где нас опять плотно накормила жена начальника погранзаставы Ахбайяра Байна. Байна работала кухаркой на заставе. Потом она рассказала, что её отец был тоже начальником погранзаставы, и она всю жизнь провела на границе с Тувой, часто ездила в Кызыл. Благодаря этому немного научилась говорить по-русски. На сей раз был суп из барана с лапшой, на закуску монгольские чебуреки - хушур. Всего очень много и очень вкусно. После этого наступил здоровый сон. Немного отдохнув, Доржи пошел в гости к старому товарищу, а меня пригласил Ахбайяр в себе домой. Похоже, достаток Ахбайяра был несколько выше, чем у многих монголов. У него хороший деревянный дом, плазменный телевизор со спутниковой антенной, много другой бытовой техники. Ковры, фотографии, холодильник. Сколько детей сосчитать не удалось – 5 или 6. Старшему парню – 17 лет, младшим – 2-4 года. Но запомнился мальчик 7 лет, который попросил у родителей денег, не сказав для чего, сам сходил в магазин, купил конфет и стал угощать меня и потом других гостей. А на следующий день по команде отца встал по стойке смирно, приложил руку к виску, отдавая честь, и пропел полностью все куплеты гимна Монголии! Между тем, я посмотрел все каналы спутникового телевидения, и оказалось, что имеется несколько десятков монгольских каналов, есть российские каналы и китайские. Особенно интересно было смотреть фильм «Калина красная», в котором Шукшин говорил на монгольском языке... На официальных монгольских каналах показывалось много материалов к 75-летию событий на Халхин-Голе. Были кадры, которые я раньше не видел. Пришел Доржи, очень расстроенный. Оказалось, что его друг-главврач совсем спился, причем до такой степени, что, похоже, долго не протянет. Но также он принёс хорошую весть. Ему сообщили, что ехать в Мурен (центр Хубсугульского аймака) для дальнейшего разбирательства нам уже не потребуется, и можно будет все вопросы решить здесь, в Улан-Уул. Похоже, благодаря усилиям Доржи, правильной информации от Ахбайяра, большинство претензий к нам было снято. Между прочим, именно Ахбайяра Доржи сразу выделил из всей компании правоохранителей, как наиболее порядочного и объективного. Это в дальнейшем подтвердилось. Доржи рассказывал, что именно Ахбайяр помогал ему в решении наших проблем, хотя и действовал в рамках своих служебных обязанностей.

А пока что в доме Ахбайяра появилась бутылка водки «Чингисхан». Это лучшая водка в Монголии. И это было по праву. Мы уселись на ковёр, и началось застолье. Прозвучали добрые слова в адрес каждого из участников застолья. В какой-то момент в дом пришёл пожилой монгол, который присоединился к нашей компании. Мне его представили как бывшего пограничника, служившего на заставе у Ахбайяра, правда, потом он оказался местным шаманом. На этой почве начался общий интересный разговор, в котором я участвовал только эпизодически, поскольку Доржи всё время что-то с азартом говорил, и ему некогда было переводить. А у Ахбайяра знания русского языка были значительно скромнее. Шаман подержал в руке мою руку и сказал: «Ты бывалый человек!», чем сильно поднял мою самооценку. И еще много чего интересного рассказал про меня. Кое-что из сказанного было точным и сильно удивило, но надо признать, что далеко не всё соответствовало действительности, но я поддакивал, дабы не подорвать его авторитет. Потом началось песенное соревнование между Доржи и шаманом. Они пытались перепеть друг друга! Делали они это всерьёз, с полной отдачей и немалым азартом, без фальши и очень красиво! В общем, Ахбайяр меня с Доржи с трудом довёл до гостевого дома, мы дружно пели разные песни, монгольские, русские, вспомнили советский репертуар, был поднят украинский вопрос и мы пропели «Ты ж мэнэ пидманула, ты ж мэнэ пидвэла, Ты ж мэнэ молодого з ума розума звэла!» ... Еще надо сказать, что всё это время в доме вокруг нас вертелись все дети Ахбайяра, но с поразительным тактом, совершенно не мешая! Они были здесь, видели нас, но были заняты собой. Я потом спросил Ахбайяра, почему его дети так хорошо себя ведут? На что он с гордостью сказал, что первые три года они воспитываются очень жёстко, а дальше они уже всё понимают, и уже не требуется никаких карательных мер. И на самом деле мы видели, что монголы очень любят своих детей. Это было видно, что называется, невооружённым глазом.

Утром 23.08.2014 г. после вновь обильнейшего завтрака начались переговоры с водителем автобуса, ждавшим нашу группу у погранперехода, автоперевозчиком из Иркутска и Сергеем Александровичем Колесовым (руководителем турфирмы «Саян-Радиян» в Иркутске). Водитель хотел как можно быстрее уехать в Иркутск, т.к. все мыслимые сроки ожидания группы были пропущены, автоперевозчик хотел как можно больше денег, а Сергей Александрович хотел эти деньги ему отдать за нас. Постепенно всех удалось успокоить. Но связи с ребятами не было! Это могло означать только одно – они ещё ехали где-то вдоль восточного берега озера Хубсугул и ещё не доехали до Ханха. А было уже 12 часов дня! Это означало, что шансы успеть на поезд катастрофически падали, ведь надо было ещё переходить границу...

Между тем, наступило время обеда, и вновь Байна приготовила много и очень вкусно! Такое изобилие еды могло даже создать проблемы со здоровьем. Сегодня была суббота, завтра воскресенье – выходные. Это означало, что ни сегодня, ни завтра с нами никто из правоохранительных органов не захочет разговаривать. Я понял, что надо набраться терпения и ждать. Вечером я вновь был в гостях у Ахбайяра, смотрел телевизор, в котором рассказывалось о визите в Монголию лидера Китая Си Дзиньпина.

Ближе к вечеру пришли две новости. Во-первых, появилась информация о ребятах. Они ещё ехали на ЗИЛе. Стало ясно, что на поезд они точно опоздают. Я тут же связался с Колесовым и попросил его позвонить в Российские железные дороги, и попытаться перенести выезд группы на следующий день, перебронировав существующие и ещё не погашенные билеты (до отправления поезда ещё оставалось несколько часов). Сергей Александрович честно пытался нам помочь, дозвонился до нужных служб РЖД (это в субботу вечером!), но получил, в общем, ожидаемый ответ: «Не положено!!!», с ожидаемым подтекстом «Нам глубоко плевать на вас и ваши проблемы!». Никакие аргументы о форс-мажорных обстоятельствах, естественно, не были приняты во внимание! О, Россия! О, Российские железные дороги!!! Как это знакомо! Между тем,

Доржи связался с монгольскими пограничниками, и попросил их задержаться, чтобы наша группа могла перейти границу, т.к. их рабочий день уже заканчивался. И монгольские пограничники действительно задержались и пропустили ребят, но вот беда, российские пограничники работу закончили! И пришлось переход границы откладывать на завтра. Доржи не мог просить задержаться российских пограничников!

Во-вторых, пришла информация, что мне с Доржи, теперь уже точно, не надо ехать в Мурен и объясняться с тамошним пограничным начальством! Все вопросы сняты, надо их окончательно улаживать здесь, в Улан-Уул. Этим мы должны будем заняться завтра. Правда, Доржи говорил, что ехать в Мурен всё равно придётся, т.к. отсюда в Ханх машину не найти, а уехать в Мурен можно (это около 200 км), а в Мурене есть машина, на которой можно будет уехать в Ханх (это ещё около 280 км).

Утром 24.08.2014 г, во время опять обильного и очень вкусного завтрака в гостевой дом погранзаставы пришёл смуглый и худощавый человек в шляпе, которого Доржи с радостью приветствовал и представил, как «настоящего демократа», выигравшего выборы в местные органы самоуправления. Я понял, что Доржи использует все, какие только можно, возможности для решения наших проблем. А политического, дипломатического и чисто человеческого опыта для этого у него более чем достаточно. И, наверняка, он не всё мне говорил о том, с кем он разговаривал, кого ещё подключал к решению вопросов, на какой уровень монгольских властей он выходил. Но я чувствовал, что такая работа им проводилась, иначе бы с нами могли разговаривать по-другому. «Настоящий демократ» нужен был Доржи, чтобы окончательно решить все проблемы в Улан-Уул (Фото 233). После завтрака мы (я, Доржи, Ахбайяр и «настоящий демократ») сели в небольшой праворульный джип депутата, напрочь уделанный грязью, и поехали общаться с инспекторами национального парка и полицейским. Они в очередной раз стали изучать мой навигатор, проверять, что за точки в нём, зачем они нужны, откуда и когда они появились. Я, как мог, пытался пояснить, но их это не устраивало. Им нужны были точки ночёвок, т.е. мест разведения костров, а их, как раз, не было (и, слава богу!). В общем, мне пришлось кое-что рассказать о компьютерной программе OziExplorer, отдать весь список намеченных точек, а ранее я уже подарил начальнику полиции наши карты. Мне несколько раз обещали вернуть видеокассеты и навигатор, но очень быстро выяснилось, что обманывали. Это возмущало, но не удивляло... Просто я узнавал стиль работы правоохранительных органов! Похоже, что в России, что в Монголии, наверное, вообще всюду они ведут себя одинаково, пытаюсь добыть информацию любой ценой... В итоге, решено было нам отдать документы и саму видеокамеру и отпустить, но две видеокассеты и навигатор оставить у себя для дальнейшего изучения. Обещали вернуть потом... Т.к. на месте перезаписать видеокассеты они не могли, то хотели ехать чуть ли не в Улан-Батор. В администрации национального парка, где происходили долгие разговоры, были оформлены и подписаны разные бумаги (это перечень точек в навигаторе, расписка в том, что видеокассеты и навигатор остаются в Монголии), и возвращена видеокамера. Монгольская бюрократия показала себя в действии... Доржи заплатил штраф за существенно более длительное пребывание группы в национальном парке, чем было оформлено. Сумму он назвать мне отказался, видимо была немалой... Во всяком случае, он с трудом сдерживал эмоции. Но, в конце концов, сказал, что иногда заплатить штраф лучше, чем оплачивать всю услугу. Был также заплачен небольшой штраф пограничникам, после чего их претензии постепенно отпали. А вот с пожаром было всё сложнее... Монгольские полицейские имели спутниковые снимки с задымлением в районе Шишихид-Гола. Они приложили максимум усилий для доказательства нашей вины, но прямых доказательств так и не смогли получить ни из допросов, ни из фото и видео материалов. Организованной МЧС Монголии экспедиции на лошадях к предполагаемому месту пожара, уже на следующий день пришлось отказаться от поставленной цели, т.к.

места в районе Шишхид-Гола были действительно непроходимыми. Повторный снимок показал, что пожар потух, по-видимому, из-за дождя. Кроме того, оказалось, что он был на территории Тувы, т.е. в России. Претензии к нам должны были быть сняты. Но монголы никогда никуда не спешат...

Как потом выяснилось [5], монгольские правоохранительные органы нередко задерживали иностранцев (часто русских) и проводили тщательные проверки. Чаще всего, после этого отпускали. Но иногда пытались свалить вину за чрезвычайные происшествия на них, обложив большими штрафами, и показав себя перед начальством бдительными и исключительно добросовестными профессионалами. Нам, несомненно, повезло, что с нами был Доржи, и мы проходили маршрут, организованный его турфирмой, а не самостоятельно. Вопросы были, прежде всего, к Доржи и его фирме, и он смог их снять довольно быстро. Да, и почва для их снятия была подготовлена заранее. Всё-таки были же переговоры с пограничниками перед путешествием, они о нас прекрасно знали и шли нам на встречу определённым образом. Кроме того, считаю, что мы сами не давали поводов усомниться в добропорядочности наших намерений.

Ещё одна удача была на нашей стороне. Мы не смогли поймать тайменя и вообще не фотографировали рыбные трофеи, хотя немного рыбы поймали. Иначе крупного штрафа было не избежать, т.к. ловля тайменя без лицензии запрещена! Кроме того, они нашли ряд фотографий, которые очень неплохо могли им помочь в отчётах об их собственной работе. Пограничники, например, с радостью увидели фото Уш-Бельдира с монгольской стороны, фото пограничных столбов. Очень большой интерес вызвали фото оленьих рогов. Инспектора хотели точно знать, где они лежат. Рога, действительно, были отличные, огромные, двойные, ветвистые, хорошо сохранившиеся. Мы их не взяли только потому, что они очень большие и тяжелые. В Монголии они могли стоить очень дорого...

Нам (мне и Доржи) оставалось только забрать в полиции свои документы. В сопровождении «настоящего демократа» мы направились в полицию, но там никого не было. Тогда нам пришлось пойти домой к начальнику полиции, благо, что он жил в этом же доме, только вход был с другой стороны. Несмотря на то, что было воскресенье, начальник полиции принял нас и стал разговаривать. Ему, по-видимому, было сказано, что с пограничниками и национальным парком все вопросы улажены, что пожара уже давно нет, к тому же он был на российской стороне, экспедиция МЧС уже давно повернула в сторону другого очага возгорания, претензий к нам не должно быть. Начальник полиции, выдерживая должную паузу и делая вид, что делает нам большое одолжение, вернул-таки документы, сказав, что он мог бы нас задержать до тех пор, пока окончательно не прояснится ситуация, что он возвращает нам документы с условием, что, если будет необходимость, то я должен буду приехать в Монголию для разбирательства. На это я естественно с готовностью ответил: «О, да! Конечно! Обязательно!!!».

Из Ханха пришла весть, что ребята благополучно пересекли границу и едут в Иркутск. Билеты на поезд им пришлось покупать вновь, причём были они куплены в Екатеринбурге, т.к. денег ни у кого уже не было, и оставалось только их получить на иркутском железнодорожном вокзале. 27.08.2014 года группа должна была приехать домой. Ну, а моя дорога домой только начиналась...

Вечером мы очень тепло попрощались с Ахбайяром и Байной. Ахбайяр предлагал мне остаться, он уже присмотрел для меня хорошую монголку, крепкую и работающую, способную нарожать много детей. Доржи его поддержал. Я сказал, что не против, предложение мне нравится, но моя жена может приехать из России и устроить здесь революцию, после чего предложение, к большому сожалению, было снято. Наконец, мы с Доржи сели в УАЗ-«буханку», собираясь ехать в Мурен. УАЗ постепенно заполнялся людьми и багажом, потом забивался, потом уплотнялся и утрамбовывался. В итоге плотность людей и багажа была предельной – каждый миллиметр пространства машины

был занят. Дорога была очень плохой, в колдобинах, колеях. В общем, это была не дорога, а направление, что не новость для Монголии. Я сидел рядом с толстухой, которая на ухабах регулярно падала мне в объятья. Мне это стало даже нравиться, правда, одновременно я стал понимать, что такое краш-синдром (синдром длительного раздавливания) и реальная клиническая смерть... Молодые парни пели песни, Доржи всё время весело разговаривал со всеми, дети кричали. Приехали в Мурен в 3 часа ночи и сразу поселились в отель.

25.08.2014 г. утром я с трудом открыл глаза и не очень понимал, где я, что я, могу ли я??? Белоснежные простыни, большой плазменный телевизор, кругом ковры, за окном 5-этажные дома, асфальт, реклама, машины. В туалете зеркала, белоснежный унитаз, кафель, душевая кабина и горячая вода!!! Это невероятно! В сознание меня вернул Доржи, сказав: «Михаил, нам надо пойти позавтракать в ресторан!». Так, я ведь в Монголии!!! Нет, это нереально! В ресторане нас обслуживали молоденькие официантки (Фото 238). Подавали яичницу. Сегодня нам спешить было некуда. Доржи надел последние свои целые штаны и пошёл стричься. Ходить по кабинетам пограничных начальников он категорически, с использованием достойных эпитетов, гордо отказался. А я пошёл спать. УАЗ-«буханка» в Ханх должен был быть сегодня только вечером. Удивительно, но до Хатгала мы ехали по асфальту! Правда, на всём протяжении эта дорога была разделена сплошной линией. А где разворачиваться? Но гаишников здесь нет в принципе, так что где угодно. По дороге встречались монголы на мотоциклах, уазиках, джипах, иногда на лошадях. Окружающая природа по-прежнему очень красивая: степи, небольшие леса из лиственницы, холмы, стада, юрты... Закат в дальних горах. Уже в темноте съехали на просёлок, идущий вдоль озера Хубсугул, и ехали всю ночь. На рассвете открылись неповторимые по красоте картины побережья озера, далёкие горы. Но скорость резко упала из-за ухабов, крупных камней, колеи, ям.

В 10-30 утра 26.08.2014 г. мы приехали на турбазу «Саян-Радан» на берегу Хубсугула в Ханхе. Отличная погода, тихо шумела вода прибоя. На базе никого, кроме обслуживающего персонала. Тишина. Доржи хотел поселить меня в vip-номер, который был действительно очень хорошим. Всё располагало к безмятежному отдыху, но было ещё рано и вполне можно было попытаться уехать в Россию, чтобы успеть на поезд. И я попросил Доржи отвезти меня в Россию сейчас. После недолгих сборов (Доржи захватил с собой пустой газовый баллон, чтобы его заправить) мы сели на джип Доржи и поехали на погранпереход. Монгольский погранпереход мы прошли быстро. После оформления бумаг Доржи два раза звал монгольских таможенников проверять машину, но они не посчитали нужным даже выйти. Тогда мы просто взяли и поехали на российский погранпереход. Российские пограничники проявили куда большую бдительность. Сначала один пограничник осмотрел машину Доржи, потом другой. Потом овчарка понюхала машину, ища взрывчатые вещества, потом ещё один пограничник посмотрел во все дырки машины, потом спаниель понюхал, ища наркотики, потом ещё один пограничник со специальным зеркальцем всё посмотрел, постукал. Потом просветили мой рюкзак, нашли затемнения, спросили, что это. Несколько раз посмотрели паспорт, что-то спросили, поинтересовались, пояснили, проверили, уточнили, указали, попросили. В общем, заколебали... Но в конце концов, пропустили. И вот мы на только что отремонтированной асфальтированной дороге в Тункинской долине – Тункинском тракте. Иркут явно обмелел. И здесь тоже засуха. Доржи развил скорость 110-120 км/час. Я ему сказал, что здесь Россия и могут быть гаишники. Доржи кивнул головой, сказал «Ага!», и мы поехали со скоростью 140-160 км/час. Понятно, какой монгол не любит быстрой езды! А ведь Доржи всегда мне говорил, что монголы никогда не опаздывают! А, значит, не спешат. Доржи позвонили из Ханха, сказали, там его потеряли, что в Ханхе говорят, что он уже давно где-то пропал с русскими, устроил пожар, ловил тайменя (его ловля, как уже

говорилось, строго запрещена!). В это время позвонили мне из Екатеринбурга и сказали, что там появилась информация, что нас арестовали, посадили в тюрьму, нас допрашивают с пристрастием, с нами работают представители спецслужб Монголии и т.д. В общем, наши приключения стали обрастать молвой!

Мы приехали в Кырен на автостанцию. Мне удалось сесть в микроавтобус до Слюдянки. Я толком не попрощался с Доржи. Всё происходило в ужасной спешке. А хотелось не торопясь с ним посидеть, поговорить. Хотелось сказать ему, много хороших и добрых слов. Ведь только благодаря ему состоялось это путешествие! Его подготовка, осуществление и завершение! Поблагодарить за тот отличный приём, который он нам устроил. Хотелось и его услышать, что он думает, как оценивает, какие мысли о будущем. Как-то завершить наши споры.

Доржи своим неиссякаемым оптимизмом и энтузиазмом постоянно заражал верой в успех нашей авантюры, хотя наше понимание похода существенно отличалось от его. Покоряла его вера в то, что всё можно решить, организовать, что существующие порядки можно и нужно изменить (это о погранрежиме), покоряла его вера в разум людей (наверное, он переоценивал свои возможности и идеализировал ситуацию). Однако в ситуации с пограничниками, полицейскими и инспекторами национального парка в конце похода он проявил себя достойным и стойким бойцом, отстаивающим наши интересы, что облегчило решение возникших проблем. Я не говорю уже о том, что он взял на себя все расходы при этом. Его профессиональные качества дипломатагодились в полном объёме. Я понимаю, что он отстаивал не только наши, но и в какой-то мере свои интересы и идеалы. Ведь мы путешествовали по Монголии под вывеской его турфирмы. Но он вполне мог повести себя совершенно по-другому (допустим по принципу невмешательства – «Моя хата с краю»), и не вести напряженный диалог с пограничниками, инспекторами и полицейскими. А для нас всё могло повернуться ещё большими потерями нервов, времени и денег... Он выполнил все обязательства, которые брал на себя, избавив нас от многих организационных проблем. Далеко не все монголы столь ответственны, хотя подавляющее большинство исключительно доброжелательны... Но одно дело доброжелательность, а другое – активное отстаивание наших интересов. Во многом, мы видели Монголию его глазами. А он, несомненно, патриот своей родины! Настолько патриот, что были сограждане, которые обвиняли его в национализме. И это всё на фоне глубоких знаний мировой истории, истории России и Монголии, знаний экономики, политики и социологии, не говоря уже о прекрасном знании русского языка. В общем, Доржи стал для нас настоящим другом, что не исключало острых политических и исторических споров, доходивших порой до обид. Его открытость, честность и азартность вызывали уважение. Мы, безусловно, искренне благодарны ему за всё, что он для нас сделал, и мне очень хотелось бы продолжить с ним общение!

...Поезд, на котором я ехал, пришёл в Екатеринбург ночью 29.08.2014 г., в 4-30 местного времени. На перроне меня встречала почти вся моя команда... Я не смог найти нужных слов благодарности...

2.7. Потенциально опасные участки (препятствия, явления) на маршруте.

Путеводители по Монголии обычно сообщают следующие сведения.

Монголия – очень и очень безопасная страна, а монголы исключительно доброжелательные. К туристам, в общем, и к русским, в частности, относятся очень хорошо. Конечно, следует соблюдать элементарные правила предосторожности, чтобы не стать жертвами воровства, разбоя или грабежа [10] и помнить о том, что правоохранительные органы с большим энтузиазмом могут проверить вас на предмет законности вашего пребывания в стране и проч. [5].

Пожалуй, могут быть проблемы в Монголии с медицинской помощью, прежде всего в сельской местности. В случае серьезного заболевания или травмы, придётся рассчитывать только на себя, и единственный выход, наверное, транспортировка в Россию. Из отдаленных районов страны это может занять много времени. Заболеть инфекционным заболеванием достаточно сложно – климат сухой и холодный, а плотность населения очень низкая. В быту монголы чистоплотны и проблем с желудочно-кишечным трактом, как правило, не бывает. Говорят, что не стоит есть сусликов (монголы едят), — они являются переносчиками чумы, и эпидемии этой болезни, как указывают многие справочники, бывают в Монголии до сих пор. Во многих путеводителях рекомендуется перед поездкой в эту страну проводить вакцинацию от чумы и холеры, естественные очаги которых время от времени фиксируются в степных районах страны. Также следует помнить о средствах профилактики от тифа, дизентерии, сальмонеллеза, менингококкового менингита, гепатита С и бешенства [3,7]. Однако вероятность заболеть этими болезнями, по-видимому, низкая. Во всяком случае, по мнению Доржготова, заболеть особо опасными инфекциями в современной Монголии практически невозможно, разве что в отдалённых и слабо развитых районах.

При передвижении по стране следует учитывать особенности её фауны. В степях достаточно много волков и других хищников, повсеместно присутствуют ядовитые членистоногие, а многие грызуны являются переносчиками различных заболеваний. Ядовитых змей в стране практически нет. Вокруг населенных пунктов можно столкнуться с агрессивным поведением собак - многие из них специально натасканы на охрану стад, поэтому любое постороннее живое существо воспринимают как потенциальную опасность [7]. Мы столкнулись только с осами, которые покусали одного участника похода и сильно перепугали лошадей. Всё остальное воспринимается, как мало вероятное.

По масштабам современной сейсмичности территория Монголии занимает одно из первых мест среди континентальных сейсмических областей мира. Только в 20 веке здесь произошло более 70 сильных землетрясений интенсивностью свыше 7-8 баллов, из них 10 землетрясений силой 10 баллов и более, сопровождавшихся значительными деформациями земной поверхности и сейсмическими катастрофами. Западное Прихубсугулье, где мы путешествовали, отнесено к высоко сейсмичной зоне [2]. С проявлениями сейсмичности мы не сталкивались.

В Монголии самый резко континентальный климат на планете, а это означает значительную сухость воздуха, малое количество осадков, резкие температурные колебания, как годовые, так и суточные. Разница между дневной и ночной температурой летом может достигать 30-40 градусов, а в пустыне – до 50. Ночью летом почти всегда около нуля, а днем на солнце – жара. Солнечных дней в году здесь более 260. Это всё связано с тем, что высокие хребты Центральной Азии, опоясывающие Монголию почти со всех сторон мощными барьерами, изолируют ее от влажных воздушных течений как Атлантического, так и Тихого океана. Осадков летом больше, чем весной и осенью. Реки и озера в это время наиболее полноводные. Однако если лето очень сухое, то ближе к осени реки становятся очень мелкими или совсем исчезают.

Вся Монголия расположена на высоте 1000-1600 м над уровнем моря. В горных районах можно несколько дней не спускаться ниже 2500-2800 метров. Конечно, горной болезнью вряд ли можно заболеть, но одышка и тахикардия на подъемах с рюкзаком будут.

А вообще Монголия в плане климата – просто уникальная страна – на ее территории находится самая северная точка распространения пустынь и самая южная – вечной мерзлоты [1].

Мы столкнулись с превратностями климата в Монголии, в полной мере испытав на себе особенности резко континентального климата: сильными суточными колебаниями температуры воздуха, изнуряющей жарой с очень злым солнцем, засухой.

Теперь об опасностях и проблемах, которые могут подстергать туриста на пройденном нами маршруте.

- на сплаве по р. Шишхид-Гол.

Вода, как известно, не терпит пренебрежительного к себе отношения. Соблюдение мер безопасности на воде обязательно. Из-за повышенной сложности сплав по реке Шишхид-Гол возможен только хорошо подготовленной технической, физически и психологически группой, использующей качественное снаряжение. Все именные препятствия требуют разведки и организации страховки. Особое внимание необходимо обратить, по нашему мнению, на пороги Плотина, Средние щёки, пороги в Нижних Щёках (Монгольский, Пограничный, Советский, Шамро). Их сложность определяется не только технической сложностью самих порогов, но и проблематичностью проведения разведки и организации страховки из-за каньона, в котором они находятся, не позволяющего передвигаться вдоль реки. Большое значение имеет уровень воды в реке. Повышение уровня воды усложнит и многократно увеличит опасность препятствий на реке, прежде всего в каньоне.

Иногда были проблемы в каньоне с поиском мест для палаток.

Автономность группы на сплаве по Шишхид-Голу полная. Монголы в эти места не ходят. Это накладывает повышенные требования к безопасности [16]. При возникновении аварийной ситуации рассчитывать на помощь МЧС Монголии не приходится. Так что, прежде всего, необходимо рассчитывать на собственные силы.

- на пешей части маршрута.

Горы Саннийн-Нуру – это «серьёзные» горы. Идти в них без должной подготовки и необходимого снаряжения опасно. Мы прошли, наверное, один из простых вариантов пешего маршрута, но и на нём столкнулись с рядом проблем. Серьёзным препятствием в долине р. Бусэйн-Гол являются заросли карликовой берёзки, ивняка и ольхового стланика на протяжении почти всех 40-50 км пути. Обойти такие участки практически нигде. Движение на них сильно затруднено. Нам приходилось прорубать себе дорогу топорами. Троп вдоль р. Бусэйн-Гол практически нет (есть плохо различимые звериные тропы). В долине р. Бусэйн-Гол много болот. Лето 2014 года была сильная засуха, и болота высохли, став достаточно проходимыми. Тем не менее, мы стремились их обходить. Но, если будут дожди, то эти болота создадут большие проблемы для передвижения. В таёжной зоне серьёзной преградой был бурелом, а выше в горах – резко пересечённый ландшафт.

На пешей части маршрута было много переправ через горные реки и речки. Это всегда ответственное дело. Больших проблем это у нас не вызвало, т.к. во многих случаях мы переправлялись на лошадях. Переправа вброд, несомненно, более сложное дело, требующее чётких коллективных действий и страховки. Среди множества переправ на маршруте надо выделить переправу через р. Дават-Сайлаг-Гол, как требующую повышенного внимания из-за большой ширины (70-80 м) и глубины (до 0.8 м) реки.

При подъёме на перевал Духийн-Даба мы вышли на каменную осыпь с подвижными камнями. В этом месте была опасность возникновения камнепада. Это резко затруднило движение, и потребовало повысить меры безопасности. Но на этот перевал можно подняться и не выходя на каменные осыпи.

Выше границы леса нет дров. Полезно иметь газовые горелки.

На подъёме из долины р. Дават-Сайлаг-Гол на перевал Орохтын-Даба мы столкнулись с серьёзной проблемой отсутствия воды. Реки и ручьи, болота пересохли из-за сильной засухи. Необходимо иметь запас воды при движении по этому участку маршрута.

Необходимо помнить, что в горах с большой долей вероятности могут произойти любые форс-мажорные события.

На переходе через горы мы использовали лошадей. Они, несомненно, являются незаменимыми помощниками в переноске грузов. Однако требуют к себе внимания и обслуживания. Впрочем, это по большей части приятная сторона дела. Эти животные исключительно симпатичные, и вызвали у нас много положительных эмоций. Но при общении с лошадьми необходимо соблюдать определённые правила безопасности. Например, не стоит допускать, чтобы они наступали копытами на ноги. Лошадь надо уметь остановить, когда её понесёт. Если это случится, она становится опасной! Всё-таки, полтонны килограммов, несущиеся на тебя, могут натворить много бед!

- на сплаве по р. Хугийн-Гол.

Основная проблема, с которой мы столкнулись на Хугийн-Голе, это недостаток воды, вызванный сильной засухой, который не позволял долгое время начать полноценный сплав. Большое количество мелей, камней в русле не только не давало плыть, но и могло порвать катамараны. Несколько раз нам пришлось уходить от встречи с завалами, а также обносить места с деревьями, полностью перегородившими русло реки.

2.8.Перечень наиболее интересных природных, исторических и др. объектов (занятий) на маршруте.

Монголия — государство на северо-востоке Центральной Азии, одна из самых малонаселенных в мире. Численность населения – 3 млн. человек, площадь государства – 1564 тыс. км², плотность населения – 1,8 чел./км² [1,7]. Главным богатством Монголии является нетронутая людьми уникальная природа, которая привлекает большое количество приверженцев экологического туризма. Бескрайние просторы степей, безжизненные пустыни и солончаки, величественные горные массивы, голубые озера и, конечно же, самобытное местное население — вот на что приезжают посмотреть люди со всего мира.

К историческим и культурным достопримечательностям Монголии необходимо отнести памятники великой империи Чингисхана и его потомков, буддийские святыни (монастыри, храмы, дворцы, музеи). Достопримечательностей очень много, и они разбросаны по всей стране. Поэтому ознакомиться с ними за одно путешествие невозможно. Много интересных мест в столице Монголии, городе Улан-Батор: современный его центр, Колокол мира, мавзолей и памятник национальному герою Сухэ-Батору, здание Парламента и Дворец культуры, Зимний дворец императора Богдыхана, Ханская ставка. В Музее естествознания Улан-Батора размещена одна из крупнейших в мире коллекций ископаемых останков динозавров.

Самый известный археологический парк Монголии — Каракорум, бывшая столица империи в 13-16 вв. Здесь можно увидеть дворец хана Угэдэя, руины квартала ремесленников, храмов и городских стен. Поблизости расположен первый буддийский монастырь страны — Эрдэнэ-Зу. Древнейшие памятники истории человечества — наскальные рисунки в местности Чултын-Гол и каньоне реки Чулут, рунические стелы 6-8 вв, в изобилии встречающиеся в степях [4].

Очень интересным будет общение с простыми монголами. Особенности монгольской культуры, её самобытность и самодостаточность, отражены в быте и культуре скотоводства и обычаях кочевников, в буддистской философии и мировоззрении, в монгольских традициях, мыслях и взглядах на мир. Очень важным для монголов является почитание Чингисхана как величайшего героя и реформатора, почти как воплощение божества. Гостеприимство и уважение к хозяину — основа монгольской этики. Монголы очень дружелюбны. Законы степи, обязывающие помогать путнику, здесь соблюдаются неукоснительно.

Природные достопримечательности Монголии многообразны, и всех их описать тоже невозможно: озеро Хубсугул, которое мы посетили, самое глубокое в Центральной Азии,

популярное место для рыбалки и экотуризма, долина реки Селенга, впадающей в озеро Байкал, священная гора Богдо-Ула, место рождения Чингисхана. Пустыня Гоби — это не только уходящие за горизонт песчаные ландшафты, но и крупнейшее кладбище останков доисторических животных периода 70-120 млн. лет назад. Дархатская котловина, где нам также посчастливилось побывать, славится уникальной флорой и фауной, неповторимой красотой большого количества озёр и рек, степями и окружающими её горными хребтами.

Для любителей спортивного туризма в Монголии имеются широкие возможности. Горы запада и севера этой страны позволяют проводить интересные и сложные горные и пешие походы, большие возможности есть для вело-, авто-, мототуризма. А вот сложная река для спортивного сплава только одна – Шишхид-Гол. Но она стоит того, чтобы на неё стремиться попасть! Активный отдых в Монголии — сплав по спокойным рекам, проживание в юртах на высокогорных пастбищах и в кемпингах, спортивная рыбалка, конные туры – всё это интересно и доступно.

Всё, что окружало нас во время похода, вызывало искренний восторг. Мы не уставали удивляться богатству красок и первозданных проявлений нетронутой монгольской природы [1,7,10,11,15]. Сожалели только о том, что не всё, что хотели, смогли посетить и увидеть.

2.9.Дополнительные сведения о походе.

2.9.1. Перечень общегруппового снаряжения.

№	Наименование	Характеристика	Вес, кг	Кто несет	Примечание
1.	Палатка	4-местная, 4 шт	3,7х4=14,8	Вагин Милованов Прокопович Во Тимофеев	В двух палатках ночует по 4 человек, в двух – по 5.
2.	Тент костровой	3х5 м, п/э, 2 шт	1,3х2= 2,6	Прокопович Вл Егоров	
3.	Костровой набор	Котлы, 3 шт	0,9 х 3= 2,7	Вахрушев	8,9,10 л
		Чехол для котлов 1 шт	0,2 х 2=0,4		
		Противень, 2 шт	0,5 х 2=1,0	Барлит	
		Поварешка, 2 шт	0,1 х 2= 0,2	Вахрушев	
		Крючья, 12 шт	0,4		
		Тросик	0,4		
		Скатерть	0,3	Коковина	
		Пластины для нарезки, 2 шт	0,4	Коковина	
		Моющее средство, губка	0,5		
		Газовая горелка 4 шт	0,3 х 4= 1,2	Вахрушев	
		Баллоны с газом 54 шт	0,22 х 54= 11,88	Все – по 3 баллона.	
		Ветрозащита	0,2	Попугайло МВ	Фольга
4.	Топоры	4 шт	1,5 1,5 1,5 <u>1,0</u> = 5,5	Попугайло МВ Попугайло А. Ивойлов Вахрушев	3 больших и 1 маленький топор

5.	Пила		0,3	Вахрушев	Туристическая цепная пила
6.	Ножовка		0,3	Попугайло А.	
7.	Ремнабор	4 шт	4,0	Попугайло МВ Попугайло А. Ивойлов Тимофеев	1 набор – полный. 3 набора - клей, бензин, заплаты. .
8.	Аптека		3,0	Егорова	
9.	Топографические карты	4 набора	0,3 x 4=1,2	Попугайло МВ Попугайло А Ивойлов Тимофеев	Карты были у капитанов.
10.	Документы	Маршрутные книжки, описания и пр.	1,6	Попугайло МВ	
11.	Дневник, ручка		0,1	Коковина	Отвечала за написание дневника
12.	Термометр	1 шт.	0,1	Прокопович Во	Отвечал за метеонаблюдения
13.	Навигатор	1 шт.	0,2	Попугайло МВ	
14.	Компас	4 шт.	0,1 x 4= 0,4	Попугайло МВ Попугайло А Ивойлов Тимофеев	Обязаны были иметь капитаны, рекомендовано взять всем.
15.	Часы	4 шт.	0,1 x 4= 0,4	Попугайло МВ Попугайло А Ивойлов Тимофеев	Лучше водонепроницаемые. Обязаны были иметь капитаны, рекомендовано взять всем.
16.	Рация	2 шт.	0,3 x 2= 0,6	Попугайло МВ	С набором запасных батареек.
17.	Фото-видео	Видеокамера с принадлежностями 3 шт	1,2 0,4 <u>0,4</u> = 2,0	Попугайло МВ Попугайло А. Ивойлов	
		Фотоаппарат с принадлежностями 9 шт	1,1 1,5 0,4 0,9 0,3 0,3 0,3 0,3 <u>0,3</u> = 5,6	Попугайло МВ Ивойлов Прокопович Вл Вагин Вахрушев Барлит Егорова Помогаева Чабина	
18.	Рыбалка	Спиннинг с принадлежностями	2,2	Попугайло МВ	
19.	Гитара		2,0	Ивойлов	
20.	Спирт		3,0 л 0,25 л	Барлит Попугайло МВ	
21.	Сигнал охотника	15 шт	0,4	Савченко	
22.	Знамя	4 шт	0,4	Ивойлов	
23.	Баня		3,0	Тимофеев	

73,53 кг

Комментарии.

1. Всё взятое общегрупповое снаряжение эффективно использовалось. Его было достаточно.
2. Радики использовались при сплаве в нижней части Шишхид-Гола, особенно часто в Нижнем каньоне при проведении разведки порогов, организации страховки и непосредственно сплава.
3. У каждого экипажа катамарана была палатка, топор, малый ремонтный набор, малый набор аптечки. У командира катамарана были карта, компас, часы.
4. Газовые горелки планировалось использовать на горной части похода (около 5-6 дней). Четыре газовых горелки кипятили два котла с 7-9 л воды каждый за 40 минут. Средний расход газа – 3 баллона на приготовление супа (или каши) и чая. При трёхразовом питании ежесуточный расход газа составлял $3 \times 3 = 9$ баллонов. Но т.к. нам пришлось отказаться от самостоятельного горного маршрута и пойти более простым путём с монгольской группой на лошадях, израсходовано было незначительное количество газа, т.к., как правило, удавалось избегать остановки в безлесной зоне для приготовления пищи.
5. В качестве ветрозащиты при приготовлении пищи на газовых горелках использовалась фольга. Ветрозащита была эффективной. Возможны и другие варианты организации ветрозащиты.
6. Баня использовалась дважды в конце сплава по Шишхид-Голу, с большим успехом.
7. Нельзя сказать, что на Шишхид-Голе мы поймали много рыбы. Мы ловили рыбу, но не столько, сколько хотелось бы... Хотя в описаниях указывается на изобилие её в реке.

2.9.2. Перечень специального водного снаряжения.

№	Наименование	Характеристика	Вес, кг	Кто несёт	Примечание
1.	Катамараны	Один катамаран состоял из: баллонов, 2 шт оболочек, 2 шт Всего катамаранов 4 шт	Вес одного катамарана: $3,2 \times 2 = 6,4$ $3,8 \times 2 = 7,6$ =14,0 $14 \times 4 = 56,0$	Вагин Егоров Ивойлов Милованов Попугайло А. Прокопович Во Прокопович Вл Тимофеев	
2.	Сидения для коленной посадки	Один набор (4 шт.)	$0,9 \times 4 = 3,6$	Вагин Прокопович Во Прокопович Вл	
3.	Лопасты для вёсел	20 шт	$0,3 \times 20 = 6,0$	Милованов Прокопович Вл	4 шт запасных.
4.	Веревки	40 м (6 мм) 30 м (8 мм) 33 м (8 мм) 30 м (8 мм) 10 м (8 мм) 20 м (8 мм) 20 м (8 мм) 20 м (8 мм) 8 шт	0,6 1,1 1,2 1,3 0,3 0,4 0,4 <u>0,7</u> = 6,0	Попугайло МВ Вагин Егоров Ивойлов	Верёвки использовались в качестве чалок и для усиления жёсткости конструкции рамы катамарана.
5.	Набор для крепёжа	Состав набора: 1.Крепёж 35 шт 2.Крепёж заверток, 35 шт 3.Крепёж рамы к баллону, 26 шт Всего: 4 набора.	Вес одного набора 2,1 $2,1 \times 4 = 8,4$	Егоров Вахрушев Ивойлов Прокопович Вл	Указанный состав набора содержал немного больше компонентов, чем необходимо.
6.	Помпа		0,6	Попугайло А	
7.	Гвозди	80 – 10 шт		Попугайло МВ	Отнесены к ремнабору.
8.	Саморезы	3 см – 50 шт 4 см – 40 шт 6 см – 20 шт		Попугайло МВ	Для изготовления вёсел. Отнесены к ремнабору.
9.	П/э бутылки 1,5 л	18 шт.		У всех по одной	На пешей части использовались в

					качестве фляг, на водной – для непотопляемости вёсел. В списке личного снаряжения.
10.	Спас-концы	4 шт	$0,4 \times 4 = 1,6$	Вахрушев Попугайло А. Барлит Прокопович Вл	
11.	Спас-жилеты	18 шт		У каждого	В списке личного снаряжения
12.	Каски	18 шт			

Всего: 82,2 кг

Комментарии.

1. Прохождение ряда сложных порогов (Плотина, Монгольский, Шамро) проводилось усиленными экипажами.
2. В процессе сплава одно весло было сломано, но ни одного весла не было потеряно.
3. Коленная посадка позволяла значительно эффективнее маневрировать в порогах.
4. Помпа для надувания резиновых лодок надёжна и эффективна. Никаких других приспособлений для надувания баллонов не использовалось.
5. Гвозди не использовались, их прекрасно заменяли саморезы. Но небольшое их количество, наверное, полезно иметь.
6. Спас-концы активно использовать для принудительного причаливания катамаранов в сложных местах и при проведении спасработ.

2.9.3. Перечень специального горного снаряжения.

№	Наименование	Характеристика	Вес, кг	Кто несет	Примечание
1.	Верёвки	50 м (10 мм) 4 шт	$4 \times 4 = 16,0$	Вахрушев Егоров Ивойлов Попугайло А.	
2.	Ледоруб	1 шт	0,6	Попугайло А.	
3.	Закладки	1 комплект	0,6		
4.	Петли	60, 80, 100, 120 Всего – 13 шт	$0,05 \times 13 = 0,65$		
5.	Крючья	7 шт	$0,2 \times 7 = 1,4$		
6.	Френды	1 комплект	0,8		
8.	Молоток альп.	1 шт	0,7		
9.	Блок	2 шт	$0,15 \times 2 = 0,3$		
10.	Страховочные системы (нижняя обвязка).	18 шт	$0,4 \times 18 = 7,2$	У каждого	В списке личного снаряжения.
12.	Карабины	45 шт	$0,08 \times 45 = 3,6$	По 2-3 шт у каждого	
13.	Восьмёрки	10 шт	$0,2 \times 10 = 2,0$	У каждого либо восьмерка, либо жумар.	
14.	Жумары	8 шт	$0,3 \times 8 = 2,4$		
16.	Каски	18 шт		У каждого	

Вес специального горного снаряжения, без отнесённого к личному - 21,05 кг

Комментарии.

1. Из-за того, что нам пришлось отказаться от самостоятельного горного маршрута, специальное горное снаряжение не использовалось. Тем не менее, считаем, что его надо было брать. Т.к., если оно понадобилось бы, то лучше быть с ним, чем без него. Кроме того, использование лошадей на маршруте позволяло взять лишний груз.

2.9.4. Состав аптечки.

№	Наименование	Количество	Применение
Заболевания желудочно-кишечного тракта			
1.	Смекта	20 пакетиков	Противодиарейное средство, 3 раза/сут, курс 3 дня
2.	Энтеродез	20 пакетиков	Пищевые отравления, 2 раза/сут, курс 3 дня
3.	Активированный уголь	10 упак. по 10 таб	Пищевые отравления, по 4 таб 3раза/сут
4.	Лоперамид	6 блистеров (по 10 капсул)	Противодиарейное средство, 1-2 капс 3-4 раза/день
5.	Панкреатин	1 упаковка (50 таб)	1 таб 3 раза/сут
6.	Омез	5 блистеров (по 10 капс)	1 капс 2 раза/день
7.	Гастал	5 блистеров (по 6 таб)	Антацид, 1 таб 4 раза/день
8.	Релиф, свечи	1 упаковка (12 супп.)	Геморрой, по 1 супп до 4 раза/сут
9.	Церукал таб/ ампулы	1 флакон /5 амп	Противорвотное средство
10.	Дюфалак	1 флакон 200 мл	Запоры, 15 мл до 2 раза/день
Обезболивающие средства			
1.	Цитрамон	5 блистеров (по 10 таб)	
2.	Нурофен	3 блистера (по 12 таб)	
3.	Анальгин /темпалгин	100 таб	
4.	Анальгин (50%, 2 мл)	5 амп	
6.	Новокаин (5%, 5 мл)	10 амп	
7.	Кеторол	30 амп	
8.	Дикло-Ф капли глазные	1 флакон	
9.	Лидокаин (2%, 5 мл)	15 амп	
10.	Но-шпа, 2 мл	6 амп	
11.	Пентафлуцин/терафлю	20 пакетиков	
12.	Парацетамол	5 блистеров (по 10 таб)	
Инструменты			
1.	Шприцы (5мл) + отдельные иглы упаковка	30 шт	
2.	Системы для переливания	3 шт	
3.	Шовный материал (кетгут, 3-0 атравматика)	10 упак	
4.	Перчатки медицинские латексные, стерильные	2 пары	
5.	Пинцет	1 шт	
6.	Ножницы	1 шт	
7.	Зажим сосудистый типа Москит	2 шт	
8.	Иглодержатель Гегара (малый)	2 шт	
9.	Скальпель брюшистый	1шт	
10.	Термоодеяло	1 шт	
11.	Жгуты	2 шт	
12.	Воздуховодная трубка	1 шт	
Обработка ран			
1.	Раствор йода спиртового	4 фл.	
2.	Бриллиантовый зелёный	5 фл.	
3.	Левомеколь	4 тюб	
4.	Гемостатическая салфетка	1 шт	
5.	Перекись водорода	2 фл	
6.	Солкосерил, гель для глаз	1 тюб	Ранозаживляющее действие при ожогах роговицы

7.	Солкосерил, мазь для ран	2 туб	Ранозаживляющее действие
Антибиотики			
1.	Азитромицин	2 упак. (по 5 таб)	ОРЗ, пневмония, по 1 таб/сут на 3 дня
2.	Амоксицилин/амоксиклав	3 флакона (по 15 таб)	ОРЗ, пневмония, по 1 таб 2 раза/ день на 5 дней
3.	Норбактин	4 блистера (по 10 таб)	Цистит, пиелонефрит, по 1 таб 2 раза/день на 3 дня
4.	Цефотаксин	10 флаконов (по 1 г)	1 г 2 раза/день курсом на 3-5 дней
5.	Меронем	10 флаконов (по 500 мг)	500 мг 3 раза/день на 5 дней
6.	Альбуцид	4 упаковки по 2 тубика (1,5 мл)	Конъюнктивит, по 1-2 кап 4-6 раза/день до 2 дней
7.	Ципрофлоксацин (цифран)	4 блистера (по 10 таб)	Пневмония, циститы, пищевые отравления, курс 3 дня по 1 таб 2 раза/сут
8.	Фуразолидон	20 блистеров (по 10 таб)	Пищевые отравления, по 1 таб 4 раза/сут, курсом 7 дней
9.	Ингавирин	2 упаковки (по 7 таб)	Противовирусное средство, 1 таб 1 раз/день на 5 дней
10.	Фурацилин	3 блистера (по 10 таб)	Гнойные раны, ожоги, блефарит, конъюнктивит и др. Наружное.
Заболевания дыхательной системы			
1.	Нафтизин	2 флакона	Насморк
2.	Амбробене	2 блистера (по 10 капсул)	Отхаркивающее средство, 1 таб/сут, курсом 5 дней
3.	Фарингосепт	5 блистеров (по 10 таб)	Местный антисептик
4.	Атровент	1 инг	Бронхолитик
5.	Беродуал /вентолин	1 инг (200 доз)	Бронхилитик
Аллергические реакции			
1.	Тавегил (зодак)	3 блистера (по 10 таб)	1 таб 1 раз/сут
2.	Супрастин	6 амп	1 амп/сут
Реанимационный набор			
1.	Эуфиллин	3 амп	
2.	Кофеин /адреналин	3 амп	
3.	Раствор хлорида натрия, 0,9%	250 мл	
.	Раствор глюкозы, 5%	250 мл	
4.	Раствор магнeзии 25%	5 ампул	
5.	Дексаметазон	6 ампул	
6.	Лазикс	6 ампул	
7.	Маннитол	1 флакон	
8.	Нитроглицерин /нитроспрей	1 упак	
9.	Нашатырный спирт	1 фл.	
Перевязочный материал			
1.	Бинты стерильные	30 шт	
2.	Бинты нестерильные	40 шт	
3.	Бинты эластические	10 шт	
4.	Салфетки стерильные	6 упак.	
5.	Вата стерильная	1 упак.	
6.	Пластырь стерильный	40 упак.	
7.	Лейкопластырь	4 упак.	
8.	Палочки с тампонами	1 упак.	
9.	Противоожоговые салфетки	6 шт	
10.	Спиртовые салфетки	10 шт	
	Сумка-чехол	1шт	
	Подсумок	1шт.	

Всего: 3 кг

Комментарии:

1. Состав аптечки перед походом был радикально переработан и собран с очевидным излишеством с учётом того, что было неясно, насколько мы могли рассчитывать на оказание медицинской помощи в медицинских учреждениях Монголии. Явный перебор был антибиотиков и нестероидных противовоспалительных средств. Однако это оказалось полностью оправданным.
2. Почти всё, что было в аптечке, использовалось. Антибиотики, противовоспалительные препараты, антисептики, спазмолитики и обезболивающие средства были израсходованы почти все. Активно использовались бинты, пластыри, бриллиантовый зелёный, йод. Ряд пациентов получал лекарства в форме внутримышечных и внутривенных инъекций.
3. Не использовался реанимационный набор. Почти не использовались средства против аллергии и против заболеваний желудочно-кишечного тракта, некоторые другие препараты. Однако это не значит, что их не должно быть в аптечке.
4. Перед походом всем его участникам было рекомендовано иметь при себе личную аптечку, в которую, помимо личных лекарств, должны были входить 2 бинта, 2 бактерицидных пластыря, флакон бриллиантового зелёного, нестероидные противовоспалительные средства.
5. Участникам похода были поставлены следующие диагнозы:
 1. Мозоли рук, ног, ссадины, порезы, ушибы.....у всех
 2. Ожог кисти правой руки открытым огнём.....1 пациент
 3. Солнечные ожоги.....у всех
 4. Солнечный удар.....1 пациент
 5. Вывих левого плечевого сустава.....1 пациент
 6. Травма связок правого голеностопного сустава.....1 пациент
 7. Травма связок левого лучезапястного сустава.....1 пациент
 8. Простудные заболевания, протекавшие в лёгкой форме.....почти у всех
 9. Травма роговицы левого глаза.....1 пациент
 10. Отек лица (аллергическая реакция на укус пчелы).....1 пациент
6. Медицинская помощь оказывалась своевременно и эффективно.
7. Медицинская помощь несколько раз оказывалась местному населению, по мере обращения. В максимально возможном формате.

2.9.5. Состав ремнабора.

Наименование	Примечания
1. Напильник трехгранный	1 шт
2. Надфиль	1 шт
3. Плоскогубцы	1 шт
4. Шило	1 шт
5. Брусок	1 шт
6. Швейные иглы, наперсток	4 набора
7. Булавки, пуговицы	15 шт
8. Нитки разные	4 наборов
9. Куски прорезиненной ткани	
10. Куски тканей	
11. Куски тонкой резины	
12. Саморезы	3 см – 60 шт 4 см – 40 шт 6 см – 20шт
13. Шайбы	50 шт
13. Гвозди	80 – 10 шт
14. Клей 88	5 тюбиков
15. Бензин Калоша	4 фл
16. Ножницы	1 шт
17. Наждачная бумага	
18. Скотч	1 шт
19. Изолента	1 шт
20. Проволока	
21. Запасная капроновая верёвка (6-7 мм) для изготовления рамы катамарана	40 м
22. Запасная бельевая верёвка для крепежа завёрток у рам катамаранов	40 м

23. Запасные капроновые ленты для крепежа рамы к баллонам катамарана	40 м
24. Средства для розжига костра	Сухой спирт, свечи, пластинки оргстекла

Всего: 4,0 кг

Комментарии.

1. Ремнаборов было четыре (по числу катамаранов): один большой и три малых (клей, бензин, заплаты).
2. Было рекомендовано всем взять швейнаборы, и они были у многих.
3. Полезно иметь больше рулонов скотча.

2.9.6. Перечень личного снаряжения.

№	Наименование		Примечания
1.	Рюкзак		Для мужчин – 120 л, для женщин – 90 л
2.	Гидроизоляция содержимого рюкзака		
3.	Коврик		
4.	Сидушка		
5.	Спальник		
6.	Одежда	Штормовой костюм (куртка, брюки)	Возможно вместо куртки – анорак, ветровка, штормовка
		Плащ-накидка	
		Тренировочный костюм	И/или термобельё
		Свитер	
		Майка, рубашка	2-3 шт
		Рабочие перчатки	
		Купальный костюм	
		Кепка	Или косынка
		Шапочка шерстяная	Или шапочка-маска, или шерстяной шарф
		Шорты	
		Набор белья	3 шт
		Носки	
		шерстяные	3 пары
		х/б	3 пары
		термоноски	1 пара
		Костюм +носки (из неопрена)	Для сплава, рекомендуется
7.	Обувь	Ботинки	
		Болотные сапоги	Допустимо взять вместо сапог кроссовки (вторую обувь). Если сплавляться в неопреновом костюме, то необходимы кеды или кроссовки
		Тапочки-сланцы	Или аналог, желательно иметь
8.	Туалетные принадлежности		Зубная паста, зубная щетки, мыло, туалетная бумага, полотенце и пр.
9.	Ложка, кружка, миска, нож		
10.	Спички (в п/э упаковке)		Возможно – зажигалка
11.	Документы, деньги (в п/э упаковке)		
12.	Фонарик с запасом батареек		Лучше налобный и водонепроницаемый. Желательно иметь.
13.	Личная аптечка		Личные лекарства, бинты (2 шт), бактерицидный пластырь (2 шт), зелёнка, нестероидные противовоспалительные препараты (в п/э упаковке).
14.	Крем для рук		Желательно иметь
15.	Репелленты, накомарник		
16.	Швейнабор		Желательно иметь
17.	Мешок для картошки или строительного мусора (стоит 10 р.)		Для части снаряжения и питания, которые будут транспортироваться на лошадях к

				началу второго сплава. Подписать фломастером для СД-дисков.
18.	Запасные п/э пакеты			3-5 шт. Желательно иметь
19.	Бельевые веревки			Завязывать п/э мешки с одеждой и пр., не менее 20 м.
20.	П/э бутылка, 1,0-1,5 л			На пешей части использовались в качестве фляг, на водной – для непотопляемости вёсел.
21.	Свисток			Желательно иметь
22.	Прочная капроновая веревка или лента, 2-2,5 м			2 шт, для привязывания рюкзака к катамарану
23.	Из общегруппового снаряжения	Компас		Для капитанов катамаранов – иметь обязательно, для остальных желательно
		Часы, лучше водонепроницаемые		
24.	Из специального водного и горного снаряжения	Спас-жилет	1,0	
		Каска	0,5	
		Страховочная система	0,4	
		Карабины	0,3	2-3 шт
		Восьмёрка или жумар	0,2	
		Фонарики на ноги	0,8	Дополнительно к горному снаряжению.
		Трекинговые палки	0,5	Желательно иметь.
		Тёмные очки	0,1	Дополнительно к горному снаряжению.

Вес личного снаряжения– до 14 кг

В том числе вес личного специального водного и горного снаряжения – до 4 кг.

Комментарии.

1. Болотные сапоги никто не брал. Все имели ботинки и кроссовки.
2. Костюм из неопрена был у 12 человек и отлично себя зарекомендовал на сплаве.
3. Репелленты использовались очень редко.
4. Тёмные очки оченьгодились на сплаве, т.к. основное направление сплава по Шишхид-Голу на запад. Солнце светило постоянно в лицо. В целом во время похода солнечных дней было много, и тёмные очки были востребованы.

4.9.7. Питание в походе.

2.9.7.1.Список продуктов.

	1 человек в день	18 человек в день	18 человек на 23 дня	Примечания
1. Крупы:	133 г	2,4 кг	55,2 кг	1,2 кг на 1 раз Паковать в п/э бутылки из-под газ.воды или молока
1.Пшено			9,6 кг	8 раз (8 – утром, 0 – вечером)
2.Рис			16,8 кг	14 раз (9 – утром, 5 – вечером)
3.Греча			24,0 кг	10 раз (2 – утром, 8 – вечером)
4.Горох			4,8 кг	4 раза (0 – утром, 4 – вечером)
5.Макаронны			12,0 кг	10 раз (4 – утром, 6 – вечером) Паковать в тряпичные мешочки
2. Супы	28 г	0,50 кг	11,5 кг	Паковать в тряпичные мешочки
1.Борщ			1,0 кг	2 раза
2.Щи			1,0 кг	2 раза
3.Вермишелевый			3,0 кг	6 раза
4.Грибной			2,5 кг	5 раза
5.Гороховый			3,0 кг	6 раза
6.Харчо			1,0 кг	2 раза
Сухой картофель	3 г	0,056 кг	1,3 кг	Добавка в супы
3. Сухари	72 г	1,3 кг	30,0 кг	1,8 кг на чел. в п/э бутылку 5 л (две полные бутылки).
4. Галеты	56 г	1,0 кг	23,0 кг	Паковать в тряпичные мешочки или в п/э бутылки 5 л
5. Мука	7,2 г	0,13 кг	3,0 кг	Паковать в п/э бутылки из-под газ.воды или молока
разрыхлитель, яичный порошок сода	0,1 кг 0,2 кг 0,05 кг	
6. Сало	9 г	0,15 кг	3,5 кг	Паковать в п/э мешок + тряпичный мешок
7. Колбаса копчённая	20 г	0,37 кг	8,4 кг	Паковать в п/э мешок + тряпичный мешок
8. Сыр	29 г	0,52 кг	12,0 кг	Паковать в п/э мешок + тряпичный мешок
9. Тушенка	72 г	1,3 кг	29,9 кг	По 5 банок (0,325 г) на каждого.
10. Сухое молоко	17 г	0,30 кг	6,9 кг	В пакетах. Паковать в п/э или тряпичные мешки
11. Сахар	55 г	1,0 кг	23,0 кг	Паковать в п/э бутылки из-под газ.воды или молока.
12. Конфеты	39 г	0,70 кг	16,0 кг	Паковать в п/э бутылки из-под газ.воды или молока
13. Халва	15 г	0,27 кг	6,3 кг	
14. Шоколад	20 г	0,35 кг	8,1 кг	Паковать в п/э мешок + тряпичный мешок
15. Изюм	9 г	0,17 кг	3,6 кг	Паковать в п/э мешок + тряпичный мешок

16. Соль	19 г	0,35 кг	8,0 кг	Паковать в п/э бутылки из-под газ.воды или молока.
17. Чай	11 г	0,191 кг	4,4 кг	Можно оставить в фабричной упаковке, либо пересыпать в п/э бутылки из-под молока
18. Кофе	2,4 г	0,044 кг	1,0 кг	
19. Масло топленое	7 г	0,122 кг	2,8 кг	Растопить и перелить в п/э бутылку из-под молока
20. Масло растительное	4 г	0,074 кг	1,7 кг	Перелить в п/э бутылку из-под газ.воды
21. Добавки:				
горчица	2,5 г	0,045 кг	1,04 кг	4 тюбика. 250 г х 4 = 1,0 кг
кетчуп	10 г	0,018 кг	4,2 кг	8 шт. 525 г х 8 = 4,2 кг
майонез	2,2 г	0,04 кг	0,92 кг	2 шт. 460 г х 2 = 0,92 кг
приправы	3,6 г	0,065 кг	1,5 кг	Черный перец молотый и горошек, красный перец, лавровый лист, чеснок, лук, зелень – базилик, гвоздика, тмин, петрушка, укроп и др. Паковать в п/э мешок + тряпичный мешок.
Итого:	647 г	11,64 кг	267,61 кг	

Комментарии.

1. Раскладка была сделана на 23 дня. Планировалось 23 дня находиться на территории Монголии, включая 2 дня на заезд и 3 дня на выезд с маршрута на автомобиле, и, собственно, 18 дней активной части похода.
2. Пополнение продуктов на маршруте не предполагалось. Однако в связи с задержанием группы правоохранительными органами нам пришлось находиться на территории Монголии на два дня дольше. Продукты для питания в эти дни приобретались в местных магазинах. Кроме того, перед началом сплава по Шишхид-Голу нам продали целого барана, а после окончания сплава по Хугийн-Голу подарили целого барана.
3. На одного человека на 23 дня приходилось 14,86 кг продуктов. Предполагалось, что это количество продуктов (постепенно уменьшающееся) каждый участник похода будет иметь в рюкзаке до начала горного перехода. Далее 6 дней горного маршрута каждый будет нести 3,9 кг. Но т.к. на горной части маршрута нам пришлось идти совместно с монгольской группой, все продукты переносились во вьючке на лошадях.
4. Нас предупредили, что на погранпереходе у российских таможенников могут возникнуть вопросы по поводу продуктов, если они будут не в фирменных упаковках. Поэтому продукты на территорию Монголии мы завозили в фирменных упаковках, и паковали в гидроизоляцию уже там. По этой же причине нам пришлось отказаться от самостоятельного приготовления сухого мяса, и взять с собой тушенку. Многие из используемых нами продуктов можно было приобрести в Монголии. Причем в посёлке Ханх за рубли, по ценам, сопоставимым с российскими.
5. Каждый участник похода паковал продукты в отдельную упаковку на одно приготовление или употребление всей группой. Это существенно облегчило организацию питания на маршруте.
6. У экипажа каждого катамарана во время сплава по Шишхид-Голу был полный набор продуктов, необходимых для завтрака, обеда и ужина. Это было необходимо для того, чтобы обеспечить полноценное питание членам команды одного катамарана в случае, если он окажется оторванным от основной группы на достаточно длительный срок.
7. Дежурство в походе было организовано по очереди экипажами катамаранов, при этом продукты во время дежурства должен был расходовать дежурный катамаран (в качестве бонуса за труды).

8. Несколько раз была добавка к обычному рациону из ягод и небольшая добавка из рыбы. Три раза готовились оладьи. Грибов не было, по-видимому, из-за жестокой засухи.
9. Раскладка продуктов была уменьшена по основным продуктам питания по сравнению с традиционными раскладками, используемыми нашей группой в походах. Увеличен был только вес мяса, т.к. бралась на маршрут тушенки, а не сухое мясо. В итоге вес продуктов на одного человека в день увеличился с 600 г до 647 г.
10. Количество продуктов и режим питания в целом соответствовали физической нагрузке и потребностям организма участников похода. Хотя следует отметить, что вначале сплава по Шишихид-Голу из-за приобретённого барана был явный перебор по мясу, порции которого с трудом съедались в обед и в ужин. Кроме того, из-за необходимости варить мясо, продолжительность обеда затягивалась до 3 часов и более.
11. На пешей части похода было предусмотрено повышенное потребление шоколада, сахара, халвы, конфет, изюма. В целом калорийность питания на ней планировалось повысить из-за повышенных физических нагрузок. Однако получилось наоборот. Группа увеличилась до 23 человек (18 нас + 5 монголов), а продукты, в основном, использовались наши, рассчитанные на 18 человек.

2.9.7.2.Распределение продуктов среди участников похода:

ФИО	Продукты и их вес (кг)	Общий вес (кг)	ФИО	Продукты и их вес (кг)	Общий вес (кг)
1.Попугайло М.В.	Пшено 2,4 (1,2+1,2) Сушари 1,8 Тушенка 1,625 (5 банок) Галеты 1,0 Сахар 1,0 Сало 3,5 Конфеты 2,0 (4 раза по 0,5) Суп 1,0 (2 раза по 0,5)	14,325 кг	10.Тимофеев В.Л.	Пшено 2,4 (1,2+1,2) Сушари 1,8 Тушенка 1,950 (6 банок) Галеты 1,0 Сахар 2,0 Макароны 1,2 Суп 1,0 (2 раза по 0,5) Сухое молоко 0,6 Соль 2,0 Кетчуп 1,05	15,0 кг
2.Вагин П.В.	Рис 2,4 (1,2+1,2) Сушари 1,8 Тушенка 1,625 (5 банок) Галеты 1,0 Сахар 2,0 Шоколад 4,05 Конфеты 1,5 (3 раза по 0,5) Сухое молоко 0,6 (2 раза по 0,3)	14,975 кг	11.Барлит О.Г.	Рис 2,4 (1,2+1,2) Сушари 1,8 Тушенка 1,625 (5 банок) Галеты 2,0 Сахар 2,0 Халва 1,05 Конфеты 1,5 (3 раза по 0,5) Суп 1,0 (2 раза по 0,5) Сухое молоко 0,3 Соль 1,0 Грецкий орех 0,3	14,925 кг
3.Вахрушев А.В.	Рис 2,4 (1,2+1,2) Сушари 1,8 Тушенка 1,625 (5 банок) Галеты 1,0 Сахар 1,0 Шоколад 4,05 Колбаса 2,8 (4 раза по 0,7) Сухое молоко 0,3	14,975 кг	12.Егорова Е.А.	Макароны 2,4 (1,2+1,2) Сушари 1,2 Тушенка 1,625 (5банок) Галеты 1,0 Сахар 1,0 Сухой картофель 1,0 (10 раз по 0,1) Конфеты 3,0 (6 раз по 0,5) Суп 1,5 (3 раза по 0,5) Сухое молоко 0,6 (2 раза по 0,3) Чай 1,0	14,325 кг
4.Егоров П.А.	Пшено 2,4 (1,2+ 1,2) Сушари 1,8 Тушенка 1,625 (5 банок) Галеты 2,0 Сахар 2,0 Макароны 2,4 (1,2+1,2) Горчица 1,04 Приправа 0,5 Соль 1,0	14,765 кг	13.Ильенко А.Ю.	Греча 2,4 (1,2+1,2) Сушари 1,8 Тушенка 1,625 (5 банок) Галеты 1,0 Сахар 2,0 Топленое масло 1,4 Халва 1,05 Суп 1,5(3 раза по 0,5) Сухое молоко 0,6 Кетчуп 1,05 Приправа 0,5	14,925 кг
5.Ивойлов В.И.	Греча 2,4 (1,2 + 1,2) Сушари 1,2 Тушенка 1,625 (5 банок) Галеты 1,0 Конфеты 1,0 (2 раза по 0,5) Колбаса 5,6 (8 раз по 0,7) Чай 1,0 Макароны 1,2	15,025 кг	14.Коковина Т.А.	Рис 2,4 (1,2+1,2) Сушари 1,2 Тушенка 1,625 (5 банок) Галеты 1,0 Сахар 1,0 Кофе 1,0 Конфеты 1,0 (2 раза по 0,5) Сухое молоко 0,6 (2 раза по 0,3) Мука 3,0 Халва 2,1	14,925 кг
6.Милованов М.М.	Рис 2,4 (1,2+1,2) Сушари 1,8 Тушенка 1,625 (5 банок) Галеты 1,0 Сахар 2,0 Пшено 2,4 (1,2+1,2) Суп 2,0 (4 раза по 0,5) Сухое молоко 0,3 Топленое масло 1,4 Майонез 0,46	15,085 кг	15.Помогаева Е.В.	Греча 2,4 (1,2+1,2) Сушари 1,8 Тушенка 1,625 (5банок) Галеты 2,0 Сахар 2,0 Растительное масло 0,85 Макароны 1,2 Суп 2,0 (4 раза по 0,5) Сухое молоко 0,6 Приправа 0,5	14,975 кг
7.Попугайло А.М.	Рис 2,4 (1,2 + 1,2) Сушари 1,2 Тушенка 1,625 (5 банок) Галеты 1,0 Сахар 1,0 Сыр 6,0 (6 раз по 1,0) Конфеты 1,0 (2 раза по 0,5) Халва 1,05	14,775 кг	16.Савченко П.Н.	Греча 2,4 (1,2+1,2) Сушари 1,2 Тушенка 1,625 (5 банок) Галеты 2,0 Сахар 2,0 Халва 2,1 Конфеты 2,0 (4 раза по 0,5) Чай 1,0 Сухое молоко 0,6 (2 раза по 0,3)	14,925 кг
8.Прокопович Во.С.	Греча 2,4 (1,2+1,2) Сушари 1,2 Тушенка 1,950 (6 банок) Галеты 1,0 Сахар 1,0 Изюм 3,6 (6 раз по 0,6) Халва 1,05 Кетчуп 1,05 Растительное масло 0,85 Сухое молоко 0,6	14,7 кг	17.Цыпушкина Т.С.	Рис 2,4 (1,2+1,2) Сушари 1,2 Тушенка 1,625 (5 банок) Галеты 1,0 Макароны 1,2 Конфеты 3,0 (6 раз по 0,5) Сухое молоко 0,6 Чай 1,4 Соль 2,0 Майонез 0,46	14,885 кг
9.Прокопович Вл.С.	Горох 2,4 (1,2+1,2) Сушари 1,8 Тушенка 1,625 (5 банок) Галеты 1,0 Сахар 1,0 Сыр 6,0 (6 раз по 1) Макароны 1,2	15,025 кг	18.Чабина А.Н.	Горох 2,4 (1,2+1,2) Сушари 1,2 Тушенка 1,625 (5 банок) Галеты 2,0 Макароны 1,2 Кетчуп 1,05 Суп 1,5 (3 раза по 0,5) Сухое молоко 0,6 Сухой картофель 1,3 (13 раз по 0,1) Соль 2,0	14,875 кг

2.9.7.3.Ежедневное питание на активной части похода.**Завтрак.**

Продукты	На 1 чел.	На 18 чел.	Примечания	Дополнительно
Крупа	66,7 г	1,2 кг		Ягоды
Сухое молоко	17 г	0,30 кг		
Масло топл.	7 г	0,122 кг		
Сухари	20 г	0,36 кг		
Галеты	30 г	0,54 кг		
Сахар	20 г	0,36 кг		
Соль	3,5 г	0,063 кг		
Чай	3,5 г	0,063 кг		
Кофе	2,4 г	0,0432 кг		
Итого:	170,1 г	3,0512 кг		

Перекус 1.

Конфеты	20 г	0,36 кг	2-3 шт. Возможно использовать халву, шоколад, перераспределив их со второго перекуса.	
---------	-------------	----------------	---------------------------------------------------------------------------------------	--

Обед.

Продукты	На 1 чел.	На 18 чел.		
Супы	28 г	0,50 кг		
Сухой картофель	3 г	0,054 кг	Добавка в суп	
Тушенка	29 г	0,52 кг	Добавка в суп	
Сухари	20 г	0,36 кг		
Галеты	26 г	0,47 кг		
Колбаса, Сыр, Сало	10 г 10 г 9 г	0,18 кг 0,18 кг 0,162 кг	Возможны варианты: колбаса-29 г или сыр-29 г или сало-29 г или иначе, но 29 г.	
Добавки	8,3 г	0,15 кг	Горчица, кетчуп, майонез, приправы	
Сахар	15 г	0,27 кг		
Чай	3,5 г	0,063 кг		Ягоды
Итого:	161,8 г	2,909 кг		

Перекус 2.

Конфеты, Халва, Шоколад	19 г 15 г 20 г	0,34 кг 0,27 кг 0,36 кг	Возможны варианты: конфеты-54 г или халва-54 г или шоколад-54 г или иначе, но 54 г.	
Колбаса, Сыр,	10 г 19 г	0,18 кг 0,342 кг	Возможны варианты: колбаса-29 г или сыр-29 г	
Изюм	10 г	0,22 кг		
Сухари	10 г	0,18 кг		
Итого:	103 г	1,892 кг		

Ужин.

Продукты	На 1 чел.	На 18 чел.		
Крупа	66,7 г	1,2 кг		
Тушенка	43 г	0,78 кг		
Добавки	10 г	0,18 кг	Горчица, кетчуп, майонез, приправы	
Сухари	22 г	0,40 кг		
Сахар	20 г	0,36 кг		
Соль	3,5 г	0,063 кг		
Чай	5 г	0,09 кг		
Итого:	170,2 г	3,073 кг		
Оладьи			Мука, разрыхлитель, яичный порошок, сода, сахар, соль, растительное масло	2-3 раза за весь поход, по праздникам
Рыба			Мука, растительное масло, соль	Если добудем...
Ягоды				
Итого в день:	625,1 г	11,28 кг		

2.9.8. Общие весовые характеристики.

Наименование	На одного человека, кг				На 18 человек на весь поход, кг
	на весь поход	на сплав по Шишхид-Голу	на 6 дней горного маршрута	на сплав по Хугийн-Голу	
Общегрупповое	4,1	4,1	4,1	4,1	73,5
Специальное водное	4,6	1,5	-	1,5	82,2
Специальное горное	1,2	1,2	1,2	1,2	21,1
Личное	14,0	14,0	10,0	14,0	252,0
Продукты	14,9	14,9	3,9	3,2	267,6
ИТОГО:	38,7	35,7	19,2	24,0	696,4

Комментарии.

1. В таблице приведены расчётные величины весовой нагрузки на участников похода. В реалиях нагрузка по переноске рюкзаков была минимальной. На сплавах только эпизодически приходилось поднимать рюкзаки, а на пешем переходе через горы нам пришлось отказаться от самостоятельного маршрута из-за недостатка времени, и в результате почти весь груз несли лошади.
2. Поскольку мужчины, несли помимо питания и личного снаряжения, почти всё общегрупповое, специальное водное и горное снаряжение, то реальное распределение веса рюкзаков при выходе на маршрут приближалось к следующим цифрам:

	Вес рюкзаков на 1 человека, кг
Мужчины (10 человек)	46,5
Женщины (8 человек)	28,9

2.9.9.Список организаций и лиц, с которыми договаривались о предоставлении услуг или имели дело.

1. Уральский филиал Федеральной пассажирской компании ОАО РЖД.
620027, Свердловская обл., г. Екатеринбург, ул. Вокзальная, д. 16.
Тел. +7 (343) 358-29-60 / +7 (343) 358-21-83.
2. Страховое акционерное общество «Экспресс Гарант», г. Екатеринбург,
ул. Свердлова, 2. Тел. 8-800-100-05-11; +7(343)370-74-74.
Email: info@mail.expressgarant.ru, www.expressgarant.ru
3. Курьерской службы доставки «DHL», г. Екатеринбург, ул. Малышева, 79.
Телефон: 8(343) 310-12-40.
4. Генеральное Консульство Монголии в г. Иркутск, ул. Лапина, 11.
Тел. 8(3952)342445.
5. Туристическая компания «Легенда тур». Монголия, г. Улан-Батор, улица Сеул, здание Чонон Борт Тов, оф. 307. <http://www.legendtour.ru/rus/>
Почтовый адрес: Mongolia, Ulan-Bator, 51, P.O.Box 246. Тел.+ 976 9570-0127
Евгений Кулаков. E-mail: info@legendtour.ru
6. Туристическая компания «Саян-Радиян». г. Иркутск, ул. Розы Люксембург, 184, оф. 326. Колесов Сергей Александрович, начальник департамента туризма ЗАО «Радиян», моб. тел.: 89025601025, раб. тел.: (3952) 444-238. <http://sayan-radian.ru>
e-mail: kolesov@radian-holding.ru
Контакты в Монголии. Хубсугульский аймак, Ханх сомон, Поселок Турт, база «Саян-Радиян». Dorjgotov, gen. director «Sayan-Radian» Co., Ltd. Сухэ-Батор район, 8-ой хороо, Энхтайван просп.,16–1. Гостиница «Дэлгэр», R-305, Тел/факс (976-11)-331421. Сот.тел: (976)88089141, 99827252. e-mail: dorjee@mail.ru

7. Заказ автобуса в г. Иркутск. Транспортная компания «Кит-Рос». г. Иркутск, ул. Коммунистическая, 65 (01 офис). Тел. 8-914-916-13-87.
E-mail: info@oookitros.ru.
8. Таможенный пост ДАПП Монды. Республика Бурятия, Тункинский район, с. Монды, ул. 50 лет Победы, 20. Тел.: (830147) 93-130, 93-032
Email: BUR-mtp@stu.customs.ru

Комментарии.

1. Большинство адресов было найдено через интернет.
2. Оформление приглашений и виз в Монголию осуществил начальник департамента туризма ЗАО «Радан» Колесов С.А. в Генеральном Консульстве Монголии в г. Иркутске
3. Переговоры с Пограничным управлением Монголии, регистрацию в МЧС Монголии, регистрацию в национальном парке «Tengis-Shishged National Park», найм автомобиля ЗИЛ-131, найм конюхов с лошадьми и гида осуществлял генеральный директор туристической фирмы «Саян-Радан» Доржготов.
4. Заказ автобуса в г. Иркутск оформлял начальник департамента туризма ЗАО «Радан» Колесов С.А. В Иркутске имеется много транспортных фирм, оказывающих услуги по перевозке туристов.

2.9.10. Координаты основных препятствий и важных точек на маршруте.

Точка	Координаты	Примечания
1. Поселок Ханх	N 51° 30' 35,0" E 100° 39' 26,3"	
2. Перевал Утраг-Даба	N 51° 39' 37,1" E 99° 56' 42,3"	
3. Родник Аршан-Утрагий-Булак	N 51° 39' 10,3" E 99° 51' 09,4"	
На р. Шишхид-Гол		
4. Устье р. Тэнгисийн-Гол	N 51° 28' 08,1" E 99° 01' 33,5"	
5. Устье р. Ходряис-Гол	N 51° 28' 39,3" E 98° 44' 13,1"	Место начала Годарского каскада
6. Устье р. Хара-Барам-Гол	N 51° 26' 48,9" E 98° 32' 41,1"	Место начала Верхних Щёк
7. Устье р. Джабаш-Гол	N 51° 25' 01,6" E 98° 24' 43,1"	Место окончания Верхних Щёк
8. Порог в Верхних Щёках	N ? E ?	Мы не определили его координаты, но иметь их полезно
9. Устье р. Хадрыс-Гол	N 51° 24' 30,5" E 98° 20' 52,0"	Порог Трек
10. Устье р. Их-Турши-Гол	N 51° 24' 32,7" E 98° 19' 39,6"	Порог Плотина
11. Устье р. Бага-Турши-Гол	N 51° 25' 41,9" E 98° 16' 04,3"	Начало подхода (по нашей версии) к Средним Щёкам
12. Начало Средних Щёк	N ? E ?	Полезно знать координаты скальных ворот, от которых начинаются Средние Щёки, хотя ориентиры на местности не пропустить
13. Устье Бага-Изодог-Гол	N 51° 26' 57,5" E 98° 15' 27,8"	Место окончания Средних Щёк и начала Нижних Щёк («Трубы»)
14. Окончание Нижних Щёк	N 51° 27' 31,9" E 98° 03' 40,3"	
15. Начало порога Монгольский	N 51° 27,503' E 98° 13,831'	Точка взята из отчёта Цветковой С.[13]
16. Порог Пограничный	N ? E ?	Порог виден от окончания порога Монгольского
17. Порог Советский	N 51° 27' 44,7"	Приведены координаты правого безымянного

	E 98° 13' 07,6"	притока, который впадает в Шишхид-Гол непосредственно в пороге Советский, и который не может быть ориентиром начала порога
18. Порог Пирамидка	N 51° 27' 50,6" E 98° 10' 45,3"	Координаты водопада на левом берегу Шишхид-Гола, от которого начинается порог Пирамидка
19. Порог Шамро	N ? E ?	Полезно иметь координаты порога. Однако ещё важнее не пропустить порог Пирамидка (который невозможно пропустить) и следующую за ним каменную осыпь левого берега напротив следующего водопада (на правом берегу), т.к. это последнее возможное место для причаливания перед порогом Шамро
На пешей части маршрута		
20. Место начала распадка, ведущего на перевал Духийн-Даба	N 51° 13' 05,4" E 98° 03' 37,7"	Это точка была нашим ориентиром на протяжении четырёх дней движения по долине р. Бусэйн-Гол к перевалу Духийн-Даба
21. Перевал Духийн-Даба	N 51° 12' 09,1" E 98° 09' 24,7"	
22. Начало подъёма по р. Цаган-Адар-Гол	N 51° 09' 13,9" E 98° 23' 55,6"	
23. Устье безымянного правого притока р. Цаган-Адар-Гол	N 51° 07' 01,6" E 98° 27' 15,7"	По данному притоку идёт тропа на перевал Орохтын-Даба
24. Перевал Орохтын-Даба	N 51° 02' 45,0" E 98° 28' 42,9"	
На р. Хугийн-Гол		
25. Начало Верхнего каньона	N 51° 02' 45,0" E 98° 28' 42,9"	
26. Окончание Верхнего каньона	N 51° 01' 28,8" E 98° 38' 46,3"	
27. Начало сплава	N 51° 00' 47,3" E 98° 41' 00,6"	
28. Начало Среднего каньона	N 51° 00' 21,6" E 98° 42' 18,3"	
29. Окончание Среднего каньона	N 51° 59' 45,1" E 98° 45' 47,5"	
30. Устье р. Бурал-Гол	N 51° 59' 57,5" E 98° 47' 17,0"	
31. Начало Буралгольских порогов	N 51° 59' 52,5" E 98° 48' 33,3"	
32. Окончание Буралгольских порогов	N 51° 59' 34,8" E 98° 54' 04,8"	
33. Начало Нижних порогов	N 51° 59' 50,5" E 98° 54' 04,8"	
34. Окончание Нижних порогов	N 51° 59' 34,8" E 99° 09' 21,0"	
35. Пос. Соё-Толгой	N 50° 59' 42,9" E 99° 09' 31,3"	

Комментарии.

1. Координаты всех точек определялись на топографической карте с использованием компьютерной программы OziExplorer, кроме точки 15, которая была взята из отчёта Цветковой С. [13].
2. Координаты начала и окончания препятствий на р. Хугийн-Гол были определены на топографической карте после похода и являются приблизительными.
3. На наших топографических картах перед походом мы отметили 104 точки, которые считали полезными для ориентирования на местности, и которые при необходимости вводились в навигатор. Примерно половина из них использовалась во время похода.
4. Все точки, которыми мы пользовались в походе, соответствовали положению объектов на местности.

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

Статья расходов.	На одного человека, руб.	На 18 человек, руб.
1.Организационные расходы	2950	53100
1.1.Оформление страхового полиса на каждого участника похода	400	7200
1.2.Получение приглашений из Монголии для оформления виз	400	7200
1.3.Оформление виз в Консульстве Монголии в Иркутске	1850	33300
1.4.Оплата пребывания в национальном парке в Монголии	300	5400
2. Транспортные расходы	26045,1	468811,2
2.1.В России	12998,4	233971,2
2.1.1.Проезд поездом Екатеринбург – Иркутск	4897,7	88158,6
2.1.2.Проезд поездом Иркутск – Екатеринбург	4897,7	88158,6
2.1.3.Резервирование мест в поездах при коллективной заявке	537	9666
2.1.4.Заказ автобуса: Иркутск – погранпереход пос. Монды	1333	24000
2.1.5.Заказ автобуса: погранпереход пос. Монды – Иркутск	1333	24000
2.2.В Монголии	13046,7	234840
2.2.1.Найм автомобиля ЗИЛ-131	3333,3	60000
2.2.2.Найм лошадей с оплатой работы конюхов и гида	8452,8	152150
2.2.3.Проезд в автомобиле УАЗ из пос. Улан-Уул до пос. Мурен*	0	0
2.2.4.Проезд в автомобиле УАЗ из пос. Мурен до пос. Ханх*	0	0
2.2.5.Проезд в автомобиле: пос. Ханх – погранпереход Монды – пос. Кырен*	0	0
3. Проживание в Монголии	300	5400
3.1.Проживание в юртах на турбазе «Саян-Радиян» в начале похода	300	5400
3.2.Проживание в юртах на турбазе «Саян-Радиян» в конце похода	0	0
3.3.Проживание на погранзаставе в пос. Улан-Уул	0	0
3.4.Проживание в отеле в пос. Мурен*	0	0
4. Затраты на питание	4712,3	84822
4.1.В России	4330	77941
4.1.1.Приобретение продуктов для всего похода	3827,2	68890
4.1.2.Питание на обратном пути по территории России	502,8	9051
4.2.В Монголии	382,3	6881
4.2.1.Приобретение барана на стойбище Доржготова	166,7	3000
4.2.2.Приобретение барана в пос. Соё-Толгой	0	0
4.2.3.Питание на погранзаставе в пос. Улан-Уул	0	0
4.2.4.Питание в пос. Мурен*	0	0
4.2.5.Питание на выезде с маршрута в Монголии	215,6	3881
5. Приобретение недостающего и ремонт имеющегося снаряжения	1858,7	33455

5.1. Приобретение общегруппового снаряжения	810,7	14592
5.1.1. Газ	158,9	2860
5.1.2. Плитка газовая Easy Fuel	123,9	2230
5.1.3. Аптечка	277,8	5000
5.1.4. Ремнабор	40,9	737
5.1.5. Изготовление флагов	166,7	3000
5.1.6. Прочее	42,5	765
5.2. Приобретение водного снаряжения	812,3	14621
5.2.1. Лопасты для вёсел	454,5	8181
5.2.2. Сидения для коленной посадки на одном катамаране	357,8	6440
5.3. Приобретение горного снаряжения	71,8	1292
5.4. Ремонт двух палаток	111,1	2000
5.5. Ремонт катамарана	52,8	950
6. Прочие и непредвиденные расходы	7180,4	129246,6
6.1. В Монголии	1111,1	20000
6.1.1. Переговоры по сотовой связи в Монголии	0	0
6.1.2. Оплата стоимости погибшей лошади	1111,1	20000
6.1.3. Оплата бензина для транспорта погранслужбы и национального парка	0	0
6.1.4. Штраф национального парка	0	0
6.1.5. Штраф погранслужбы	0	0
6.1.6. Пользование баней на турбазе «Саян-Радиян» в конце похода	0	0
6.2. В России	6045,4	108816,6
6.2.1. Переговоры по сотовой связи в России	55,6	1000
6.2.2. Почтовые расходы за пересылку документов для оформления виз в Иркутске	147,7	2658
6.2.3. Простой заказанного автобуса у погранперехода в пос. Монды	944,4	17000
6.2.4. Проезд поездом Иркутск – Екатеринбург (повторное приобретение билетов)	4897,7	88158,6
6.4. Прочие	23,9	430
ИТОГО:	41785,9	752156,8

Комментарии:

1. Страховая компания «Экспресс Гарант» (г. Екатеринбург) застраховала участников похода от несчастного случая на целый год, сославшись на прекращение страхования на месяц. Это сделало услугу почти в 5 раз дороже. Одним из условий страховки была регистрация страхового случая в медицинских учреждениях на территории России. Надо отметить, что два участника похода, получив травмы (перелом и отморожение) через несколько месяцев после похода, получили от этой страховой компании компенсацию.
2. Оформление приглашения из Монголии стоило летом 2014 года 800 р. Однако, Колесов Сергей Александрович, начальник департамента туризма ЗАО «Радиян», оформлявший приглашения, предоставил скидку в 50% с учётом того, что группа большая, и того, что она состояла в основном из студентов.
3. Оформление визы в Монголию для одного человека стоило 50 долларов. В настоящее время действует безвизовый режим.

4. Были оплачены 5 дней пребывания в Tengis-Shishged Nation Park. Стоимость пребывания в парке в течение 1 дня для одного человека – 60 рублей. Фактически нам совместно с монгольской группой пришлось находиться в нём 17 дней. Это послужило поводом для наложения штрафа на нас.
5. Резервирование одного места в плацкартном вагоне при коллективной заявке на билеты на РЖД стоило 268,5 р. при проезде в одном поезде. Мы планировали ехать на двух поездах (один туда и один обратно), следовательно, резервирование стоило $268,5 \times 2 = 537$ р. Коллективная заявка гарантировала приобретение билетов.
6. Наш опыт показывает, что заказывать автобус и приобретать билеты на поезд для обратной дороги в России после путешествия по Монголии не целесообразно, т.к. в Монголии могут возникнуть самые разные обстоятельства, которые не позволят вовремя перейти границу, и приведут к опозданию на транспорт и большим финансовым потерям.
7. Статьи расходов, обозначенные значком *, относятся к руководителю группы, оставшемуся в Монголии для разбирательства с правоохранительными органами, после отправки основной группы в Россию.
8. Статьи расходов, которые нами не оплачивались (в графе расходов стоит 0), были оплачены за счёт туристической фирмы «Саян-Радиян» Доржготовом.
9. Автомобиль ЗИЛ-131 был арендован на весь период нашего пребывания в Монголии (5 полных дней и 15 неполных - ожидание) за 50000 рублей, но т.к. оно увеличилось на 5 дня, и проехали мы расстояние значительно большее, чем планировалось, эксплуатация ЗИЛ-131 встала нам в 60000 рублей.
10. Использование лошади под седло стоило 550 р. в день, лошадь под выючку – 600 р. в день, работа монгольского конюха – 300 р. в день, гида – 500 р. в день. 7 дней 4 конюха и 1 гид с 13 лошадьми шли к нам навстречу. И 10 дней они шли с нами по маршруту. Нам надо было оплатить $7+10=17$ дней работы 4 конюхов, 1 гида и 13 лошадей. Деньги за работу гидом Доржготов не взял. Получилась сумма – 152150 р. Эта сумма была в 3,7 раза больше той, на которую мы рассчитывали (40950 р). Мы предполагали, что потребуется только 8 лошадей, 2 конюха, гид и 7 дней пути. И Доржготов, и мы слишком оптимистично смотрели на возможность перехода через горы. Мы думали, что сможем пройти намеченный маршрут значительно быстрее. Хорошо ещё то, что Доржготов догадался взять больше лошадей.
11. Проживание в юрте на турбазе «Саян-Радиян» для одного человека стоило 600 р. в день. В начале путешествия мы заняли две юрты, рассчитанные на $4+5=9$ человек. Поэтому стоимость проживания для одного человека стала 300 р.
12. Большая часть общегруппового и специального снаряжения имела. Расходы коснулись приобретения лекарств в аптечку, ряда предметов ремнабора, крепежа для строительства катамаранов, газовой горелки, части веревок и некоторых других предметов горного снаряжения и пр. Были приобретены новые лопасти для вёсел и комплект сидений для коленной посадки для одного катамарана. Две палатки и катамаран были отремонтированы перед походом.
13. Сотовая связь между Монголией и Россией дорогая – около 2 долларов за минуту разговора. В связи с непредвиденной задержкой группы в Монголии пришлось вести много переговоров, стоимость которых оказалась большой. Переговоры велись с телефона Доржготова и оплачивались им.
14. Пересылка документов для оформления виз в Иркутске была осуществлена через компанию DHL с доставкой посылки получателю в течение 2 дня.
15. Простой заказанного автобуса у погранперехода в пос. Монды оплатил Колесов С.А., т.к. у группы не было денег для осуществления платежа. Деньги ему мы вернули только после возвращения в Екатеринбург.
16. Повторное приобретение билетов на поезд Иркутск – Екатеринбург было осуществлено нашими товарищами в Екатеринбурге, т.к. к концу похода уже ни у кого из его участников не оставалось денег для этого. Билеты были оформлены в электронном виде, и в Иркутске их оставалось только получить.
17. Расходы на проведение похода оказались значительно выше, чем предполагалось, по объективным и субъективным причинам. Из объективных причин надо выделить оплату найма лошадей и автомобиля ЗИЛ-131. Каждому участнику похода пришлось добавить на эти расходы по 6730 р. Среди субъективных причин (т.е. тех, которые можно было избежать) надо назвать оплату погибшей лошади, оплату простоя автобуса, повторное приобретение билетов на поезд от Иркутска до Екатеринбурга. Эта сумма составила примерно 7000 р. на человека, следовательно, поход мог встать нам примерно в 34000 р. Кроме того, надо отметить, что расходы могли оказаться ещё больше, если бы нам не шли навстречу руководители турфирмы «Саян-Радиян» Доржготов и Колесов С.А., сокращая размеры необходимых платежей или вообще отказываясь от некоторых из них. Ещё необходимо отметить, что после задержания группы правоохранительными органами Монголии, Доржготов взял на себя оплату штрафов, бензина, проживания, питания, телефонных переговоров. Мы так и не узнали размеры некоторых из этих платежей...

2.11.Итоги, выводы и рекомендации по прохождению маршрута.

Самым главным итогом нашего путешествия является то, что оно состоялось, и было полностью успешным. Нам удалось осуществить сплав по Шишхид-Голу, наверное, впервые за последние 10 лет. В отличие от наших предшественников, на этом маршруте пересекавших государственную границу между Россией и Монголией незаконно (и порой бравировавших этим), мы с гордостью можем сказать, что путешествовали в этих местах, не только уважая законы и традиции Монголии, но и в тесном взаимодействии с властями и гражданами этой страны. Существенная часть пешего маршрута через горы в районе хребта Саннийн-Нуру никем вообще не проходила, в том числе и монголами. Сведений о сплаве по р. Хугийн-Гол не было никаких, это было очевидное первопрохождение. Таким образом, наш план предусматривал уплыть по Шишхид-Голу из Дархатской котловины к российской границе и затем, перейдя через горы, вновь приплыть в неё по Хугийн-Голу. Выходя на маршрут, мы понимали всю амбициозность этого проекта. Он щекотал нервы и требовал скрупулёзной подготовки, и подтверждения наших квалификационных возможностей. Только при выполнении этих условий он мог быть успешным. Тем не менее, надо признать, что такая нитка маршрута была вынужденной, т.к. пересекать границу между Монголией и Россией в районе пос. Уш-Бельдир было недопустимо и никак не входило в наши планы, и пришлось искать вариант возвращения группы от российской границы обратно в Дархатскую котловину. Осуществлённый нами маршрут позволил начать осваивать новый обширный, во многом неизученный, туристический регион с большим количеством интересных туристических объектов и сложных маршрутов. Кроме того, надо сказать, что сама Дархатская котловина является очень привлекательным местом в туристическом плане из-за её красоты, природных богатств и относительной труднодоступности. Во всяком случае, российских туристов в ней побывало не так уж много.

Некоторые общие выводы и рекомендации по прохождению нашего маршрута:

- ✓ Отправляясь в длительное и далёкое путешествие, всё должно быть предусмотрено (это, конечно, не новость), хотя, понятно, всего предусмотреть невозможно. Тем не менее, свой успех связываем с тщательно проведённой предварительной работой. Все аспекты жизнеобеспечения группы в походе внимательно изучались, планировались и подготавливались. Причём по некоторым позициям был явный перебор (газовые горелки с газом, аптечка, горное снаряжение). Кроме того, нужно не только качественное снаряжение, хорошая техническая и физическая подготовка членов команды, но и благоприятный психологический климат в ней. Без этого компонента вообще сложно говорить о каком-либо успехе.
- ✓ Для того, чтобы путешествовать по Шишхид-Голу в приграничной зоне Монголии необходимо получить разрешение Пограничного управления и, как теперь выяснилось, администрации Shishged-Tengis National Park. Это наиболее сложные правовые вопросы. Без помощи таких людей, как Доржготов, их не решить. Есть надежда, что после нашего путешествия, ситуация может измениться в лучшую сторону. Во всяком случае, теперь пограничники в Монголии знают, что есть русские, которые считают необходимым соблюдать законы этой страны. Кроме того, есть человек, который активно работает над развитием приключенческого туристического бизнеса в Дархатской котловине.
- ✓ Необходимо подчеркнуть, что все остальные вопросы организации нашего тура на территории Монголии также обеспечивались господином Доржготовом. Это очень облегчило нам жизнь, но одновременно сделало нас сильно зависимыми от него. Но мы об этом несколько не жалеем, потому что понимаем, что эта

зависимость от него – это своеобразная плата за возможность осуществить нашу мечту. В конце концов, этот вопрос отошёл на второй план, потому что Доржготов оказался замечательным собеседником и верным товарищем, рассказавшем о Монголии и монголах столько интересного и необычного, сколько никто из других путешественников по этой стране и не слышал.

- ✓ Необходимо знать, что полиция Монголии с большим рвением задержит любую туристическую группу иностранцев для проверки законности её действий. Будут изучены все фото- и видеоматериалы, и, если на них будет запечатлён выловленный таймень (без наличия у вас лицензии), то большого штрафа не избежать. В Монголии запрещено рубить лес, т.к. его мало. Если уличат в этом, то тоже будет наложен большой штраф. А если учесть, что монголы никогда никуда не спешат, то разбирательство может затянуться...
- ✓ В процессе разработки маршрута нам пришлось искать варианты, как сбалансировать время заезда и выезда со временем прохождения спортивной части тура. Необходимо было учитывать не только время каникул и отпусков участников похода, но и то, что на территории Монголии мы могли находиться не более 30 дней. Именно столько времени позволяла находиться в ней туристическая виза. Получилось следующее (самый оптимистичный вариант):
 - проезд на поезде и автобусе до пос. Монды по территории России....3 дня,
 - переход границы и переезд на автомашине ЗИЛ-131 до
р. Шишхид-Гол по территории Монголии.....2 дня,
 - спортивная часть путешествия.....18 дней,
 - переезд на автомашине ЗИЛ-131 по территории Монголии от
пос. Соё-Толгой до погранперехода Ханх-Монды.....3 дня,
 - проезд по территории России на автобусе и поезде до Екатеринбурга...3 дня.

Итого: 29 дней

Таким образом, на подъезд и отъезд планировалось потратить 11 дней, это 2/3 времени спортивной части, и это непомерно много. Необходимо было также заложить время на непредвиденные задержки, которые во время путешествия могли случиться, и их случилось много. Сократить время подъезда и выезда можно было только перелётом из Екатеринбурга в Иркутск на самолёте (в сумме на 3-4 дня), но это привело бы к резкому удорожанию путешествия. На это мы пойти не могли. В итоге с Доржготовым был согласован описываемый вариант.

- ✓ Многие тропы, обозначенные на топографических картах Монголии, как правило, существуют. Причём, большинство из них конные, т.е. достаточно чёткие. Тропы теряются только в болотах, в широких долинах рек.
- ✓ Рекомендуем также обратить внимание на раздел отчёта 2.7. «Потенциально опасные участки (препятствия, явления) на маршруте», несмотря на то, что многое в нём взято из справочных изданий.

- выводы и рекомендации по сплаву по Шишхид-Голу:

- ✓ При сплаве по Шишхид-Голу мы, прежде всего, опирались на лоцию А.Родина [8], и считаем, что она наиболее грамотно отражает существо дела. Во всяком случае, следуя рекомендациям А.Родина, мы не допустили ни одной ошибки. В Нижнем каньоне мы останавливались там, где было рекомендовано, и это предопределяло успех проведения разведки и прохождения препятствий. Были также получены некоторые полезные сведения и из отчётов [9,13].
- ✓ Разведка и выставление страховки на именных препятствиях обязательны. Но в ряде случаев из-за наличия каньона страховка затруднена или вообще невозможна. В ряде случаев целесообразно проходить пороги на разгруженных катамаранах, усиленными экипажами или, вообще, отказаться от прохождения.

Это определяется уровнем сложности препятствия (зависящей, в частности, от уровня воды в реке) и уровнем квалификации участников похода.

- ✓ Летом 2014 года в Дархатской котловине была жестокая засуха. Это привело к сильному снижению уровня воды в Шишхид-Голе. Это облегчило прохождение препятствий, снизив их опасность. Но надо знать, что летом на Шишхид-Голе может быть и половодье [8,9], которое может сделать сплав не только чрезвычайно опасным, но и вообще невозможным.
- ✓ По Шишхид-Голу мы сплавлялись 6 дней. Конечно, хотелось больше времени посвятить этой реке, сходить на её притоки, посетить близлежащие вершины. Всё это очень интересно, но лимит времени не позволял это сделать.
- ✓ Рыбы в реке много. Это следует из многочисленных описаний [5,8,9]. Но ловить тайменя можно только купив лицензию. Для занятия рыбалкой у нас не было достаточно времени, мы поймали небольшое количество рыбы, но серьёзных трофеев не было.

- выводы и рекомендации по пешей части маршрута:

- ✓ Хребет Саннийн-Нуру – очень красивые и серьёзные горы. В них без горного снаряжения и подготовки ходить, наверное, нельзя. Этот хребет труднодоступен. Монголы, пограничники, туристы здесь не ходят. Мы планировали сделать самостоятельный переход в этих горах, однако от него пришлось отказаться вновь из-за недостатка времени. В течение 5 дней, пока мы шли вдоль них по долине р. Бусэйн-Гол, они блестили, манили, дразнили, восхищали... Несомненно, в таких горах надо ходить!
- ✓ Использование лошадей облегчило нам задачу возвращения в Дархатскую котловину. Мы впервые имели дело с лошадьми и были покорены этими красивыми, выносливыми и послушными животными. Общение с ними несказанно украсило наше путешествие. Без лошадей перейти горы в Дархатскую котловину можно, но это будет многократно тяжелее.
- ✓ На переходе через горы было несколько десятком переправ. Лошади нам облегчили переход рек, но если придётся идти пешком, то надо иметь в виду, что среди переправ есть и непростые (например, через р. Дават-Сайлаг-Гол).
- ✓ Из-за жестокой засухи мы столкнулись с отсутствием воды на некоторых участках маршрута через горы. К этому надо быть готовыми.
- ✓ Пройденные перевалы (Духийн-Даба, Орохтын-Даба) не вызвали серьёзных затруднений. На них есть тропы, позволяющие безопасно подняться и спуститься.

- выводы и рекомендации по сплаву по Хугийн-Голу:

- ✓ Жестокая засуха облегчила нам сплав по Шишхид-Голу, понизив уровень воды в нём. Но сделала невозможным сплав в верхней части Хугийн-Гола. Учитывая то, что в Дархатской котловине бывает не только засуха, но и половодье, можно предположить, что в этом случае сплав по Хугийн-Голу может стать возможным и очень интересным на протяжении 60-70 км до пос. Соё-Толгой. Если станет возможным плыть по нему, то он со всеми своими каньонами и порогами может оказаться на уровне 3-4 к.с. Нам же удалось проплыть только половину этого расстояния, а на второй половине мы занимались обносами и проводкой катамаранов.
- ✓ Надо отметить, что в верховьях Хугийн-Гола находятся великолепные вершины Хэтгэг-Ула (3163 м) и безымянная (3351 м), вторая по величине после г. Мунку-Сардык (3491 м), высочайшей в Саянах. Эти вершины достойны восхождения...
- ✓ Долина Хугийн-Гола посещается людьми, летом монголы выезжают туда на покосы. В случае необходимости, наверное, можно рассчитывать на их посильную помощь.

Одним из важных итогов похода считаем то, что группа показала себя сплочённым и работоспособным коллективом, готовым искать и находить верные решения в экстремальных ситуациях. Участники похода накопили важный туристический (и социальный) опыт. Все обогатились яркими впечатлениями, зарядились желанием ходить в новые, сложные и интересные, походы. Туристические возможности Дархатской котловины исключительно велики и мы обязательно туда ещё вернёмся! И вновь, как это было много раз в нашем путешествии, прозвучит команда «Мориндо!», без которой, наверное, мы уже не можем обходиться...

Необходимо сказать, что пройденный маршрут многократно превзошел все наши ожидания! Опасные пороги и высокие стены каньонов Шишихид-Гола, картины суровых горных хребтов, идиллических степных просторов, лиственничных перелесков, рек, озёр, стада коров, лошадей, овец, яков, верблюдов, одинокие юрты навсегда остались в нашей памяти и никого не оставили равнодушными! Всегда исключительно доброжелательное общение монголов с нами на стойбищах, в посёлках, на пыльных дорогах во время случайных встреч, их гостеприимство, оставили исключительно благоприятное впечатление. Мы узнали о Монголии и монголах очень много интересного и полезного. Наш южный сосед стал для нас значительно ближе. Я не говорю уже о том, что в Монголии остались наши настоящие друзья!

И, наконец, последнее. В лучших традициях нашего путешествия, открыв ладони и лица небу, нам очень хотелось сказать: «О, великие духи Монголии! Спасибо Вам за всё, что вы для нас сделали...». Духи, наверное, нам помогали... Но, немного подумав, мы решили, что благодарить надо, прежде всего, людей. Тех людей, кто в нас верил и безоговорочно поддерживал, и словом, и делом. Первым, кого мы должны поблагодарить, является генеральный директор туристической компании «Саян-Радиан» Доржготов. Именно Доржготов сделал всё, что было необходимо, чтобы наше путешествие состоялось и благополучно завершилось. Неиссякаемые оптимизм и энтузиазм Доржи постоянно заражали нас верой в успех, и позволили, в конце концов, осуществить задуманное путешествие.

Доржи говорил, что наше путешествие для Монголии – это сенсация. Уже после всех этих событий он счел возможным направить благодарственное письмо на имя ректора нашего медицинского университета, опубликовал большую статью в гезете «Эрх Чулуу» («Свобода»), распространяемой по всей Монголии, о нашем путешествии, в частности поднимая острые вопросы о действиях правоохранительных органов в отношении нашей группы. А недавно организовал совещание, на которое пригласил губернатора Хубсугульского аймака, членов парламента, пограничников и прочих заинтересованных лиц. Совещание было посвящено вопросам правового обеспечения организации туризма в Хубсугульском аймаке и, в частности, в Дархатской котловине. Мы, безусловно, искренне благодарны Доржготову за всё, что он для нас сделал, от всей души желаем ему успехов и надеемся на новые встречи!





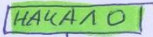









Вторым, кого мы должны благодарить, является Колесов Сергей Александрович, начальник департамента туризма ЗАО «Радиан» в г. Иркутск. Именно он свёл нас с Доржготовом и многократно бескорыстно помогал и словом и делом в организации путешествия, и даже после того, как оно закончилось. Мы, безусловно, ценим всё, что для нас сделал Сергей Александрович, и искренне его благодарим!

Список надо продолжить,...но многие люди, которые болели за нас, и по-настоящему помогали нам, не фигурировали в данном отчёте. Поэтому мы их поблагодарим отдельно!

III. Приложение.

3.1. Топографические карты.

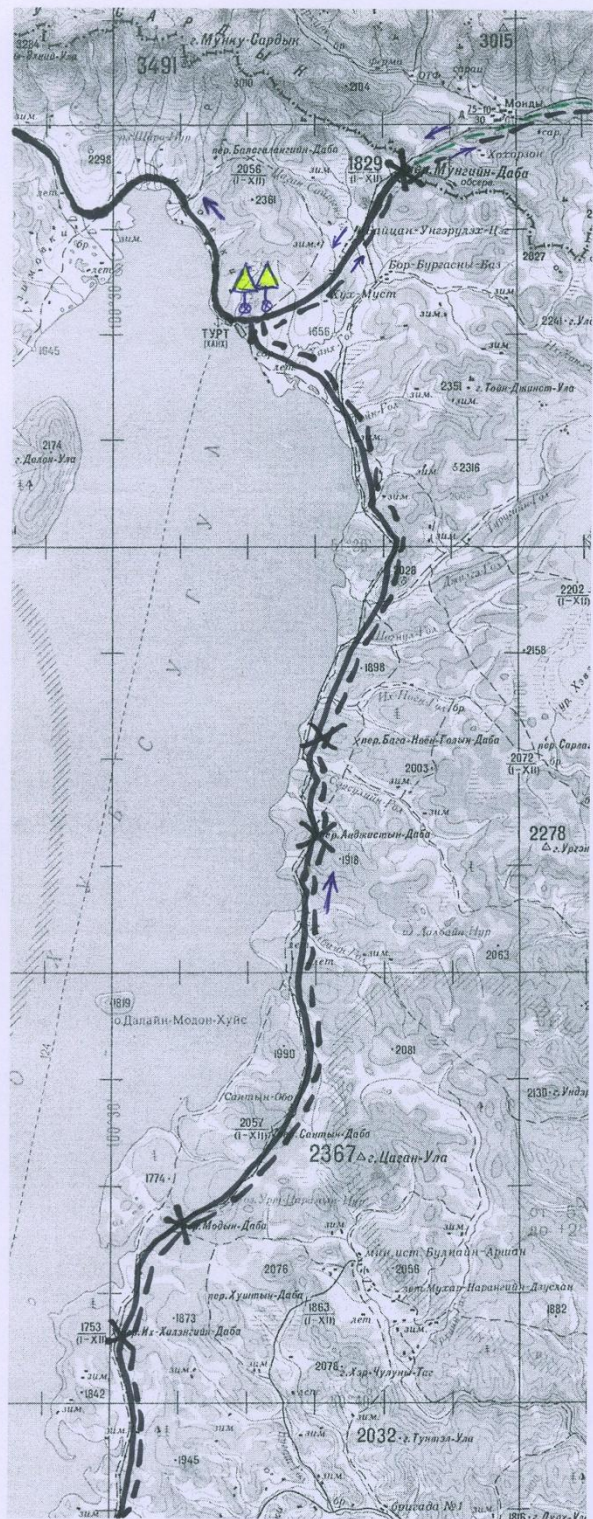
Условные обозначения:

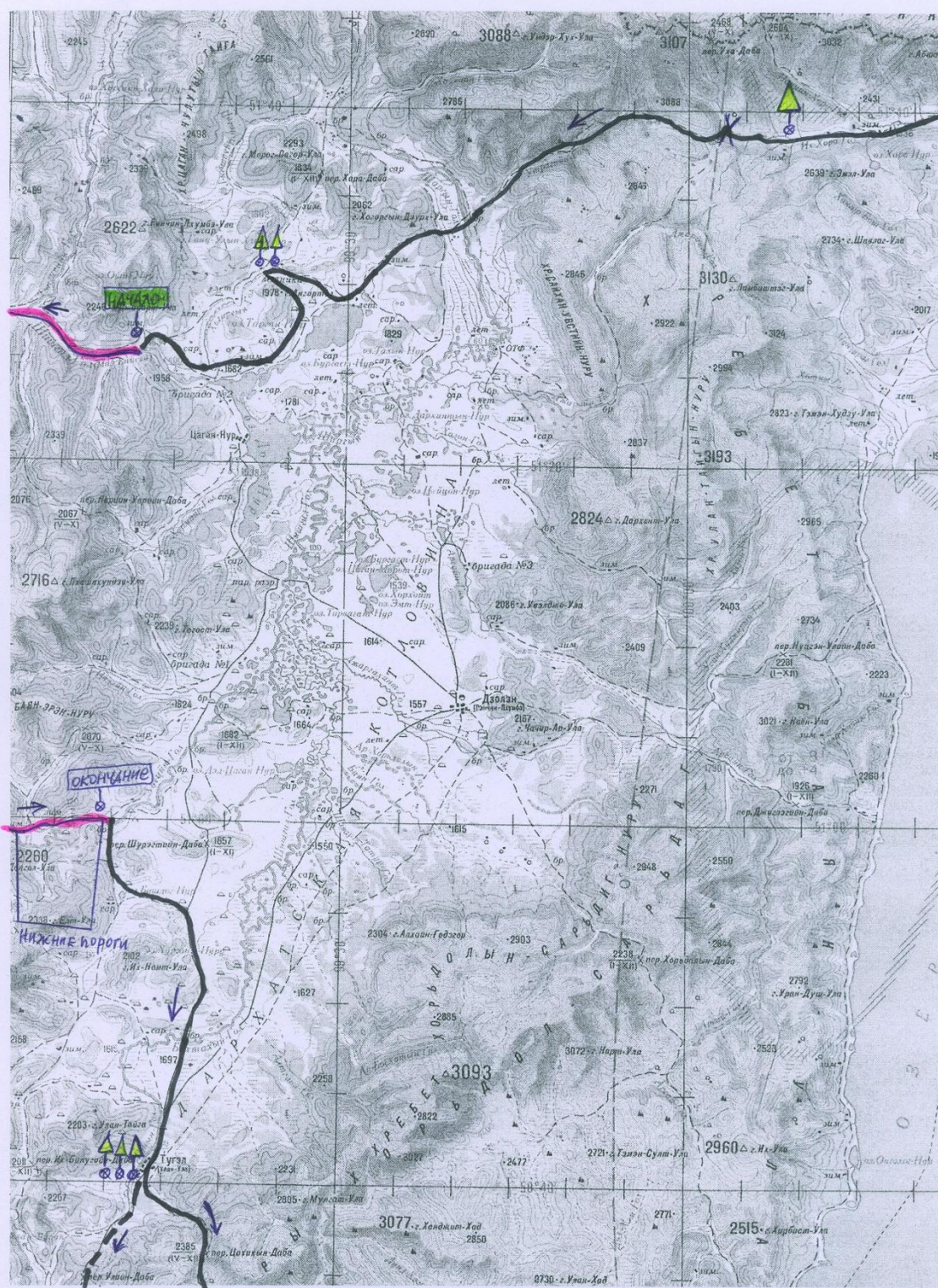
	- движение группы на автобусе.
	- движение группы на автомобиле.
	- движение руководителя на автомобиле на выезде с маршрута.
	- места ночёвок на заезде и выезде с маршрута.
	- места начала и окончания сплава на спортивной части маршрута.
	- места ночевки на спортивной части маршрута.
	- маршрут группы на пешей части.
	- маршрут группы на сплаве.
	- направление движения группы.
	- перевалы.
	- локальные препятствия (пороги) на сплаве.
	- протяжённые препятствия на сплаве (Монгольский порог).
	- протяжённые каньоны, шиверы, каскады на реках.
	- населённые пункты.

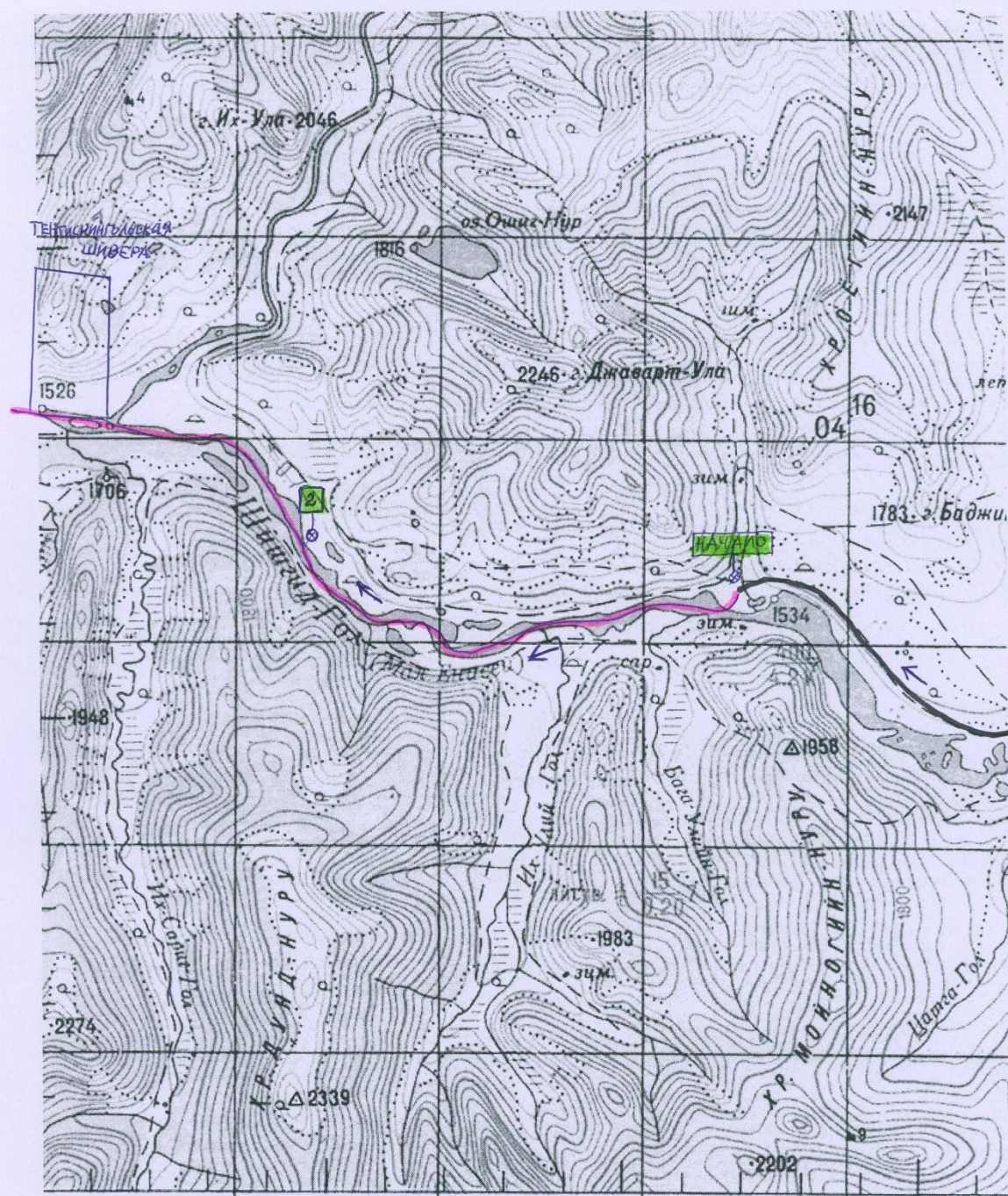
Масштаб 1:500000 - для топографических карт на подъезде и выезде с маршрута.

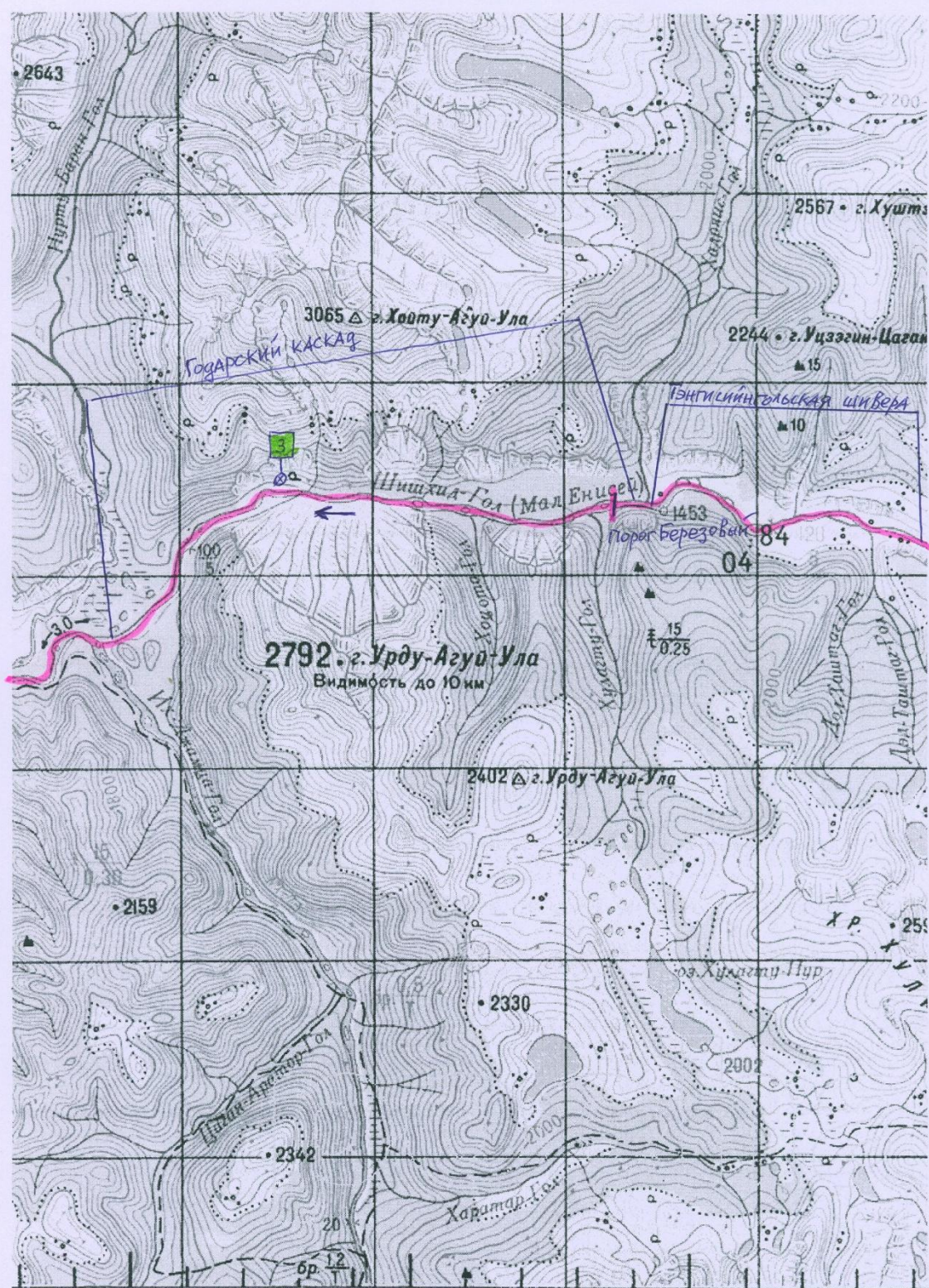
Масштаб 1:100000 (увеличенная в два раза карта 1:200000) - для спортивной части маршрута.

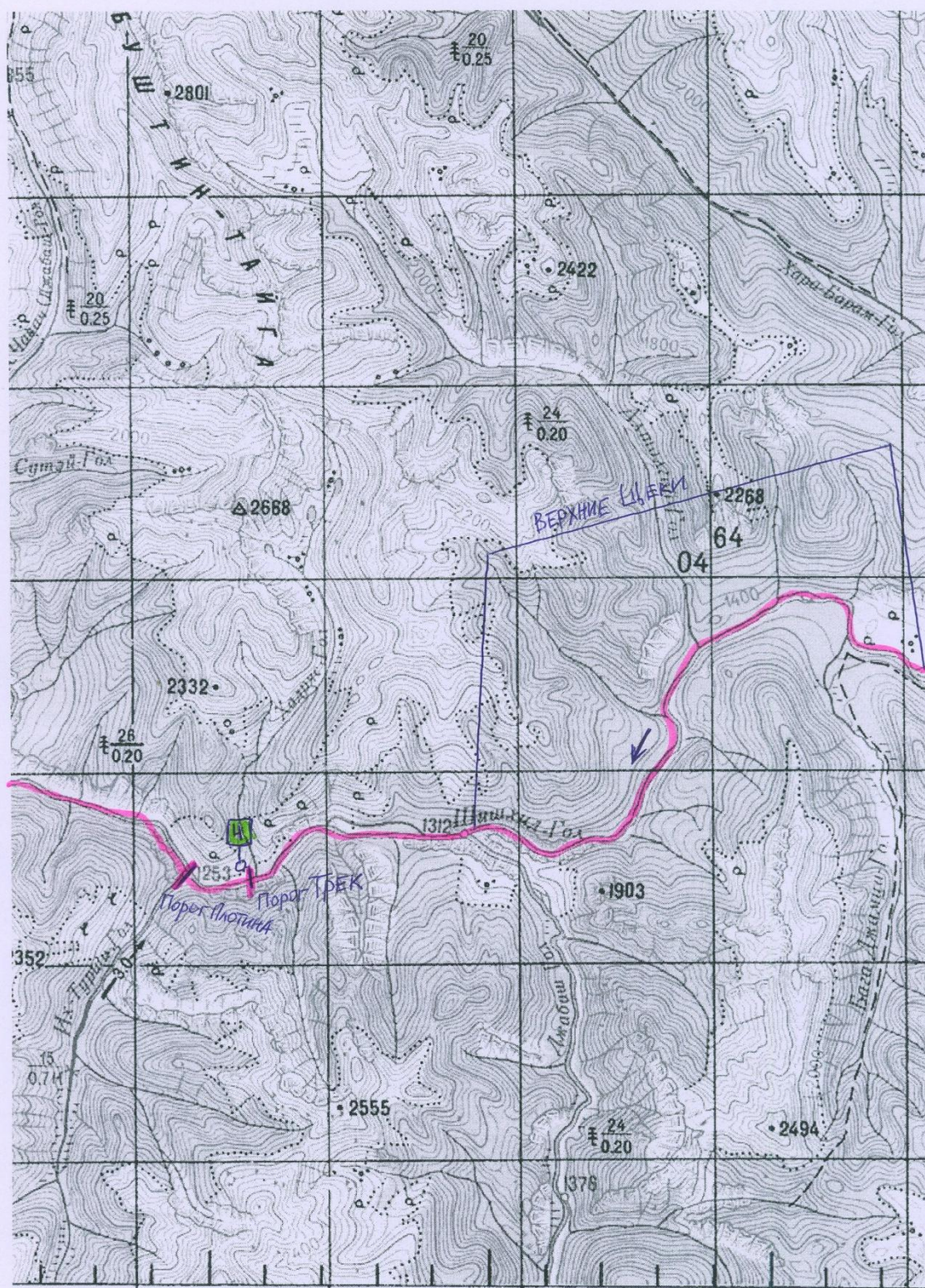
3.1.1. Заезд на маршрут и сплав по р. Шишихид-Гол.

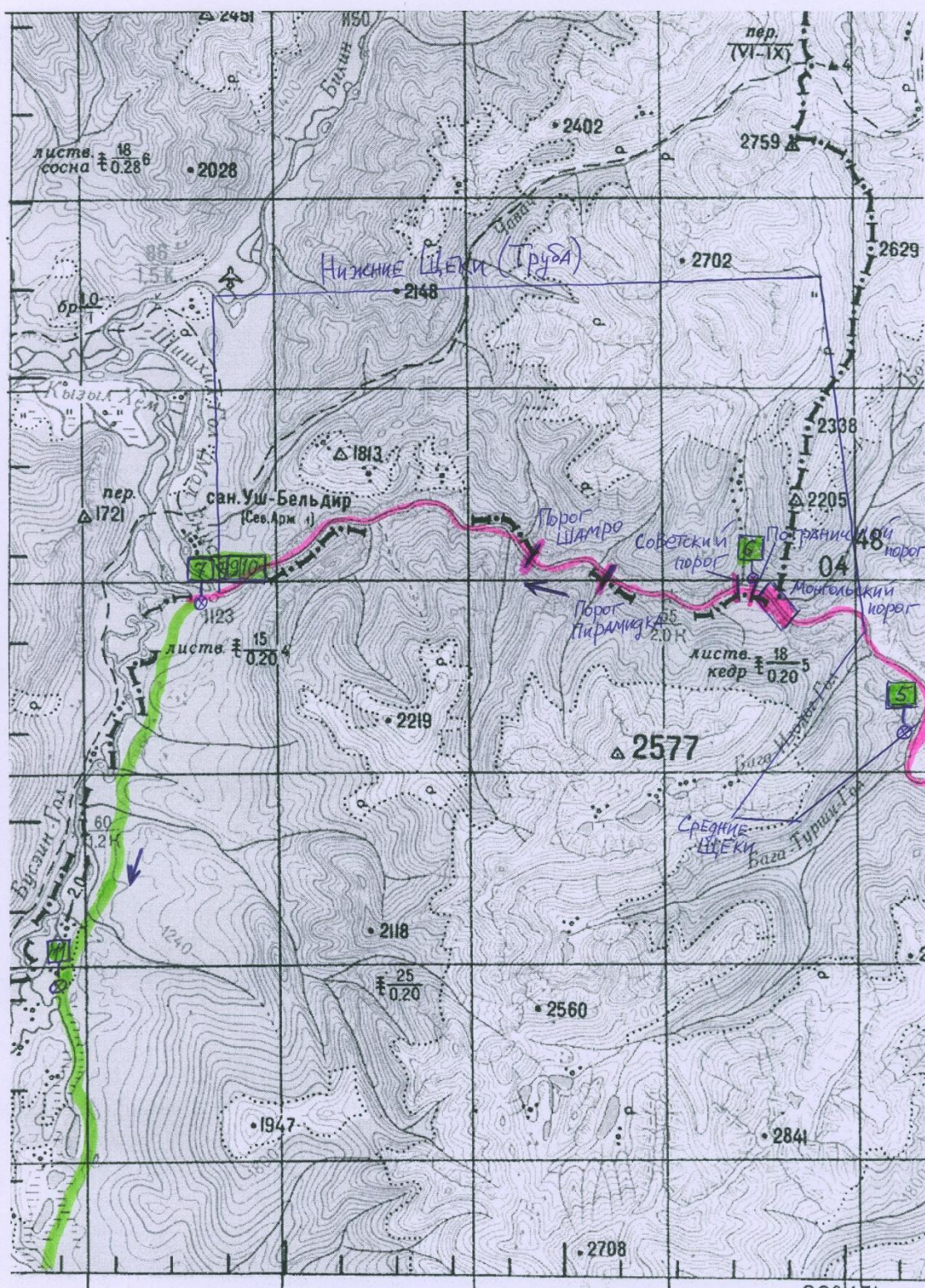




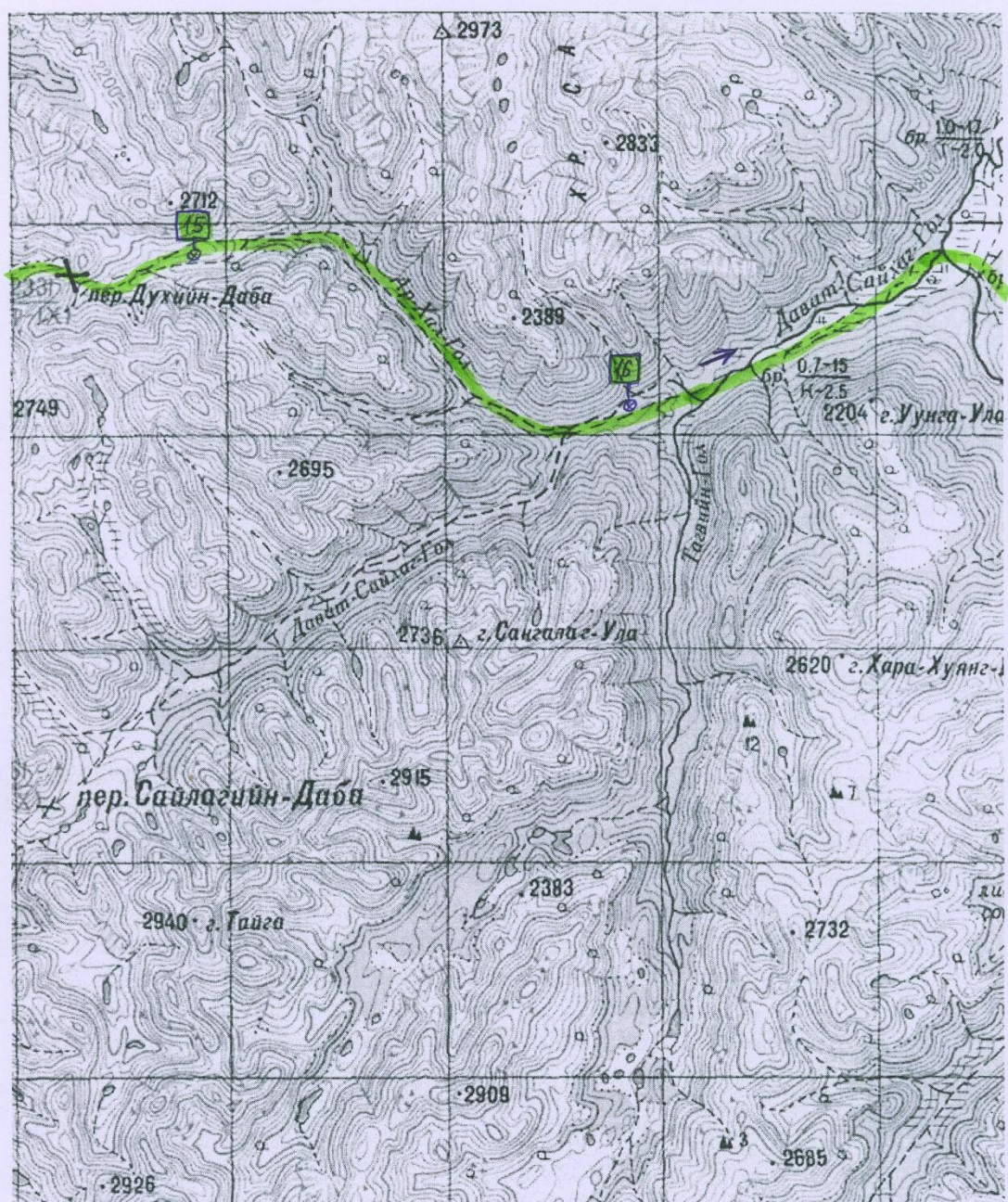




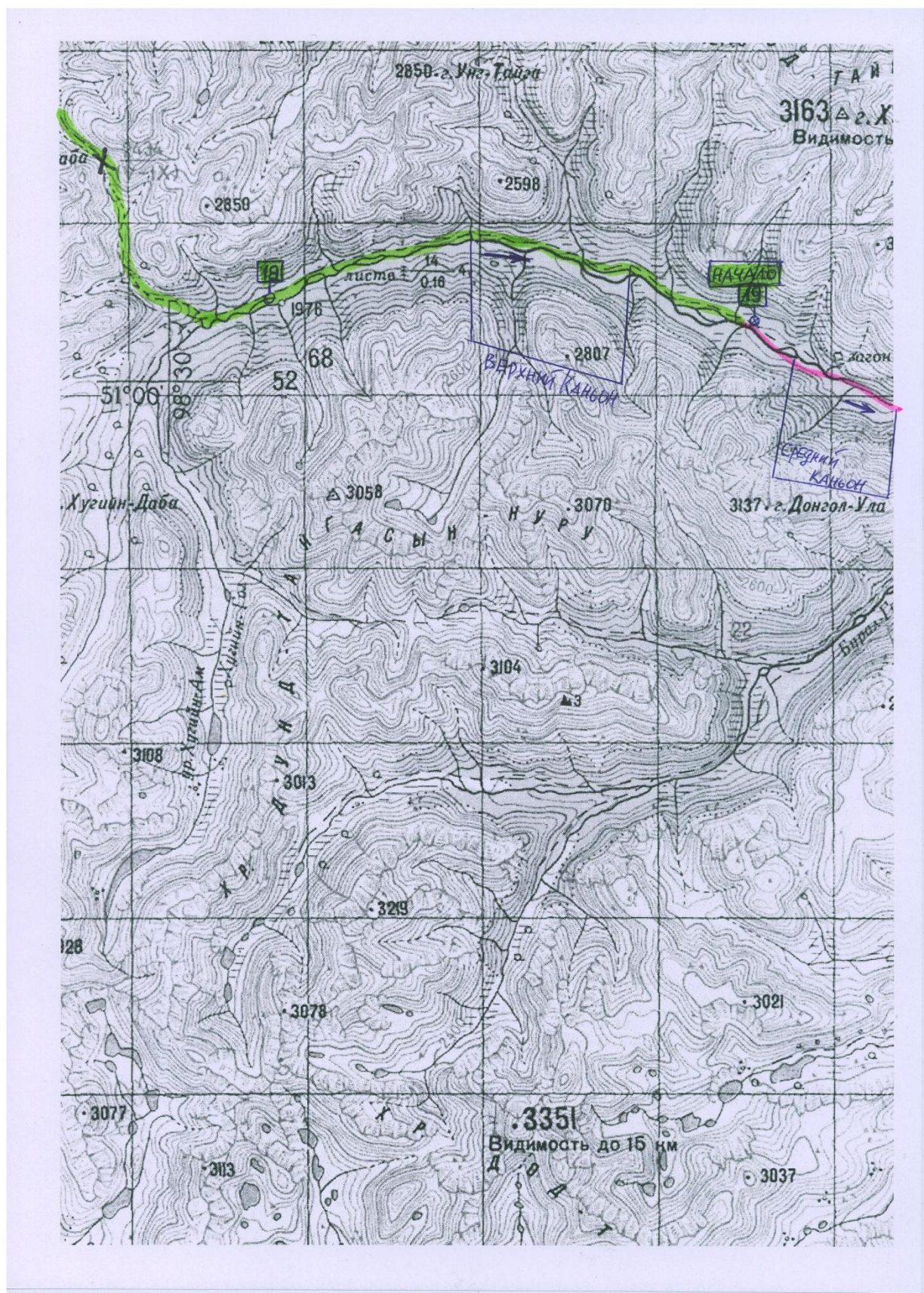


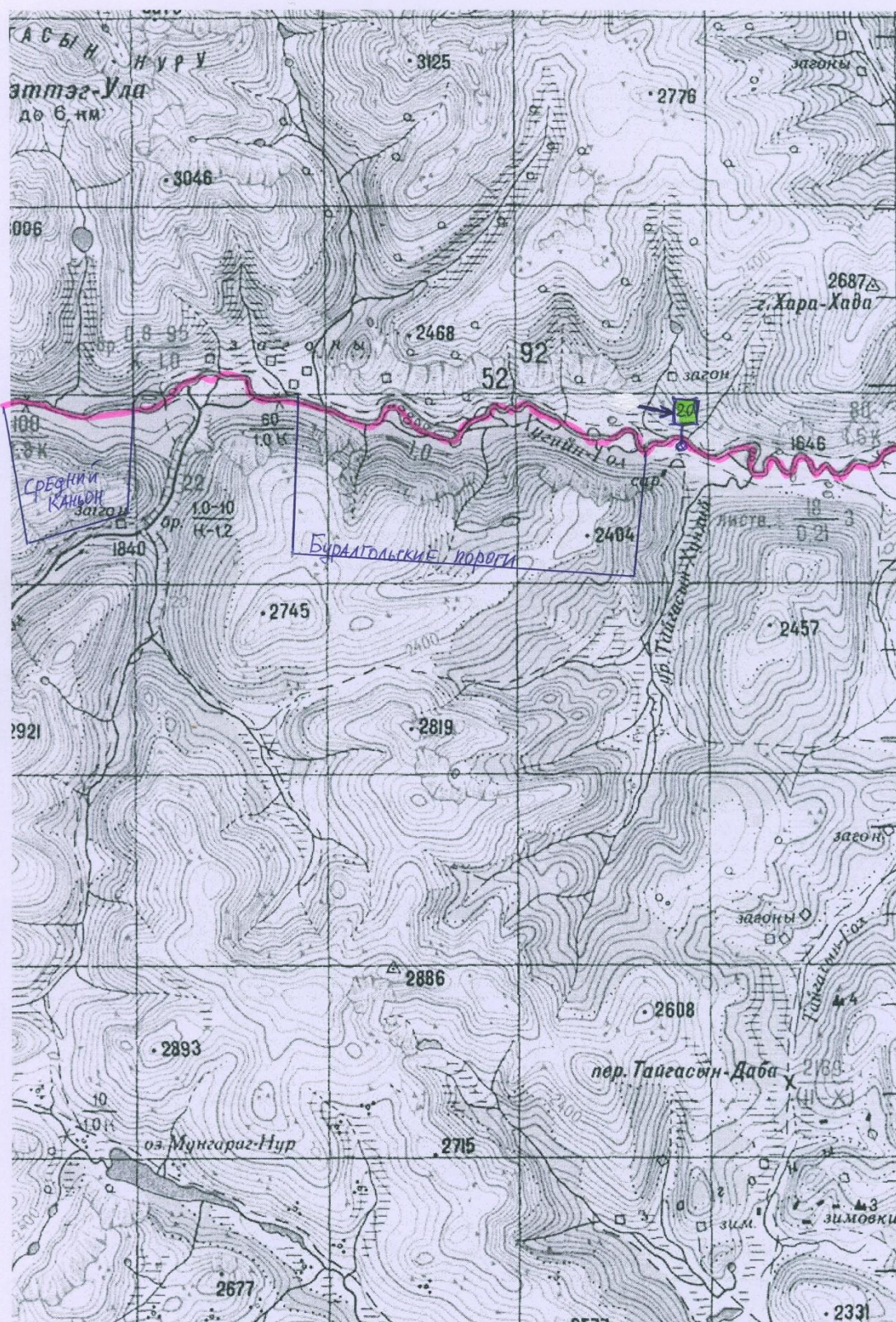


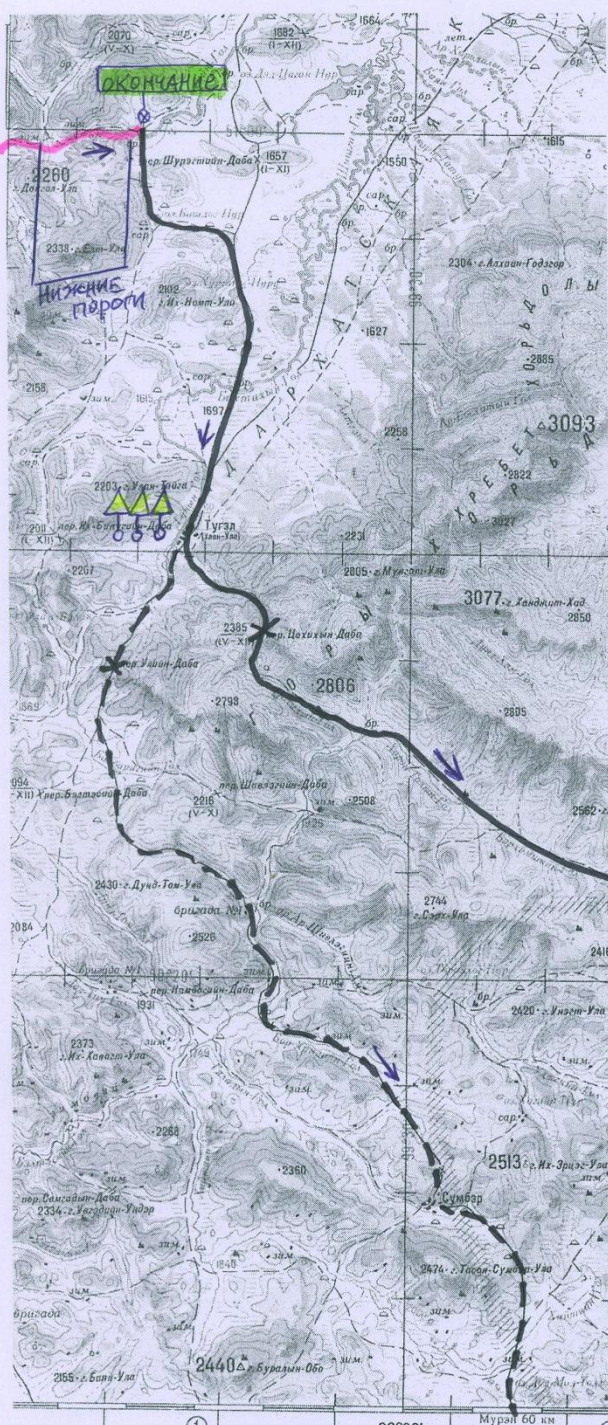


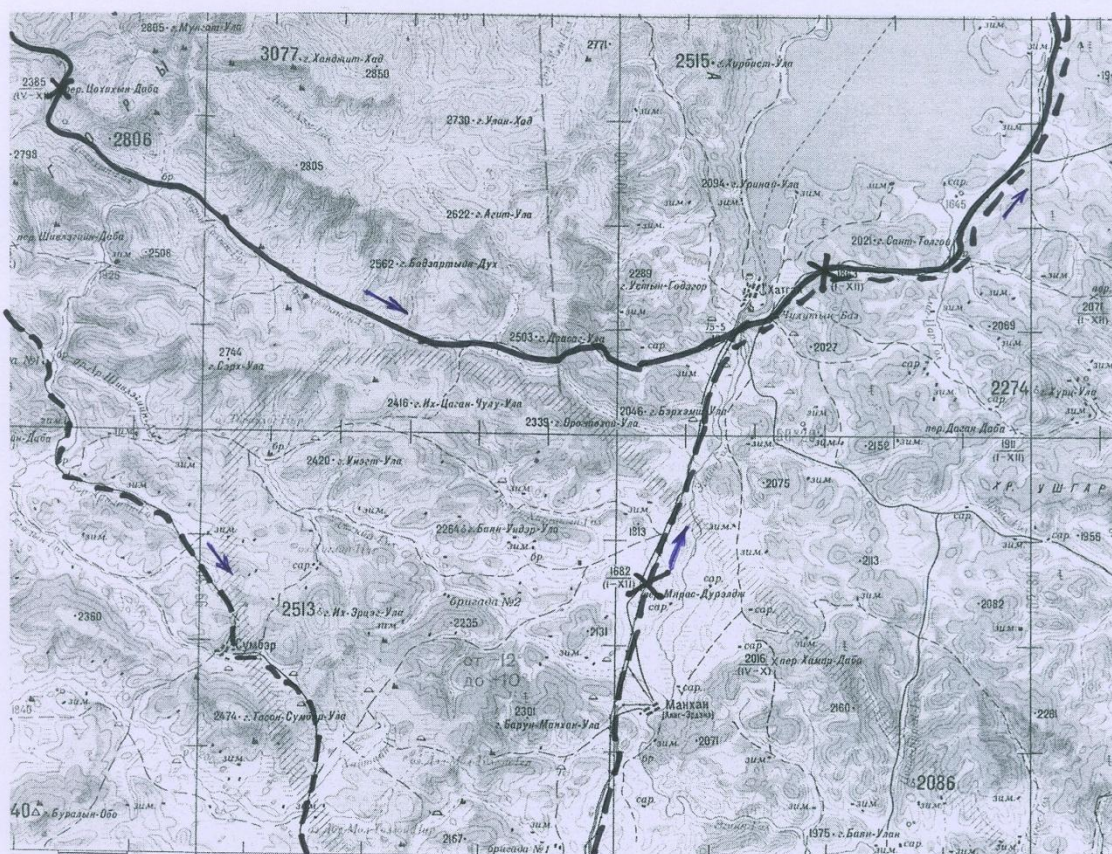


3.1.3. Сплав по р.Хугийн-Гол и выезд с маршрута.











3.2.Фотографии.

3.2.1.Заезд и знакомство с Монголией.



Фото 1. Типичная картина на Тункинском тракте.



Фото 2. Тункинский тракт недалеко от пос. Монды. р. Иркут обмелела.



Фото 3. Мы переходим границу. Впереди загадочная Монголия!



Фото 4. Мы подъезжаем к пос. Ханх на берегу оз. Хубсугул. На северной его окраине находится турбаза «Саян-Радан».



Фото 5. Турбаза «Саян-Радан». Юрты, в которых мы ночевали.



Фото 6. Озеро Хубсугул – «побратим» озера Байкал.



Фото 7. Большие бакланы на оз. Хубсугул.

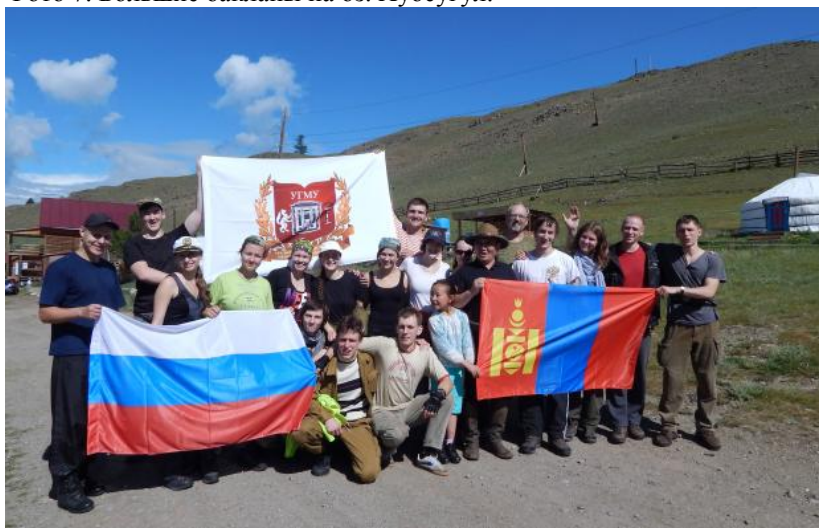


Фото 8. Монголия встретила нас солнечно и тепло.



Фото 9. Обо – ритуальное место в Монголии.



Фото 10. Мы вместе с Доржи у обо.



Фото 11. На севере оз. Хубсугул. По этому хребту (хр.Большой Саян) проходит граница Монголии с Россией.

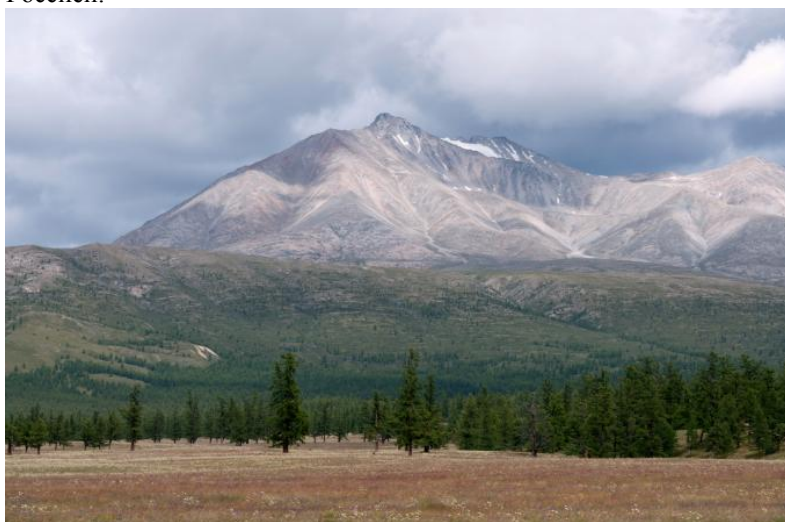


Фото 12. г. Мунку-Сардык (3491 м.) – высочайшая гора в Восточной Сибири.



Фото 13. Река Их-Хоро-Гол недалеко от места впадения в оз. Хубсугул.



Фото 14. р. Их-Хоро-Гол, вдоль которой мы ехали на перевал Утраг-Даба (2344 м.).

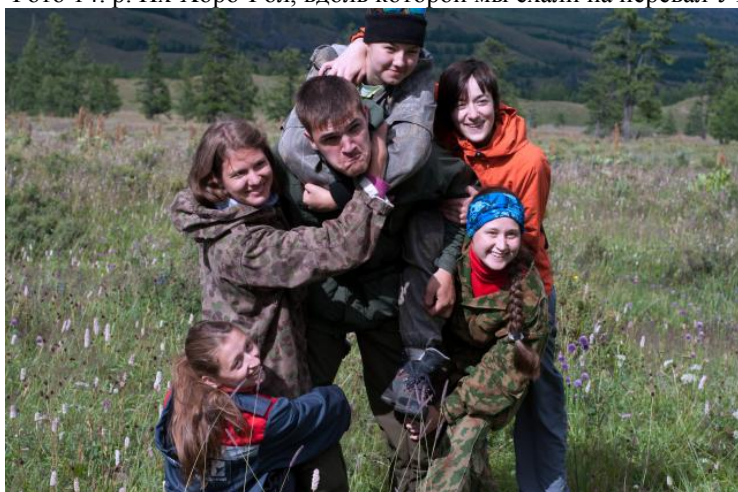


Фото 15. «Если б я был султан...».



Фото 16. По «фронтовой» дороге медленно, но верно, забираемся на перевал Утраг-Даба.



Фото 17. р. Их-Хоро-Гол в верховьях.



Фото 18. На перевале Утраг-Даба (2344 м.).



Фото 19-20. Встреча на дороге с группой монгольской молодежи «Монголы на лошадях», путешествующей по стране. Взаимопонимание было найдено сразу!



Фото 21. Оказание медицинской помощи монголу. Шинирование травмированной кисти. Монгольское телевидение регулярно передавало репортажи об этой группе.

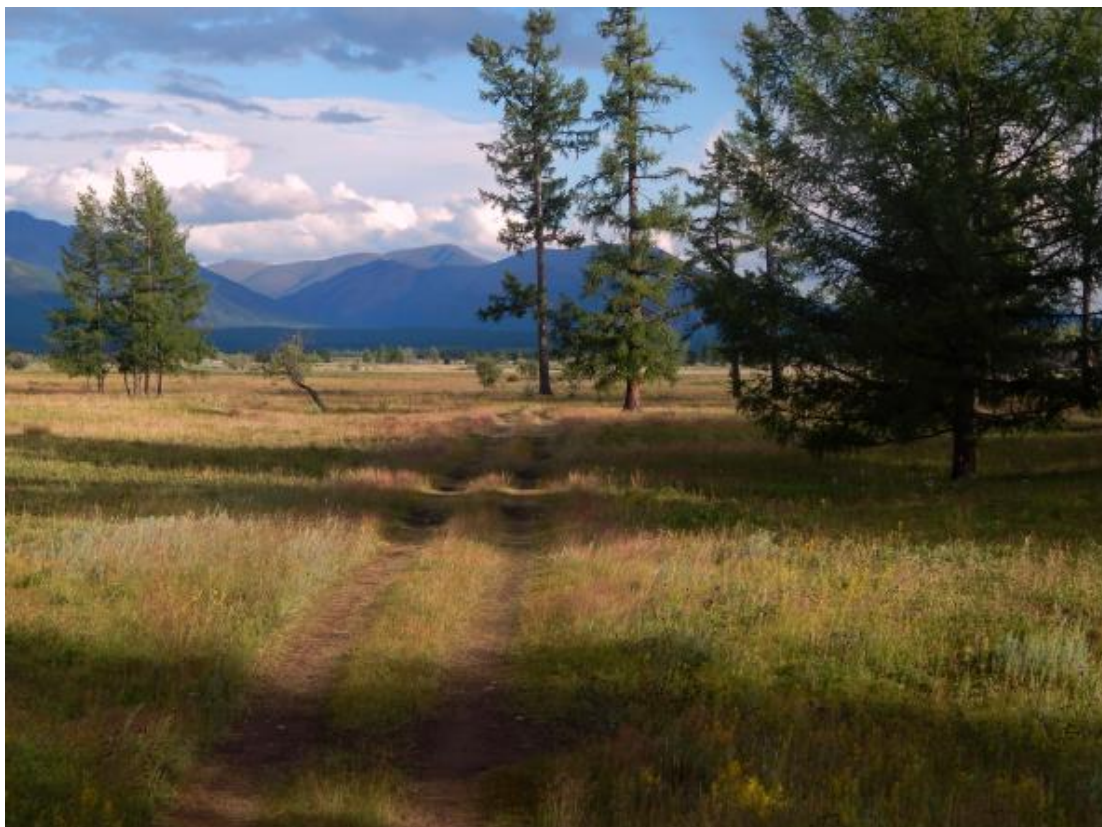


Фото 22. В Дархатской котловине.



Фото 23-24. Стойбище родственников Доржи. Приметы современной Монголии: деревянный дом и постройки, спутниковая антенна, солнечная батарея, мотоцикл.



Фото 25-26. Никто не мог победить Доржи в борьбе!



Фото 27. Доржи «колдует» над бараном – готовит национальное кушанье.

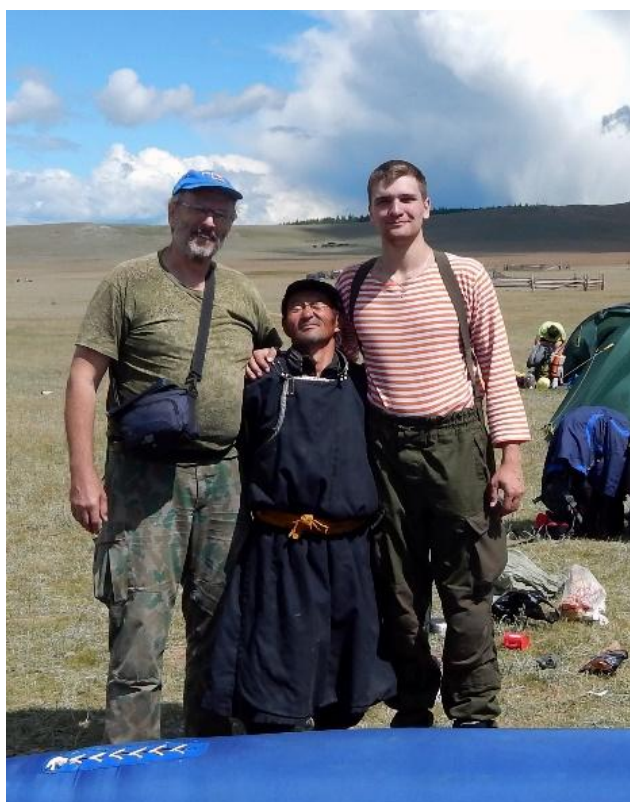


Фото 28. Три богатыря. В середине стоит Батыр, родственник Доржи.

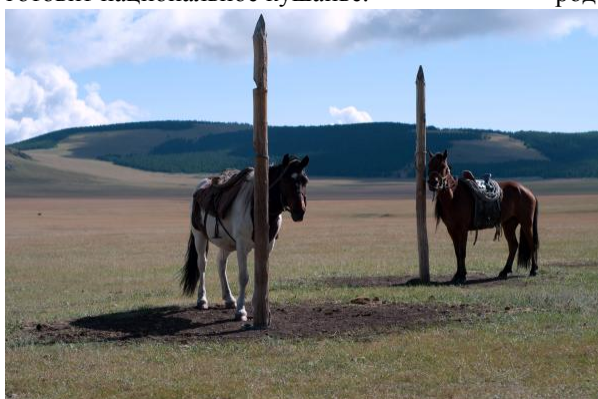


Фото 29. Монгольский колорит.

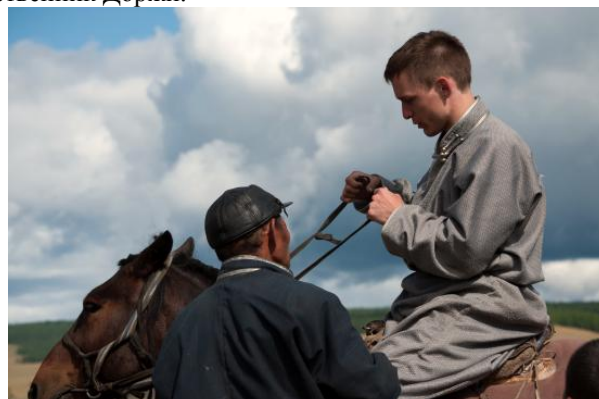


Фото 30. «Это тебе не самолётом управлять! Учись, студент!».



Фото 31. Очень типичная картина для Монголии.



Фото 32. Озеро Дод-Нур, через которое протекает р. Шишихид-Гол.

3.2.2. Сплав по р. Шишихид-Гол.



Фото 33. Перед началом сплава по Шишихид-Голу.



Фото 34-35. Шишхид-Гол в Дархатской котловине. Течения практически нет.



Фото 36. Вечер на Шишхид-Голе.



Фото 37. Раннее утро на Шишхид-Голе.



Фото 38. Упражняемся в гребле.



Фото 39. За правым крутым утёсом впадает р. Тэнгисийн-Гол и начинается спортивный участок реки.



Фото 40. Наконец, после впадения р. Тэнгисийн-Гол появилось течение на Шишхид-Голе.



Фото 41. В Тэнгисийнгольской шивере.



Фото 42. В Тэнгисийнгольской шивере. Впереди горы, через которые течёт Шишхид-Гол.



Фото 43. В Тэнгисийнгольской шивере.



Фото 44. В Тэнгисийнгольской шивере. Левый приток.

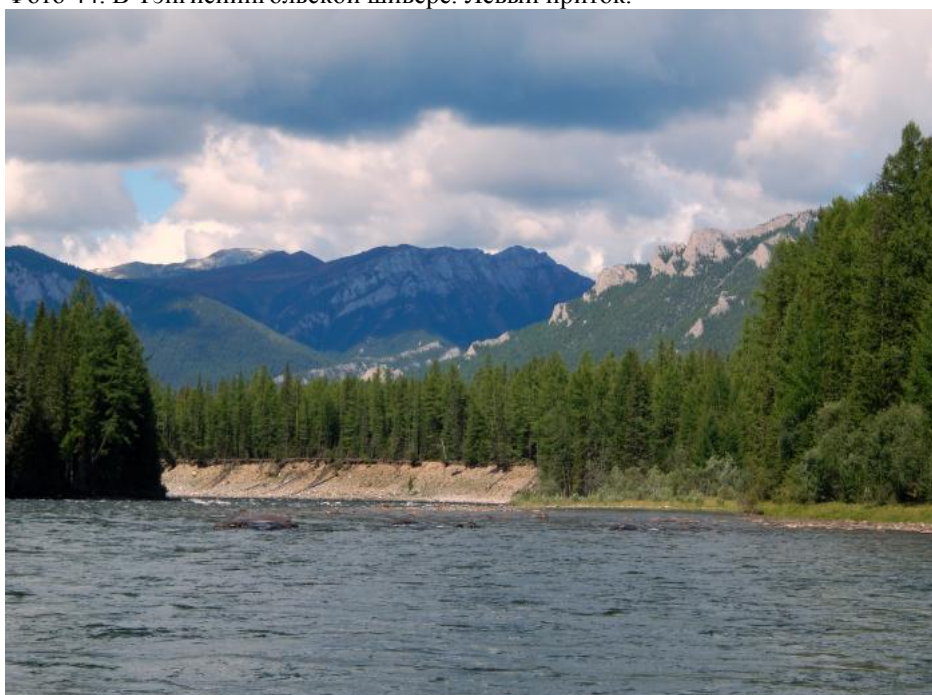


Фото 45. Мы подплываем к Годарскому каскаду. Впереди виден массив г. Хойту-Агуй-Ула (3065 м.), южный склон которого обрывается непосредственно в Шишхид-Гол.

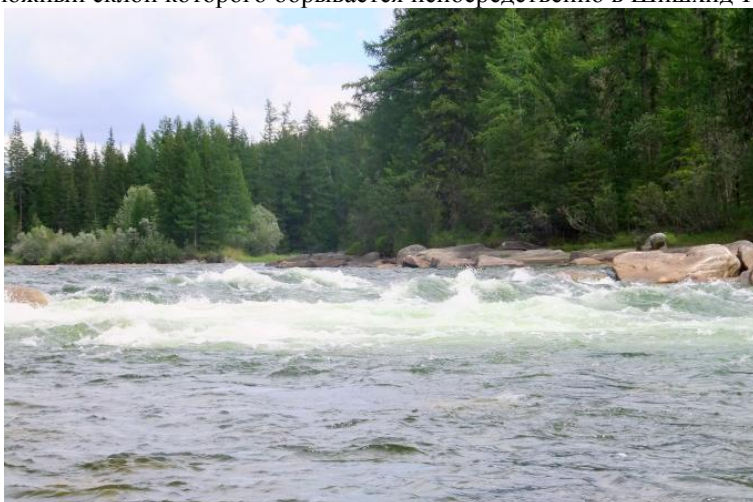


Фото 46. Начало Годарского каскада – порог Берёзовый.



Фото 47. В Годарском каскаде.



Фото 48. Почти весь день плывём на встречу солнцу.

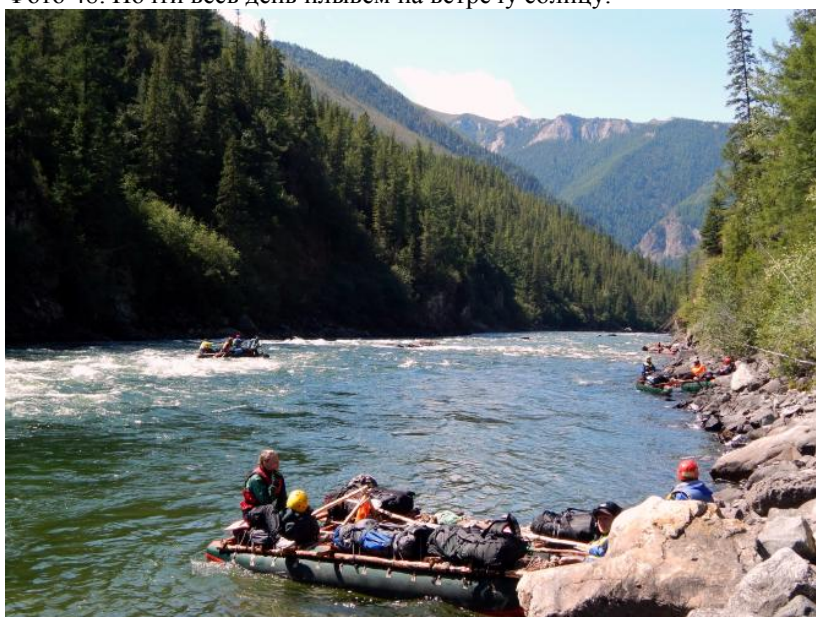


Фото 49. В Годарском каскаде.



Фото 50. В Годарском каскаде. Опять придётся плыть против солнца.



Фото 51. После вправления вывиха плечевого сустава левой руки была проведена иммобилизация руки.

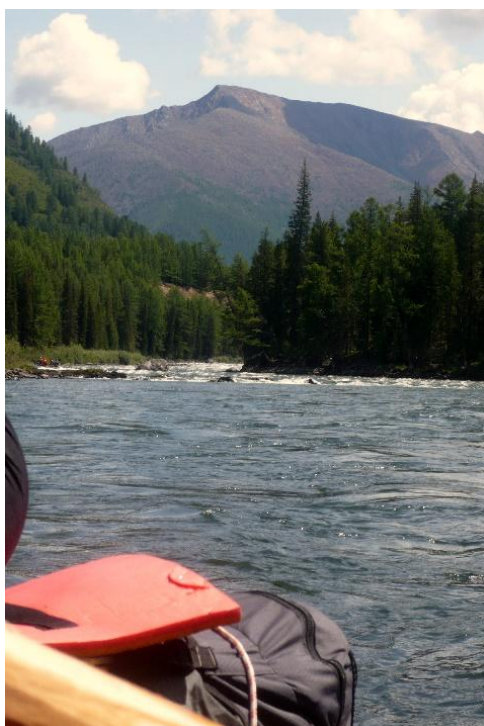


Фото 52. Впереди очередное препятствие Фото 53. В Годарском каскаде.





Фото 54. Шивера в Верхних Щеках, после которой за правым поворотом находится порог.



Фото 55. Порог в Верхних Щеках.



Фото 56-57. Устье правого притока Шишхид-Гола р. Хадрыс-Гол.

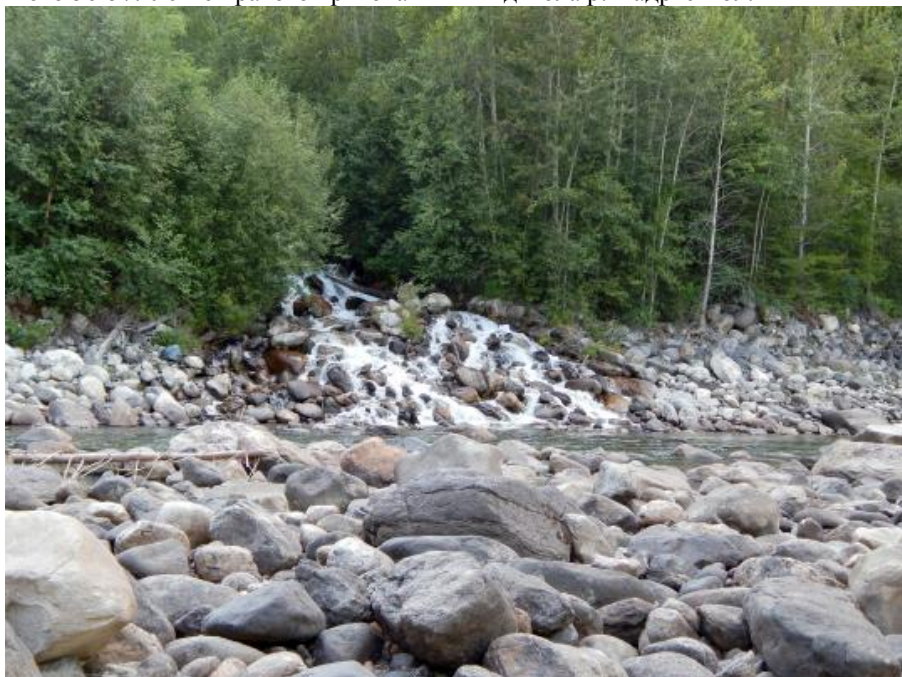


Фото 58. Устье правого притока Шишхид-Гола р. Хадрыс-Гол (фото сделано с острова).



Фото 59. Место чалки катамаранов выше устья р. Хадрыс-Гол.



Фото 60. Порог Трек.



Фото 61. Прохождение порога Трек третьим катамараном.



Фото 63-65. Прохождение порога Трек четвёртым катамараном.



Фото 66. Место чалки ниже порога Трек.



Фото 67. Лагерь на террасе ниже порога Трек.



Фото 68. Шишихид-Гол ниже порога Трек.



Фото 69. Устье левого притока Шишхид-Гола р. Их-Турши-Гол. Места для чалки катамаранов мало. Напротив этого места находится порог Плотина.



Фото 70. Левый приток Шишхид-Гола р. Их-Турши-Гол.



Фото 71-72. Переправа через р. Их-Турши-Гол.

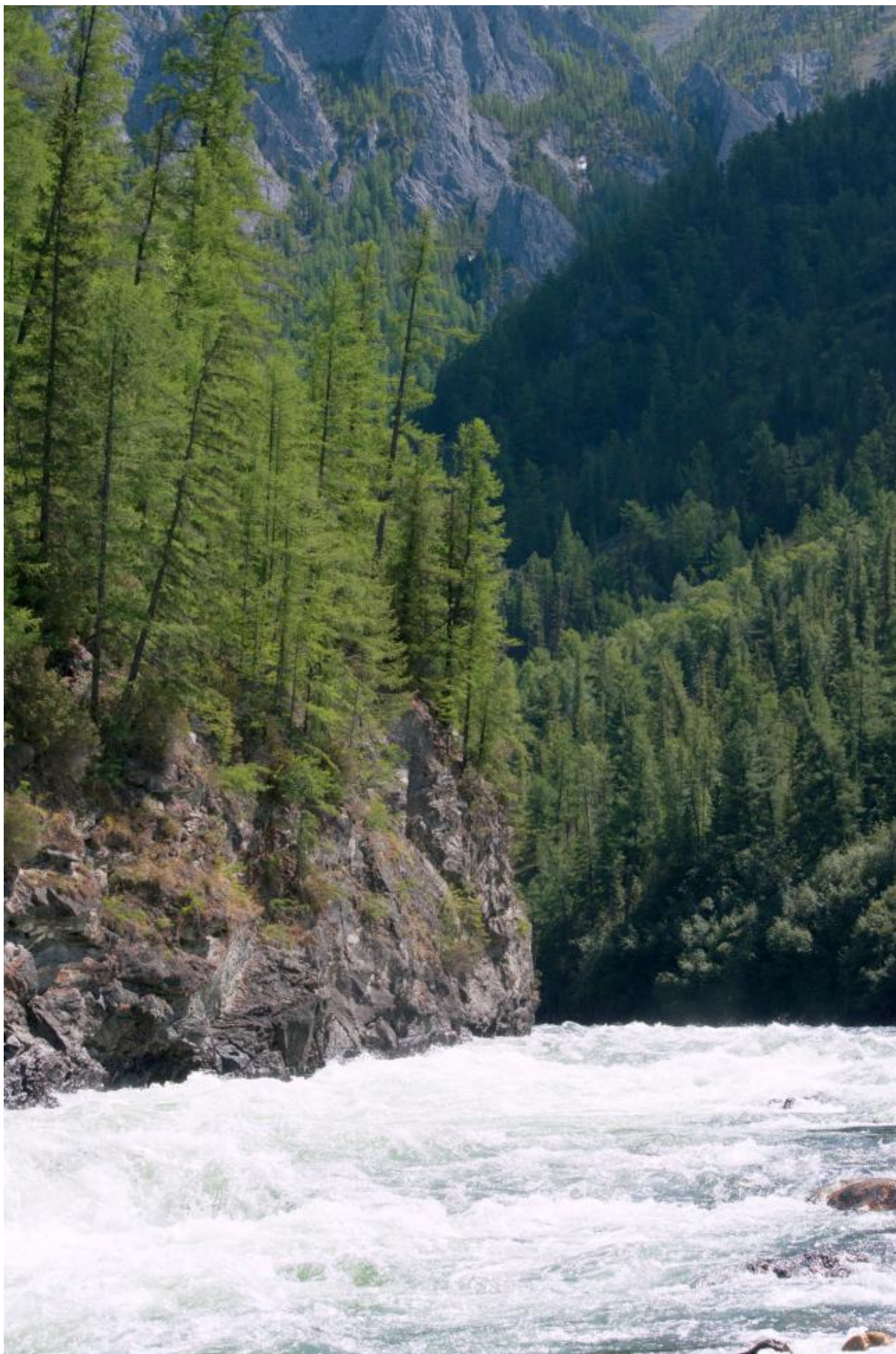


Фото 73. Порог Плотина (верхняя часть).



Фото 74. Нижняя часть порога Плотина. Скала, то исчезающая в валах.



Фото 75. Нижняя часть порога Плотина. Скала, то появляющаяся в валах.



Фото 76. Выход из порога Плотина.



Фото 77. Прохождение нижней части порога Плотина первым катамараном.



Фото 78. Скальные ворота – начало Средних Щек. Раннее утро.

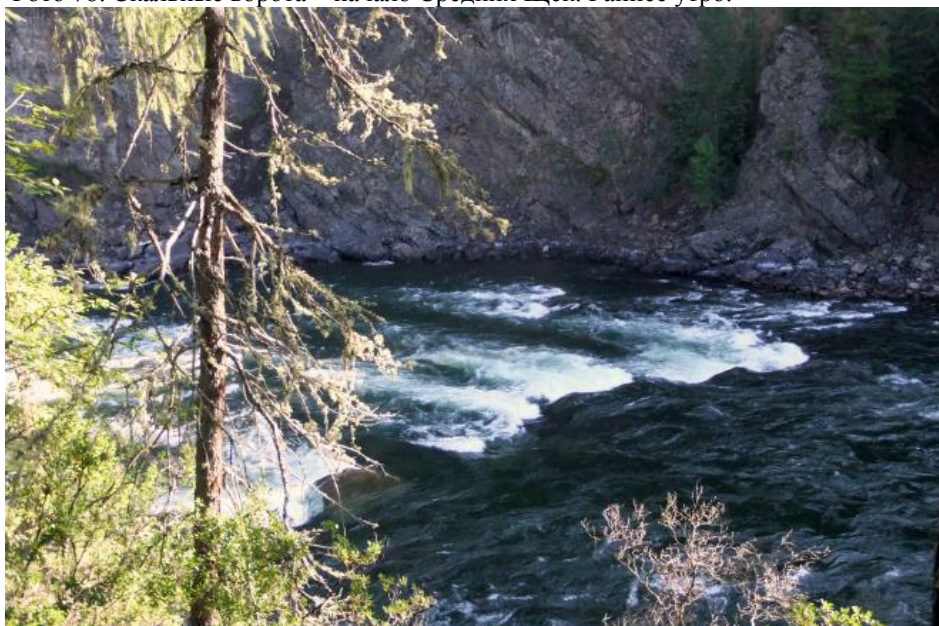


Фото 79. Во время разведки Средних Щек.



Фото 80. В Средних Щеках.

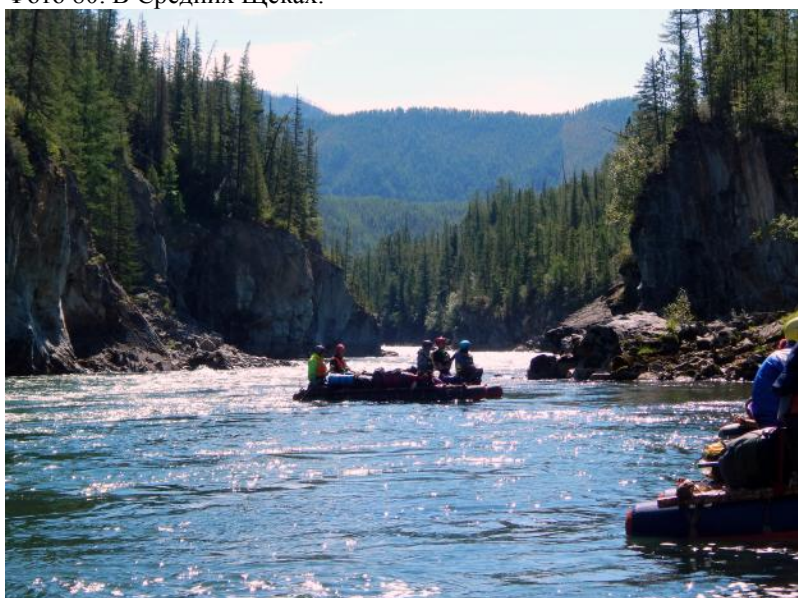


Фото 81. В Средних Щеках.



Фото 82. Находка в Средних Щеках.

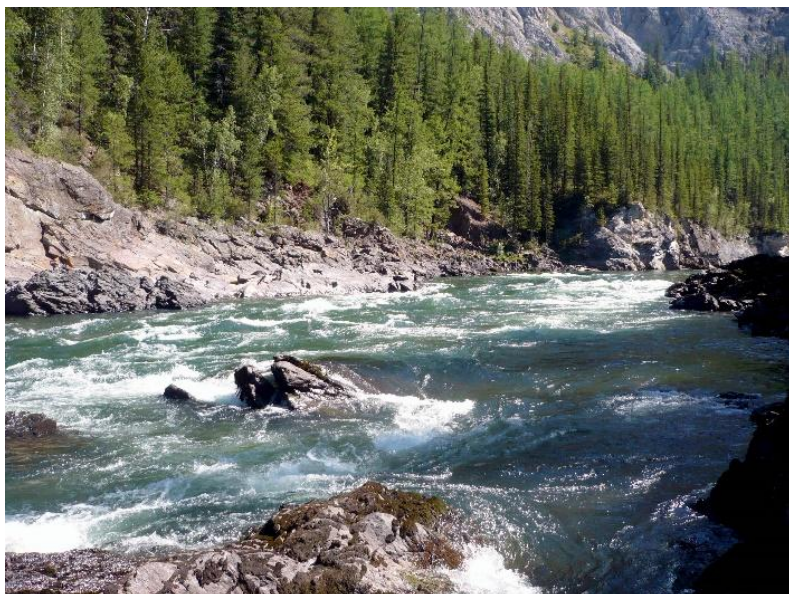


Фото 83. В Средних Щеках.



Фото 84. Мощная шивера в Средних Щеках.



Фото 85. В Средних Щеках. Что там за поворотом?



Фото 86. Выход из Средних Щек. Белесые скалы. У левого берега большое улово. На правом берегу отмель. В этом месте необходимо остановиться для проведения разведки Монгольского порога.



Фото 87. Не перевелась ещё силушка русская на монгольской земле!



Фото 88. Русская русалочка в монгольской реке.



Фото 89. Попытка сходить на разведку Монгольского порога вдоль реки не удалась. Шишихид-Гол не пустил. Пришлось идти верхом.



Фото 90. Во время разведки. Одно из препятствий входной шиверы Монгольского порога.

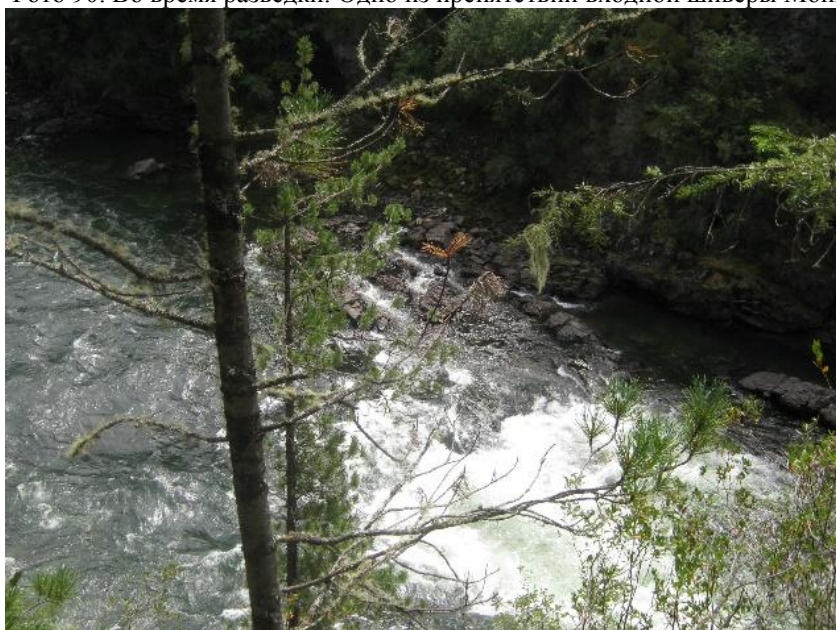


Фото 91. Во время разведки. Одно из препятствий входной шиверы Монгольского порога.



Фото 92. Монгольской порог. Правая маловодная протока в верхней части порога.



Фото 93. Во время разведки Монгольского порога.



Фото 94. Поминальный крест в честь погибшего 1990 г. в Монгольском пороге туриста Юрия Шамро.



Фото 95. Правый приток Шишхид-Гола р. Большой Чавач.



Фото 96. «О, великие духи Монголии...».



Фото 97. Двухметровая скала на правом берегу в нижней части порога Монгольского. В большую воду она становится очень опасным зубом.

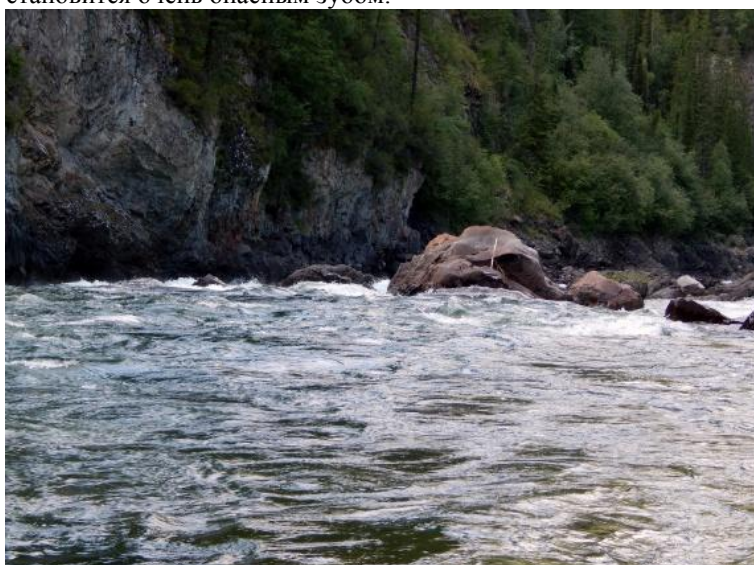


Фото 98. Вход в Монгольской порог в левой части русла вплотную справа от пирамидального обломка. Это только кажется, что там мало места. На самом деле его достаточно.



Фото 99. Прохождение кульминационной части Монгольского порога первым катамараном.



Фото 100. Место причаливания после прохождения Монгольского порога. Впереди за поворотом находится порог Пограничный.

Фото 101-109. Прохождение порога Монгольского усиленным экипажем четвёртого катамарана.



Фото 101.



Фото 102.



Фото 103. Лебедь, рак и щука... и Са-а-ша Ва-а-а-хрушев!



Фото 104.



Фото 105.



Фото 106.



Фото 107.



Фото 108.

Фото 106-108. Прохождение кульминационной части порога Монгольского (заснято с разных точек).



Фото 109. Выход из порога Монгольского. Выступающая скала левого берега в большую воду создаёт опасную бочку. Именно в этом месте перевернулся плот Родина А. в 1990 г. и погиб Юрий Шамро. В низкую воду здесь препятствия практически нет.

Фото 110-113. Прохождение порога Монгольского усиленным экипажем третьего катамарана.



Фото 110. Ух!



Фото 111. Что-то здесь не так...



Фото 112. Точно! Человек за бортом!



Фото 113. Сохранил весло, однако...

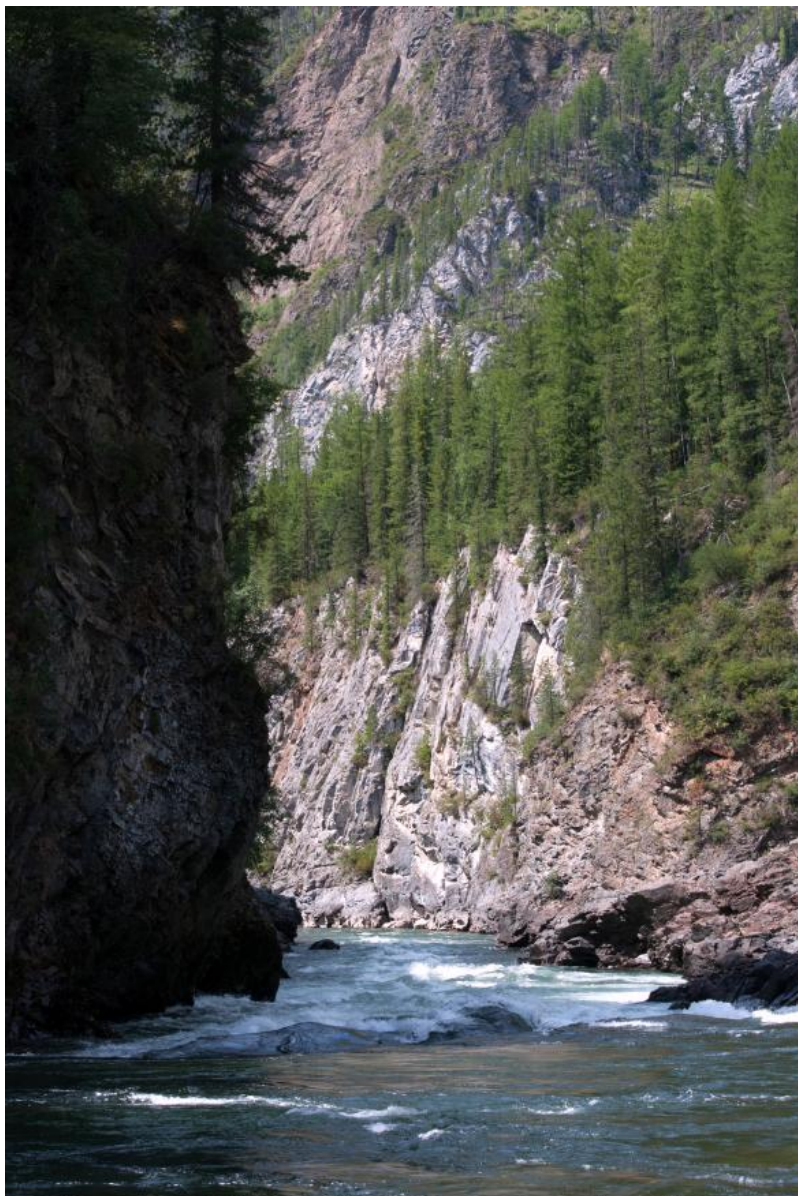


Фото 114. Порог Пограничный. У левого берега. Проход под самым левым берегом.



Фото 115. Порог Пограничный. У правого берега. Необходимо уходить от прижима к правобережной скале.



Фото 116. Выход из порога Пограничного. Вдали видна крупно каменная осыпь на правом берегу, к которой нужно пристать. Ниже её, на правом повороте, находится порог Советский. С наплыва он не будет виден.



Фото 117. В Нижних Шеках ниже порога Пограничного.



Фото 118-119. Место чалки перед порогом Советским. Чтобы поставить лагерь, пришлось подняться на 15 метром вверх по крутому берегу.



Фото 120-121. Правый безымянный приток впадает в Шишихид-Гол непосредственно в начале порога Советского.



Фото 122. Порог Советский.



Фото 123-124. Прохождение порога Советского третьим катамараном.

Фото 125-129. Прохождение порога Советского четвёртым катамараном.

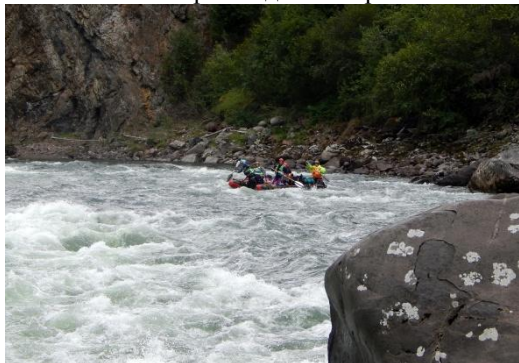


Фото 125.



Фото 126.



Фото 127. Прижим к скале левого берега.



Фото 128.



Фото 129. Основной слив с бочкой.



Фото 130. Порог Пирамидка.



Фото 131. Мы на крупно каменном обвале под правым берегом порога Пирамидка.

Фото 132-134. Прохождение порога Пирамидка первым катамараном.



Фото 132.



Фото 133.



Фото 134. Впереди на левом берегу видна крупно каменная осыпь, к которой надо пристать для проведения разведки порога Шамро.



Фото 135. Каньон перед порогом Шамро.

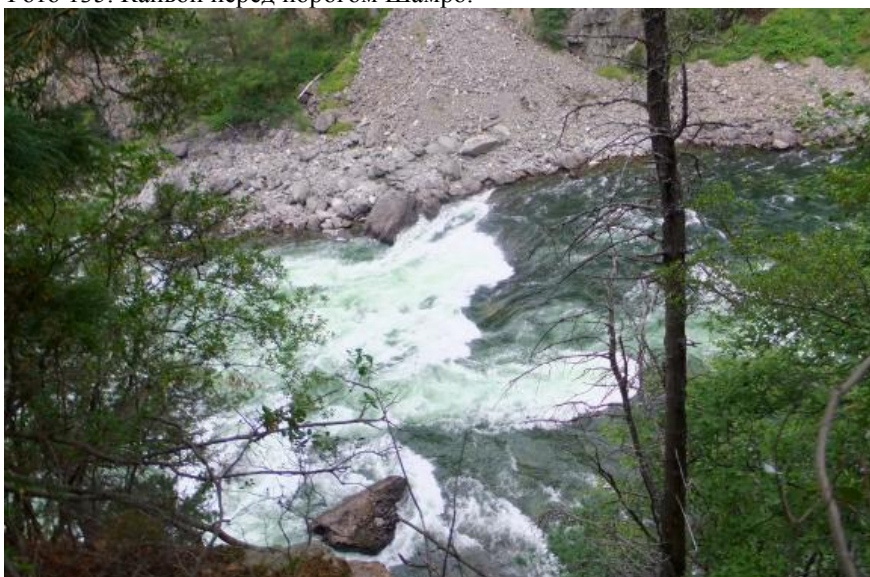


Фото 136. Порог Шамро. К осыпи, расположенной справа сверху, мы причалили.



Фото 137. Начало входной шиверы перед порогом Шамро. Ориентир – водопад на правом берегу.



Фото 138-139. Обед на крупно каменной осыпи, расположенной перед входной шиверой порога Шамро.



Фото 140-141. Прохождение порога Шамро четвёртым катамараном.

Фото 142-145. Прохождение порога Шамро третьим катамараном (с ошибкой).



Фото 142. Ошибка случилась на заходе (недоработали).



Фото 143.



Фото 144.



Фото 145. Ловят выроненное весло.



Фото 146-147. Грамотное прохождение порога Шамро вторым катамараном.



Фото 148. Нижняя часть Нижних Щек. Препятствий нет.



Фото 149. Нижняя часть Нижних Щек.



Фото 150. Выход из каньона Шишхид-Гола.

3.2.3. Переход через горы.



Фото 151. Рано утром. Туман над Шишхид-Голом.



Фото 152. Рано утром на Шишхид-Голе.



Фото 153. Пограничный столб.



Фото 154. За рекой Россия. В правом верхнем углу пос. Уш-Бельдир.



Фото 155. Топится каменка для бани.



Фото 156. Днёвка. Ждём группу Доржи.



Фото 157. «О, великие духи Монголии...».



Фото 158. Ждём группу Доржи.



Фото 159. Группа Доржи пришла после тяжёлого перехода через горы с опозданием на 2 дня, когда мы начали собираться самостоятельно в путь. Первые минуты встречи.



Фото 160. Наш друг Дордготов (Доржи).

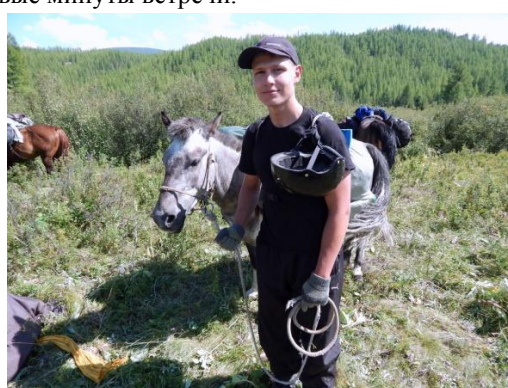


Фото 161. Старший конюх Милованов.



Фото 162. Каков конюх, таков и конь.

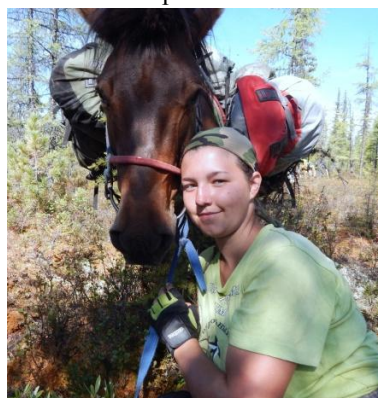


Фото 163. Я люблю свою лошадку...



Фото 164. Неотразимое лошадиное обаяние.



Фото 165. 40 – это норма (для лошади)!



Фото 166. Переправа по бревну.

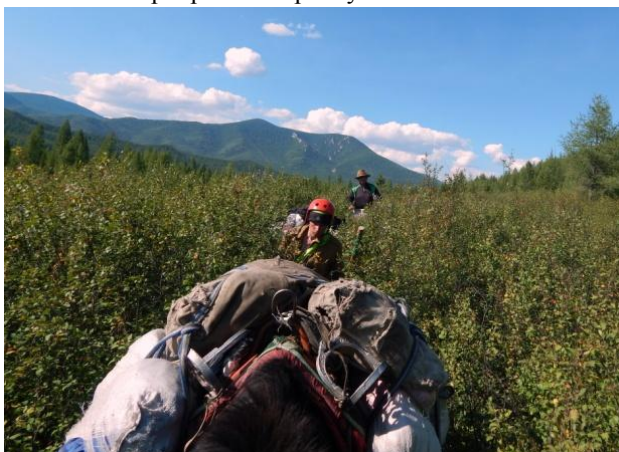


Фото 167-168. Мы идём по долине р. Бусэйн-Гол. Заросли карликовой берёзки в рост человека.

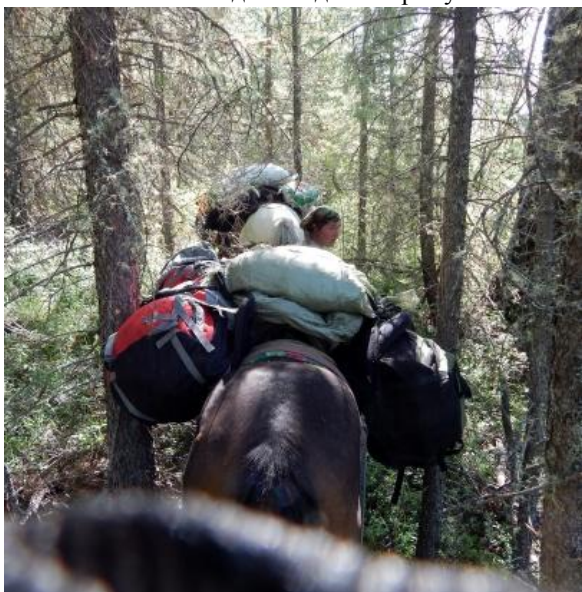


Фото 169. Негабарит.



Фото 170. Надо подождать, пока пройдут впереди идущие.



Фото171. Прорубаем себе дорогу через заросли ивняка.



Фото 172. Отроги горного массива Саннийн-Нуру.

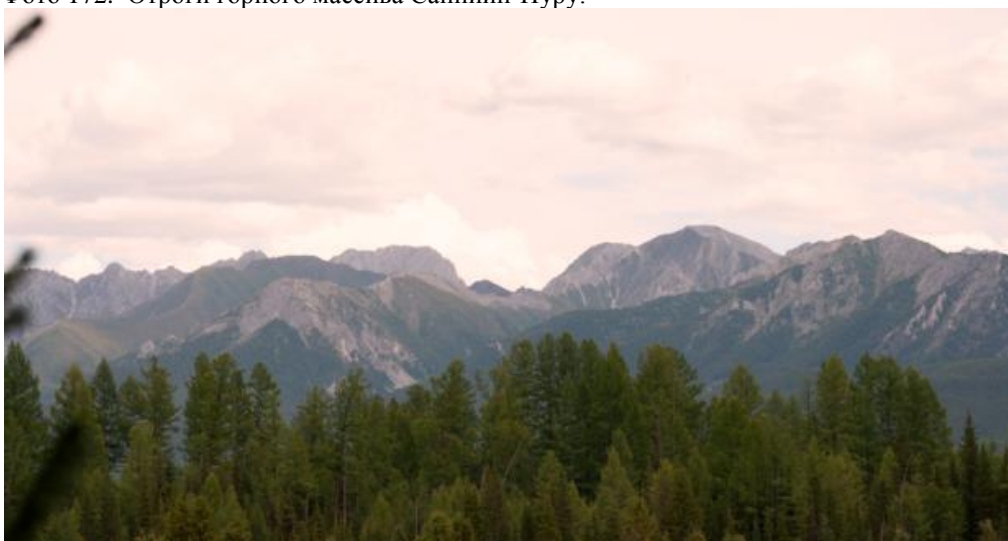


Фото 173. Отроги горного массива Саннийн-Нуру.

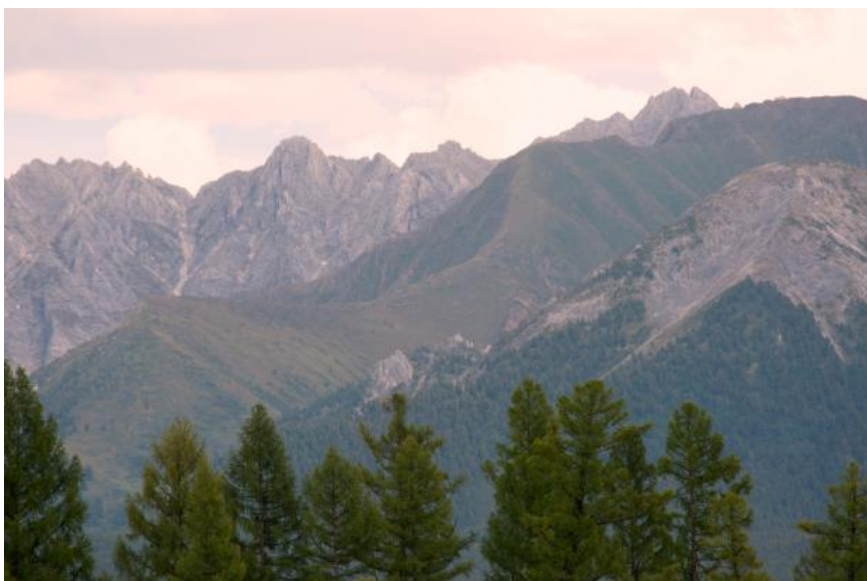


Фото 174. Отроги горного массива Саннийн-Нуру. А мы всё идём и идём мимо...



Фото 176. р. Бусэйн-Гол. На левом берегу Россия.



Фото 177. «Азиатские пыльные тропы...».



Фото 178-179. Мы подходим к перевалу Духийн-Даба.

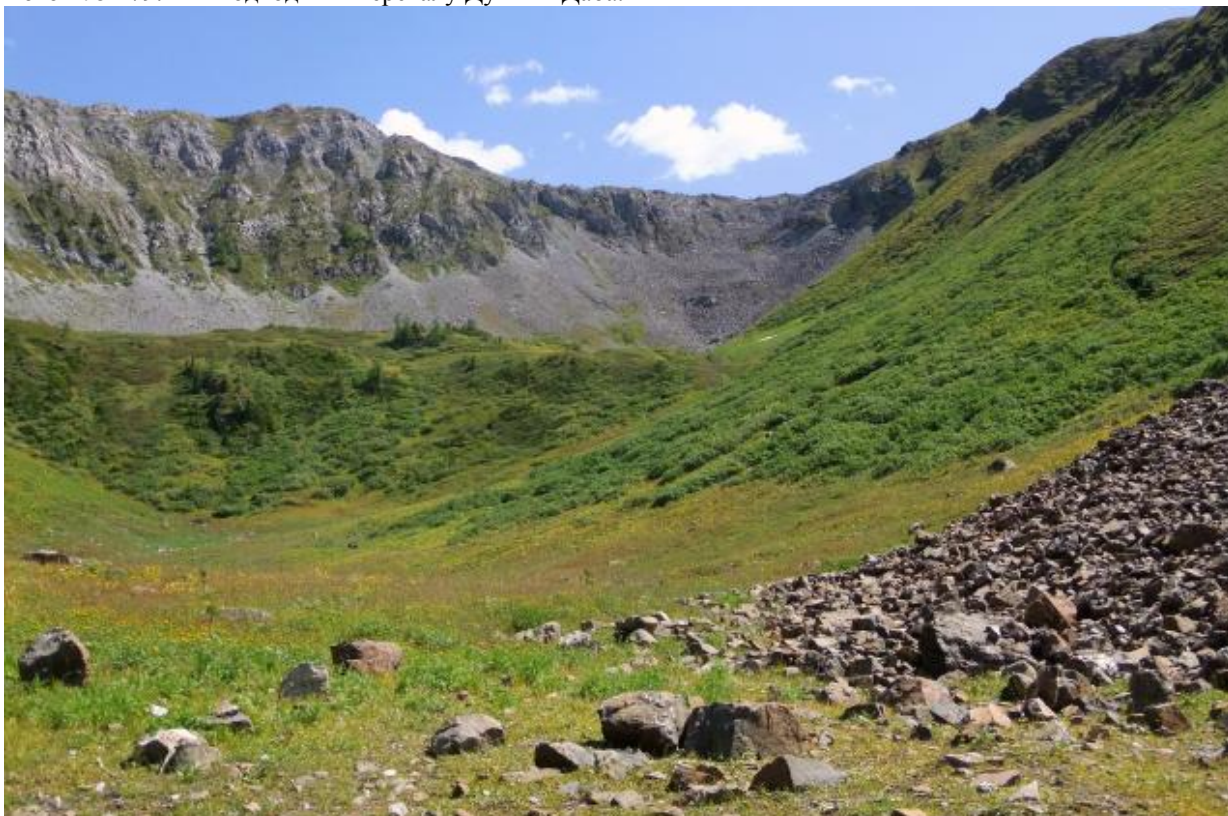


Фото 180. Перевал Духийн-Даба (2331 м.).



Фото 181. Начало подъёма на перевал.



Фото 182. Пройти мимо снежника просто невозможно!



Фото 183. Мы выбираем сложный путь подъёма на перевал.



Фото 184. На перевале Духийн-Даба. Взгляд назад.



Фото 185-186. На перевале Духийн-Даба.



Фото 187. Монгольская группа: Батыр, Багий, Доржи, Отхо, Дэкко.



Фото 188. На перевале Духийн-Даба (2331 м.).



Фото 189. Мы вместе победили перевал.



Фото 190. Начало спуска с перевала Духийн-Даба.



Фото 191. На спуске с перевала.



Фото 192. Что там впереди?



Фото 193. Перевал Духийн-Даба с другой стороны. Тропа, по которой мы спускались, проложена по травянистому склону в правой части перевала.



Фото 194. Мы спускаемся по долине р. Ар-Хил-Гол. В горах дымка.



Фото 195. Переправа.



Фото 196. Мы идём по хорошей тропе в долине р. Дават-Сайлаг-Гол.

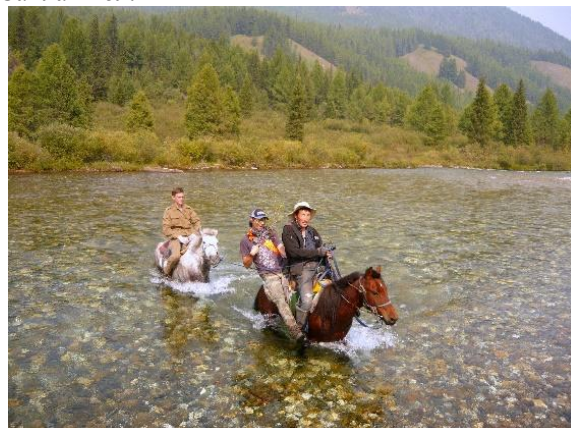


Фото 197-198. Переправа через р. Дават-Сайлаг-Гол.



Фото 199. Подъём по горелому лесу на перевал Орохтын-Даба по р. Цаган-Адар-Гол.

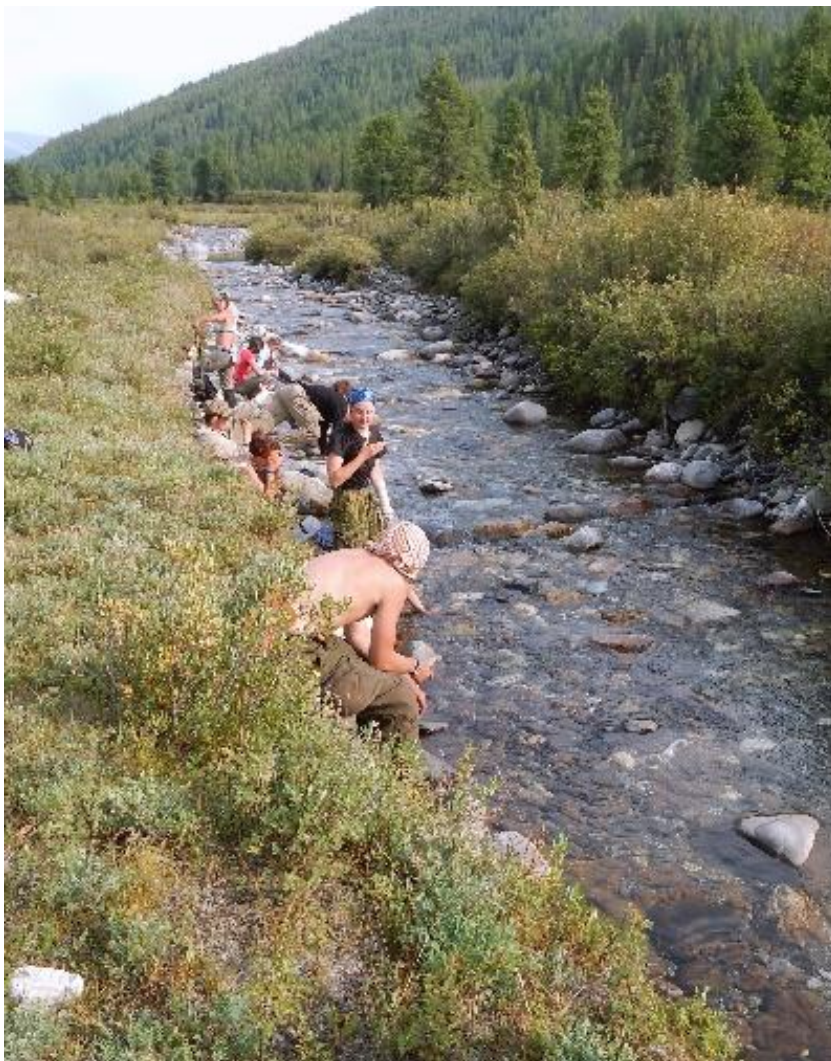


Фото 200. У реки Цаган-Адар-Гол. После длительного отсутствия воды не можем ей насладиться.



Фото 201. Лошади невозмутимо идут по любым кручам.



Фото 202. Тропа на перевал Орохтын-Даба повернёт налево вверх по склону распадка.

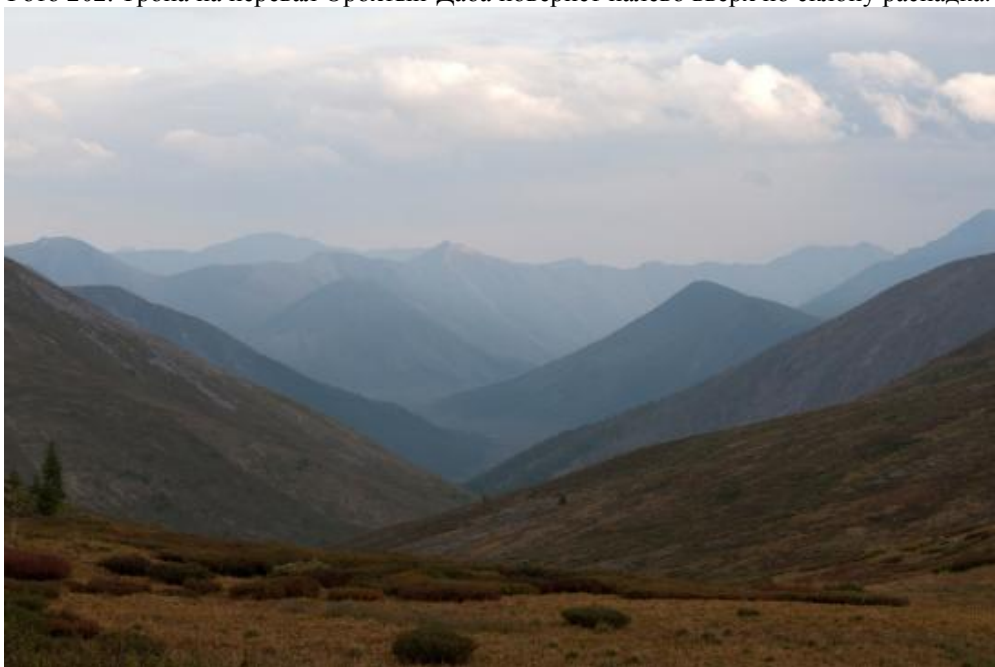


Фото 203. Вид с перевала Орохтын-Даба (2434 м.) на долину р. Хугийн-Гол.



Фото 204. Монгол и русский – близнецы-братья!



Фото 205. На перевале Орохтын-Даба (2434 м.).



Фото 206-207. р. Хугийн-Гол. Здесь плыть невозможно!



Фото 208. Вход в Верхний Каньон. Мелко.

Фото 209. Выход из Верхнего Каньона. Немного глубже.



Фото 210. Мы прощаемся с монгольскими конюхами: Отхо, Багий, Дэкко, Доржи, Батыр.

3.2.4. Сплав по р.Хугийн-Гол.



Фото 211. Отсюда был начат сплав по Хугийн-Голу. Девушки штопают оболочки катамаранов.



Фото 212-215. Экипажи катамаранов.



Фото 216. Первый заслуженный турист-водник Монголии Доржготов!



Фото 217. р. Хугийн-Гол. Здесь хоть как-то, но можно плыть.



Фото 218. Собираемся плыть дальше после очередного обноса завала.

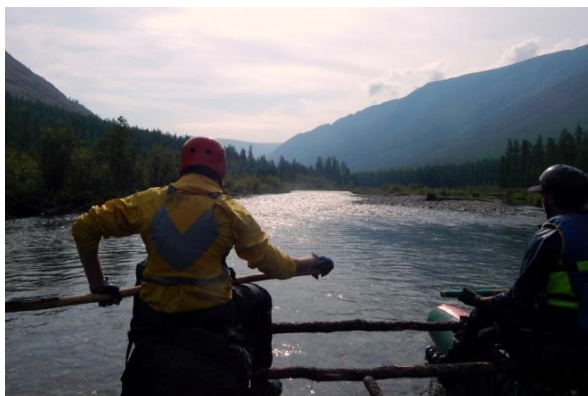


Фото 219. р. Хугийн-Гол. Редкое мгновение, когда стало возможным плыть.



Фото 220. В Среднем Каньоне р. Хугийн-Гол.

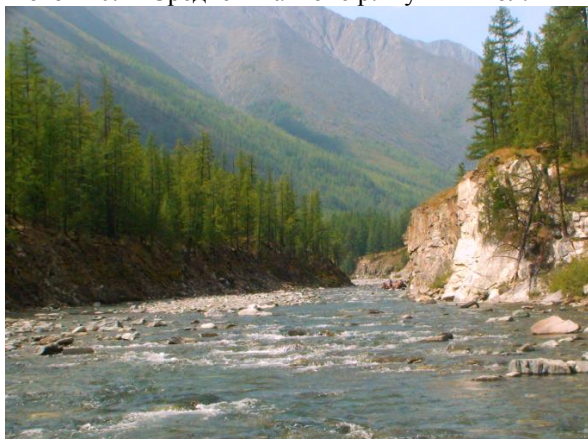


Фото 221. В Среднем Каньоне р. Хугийн-Гол. Правый берег – отроги г. Донгол-Ула (3137 м.).



Фото 222. Выход из Среднего Каньона на р.Хугийн-Гол.

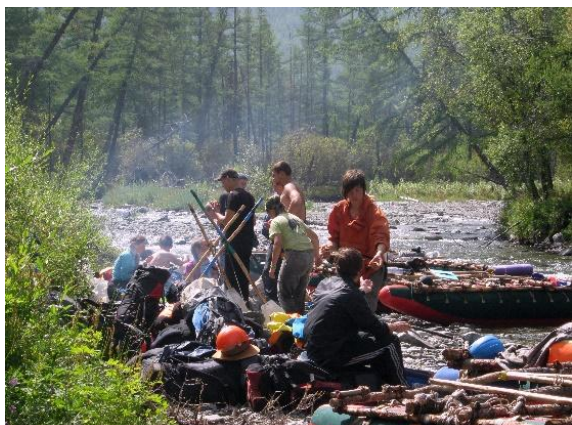


Фото 223. Обеденный перерыв.



Фото 224. Проводка катамаранов. Таким образом было пройдено много километров на Хугийн-Голе.



Фото 225. Наконец поплыли!



Фото 226. Завалы на Хугийн-Голе.



Фото 227. Таких препятствий на Хугийн-Голе было много.

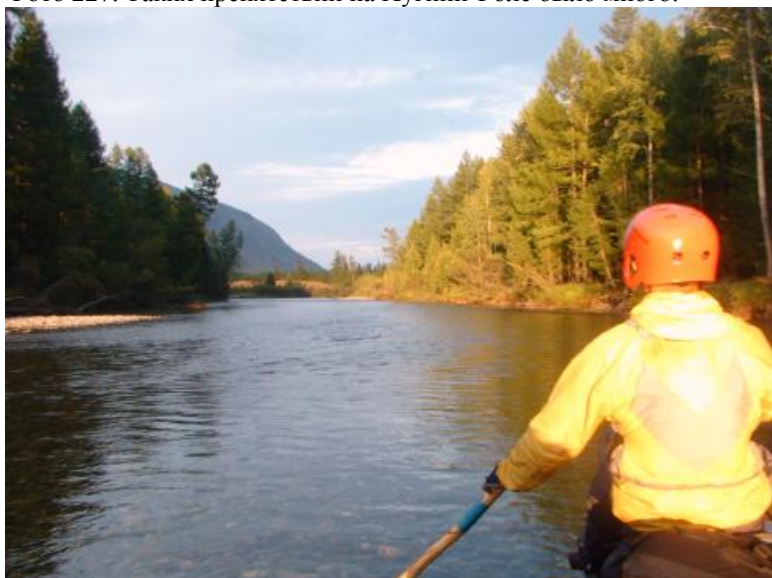


Фото 228. Хугийн-Гол подарил нам прекрасные пейзажи.



Фото 229. Закат на Хугийн-Голе.

3.2.5.Прощание с Монголией.



Фото 230. Брод через р. Хугийн-Гол в районе пос. Соё-Толгой.



Фото 231. На р. Хугийн-Гол мы находились на территории национального парка.



Фото 232. Гостиница на погранзаставе пос. Улан-Уул.



Фото 233. Рядом с погранзаставой в пос. Улан-Уул. Вместе с начальником погранзаставы подполковником Ахбаяром, Доржготовом и «настоящим демократом».



Фото 234. Пос. Улан-Уул. На заднем плане горный массив Хорьдолын-Сарьдиг-Нуру с вершинами более 3000 м.



Фото 235. В центре пос. Улан-Уул.



Фото 236. Монгольская модница.



Фото 237. Удивительное наблюдение: пастух на джипе загоняет табун лошадей.



Фото 238. В баре гостиницы г. Мурен (центре Хубсугульского аймака). Доржи: «Так живут заложники!».



Фото 239. Последний вечер на озере Хубсугул.



Фото 240. Мы прощаемся с Монголией. Последнее фото на границе Монголии и России перед погранпереходом вместе с мужественным Отхо, шофёром ЗИЛ-131.

3.3. Литература.

1. География Монголии: рельеф, климат, растительный и животный мир. <http://www.gecont.ru/articles/geo/mongolia.htm>
2. Горная энциклопедия. Монголия. <http://www.mining-enc.ru/m/mongoliya>
3. Здравоохранение Монголии. http://www.legendtour.ru/rus/mongolia/informations/public_health_services.shtml
4. История Монголии. <http://www.legendtour.ru/rus/mongolia/history/history.shtml>
5. Монгольский транзит. <http://www.sybirtravel.narod.ru/Mongolia.htm>
6. Наши приключения в 2002 г. <http://iki.cosmos.ru/apetruko/travel/sgol/sgol2002>
7. Монголия. <http://www.smileplanet.ru/mongolia>
8. Отчет о пеше-водном (катамараны) путешествии 5 кат. сложности в районе Монголии и Тувы по маршруту: Мунгарагийн-Гол - Шишхид-Гол - Кызыл-Хем - Каа-Хем совершенном в 1997 году. Руководитель: Родин А.Г. (Москва). Отчет из библиотеки Московского городского туристского клуба №5534. http://www.skitalets.ru/water/2005/mungarag_rodin
9. Отчет о пеше-водном спортивном путешествии V к.с. по реке Шишхид-Гол (район хребта Большой Саян), июль - август 1982 г., Автор: Александр Галкин, http://www.skitalets.ru/water/2010/sayan82_galkin
10. Путеводитель по Монголии <http://globetrekker.ru/mongolia-instruction-2>
11. Регионы Монголии. Хубсугульский аймак. <http://www.legendtour.ru/rus/mongolia/regions/khuvsgul-aimag.shtml>
12. Сплавы по рекам Монголии. <http://www.legendtour.ru/rus/mongolia/tour/rafting.shtml>
13. Тува-Монголия. Отчет о водном туристском путешествии 5 к.с. по Туве-Монголии, совершенном с 30 июля по 23 августа 2004 г., Руководитель группы: Цветкова С.В., Московская обл., г. Химки. http://komarson.narod.ru/Otchety_Sveta/Otchet05-2004-ShishkidGol-Mongolia.htm
14. Туристическая компания «Саян-Радиян». <http://sayan-radian.ru/#>
15. Хубсугул: Достопримечательности и турбазы. <http://38a.ru/art/view/hubsugul-aimak-1>
16. Штюмер Ю.А. Опасности в туризме, мнимые и действительные. М., 1983.

3.4. Письмо гендиректора турфирмы «Саян-Радиян» Доржготова с просьбой дать разрешение для путешествия группы в погранзоне. Разрешение начальника Погранзаставы в пос. Ханх написано на заявлении.



«САЯН-РАДИАН» ХХК

Хөвсгөл аймаг, Ханх сум, 3 дугаар баг, Хирвэст
Утас: (976) – 11- 331421, Mobile: (976) – 8808-9141, 9953-7041.
E-mail: sayan-radian@magicnet.mn dorjee@mail.ru
WebSite: www.sayan-radian.ru

2014 оны 7 дугаар сарын 30 № 14/37 Турт

Ханх суман дахь Хилийн заставын дарга
Алтанбаатар Танаа

Аялалаар явах жуулчдад хилийн зурваст
Нэвтрэх, зорчих зөвшөөрөл хүсэх тухай

2014 оны 7 дугаар сарын 30-наас 8 дугаар сарын 15-нд
Ханх сумын Хороо гол, Утрагийн даваа, Рэнчинлхүмбэ сумын
Шаргын гол, Хогоргын гол, Шишгэд гол, Хөгийн голоор авто,
морин болон усан аялал хийх Попугайло ахлагчтай 18 жуулчинд
хилийн бүс болон зурваст нэвтрэх, зорчих зөвшөөрөл олгоно
уу

Жуулчдын нэрсийн жагсаалтыг хавсаргав.

Хөвсгөл нуурын орчимд байгалын аялал жуулчлал
хөгжүүлэх бидний үйлсийг ямагт дэмжиж, ажилд маань тусалсан
Та бүгдэд талархал илэрхийлье.



Ерөнхий Захирал

Б. Доржготов

Танх сумын Хороо голоор авто, морин болон
усан аялал хийх зорчигчид хилийн бүс зурваст
нэвтрэх зөвшөөрөл олгох.

Ажлаарах зүйлс:

1. Хилийн бүс зурваст ил гал тунхаг;
2. Хилийн бүс зурваст гол хаягдал хаях;
3. Хилийн бүс зурваст хариотой аялал хийх;
4. Хилийн болон ХРД-ийн зорчигч гаргах;

Зөвшөөрөл олгосон:

Алтанбаатар

Баталсан:

Б. Доржготов

Саяан-Радан ХХК

Хэвсгел аймаг, Ханх сум ,3 дугаар баг, Хирвэст
Утас: (976)-11-331421. Mobile: (976)-8808-9141, 9953-7041.

Начальнику пограничной заставы Ханх-сомон Алтанбаатар

О разрешении на получение проездных документов
для нахождения на пограничной зоне.

Прошу дать разрешение на доступ в пограничную зону группе туристов из 18 человек, руководитель Попугайло. С 30.07.2014 года по 15.08.2014 года группа будет путешествовать по маршруту Ханх-сомон, р. Хоро-Гол, пер. Утрагийн-Даба, Рэнчинлхумбэ-сомон, р. Шаргын-Гол, р. Хогоргын-Гол, р. Шишхэд-Гол, р. Хугийн-Гол на автомобиле, на лошадях и лодках.

Список туристов прилагается.

Всегда благодарен Вам за поддержку и помощь в нашей работе по развитию эко-туризма вокруг озера Хубсугул.

Генеральный директор

Б.Доржготов

Разрешено заехать по реке Хоро-Гол на автомобиле, лошадях. Разрешен сплав по рекам на лодках, с предоставлением доступа к нахождению в пограничной зоне.

Обращать внимание на:

1. разведение костров в пограничной зоне;
2. утилизацию отходов (мусора) в пограничной зоне;
3. запрещение заниматься охотой на диких животных в пограничной зоне;
4. недопущение других действий, противоречащих соблюдению пограничного режима.

Разрешение выдал

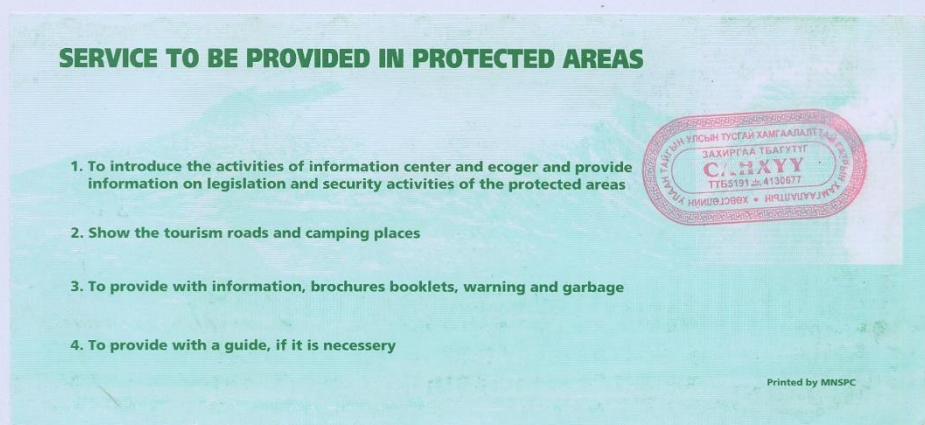
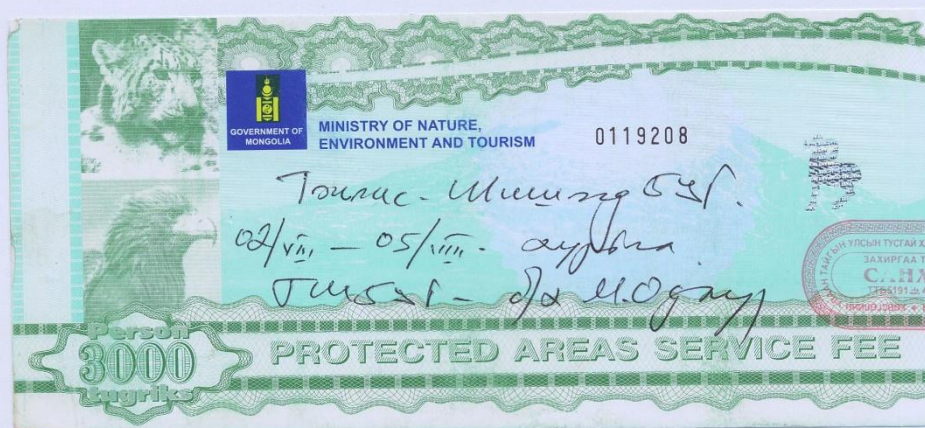
Ц.Алтанбаатар

Даю гарантию

Б.Доржготов

(Перевод текста сделан Попугайло М.В.)

3.5.Разрешение Shishged-Tengis National Park на пребывание в нём 1 человека.



3.6.Рекламный проспект Ulaan Taiga Protected Areas, в который входит Shishged-Tengis National Park.

A Brief Introduction to the Ulaan Taiga Protected Areas

The Ulaan Taiga Protected Areas administration was established in 2012 in Ulaan Uul soum, Hovsgol Aimag. The Ulaan Uul office administers three protected areas:

- Horidol Sardag Strictly Protected Area- 227.413 hectares
- Ulaan Taiga SPA – 434.900 hectares
- Tengis-Shishged National Park- 869.070 hectares

In total, these protected areas comprise 1.531.383 hectares. The Ulaan Taiga Protected Areas are dedicated to landscape preservation, scientific research, natural resource monitoring, and responsible tourism. A staff of seven administrators and 30 rangers are employed by the protected areas. Rangers patrol each protected area, while the Ulaan Uul office coordinates management planning, research, education, outreach, and tourism.

The Three Ulaan Taiga Protected Areas



Horidol Sardag Strictly Protected Area

Year of protection: 1997, expanded 2008

Size: 226.000 hectares

Horidol Sardag hosts Mongolia's northernmost population of Argali sheep, as well as numerous other wildlife species including elk, moose, bear, and wolverine. The tallest peak in the range is the distinctive Delger Khan, visible from Ulaan Uul.



Ulaan Taiga Strictly Protected Area

Year of protection: 2003, expanded 2011

Size: 434.900 hectares

Five rivers have their headwaters in remote regions of Ulaan Taiga. The Hug, Bos, Muntarag, Guma, and Delger Murun are part of the Yenisei watershed, which drains into the Arctic Ocean. More than 300 lakes adorn the little-explored backcountry of Ulaan Taiga.



Tengis-Shishged National Park

Year of protection: 2011

Size: 869.070 hectares

Tengis-Shishged National Park is located in Tsagaan Nuur soum and is renowned for its community of Dukha reindeer herders. The Dukha continue to practice shamanic traditions that revere mountains and the natural world. Tengis-Shishged is one of the few places in the world where this ancient form of reindeer pastoralism and religion survive.



The watershed is also home to a small population of river otters, and is a destination for fly-fishermen in search of taimen.



Biodiversity in the Ulaan Taiga Protected Areas



Animals

The Ulaan Taiga protected areas are home to a number of rare wildlife species, including ibex, argali, snow leopard, brown bear, otter, boar, moose, elk, musk deer, wild reindeer, wolverine, and sable. These animals are listed in the Mongolian Red Book, and are protected species.



Plants

Globally rare plants abound in the taiga, including many that are used for traditional and medicinal purposes. Blueberries, strawberries, and currants are abundant and are important food sources for people and wildlife alike. This is the most diverse forest community in Mongolia.



Birds

Birdwatchers will find many interesting species in Ulaan Taiga, including Altai snowcock, black storks, bar headed geese, whooper swans, several species of eagle and owl, and many other resident and migratory birds.



Fish

The Tengis-Shishged watershed is renowned as the home of taimen, the world's largest salmonid. Trout, grayling, and white fish are also found in the rivers and lakes. All fishing is catch-and-release, and requires a fishing permit.

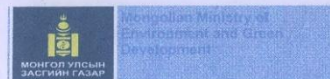
Entry Fee

To visit any of the three Ulaan Taiga protected areas, you must purchase an entry ticket from the protected areas administration. **The entry fee is 3000 tugriks per person.** This fee covers entry to all three protected areas.

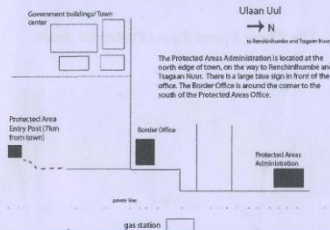
Please Observe the Following Rules:

- Be careful when building campfires. Make sure you completely extinguish all fires when you leave a site.
- Pack out what you pack in—don't leave your trash in the backcountry.
- Protect water sources from chemical pollution.
- Don't disturb or harass wildlife. Hunting is prohibited.
- It is illegal to buy or sell wildlife products.
- Don't get lost—carry maps, compass, or a GPS. There is no search and rescue here.
- Be careful of bears, wolves, and other predators in the backcountry. Practice bear-safe food storage.
- Please don't travel alone.
- Commercial exploitation of mineral or other natural resources is strictly prohibited. Leave resources where you find them.
- When visiting local communities, respect customs and traditions.
- If you require additional information, please visit the Protected Areas Administration building. Our staff and rangers are happy to assist you.

Address : Хөвсгөл аймаг Улаан-Уул сум
Хөвсгөлийн Улаан тайгын улсын
ТХГ-ын хамгаалалтын захиргаа.
Phone : 99490051
Email: tumursukh_khuvsgul@yahoo.com



Welcome to the Ulaan Taiga Protected Areas, Hovsgol Aimag, Mongolia



Ulaan Taiga Protected Areas Administration
2014

3.7. Благодарственное письмо гендиректора турфирмы «Саян-Радиян» Доржготова ректору Уральского государственного медицинского университета.



«САЯН-РАДИАН» ХХК

Улаанбаатар хот, Чингэлтэй дүүрэг, 6 дугаар хороо, Бага тойруу -41-11 тоот,

Утас: (976) – 11- 331421, Mobile: (976) – 8808-9141, 9892-9141, 9953-7041

E-mail: dorjee@mail.ru sayan-radian@magicnet.mn

WebSite: www.sayan-radian.ru

2014 оны 9 дүгээр

сарын 15-ны өдөр

№ 55/14

Улаанбаатар хот

Россия, г. Екатеринбург, Уральский государственный медицинский университет, Ректору, Профессору Кутепову С.М.

Уважаемый господин Ректор!

Группа студентов Вашего университета под руководством профессора Попугайло Михаила в количестве 18 человек в июле-августе 2014 года совершила путешествие в Монголии, в организации которого я и моя фирма принимали непосредственное участие. Хочу сообщить Вам, что группой был пройден очень сложный маршрут с участием граждан Монголии.

Будучи участником организованного моей фирмой похода, могу засвидетельствовать, что группа Ваших студентов, хорошо организованная и дисциплинированная, смогла успешно пройти маршрут, не освоенный доселе спортсменами моей страны. Помимо спортивных достижений, Ваши студенты, с честью представляя Россию, оставили о себе добрую память, заслужив уважение граждан Монголии. Пребывание группы студентов Вашего университета в Монголии стало заметным событием, открывающим новые возможности для развития монголо-российских отношений в этой области в свете визита Вашего Президента Г-на Путина В.В в нашу страну.

Господин ректор! Позвольте поблагодарить Вас за воспитание достойных студентов и просить, если это возможно, представить к поощрению руководителя группы, профессора Попугайло Михаила и всех участников группы спортивного туризма Вашего университета.

С радостью готов к дальнейшему сотрудничеству,



Генеральный директор

Б. Доржготов

3.8.Статья Доржготова в газете «Эрх Чулуу» («Свобода») о нашем путешествии.

3

ТАНИН МЭДЭХҮЙ, ТУСГАЛ

ЭРХ ЧӨЛӨӨ

2014.10-р сар № 39 (5387)

ТЭМДЭГЛЭЛ

Усан аяллын диваажин Шиншээдийн боргио болон ер бусын "Бусын" голоор аялсан нь...

Уулздын хувьд оргилд нь гарах юмсан гэж мөрөөддөг. Алдарт Гималайн уулсын ноён оргил Жомолунгма буюу Эвэрэст, Лалын мөргөлцдийн хувьд энэ яваа насандаа нэг удаа ч гэсэн очиж нүглээ наманжилж, ариусах юмсан гэж тэмүүлж байдаг. Мекка зэрэг тийм онцгой газар орон энэ дэлхийд байдаг.

Тэгвэл, усан аялагчдын мөрөөдөл бол Гималай, Памир, Саяан, Алтайн өндөр уулсаас эх авсан түргэн урсгалт голуудаар модон болон резинэн завь /Плот, рафт, катамаран-аар урсаж, голын боргио, хүрхрээ зэрэг саад зориг хатуулж, авахалт самбаа гарган сэлүүрдэн тойрч, чимээ аниргүй үзэсгэлэнт байгалийн нам гүмд умбан, усны шаргаа, уулсын оргил харж, түүнээс авах мэдрэмж, кайф ажээ.

Ийм газрын нэг нь манай Дархадын хотороос урсан гарч, Саяаны уулсыг хага яран, Сибирийн хөлгүй их тайга, ой дундуур Хойд их мөсөн далай тийш тэмүүлэх Енисей мөрний



Шиншээдийн голоор усан аялал хийжээ.

Сүүлчийн аяллын үед Долоо ахлагчтай баг Тэнгисийн бэлчирт манай хилийн цэргийнхэнд саатуулагдаж, улмаар Монголоос албадан гаргагдсан гэсэн мэдээ бий. Тэр үед хилийн заставын дарга

тул манай хилийнхэн болон хүн амьтантай таарахгүй нь тэдэнд сайн талтай байсан гэнэ.

Эдгээр аялагчид тухай бүр Монгол улсын хилийг хууль бусаар нэвтэрч, Уш-Бальдээр хилээр мөн л хууль бусаар урсан гарч байжээ. Эндээс харахад

байлаа. Энэ тухай албан бичиг болон аяллын маршрут, ялгах багийн бүрэлдэхүүний тухай мэдээлэл зэргийг аялал эхлэхээс 3 сарын өмнө Хөвсгөл аймаг дахь хилийн цэргийн ангийн даргад хаяглан өгч, уг асуудал хариуцсан хурандаа Ганболдтой 6 дугаар

Аялалын багийнхан маань Ханх Моондын хилээр нэвтрэн орж ирдэг өдөр Ганболд даргатай дахин ярихад "уг асуудлаар Хил хамгаалах Ерөнхий газраас зөвшөөрөл авах шаардлагатай байна" гэдэг байгаа. Уг нь ядаад "Зөвшөөрөлгүй" гэсэн хариугаа албан бичгээр эртхэн бидэнд өгсөн бол бид ингэж энэ олон жуулчдыг ирүүлж, төвөг удахгүй байж болох байсан билээ.

Энэ нөхцөл байдалд Ганболд хурандаатай дахин дахин ярьж, тэр хэцүү зөвшөөрлийг "амаар" авч, дараа өдөр нь эмч, оюутан голдуу 18 жуулчид бүхий аялалын багаа ЗИЛ 131 машинд суулган, би өөрөө ахлан, Ханхаас Хороо гол, Уртагийн даваа, Шарга, Хогорын гол маршрутаар гарлаа.

Аялалын аялдаа "Морьтой Монгол" аяллын багийнхантай Уртагийн даваанд уулзаж, гараа бэртээсэн нэгэнд нь эмнэлгийн яаралтай тусламж үзүүлж, эм тариагаар туслав. Энэ жил ус бага, зам шавар багатай байсан тул авто аялал маань

ЭРХ ЧӨЛӨӨ

ЧӨЛӨӨТ ЦАГ

2014.10-р сар № 40 (5388)

ТЭМДЭГЛЭЛ

4

Усан аяллын диваажин Шиншээдийн боргио болон ер бусын "Бусын" голоор аялсан нь...

Түүрүүч нь өмнөх дугаар...

...Одхүү байцаагч ч ширүүн гэж хийгээ, тэрбээр тун ч дээрээс эхэлснийг хэлэх үү, би тун ч дороос эхэлснийг хэлэх үү... удалгүй бид хоёр дунд хавьд ирж ойлголцох тэр мөчид л нэг нутгийн, тэр ч бүү хэл хамаатан садан улс болохоо мэдэлцэж савлаа. Ахлаа хийж яваа төрийн хар хүн тийм ч байлгүй яах билээ дээ. Аргагүй шүү дээ.

Усан аяллынхан маань Тэнгисийн бэлчрээс цааш 5 хоног аялан, 8 дугаар сарын 7-ны өдөр "Уш-Бальдэр"-ийн наад талд Шиншээдийн голын наад савлан дээр уулзалдахаар тохирсон ёсоор маргааш нь би морин аяллын ахлагч Лүмбийн сүрүүлчийн дотуур байранд нутилцаж өссөн багын найз "Ёндон" хэмээх Баатар болон Батболд /Бааги, Батдэлгэр /Дэжэл, жолооч Отгонбаатар /Оогий/ нарын бүрэлдэхүүнтэйгээр Цагаан нуураас гарч, Хармайх эх, Уст, Зуун Жолог, Ар хамийн гол, Бусын тайга, Бусан голд хонж олгожж явсаар тохиромсоо 2 хоногийн дараа Гурван бэлчирт хүрч, усан аялагчидтайгаа уулзав. Жологын болон Ар хамийн гол, Бусын тайга, хөндийн бартаа, чирэнгэ, шавар намаг нь морьтой бүү хэл, явган хүн ч явахын аргагүй бэрх, аргагүй л зэрлэг өртөнц мөн юм билээ.

Замдаа бид Мэнгэ булагт зүсч байсан Баруун тайгын цатай зон



Манай нутгийн бараг гуравны хоёрыг эзлэх эзэнгүй Жолог, Додод, Дурш, Бусын тэр их ян сарьдаг, тайгын байгалийн үзэсгэлэн гайхамшигийг өндөрөөс үзэж, тэнгэрийн хаяаны тэнд, үүлэн дотор өнгөрсөн тэр цаг мөн гэрэл зургийн болоод бидний төрхмө бор хальсанд л үлдсэн билээ. Энэ аяллын дараа би л лав нутгаа мэднэ гэж бардам хэлэх боломжтой боллоо.

Биднийг ийнхүү явах хооронд усан аялагчид маань Шиншээдийн тэр олон борлог ажилтай гарч Нэг бусгүй замнаас шидэгдэх мөчид хүчтэй зураалдсанаас мөр мултурсан, өөр нэг нь гараа ялгүй гэмтээснийг эс тооцвол Гурван бэлчирт ирж, 2 хоног

голын нөгөө эргээр загасчилж явсан Оросын хилийн цэргийн бололтой 2 хүн биднийг "хил зөрчиж болзошгүй байгаа тул буцацгаа" гэсний дагуу бид тэр дорно буцах гал дээрээ ирэв.

8 дугаар сарын 11-ний өглөө морин аялал маань эхэлж, аялалд бэлтгэхдээ тохирсон дагуу завь, зарим ачааг ачааны 6 моринд ачжж, хөтөж, жуулчин 7 морь, нийт 13 морьтойгоор хөдөлсөн бөгөөд жуулчид хүнс, ойр зуурын ачаагаа үүрээд явганаар явав.

Эний өдөр денгек 5 км явсан ба явган аялагчид морин аялагчдаас нэлээд их хоцорч, маш их ядарсан байв. Иймээс оросууд маань үүрч явсан ачааныхаа дийлэнхийг моринд

тахь мэт өдөр, шөнөгүй шүтэлгдэн пикетчлэхэд ажээ. Бусын голын загас жараахай нь өнгөрсөн зууны эхээр Дархадын хотороос явсан оросын жуулчдын дүрслэн хэлсэн шиг "усандаа багтаж ядан чихэлдэн байна" гэж болох юм. Дархад, цаатан дунд дээр гардаг алдарт Жангас тайга буюу "Танц уул" Бусын голынхоо цвад талд сүндэрлэх бөгөөд нэг их өндөр биш цуварч тогтсон уул ажээ. Дээр үед Монгол - Орос /Тува-ын хил энэ Жангас тайгаар байсан бол одоо тэр уулын зүүн хормойгоор урсах Бусын голоор хиллэдэг.

Азвар Бусын энэ зэрлэг хөндийн бараг нэл гаруй хувь нь манай нутагт харьяалагдах бөгөөд Монголын болон Тувагийн аль аль талаас ан амьтад энэ хөндийдөө ирж цугладаг бололтой. Зах зээлийн хэцүү бэрх 90-ээд онд манай нутгийнхан болон тувачууд бүү шийдэм барьж, Бусын голд ан хийж, баагайн савар, дунд, бүтэн чив, хуурийн заа цуглуулах байгаль эрхийн эсрэг чөлгөсөн зарлаагүй дайн дагдхээс өмнө энэ нутгийн ан амьтад нь бараг хүнээс ч үргэж айдатгүй байсан гэнэ.

Үүнээс хойш андхийн зэрлэг ан, амьтдын тоо толгой ихээр өвөрч, ийн нийш дайвжх алта болох байдлаа ажиглагдаж байсан боловч сүүлийн арван гаруй жилд ийнхүү хүн амьтан

Тайгийн толгой нийлэх болон Цага Адарын голын бэлчирт хонж явса Гурван бэлчрээс гарснаас хойш 8 да өдрөө Орог Тайгн даваагаар даи Хөлийн голын эхэнд ирж хонгов. Хамийн гол уруудахдаа голын ш дээгүүр давах үед Влад хэмэ нэгэн оросын хөтөлж явсан хэс мори, гишгээл алдаж зөвгүй унасна дотор эрхтэн нь гэмтснээс Оу Тайгн давааны ар өгсөө явахад мо маань муудаж явж чадахаа бай үхсэн явдал багийнхоо маань сэтг санаанд хүнд цохилт болов.

Орой нь Михаил орос заншла багийн гишүүддээ найруулсан сит тал аял хийж, хээр морио дурси сэтгэлээ зэсч, цаашид аялал маа амжилттай байхад туслахгүй онг тангэрээс гуйв. Хөлийн голын эхэ усны түвшин бага завь явах боломж байсан тул бид дахин явах нүүдлг газар мориороо ачлаав.

Савхан алтны солилорол ба байсан ул мөр энд тэндгүй харгал Ар хамийн голын ойролцоо ачаа буулган олгожж хонхорч болж, Бат болон хөтөг нар маань морио аваад сул уруудав. Алтлын энэ хэс ачааны хүндийг үүрч мориудын ан ачжж, буулгах, таллах, зам гэрх гз бүхий л ажил нэг тэртэй гүйцэтгэ орос нэхднийхөө бэлчлэгт төрүү олонд нь хардаг газар, тагларал

3

ТАНИН МЭДЭХҮЙ, ТУСГАЛ

ЭРХ ЧӨЛӨӨ

2014.11-р сар № 41(5389)

ТЭМДЭГЛЭЛ

Усан аяллын диваажин Шингэдийн боргио болон
ер бусын "Бусын" голоор аялсан нь...

Түрүүч нь өмнөх дугааруудад...

Харин үдээс хойш хадланчдын майхан дээрээс мотоциклтэй хүнтэй хамт Хөлийн гол уруудан машинаа Соёо толгой хүртэл өгсөөхөөр явах замд удаас хилийн цэргийн Улаан Уулын заставын орлогч дарга залуу ирж уулзан завьтай хүмүүс буюу биднийг сураглав. Заставын орлогч манай жуулчдын паспорт болон бичиг баримтыг хураан авах үүрэгтэй яваагаа ч хэлэв. Тун удалгүй Хилийн заставын дарга Анхбаяр, Улаан тайрын БЦГ-ын хамгаалалтын захиргааны дарга Төмөрсүх, хэргийн төлөөлөгч Бадрах, Улаан уул, Цагаан нуурын цагдаа эзрэг бараг нэг машин хүмүүс манай "Тусгайгынхан", Оросын "ОМОН", Америкийн "FBI" -хан шиг л буулав.

Ийнхүү аялалд гарснаас маань хойш 20 гаруй хоногт биднийг бараг Хөвсгөл даяар эрж хайж, тэд Хогоргод байгаа манай машин, Тэнгисийн балчир, Мэнгэ булаг болон Хөлийн голын аманд хилийн цэргээс харуул гаргаж, биднийг уулнаас бууж ирэхийг 10 гаруй хоног

холбогдуулан хилийн цэргийн ангид гарсан шатахууны зардлыг нь хүртэл би сайн дураараа төлөв. Заримдаа асуудлыг ном журмаар шийдэж бүр болохгүй тохиолдолд торгууль сүйтгэлийг нь бушуухан төлөөд явсан нь ажил бүтээхэд арай хялбар байдаг тал бий.

Азаар тэр үед бороо орж, Тусгай талд гарсан түймэр унтарсан, манай талд Жамсын хавьд түймэр гарсан, тавьсан эзэд нь манай баруун тайгын хүмүүс болох нь тогтоогдож байгаа бололтой, түймрийн асуудлыг тодруулахаар явсан манай онцгойгийнхан хил орчимд манай жуулчдын явсан газарт хүрч шалгалт хийх боломжгүй байсан зэргээс асуудал арай гайгүй болов.

Харин тэдэн дотор Анхбаяр хурандаа шиг аливаа юманд наанатай цанатай хандаж, орчин үеийн сэтгэлгээтэй, дэх нь үеийн "манай сарлаг дархад хүн шиг" хэт сүржиндэггүй, тулхтай залуу хүмүүс байсан тул асуудлыг арай хүчдүүлэлгүй шийдвэрлэхэд тусалсанд талархал илэрхийлмээр



байна аа...? Өнгөрсөн зууны 70-аад оноос эхлэн энэ оросууд маань яагаад хууль бусаар өөрийн болон манай улсын хилийг зөрчин зөрчин Шингэдийн голын боргиогоор урсаа вэ...? Тэд амьдрах аргаа барж, анхаа төвөөд ямар нэгэн хууль буса наймаа арилжаа хийж гэж, эсвэл аминдаа уйдсанд

эрхбиш ойлгомоор болжээ. Байгаль, ан амьтдаа хамгаалах нь зүйн хэрэг. Аялал жуулчлалын бизнесийнхэн Тусгай хамгаалалттай газар, хилийн цэргийнхэнтэй хамтран ажиллаж, байгалаа хамтран хамгаалж, үр шимийг нь зүй зохистой хүртэх эрмэлзлэлтэй байгаа билээ. Үүнийг л "тогтвортой

1. Монгол орны хил орчмын бүс, зурваст жуулчид чөлөөтэй аялахад шаардлагатай хууль эрх зүйн бусад өөрчлөлтийг 1993 оны Хилийн тухай хуульд оруулах, Хөвсгөл аймгийн Ханх, Мөндөн хилээр болон бусад боомтоор орж ирсэн жуулчдыг хилийн бүс, зурваст нэвтрэх, зорчих, Бүрэн Хаан уулын Мөнх Сарьдаг оргилд жуулчид аялах болон ирсэн жуулчид бусад сумын нутагт зорчиход зөвшөөрөл авахыг шаарддаг одоогийн системийг арилгах.

2. ОХУ-ын болон бусад усан аялагчдыг Хөвсгөл аймгийн гол мөрөн болон Шингэдийн голоор аялах аялалыг зохион байгуулахад дэмжлэг үзүүлж, хил хамгаалах алба, онцгой байдлын алба болон тусгай хамгаалалттай газрууд, аялал жуулчлалын бизнесийн хүрээнийхэнтэй хамтран ажиллаж, Шингэдийн боргиогоор аялсан усан аялагчдыг Гурван бэгчирийн түр гарцаар ОХУ руу гарч, Кызыл хот хүртэл аялах боломжтой болгох хил, гаалийн үйлчилгээ нисдэг тэргээр очиж үзүүлэх асуудлыг судалж, хоёр орны холбогдох

нааштай болсон тул бараг хагас өдрийн дотор Соёо толгойд хүрч ирэв. Жуулчид ирсэн даруйд ачаа бараатай нь хамт машиндаа ачаад Улаан Уул суманд ирж, хилийн цэргийн буудалд буулган, анги дээр нь шалгуулав. Аялалын явцад авсан зургийг бүхий кассет, чип болон Жи Ги Эс-ийн мэдээлүүдийг бүдгийг хуулж авав.

Биднийг бүр Мөндөн ирүүлж шалгах, түймэр тавьсан эзэд мөн байж таарна гэж зэргээр эхэндээ асуудал нэн хүчдэх шинэцтэй болоод байв. Хилийн цэрэг, тусгай хамгаалалттай газарт төлөх шаардлагатай торгуулийг нь төлж барагдуулав.

Биднийг эрж хайхтай

автобусанд суулгаснаар тэрбээр Слюдянкаас Екатеринбург руу гартээ харьж билээ.

Ийнхүү Шингэдийн боргиогоор урсах аяллыг анх удаа хууль номын нь дагуу зохион байгуулах гэсэн бидний хүчин чармайлт талаар болоогүй бөгөөд ингэж болно гэдгийг бид харууллаа. Хийх ажил их байна даа. Монгол орон маань жилээс жилд улам өөрчлөгдөж, зах хязгаар, орон нутагт хүртэл хүнд суртал, бүдүүлэг харьцаа, рекетлэл багасч, монголчууд бид бусдын нүдэнд арчаагүй муухай харагдахаа больж байна гэдгийг энэ аялалд оролцсон оросууд маань хүртэл ойлгосон байх аа.

Энэ аялал бидэнд юу харуулж

хуульд өөрчлөлт оруулж, хил орчимд болон тусгай хамгаалалттай газарт тогтвортой аялал жуулчлалыг хөгжүүлж, бизнесийн хүрээнийхэн болон эдгээр байгууллагуудын хамтын ажиллагааг өргөжүүлэх шаардлагатай байна.

Эдгээр байгууллага аялал жуулчлалын компаниуддаа "хадны мангаа" мэт ханддаг байдлаа зогсоож, тавьдаг станцартаа өнөөдрийн шаардлагад нийцүүлэн шинэчилж, юм л бол торгох, айлгах, рекетлэх гэдгээ больж, хамгаалж байгаа газраа дан ганд хаа дарах биш, тогтвортой аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх талаар бизнесийнхэнтэйгээ хамтран ажиллах цаг нь иржээ гэдгийг тэд

өнөөдрийн Хойд Солонгос, дайнай байданд буй Украинд байгаа мэт сэтгэдийг өөрийн эрхгүй төрүүлнэ. Өнөөдөр Орост ч ингэж аашлахаа аль хэдийнээ больчихоод байгаа шүү дээ.

Монголчууд маань сүүлийн үед гадагшаа аялж, манайд ирж буй энэ жуулчдын эх орон - Ази, Европ, Америкт зөндөө л хөл тавьж, газар үзэж нүд тайлж байна. Тэнд л лав ингэж тэднийг зовоосон шалгалт, "пост"-ууд тааралдахгүй байгаа гэдэгт эргэлзэхгүй байна.

Энэ аялагаас үүдэн Хөвсгөлд аялал жуулчлалыг хөгжүүлэхэд дараах өргө хэмжээ авах нь зүйтэй юм байна гэсэн бодол төрөв. Үүнд:

сарьдаг, эзрэг газар нутгийг ОХУ-ын холбогдох БНУ, муж, байгууллагатай хамтран хамгаалах, хил дамнасан хамтарсан БЦГ байгуулах, эзрэг газарт зэрлэг амьтдын олон улсын парк байгуулах, тэнд тогтвортой аялал жуулчлал хөгжүүлэх асуудлыг судалж, холбогдох талууд, олон улсын байгууллагуудын тавих, хөрөнгө оруулалт татах боломжийг хайх шаардлагатай байна.

Саяан-Радиян компанийн ерөнхий захирал Б. Доржготов

Путешествие по шишгэдским порогам - раю для водного туризма или необычные приключения по долине реки Бусын гол

Есть особенные места в этом мире, такие как пик Джомолунгма (Эверест) знаменитых гималайских гор, покорение которых являются мечтой для альпинистов; или Мекка, куда стремятся попасть исламские паломники хоть один раз в этой жизни замолить свои грехи и очиститься.



А для водных туристов мечта – это сплавляться на деревянных и резиновых лодках (типа плота, рафта, катамарана) по бурным рекам, которые берут свое начало с высоких гор Гималаев, Памира, Саян и Алтая; проявить находчивость, смекалку и отвагу, гребя, обходя преграды в виде порогов и водопадов; погружаться в тишину природных красот, смотреть на вершины гор, слышать шум реки и получать от этого удовольствие, кайф.



Одним из таких мест являются пороги реки Шишгэд гол - притока реки Енисей, который вытекает из нашей Дархадской котловины, рассекая саянские горы, спеша к Северному Ледовитому океану через бесконечную сибирскую тайгу. Эти пороги начинаются со слияния рек Жамс, Жолог и продолжаются на 40-50 км, сужаясь с двух сторон, теснимые высокими каньонами, заканчиваются на месте слияния трех рек (Уш-бэльдэр), река Шишгэд гол там сливается с рекой Бусын гол и вытекает в Россию. Самые трудные пороги находятся на слиянии Рек Жаваш, Додод, Дурш. По международной классификации шишгэдские пороги входят в пятую категорию (одна из самых трудных). Говорят, есть еще шестая категория порогов в Киргизии в Горах Памира, куда едут люди, которым «наскучила жизнь».



Впервые в 1971 и 1975 гг. во времена СССР команда Чумакова, а в 1980 г. команда во главе Родина нелегально пересекли пешком границу со стороны Окинского района республики Бурятия и сплавлялись на деревянных плотках по реке Дэг Тураг и Түлэг Таг и продолжили сплав вниз по реке Шишгэд гол. Также команды Родина и Дедова в 1982 и 1990 гг. Сплавлялись по реке Шишгэд гол. Есть информация, что во время последнего сплава команда Дедова была задержана монгольскими пограничниками в районе слияния реки Тэнгис и Шишгэд гол и депортирована за пределы Монголии. В то время начальником заставы там был полковник Морхоожий, выпускник Бабушкинского военного училища в Москве, толковый человек. Он, проявив гуманность по отношению к русским братьям, пожалел их, оставив без наручников. А те, воспользовавшись ситуацией, сбежали, сев в лодки, и уплыли вниз по течению реки Шишгэд гол.

Команда Родина незаконно пересекла границу со стороны Тувы по реке Бусын гол через перевал Сайлыг, и спустилась по рекам Жолог и Шишгэд, однако на последнем пороге реки Шишгэд их лодка разбилась о скалы, а член команды Юрий Шамро погиб, этот порог назван его именем. Затем в 1997 г. команда Родина, приехав через Улан-Батор, отправилась путешествовать по о. Хубсугул и горам Хоридол, далее они сплавлялись по реке Мунгараг гол и по реке Шишгэд гол. А в 2004 г. Команда во главе с Цветковой также нелегально прошла границу со стороны Тувы и сплавлялась по реке Шишгэд гол ниже слияния рек Тэнгис, Шишгэд гол, чтобы избежать встречи с монгольскими пограничниками. Итак, эти путешественники каждый раз нелегально пересекали границу Монголии для сплава по реке Шишгэд. Исходя из этого, можно задать вопрос – почему наши законопослушные братья с советским воспитанием, невольно нарушая законы, пересекали границу Монголии и СССР (России) с одним из самых жестких пограничных режимов в мире и сплавлялись 10 раз. Что их сподвигло так поступать? Что же их так притягивало в Дархадскую котловину на реку Шишгэд гол?

Ответом на этот вопрос может служить наше путешествие в июле-августе 2014 года с группой водных туристов во главе с Михаилом Попугайло, профессором медицинского университета г. Екатеринбург РФ. Подготовительные работы по этому туру начались в марте этого года после того, как поступило предложение в представительство нашей компании в г. Иркутске. Самый трудный вопрос состоял в получении разрешения от пограничной службы Монголии на пересечение пограничной зоны и полосы, поскольку наше путешествие должно было проходить в пограничной зоне Монголии и России (по реке Шишгэд гол и по местам, граничащим с Тувой). Официальное письмо с информацией о маршруте тура и о составе группы было отправлено за три месяца до начала путешествия в адрес начальника пограничной службы в Хубсугульском аймаке. В начале июне этого года я (Доржготов) лично встретился с полковником Ганболдом, ответственным за этот вопрос, и озвучил нашу просьбу, и как только полковник услышал о «Бусын гол», его глаза полезли на лоб от удивления: «Ээ, нельзя, это ведь пограничная полоса, там не то что иностранцы, но и даже сами монголы не должны находиться». «Почему нельзя? Мы бы хотели перебросить наших водных туристов-экстремалов на лошадях. Если нельзя путешествовать в пограничной зоне и полосе, мы могли бы взять кого-нибудь из пограничников за наш счет», - объяснял я в ответ. «А кто будет отвечать за безопасность туристов? Принесите бумагу из МЧС», - сказал полковник.

Затем, поговорив с Даваасүрэнгом, начальником МЧС в Мурене, необходимое письмо было отправлено в пограничную службу Хубсугула. Однако, не дождавшись разрешительного письма до дня начала путешествия от пограничной службы, судьба нашего водного путешествия становилась очень туманной. В день приезда нашей группы через КПП Монды-Ханх, когда я еще раз поговорил с полковником Ганболдом, он сказал, что нужно обратиться по этому вопросу в Генеральное Управление пограничной службы в Улан-Баторе и получить разрешение. Если бы нам дали бы заранее ответ «Не разрешаю», то мы бы не пригласили наших туристов и не создали бы им неудобства. В этих условиях мне пришлось еще и еще раз разговаривать с полковником Ганболдом и, наконец-то, получив это «трудное разрешение» устно, на словах, на следующий день отправился в путешествие во главе группы в составе 18 студентов и профессора на ЗИЛе 131 по маршруту Ханх, река Хороо гол, перевал Утрагийн дава, река Хогорог гол.



Во время путешествия на перевале Утрагийн даваа мы встретились с группой путешественников «Монголы на конях» и оказали скорую медицинскую помощь монголу со сломанной рукой. Так как в этом году было мало дождей и было сухо на дорогах, наше автопутешествие успешно продолжалось, и к вечеру следующего дня мы уже были в местечке Цагаан ус на реке Хогорог гол.



Пока наши туристы-водники готовили свои катамараны и отдыхали, я поехал в центр Цагааннуур сомона встретиться с начальником заставы Отгонсурэн для получения разрешения, а также сделать приготовления к предстоящему конному туру. Начальник заставы Отгонсурэн сам лично приехал к нам на проверку, и позвонил полковнику Ганболду, и нам дали еще раз устное разрешение на продолжение нашего путешествия. На следующий день наше водное путешествие началось с устья реки Ушир – притоку реки Шишгэд гол. И мы проводили наших туристов до

слияния реки Тэнгис гол. Казалось, что наше путешествие пошло беспрепятственно после того, как инспектор Одхуу из заново созданного Национального парка «Улаан тайга» жестко проверил нас, и получив сборы за пребывание в нацпарке, выдал нам соответствующую разрешительную бумагу.

Инспектор Одхуу вел себя весьма агрессивно, начиная разговор на очень высоких тонах, а я – наоборот, на очень низких тонах... Однако затем, когда мы пришли к пониманию, выяснилось, что мы являемся земляками, более того, дальними родственниками. Можно, конечно, понять «государственника», человека, выполняющего свои обязанности на службе.

В соответствии с тем, что мы условились встретиться с нашими туристами 7 августа на внутреннем притоке реки Шишгэд гол, на следующий день мы начали конный тур в составе гида Баатар – другом детства по кличке «Ёндон», с которым мы росли, озорничая в школьном интернате сомона Ринчинлхумбэ, а также конюхами Батболд (Баагий), Батдэлгэр (Дэква), шофером Отгонбаатар (Оогий) с Цагааннуура и выехали на истоки р. Хармай через перевалы Уст, проехали реки Зуун Жолог, Ар Хем, вышли в долину реки Бусын гол через высокие горы.



Мы встретились с нашими туристами в местности «Уш-бэльдэр» - месте слияния трех рек позже на 2 дня, чем договаривались. Они сплавлялись по реке Шишгэд гол 5 дней с места слияния реки Тэнгис. Местность реки Жолог, Ар-хем, горы долины реки Бусын гол полна преград в виде непроходимых чащ, болот, здесь трудно пройти не то что на лошадях, но и пешком – это действительно дикая первозданная природа.



По дороге мы остановились на обед у семьи цаатанов-оленовладельцев, кочующих по местности Мэнгэ булаг, где нас неприветливо встретил, видимо, глава семьи, изрядно подвыпивший, говоря, что нельзя мол тут фотографировать, что это заповедник, и дальше отсюда идти запрещается. Затем цаатан пригласил к себе в чум, где мы поближе познакомились, и узнав, что мы опять оказались чуть ли не родственниками, он смягчился. Мы забеливали свой чай молоком, который нам дал цаатан, вплоть до приезда на место назначения – Гурван бэлчир.



Когда мы перешли перевал Устын даваа и заночевали там, двинулись в путь, вдруг позади нас показался всадник, который ехал за нами. Это был инспектор заповедника «Улаан тайга»

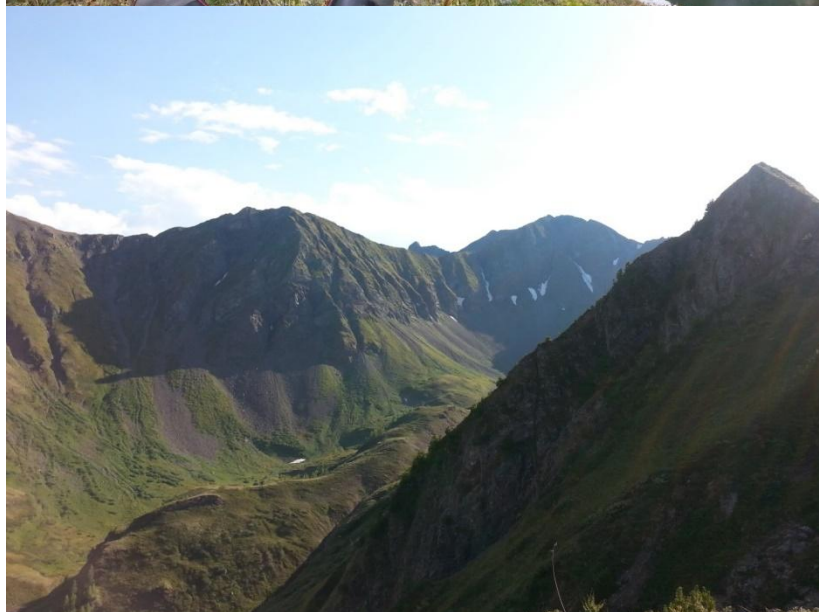
Зоригт – цаатан по национальности, с нами он вел себя корректно, вежливо и сказал, что дальше нельзя ехать, поскольку это заповедные места, а мы аргументировали тем, что должны встретить наших туристов на реке Жолог, забрать их, и должны пройти перевал Орог Таг и дойти до реки Хугийн гол.



Вообще-то мы, должны были пройти по перевалу «Духын», но мы потеряли дорогу, и карабкаясь по горам, вышли в долину Бусын гол через незнакомый перевал, по оленьим тропам, где почти никто не ходил.



Время, проведённое нами в высоких горах у кромки неба в облаках, откуда мы любовались чудесными видами необитаемых гор и тайги Жолог, Додод, Дурш и Бус, занимающих почти две трети территории нашего родного края, запечатлилось на фотографиях и оставило неизгладимое впечатление в нашей памяти. После этого тура я с гордостью могу заявить, что я знаю мой родной край.

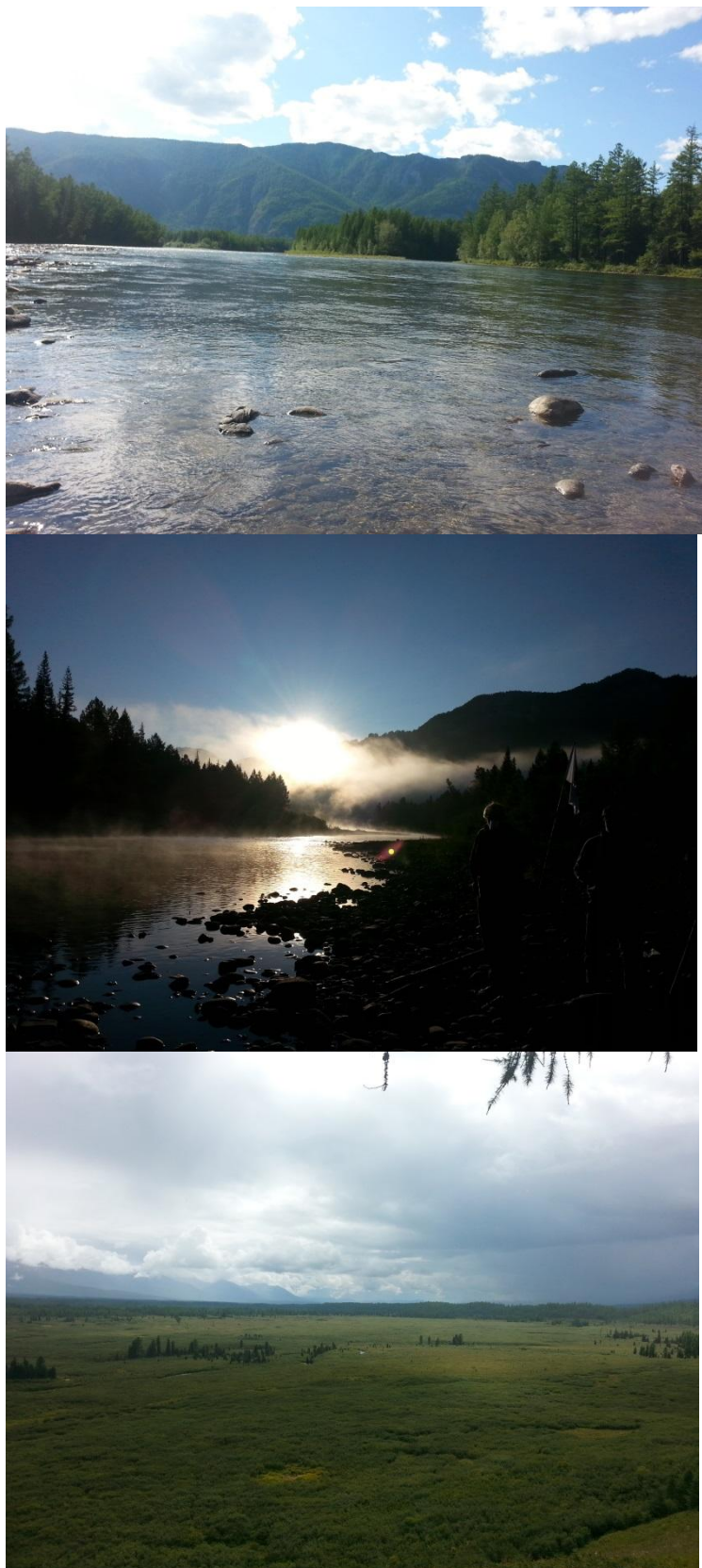




В то время как мы таким образом шли к месту назначения, наши туристы-путешественники благополучно совершили сплав по порогам реки Шишгид гол, и если не считать вывиха плеча у девушки - члена команды, который произошел из-за падения с катамарана и травмы руки у другой девушки, они добрались до Гурван бэлчир и ждали нас 2 дня. В нетерпении ожидая нас, они решили идти пешком с рюкзаками на плечах, и когда мы наконец-то появились, все очень обрадовались. После ужина соорудили походную баню, раскаливали около 5 часов огонь в печи из обложенных камней вокруг, а снаружи камней была установлена палатка, внутри которой смогли помыться. Мы выбегали из парной и при свете луны ныряли в воды Шишгэд гола, снимая усталость, принимали приподнесенный Михаилом армянский коньяк с 5 звездами, который благополучно прошел шишгидские пороги, не разбившись. Мы славно провели тот вечер, слушая и напевая русские песни под гитару.

Так как лошади были сильно уставшие, было решено трогаться на следующий день, и один день мы отдыхали, бродили вблизи местности Гурван бэлчир, взбирались на окрестные горы, восторгались красотами долины рек Бусын гол и Шишгэд гол.

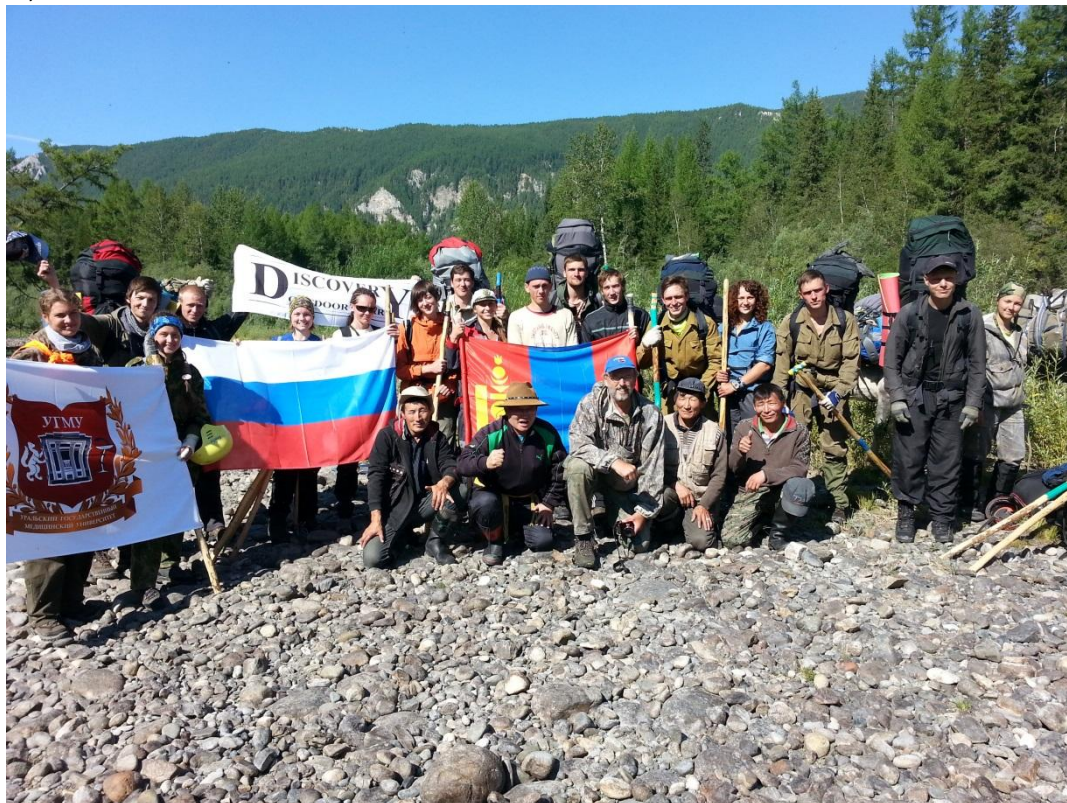




Я с Баатар и Отгонбаатар втроём пошли порыбачить вверх по реке Шишгэд гол и поймали одного хариуса, а на обратном пути увидели пограничный столб №331.

В то время как мы шли, 2 человека, русские, возможно пограничники, рыбачившие на другой стороны реки, заметив нас, прокричали, что мы нарушаем государственную границу, поэтому мы тотчас вернулись к своему костру.

Утром 11 августа наш конный тур продолжился, и как мы договаривались при подготовке тура: лодки и другие грузы были навьючены на 6 лошадей, а 7 лошадей оставлены для конюхов и туристов, и мы тронулись в путь в общей сложности с 13 лошадьми, а туристы, нагрузив на плечи рюкзаки, пошли пешком.

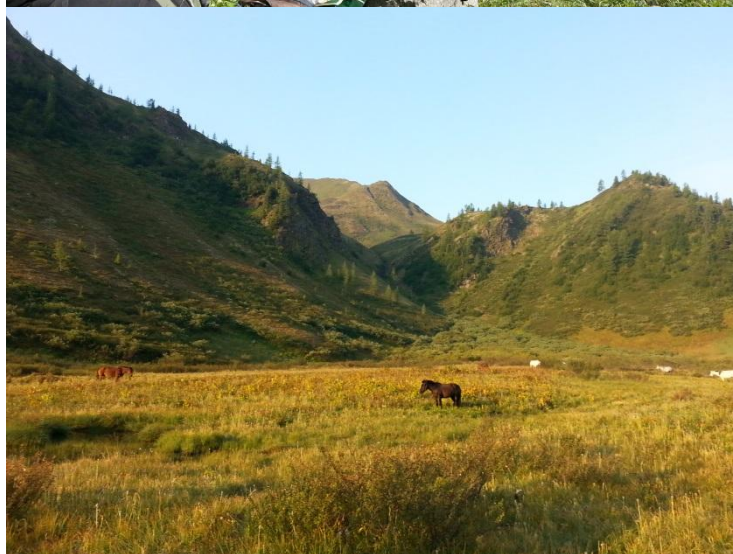
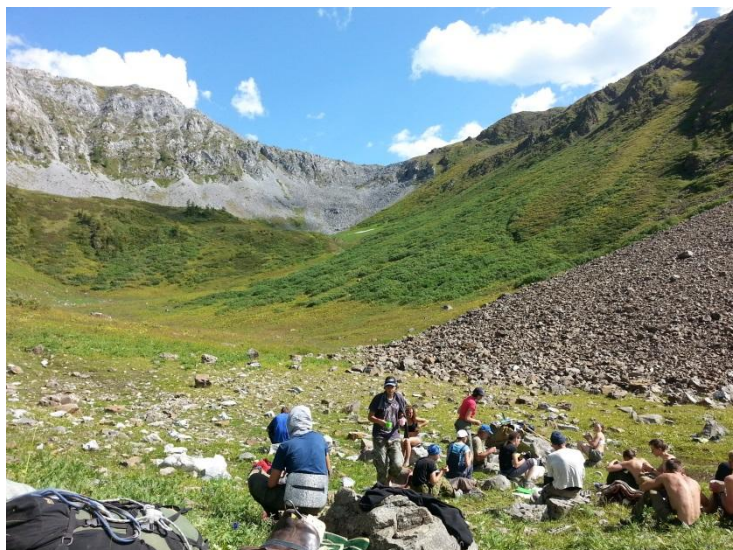


В первый день было пройдено лишь 5 км, пешие туристы сильно отстали от всадников и изрядно устали. Поэтому русские попросили уменьшить вес своего груза, погрузив большинство его на лошадей. Таким образом пришлось выючить лошадей конюхов и назначить некоторых русских конюхами, а других подрядили расчищать дорогу, вырубая ветки топором.

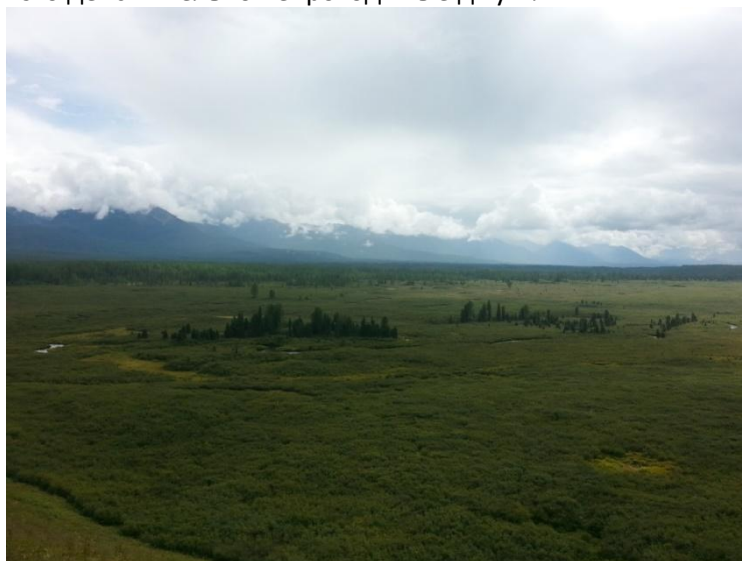
Итак, мы, ведя наших навьюченных лошадей, продолжили сложное путешествие, полное приключений длиной около 100 км по трудной, непроходимой дороге: то лошадь сбрасывала груз, то при переходе через болота конюхи-русские попадали под копыта, то заходили в непроходимый тупик чащ. Мы провели 4 ночи в долине реки Бусын гол, на пятый день мы перешли горы Бусын тайга через перевал Духын даваа и вышли на истоки реки Ар Хем.





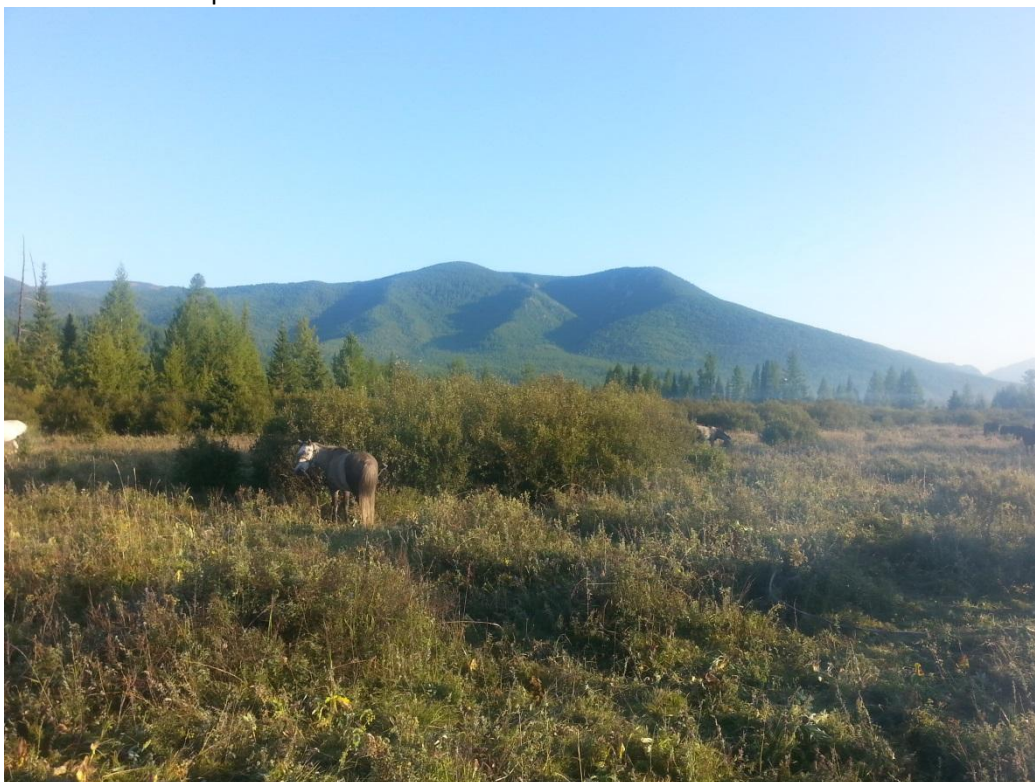


Долина реки Бусын гол – это дивная и богатая земля, равна по размеру одной трети нашей Дархадской котловины, окружена по левой стороне высокими гольцами, а по правой - низковатыми горами, покрытыми лесом (если смотреть на юг), а равнинная часть долины сильно заболочена, поросла чащами из карликовой березы и караганой в два раз выше человеческого роста - это действительно непроходимые джунгли.



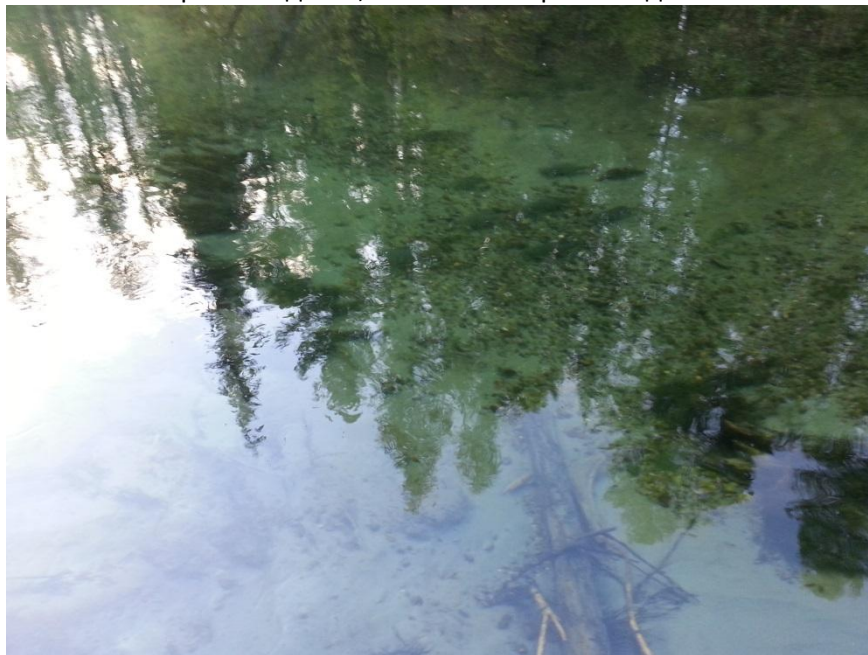


В этих лесах в изобилии водятся олень, лось, косуля, медведь, волк, выдра, соболь, лиса, заяц и др., день и ночь издающих громкие звуки и шумы подобно тому как показывают по каналу Нэйшнл Географи “National Geography” обитающих в джунглях Африки львов, тигров, гиен, буйволов, зебр и др. Как писали русские путешественники, которые ездили по Дархатской котловине в начале прошедшего века, рыба в реке Бусын гол кишмя кишела, не вмещаясь в воде. В песнях дархатов и цаатанов упоминается гора – Джангас тайга или Одинокая гора, возвышающаяся по той стороне реки Бусын гол, это не очень высокая гора, протянувшаяся цепочкой с юга на север:



Джангас тайгын, Джангас тайгын оройгоор
Джаралзуулаад, джаралзуулаад давлаа даа,
Джаахан улаан, джаахан улаан дээлийн нь
Хормой нь хийсээд, хормой нь хийсээд давлаа даа...

По вершине горы Джангас тайга, Джангас тайга
 На быстром олене, блестя копытами, перевалил через хребет,
 Перевалил через хребет, развевая края
 Маленького красного дээли, маленького красного дээли...



Если в старые времена монголо-российская (тувинская) граница проходила по горе Джангас тайга, то сейчас граница проходит по реке Бусын гол, которая течет по левому краю этой горы.

Почти 80 процентов этой дикой долины находится в ведении нашей страны, и с монгольской, и с тувинской стороны в эту долину сходятся в изобилии звери. В экономически трудные 90-е годы и наши земляки, и тувинцы охотились в долине Бусын гол, нелегально добывали медвежью желчь, лапы, струю кабарги. До того как вспыхнула необъявленная война против матери-природы, звери этого края не боялись даже людей.





После этого число здешней дичи заметно уменьшилось, наблюдалось исчезновение некоторых животных, то в последние 10 лет появилась тенденция к увеличению количества зверей из-за того, что дороги и тропы к долине потерялись, стали незаметными.



Посты наших пограничников и национальных парков находятся далеко в 200-300 км от реки Бусын гол в Дархадской котловине и поэтому один или два раза в год ездят на проверку границы. Со стороны Тувы, особенно с истоков реки Бусын гол по направлению Кунгуртук сюда ехать более проще, поэтому охотники изредка, возможно, пробираются сюда. Говорят, что по этому направлению тувинцы сейчас стали реже воровать скот из Монголии и перегонять табуны.

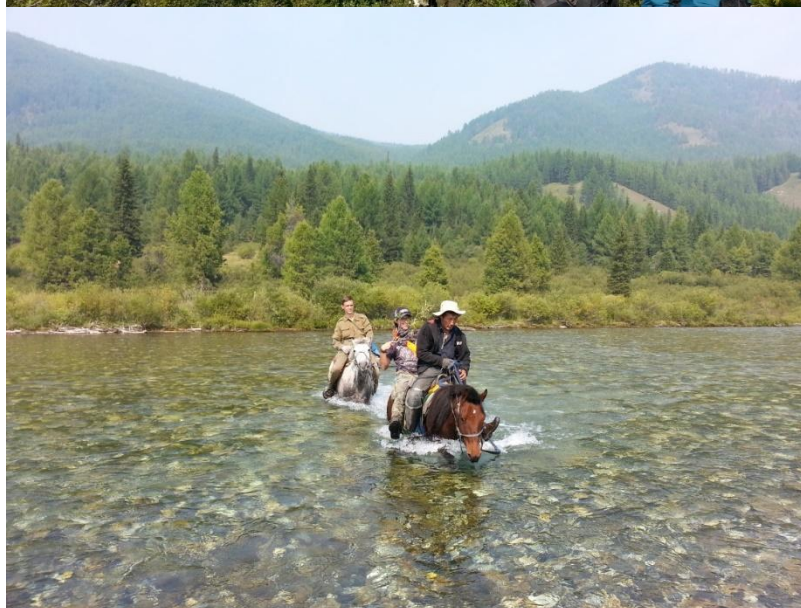
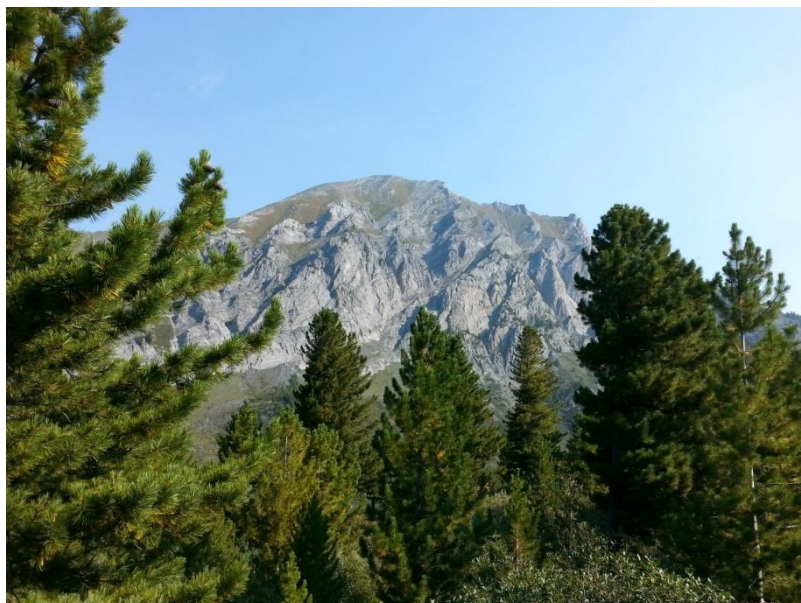
В дальнейшем Монголия и Россия (Тува) должны совместно охранять эту удивительную дику территорию в сотрудничестве с международными организациями, такими как Всемирный фонд защиты диких животных (WWF), осуществить конкретные проекты по защите природы и диких животных, развивать определенные формы устойчивого туризма, как приключенческие туры и научно-обоснованную организованную охоту.



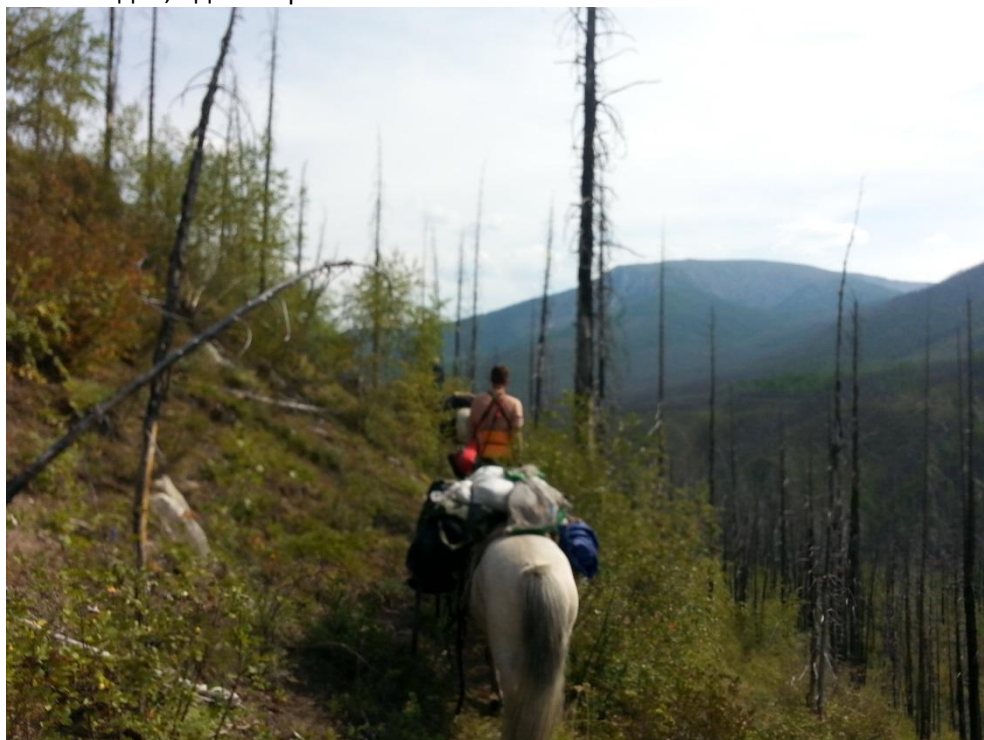
Наши путешественники шли вниз по реке Ар хем, становясь лагерем на ночлег на месте слияния рек Тагвийн гол и Цагаан Адар гол. Шел восьмой день, как мы вышли из местности Гурван бэлчир, перейдя перевал Орог Таг, вышли на истоки реки Хугийн гол и заночевали там.



При переходе через скалистое место на реке Ар Хэм гол гнедая лошадь, которую вел Влад, упала в обрыв и повредила себе внутренности, и когда мы поднимались на перевал Орог Тагийн даваа, лошадь не могла идти дальше и погибла. Это был сильный удар для членов группы похода.



Вечером Михаил по русскому обычаю налил по чашке разбавленного спирта, чтобы помянуть лошадь, и просил небесных духов помочь благополучно продолжить наше путешествие. Так как уровень воды на реке Хугийн был низкий, было невозможно сплавляться, и нам пришлось навьючив лошадей, идти на расстояние пол-кочевки.



Мы стали на ночь на реке Ар хем гол недалеко от тех мест, где недавно прошла золотая лихорадка: там и сям виднелись вырытые ямы, мусор, бутылки. Гид Баатар и другие конюхи ушли домой с лошадьмя вниз по реке Хугийн гол. Мы выражаем благодарность нашим славным конюхам Баатар, Баагий, Дэква, Оггий, на плечи которых легли основные тяготы конного тура, помогавшим навьючить, разгрузить, выровнять грузы, расчищать дорогу и др. Они выполнили с

честью свои обязанности, вызывая гордость русских товарищей, привлекая взгляды девушек, постоянно слыша слова благодарности в свой адрес.



В тот вечер русские собирали свои катамараны, и на утро мы поплыли на лодках. Я, Михаил, Миша, Оля были в одной команде, и мне поручили грести на заднем сидении катамарана. Из-за того, что в некоторых местах уровень воды был низкий, нам пришлось волочить лодки, и к обеду мы дошли до первой зимовки сенокосников.

Хотя я был очень сильно уставшим в этот день, я познал прелести водного туризма, окунувшись в окрестные красоты реки Хугийн гол. Невольно на ум мне пришли слова дархадской народной песни о реке Хугийн гол:

Хуосрэн хуосрэн урссан
Хүгэй маань л арагшаан
Хуорон хуорон зугаалсан
Хүгшчуул голдоо зонгоод маань
Пенясь, вздуваясь, течет река
Хугийн наш аршан
Восторженно, воодушевленно говорящие
Старики наши, народ наш.

Послеобеда я уехал вниз по реке Хугийн гол вместе с одним из косарей на мотоцикле передать шоферу, чтобы он подогнал машину к месту Соёо толгой. По дороге мы встретили заместителя погранзаставы Улан-Уула, который спрашивал о том, видели ли мы людей на лодках, т.е. наших туристов. Он сказал, что у него есть поручение задержать наших туристов, забрать паспорта и документы. Вскоре приехала за нами почти полная машина людей, включая начальника заставы Анхбаяр, директора национального парка «Улаан тайга» Түмурсух, участкового Улаан Уул сомона Бадрах, полицейского из Цагааннуура. Это действие нам напомнило фильмы-боевики, где показывают захват преступников вооруженным монгольским спецназом, или российским ОМОНОм, или американским ФБР.

Итак, нам сказали, что за более чем 20 дней, как мы были в походе, нас искали по всему Хубсугулу, они расставили караулы в четырех местах: возле нашей автомашины в Хогорог, на р. Тэнгис, у оленеводов в месте Мэнгэ булан, и в устье реки Хугийн гол и ждали нас 10 дней, пока мы не спустимся с гор. Они вели себя, как будто бы собираются арестовать боевиков арабской Аль-каиды, обвиняя нас в контрабанде, торговле людьми, и даже поджоге леса и взрывов в приграничном районе, и радостно заявляли нам, что «ваш вопрос дошел до ушей очень высокого

начальства, и нам несдобровать». Я в ответ сказал, «что я не убивал людей, не грабил монастырей» (монгольская пословица).

- У меня нет другой цели, как развитие приключенческого туризма в Хубсугульском аймаке и Дархадской котловины. Поэтому я забрал наших туристов-водников с Гурван бэлчир, поднимался вверх по реке Бусын гол и сейчас еду вниз по реке Хугийн гол! И придёт день, когда вам придётся выразить мне благодарность за то, что я сегодня смог организовать этот тур. Если у вас есть какие-то вопросы, то, пожалуйста, проверяйте на здоровье, - сказал я.

Между этим, наши туристы дошли с места, где сливаются Хугийн гол и Буурал гол, до местности Соёо толгой за полдень, поскольку здесь уровень воды стал выше, и появилась возможность для сплава. Как только они приехали, их сразу же загнали на машину Зил-131 со всем багажом и были отправлены в центр сомона Улаан-Уул. Нас высадили у гостиницы погранзаставы, затем мы прошли проверку на заставе, где у нас забрали кассеты, флэш-карты, GPS, и скопировали всю хранившуюся там информацию, записи, фотографии. Вначале казалось, что наша ситуация усугублялась обвинениями в возможном поджоге леса и предстоящей поездке для повторной проверки в Мурен (центр Хубсугульского аймака). Для разрешения вопроса нам пришлось оплатить необходимые штрафы пограничникам и национальному парку, и я по собственной воле оплатил расходы на топливо, которое потратили пограничникам на наши поиски. Иногда, если невозможно решить вопрос по правилам, то легче отделаться, быстро заплатив штрафы и взыскания.

К счастью, в то время прошли дожди, и пожар, возникший на тувинской стороне, был потушен. А наших оленеводов западной тайги установили, как возможных поджигателей на монгольской стороне в местности Джамс. И не было возможности провести проверку нашими МЧС на тех местах, где прошли наши туристы. По этим причинам наш вопрос стал потихоньку разрешаться.

Хотелось бы выразить благодарность полковнику Анхбаяр, за то, что он относился к вещам реалистично, обладает современным мышлением, и не стал раздувать нашу ситуацию, как обычно поступали некоторые дархаты недавних времен, которым давали прозвища «дархад-сарлык» (при приближении опасности сарлыки-быки обычно начинают взбрыкивать, мычать, реветь). Из-за того, нас проверяли целых три дня, беря объяснения, время стало поджимать. Лишь вечером 22 августа мы еле-еле отправили наших туристов из Улаан-Ула в поселок Ханх. Они ехали непрерывно день и ночь через Хатгал, затем таким же путем как они заехали, выехали через КПП Ханх – Монды, где они прошли паспортный контроль, дальше доехали до Иркутска. Однако, они не успели вовремя на поезд, идущий в Екатеринбург, поэтому все их билеты «сгорели».

Подобно, как говорит монгольская пословица «силён хозяин вола, упавшего в грязь», мы с Михаилом, руководителем группы, остались еще на два дня на проверку, и потом через Мурен приехали в Ханх. На следующий день Михаил прошёл границу законным путём, и я довёз его до Кырена. Он уехал на поезде со Слюдянки в Екатеринбург.

Итак, наши усилия организовать первый раз законно сплав по шишгидским порогам не пропали даром, и мы доказали, что это возможно осуществить. Есть ещё много работы в этом направлении. Думаю, что наши русские, которые приняли участие в этом туре, поняли, что Монголия из года в год меняется, уменьшается бюрократия, грубое отношение, рэкети́рство различных служб даже на окраине, в сельской местности. Таким образом, в глазах других, мы, монголы, не должны в дальнейшем позориться таким поведением.

Что же показало нам это путешествие? Почему, начиная с 70-х гг. прошлого века русские, постоянно нарушая монголо-российскую границу, сплавливались по шишгидским порогам? Неужели им не на что жить, или же им жизнь наскучила, что они целых 10 раз нелегально переходили государственную границу? Конечно же нет!!! Получается, что они, не жалея своих жизней, сил, умений, приложили немало усилий, чтобы показать нам, что наш удивительный край может стать еще более прекрасным, если развивать такой туризм, который бы привлекал бы сюда множество туристов, и дают понять нам о необходимости создания в дальнейшем юридических и административных основ приключенческого туризма.

В дальнейшем, для развития приключенческого туризма в Хубсугульском аймаке, в Дархадской котловине, нам нужно внести изменения в некоторые законы, включая закон о границе и закон о национальных парках, развивать устойчивый туризм в приграничных районах и на охраняемых территориях, расширять сотрудничество пограничных служб и администрацией национальных парков с бизнес-кругами. Настало время для этих организаций изменить своё пренебрежительное отношение к туристическим компаниям, как «чудища из гор», обновить существующие стандарты в соответствии с сегодняшними требованиями, прекращать карательные меры типа штрафов, поборов, запугивать и рэкетируют туристов. Вместо того, чтобы укрывать охраняемую территорию, нужно сотрудничать с бизнес - кругами для развития устойчивого туризма в этих местах. Понятно, что нужно защищать природу и животный мир! Туристические компании стремятся сотрудничать с национальными парками и пограничными службами для защиты природы и пожинают плоды такого сотрудничества. В этом и есть смысл понятия «устойчивый туризм».

Однако, какова же картина на сегодняшний день в Дархадской котловине? У туристов нет никакой возможности спокойно отдыхать! Туристам стало затруднительно ездить по заповедникам, специально охраняемым местам. Хотелось бы, чтобы к туристам перестали относиться как к браконьерам. Везде устанавливаются контрольные пункты (их именуют как и в советские времена «посты»), повсюду появляются инспектора национальных парков и пограничники и поголовно проверяют людей, автомашины и туристов, что невольно чувствуешь себя, будто бы ты находишься в странах «Стан» -Узбекистан, Туркменистан и Казахстан, только-только освободившиеся от советской системы в 90-е годы прошлого века, или же сегодняшней Северной Кореи или Украине, находящейся на военном положении. Даже в сегодняшней России перестали так поступать!

В последнее время наши монголы стали чаще путешествовать за границу - Азию, Европу и Америку и посещать родины туристов, которые приезжают к нам. Я не сомневаюсь в том, что они там не встретили таких мучительных проверок и «постов»!

Б. Доржготов, Генеральный Директор туристической компании «Саян – Радан»
Перевод на русский язык сделан совместно с Арюной Морохоевой, менеджером компании «Саян – Радан».

3.9.Рецензии.

