

МОСКОВСКИЙ КЛУБ ВЕЛОТУРИСТОВ



ОТЧЕТ

о велосипедном походе VI категории сложности по Тянь-Шаню,
совершенном с 10 по 25 августа 2012 года

Маршрут: *Быстровка – р. Чу – р. Чон-Кемин – р. Орто-Кой-Суу – пер. Кок-Айрык (н/к, 3845м) – оз. Иссык-Куль – Балыкчи – Барбулак – горы Карако – р. Тон – под пер. Тонг (1А, 3923 м) – Боконбаево – Барскоон – пер. Сарымойнок (н/к, 3127 м) – пер. Барскоон (н/к, 3808 м) – р. Арабель – оз. Чоколыкель – пер. Джуку (н/к, 3633 м) – ущ. Джуку – Джетыогуз – р. Телеты – пер. Телеты (1А, 3784 м) – р. Каракол – Каракол – пристань Пржевальского – Кутурга*

Маршрутная книжка № 1/5 – 601 (ФСТ-ОТМ)

Руководитель группы **Романов Дмитрий Анатольевич**
Адрес: г. Лыткарино МО, ул. Советская д.4 кв.47
тел: 8-916-113-61-24
e-mail: dymba2-5@yandex.ru

Маршрутно-квалификационная комиссия рассмотрела отчет и считает,
что поход соответствует _____ категории сложности
и засчитывается руководителю и всем участникам

2012 г.

ОГЛАВЛЕНИЕ

1. Справочные сведения о походе	3-4
2. Характеристика района похода	5-15
3. Варианты подъезда и выезда	15
4. Цели и общая характеристика маршрута	15-16
5. Аварийные выходы с маршрута	16
6. Изменения маршрута и их причины	16-17
7. График движения заявленный	17
8. График движения фактический	18
9. Таблица метеонаблюдений	19
10. Техническое описание маршрута	20-41
11. Выводы и рекомендации	41-43
12. Дополнительные сведения о походе	
- Состав медицинской аптечки	44-46
- Случаи оказания медицинской помощи	47
- Состав хозяйственного набора	48
- Затраты на поход	48
- Перечень общественного снаряжения	49
- Раскладка по питанию и график закупок	50
- Рекомендации по организации питания	51
- Перечень транспортных средств и поломок	52
- Рекомендации по подготовке и обслуживанию велосипедов	52
- Перечень запчастей и инструментов	53
13. Расчет категории сложности протяженных препятствий	
- Ущелье Чонг-Кемин	55-58
- Перевал Кок-Айрык	59-62
- Горы Карако	63-65
- Перевал Тонг	66-69
- Перевал Барскоон	70-73
- Перевал Джуку	74-79
- Перевал Телеты	80-83
14. Высотный профиль похода	85
15. Схема маршрута.....	87
16. Бальная оценка сложности велосипедного похода	
- Расчет эквивалентного пробега.....	89-90
- Расчет интенсивности похода	91
- Расчет автономности похода	91
- Расчет суммы баллов за протяженные препятствия	91
- Расчет категории сложности похода	91
16. Записки снятые с перевалов	93
17. Разрешающие документы	95
18. Фотографии определяющих участков маршрута	97-118

Участники группы

Фамилия И. О.	Год рожд.	Адрес, телефон	Туристский опыт	Обязанности в группе
<p>Романов Дмитрий Анатольевич</p> 	1967	<p>МО г. Лыткарино 552-32-51</p>	<p>5У В.Саян, 5У Тянь-Шань, 5Р Кольский, 5Р Прибайкалье 6Р Памир</p>	<p>Руководитель, фотограф</p>
<p>Григорьева Татьяна Владиславовна</p> 	1973	<p>МО г. Люберцы 788-79-37</p>	<p>5У Кольский, 5У Прибайкалье, 6У Памир 3Р Кавказ</p>	<p>Зам. руководителя, завхоз, медик.</p>
<p>Алашов Александр Николаевич</p> 	1959	<p>г. Москва 915-082-92-14</p>	<p>4 с эл. 5У Кольский, 2Р Валдай,</p>	<p>Снаряженец, хронометрист, видеооператор.</p>
<p>Манунин Алексей Петрович</p> 	1982	<p>г. Москва 345-28-47</p>	<p>5У Кольский, 5У Прибайкалье, 6У Памир</p>	<p>Штурман, казночей.</p>
<p>Тимченко Леонид Михайлович</p> 	1975	<p>г. Домодедово 916-390-87-86</p>	<p>5У Кольский, 6У Памир, 2Р Крым</p>	<p>Механик, культорг.</p>

ХАРАКТЕРИСТИКА РАЙОНА ПОХОДА

Общая информация

Название: Киргизия, официальное название Кыргызская Республика – государство на северо-востоке Средней Азии, главным образом в пределах западной и центральной части Тянь-Шаня. Граничит на севере с Казахстаном, на западе с Узбекистаном, на юго-западе с Таджикистаном, на юго-востоке и востоке с КНР.

Общая площадь: 198,500 кв. км (76,640 кв. миль).

Границы: Узбекистан 1,099км, Казахстан 1,051км, Таджикистан 870км, КНР 858км.

Государственное устройство: Республика

Столица: Бишкек

Административное деление: Шесть областей и один город: г. Бишкек, Чуйская область, Иссык-Кульская область, Таласская область, Джалалабатская область, Ошская область, Нарынская область.

Население: 5,05 млн. чел. (данные текущей статистики за 2006 г).

Этнические группы: Киргизы 52.4%, Русские 18%, Узбеки 12.9%, Украинцы 2.5%, Немцы 2.4%, другие 11.8%

Религия: Мусульмане 75%, Русские православные 20%, другие 5%

Киргизию или Кыргызстан часто называют Швейцарией Средней Азии из-за необычайно красивого гористого пейзажа Центрального Тянь-Шаня.

Большинство путешественников находят Киргизию наиболее привлекательным, доступным и дружелюбным регионом из всех центральноазиатских республик.

Строение поверхности.

Киргизия – горная страна. Большая часть Киргизии входит в горную систему Тянь-Шаня, и только крайний юго-запад относится к Памиро-Алаю. Высшая точка – пик Победы, или Дженгиш-Чокусу (7349 м), расположена в Тянь-Шане на востоке страны, на границе с Китаем. Многие хребты Тянь-Шаня – Таласский Алатау, Киргизский, Кюнгёй-Ала-Тоо, Терскей-Ала-Тоо и другие имеют преимущественно субширотное простирание. Крупный Ферганский хребет ориентирован с северо-запада на юго-восток, а хребет Какшал-Тоо – с юго-запада на северо-восток (вдоль границы с Китаем), с единственным перевалом в пределах Тянь-Шаня Торугарт (3752 м). Между хребтами Кюнгёй-Ала-Тоо и Терскей-Ала-Тоо находится межгорная впадина, дно которой занято крупным озером Иссык-Куль, т.н. «Киргизским морем». К северу от Киргизского хребта расположена предгорная Чуйская впадина, наиболее освоенная и густонаселенная часть республики. Обширная Ферганская впадина заходит в пределы Киргизии лишь периферическими частями. В киргизской части Памиро-Алая преобладают субширотные элементы рельефа – Алайский хребет, Алайская долина, Туркестанский и Заалайский (высшая точка – пик Ленина, 7134 м) хребты. В восточной части

Заалайский хребет пересекается Памирским трактом у перевала Кызыл-Арт. В верхнем ярусе гор развито оледенение. Снеговая линия располагается на высотах около 3000 м на периферических хребтах и 4,0–4,5 км – на внутренних хребтах. Представлены разные типы ледников. Наиболее крупные из них – дендритовые (Южный Иныльчек длиной 59,5 км и Северный Иныльчек – 38,2 км), имеющие несколько ледников-притоков. Кроме того, распространены долинные, каровые и височные ледники, а также характерные для Тянь-Шаня ледники плоских вершин. Тянь-Шань богат водными ресурсами и является основным поставщиком влаги для окружающих аридных равнин.

Реки и озера.

В пределах Киргизии насчитывается более 3000 озер, в том числе живописное озеро Иссык-Куль – одно из наиболее глубоких в мире (максимальная глубина 668 м). Крупные реки – Чу, Нарын и Талас – берут начало в высокогорьях. Река Чу протекает на севере, по ней на протяжении 145 км проходит граница Киргизии и Казахстана. Река Нарын, сливаясь с р. Карадарьей, образует Сырдарью, которая течет на восток, в Ферганскую долину. Талас дренирует северо-восточную Киргизию.

Растительность и животный мир.

Флора Киргизии отличается большим разнообразием, причем не менее 1/4 всех видов эндемики. Для Тянь-Шаня характерно наличие лесного пояса из тяньшанской ели, который выше сменяется зарослями арчи и субальпийскими лугами. В северном горном обрамлении Ферганской долины местами сохранились орехоплодные леса (из грецкого ореха). В высокогорьях распространены субальпийские и альпийские луга, использовавшиеся на протяжении многих лет под летние пастбища для овец. На самых высоких уровнях рельефа широко развит субнивальный пояс с каменными россыпями и снежниками. Травянистые растения там крайне малочисленны, обычны мхи и лишайники.

В предгорьях распространены эфемеровые пустыни, полупустыни и сухие степи, выше сменяющиеся кустарниковой растительностью и редколесьями. В высокогорьях обитают горный козел теке, горный баран архар, барс, каменная куница, красный волк, серый и красный горные сурки. В лесном горном поясе распространены косуля, волк, горноста́й, кабан, рысь, бурый медведь, лисица, куница. Для степных предгорных районов и прилегающих равнин характерны многочисленные виды грызунов, включая желтого суслика, большого тушканчика, краснохвостую песчанку, различные пресмыкающиеся, из копытных – джейран, из птиц – куропатки, дрофа и др.

Климат

Погода в Кыргызстане большую часть времени года солнечная. Это объясняется тем, что территория Кыргызстана удалена от океанов и находится в глубине материка в окружении гор. Климат Кыргызстана отличается малым количеством осадков и большим количеством солнечного тепла, так что можно

гарантировать приятный отдых в течение долгих месяцев, начиная с весны и заканчивая поздней осенью. В Кыргызстане много горных ландшафтов. Горы оказывают непосредственное влияние на атмосферу. На горных высотах осадков больше чем на равнинах, да и климат более холодный. В основном влажность и облачность в Кыргызстане являются следствием движения больших воздушных масс с запада. Западные ветра приносят с собой обильные дожди, грозы и снегопады.

Зимой на климат Кыргызстана оказывают влияние арктические ветры со стороны Сибири и Северного Ледовитого океана. Чаще всего это приводит к выпадению осадков и снегопадам. В такую погоду нередки и туманы и морозящие дожди, что является следствием столкновения влажных и холодных воздушных масс.

Климат Кыргызстана можно отнести к континентальному, а иногда и к резко-континентальному, что приводит к весенним снегопадам, и даже заморозкам. Как и другие среднеазиатские страны с похожим климатом, земледелие Кыргызстана часто страдает от неожиданных выпадов осадков.

Если на север Кыргызстана оказывают влияние арктические ветра, то юг подвергается воздействию юго-западных циклонов, приходящих с Средиземного моря, результатом действия которых является резкое потепление и выпадение осадков, при этом климат максимально приближен к тропическому.

Характерной особенностью Кыргызстана является смена почти всех тепловых поясов, что позволяет наслаждаться разнообразием флоры и фауны Кыргызстана. Весна в Кыргызстане короткая. Она начинается где-то в конце февраля, а уже в мае погода приближается к летним показателям. Лето длится с мая по сентябрь, наивысшим температурным показателем считается 44 градуса по Цельсию. Но в высокогорных районах воздух прохладнее, а ночами может быть даже холодно. В Кыргызстане, как и в других среднеазиатских странах, осень приходит поздно. Снижение температуры наблюдается в конце сентября, и осенняя погода может длиться до декабря. Зима в Кыргызстане различается в зависимости от местности.

Например, на юге Кыргызстана зима сравнительно теплая, и температура не достигает отметки -2 градуса, но зато северные районы отличаются очень суровой зимой: в среднем температура здесь достигает -27 градусов. Бывали случаи в истории, когда температура на севере Кыргызстана достигала -50. Климат и погода в Кыргызстане изменчивы, а атмосферные осадки выпадают неравномерно. На западных склонах горных хребтов осадков больше, тогда как с другой стороны их в два раза меньше. Наибольшее количество осадков выпадает весной, в марте и апреле. Все эти особенности делают Киргизию уникальным местом для отдыха и путешествий.

Экономика

Киргизия – индустриально-аграрная страна. После 1991 экономика Киргизии вступила на путь рыночных преобразований. При советской власти Киргизия в основном служила источником сырья, которое отправлялось на переработку в другие регионы СССР. До конца 1991 республика не могла

самостоятельно экспортировать и импортировать товары и вступать в экономические отношения с зарубежными странами. В середине 1990-х годов правительство стало активно вести переговоры о заключении торговых соглашений с другими странами и о создании совместных компаний в таких областях, как пищевая промышленность, станкостроение, разведка и эксплуатация энергетических ресурсов.

Сельское хозяйство. Основу сельского хозяйства Киргизии составляет животноводство (овцеводство, молочно-мясное скотоводство, коневодство). Под него отведено 85% всех сельскохозяйственных угодий. Переход к рыночной экономике сказался на производительности сельского хозяйства в основном из-за выросших цен на удобрения и оборудование. Наметившиеся в последние годы положительные тенденции связаны с приватизацией колхозной собственности.

Энергетика. Основным источником электроэнергии в Киргизии являются гидроэлектростанции. Производимой в стране энергии достаточно для удовлетворения нужд собственной тяжелой промышленности и экспортных поставок.

Горнодобывающая промышленность. Киргизия располагает крупными месторождениями каменного угля, сурьмы, ртути, урана, цинка, олова, вольфрама, свинца, редкоземельных металлов, волластонита, нефелиновых сиенитов. Месторождения сурьмы славятся высоким качеством сырья.

Тяжелая промышленность. Наиболее быстро развиваются различные отрасли станкостроения, включая производство автоматизированных станков, которые, наряду с оборудованием и запасными частями, представляют собой наиболее ценные статьи экспорта. Производятся также оборудование для металлообрабатывающей промышленности, пресловое оборудование, железные и стальные трубы, сельскохозяйственное оборудование (преимущественно трактора и пропашное оборудование). Киргизия является также крупным производителем стройматериалов (железобетон и асбоцементные кровельные материалы).

Транспорт. Из-за горного рельефа развитие железнодорожного и трубопроводного транспорта ограничено. Протяженность железных дорог около 370 км. Они являются продолжением железных дорог соседних государств и на севере следуют из Казахстана до Бишкека и далее до Балыкчы (быв. Рыбачье) на северо-западном побережье Иссык-Куля, а также из Узбекистана – к Ошу и Джалал-Абаду на востоке Ферганской долины. Основной вид транспорта – автомобильный. Протяженность автодорог – около 40 тыс. км. Наибольшая густота их сети на севере, в котловине озера Иссык-Куль, и в Ферганской долине. В горах Тянь-Шаня проложено несколько стратегически важных автодорог. Одна из них соединяет крупные центры страны – Бишкек и Ош через перевалы Тюз-Ашуу (3586 м) и Ала-Бель (3184 м), другая следует от Балыкчы в Нарын и далее к высокогорному озеру Чатыр-Кель и через перевал Торугарт (3752 м) в КНР, третья ведет из города Ош на

Памир (Памирский тракт). На озере Иссык-Куль осуществляется судоходство. Между Бишкеком (из аэропорта «Манас») и областными центрами поддерживается воздушное сообщение.

Валюта. В мае 1993 взамен российскому рублю правительство ввело новую денежную единицу – сом.

В культурную программу входили следующие достопримечательности:

Бишкек

Столица Киргизии, зеленый и дружелюбный город. Это – лучшее стартовое место, чтобы исследовать страну. Он расположен в северной части страны, в Чуйской долине у подножия Киргизского хребта, на берегу рек Ала-Арча и Аламедин. Город был основан на месте древнего форта Джуль. Бишкек – классический современный город советского стиля с мраморными зданиями и бульварами, которые кажутся слишком большими для его населения приблизительно в 700 000 жителей.

Долина Чонг-Кемин

На востоке Чуйской долины, вернее, уже за ее пределами находится *долина Чонг-Кемина* - правого, самого крупного притока Чу, впадающего в нее в Боомском ущелье.

Чонг-Кеминскую долину ограничивают высокие горные хребты - Кунгей-Алатау (до 4500 м высоты) и Заилийский Алатау (до 4950 м). Их дуги у истоков Чон-Кемина сходятся и образуют мощный Кемино-Чиликский горный узел с многочисленными ледничками.

В средней части эти дуги огибают небольшую котловину и вновь сближаются своими отрогами в низовьях Чон-Кемина, где река перед слиянием с Чу на протяжении 10 км течет в узком и глубоком ущелье Капчигай.

В Чонкеминскую долину ведет дорога от Боомского ущелья через Чу. Здесь перекинут мост, названный Семеновским в честь П. П. Семенова-Тянь-Шанского, перешедшего во время своего путешествия в этом месте реку вброд. Трасса дороги по Капчигаю пробита в скалах, местами нависающих над руслом буйной реки.

За Капчигаем долина принимает вид небольшой котловины. Все населенные пункты располагаются здесь по террасам Чон-Кемина. Близ одного из них, села *Новороссийки*, сохранились развалины большого городища.

Это остатки Суяба, бывшего центра Западно-Тюркского каганата (VII - VIII вв.) и государства Карлуков (VII - X вв.). В долине сейчас есть поселок, специализирующийся на картофелеводстве и овцеводстве.

Выше по течению долина принимает характер ущелья, склоны которого одеты еловыми лесами. В верховьях долины, где дно несколько расширяется, а нижние части склонов становятся положе, раскинулось известное летнее пастбище Кок-Айрык.

озеро Иссык-Куль

«Пиала Небесных Гор» - так называли озеро древние путешественники и караванщики Великого Шелкового пути, пораженные его красотой и необыкновенной, пронзительной синевой...»

Иссык-Куль в переводе с кыргызского означает "горячее озеро" или с древнетюркского - "священное, заповедное озеро" ("ыйык кол"). Древние же кыргызы звали эту жемчужину страны "Туз-Куль" - "Соленое озеро" за солоноватый вкус воды, которая не пригодна для питья ни для людей, ни для животных.

Озеро расположено на северо-востоке Кыргызстана, на высоте 1606,7 м. над уровнем моря, в обширной тектонической котловине, образованной более 50 млн. лет назад. Кольцо гор ограждает озеро от проникновения холодного воздуха с севера и жаркого воздуха из пустынь Центральной Азии, потому климат здесь довольно мягкий, что превращает Иссык-Куль в один из самых больших курортов Средней Азии. Температура воды в летнее время достигает 24С, зимой - 4С. Купальный сезон длится 6 месяцев, а отдых на открытом воздухе возможен круглогодично.

Стекающие с гор чистейшие реки, постоянно пополняют бассейн озера, однако вода в самом Иссык-Куле соленая, что вкупе с уникальным минеральным составом местных рек, придает никогда не замерзающей воде озера густой синий цвет. При этом, в зависимости от места и времени суток, цвет воды может меняться от нежно-голубых до темно-синих тонов. А прозрачность воды в открытой части водоема достигает 12-16м. Озеро навсегда покорило Вас своей красотой.

Береговая линия озера довольно сильно изрезана - здесь насчитывается около 20 живописных заливов и бухт. Кристально чистая вода, минеральные источники в сочетании с горным и в то же время мягким, почти морским климатом, создают уникальные условия для курортного отдыха с грязевым и термальным лечением.

Лучшее время для посещения Иссык-Куля с июля по сентябрь, хотя trekking в горах лучше проводить в период между июлем и августом.

Балыкчи - центр Иссык-Кульского района

Сразу за Боомским ущельем, как раздвинулись горы, впереди заблестела на солнце синева Иссык-Куля, а за озером встала высокая стена Терской-Алатау - показались окраины Балыкчи - центра Иссык-Кульского района. Город Балыкчи, в недавнем прошлом Рыбачье, населяет более 28 тыс. человек, он вытянулся вдоль берега Иссык-Куля на 6 км. Находясь в очень удобном месте, Балыкчи всегда был центром жизнеобеспечения всего Прииссыккулья. Здесь выращивались ценные мясные породы, плодородная земля давала богатый урожай зерновых культур, разбивались роскошные сады, процветала рыбная промышленность. И если Чолпон-Ата – это крупный курортный узел, то Балыкчи – это скорее центр снабжения. Здесь нет крупных зон отдыха и замечательных пляжей. Но для истинных путешественников, для которых важно не только побывать в новом месте, но и совершить экскурс в его историю, Балыкчи – идеальное место. Дело в том, что в самом городе практически не сохранилось памятников старины, если не считать старое кыргызское кладбище с узорчатыми глиняными мазарами – надмогильными сооружениями. Зато сразу за городом, на месте второго селения – Торуайгыр находятся останки древнего городища. Многочисленные письменные источники указывают на то, что именно в этих местах в средние века находился процветающий торговый пункт – город Сикуль. Именно туда бежали армянские

монахи – несториане, спасавшиеся от религиозных преследований. Они построили монастырь, в котором якобы хранились мощи апостола и евангелиста святого Матфея. По занимаемой площади торуайгырское городище ничуть не уступало нынешнему центру курортной зоны – городу Чолпон-Ате. О городе Сикуль бытует немало легенд. Город-призрак, частично ушедший под воды озера, и сегодня приковывает к себе интерес многочисленных исследователей старины.

ущелье Барскоон

Истинным украшением ущелья по праву считаются водопады, которых тут довольно много. И всем даны дивные имена, которые говорят сами за себя. Водопад «Борода аксакала» такой же длинный, вытянутый и пенно-белоснежный, как и седая борода мудрого старца. Водопад «Брызги Шампанского» играет на солнце как самое настоящее шампанское, даря радость торжественного события. Водопад «Чаша Манаса», который по форме напоминает огромную пиалу. Согласно легенде во время странствования народный батыр зачерпнул из горной реки воды. На этом месте и образовалось углубление, которое по форме очень напоминает чашу.

долина Арабель

Арабельские сырты - это плоские возвышенные пространства, расположенные на высотах от 3500 до 4000 метров, они представляют собой переходные формы ландшафтов от средне-горных к высокогорным. Для сыртовых пространств характерны древние и современные формы рельефа, формируемые активными процессами морозного выветривания. Вечная мерзлота заполняет все пространства Арабельской долины. Холмистая высокогорная холодная пустынная равнина кажется мертвой, ландшафты необычны, вокруг снежные вершины. Медленно текущие ручьи и разливы, островки мерзлой земли, озера, плоские ледники, словно ледяные береты, покрывают невысокие куполообразные вершины.

На Арабельских сыртах много удивительно красивых озер. Большая их часть находится у южного подножия Терскей-Ала-Тоо, на левобережье реки Арабель-Суу. Здесь насчитывается до 50 озер. Пространственно озера объединены в три группы: Арабель - у одноименного перевала в верховьях истока Арабель-Суу, Джашил-Кёль - в двух километрах к югу от перевала Барскаун и Джуку - у водораздела одноименной реки, стекающей в озеро Иссык-Куль, и истоков левого притока Чонтор, который протекает в глубоком узком каньоне.

Ущелье реки Джуку

Джуку - горная долина, расположенная западнее Чон-Кызыл-Суу. Она более чем на 50 км врзается в северные склоны хребта Терскей-Ала-Тоо. На протяжении почти 30 км по склонам растут тянь-шаньские ели. Отсюда открывается вид на мощные ледники и главную вершину Ит-Таш (4808 м). В высокогорной зоне много водопадов и высокогорных озер. Самым удивительным озером является Кашка-Суу (правый приток Джуку), длиной 800 м и шириной 200 м. Оно расположено на осевой линии хребта Терскей -Ала-Тоо на высоте 3600 м. Вода из него стекает как в сторону озера Иссык-Куль, так и в сторону тянь-шаньских сыртов. Пополнение воды осуществляется за счет таяния ледников, сползающих прямо в озеро.

Ущелье Джеты-Огуз

Расположено в 28 километрах к западу от Каракола. В ущелье на высоте 2300 м находится курорт Джеты-Огуз. Ущелье Джеты-Огуз встречает на входе высокими красными скалами причудливых форм, созданные выветриванием породы. Своими очертаниями они похожи на быков. Отсюда и название "Джеты-Огуз", что в переводе означает - "семь быков". Красные скалы настолько своеобразны и красивы, что в 1968 г. они были изображены на советских почтовых марках, посвященных Киргизии.

Ущелье Джеты-Огуз - одно из красивейших мест Кыргызстана, второй горный участок Иссык-Кульского заповедника. На протяжении почти 25 км по обеим сторонам ущелья растет тяньшаньская ель. Место славится своими родоново-сероводородными горячими источниками, помогающими при ревматизме, желудочных, нервных и кожных заболеваниях.

Густые еловые леса ущелья, великолепные субальпийские и альпийские луга - джайлоо, необычайная по красоте "Поляна цветов" по долине Телеты - настоящий праздник цветов, разнообразный животный мир - снежные барсы, грифы и орлы, стада быстрых козлов, медведи, кабаны, косули, тетерева, кеклики, фазаны, привлекающая альпинистов со всего мира скально-ледовая Джетыюгузская стена (5181м) с невероятной красоты висячими ледниками - все это природное великолепие ждет Вас.

Ущелье-каньон Каракол

Находится рядом с городом Каракол. Разветвленная долина глубоко, на 40 км, врезается в склоны Терсей-Ала-Тоо, после чего упирается в ледниковый пояс хребта. Из города хорошо видны главные вершины: Каракол (5280 м), Джигит (5130 м) и Пржевальского (4283 м). В летнее время у их подножия работает альпинистский лагерь. В этой зоне сосредоточено множество вершин, которые устремляются за снеговую линию. Кроме уже названных, наиболее известные пики: Жукова (4450 м), Тельмана (4460 м), Димитрова (4450 м), Фучика (4219 м), Гастелло (4350 м) и др. Объектами туристского интереса являются также: комплекс каскадов-водопадов, расположенных в зарослях арчи в ущелье Курган-Тор; мощный водопад Он-Тор, разрезанный надвое выступом скалы, расположенный в теснине реки Он-Тор (левый приток реки Каракол); каскад водопадов Шаркыратма - в теснине одноименного правого притока реки Кель-Тор (правый приток реки Каракол) и многочисленные маренные озера.

В 1997 году на территории долины реки Каракол с целью сохранения уникальных природных комплексов был образован национальный парк. Территория парка занимает 8450 га. В парке представлено более 700 видов растений, 23 вида млекопитающих, 150 видов птиц. В национальном парке разработаны экскурсионные пешие, конные и автомобильные маршруты. Оплата для иностранных туристов за посещение составляет 5 долларов с человека, за въезд автомашины - 10 долларов. Здесь расположена горнолыжная база Каракол.

Город Каракол

Это самый крупный курортный город в восточной части Прииссыкулья. И интересен он не только своими прекрасными пляжами, но и уникальными историческими памятниками.

Каракол один из красивейших городов Киргизии, любимое место туристов. Располагается он в благоприятной по климату и необычайно живописной местности, на высоте 1690-1770 м. над уровнем моря.

История города, хотя правильнее было бы назвать его городком: здесь проживает всего около 70 тысяч человек, начинается с 1869 года. Именно тогда и был основано это поселение как административный и торговый центр. Изначально он так и назывался – Каракол. По названию речушки, на которой он расположен. Но с 1889 года город переименовали в Пржевальск в честь скончавшегося здесь в 1888 году известного ученого - Николая Михайловича Пржевальского. Именно Пржевальский сделал Каракол центром многих российских научных экспедиций в конце 19 века. Известные ботаники, работавшие здесь, изучили и вывели уникальные экземпляры растений, поэтому Каракол по праву считается одним из самых зеленых городов Киргизии.

Жизнь города очень тесно связана с жизнью страны. Современные автомобили и железнодорожный транспорт имеется в городе. Здесь есть университет и институт, много магазинов и базаров. Город расположен среди гор, только 5 км отделяют его от горной системы Терксей-Ала-Тоо. Поэтому любимое развлечение туристов – это горные восхождения. В основном, однодневные, но очень интересные и увлекательные. А для любителей экстрима туроператоры могут организовать фантастическое восхождение на пик Каракол, являющийся самой высокой точкой в регионе (5271 метров в высоту). Катание на лошадях и на лыжах тоже по душе многим туристам, посещающих Каракол. А одно из самых приятных и интересных занятий - посещение термальных целебных источников Алтын-Арашан в горах.

музей Пржевальского

В одном из живописных заливов в 9 км севернее Каракола находится важная и знаковая достопримечательность Иссык-кульского края - заповедный парк, в котором среди мохнатых еловых и сосновых аллей находится мемориальный музей им. Н.М. Пржевальского, а на отвесном скальном берегу возвышается могила самого русского путешественника. Это самая высокая точка на восточном побережье Иссык-Куля, и памятник расположен так, словно вечно будет наслаждаться ласковой поверхностью озера, вид на которое открывается с горного утеса, где и похоронен Пржевальский. Край, который так глубоко запал в душу великому и выдающемуся исследователю, вот уже более ста лет окружает место его последнего пристанища живой и первозданной красотой. Через пять лет после смерти Пржевальского памятник, наконец, построен и летом 1894 года установлен на месте захоронения тела путешественника. Это высоченная скала, которая состоит из огромных глыб темно-серого гранита, привезенного из любимого Тянь-Шаня, а на вершине этого мощного сооружения красуется гордый бронзовый орел с могучим размахом крыльев, который символизирует мудрость и лихую смелость. Это именно те качества, которыми отличался характер Пржевальского. Нужно особенно отметить, что каждая деталь в памятнике – символична. Например, оливковая ветвь, которую орел держит в клюве, стала олицетворяем мирных научных открытий. В когтях орел держит свиток – карту Центральной Азии с нанесенными на него маршрутами экспедиций. На фасаде памятника, ниже орла, изображен крест и

барельеф с аристократичным профилем Пржевальского. Это точная копия той самой золотой медали Императорской Академии Наук, которой был удостоен великий ученый всего за два года до своей смерти. На барельефе надпись о том, что здесь покоится «Николай Михайлович Пржевальский. Первый исследователь природы Центральной Азии. Родился 31 марта 1839 г. Скончался 20 октября 1888 г». На всю высоту памятника растянулись одиннадцать гранитных ступеней.

Возле памятника находится большая каменная плита, под которой и располагается сама могила путешественника. Ее украшает цветник, придуманный генералом Бильдерлингом, а скульптуры по периметру выполнены академиком И. Н. Шредером. Мощный, темно-серый памятник с яркой позолотой идеально дополняет горный пейзаж приозерной бухты. Кажется, что величие русского путешественника, его тяжелая поступь, могучий вид всецело воплотились в композиции памятника и теперь навсегда воедино слились с красотой **Иссык-Куля**.

Красочно и доподлинно представлены экспонаты в мемориальном музее Пржевальского, который находится в нескольких шагах от могилы. Там можно увидеть походные принадлежности, книги, личные вещи путешественника, послушать интересные экскурсии и внимательно рассмотреть многочисленные фотографии. Восхищает размерами и исполнением огромная карта странствий Пржевальского, которая занимает всю стену в одном из музейных залов. В этом же парке можно увидеть и сам домик, в котором скончался Николай Михайлович более века назад.

Николай Михайлович Пржевальский долго и упорно шел к тому, чтобы иметь возможность открывать новые, неизведанные земли, изучать флору и фауну тех мест, где до него не ступала нога русского ученого. Мечта попасть в священные земли Тибета все жизнь вела его путеводной звездой по нехоженным горным тропам и красивейшим долинам Тянь-Шаня. По возвращению из каждой экспедиции, Пржевальский систематизировал полученные знания, писал труды и готовился к новым исследованиям. Каждое из четырех путешествий увенчалось интересными открытиями, за которые Пржевальский получал достойные награды. Пятое путешествие Пржевальского обрывается в покорившем его сердце Караколе. Он умирает в ноябре 1888 года и в своем завещании он просит похоронить его на берегу горного озера Иссык-Куль, чтобы навсегда остаться верным своему принципу, описанному в одном из походных дневников: «Не изменю до гроба тому идеалу, которому посвящена вся моя жизнь».

Киргизская кухня

Родственна казахской и унаследовала множество черт общего кочевого прошлого обоих народов. Большинство блюд киргизской и казахской кухни полностью идентичный друг другу и очень похожи или даже совпадают по названию. Характерными чертами являются широчайшее использование риса и специй, причем почти исключительно употребляется вареное, а не жареное мясо, особое уважение местные повара испытывают к конине (раньше это был самый популярный вид мяса в местном рационе), всевозможным блюдам из теста, кисломолочным продуктам и густым кашеподобным супам, овощам, в первую очередь редьке, репе и бобовым. В последнее время конину заменили

говядина и баранина, появилось множество заимствованных рецептур, но киргизы до сих пор отдают предпочтение своим древним рецептам.

Кымыз (кумыс) - национальный напиток Киргизстана. Его особым образом изготавливают только из конского молока, взятого в определенный период. Этот слабоалкогольный напиток не только прекрасно утоляет жажду, но и обладает лечебными свойствами. Также широко используется айран ("чалап" или "шалап") - несколько разбавленное и сброженное коровье молоко, напоминающее жидкий йогурт (часто готовят с минеральной водой, сахаром и солью).

Киргизы в большинстве своем предпочитают зеленый "кирпичный" чай. Часто его готовят с молоком, солью, перцем и с обжаренной на масле мукой ("куурмачой") или добавляют молоко, масло, соль и сметану, получая "аткан-чай" и "шир-чай" (с айраном). В Южной Киргизии предпочитают зеленый байховый чай, а на севере, вокруг столицы, в большом ходу черный чай вполне европейского вида.

ВАРИАНТЫ ПОДЪЕЗДА И ВЫЕЗДА.

Есть два основных варианта подъезда к маршруту и выезда с маршрута – через Бишкек и через Алматы. В оба города можно добраться как на поезде, так и на самолете. Так как билеты на поезд немного отличаются по цене от билетов на самолет, а с учетом питания затраты практически уравниваются, то выгоднее лететь на самолете, учитывая затраты времени на дорогу.

Билеты до Алматы немного дешевле, чем до Бишкека, но этот путь требует перехода границы и продолжительного трансфера к месту старта.

Москва – Бишкек летели Аэрофлотом:

Велосипеды перевозятся как не стандартный багаж и для них необходимо бронировать места. Рюкзаки идут как за отдельное багажное место. Так как в экономе бесплатно дается только 1 багажное место (велосипед), то второе место под рюкзак придется оплачивать. Вес не более 23 кг и размеры в трех измерениях не более 158 см.

Бишкек – Москва летели авиакомпанией Кыргызстан:

нормы на провоз багажа – 25 кг, велосипед идет как багаж и не должен превышать в трех измерениях 220 см.

ЦЕЛИ И ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА МАРШРУТА

Цель нашего похода:

Спортивная:

1. Прохождение красивых и сложных для велосипедного туризма перевалов.
2. Прохождение эталонного велосипедного маршрута БКС в минимально возможные сроки, в котором «не велосипедные» участки большой протяженности практически исключены и на основе полученного опыта, сделать предложения по изменению методики категорирования велосипедных маршрутов и проведения соревнований по дисциплине «Маршрут».

3. Разведка, прохождение, изучение, описание дороги из долины Арабель через перевал Джуку на озеро Иссык-Куль, что позволяет осмотреть очень красивый каскад озер в ущелье Джуку, а самое главное проехать связку между оз. Иссык-Куль и долиной Арабель, минуя чисто пешеходные перевалы и все более загруженную дорогу на прииск «Кумтор» тем самым повышая сложность и автономность похода.

Первопрохождение вело.

Культурно-познавательная:

Ознакомление с природными и культурно-историческими достопримечательностями Киргизии.

Характеристика маршрута:

Маршрут представляет собой классический эталонный поход 6 КС, стратегически построенный как своеобразная «ромашка» вокруг озера Иссык-Куль. Группа уходила на горные участки и перевалы с берега озера, и возвращались к нему обратно. Такое планирование позволяет обеспечить наборы высот, достаточные для препятствий 5 и 6 категорий трудности, а в промежутках между определяющими препятствиями дать группе восстанавливать силы на берегу озера Иссык-Куль.

К необычности маршрута следует отнести первопрохождение горного перевала и ущелья Джуку на велосипедах.

АВАРИЙНЫЕ ВЫХОДЫ С МАРШРУТА

Аварийных ситуаций на маршруте не произошло, но на случай их возникновения имелись варианты ухода по упрощенным маршрутам. На самых сложных участках маршрута: перевал Кок-Айрык, перевал Тонг, перевал Джуку и перевал Телеты возможна помощь пастухов в летниках.

ИЗМЕНЕНИЕ МАРШРУТА И ИХ ПРИЧИНЫ

Вся определяющая КС похода часть маршрута пройдена без изменений.

1. В связи с тем, что в самом конце дороги на перевал Тонг, на высоте 3900 м, где дорогу пересекают снежники, снег полностью растаял, и снежники стали представлять собой ледяные клоны, непроходимые без соответствующего горного снаряжения и горной техники, было принято решение отказаться от прохождения последних 100 м в целях безопасности. Подъем по скотопрогонной тропе, которая поднимается вдоль реки через цирк по осыпям и курумникам, так же было решено не осуществлять так как ледовая обстановка на ней не была известна а времени на разведку и прохождение уже не оставалось. Так же этот путь на перевал противоречил целям похода, и прохождение по этому пути без соответствующего снаряжения так же связано с неоправданным риском в велосипедном походе.

Это изменение повлекло за собой и отказ от прохождения перевала Керегеташ, так как снова выдти на заявленную нитку маршрута без существенной потери времени можно было только через перевалы Сары-Мойнок и Барскоон.

2. В связи свыше изложенным, группа имела отставание от заявленного графика движения, а впереди нас ждало первопрохождение перевала Джуку, и чтобы сократить отставание без потери заявленной сложности было принято решение пройти оставшуюся часть маршрута по запасному варианту, то есть сразу выходить на перевал Джуку через долину Арабель, минуя перевал Суек, затем проходить заявленный и определяющий КС похода перевал Телеты, а и дальше двигаться по маршруту настолько, насколько хватит времени.

ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ ЗАЯВЛЕННЫЙ

дата	день пути	участки маршрута	км
10.08	1	<i>р. Чу - р. Чон-Кемин (оз. Джашиль-Кель)</i>	57
11.08	2	<i>р. Чон-Кемин - р. Орто-Кой-Суу</i>	58
12.08	3	<i>р. Орто-Кой-Суу - пер. Кок-Айрык (3890) - оз.Иссык-Куль</i>	43
13.08	4	<i>оз. Иссык-Куль - Балыкчи - р. Джилгындыко</i>	117
14.08	5	<i>р. Джилгындыко - р. Тонг</i>	51
15.08	6	<i>р. Тон - пер. Тон (4023) - ист. Джилусу</i>	18
16.08	7	ДНЕВКА	-
17.08	8	<i>ист. Джилусу - пер. Керегеташ (3684) - р. Керегеташ</i>	44
18.08	9	<i>р. Керегеташ - пер. Сарымойнок (3126) - пер. Барскоон (3754) -пер. Суек (4021) - р. Тарагай</i>	39
19.08	10	<i>р. Тарагай - р. Арабель - оз. Чоколыкель</i>	56
20.08	11	<i>оз. Чоколыкель - пер. Джуку (3633) - долина р. Джуку</i>	42
21.08	12	<i>ущ. Джуку - Сары - Джетыгогуз - р. Телеты</i>	68
22.08	13	<i>р. Телеты - пер. Телеты (3801) - р. Каракол</i>	27
23.08	14	<i>р. Каракол - Каракол (полудневка)</i>	18
24.08	15	<i>Каракол - р. Ак-Суу</i>	102
25.08	16	<i>р. Ак-Суу - пер. Кек-Бель (2376) - Чолпон-Ата</i>	70

ГРАФИК ПОХОДА ФАКТИЧЕСКИЙ

День пути	Дата	Участок	Протяженность км	Набор высоты м	Ходовое время: чистое/всего, час	Покрытие/способ передвижения
1	10.08	Кемин (Быстровка) – долина р.Чонг-Кемин	32,86	450	3ч13мин/ 2ч08мин	асфальт-32,86км/ вело
2	11.08	Долина р.Чонг-Кемин – р. Кашка-Суу	59,20	1321	11ч23мин/ 5ч39мин	асфальт -15км; горная дорога - 44км/ вело
3	12.08	р. Кашка-Суу – р. Орто-Кой-Суу	32,74	1450	10ч48мин/ 5ч29мин	горная дорога - 33км/ вело
4	13.08	р. Орто-Кой-Суу – перевал Кок-Айрык – Тамчы	59,12	736	11ч09мин/ 5ч29мин	асфальт -19км; горная дорога - 40км/ вело
5	14.08	Тамчы – Балыкчи – Барбулак – оз. Иссык-Куль	108,75	389	13ч21мин/ 7ч15мин	асфальт -104км; горная дорога - 4км/ вело
6	15.08	оз. Иссык-Куль – горы Каракол – ТортКель – р.Кокбулак	54,83	1439	11ч41мин/ 5ч30мин	асфальт -36км; песчаная дорога-5км горная дорога - 8км/ вело
7	16.08	р.Кокбулак – р. Тон	14,13	1292	9ч19мин/ 3ч57мин	горная дорога - 14км/ вело
8	17.08	р. Тон – под перевал Тон – р.Кокбулак	23,37	527	10ч21мин/ 3ч22мин	горная дорога - 16км; заброшенная горная дорога - 7,5км/ вело
9	18.08	р.Кокбулак – оз. Иссык-Куль	60,25	162	6ч45мин/ 2ч57мин	асфальт -49км; песчаная дорога-6км горная дорога - 5км/ вело
10	19.08	оз. Иссык-Куль – перевал Сары-Мойнок – р. Барскоон	50,22	1745	12ч28мин/ 6ч16мин	асфальт -17км; проф. горная дорога - 33км/ вело
11	20.08	р. Барскоон – перевал Барскоон – долина Арабель – перевал Джуку – р. Джуку	43,57	876	12ч28мин/ 6ч16мин	проф. горная дорога - 30км/ горная дорога - 9км, тропа -5км / вело
12	21.08	р. Джуку – Сары – Покровка – р. Жетыюгуз	86,8	432	12ч25мин/ 6ч11мин	асфальт -35км; горная дорога-13км забр. горн. дорога - 39км/ вело
13	22.08	р. Жетыюгуз – р. Телеты	20,96	783	13ч30мин/ 2ч56мин	асфальт - 9км; горная дорога-12км/ вело
14	23.08	р. Телеты – под перевал Телеты	11,12	1265	13ч45мин/ 3ч46мин	забр. горн. дорога - 1,5км; тур. тропа – 10км/ вело, пешком
15	24.08	под перевал Телеты – перевал Телеты – Каракол	36,25	439	13ч33мин/ 5ч02мин	асфальт - 9км; горная дорога-19км тропа – 8км/ вело
16	25.08	Каракол – музей Пржевальского – Кутурга	67,25	471	9ч40мин/ 3ч43мин	асфальт - 66км; шеб.дорога-1км/ вело

ТАБЛИЦА МЕТЕОНАБЛЮДЕНИЙ

Дата	Время	Температура воздуха, °С	Ветер	Облачность	Осадки
10.08	6:20	21 °С	-	ясно	-
	14	35 °С			
	20	27 °С			
11.08	6:30	6,4 °С	-	ясно	-
	15	25 °С			
	20	11,5 °С			
12.08	6	4 °С	-	пер. обл.	-
	14	26 °С	Слабый ветер		
	19	11 °С	Слабый ветер с перевала		
13.08	6	5,2 °С	-	пер. обл.	-
	14	20 °С			
	19	17 °С			
14.08	5:30	16,7 °С	-	пасмурно	-
	14:30	32,3 °С		ясно	
	20	19 °С			
15.08	6	16 °С	-	ясно	-
	13	36,6 °С			
	20	12 °С			
16.08	6:30	4,7 °С	-	ясно	-
	13	34 °С	Слабый ветер с долины		
	19	5,4 °С	-		
17.08	6:30	4,9 °С	-	ясно	-
	14	10 °С			
	21	16 °С			
18.08	7	12,2 °С	ветер с перевала	ясно	-
	14	24 °С	-	пер. обл.	
	20	17,9 °С	-		
19.08	6	16,7 °С	-	Лёгкие облака	-
	14	16 °С	Порывистый ветер с перевала	Грозовые облака	Гроза
	20:30	9,4 °С	ветер с перевала	пасмурно	-
20.08	6	7,5 °С	ветер с перевала	куч. обл.	-
	14	17,5 °С	Западный ветер	Грозовые облака	Моросящий дождь
	20	7,4 °С	-	облачно	-
21.08	6:30	2,4 °С	ветер с перевала	ясно	-
	14	25 °С	-		
	20	14 °С	-		
22.08	7	14 °С	-	облачно	-
	15	22,8 °С		ясно	
	22	10,8 °С			
23.08	6	6,4 °С	-	ясно	-
	12	32 °С	Слабый ветер с долины		
	20	4,9 °С	-		
24.08	6	1,7 °С	-	ясно	-
	13	16,6 °С		Грозовые облака	Гроза
	19	19,7 °С		ясно	-
25.08	7:30	10,1 °С	-	ясно	-
	14	19 °С			
	20	16 °С			

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ МАРШРУТА

10.08.2012 Аэропорт Манас – Кемин – долина р.Чонг-Кемин.

05:30 Прибытие самолётом из Москвы в аэропорт Манас с часовым опозданием. *Фото 1- 01.*

06:20 Выехали из аэропорта на заказанной ещё в Москве автомашине. Солнечно, ясно, штиль, T=22,0°C

09:30 Прибыли на место старта в пос. Кемин (Быстровка). По дороге заправились бензином (3 литра) для наших горелок. В процессе сборки велосипедов обнаружилась поломка спиц и восьмерка одного заднего колеса при транспортировке его в самолёте. Ремонт собственными силами не получался, спицы поочередно лопались. *Фото 1- 02.* Было принято решение направить двух гонцов (Манунин и Григорьева) в г.Бишкек, где ими было приобретено колесо в хорошем веломагазине. (Московская, 226. работает вторник - суббота 10-18, тел. +996 312 896404, +996 555 451265)

К приезду гонцов всё же удалось восстановить поломанное колесо, но было опасение, что при хорошем ударе оно снова получит восьмерку... тащить его по маршруту не стали, а оставили у местного продавца в магазине с целью забрать его на обратном пути. (По факту забрать колесо не удалось, т.к. проезжали магазин в очень раннее время)

0,0км (0,0км) 16:52, H=1129 м, T=30,0 C°.

Выезжаем с большим опозданием на маршрут, асфальт хорошего качества. *Фото 1- 03.*

7,50км (7,50км) 17:21 ([N42 46.065 E75 46.705](#))

Поворачиваем с трассы налево, через 500 метров переезжаем по мосту через р.Чу и едем по правому берегу реки по хорошо уложенному асфальту.

21,49км (21,49км) 18:21 ([N42 41.615 E75 52.500](#))

Поворачиваем налево в долину реки Чонг-Кемин, видна металлическая конструкция с надписью «Государственный природный парк». *Фото 1- 04.* Через 300м еще одна арка и памятный знак «Чон-Кемин». *Фото 1- 05.*

По прежнему хороший асфальт, но трафик значительно ниже.

26,65км (26,65км) 18:58 ([N42 41.189 E75 55.863](#))

Оборудованный родник «Катын булак». *Фото 1- 06.*

28,38км (28,38км) 19:23 ([N42 41.078 E75 56.966](#))

Проехали мимо родника (есть столик и места для палаток).

31,22км (31,22км) 19:40 ([N42 41.516 E75 58.799](#))

Шаабдан Батыр – направо мост через речку, продолжаем движение прямо, покрытие – хороший асфальт. *Фото 1- 07.*

32,86км (32,86км) 20:10 H=1419 м, T=26 °C, ([N42 41.594 E75 59.174](#))

нашли место для ночёвки в лесопосадках между кошарой и рекой Чонг-Кемин. *Фото 1- 08,09.* Воду брали в протекающем рядом роднике-ручье, подход к реке очень затруднителен из-за зарослей. Ужин готовили на горелках. Тепло, безветренно, за ужином любовались на млечный путь.

Итого за день – 32,86км

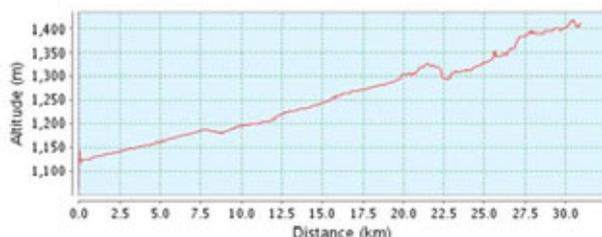
Асфальт – 32,86км

Время в пути – 3ч 13мин.

Ходовое время – 2ч.08мин.

Показания GPS-навигатора

Профиль высоты



Общая протяженность – **31,9км**

Максимальная высота – **1419м**

Минимальная высота – **1068м**

Суммарный набор высоты – **450м**

Суммарная потеря высоты – **106м**

Средний положительный уклон – **5,3%**

11.08.2012 Долина р.Чонг-Кемин – р. Кашка-Суу

06:30 Подъём, солнечно, T=6,4 °C.

0,0км (32,86км) 08:30 Солнечно, T=19,6 °C.

Выехали на маршрут. Продолжаем движение по долине р. Чонг-Кемин, покрытие хороший асфальт. **Фото 2 - 01.**

2,50км (35,36км) 08:40

Проезжаем селение Терскул (Восточный).

4,42км (37,28км) 08:47

Проезжаем селение Кызыл-Байрак.

7,81км (40,67км) 08:58

Селение Шабдан (Новороссийка), есть магазин, есть бензозаправка. Купили и съели дыню, запаслись питьевой водой.

15,06км (47,92км) 09:52 H=1625м

Асфальт закончился, началась профилированная горная дорога. Слева видно селение Тегирменти. **Фото 2 - 02.**

30,91км (64,77км) 12:20 – 12:50 H=1895м

Прокол колеса у Татьяны, моемся в ручье, протекающем в трубе под дорогой. Сразу после реки начинается подъем на небольшой перевал, дорога обходит прижим. **Фото 2 - 03.**

34,02км (66,88км) 13:30

Открывается вид на озеро Джашил-Кель. **Фото 2 - 04.**

34,86км (67,72км) 13:40 H=2140м

Перевал. **Фото 2 - 05.**

41,36км (74,22км) 15:03 – 16:30 T=25,0 °C

Обед.

44,82км (77,68км) 17:43 проехали мост через приток.

53,03км (85,89км) 18:37 ([N42 50.240 E76 31.830](#))

Брод в седле. **Фото 2 - 06.**

57,01км (89,87км) 19:08 ([N42 51.131 E76 34.212](#))

Проехали мост через приток, за ним сразу брод в седле. **Фото 2 - 07.**

57,74км (90,60км) 19:18

Брод в седле.

58,10км (90,96км) 19:20 ([N42 51.282 E76 34.809](#))

Автомобильный ж/б мост через р.Чонг-Кемин. Переходим на другую сторону. Сразу появляется шлагбаум. С нас сдирают по 100 сом с человека. Нам показали место для ночёвки на притоке Кашка-Суу. **Фото 2 - 08.**

Купили кумыс (100 сом за литр) и с нас ещё содрали за палатку 170 сом.

59,20км (92,06км) 19:41 Н=2333м Т=11.5 °С ([N42 51.157 E76 34.544](#))

Место ночёвки. **Фото 2 - 09.** Ужин готовили на горелках. Ночь оказалась очень холодной. Ночью был заморозок на траве.

Итого за день – 59,20км

Асфальт – **15,06км**

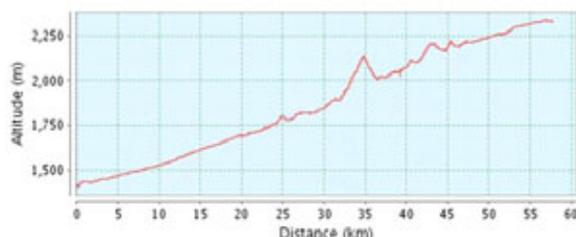
Профилированная горная дорога – **44,14км**

Время в пути – **11ч 23мин.**

Ходовое время – **5ч.39мин.**

Показания GPS-навигатора

Профиль высоты



Общая протяженность – **58,67км**

Максимальная высота – **2338м**

Минимальная высота – **1404м**

Суммарный набор высоты – **1321м**

Суммарная потеря высоты – **389м**

Средний положительный уклон – **8,6%**

12.08.2012 р. Кашка-Суу – р. Орто-Кой-Суу

06:00 Подъём, на траве иней, который быстро растаял под ярким солнцем.

Т=4,0С°, перьевые облака, штиль.

0,0км (92,06км) 08:00 Т=14,0 °С

Выехали на маршрут. Продолжаем движение по долине р. Чонг-Кемин, но уже по левому берегу. Началась каменистая горная дорога. **Фото 3 - 01.**

4,43км (96,49км) 08:37 ([N42 51.308 E76 37.518](#))

Брод, легко преодолевается в седле. **Фото 3 - 02.**

7,32км (99,38км) 09:21 Н=2565м

Небольшой перевал. Сразу за перевалом встретили охотников – у них сломалась машина, и требовался ключ на 17. Механик помог с ремонтом, за что все были вознаграждены куском горячей вареной баранины. **Фото 3 - 03.**

8,33км (100,39км) 09:37 Н=2496м ([N42 51.498 E76 39.313](#))

Мост через реку Джинди Суу. **Фото 3 - 04.**

9,27км (101,33км) 10:06

Брод, преодолевается в седле.

10,94км (103,00км) 10:16

Брод, преодолевается в седле. Дорога выходит в широкую долину. **Фото 3 - 05.**

17,67км (109,73км) 11:01 ([N42 51.701 E76 45.446](#))

Переправа по колено в воде по стремительному притоку (р. Кой-Суу), снимали рюкзаки с велосипедов и переносили отдельно. Местные жители из недалеке стоящих юрт сказали, что во второй половине дня эту реку могут переходить только лошади. **Фото 3 - 06.**

22,70км (114,76км) 12:42 Н=2629м ([N42 52.293 E76 48.723](#))

Брод р.Орто-Кой-Суу не снимая рюкзаков. Рядом стоят юрты. **Фото 3 - 07.** После брода свернули направо на перевал. Мимо юрты полезли вверх до видневшейся в трёхстах метрах дороги. **Фото 3 - 08.**

23,71км (115,77км) 13:16 Н=2752м

Вышли на дорогу, которая оказалась неплохой, по ней можно ехать.

Фото 3 - 09.

27,90км (119,96км) 14:49 – 16:08

Обед под тентом. Жарко. Согрели чай на горелках. Вода в обрез. Сверху спустился одиночный местный велотурист (живёт в Бишкеке, бывший велогонщик). Сфоткались. **Фото 3 – 10.**

Продолжаем движение к перевалу Кок-Айрык, по прежнему можно ехать в седле, но все чаще приходится спешиваться обходя осыпи и завалы камней по тропинкам. **Фото 3 – 11,12**

32,38км (124,44км) 18:37 ([N42 48.840 E76 50.136](#))

Достигли ручья. **Фото 3 – 13.** Через 300 метров есть полочка для палатки. Холодает. Повели разведку, и нашли более удобное и безопасное место.

32,74км (124,80км) 18:49 Н=3380, Т=11,0°С ([N42 48.679 E76 50.135](#))

Встали на ночёвку. Ветер северный, холодно. **Фото 3 – 14.**

Итого за день – 32,74км

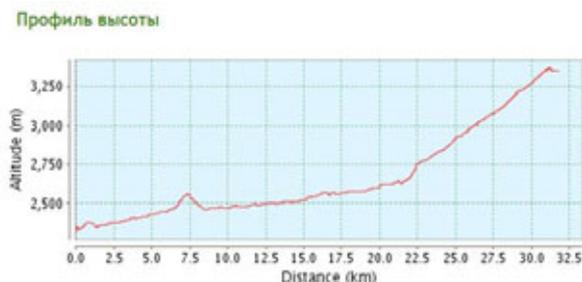
Каменистая горная дорога – **23,71км**

Заброшенная каменистая горная дорога – **9,03км**

Время в пути – **10ч 48мин.**

Ходовое время – **5ч.29мин.**

Показания GPS-навигатора



Общая протяженность – **32,75км**

Максимальная высота – **3378м**

Минимальная высота – **2318м**

Суммарный набор высоты – **1450м**

Суммарная потеря высоты – **390м**

Средний положительный уклон – **10,2%**

13.08.2012 р. Орто-Кой-Суу – перевал Кок-Айрык – Тамчы.

06:00 Подъём, солнечно, перистые облака, штиль, зябко. Т=5,2°С

Алексей чувствует неважно, головокружение, тошнота. Татьяна его кормит таблетками, через час самочувствие улучшается.

0,0км (124,8км) 07:55 Т=11,0 °С.

Выехали на маршрут. Продолжаем подъем на перевал Кок-Айрык. Характер поверхности дороги – каменистая, со значительными неровностями, уступами, выступающими частями скального массива, временами практически полностью осыпавшуюся. **Фото 4 - 01.**

3,72км (128,52км) 09:52 Н=3748

По дороге попался джипер. Говорил, что каждый год здесь проезжает. Для него это что-то вроде мекки. Шли и удивлялись, как он в отдельных местах умудрялся проехать. **Фото 4 - 02.**

6,34км (131,14км) 11:24 Н=3836, Т=21,2 °С

Осталось пройти 50 метров по высоте. Уклон увеличивается, дорога наполовину засыпана камнями. **Фото 4 - 03.** Вскоре начинаются снежники, которые сползают на дорогу – пройти можно только по краю дороги. **Фото 4 - 04.**

6,81км (131,61км) 11:53 – 12:35 Н=3890м ([N42 47.755 E76 50.665](#))

Вышли на бесснежный перевал Кок-Айрык. **Фото 4 - 05.** Прохладно, ветер. Виды по обе стороны перевала очень красивые. Иссык-Куль в дымке, но виден хорошо. Сфотографировались на память с флагом клуба. **Фото 4 - 06.**

Не смотря на то, что поднялись еще выше самочувствие Алексея отличное.

15,70км (140,50км) 13:21 ([N42 45.718 E76 50.631](#))

Мост через р. Туйк-Тер. Спускаемся неторопясь, отдыхаем каждые 300м по высоте, чтобы не получить «горняшку». **Фото 4 - 07.**

18,70км (143,50км) 13:46 Н=3087м ([N42 43.423 E76 51.214](#))

На дороге заботливо выложены камешки поперек дороги, проводим разведку, в результате которой выясняется, что чуть дальше дорога засыпана камнями. Рядом находится поворот в пойму реки Орто-Кой-Суу – по всей вероятности это объезд осыпи. Принимаем решение двигаться по объездной дороге. Дорога хорошо просматривается и позволяет двигаться в седле. **Фото 4 - 08.** Но иногда почти совсем исчезает и идет по очень пересеченной местности. **Фото 4 – 09.**

20,50км (145,30км) 14:32 Н=2993м ([N42 43.045 E76 51.448](#))

Снова выезжаем на основную дорогу, и продолжаем спуск к Иссык-Кулю.

Спуск сложный, на дороге много камней. Все едут в шлемах и соблюдая дистанцию. На одном повороте Татьяна все таки падает, правда на небольшой скорости, отделалась несколькими царапинами, которые мы быстро обрабатываем, и после небольшого отдыха продолжаем спуск. **Фото 4 – 10.**

35,74км (160,54км) 15:46 Н=1760м, Т=22,0 °С.

Спустились на равнину. Небольшой отдых. Дорога песчаная, идет среди огромных валунов. **Фото 4 – 11.**

40,08км (164,88км) 16:12 ([N42 35.972 E76 52.751](#))

Выехали к трассе западнее Чок-Сары-Ой. Свернули направо, теперь едем по асфальту.

53,83км (178,63км) 17:10 – 18:37

Перекусываем в чайхане.

19:00 Стал накрапывать дождик, поднялся сильный ветер.

59,12км (183,92км) 19:06 Н=1603м, Т=18 °С ([N42 34.079 E76 40.704](#))

Свернули с трассы налево к Тамчы, чтобы заночевать рядом с ней на Иссык-куле. Начался ливень с сильными порывами ветра.

Зашли в кемпинг узнать можно ли у них набрать воды для приготовления пищи, да так и остались там. Комната без мебели, на полу ковры. На

территории есть душ, баня, обещали утром сделать завтрак (яичница).
Искупались в волнах Иссык-Куля как на море. **Фото 4 – 12.**

Итого за день – 59,12км

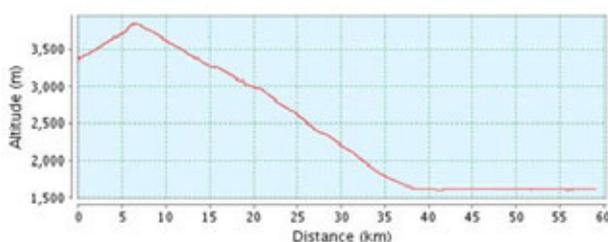
Асфальт – **19,04км**

Каменистая горная дорога – **40,08км**

Время в пути – **11ч 09мин.**

Ходовое время – **5ч.29мин.**

Показания GPS-навигатора



Общая протяженность – **58,18км**

Максимальная высота – **3845м**

Минимальная высота – **1603м**

Суммарный набор высоты – **736м**

Суммарная потеря высоты – **2494м**

Средний положительный уклон – **8,6%**

14.08.2012 Тамчы – Балыкчи – Барбулак – оз. Иссык-Куль

05:30 подъём, дождя нет, завтрак тоже (хозяйка проспала). Облачно, T=16,7°.

0,00км (183,92км) 06:41

Выехали на маршрут. **Фото 5 – 01.**

Продолжаем движение в сторону Балыкчи. Асфальт.

41,55км (225,47км) 09:31 T=24,2°C.

Въезжаем в Балыкчи, остановились на бензозаправке, купили 3 литра бензина.

Солнечно, на небе кучевые облака,

46,97км (230,89км) 10:08 – 12:40 ([N42 27.205 E76 10.754](#))

Заехали на городской рынок, в кафе позавтракали, потом на рынке закупили продукты на весь следующий автономный участок.

50,40км (234,32км) 13-06

Свернули с основной трассы на Бишкек налево, на мене загруженную дорогу, идущую вдоль Иссык-Куля. **Фото 5 – 02.**

73,80км (257,72км) 14:39 T=32,3°C ([N42 18.671 E76 17.626](#))

Попался вагончик-магазин с мороженым.

15:07 Прокол у Димы.

15:50 Ещё один прокол у Димы.

104,88км (288,80км) 19:35 ([N42 14.821 E76 34.893](#))

Селение Барбулак с магазином, рядом с мостом местные жители показали родник, набираем воду на вечер. После закупки продуктов, сворачиваем в сторону озера на ночёвку. Едем по просёлочной пыльной дороге. **Фото 5 – 03.**

108,75км (292,67км) 20:02 H=1609м ([N42 16.050 E76 36.193](#))

Ночёвка на берегу Иссык-Куля. Воду привезли с собой. Тепло. **Фото 5 – 04.**

Итого за день – 108,75км

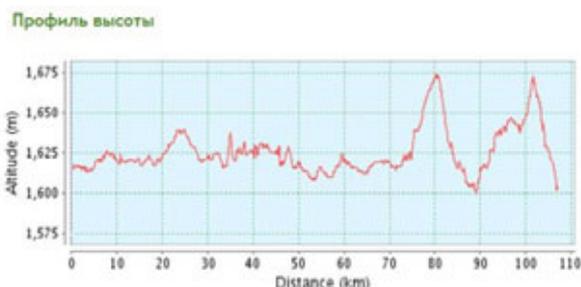
Асфальт – 104,88км

Каменистая горная дорога – 3,87км

Время в пути – 13ч 21мин.

Ходовое время – 7ч.15мин.

Показания GPS-навигатора



Общая протяженность – 106,69км

Максимальная высота – 1677м

Минимальная высота – 1573м

Суммарный набор высоты – 389м

Суммарная потеря высоты – 382м

Средний положительный уклон – 6,3%

15.08.2012 оз. Иссык-Куль – горы Карако – ТортКель – р. Кокбулак

06:00 подъём, солнечно, тепло. Н=1600 метров. У Алексея за ночь спустило колесо (нашли шип). Дима чувствует первые симптомы отравления

0,00км (292,67км) 08:17

Выехали на маршрут. Возвращаться по той же дороге на трассу нет смысла, решили проехать через горы Карако. **Фото 6 – 01.**

1,81км (294,47км) 08:24

Выехали к пансионату, который был хорошо виден с места ночевки. От него идет хорошая, накатанная грунтовка в нужную нам сторону. Начинаем подниматься в горы. **Фото 6 – 02.**

4,21км (296,88км) 08:49 Н=1742м, Т=24 °С

Подъехали к самой высокой точке, начинаем спуск к трассе. **Фото 6 – 03.**

5,00км (292,67км) 09:09 Н=1700м

Выехали по просёлочной дороге к асфальтированному шоссе, сворачиваем налево и движемся в сторону Бокомбаевского.

8,37км (301,04км) 09:18

Селение Карако, есть бензозаправка. Далее дорога постоянно набирает высоту.

23,77км (316,44км) 11:53 Н=2070 метров ([N42 08.357 E76 46.104](#))

Забрались на небольшой перевал. Солнечно, жарко. Здесь стоят юрты, продают кумыс и прочее. **Фото 6 – 04.**

33,16км (325,83км) 12:54 – 15:07 Т=36,6°С.

Остановились на обед в придорожном лесочке, съели арбуз.

Диме совсем плохо – рвота, расстройство желудка.

Продолжаем движение по асфальту, трафик не высокий. **Фото 6 – 05.**

39,62км (332,29км) 15:32

Селение Торткель. Здесь по карте нужно поворачивать на перевал Тонг, но местные рекомендовали проехать еще немного до самой реки и ехать по дороге вдоль нее, что мы и сделали.

41,08км (333,75км) 15:47 ([N42 06.765 E76 57.416](#))

В конце селения перед бензоколонкой свернули с асфальта направо вдоль канала в сторону перевала. Покрытие – песчаная дорога с очень сильной «гребенкой». **Фото 6 – 06.**

47,44км (340,11км) 17:05

Селение Турасу, есть магазин.

50,38км (343,05км) 18:14 ([N42 02.920 E77 00.686](#))

Перед мостом через р.Тонг поворот налево. Становится прохладно. Уклон подъема увеличивается **Фото 6 – 07.**

51,15км (342,82км) 18:59

Мост через реку.

54,83км (347,5км) 19:57 Н=2396м, Т=12,0 °С ([N42 01.291 E77 02.465](#))

Ночёвка на берегу р. Кокбулак. **Фото 6 – 08.**

Сегодня у Димы было четыре прокола.

Итого за день – 54,83км

Асфальт – **36,08км**

Песчаная дорога – **5км**

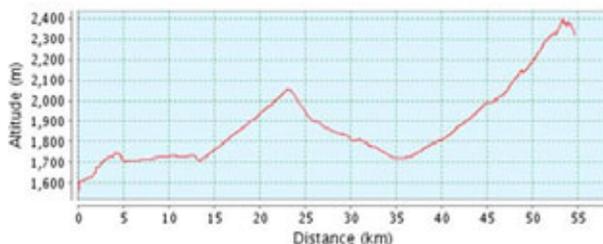
Каменистая горная дорога – **7,39км**

Время в пути – **11ч 41мин.**

Ходовое время – **5ч.30мин.**

Показания GPS-навигатора

Профиль высоты



Общая протяженность – **55,65км**

Максимальная высота – **2396м**

Минимальная высота – **1564м**

Суммарный набор высоты – **1439м**

Суммарная потеря высоты – **671м**

Средний положительный уклон – **7,3%**

16.08.2012 р.Кокбулак – р. Тон

06:30 Подъём, солнечно, Т=4,7°С.

0,0км (347,5км) 08:30 Т=9,6°С.

Продолжаем движение к перевалу Тон. **Фото 7 – 01.**

1,34км (348,84км) 09:01 Н=2490м, ([N42 00.643 E77 02.926](#))

Набираем воду. Дорога сильно ухудшается – появляется много камней.

Фото 7 – 02.

9,53км (357,03км) 12:39 На солнце Т=34,0°С.

Переходим через речку заключённую в трубу. **Фото 7 – 03.**

Дует в спину холодный ветер.

11,15км (358,65км) 13:42 высота Н=3273м.

Качество покрытия дороги снова ухудшается. **Фото 7 – 04.**

12,65км (360,15км) 14:56 – 15:59 Н=3406м.

Обед. После обеда продолжаем движение к перевалу, в некоторых местах идем пешком – дорога завалена камнями, да и высота сказывается. **Фото 7 – 05.**

14,13км (361,63км) 17:55 Н=3556м, Т=8,9° ([N41 55.968 E77 04.646](#))

Удобное место для ночевки, дальше до самого перевала не будет воды и безопасных площадок под палатку. Не смотря на то, что еще можно двигаться как минимум два часа, принимаем решение вставить на ночевку, так как оказаться в темноте на перевале, или в каком ни будь опасном месте, противоречит требованиям безопасности. Весь день самочувствие руководителя по прежнему ниже среднего...

19:14 Т=5,4°. Приготовили себе напиток из какао «Нексвик» (подарок Журавлёва Антона). Спасибо, согрелись. **Фото 7 – 06.**

Итого за день – 14,13км

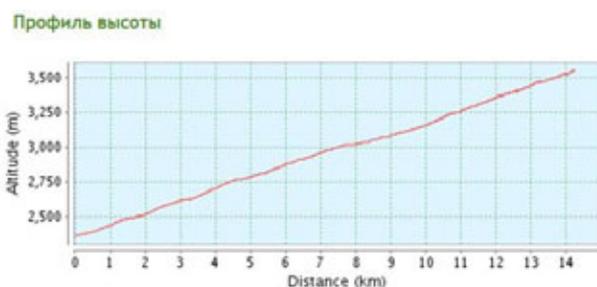
Каменистая горная дорога – **11,15км**

Заброшенная каменистая горная дорога – **2,98км**

Время в пути – **9ч 19мин.**

Ходовое время – **3ч.57мин.**

Показания GPS-навигатора



Общая протяженность – **14,37км**

Максимальная высота – **3556м**

Минимальная высота – **2363м**

Суммарный набор высоты – **1292м**

Суммарная потеря высоты – **91м**

Средний положительный уклон – **16,0%**

17.08.2012 р. Тон – под перевал Тон – р.Кокбулак

06:30 подъём, солнечно, на траве иней, Т=4,9°.

0,00км (361,63км) 08:47

Выехали в сторону перевала Тон. По остаткам дороги поднимаемся по серпантину на небольшой отрог. **Фото 8 – 01.**

1,55км (363,18км) 10:12 Н=3723м

Дорога перевалила отрог, и не теряя высоты пошла траверсом к перевалу. Местами еще просматривается две колеи, но в основном дорога уже наполовину засыпана. **Фото 8 – 02.**

2,28км (363,91км) 10:31 Н=3791м

Начинается серпантин, с довольно приличным уклоном. Местами приходится обходить завалы. **Фото 8 – 03.**

3,12км (364,75км) 11:25 Н=3854м

Появились остатки льда. Дорога идет по крупной осыпи. **Фото 8 – 04.**

3,93км (365,56км) 12:21 Н=3922м ([N41 55.394 E77 04.321](#))

Достигли ледового языка, пересекающего дорогу. Ширина приблизительно 35м. **Фото 8 – 05.** Попытки обойти его сверху по осыпи не увенчались успехом – очень большой уклон и осыпь съезжает под весом, а вниз лучше не смотреть... Принимаем решение рубить ступени в леднике. Рядом с ледником из земли торчит стальной трос с петлей – видимо раньше за него таскали по снежнику машины. Привязываем один конец веревки к нему, свободный конец

встегиваем в обвязку и Алексей начинает топором рубить ступеньки, а два человека еще дополнительно страхует через спину. **Фото 8 – 06.**

15:10 Ледник пройден, но как показала разведка, за ним находится еще один, но уже шириной приблизительно до 100м. Такой веревки у нас нет, впрочем как и ледовых крючьев – по всем описаниям перевал проходил группами по глубокому снегу. Еще раз, изучив карту, и проведя разведку, принимаем решение спускаться вниз и по пути искать другие пути. Обидно. До перевала оставалось около 100м по высоте. **Фото 8 – 07.**

15:36 Начинаем спуск. **Фото 8 – 08.**

7,66км (369,29км) 16:43

Вернулись к месту ночёвки, по пути не встретили ничего похожего на дорогу или тропинку в сторону перевала. Еще немного поразмыслив, принимаем решение спускаться к Иссык-Кулю, так как даже если мы и найдем тропу указанную на карте, то нет никаких гарантий, что пройдя все осыпи и курумники по тропе мы снова не упремся в ледяные поля, которые не сможем пройти без специального снаряжения и не нарушая правила безопасности.

Панорама перевала Тон. **Фото 8 – 09.**

21,89км (383,49км) 17:20 – 18:45

Останавливаемся перекусить в домике местной семьи.

23,37км (385,00км) 19:08 Н=2196м, Т=16,0°C ([N42 01.686 E77 01.895](#))

Ночёвка на р.Кокбулак чуть ниже того места где мы обедали. Тепло, небо ясное. Дима мучается животом уже третий день.

Итого за день – 23,37км

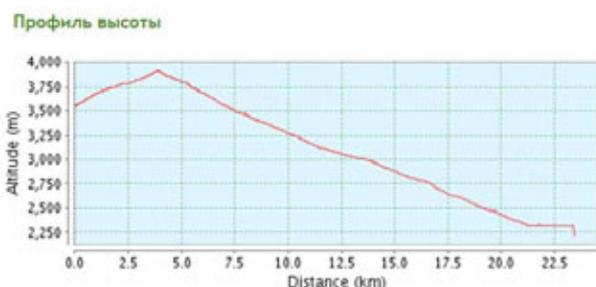
Каменистая горная дорога – **15,71км**

Заброшенная каменистая горная дорога – **7,66км**

Время в пути – **10ч 21мин.**

Ходовое время – **3ч.22мин.**

Показания GPS-навигатора



Общая протяженность – **23,65км**

Максимальная высота – **1922м**

Минимальная высота – **2214м**

Суммарный набор высоты – **527м**

Суммарная потеря высоты – **1843м**

Средний положительный уклон – **11,0%**

18.08.2012 р.Кокбулак – оз. Иссык-Куль

06:00 подъём, небо ясное, ветер дует с гор. Сегодня у нас по плану дневка, решаем заехать в магазин, купить чего ни будь вкусенького и остановиться на берегу озера Иссык-Куль.

0,0км (385,0км) 08:15 Т=12,2°C.

Продолжаем спуск к озеру.

11,01км (396,01км) 09:14 ([N42 06.783 E76 57.435](#))

Выехали на трассу, сворачиваем направо, едем по асфальту. На бензоколонке купили 1 литр бензина за 38 сом. **Фото 9 – 01.**

14,62км (399,62км) 10:13 T=24,3°C.

Бокомбаево, купили себе мяса на ужин. Едем вдоль озера, асфальт.

55,96км (440,96км) 13:01 T=34,1°C.

Тосор. Купили арбуз, начинаем подыскивать место для отдыха.

60,19км (445,19км) 14:00

Съезд с трассы налево на бесплатный пляж на Иссык-Куле.

60,25км (445,25км) 14:00 T=35°C. ([N42 09.501 E77 29.075](#))

Полуднёвка: обедаем, купаемся, стираемся, отдыхаем, готовим ужин. Погода солнечная, жарко, на небе перистые облака. **Фото 9 – 02,03.** Дима наконец то к вечеру почувствовал себя немного лучше – начался процесс выздоровления.

20:45 T=17,9° Праздничный ужин. Фото 9 – 04.

Итого за день – 60,25км

Асфальт – **49,21км**

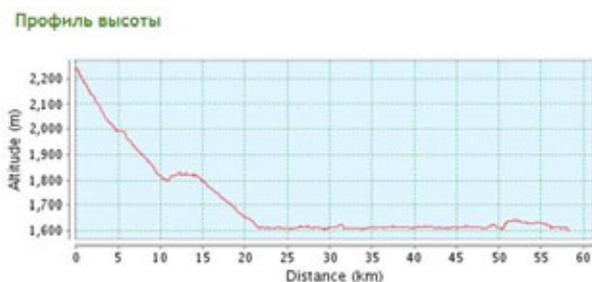
Песчаная дорога – **6,36км**

Каменистая горная дорога – **4,68км**

Время в пути – **5ч 45мин.**

Ходовое время – **2ч.57мин.**

Показания GPS-навигатора



Общая протяженность – **58,39км**

Максимальная высота – **2241м**

Минимальная высота – **1599м**

Суммарный набор высоты – **527м**

Суммарная потеря высоты – **1843м**

Средний положительный уклон – **5,6%**

19.08.2012 оз. Иссык-Куль – перевал Сары-Мойнок – р. Барскоон

06:00 подъём, солнце восходит, T=16,7°, лёгкие облака.

0,0км (445,25км) 08:04

Выезжаем на маршрут. **Фото 10 – 01.** Вчера принято решение выходить на нитку маршрута через перевалы Сары-Мойнок и Барскоон. Был еще вариант через перевал Тосор, но из-за ограниченного лимита времени пешеходным перевалом Керегеташ решили пренебречь, так как он уже не однократно проходилась другими группами, а у нас впереди интересное первопрохождение перевала Джуку.

4,78км (450,03км) 08:27

Развилка дорог. Поворот направо на Томгу, но мы едем прямо (скорее всего, направо - это новая дорога для большегрузных машин).

10,10км (455,35км) 08:47 ([N42 10.846 E77 34.588](#))

Сворачиваем направо по указателю «Барскоон».

14,15км (459,40км) 09:43

Проехали посёлок Барскаун, есть несколько магазинов.

17,04км (462,29км) 09:59 ([N42 07.977 E77 35.886](#))

Конец асфальта, пошла щебёнка. **Фото 10 – 02.**

19,11км (464,36км) 10:12 ([N42 06.893 E77 35.829](#))

Справа примыкает главная дорога. Впереди в горах идет гроза. **Фото 10 – 03.**

30,37км (475,62км) 12:50 Н=2310 м.

Останавливаемся у памятника «КАМАЗУ». Удобное место для отдыха или обеда, есть вода. Характер дороги – профилированная горная дорога, местами с углами подъема до 12% **Фото 10 – 04.** Иногда проходят конвои грузовиков.

38,28км (483,53км) 14:15 – 16:10 Н=2622м, ([N41 57.693 E77 38.728](#))

Нас настигла гроза. Решили пообедать под ёлкой, поставили таганок, развели костёр. Нашли родник между дорогой и мутной рекой. В принципе здесь есть места под палатки, дрова, вода из родника и можно планировать место ночёвки.

41,42км (486,67км) 16:43 Т=14,9°. ([N41 56.176 E77 39.329](#))

Гроза прошла, но дождик всё же моросит, прохладно, зябко. Достигли моста через правый приток Дунгуроме с р.Барскоон. **Фото 10 – 05.** Слева стоит кошара. Далее дорога изгибается вправо, проехали шлагбаум, площадку для автомобилей и стали забираться по серпантину на перевал. **Фото 10 – 06.** Распогодилось. Отсюда начинается подъем к перевалу Сары-Мойнок по крутым виткам серпантина, дорога сужается, покрытие резко ухудшается, особенно по краям дороги. Если проходит конвой, то приходится останавливаться и прижиматься к обочине, особенно на поворотах.

Фото 10 – 07.

47,92км (493,17км) 19:08 Н=3122 м ([N41 54.904 E77 38.012](#))

Перевал «Сарымойнок». Отдыхаем, фотографируемся. **Фото 10 – 08.**

19:30 Начинаем спуск с перевала но длится он не долго – практически сразу начинается снова подъем. **Фото 10 – 09.**

50,20км (495,45км) 20:33 Н=3248м, Т=9,4°. ([N41 54.126 E77 38.860](#))

Стемнело. Нашли удобную площадку для ночёвки – пятачок, расчищенный бульдозером, высокая насыпь скрывает от ветра. Чуть повыше слева от дороги есть родник. **Фото 10 – 10.**

Итого за день – 50,22км

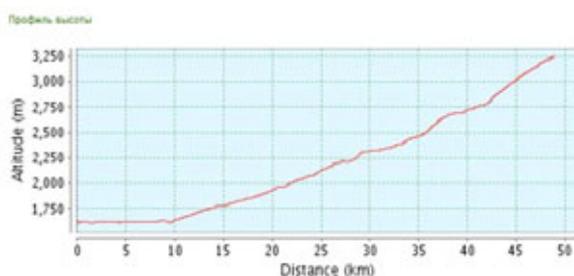
Асфальт – **17,04км**

Профилированная горная дорога – **33,16км**

Время в пути – **12ч 28мин.**

Ходовое время – **6ч.16мин.**

Показания GPS-навигатора



Общая протяженность – **49,86км**

Максимальная высота – **3248м**

Минимальная высота – **1604м**

Суммарный набор высоты – **1745м**

Суммарная потеря высоты – **102м**

Средний положительный уклон – **13,9%**

**20.08.2012 р. Барскоон – перевал Барскоон – долина Арабель –
перевал Джуку – р. Джуку**

06:00 подъём, солнце ещё не вышло из-за гор, T=7,5°C, кучевые облака, ветер дует с перевала.

0,0км (495,45км) 08:10 T=10,0°C.

Выехали на маршрут. Дорога снова набирает высоту по крутым виткам серпантина **Фото 11 – 01**. Ехать тяжело, сказывается высота. Пока поднимались, показалось солнце и немного потеплело. **Фото 11 – 02**.

6,86км (502,31км) 10:57 H=3754м, T=15,6°C. ([N41 53.635 E77 41.481](#))

Перевал «Барскаун». **Фото 11 – 03**. Высота на стеле указана 3819 метров, на GPS 3755 метров, но как и в случае с перевалом Сары-Мойнок, спуска нет, от стелы снова идет подъем. **Фото 11 – 04**.

8,52км (503,97км) 11:33 H=3808м, T=16,8°C.

После перевала дорога плавно набирает высоту. На километровом столбике цифра 45, высота 3808 метров. Пожалуй, это самая высокая высота этого перевала. Дальше следует небольшой, пологий спуск к реке Арабельсу. Погода снова портится. **Фото 11 – 05**.

14,23км (509,68км) 11:58 ([N41 51.272 E77 45.079](#))

Подъехали к долине реки Арабельсу, свернули влево в поле, ищем дорогу, указанную на карте по левому берегу реки, чтобы не бродить ее в последующем, так как сложность брода не была известна. Явной дороги не наблюдалось, поехали дальше по основной дороге. **Фото 11 – 06**.

14,32км (509,77км) 12:05 H=3768м

Переехали р. Арабель- Суу по мосту.

16,72км (512,17км) 12:14 ([N41 50.225 E77 45.463](#))

На перекрёстке за подстанцией основная дорога сворачивает налево, на рудник «Кумтор», дорога прямо ведет на перевал Суек. Поворачиваем налево. Характер покрытия не изменился, движемся по долине Арабель, вокруг открываются умопомрачительные виды. **Фото 11 – 07**.

29,90км (525,35км) 13:05 H=3729м ([N41 52.625 E77 53.410](#))

Сворачиваем с основной дороги по азимуту в сторону перевала, т.к. обычного съезда нет. Едем по мягкой травке. Впереди нас видно, что идет гроза и сзади нас догоняет туча. **Фото 11 – 08**.

30,37км (525,82км) 13:13 – 14:57 ([N41 52.908 E77 53.174](#))

Подходим к реке Арабельсу, стал накрапывать дождик. Алексей провел разведку реки. Река шириной 20 метров, стремительная, глубиной 50см. Стараемся быстрее подготовиться к броду из-за боязни резкого поднятия воды от идущих рядом гроз. **Фото 11 – 09**. Переправившись, Алексей и Дима сходили на разведку в поисках дороги на перевал. Дороги явной нет. Согрели чай и пообедали. Солнечно, T=17,5°C. **Фото 11 – 10**.

Начинаем движение по азимуту в сторону перевала Джуку.

35,09км (530,54км) 16:33 ([N41 54.928 E77 52.369](#))

Вышли на хорошую тропу. А до этого после переправы прошли примерно 900 метров до озера, обогнули его с левой стороны **Фото 11 – 11**, и далее стали спускаться с холма вниз по коровьим тропам **Фото 11 – 12**, перешли каменную реку **Фото 11 – 13**, сфотографировались рядом с головой барана. **Фото 11 – 14**

36,15км (531,60км) 16:51

Тропа переходит в дорогу – появляются две хорошо просматриваемые колеи старой дороги. *Фото 11 – 15.*

36,95км (532,40км) 17:11

Брод безымянной речки, легко преодолевается в седле. *Фото 11 – 16.*

38,16км (533,61км) 17:31

Преодолели заболоченный участок рядом с озером Чоколыкель.

Фото 11 – 17.

39,95км (535,40км) 17:55 ([N41 56.340 E77 50.182](#))

Развилка, более накатанная (сохранившаяся) дорога уходит вправо, в горы

Дорога налево выводит на перевал. *Фото 11 – 18.*

40,17км (535,62км) 18:06 ([N41 56.612 E77 50.288](#))

Переправа возле разрушенного моста рядом с перевалом Джуку. *Фото 11 – 19.*

40,47км (535,92км) 18:16 Н=3668, Т=10,0°C ([N41 56.651 E77 50.119](#))

Перевал Джуку. В пирамиду вложили нашу записку. *Фото 11 – 20.*

Спуск с перевала Джуку проходил по крутой заброшенной дороге с крупными камнями. *Фото 11 – 21.* Внизу открывался красивый вид на горное озеро.

Фото 11 – 22.

41,52км (536,97км) 18:57 Н=3434м

Мост через р. Джуку *Фото 11 – 23.* Дальше дорога идет сквозь огромные валуны, как она здесь прокладывалась и зачем не совсем понятно *Фото 11 – 24.*

Обошли озеро с правой стороны по дороге, также удалось найти немного дров.

Фото 11 – 25. Озеро запруживает естественная плотина, поднялись на неё и нашли площадку под палатку. За водой возвращались немного назад.

43,57км (539,02км) 20:13 ([N41 57.675 E77 50.468](#))

Ночёвка на высоте Н=3387. Т=7,4°C, безветренно. *Фото 11 – 26.*

22:00 ложимся спать. Т=5,4°C, ночью поднялся ветер с перевала.

Итого за день – 43,57км

Профилированная горная дорога – **29,9км**

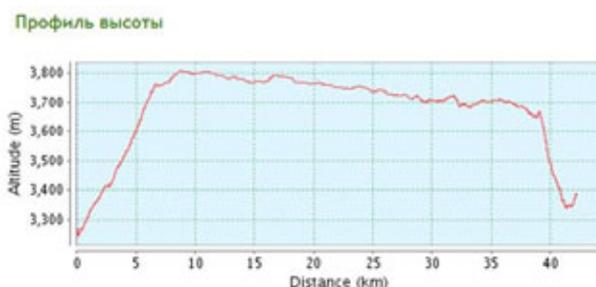
Заброшенная каменистая горная дорога – **8,48км**

Конная тропа – **5,19км**

Время в пути – **12ч 05мин.**

Ходовое время – **6ч.42мин.**

Показания GPS-навигатора



Общая протяженность – **42,97км**

Максимальная высота – **3808м**

Минимальная высота – **3242м**

Суммарный набор высоты – **876м**

Суммарная потеря высоты – **736м**

Средний положительный уклон – **9,6%**

21.08.2012 р. Джуку – Сары – Покровка – р. Жетыюгуз

06-30 подъём, солнце ещё не вышло из-за гор, T=2,4°C, ветер дует с перевала.

0,0км (539,02км) 08:45 T=6,4°C.

Выехали маршрут, показалось солнце. **Фото 12 – 01.**

1,99км (541,01км) 09:25 ([N41 58.530 E77 49.922](#))

Справа от нашей дороги нижнее озеро. Здесь хорошее место для ночёвки, есть вода и дрова. Качество дороги значительно улучшилось. **Фото 12 – 02.**

5,17км (544,19км) 10:10 H=2936.

В месте слияния левого притока Дунгуроме с рекой Джуку переходим приток вброд по колено в воде. **Фото 12 – 03.**

Через 300 метров пересекаем ещё один приток. **Фото 12 – 04.**

13,35км (552,37км) 11:28 ([N41 59.909 E77 49.247](#))

Виден мосток на правую сторону реки. Очевидно, местные пастухи им пользуются. Дорога идет по травянистым склонам. **Фото 12 – 05.**

18,95км (557,97км) 11:52

Брод, судя по галечным россыпям, в паводок будет сложно. **Фото 12 – 06.**

22,35км (561,37км) 12:06

Брод в седле. **Фото 12 – 07.**

Дорога спускается к реке и становится каменистой, ехать сложно, местами приходится спешиваться, чтобы не упасть. **Фото 12 – 08.**

22,95км (561,91км) 12:10 H=2516. ([N42 02.487 E77 53.235](#))

Мост через довольно бурный приток.

24,94км (563,96км) 12:28

Брод в седле. **Фото 12 – 09.**

26,12км (565,14км) 12:33

Брод в седле. Через 50 метров ещё один.

27,34км (566,36км) 12:38

Брод в седле. **Фото 12 – 10.**

28,95км (567,97км) 12:46

Брод в седле.

29,36км (568,38км) 12:51

Брод в седле. **Фото 12 – 11.**

30,07км (569,09км) 12:54

Проезжаем по автомобильному мосту через реку Джуку. **Фото 12 – 12.**

30,74км (569,76км) 12:58

Брод. **Фото 12 – 13.**

37,25км (576,27км) 13:24

Проезжаем по автомобильному мосту через реку Джуку.

38,70км (577,72км) 13:53

Автомобильный мост через реку Джуку, пошёл грейдер. Дорога то поднимается в гору, то спускается вниз к самой реке. **Фото 12 – 14.**

51,76км (590,78км) 14:34 ([N42 19.412 E77 55.883](#))

Выехали на асфальт. Жарко.

56,50км (595,52км) 15:58 – 16:55

Въехали в Покровку, будем делать закупки. У Димы прокол.

62,09км (601,11км) 17:13 – 18:01 отъехали от города, устроили обед арбузом и хлебом. Продолжаем движение по асфальту. *Фото 12 – 15.*

80,38км (619,4км) 19:19 ([N42 27.492 E78 12.385](#))

Сворачиваем направо на перевал. Начинается нудный подъем – уклон вроде бы не большой, но ехать быстро не получается.

83,48км (622,5км) 19:43

Въехали в посёлок Чонг-Кызылсу с неплохим магазином. Купили две дыни.

Местный житель подсказал удобное место для ночевки.

86,80км (625,82км) 20:12 Н=1821, Т=14,0°С. ([N42 24.258 E78 13.135](#))

Ночёвка на высоте между дорогой и речкой в рощице. Хорошее укромное место. *Фото 12 – 16.*

Итого за день – 86,80км

Асфальт – **35,04км**

Профилированная горная дорога – **13,06км**

Каменистая горная дорога – **8,00км**

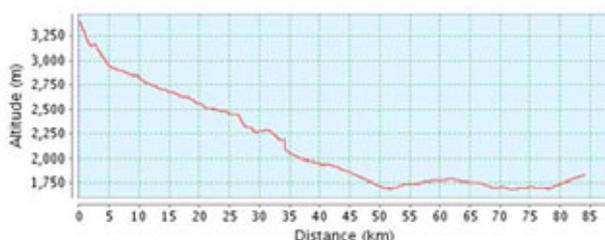
Заброшенная каменистая горная дорога – **30,70км**

Время в пути – **12ч 25мин.**

Ходовое время – **6ч.11мин.**

Показания GPS-навигатора

Профиль высоты



Общая протяженность – **85,07км**

Максимальная высота – **3393м**

Минимальная высота – **1684м**

Суммарный набор высоты – **432м**

Суммарная потеря высоты – **1991м**

Средний положительный уклон – **8,3%**

22.08.2012 р. Жетыюгуз – р. Телеты

07:00 Подъём. Небо ясное, Т=14,0°С. Провели небольшой техосмотр и обслуживание велосипедов.

0,0км (625,82км) 09:40 Т=26,4°С.

Выехали. Небо затягивает облаками. *Фото 13 – 01.*

9,13км (634,95км) 10:51 ([N42 19.873 E78 14.405](#))

По дороге с места ночёвки проехали скалу «Разбитое сердце» и приехали к пансионату Джетыюгуз. Здесь закупились сувенирами, полюбовались видом на скалы «Семь быков» и далее поехали по горной дороге к перевалу.

Фото 13 – 02.

10,64км (636,46км) 11:51 Н=2105м ([N42 19.203 E78 14.537](#))

Проезжаем мост через р. Жетыюгуз. *Фото 13 – 03.* Через пять минут подъехали к минеральному источнику, попили водички, сделали фото. *Фото 13 – 04.*

11,24км (637,06км) 12:10 Н=2145м ([N42 19.010 E78 15.163](#))

Проезжаем второй мост. *Фото 13 – 05.*

12,02км (637,84км) 12:15 Н=2157м ([N42 18.561 E78 15.233](#))

Проезжаем третий мост.

12,58км (638,40км) 12:21 Н=2174м ([N42 18.336 E78 15.464](#))

Проезжаем четвертый мост.

14,00км (639,82км) 12:29 Н=2224м ([N42 17.558 E78 16.028](#))

Брод в седле. *Фото 13 – 06.*

14,78км (638,40км) 12:21 Н=2235м ([N42 17.461 E78 16.152](#))

Проезжаем четвертый мост. За мостом сразу крутой подъем и развилка.

После развилки на высоте 2249 метров свернули налево к юртам «Голден юрт».

Фото 13 – 07. А если ехать направо, то можно попасть к домикам космонавтов.

16,27км (642,09км) 12:52 – 15:05 ([N42 17.642 E78 16.445](#))

В «Голден юрт» заказали обед. Пасмурно, слегка накрапывало. *Фото 13 – 08.*

15:05 – 16:17 После обильного обеда решили отъехать немного вперед в лесок и там отдохнуть. Т=22,8°.

19,17км (644,99км) 17:04

Брод в седле.

19,87км (645,69км) 17:28

Брод в седле. *Фото 13 – 09.*

20,96км (646,78км) 18:15 ([N42 16.307 E78 19.635](#))

Подъехали к мосту через реку Телеты. Основная дорога за мостом продолжает идти вдоль р. Джетыюгуз, а наша поворачивает налево и с большим уклоном начинает подъем к перевалу Телеты. Проведя небольшую разведку дальше по дороге, решаем заночевать рядом с мостом, так как наша дорога идет в каньоне и до воды не добраться, да инее понятно будут ли дальше удобные стоянки. Да и по плану у нас сегодня должна быть полудневка на курорте Джеты-Огуз, но нам там не очень понравилось и мы решили лучше пораньше встать на ночь.

Место ночёвки в 200 метрах от домика лесника на правом берегу притока Телета в Джетшагия. Т=16,2°С. Собрали дрова и приготовили ужин на костре.

Фото 13 – 09.

21:47 Ложимся спать. Т=10,8°С.

Итого за день – 20,96км

Асфальт – **9,13км**

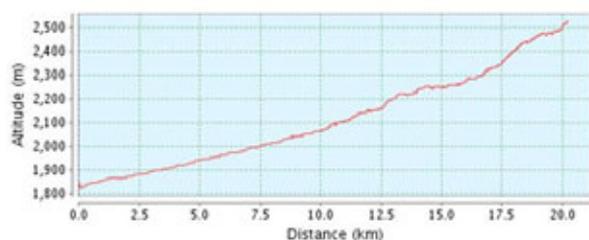
Каменистая горная дорога – **11,83км**

Время в пути – **13ч 30мин.**

Ходовое время – **2ч.56мин.**

Показания GPS-навигатора

Профиль высоты



Общая протяженность – **20,19км**

Максимальная высота – **2526м**

Минимальная высота – **1823м**

Суммарный набор высоты – **703м**

Суммарная потеря высоты – **85м**

Средний положительный уклон – **12,4%**

23.08.2012 р. Телеты – под перевал Телеты

06:00 Подъём. Небо ясное, T=6,4°C, ночью по палатке капал дождик.

0,0км (646,78км) 08:00

Выехали, перешли мост через р.Телеты и стали подыматься по дороге, идущей по левой стороне. Качество дороги сильно ухудшилось – заброшенная горная дорога. *Фото 14 – 01.*

1,46км (648,24км) 08:36 ([N42 16.519 E78 20.321](#))

Подъехали к концу автомобильной дороги, далее она превращается в тропу. *Фото 14 – 02.* Здесь увидели поляну, где можно так же удобно расположиться на ночёвку.

2,25км (649,03км) 09:01 ([N42 16.527 E78 20.829](#))

Брод (переобуваемся). *Фото 14 – 03.* Через 100 метров ещё один брод. Оказалось, это был разбой реки. *Фото 14 – 04.*

2,51км (649,29км) 09:31 H= 2745м ([N42 16.314 E78 20.594](#))

Ущелье расширяется, лес исчезает и тропа идет по травянистым склонам. Сразу становится можно ехать в седле. *Фото 14 – 05.*

6,43км (653,21км) 11:15 Брод в седле.

7,61км (654,39км) 11:47 H=2946 м, ([N42 15.040 E78 23.539](#))

Переправа по четырём брёвнам на другой берег реки. *Фото 14 – 06.*

8,32км (655,1км) 12:07 H=2987

Брод в седле, метров. Через 10 метров ещё один брод в седле шириной 5 метров, через 30 метров ещё один и через 30 метров ещё брод шириной 3 метра.

8,45км (655,23км) 12:12 H=3001м, T=32,0°C, ([N42 14.805 E78 24.017](#))

Хотя на термометр показывает высокую температуру, совсем не жарко, в спину дует прохладный ветер. Поворачиваем влево вверх по тропе на перевал. Видны пирамидки из камней. Одели рюкзаки, идем в лямке. Сначала тропа идет сквозь заросли можжевельника. *Фото 14 – 07.*

9,34км (656,12км) 14:00 H=3211м

Вышли на более пологий участок. Отдыхаем, съели дыню. Вверху на перевале видим, что идёт гроза.

9,85км (656,43км) 14:26 T=20,1°C, ([N42 15.102 E78 24.670](#))

Перешли через мелкую речушку и полезли снова на перевал. *Фото 14 – 08.* Направо уходила тропа к хорошей площадке, где уже стояли палатки для немецких туристов.

10,09км (656,87км) 15:22 – 16:17

Устроили обед (сухари с салом). Впереди ещё 400 метров по высоте, прохладно, на небе облачка.

10,31км (657,09км) 16:44 ([N42 15.301 E78 24.921](#))

Последнее место набора воды. Тропа выходит на каменистые осыпи, уклон по прежнему очень большой. *Фото 14 – 09.*

10,62км (657,40км) 17:27 H=3659м

Выходим на небольшую площадку с туром. *Фото 14 – 10.* Отсюда открывается вид на перевал Телеты, осталось совсем чуть-чуть. Принимаем решение штурм перевального взлета оставить на утро, так как на перевал с той стороны напозают тучи, да и штурмовать перевальный взлет после пяти часов противоречит требованиям безопасности. Проводим разведку и находим очень

удобное и безопасное место. Проходим еще немного, прыгая по «чемоданам» как по ступенькам. **Фото 14 – 11.**

11,12км (657,90м) 17:57 Н=3669м, Т=12,6°C, ([N42 15.525 E78 25.364](#))

Место ночёвки на ровной песчаной площадке. **Фото 14 – 12.**

19:26 Поставили палатку. Наблюдали, как солнце раздвоилось в облаке и как закатывалось за гору.

20:22 Ложимся спать. Это самое высокое место из наших ночёвок. Т=4,9°C.

Итого за день – 11,12км

Заброшенная каменистая горная дорога – **1,46км**

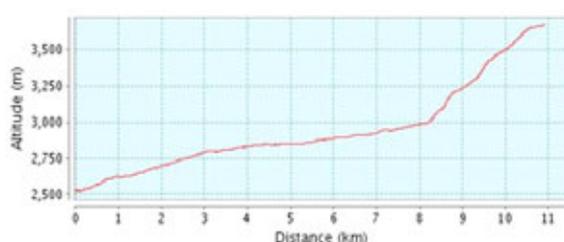
Туристская, конная тропа – **9,66км**

Время в пути – **13ч 44мин.**

Ходовое время – **3ч.46мин.**

Показания GPS-навигатора

Профиль высоты



Общая протяженность – **11,17км**

Максимальная высота – **3671м**

Минимальная высота – **2519м**

Суммарный набор высоты – **1265м**

Суммарная потеря высоты – **71м**

Средний положительный уклон – **19,7%**

24.08.2012 под перевал Телеты – перевал Телеты – Каракол

06:00 Подъём. Небо ясное, Т=1,7°C.

0,0км (657,90км) 07:33 Т=4,3°C

Вышли на маршрут. Поднимаемся по осыпной тропе. **Фото 15 – 01.**

0,66км (658,56км) 08:10 – 08:53 Н= 3793м ([N42 15.727 E78 25.646](#))

Поднялись до перевала по крутой тропе гораздо легче, чем вчера по такой же крутизне. Чувствуется, что за ночь отдохнули. Сняли записку, которую вчера заложила группа горников. **Фото 15 – 02.**

1,43км (659,33км) 09:11 – 09:41 Н=3620 ([N42 15.812 E78 26.061](#))

Спуск преодолеваем с рюкзаками на велосипедах. **Фото 15 – 03.** Спустились с перевального взлета. Здесь есть площадка для ночлега и вода. Алексей меняет две спицы на своём велосипеде. **Фото 15 – 04.**

2,16км (660,06км) 09:52

Переходим речку Телеты по камешкам. **Фото 15 – 05.** Тропа в некоторых местах тропа идет по завалам камней. **Фото 15 – 06.**

3,30км (661,20км) 10:16

Брод р.Телеты (ширина до 10м). Тропа то поднимается, обходя прижимы, то спускается к реке и идет по зарослям можжевельника – идти очень тяжело, кусты цепляются за рюкзак. **Фото 15 – 07.**

3,65км (661,55км) 10:57 Н=3152м, Т=13,6°C.

Брод в седле. **Фото 15 – 08.** Тропа выходит на открытое место, становится можно ехать в седле. **Фото 15 – 09.**

5,11км (663,01км) 11:45 ([N42 16.818 E78 27.711](#))

Тропа раздваивается, одна уходит вдоль реки, вторая переходит на другой берег. Перед нами только что вброд прошли шерпы немецких туристов, принимаем решение идти по их маршруту. Жарко. Брод в седле. *Фото 15 – 10.*

6,31км (664,31км) 11:58 ([N42 17.222 E78 28.323](#))

Слева виден мостик через речку. Видели, как другие шерпы по нему прошли. И мы могли пройти также.

7,35км (664,31км) 12:18 Н=2900м

Начинается зона леса, спуск становится круче, ехать невозможно из-за уклона и большого количества камней на тропе. *Фото 15 – 11.*

8,20км (666,10км) 1 3:11 Н=2620м, Т=16,6°

Спустились к р.Уюктер, последние 100 м можно ехать в седле. *Фото 15 – 12.*

Понаблюдали как шерпы для немецких туристов устанавливают палатки, и двинулись уже по дороге вниз. Тут же перешли брод *Фото 15 – 13.* Через 50 метров ещё один брод. *Фото 15 – 14.*

9,49км (667,39км) 13:38 – 14:37 Н=2569м.

Устроили обед (чай) на берегу реки. После обеда продолжили спуск по каменистой горной дороге. *Фото 15 – 15.*

10,10км (668,00км) 14:43 – 16:07

Нас догнала гроза, перешли вброд приток Айтор (шириной 5м) *Фото 15 – 16.*

14,33км (672,23км) 16:30

Метров 50 шли по разливавшемуся по дороге притоку. *Фото 15 – 17.*

17,92км (675,82км) 17:07

Брод в седле. *Фото 15 – 18.*

Дорога по прежнему сильно каменистая, много луж. *Фото 15 – 19.*

24,75км (682,65км) 17:45

Покрытие немного улучшается, началась профилированная горная дорога.

25,74км (683,64км) 18:09

На большой скорости проезжаем населённый пункт.

26,35км (684,25км) 18:18

Появляются остатки асфальта.

26,91км (684,81км) ([N42 25.739 E78 25.739](#))

Начало асфальтовой дороги.

29,00км (686,9км) 18:17

На большой скорости проезжаем открытый шлагбаум с преискурантом цен.

36,25км (694,15км) 18:48 Т=19,7°С ([N42 29.746 E78 23.918](#))

Ночёвка в городе Каракол (Прежевальск) в туристическом приюте (Адрес: 722360, г. Каракол, ул. Токтогула, 273, тел +996 3922 59896, +996 3922 26489, менеджер Сергей Пушненко), а именно в юрте. Приняли сауну. *Фото 15 – 20.*

Договорились о трансфере в аэропорт – машина подъедет рано утром завтра в Кутургу. В наших планах на завтра посмотреть музей Пржевальского и прокатиться вдоль озера Иссык-Куль до Кутурги.

Итого за день – 36,25км

Асфальт – 9,34км

Каменистая горная дорога – 18,71км

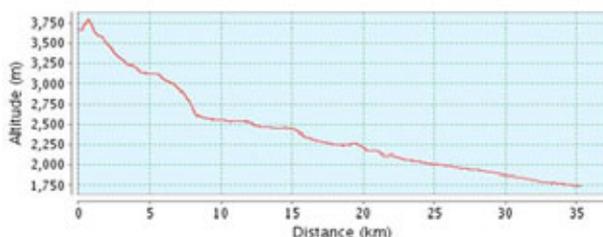
Туристская, конная тропа – 8,20км

Время в пути – 13ч 33мин.

Ходовое время – 5ч.02мин.

Показания GPS-навигатора

Профиль высоты



Общая протяженность – 35,98км

Максимальная высота – 33793м

Минимальная высота – 1737м

Суммарный набор высоты – 439м

Суммарная потеря высоты – 2292м

Средний положительный уклон – 8,6%

25.08.2012 Каракол – музей Пржевальского – Кутурга

07:30 Подъём. Небо ясное, T=10,1°C. Завтракаем тут же в столовой. Кругом много иностранцев, которые спали в юртах рядом с нашей. Группа украинских велотуристов уже уехала чуть свет.

0,0км (694,15км) 09:24 T=19,0°C

Выехали. Заехали за сувенирами. Тюбетейки, магнитики и прочая киргизская атрибутика была понемногу скуплена.

13,01км (707,16км) 10:52 – 12:09 ([N42 34.326 E78 19.326](#))

Выехав из города, по шоссе направились к мемориалу музею Пржевальского, где Лёня ввёл нас в курс истории, а посещение музея ещё дополнило его интересный рассказ. **Фото 16 – 01.**

19,10км (713,25км) 12:30

Проехали по асфальтовой дороге рядом с Иссык-Кулем, а за мостом через полноводную реку Жергалан пошёл щебень.

20,17км (714,32км) 12:36 ([N42 36.464 E78 19.541](#))

Въехали в селение Михайловка, пошёл разбитый асфальт.

24,96км (719,11км) 12:53 ([N42 36.622 E78 21.978](#))

От Михайловки доехали до трассы, сворачиваем налево едем по хорошему асфальту в сторону Балыкчи. **Фото 16 – 02.**

41,75км (735,90км) 14:19 – 16:25 ([N42 44.214 E78 20.824](#))

Закупив арбуз и дыню, становимся на обед в лесопосадке слева от дороги перед мостом. Место хорошее, тенистое, рядом река (мутная). **Фото 16 – 03.**

64,63км (758,78км) 17:56 – 18:43 T=24,0°C. ([N42 45.184 E78 07.754](#))

Кутурга, В ней неплохая, чистенькая столовая. Поужинали.

67,25км (761,40км) 19:04 ([N42 45.176 E78 07.755](#))

Из Кутурги сворачиваем влево к Иссык-Кулю и останавливаемся прямо на пляже рядом с домом отдыха. Пока ещё не стемнело, пакуем велосипеды и наш багаж. **Фото 16 – 04.** Ужинаем. Чай кипятим водой из Иссык-Куля (не рекомендуется). Ставим будильник на 00:00 часов и заваливаемся под звёздным

небом на свои шмотки. Заказанная машина пришла вовремя, грузимся и мчимся по пустынной трассе в аэропорт Манас. **Фото 16 – 05.**

В аэропорту Манас проходим регистрацию, естественно у нас есть перевес, доплачиваем и вскоре мы в самолёте, через 4,5 часа в Домодедово. Наш багаж на этот раз не помят. На Павелецком вокзале нас встречают с шампанским. Мы дома. Ура! **Фото 16 – 06.**

Итого за день – 67.25км

Асфальт – **66,18км**

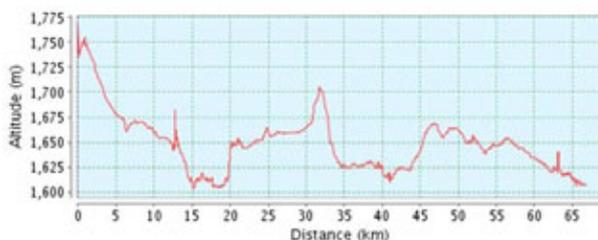
Крупнощебеночная дорога – **1,07км**

Время в пути – **9ч 40мин.**

Ходовое время – **3ч.43мин.**

Показания GPS-навигатора

Профиль высоты



Общая протяженность – **66,83км**

Максимальная высота – **1769м**

Минимальная высота – **1603м**

Суммарный набор высоты – **471м**

Суммарная потеря высоты – **601м**

Средний положительный уклон – **9,6%**

ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ.

По итогам прохождения маршрута предлагается засчитать поход руководителю и всем участникам как поход высшей 6 к/с.

Нами пройден фактически эталонный маршрут 6КС по существующей методике категорирования велосипедных маршрутов, который включает в себя:

- два препятствия 6КТ (перевалы Тон и Телеты) уже неоднократно описанные другими группами.

- два препятствия 5КТ (первалы Кок-Айрык и Барскоон), так же неоднократно пройденные велотуристами, хотя заход на перевал Кок-Айрык проходил всеми предшествующими группами либо с перевала В. Аксу либо с перевала Озерный, то есть все они спускались к месту начала подъема. Наша группа наоборот, не ощутила изменения характера движения так как до традиционной точки отсчета движения на перевал все время поднималась по практически идентичной дороге (препятствие №1 Ущелье р. Чонг-Кемин 3 КТ). Если объединить эти два препятствия в одно, то оно получится 6КТ и не будет противоречить существующей методике.

- одно препятствие 4КТ (перевал Джуку с юга, из долины Арабель), **первопрохождение вело.** Перевал с северной стороны по предварительным оценкам будет соответствовать как минимум 5КТ. Прохождение данного перевала позволяет осмотреть очень красивый каскад озер в ущелье Джуку, а самое главное проехать связку между оз. Иссык-Куль и долиной Арабель,

минуя чисто пешеходные перевалы и все более загруженную дорогу на прииск «Кумтор» тем самым повышая сложность и автономность похода.

- так же были пройдены множество локальных препятствий:

броды, переправы, снежно-ледовые участки, каменные завалы, трудно проходимые участки по зарослям можжевельника, болота и т.д.

Не смотря на выше сказанное маршрут оставил у группы двойное впечатление: из-за низкой автономности, постоянной возможности отдохнуть на озере, отсутствия сверхсложных локальных препятствий, требующих большого физического напряжения и небольшого количества протяженных препятствий, хотя и удовлетворяющего методике поход для группы показался достаточно не сложным и по сравнению с уже пройденными маршрутами БКС.

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

Оптимальное время для прохождения – август месяц, когда на больших высотах погода наилучшая и перевалы свободны от снега. Но следует иметь в виду, что в долинах на малой высоте в это время очень жарко, а солнечное излучение везде сильное. Для защиты от него необходимо иметь головные уборы и солнцезащитные очки.

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

В подобных походах необходимо серьезно отнестись к подготовке и оценке выносливости транспортных средств и дополнительного оборудования.

Для перевозки груза оптимален велорюкзак типа «штаны». Он должен быть оборудован системой для переноски на спине с поясным ремнем.

Личные вещи должны обеспечить комфорт в дневную жару, в непогоду и при ночных заморозках, вес при этом должен быть минимальный. Для передвижения по горным тропам необходимо иметь хорошие ботинки, полностью защищающие голеностоп и имеющие подошву типа «вибрам».

На протяжении почти всего маршрута могут возникнуть сложности с дровами, поэтому брать горелки для приготовления пищи обязательно. Для повышения надежности и сокращения времени лучше иметь две горелки. Газовые баллоны в Киргизии сложно, а везти с собой через границу проблематично, поэтому оптимальный вариант – мультитопливные горелки, которые могут работать на местном бензине плохого качества.

Ремонтный набор должен быть тщательно скомпонован, так как запчасти можно найти только в Бишкеке, да и то далеко не все.

Общественная медицинская аптечка должна содержать всё необходимое для высотных длительных путешествий. О составе аптечки необходимо позаботиться заранее – лекарства дороже в 2-3 раза и их не так просто купить. Высотная акклиматизация. Всем кто собирается путешествовать в высокогорье необходимо уделить должное внимание данной теме. Теоретическое изучение проблемы горной болезни даже может отпугнуть от поездки в горы, но необходимо не бояться, а готовиться к поездке и, находясь в высоких горах

выполнять необходимые рекомендации:

<http://www.mountain.ru/useful/medic/adapt/adapt.shtml>

Покрывание сотовой сетью на территории Киргизии достаточно хорошая, но в горах конечно с ней будут проблемы. В такой ситуации очень удобным становится спутниковый телефон.

Если вам позволяют финансы, лучше совершать подъезд и отъезд в/из района путешествия авиа транспортом, в этом случае вы сэкономите почти неделю. Заранее необходимо озаботиться разрешительными документами в погранзоны и заповедники. Это можно сделать через турфирму в России, например через Turkestan Travel Company (www.turkestan.biz тел. в Бишкеке +996 312 511560)

При разработке маршрута особое внимание уделите сбору информации о дорогах и особенно тропах, по которым предстоит двигаться. Имеющиеся топографические карты часто не соответствуют действительности. Многие дороги заброшены и находятся в удручающем состоянии. В горах такая ситуация усугублялась завалами и осыпями, а иногда снежниками.

Не советуем везти с собой из дома продукты питания, кроме мясных консервов и сублиматов. На маршруте вы сможете купить почти все необходимое, а вот о составе мед. аптечки позаботьтесь заранее – лекарства дороже в 2 - 4 раз и их не так просто купить.

При движении по высокогорным перевалам, чтобы не заблудиться или не потерять большое количество времени, уделите внимание правильному ориентированию, имея при себе точные карты, паспорта перевалов, сверяя данные у чабанов и других туристских групп, если вы их встретите.

При встрече группы со сложными и опасными препятствиями преодолевайте их, предварительно собравшись все вместе, и только после разведки наиболее опытной парой группы. Проводите инструктаж на случай самого неблагоприятного развития ситуации. Обеспечивайте страховку – горные реки, снежники и осыпи таят в себе большую опасность. Преодоление некоторых рек и снежников возможно только в ранние утренние часы. Группа должна иметь соответствующую подготовку и снаряжение.

По расчетам существующей методики категорирования велосипедных маршрутов данный спортивный поход соответствует эталонному маршруту 6КС.

По итогам прохождения маршрута, основываясь на предыдущем опыте походов, группа считает, что спортивный поход соответствует либо достаточно сильному походу 5кс или слабому (эталонному) походу 6КС, причем скорее первое, и поэтому, учитывая, что перевал Тон был в целях безопасности пройден не до конца, окончательное определение категории сложности оставляет за МКК.

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СВЕДЕНИЯ О ПОХОДЕ

СОСТАВ МЕДИЦИНСКОЙ АПТЕЧКИ

1. перевязочные материалы

Бинт стерильный	2 уп. широкие + 2 уп. узк	
Бинт не стерильный	2 уп.	
Бинт эластичный	2 шт.	
Салфетки стерильные	2 уп.	
Пластырь бактерицидный	4 уп.	
Лейкопластырь рулонный	1 уп.	
Булавки англ.	6 шт.	
Ватные палочки	20 шт.	

2. Антисептики наружного действия

Перекись водорода	0,5 л	Обработка ран
Фурацилин	10 табл.	Полоскание горла, обработка ран
Марганцовка	1 уп.	Обработка ран
Йод	1 флакон	Обработка ран
Зелёнка	1 флакон	Обработка ран
Пантенол	1 флакон	Обработка ран и ожогов
Левомеколь	1 тубик	Гнойные раны
Спирт	100 мл	

3. Средства применяемы при поражении глаз и ушей.

Сульфацил натрия	1 тубик на 5 мл	Конъюнктивит
Шприц-тубики	4 тубика на 1,5 мл	

4. Болеутоляющие и жаропонижающие средства

Баралгин, табл.	10 шт	
Аспирин, табл.	20 шт	При головн. болях (горняшка) 3 приема по 0,5 табл. - 250 мг через каждые 4 ч
Анальгин табл.	10 шт.	
Кетаноф, табл.	10 шт.	Зубная боль
Цитрамон, табл	10 шт.	При головн. Болях (горняшка)
Парцетамол	10 шт.	При головн. Болях (горняшка)

5. Сердечно-сосудистые средства

Валокардин, капли	1 бут.	Не менее 40-50 капель на приём
Валидол, табл.	10 шт.	Таблетка под язык
Нироглицерин	10 шт.	Боль в грудной клетке не усиливающаяся при движении. Желательно принимать лёжа, на 15-30 мин. Резко не вскакивать! По 1 таблетке, не больше.

6. Противоаллергические средства

Супрастин	20 шт.	
-----------	--------	--

7. Спазмолитики

Но-шпа, табл.	40 шт.	Принимать строго по 2 шт.
---------------	--------	---------------------------

8. Успокаивающие средства

Афобазол	20 шт.	
----------	--------	--

9. Желудочно-кишечные средства

Активированный уголь, таб.	50 шт.	Растолочь, в стакан, разбавить водой, выпить (врд 5-10 табл)
Мезим форте, таб.	30 шт.	При нарушении пищеварения
Сенадексин, таб.	10 шт.	При запорах
Фуразолидон, таб	10 шт.	Кишечные инфекции
Бактисубтил	20 капсул	Острая инфекционная диарея
Левомецетин, таб.	10 шт.	Острая инфекционная диарея
Церукал, таб. (реглан)	50 шт.	Тошнота, рвота
Имодиум, таб.	10 шт.	При диарее

10. Лекарства применяемы при заболеваниях органов дыхания

Стрепсилс	20 шт.	При воспалении горла
Ксимелин	1 уп.	Капли в нос

11. Противомикробные средства

Бисептол 480, таб.	20 шт.	Различные инфекции, воспаление легких. Внутрь после еды по 1 таб. 2 раза в сутки. Курс 5-14 дней.
Сульфадиметоксин	40 шт.	Внутрь, 1 раз в сутки, в 1 день - 1-2 г, затем - по 0.5-1

12. Разные средства для наружного употребления

Дип (гель)	1 туб.	Боли в суставах, связках, мышцах. Разогревающий.
Детский крем «Заживайка»	1 туб.	
Крем Боро плюс	1 туб.	
Крем от загара	1 туб.	Профилактика солнечных ожогов

13. Инструменты

Ножницы	1 шт.	
Пинцет	1 шт.	
Термометр	1 шт.	
Эспандерная резинка (жгут)		
Шприцы одноразовые 2 мл	10 шт.	

14. Витамины

Витамин С (шипучий) 1000 мг	40 табл.	Прием курсом
-----------------------------	----------	--------------

15. От горняшки. Профилактика и лечение.

Диакارب, табл	72 шт	Профилактика перед быстрым подъемом на высоту более 3000 м по 0,5-1 табл. 2 раза в день , прием необходимо начинать за 24 ч до подъема и продолжать в течение 2 суток после подъема на высоту. Лечение ОГБ Отек мозга
Дексаметазон, табл.	40 табл.	Профилактика: 2 мг каждые 6 часов в течении 3-х дней, начать за 24 часа до начала подъема. Лечение ОГБ Отек мозга Ввести внутримышечно дексаметазон (или дать его внутрь, если позволяет состояние больного) в начальной дозе 8 мг, затем каждые 6 ч давать по 4 мг

16. Индивидуальная аптека

Бинт стерильный		
Помада гигиеническая		
ОЧКИ ЛИЧНЫЕ		
Таблетки от своих болезней		

Случаи оказания медицинской помощи в походе:

1. Острые кишечные расстройства:

Симптомы – в основном диарея, в одном она сопровождалась тошнотой и рвотой, болями в животе.

Применяли следующие препараты: активированный уголь, Лоперамид, Смекта, Бактисубтил. В последнем случае перепробовали все средства, лучше всего помогла Смекта (сняла боль) с последующим регулярным приемом Бактисуптила по 1 капсуле во время еды.

2. **Горная болезнь** была отмечена у двух участников похода на высоте свыше 3500 метров. В первом случае она проявлялась следующим образом. Ночью тошнота рвота. Утром - тяжесть в голове, головная боль. От рвоты дали Церукал, симптомы легкого отека мозга сняли при помощи Дексаметазона 4 таблетки в один прием, плюс таблетка аспирина с витамином С (шипучая форма). Примерно через час самочувствие пациента улучшилось.

Во втором случае горная болезнь проявилась утром. Тяжесть в голове, отсутствие аппетита. Небольшая заторможенность. Симптомы пропали после принятия Дексаметазона сначала в дозе 4 таблетки в один прием, затем через час повторный прием той же дозы. Плюс таблетка аспирина с витамином С (шипучая форма).

3. **Солнечные ожоги.** В основном сгорели носы у тех, кто пренебрегал применением защитного крема. Для лечения использовали Пантенол (вечером перед сном), детскую мазь «Заживайка» в ее состав входит облепиховое масло, способствующее хорошему заживлению ожогов и потертостей. Для профилактики дальнейшего обгорания кожи применяли солнцезащитный крем.

4. **Потертости** – д/к Заживайки, Боро плюс.

5. **Небольшое нагноение** заусенца на пальце руки - быстро вылечили компрессами с Левомеколем на ночь. Днем больное место заклеивали бактерицидным пластырем.

6. **Ссадины и царапины.** Обработывали Перекисью водорода, затем зеленкой или пантенолом.

7. **Кашель** у одного из участников – АЦЦ лонг (1-2 шипучие таблетки в день)

Аптека полностью соответствовала сложности похода и району путешествия. Серьезных случаев оказания медицинской помощи не было.

СОСТАВ ХОЗЯЙСТВЕННОГО РЕМОНТНОГО НАБОРА

1. Ножницы
2. Шило
3. Иглы швейные разных размеров
4. Проволока мягкая разной толщины (медная, алюминиевая)
5. Изолента
6. Стропа капроновая
7. Нитки капроновые
8. Нитки хлопчатобумажные
9. Лоскутки материи, капрона
10. Булавки разные
11. Застёжка “молния” запасная
12. Резинка “колечком”

ЗАТРАТЫ НА ПОХОД

	на 1 чел	на группу
Билеты Москва-Киргизия Манас	12168	60840
Билеты Киргизия-Москва	12220	61100
услуги по бронированию билетов	500	2500
Трансфер Манас - Быстровка	1000	5000
Трансфер Каракол - Манас	1800	9000
пропуска в погранзону	1200	6000
аптека в Москве	400	2000
аптека докупка в Киргизии	22	110
еда в Москве	600	3000
1-я закупка в Киргизии	254	1270
2-я закупка в Киргизии	300	1500
3-я закупка в Киргизии	90	450
бензин	50	250
маршрутка Быстровка-Бишкек и обратно	40	200
Такси по Бишкеку	55	275
Проход в заказник	100	500
стоянка в заказнике	34	170
жилье+баня в ЮртКемпинге в Караколе	500	2500
прочие расходы	1510	7550
Итого	30807	154035

ПЕРЕЧЕНЬ ОБЩЕСТВЕННОГО СНАРЯЖЕНИЯ

наименование	количество	вес (гр)
Палатка	1	4500
Тент общий	1	1000
Каны, рукавицы	2	2150
Половник	1	100
Скатерть	1	50
Доска разделочная	1	200
Нож	1	150
Таганок	1	500
Мочалка	1	50
Экран	1	250
Горелка, емкости	2	1350
Бензин	1	1800
Газ	2	500
Топор	1	600
Пила	1	200
Тент вело.	1	200
Аптечка	1	2500
Ремнабор	1	4500
Видео	1	900
Карты, компас, GPS	1	950
GPS-2	1	600
Записи культорга	комп.	300
Трос ,замок	1	300
Хознабор	1	350
Покрышка	1	600
Веревка основная	40м	1700
Веревка вспомогат.	30м	750
Обвязка, карабины	комп.	850
ИТОГО		27кг900г

Нагрузка на одного мужчину – 6кг300г

Нагрузка на одну женщину – 2кг700г

Рекомендации по организации питания на маршруте:

В связи с самолетной заброской был сведен до минимума список продуктов закупаемых в Москве. В него вошли следующие продукты:

1. Сухое молоко
2. Картофельное пюре
3. Колбаса
4. Сало
5. Соевое «мясо»
6. Хлеб Вестфальский (в брикетах)
7. Сухари ржаные (сушили сами)

Остальные продукты закупались на маршруте.

Первая закупка у нас была в п. Быстровка (стартовая точка активной части похода). Никаких проблем в ассортиментом продуктов у нас не возникло. Вторая крупная покупка осуществлялась в г. Балыкчи. В городе много магазинов, есть большой рынок. Кроме того там же докупались некоторые лекарственные средства (на рынке есть несколько аптечных пунктов). Далее по всему маршруту следования во всех поселках на трассе вокруг оз. Иссык-Куль проблем с закупками у нас не возникало. При подъемах по долине рек в сторону перевалов, последний магазин обычно встречался в крупных поселках в конце асфальтированной части дороги. Выше попадались Юрт-кемпинги и летние стойбища, где в принципе можно пополнить запас продуктов.

Некоторые рекомендации по продуктам:

Очень понравилась тушенка казахского производства. По цене она самая дорогая из представленных в магазинах.

Местную колбасу не покупали. Сыр в магазинах продается в вакуумных упаковках (мягкие сорта) долго не хранится. Со сливочным и подсолнечным маслом

проблем не было.

Местные жители советовали не брать на трассе и в магазинах кисломолочные продукты, потому что они зачастую бывают не свежими.

ПЕРЕЧЕНЬ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ПОЛОМОК

№ п/п	Ф.И.О. участника	Велосипед (комплектация)	Поломки и профилактика
1	Романов Дмитрий	RAPID-titan, XT, Avid BB7, RockShox «Recon»	Переборка задней втулки, замена тормозных колодок, 6 проколов
2	Григорьева Татьяна	MERIDA «MATTS SPORT 500», SLX, RockShox «Recon»	Прокручивался крепёж багажника (укрепили хомутом), настройка п.переключателя, 1 прокол
3	Манунин Алексей	FELT 620, Deore, RockShox «DART 3»	1 прокол
4	Алашов Александр	RAPID-titan, XT, RockShox «Reba»	Выправили погнутую рамку п.переключателя (которая разломилась в последний ходовой день и ремонту не подлежала), переборка каретки, 1 прокол
5	Тимченко Леонид	Gary Fisher «Marlin D», Deore (стандартная)	Срезался болт крепления багажника, замена тормозных колодок, 1 прокол

Рекомендации по подготовке и обслуживанию велосипедов

На маршруте преобладали каменистые дороги. Мелкие камешки могут застревать в механизмах переключателей, мешая их нормальной работе. Участки дорог с «гребенкой» и спуски по горным дорогам могут ослабить крепления багажников или вызвать их поломку. Обилие затяжных спусков повысило нагрузку на тормозную систему, за время похода неоднократно требовалась регулировка или замена тормозных колодок. Местная растительность имеет очень жесткую древесину и обильные колючки, которые могут легко проколоть колесо или цепляться за части велосипедов, например задний переключатель. Всем участникам группы потребовалась дополнительная смазка цепи.

Вывод:

В подобных походах необходимо более серьезно отнестись к оценке выносливости транспортных средств и дополнительного оборудования. Регулярный осмотр, предупредительный ремонт и содержание в чистоте наиболее важных узлов велосипеда позволит избежать неожиданных поломок. Необходимо тщательно подготовить велосипед для сдачи в багаж самолёта, позаботившись о его защите от механических воздействий.

ПРЕЧЕНЬ ЗАПЧАСТЕЙ И ИНСТРУМЕНТОВ

инструменты			запчасти		
1	Ключ гаечный универсальный	1шт	1	Втулка переднего колеса в сборе	1шт
2	Шестигранники (2, 2.5, 3, 4, 5, 6, 10)	7шт	2	Втулка заднего колеса в сборе	1шт
3	Конусные ключи (13-15X14-16)	2шт	3	Спицы +ниппеля	14шт
4	Головка (12)	1шт	4	Задний переключатель	1шт
5	Ключ кареточного узла	1шт	5	Педаль правая в сборе	1шт
6	Выжимка цепи	1шт	6	Ось левой педали	1шт
7	Надфили (Плоский-2шт., четырехгран., круглый)	4шт	7	Монетка заднего переключателя (комбин. с ручкой тормоза)	1шт
8	Отвертки шлицевая и крестовая	2шт	8	Эксцентрик переднего колеса	1шт
9	Съемник шатунов	1шт	9	Эксцентрик заднего колеса	1шт
10	Съемник трещотки	1шт	10	Тросики	комплект
11	Съемник звезд трещотки	1шт	11	Ремнабор трещотки	комплект
12	Съемник каретки	1шт	12	каретка	1шт
13	Монтажки	3шт	13	Рубашка тросика	0,6 м
14	Ключ ниппельный	1шт	14	Аптечка для камер	комплект
15	Сверла (2.7, 5)	2шт	15	Ремнабор цепи	комплект
16	Метчик (M5)	1шт	16	Ремнабор обода	комплект
17	Вороток	1шт	17	Смазка консистентная	100г
18	Пинцет	1шт	18	Смазка жидкая	300г
19	Керн	1шт	19	Проволока (медная тонкая и толстая)	2м
20	Ножовочное полотно	1шт	20	крепеж	комплект
			21	изолента	моток
			22	Хомуты металлические	2 шт.
			23	Хомуты ПВХ	10 шт.
			24	Смазка WD-40	200 мл.

Примечания:

Каждый участник имел при себе личный ремнабор (1-2 запасных камер, комплект тормозных колодок, 5-10 запасных спиц, петух.)

ПРИЛОЖЕНИЕ 1.

РАСЧЕТ КАТЕГОРИИ СЛОЖНОСТИ ПРОТЯЖЕННЫХ ПРЕПЯТСТВИЙ

III ущелье Чонг-Кемин

Район: Тянь-Шань

Подрайон: хребет Кунгей Алатау

Границы: к. Каинды – р. Орто-Кой-Суу

Вид препятствия – горное

Карта и трек препятствия.



Высотный график препятствия



Описание препятствия.

Протяженность препятствия – 55.3км

Максимальная высота – 2644м

Минимальная высота – 1757м

Суммарный набор высоты – 1662 м

Суммарная потеря высоты – 791м

Средний положительный уклон – 10,1%

Подъем по ущелью реки Чонг-Кемин от кишлака Каинды до реки Орто-Кой-Суу по каменной грунтовой дороге, используемой чабанами и охотниками.

Характеризуется в основном плавным набором высоты, за исключением мест, где дорога обходит прижимы реки и имеет довольно крутые уклоны на подъемах и спусках. Большинство водных преград имеют мосты, но встречаются и не глубокие броды и переправы.

Характер покрытия – в самом начале профилированная горная дорога среднего качества, в конце – хорошо укатанная каменная грунтовая дорога.

На всем протяжении преодолевается в седле. Броды легко преодолеваются в седле за исключением реки Кой-Суу – переправа осуществлялась со снятыми рюкзаками (по словам чабанов, она переходится вброд только до обеда, до начала активного таяния ледников). Переправа через р. Чонг-Кемин осуществлялась по подвесному мосту в районе р. Кашка-Суу, на въезде в заповедник.

Фотографии определяющих участков







Расчет КТ препятствия :

$$\text{КТ} = \text{К}_{\text{нв}} * \text{К}_{\text{в}} * \text{К}_{\text{пк}} * \text{К}_{\text{кр}} * \text{СГ}$$

Коэффициент набора высоты (К_{нв}) – 1,34

Общий набор высоты – 2644-1757=887м

Коэффициент абсолютной высоты (К_в) – 1,43

Абсолютная высота 2644м

Коэффициент дорожного покрытия (К_{пк}) – 1,3

Каменистая грунтовая дорога, профилированная горная дорога– 55.3 км

Коэффициент крутизны (К_{кр}) – 1,0

$$\text{КР} = (\text{В}_{\text{к}} - \text{В}_{\text{н}}) / \text{L}_{\text{п}} (\text{в } \%) = (2644 - 1757) / 55300 * 100\% = 1.6\%$$

Сезонно-географический показатель (СГ) – 1,0

Среднегорье, лето, средневзвешенная высота 2200м

$$\text{КТ} = 1,34 * 1,43 * 1,3 * 1,0 * 1,0 = 2.5$$

Препятствие соответствует 3 КТ

Комментарии к расчету:

Данное препятствие можно рассчитать и как равнинное, в результате получаем:

$\text{КТ} = \text{К}_{\text{пк}} * \text{К}_{\text{в}} * \text{К}_{\text{пр}} * \text{К}_{\text{пер}} * \text{СГ} = 1,3 * 1,35 * 1,55 * 1,11 * 1 = 3$, что так же соответствует 3КТ. Мы сочли более правильным оценить данное препятствие, как горное (подъем по ущелью), тем более что оценка в баллах $\text{КТ} = 2,5$ на наш взгляд более реально оценивает трудность, чем $\text{КТ} = 3$.

Данное препятствие можно так же начать рассчитывать не от конца асфальта, а от начала подъема (места впадения р. Чонг-Кемин в р. Чу), но это так же не меняет категорию трудности данного препятствия – хотя $\text{К}_{\text{пк}}$ немного уменьшается, но $\text{К}_{\text{пр}}$ и $\text{К}_{\text{нв}}$ возрастают.

До нас этот участок рассчитывался только Феоктистовым П. в 2008г. как равнинное препятствие: $\text{КТ} = 2,0 * 1,3 * 1,59 * 1,4 * 1 = 5,8$ - 5КТ (прохождение в обратную сторону, т.е. вниз)

ПП2 перевал Кок-Айрык

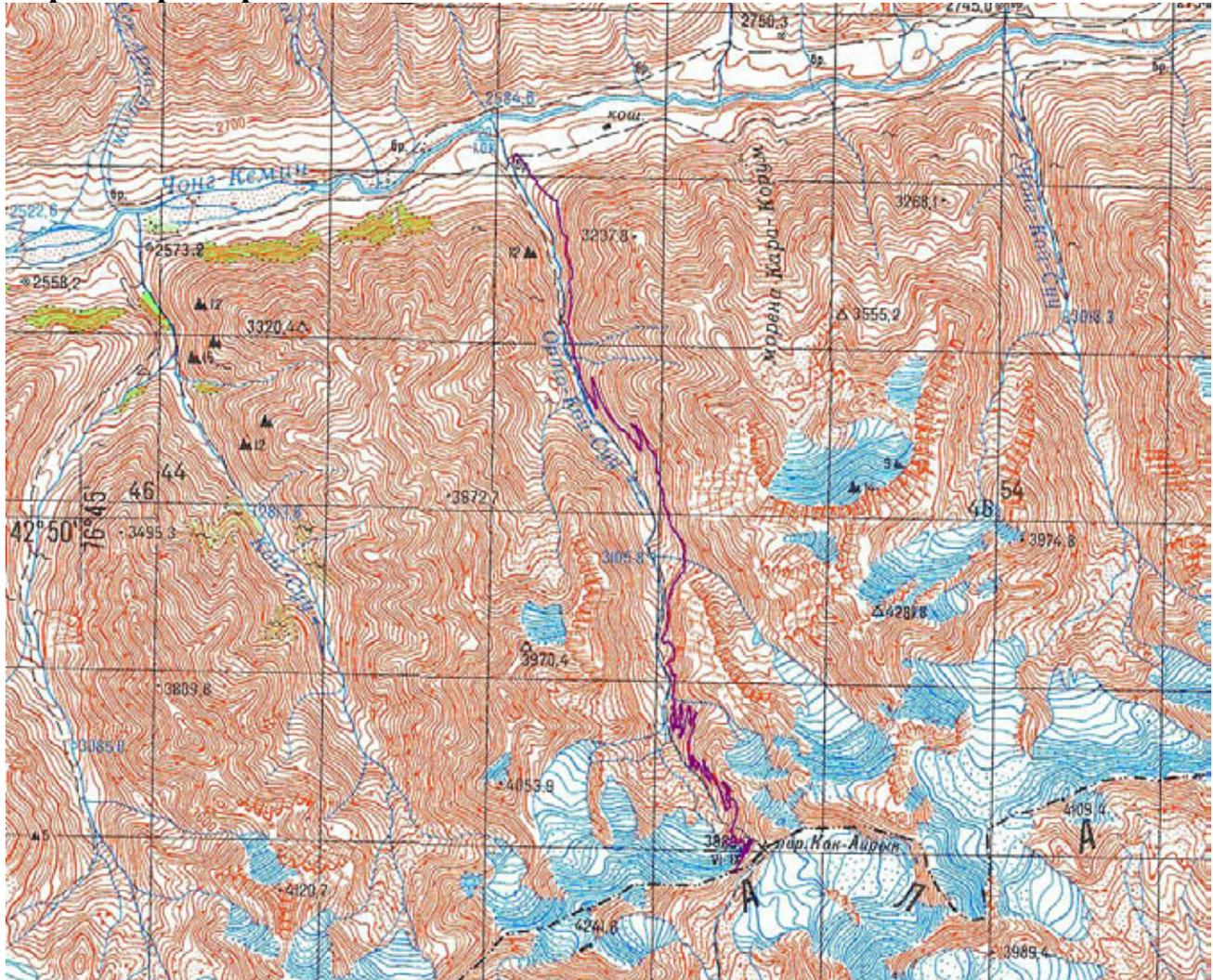
Район: Тянь-Шань

Подрайон: хребет Кунгей Алатао

Границы: р. Чонг-Кемин – пер. Кок-Айрык (н/к, 3890 м)

Вид препятствия: горное

Карта и трек препятствия.



Высотный график препятствия



Описание препятствия.

Классификация – некатегорийный

Протяженность препятствия – 16,9км

Максимальная высота – 3890м

Минимальная высота – 2629м

Суммарный набор высоты – 1400 м

Суммарная потеря высоты – 186 м

Средний положительный уклон – 13,0%

Подъем от брода через реку Орто-Кой-Суу до перевала Кок-Айрык по заброшенной горной дороге.

Характеризуется постоянным набором высоты. От брода дорога круто поднимается прямо в «лоб» горы, но вскоре выходит на более пологую основную дорогу, идущую с перевала Озерный. В начальной части дорога поднимается вдоль реки, то по продолжительным виткам серпантина забираясь в гору, то снова выходит к реке. В заключительной части по крутому серпантину выходит к перевалу. На подъеме встречаются броды притоков р.Орто-Кой-Суу.

Спуск с перевала проходит по крутым виткам серпантина по каменистой горной дороге вдоль реки Орто-Кой-Суу. Дорога используется чабанами и охотниками. Так же сюда возят туристов полюбоваться горами с баз отдыха на берегу оз. Иссык-Куль. В одном месте дорогу пересекает осыпь, которую можно объехать почти по берегу реки, по проложенным чабанами дорогам. Перед осыпью дорога перекрыта выложенными поперек нее камнями.

Характер поверхности дороги – каменистая, со значительными неровностями, уступами, выступающими частями скального массива, временами практически полностью осыпавшуюся. На заключительном этапе от высоты 3800 м наполовину закрытую снежно-ледовыми языками, которые при других погодных условиях закрывают дорогу полностью.

Практически на всем протяжении преодолевается в седле, за исключением случаев, когда на осыпях превращается в узкую тропинку. Броды легко преодолеваются в седле или без проблем проходятся пешком, не снимая рюкзаков.

Фотографии определяющих участков







Расчет КТ препятствия

$$КТ = K_{нв} * K_{в} * K_{пк} * K_{кр} * СГ$$

Коэффициент набора высоты (К_{нв}) – 1,9

Общий набор высоты – 3890-2629=1261м

Коэффициент абсолютной высоты (К_в) – 1,76

Абсолютная высота 3890м

Коэффициент дорожного покрытия (К_{пк}) – 1,77

Каменистая горная дорога – 9,7 км

Заброшенная каменистая горная дорога – 7,2 км

Коэффициент крутизны (К_{кр}) – 1,21

$KP=(V_k - V_n)/L_{п} (в \%) = (3890-2629)/16900*100\% =7,5\%$

Сезонно-географический показатель (СГ) – 1,1

Высокогорье, лето, средневзвешенная высота 3260м

$$КТ = 1,9*1,76*1,77*1,21*1,1 =7,9$$

Препятствие соответствует 5 КТ

Комментарии к расчету:

В данном препятствии сомнения вызывал только К_{пк}.

По данным предыдущих групп:

Исаков (2002г.) – К_{пк}=3,0 (начиная с 3500 дорога завалена снегом, передвижение в седле невозможно)

Феоктистов (2008г.) – К_{пк}=2,0 (прохождение с юга, погодный фактор - дождь)

Не смотря на то, что дорога со времен постройки (1999г.) пришла в полную негодность для передвижения автотранспорта, мы считаем, что более чем на половину она является классическим вариантом «каменистой горной дороги - К_{пк}=1,6» и по всей вероятности используется охотниками и чабанами, в завершающей части, где она уже совершенно не используется ее можно охарактеризовать как «тракторную или заброшенную горную дорогу - К_{пк}=2,0». Спуск с перевала в сторону оз. Исык-Куль, часто используется для доставки организованных тур. групп, вполне можно охарактеризовать как «профилированную горную дорогу К_{пк}=1,3), за исключением небольшого осыпавшегося участка, который объезжается – по каменистой горной дороге К_{пк}=1,6.

ПП2 горы Карако

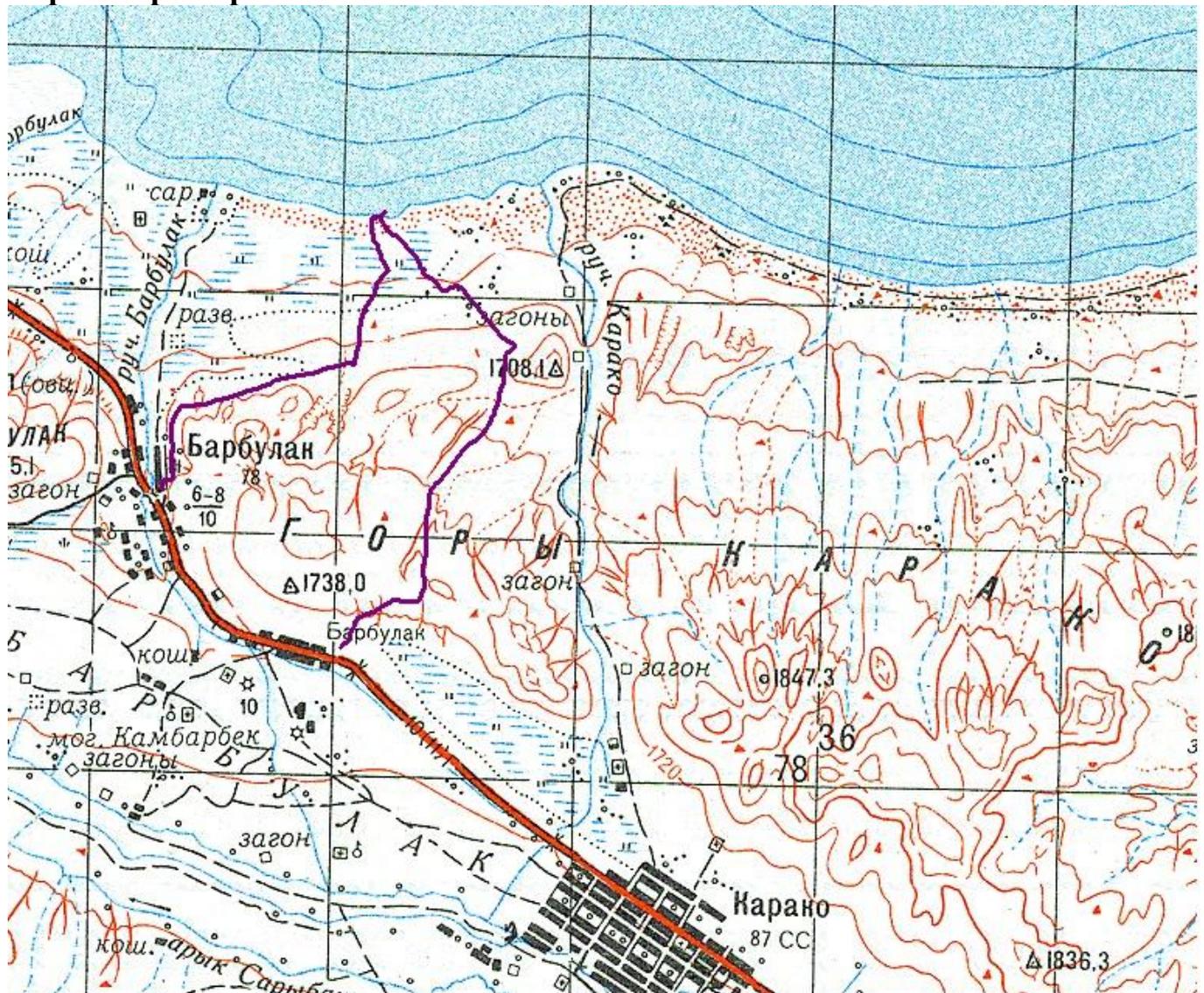
Район: Тянь-Шань

Подрайон: горы Карако

Границы: к. Барбулак – оз. Иссык-Куль – шоссе Балыкчи - Каракол

Вид препятствия: равнинное

Карта и трек препятствия.



Высотный график препятствия



Описание препятствия.

Протяженность препятствия – 8,9км

Максимальная высота – 1742м

Минимальная высота – 1603м

Суммарный набор высоты – 208м

Суммарная потеря высоты – 174 м

Средний положительный уклон – 5,6%

Спуск от моста через ручей Барбулак к озеру Иссык-Куль по каменистой грунтовой дороге, и выезд на трассу, ведущую в Каракол через горы Карако по профилированной горной дороге. Характеризуется средней пересеченностью. От моста (рядом находится чистый родник) дорога сначала спускается вдоль реки до развилки – одна дорога продолжает спускаться к озеру и выходит к плодовым садам. Вторая поворачивает направо, и некоторое время идет вдоль гор, а затем выводит на берег Иссык-Куля, где она разветвляется на множество дорожек, ведущих к удобным местам для ночевки. Далее основная дорога выводит к пансионату, от которого идет профилированная горная дорога через горы на трассу.

Характер поверхности дороги – от моста до Иссык-Куля разбитая дорога со множеством ям, по берегу озера хорошо укатанная песчаная дорога, от пансионата профилированная горная дорога хорошего качества.

Препятствие на всем протяжении преодолевается в седле

Фотографии определяющих участков





Расчет КТ препятствия

$$КТ = К_{пк} * К_{пр} * К_{пер} * К_{в} * СГ$$

Коэффициент протяженности (Кпр) – 1,09

$$К_{пр} = 1 + L_{пп}/100 = 1 + 8,9/100 = 1,21$$

Коэффициента дорожного покрытия (Кпк) – 1,3

Каменистая грунтовая дорога – 8,9км

Коэффициент пересеченности местности (Кпер) – 1,2

Средне пересеченная местность с уклонами подъемов не более 6% и перепадами высот от 30 до 150 м.

Коэффициент абсолютной высоты (Кв) – 1,24

Средневзвешенная высота – 1672м

Сезонно-географический показатель (СГ) – 1,0

Среднегорье

$$КТ = 1,3 * 1,09 * 1,2 * 1,24 * 1,0 = 2,11$$

Препятствие соответствует 2 КТ

Комментарии к расчету:

Рассчитывалось как равнинное препятствие, Кпер взят по среднему – набор высоты более 100м, но уклоны не более 6%, что не позволяет считать как Кпер=1,4, в то же время и Кпер=1 тоже не совсем соответствует действительности.

Отчетов по данному участку мы не нашли, расчеты не проводились. Препятствие особой трудности не представляет из-за малой протяженности (может быть оценено и как 1КТ), рассчитывалось исключительно ради интереса и для информации последующим группам.

ПП4 перевал Тонг

Район: Тянь-Шань

Подрайон: хребет Терской Алатау

Границы: к. Карасу – под пер. Тонг (3922 м)

Вид препятствия: горное

Карта и трек препятствия.



Высотный график препятствия



Описание препятствия.

Классификация – 1А

Протяженность препятствия – 31,2км

Максимальная высота – 3923м

Минимальная высота – 1806м

Суммарный набор высоты – 2314м

Суммарная потеря высоты – 198 м

Средний положительный уклон – 14,2%

Подъем от кишлака Карасу до реки Кокбулак по профилированной каменистой горной дороге и далее под перевал Тонг по заброшенной горной дороге.

Характеризуется постоянным набором высоты.

В начальной части дорога с небольшим уклоном поднимается вдоль реки Корумду, проходя через кишлак Турасу и мимо многочисленных стоянок чабанов.

Перед Гидропостом, на развилке поворачивает налево, и до стрелки с рекой Кокбулак идет вдоль реки Тонг, далее угол подъема сильно увеличивается и дорога уходит от реки. На высоте 3150 м дорога снова выходит к реке пересекает ее, и выходит к цирку. Далее она поднимается на отрог и по серпантинам ведет к перевалу.

В самом конце, на высоте 3900 м дорогу пересекают снежники, которые при неблагоприятных условиях представляют собой ледяные склоны, и становятся непроходимыми без соответствующего горного снаряжения и горной техники.

В этом случае на перевал можно подняться по скотопрогонной тропе, которая поднимается вдоль реки через цирк по осыпям и курумникам, но начало тропы на подъеме не заметно и прохождение по этому пути без соответствующего снаряжения так же связано с неоправданным риском в велосипедном походе.

Характер поверхности дороги – в самом начале профилированная горная дорога среднего качества, в конце – заброшенная, каменистая, со значительными неровностями, уступами, выступающими частями скального массива, временами практически полностью осыпавшаяся.

Практически на всем протяжении преодолевается в седле, за исключением случаев, когда на осыпях превращается в узкую тропинку. Реки в месте пересечения с дорогой заключены в трубы, по которым без проблем можно проехать. Броды легко преодолеваются в седле или без проблем проходятся пешком, не снимая рюкзаков.

Фотографии определяющих участков





Расчет КТ препятствия

$$КТ = К_{нв} * К_{в} * К_{пк} * К_{кр} * СГ$$

Коэффициент набора высоты (К_{нв}) – 2,52

Общий набор высоты – 3923-1806=2117м

Коэффициент абсолютной высоты (К_в) – 1,77

Абсолютная высота 3923м

Коэффициент дорожного покрытия (К_{пк}) – 1,55

Профилированная горная дорога – 12,7км

Каменистая горная дорога – 13,1 км

Заброшенная каменистая горная дорога – 5,4 км

Коэффициент крутизны (К_{кр}) – 1,15

$КР = (В_k - В_n) / L_{п} \text{ (в \%)} = (3923 - 1806) / 31200 * 100\% = 6,8\%$

Сезонно-географический показатель (СГ) – 1,1

Высокогорье, лето, средневзвешенная высота – 2865 м

$$КТ = 2,52 * 1,77 * 1,55 * 1,15 * 1,1 = 8,8$$

Препятствие соответствует 6 КТ

Комментарии к расчету:

При расчете препятствия возникал вопрос – откуда начинается данное препятствие. Так же вызывали сомнение определение К_{пк}.

До нас со стороны Иссык-Куля этот перевал прошла только группа Фефелова А. в 2009 г. У них с высоты 3700 м лежал сплошной снег, который сильно замедлял движение, но позволял передвигаться по крутым склонам без тропы. Из отчета: К_{пк}=1,6; К_{кр}=1,3; К_{нв}=2,8. Хотя из отчета не совсем понятно, но если судить по графику, то отсчет начинался из поселка Торткель (1803м), если по К_{нв}, то где то раньше.

Нам показалось логичным считать начало препятствия от поселка Торткель. На сегодняшний день от него идет довольно приличная дорога, которую нельзя назвать каменистой (К_{пк}=1.6), такая дорога начинается только после узла гидростанции, но и там продолжают ездить чабаны. После ухода от реки на серпантин, по дороге уже давно никто не ездит, и не смотрит за ней, отсюда она становится тракторной (К_{пк}=2,0)

ПП5 перевал Барскоон.

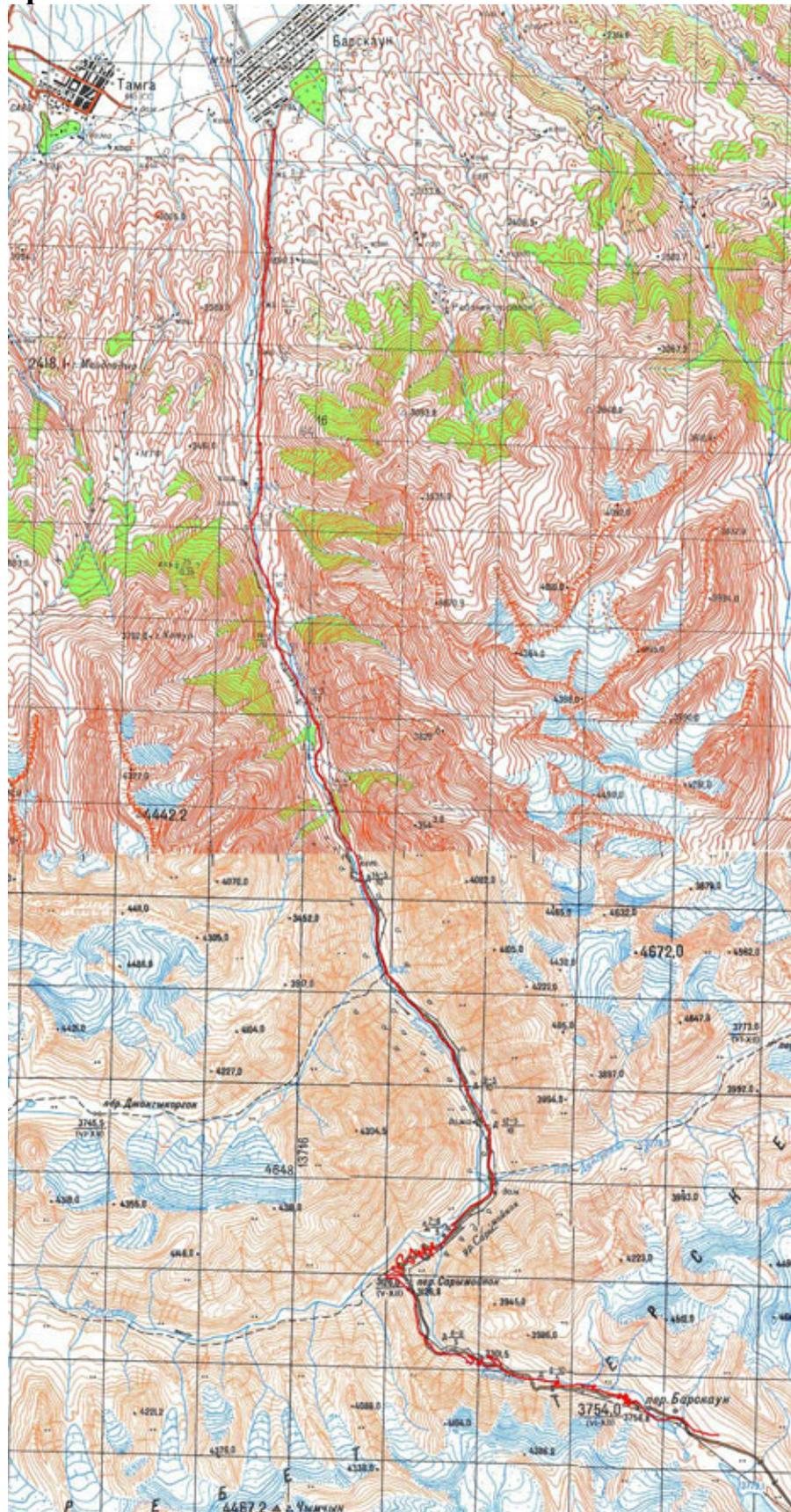
Район: Тянь-Шань

Подрайон: хребет Терской Алатау

Границы: к. Барскоон – пер. Барскоон

Вид препятствия: горное

Карта и трек препятствия.



Высотный график препятствия



Описание препятствия.

Классификация – некатегорийный

Протяженность препятствия – 42.0км

Максимальная высота – 3808м

Минимальная высота – 1798м

Суммарный набор высоты – 2228 м

Суммарная потеря высоты – 218 м

Средний положительный уклон – 13,6%

Подъем от кишлака Барскоон до перевала Барскоон по профилированной горной дороге. Используется большегрузным транспортом с прииска «Кумтор».

Характеризуется постоянным набором высоты.

Подъем начинается в кишлаке Барскоон и с небольшим уклоном идет вдоль реки постоянно переходя с берега на берег по мостам. В урочище Сары-Мойнок, сразу после экологического поста (шлагбаум и домик) начинается резкий набор высоты по серпантину на перевал Сары-Мойнок (на карте и по показаниям GPS - 3127 м, цифра на стеле - 3442 м). Немного не доезжая до перевала, направо уходит тропа в ущелье р. Керегеташ. Сам перевал явно не выражен, спуска с него практически нет, сразу начинается подъем на перевал Барскоон. Дорога еще два раза пересекает речку по мостам и опять по крутому серпантину выходит на перевал Барскоон (на карте 3754 м, по показаниям GPS – 3764 м, на стеле – 3819 м).

Явного перевала так же нет, дорога продолжает плавно подниматься до высоты 3808 м, затем некоторое время идет, не теряя высоты, а потом плавно спускается в долину реки Арабельсу, теряя по высоте всего 20 м.

Характер поверхности дороги – профилированная горная дорога в хорошем состоянии. Постоянно ремонтируется спецтехникой принадлежащей «Кумтор».

В плохую погоду на поворотах серпантинов быстро разбивается в кашу проходящими грузовиками.

Практически на всем протяжении преодолевается в седле.

Фотографии определяющих участков





Расчет КТ препятствия

$$КТ = К_{нв} * К_{в} * К_{пк} * К_{кр} * СГ$$

Коэффициент набора высоты (К_{нв}) – 2,63

Общий набор высоты – 3808-1798=2010м

Коэффициент абсолютной высоты (К_в) – 1,72

Абсолютная высота 3808м

Коэффициент дорожного покрытия (К_{пк}) – 1,13

Профилированная горная дорога – 24 км (К_{пк}=1)

Профилированная горная дорога – 18 км (К_{пк}=1.3)

Коэффициент крутизны (К_{кр}) – 1,04

$$КР = (Вк - Вн) / Lп \text{ (в \%)} = (3808 - 1798) / 42000 * 100\% = 4,8\%$$

Сезонно-географический показатель (СГ) – 1,1

Высокогорье, лето, средневзвешенная высота 2803 м

$$КТ = 2,63 * 1,72 * 1,13 * 1,04 * 1,1 = 5,85$$

Препятствие соответствует 5 КТ

Комментарии к расчету:

В 2001 г. препятствие проходило группой Анохина А. (Расчетов в отчете нет) и частично до перевала ур. Сары-Мойнок группой Исакова в 2002 г. (участок р. Барскоон – ур. Сары-Мойнок принимался как К_{пк}=1,3). Все остальные группы проходили его только в обратном направлении (вниз). Хотя вся дорога по существу является «профилированной горной дорогой К_{кр}=1.3», мы сочли, что более реально (честно) разделить ее на два участка: от Барскоона до ур. Сары-Мойнок очень приличная грунтовая дорога (К_{пк}=1,0) и далее до перевала, где на серпантинах большегрузы разбивают дорогу (К_{пк}=1,3).

ППБ перевал Джуку

Район: Тянь-Шань

Подрайон: хребет Терской Алатоо

Границы: оз. Джашилкель – пер. Джуку (н/к, 3633 м) – к. Сары

Вид препятствия: равнинное

Первопрохождение в велосипедном походе.

Карта и трек препятствия.



Высотный график препятствия



Описание препятствия.

Протяженность препятствия – 75,5км

Максимальная высота – 3793м

Минимальная высота – 1736м

Суммарный набор высоты – 661м

Суммарная потеря высоты – 2696 м

Средний положительный уклон – 6%

Выход из долины Арабель на перевал Джуку и спуск к кишлаку Сары.

Характеризуется высокой пересеченностью, хотя в основном дорога идет на спуск, но уклоны иногда очень крутые и сложные, а подъемы не велики по набору, но тоже имеют большой уклон. За мостом через р. Арабельсу дорога поворачивает налево на прииск «Кумтор» (дрога прямо ведет на пер Суек). Через 12,9км с дороги сходят едва заметные следы старой дороги в сторону брода через Арабельсу. Переправа через нее особой сложности не представляет, несмотря на большую глубину, течение в этом месте не очень сильное, но при поднятии уровня воды из-за дождей, переправа может представлять серьезное препятствие. За бродом следы дороги в нужном направлении теряются, есть правда хорошая грунтовка вдоль реки, но как показала разведка, она не выводит в нужном направлении. Едва заметная дорога появляется в районе озера Чоколыкель, и идет вдоль него, причем, чем ближе к перевалу, тем лучше дорога. Перед самым перевалом дорога раздваивается: правая и почему то более сохранившаяся, идет в горы, где и заканчивается, а левая вскоре выводит к броду и перевалу. Спуск с перевального взлета очень крутой, а дорога местами совсем завалена крупными камнями, но направление везде хорошо видно. На участке дороги от перевала до озера возможны камнепады. После крутого спуска дорога обходит по правой стороне красивое озеро, потом поднимается вверх на старый завал и снова круто спускается к другому озеру, обходит его слева, и продолжает спускаться по ущелью Джуку до стрелки с рекой Дунгуроме, здесь ущелье расширяется и уже встречаются стоянки чабанов. Дальше дорога продолжает спускаться вдоль реки Джуку до самого кишлака Сары, то поднимаясь в гору, обходя прижимы, то спускаясь к самой реке.

Характер поверхности дороги: от поворота на прииск Кумтор до поворота к броду через р. Арабельсу – отличная профилированная грунтовая дорога; далее практически исчезнувшая дорога по долине реки до самого перевала; от перевала до места впадения р. Дунгуроме заброшенная каменистая дорога на грани проезжести; от стрелки рек Джуку и Дунгуроме – каменистая горная дорога; и в самом конце перед кишлаком Сары – хорошая профилированная дорога.

Препятствие практически на всем протяжении преодолевается в седле, за исключением мелких локальных препятствий (от 3 до 200 м, крутые спуски-подъемы по сильно заваленной камнями дороге, каменные реки, небольшие курумники, осыпи и тд.) на участке от брода р. Арабель до выезда на дорогу, ведущую в кишлак Сары. Большинство водных преград преодолевается в седле, или в пешем режиме, не снимая рюкзаков. Дважды приходилось снимать рюкзаки и осуществлять переправу челночным способом. (р. Арабель и один из безымянных притоков р. Джуку) Через глубокие реки с сильным течением перекинуты хорошо сохранившиеся мосты.

Фотографии определяющих участков









Расчет КТ препятствия

$$КТ = К_{пк} * К_{пр} * К_{пер} * К_{в} * СГ$$

Коэффициент протяженности (Кпр) – 1,76

$$К_{пр} = 1 + L_{пп}/100 = 1 + 75,5/100 = 1,76$$

Коэффициента дорожного покрытия (Кпк) – 1,66

Профилированная горная дорога – 12,9км (Кпк=1,0)

Заброшенная тракторная дорога – 18,7км (Кпк=2,5)

Каменистая горная дорога – 27,5км (Кпк=1,6)

Каменистая грунтовая дорога – 16,4км (Кпк=1,3)

Коэффициент пересеченности местности (Кпер) – 1,1

Сильно пересеченная местность с уклонами подъемов не более 6%, с уклонами спусков до 20%, и подъемы от 30 до 50 м, крутые спуски от 100 до 200м

Коэффициент абсолютной высоты (Кв) – 1,49

Средневзвешенная высота – 2765м

Сезонно-географический показатель (СГ) – 1,1

Высокогорье, лето

$$КТ = 1,66 * 1,76 * 1,1 * 1,49 * 1,1 = 5,3$$

Препятствие соответствует 4 КТ

Комментарии к расчету:

Первопрохождение – расчетов нет. Так как с юга прохождение перевала представляет собой фактически спуск, препятствие рассчитывалось как равнинное. Границы препятствия можно брать как от поворота в долину Арабель, так и от брода через р. Арабель – КТ от этого не изменится.

III7 перевал Телеты

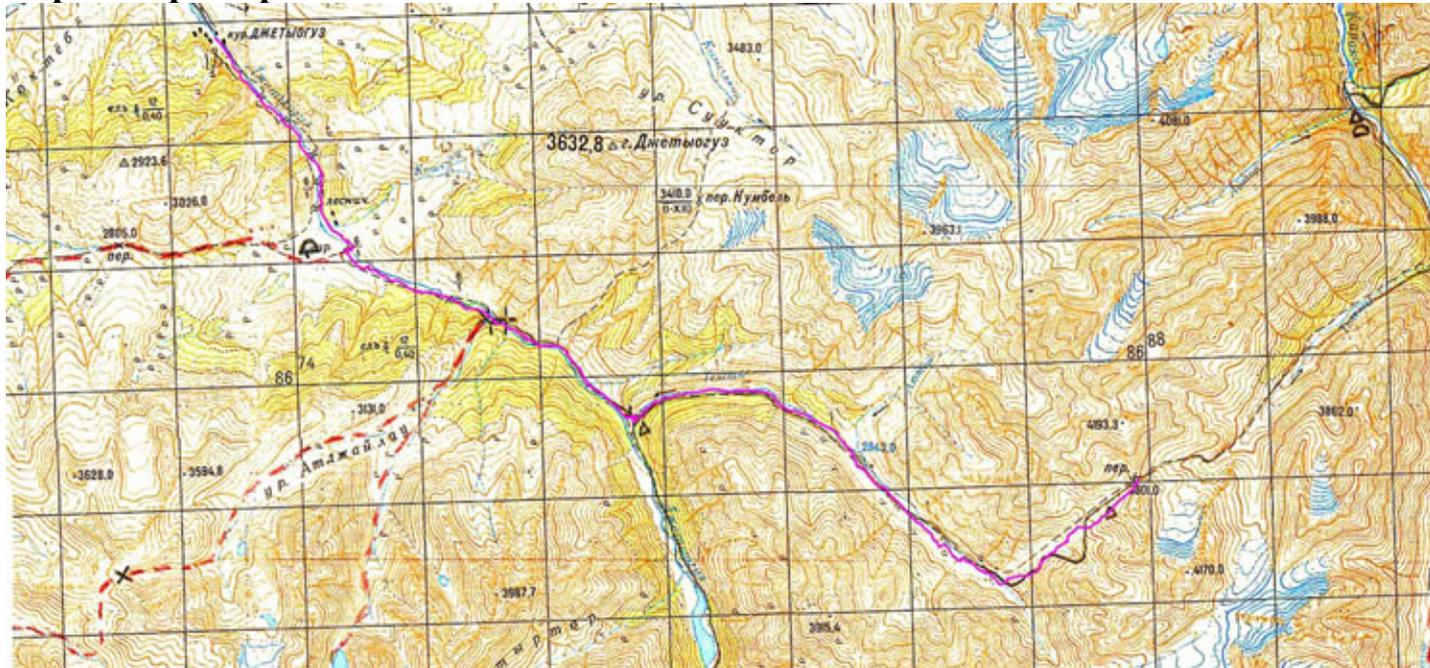
Район: Тянь-Шань

Подрайон: хребет Терской Алатау

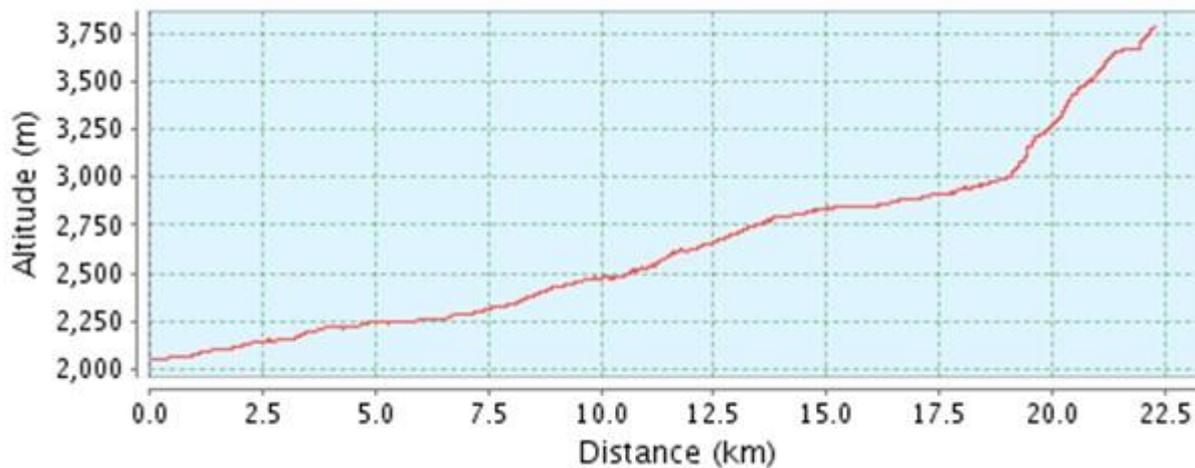
Границы: к. Джетыгогуз – пер. Телеты

Вид препятствия: горное

Карта и трек препятствия.



Высотный график препятствия



Описание препятствия.

Классификация – 1А

Протяженность препятствия – 22,3км

Максимальная высота – 3793м

Минимальная высота – 2050м

Суммарный набор высоты – 2058 м

Суммарная потеря высоты – 324 м

Средний положительный уклон – 19,5%

Подъем от курорта Джетыюгуз до реки Телеты по каменистой горной дороге и далее до перевала Телеты по туристской тропе. Характеризуется постоянным набором высоты.

В начальной части дорога с небольшим уклоном поднимается вдоль реки Джетыюгуз, часто переходя с берега на берег по хорошим мостам. Затем пересекает реку Телеты по мосту, сразу за которым развилка – основная дорога продолжает идти дальше вдоль реки к озеру, а дорога на перевал уходит налево, но скоро заканчивается. Здесь начинается тропа, которая идет вдоль реки Телеты мимо стоянок чабанов. Через 8 км тропа резко уходит от реки на перевальный взлет с очень большим уклоном.

Характер поверхности дороги – в самом начале горная дорога среднего качества, в конце – заброшенная, каменистая, со значительными неровностями, уступами, выступающими частями скального массива. Тропа вдоль реки Телеты в начальной части часто пересекает ручьи и сильно размыта, но когда долина расширяется и идет по заливным лугам, становится пригодной для передвижения в седле. Тропа на перевальный взлет каменистая, осыпная.

Дорога от начала подъема до моста через р. Телеты без проблем преодолевается в седле. Движение в седле по тропе в начальной части затруднено многочисленными бродами и переправами, но без проблем проходит не снимая рюкзаков. В середине, где тропа идет по пастбищам, практически на всем протяжении можно ехать, но очень внимательно следить за многочисленными норами сурков. На перевальном взлете движение в седле не возможно.

Водные преграды преодолеваются по мостам, а там где их нет, без проблем проезжаются в седле или пешком, не снимая рюкзаков.

Фотографии определяющих участков







Расчет КТ препятствия

$$КТ = К_{нв} * К_{в} * К_{пк} * К_{кр} * СГ$$

Коэффициент набора высоты (К_{нв}) – 2,15

Общий набор высоты – 3793-2050=1743м

Коэффициент абсолютной высоты (К_в) – 1,71

Абсолютная высота 3793м

Коэффициент дорожного покрытия (К_{пк}) – 1,99

Каменистая горная дорога – 10,9 км

Туристская тропа – 11,3 км (3,1 км – локальное препятствие)

Коэффициент крутизны (К_{кр}) – 1,22

$КР = (Вк - Вн) / Lп \text{ (в \%)} = (3793 - 2050) / 22300 * 100\% = 7,8\%$

Сезонно-географический показатель (СГ) – 1,1

Высокогорье, лето, средневзвешенная высота 2921 м

$$КТ = 2,15 * 1,71 * 1,98 * 1,22 * 1,1 = 9,77$$

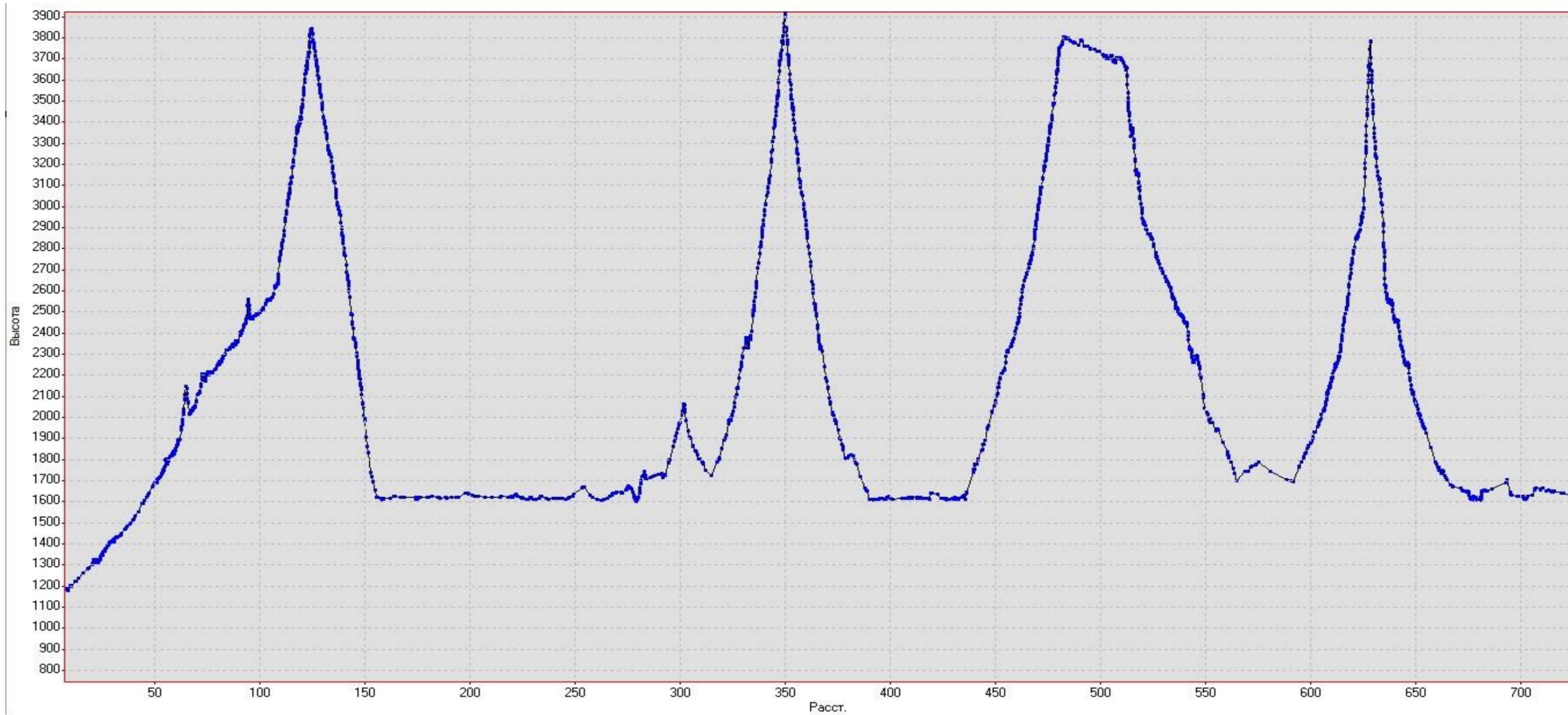
Препятствие соответствует 6 КТ

Комментарии к расчету:

До нас этот участок проходил группой Емельянова в 2002г. (Расчет проводился по старой методике: К_{пк} = 2.6; К_в = 1.73; К_{нв} = 2.1; К_{кр} = 1.2). За начало препятствия мы так же приняли курорт Джетыюгуз, хотя подъем начинается значительно раньше, но проходит он по асфальту. Предварительные расчеты показали, что КТ от этого не изменится. Самый сложный вопрос – как считать К_{пк} (перевальный взлет не является велосипедным препятствием). Мы в расчетах не учитывали 3,1 км пройденного «в ляжке», что снизило общий К_{пк} препятствия, но не изменило КТ. Не учтенные километры перевального взлета мы учли при подсчете эквивалентного пробега.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2.

ВЫСОТНЫЙ ПРОФИЛЬ ПОХОДА



Итого за поход

Протяженность маршрута – **761км**

Максимальная высота – **3923м**

Минимальная высота – **1129м**

Суммарный набор высоты – **13777м**

Средний положительный уклон – **11%**

ПРИЛОЖЕНИЕ 3.

СХЕМА МАРШРУТА



- Нитка маршрута
- △ Места ночевок

ПРИЛОЖЕНИЕ 4.

**БАЛЬНАЯ ОЦЕНКА СЛОЖНОСТИ
ВЕЛОСИПЕДНОГО ПОХОДА**

Расчет эквивалентного пробега по ЛП

Переправы

Местоположение	Кол-во	Характеристика препятствия	эквивалент, км
Безымянные притоки р. Чонг-Кемин	8	Брод, Скорость течения не более 0.5 м/сек, глубина менее 0.5 м, преодолевается в седле или вброд	4
р.Кой-Суу	1	1А, Переправы через реки шириной 6-20 метров; течение сильное среднее (до 3 м/сек); глубина - 0.6-0.8 м. Необходимо маневрирование относительно основного направления при бросе. Часть группы страхует.	10
р.Орто-Кой-Суу	1	Н/К (простейшая), небольшая скорость течения (не более 0,5 м/сек); глубина 0,5-0,6 м переходы по бревну или вброд при ширине потока мене 5м.	2
Безымянные притоки р.Орто-Кой-Суу	4	Брод, Скорость течения не более 0.5 м/сек, глубина менее 0.5 м, преодолевается в седле или вброд	2
р. Арабельсуу	1	1А, Переправы через реки шириной 6-20 метров; течение сильное среднее (до 3 м/сек); глубина - 0.6-0.8 м. Необходимо маневрирование относительно основного направления при бросе. Часть группы страхует.	10
Безымянные притоки р. Джуку	6	Брод, Скорость течения не более 0.5 м/сек, глубина менее 0.5 м, преодолевается в седле или вброд	3
	3	Н/К (простейшая), небольшая скорость течения (не более 0,5 м/сек); глубина 0,5-0,6 м переходы по бревну или вброд при ширине потока мене 5м.	6
р. Дунгуроме	1	1А, Переправы через реки шириной 6-20 метров; течение сильное среднее (до 3 м/сек); глубина - 0.6-0.8 м. Необходимо маневрирование относительно основного направления при бросе. Часть группы страхует.	10
Безымянные притоки р. Жетыгуз	4	Брод, Скорость течения не более 0.5 м/сек, глубина менее 0.5 м, преодолевается в седле или вброд	2
Безымянные притоки р. Телеты	8	Брод, Скорость течения не более 0.5 м/сек, глубина менее 0.5 м, преодолевается в седле или вброд	4
р. Телеты (зап.)	1	Н/К (простейшая), небольшая скорость течения (не более 0,5 м/сек); глубина 0,5-0,6 м переходы по бревну или вброд при ширине потока мене 5м.	2
р. Телеты (вост.)	2	Брод, Скорость течения не более 0.5 м/сек, глубина менее 0.5 м, преодолевается в седле или вброд	1
	2	Н/К (простейшая), небольшая скорость течения (не более 0,5 м/сек); глубина 0,5-0,6 м переходы по бревну или вброд при ширине потока мене 5м.	4
р. Уюктер	1	Н/К (простейшая), небольшая скорость течения (не более 0,5 м/сек); глубина 0,5-0,6 м переходы по бревну или вброд при ширине потока мене 5м.	2
Безымянные притоки р. Каракол	4	Брод, Скорость течения не более 0.5 м/сек, глубина менее 0.5 м, преодолевается в седле или вброд	2
	1	Н/К (простейшая), небольшая скорость течения (не более 0,5 м/сек); глубина 0,5-0,6 м переходы по бревну или вброд при ширине потока мене 5м.	2
Итого за броды и переправы			66км

Снежно-ледовые участки

Местоположение	Характеристика препятствия	Протяженность, м	эквивалент, км
пер. Тон	1А, Ледовый склон, уклон более 30 град, необходимо навешивание перил, рубка ступеней, командная страховка	40	40
Итого за растительный покров			40км

Каменные завалы

Местоположение	Характеристика препятствия	Протяженность, км	эквивалент, км
пер. Кок-Айрык	н/к Камни небольшие, крутизна склона - 15-20 градусов	0,1	2
пер. Тон	н/к Камни небольшие, крутизна склона - 15-20 градусов	0,2	4
ущелье р.Джуку	н/к Камни небольшие, крутизна склона - 15-20 градусов	0,5	10
пер. Телеты	н/к Камни небольшие, крутизна склона - 15-20 градусов	0,3	6
Итого за каменные завалы			22км

Растительный покров

Местоположение	Характеристика препятствия	Протяженность, км	эквивалент, км
Ущелье Телеты	1Б, Заросли можжевельника, скрытые в траве неровности склона, камни	0,8	16
Итого за растительный покров			16км

Болота

Местоположение	Характеристика препятствия	Протяженность, км	Эквивалент, км
Долина р. Джуку	н/к , гати, вязкие заболоченные участки, необходима индивидуальная страховка.	0,2	4
Итого за болота			4км

Перевальные взлеты

Местоположение	Характеристика препятствия	Протяженность, км	Эквивалент, км
пер. Телеты	1А , туристская тропа, передвижение в седле невозможно, необходима индивидуальная страховка.	3,1	62
Итого за болота			4км

Итого: Эквивалентный пробег – 210км ЛП = 210

ИНТЕНСИВНОСТЬ

$$I = (L_{\text{ф}} + L_{\text{п}}) \cdot T_{\text{н}} / (T_{\text{ф}} \cdot L_{\text{н}})$$

$$I = (761 + 210) \cdot 20 \cdot 1,2 / (16 \cdot 800) = 1,8$$

АВТОНОМНОСТЬ

1. Участок Быстровка – Новороссийка $A=1, T=1, m=0,063$
2. Участок Новороссийка – Тамчи $A=1,2, T=3, m=0,188$
3. Участок Тамчи – Торткель $A=1, T=2, m=0,125$
4. Участок Торткель – Тосор $A=1,2, T=3, m=0,188$
5. Участок Тосор – Барскоон $A=1, T=1, m=0,063$
6. Участок Барскоон – Джетыюгуз $A=1,2, T=2, m=0,125$
7. Участок Джетыюгуз – Каракол $A=1, 2, T=3, m=0,188$
8. Участок Каракол – Кутурга $A=1, T=1, m=0,063$

$$A=1,1$$

Сумма баллов за препятствия

Протяженные препятствия	К.Т.	КС
Ущелье р. Чонг-Кемин	3	2,5
перевал Кок-Айрык	5	7,9
под перевал Тон	6	8,8
перевал Барскоон	5	5,9
перевал Джуку	4	5,3
перевал Телеты	6	9,8
Σ (II)		40,2

$$\Sigma (II) = (\text{ПП6} - 8,8 + 9,8 = 18,6) + (\text{ПП5} - 7,9 + 5,9 = 13,8) + (\text{ПП4} - 5,3 = 5,3) + (\text{ПП3} = 2,5) = 40,2$$

Категория сложности:

$$КС = \Pi \cdot I \cdot A = 40,2 \cdot 1,8 \cdot 1,1 = 79,6 \text{ баллов}$$

Маршрут соответствует **6 КС**

ПРИЛОЖЕНИЕ 4.

ЗАПИСКИ СНЯТЫЕ С ПЕРЕВАЛОВ

Группа туристов секции горного туризма Новосибирского государственного университета, совершая поход 1 к.с., в составе 19

человек, вышла на перевал (к туру):

Телеты, 1А, выс. 3790 (GPS)

(название, категория трудности, высота)

«23» августа 2012 года в 16 ч. 40 мин. со стороны: р. Телета 3.

(откуда)

Метеорологические условия: облачно, тучи, ветер

Состояние группы: едят шоколадку :)

Группа движется в направлении: р. Каракол

(куда)

время выхода «23» августа 2012 года 16 ч. 50 мин.

Руководитель группы: Иванова А.В.

Маршрутная книжка № 0-161-12

Снята записка группы: тур. из 2. Красноярска в сост. 12 чел, НК поход

(тур. клуб, секция, город, № МК)

от «17» августа 2012 года под руководством -ok@mail.ru

На других перевалах записок, несмотря на наличие туров не найдено.
Нами оставлены записки:

- | | | | |
|----------------------|-----|-------|-----------------------|
| 1. Перевал Кок-Айрык | н/к | 3890м | осыпной (забр дорога) |
| 2. Перевал Джуку | н/к | 3633м | осыпной |
| 3. Перевал Телеты | 1А | 3793м | осыпной |

ПРИЛОЖЕНИЕ 5.

РАЗРЕШАЮЩИЕ ДОКУМЕНТЫ



Turkestan Travel Company

720075, Kyrgyz Republic, Bishkek city, 8-30-99
722360, Kyrgyz Republic, Karakol city, Toktogul st. 273
Phone: +996-312-511560, mobile phone +996-543-911452
E-Mail & www: ps161@mail.ru http://www.turkestan.biz



Исх. 6/06 от 14.06.2012г.



Въезд в ПЗ Чуйской и Иссык-Кульской обл.
разрешение (копию оставить в войсковых частях)

Командир войсковой части 2001

полковник

29.06.12

Ч.Бурмуев

Директору ДРН при
ГРС при Правительстве
Кыргызской Республики
Сатыбалдиеву Д.Т.
От ОсОО «Туркестан»

Фирма «Туркестан» Выражает своё уважение и просит Вас выдать разрешение на посещение погранзон Чуйской области, Иссык-Кульской области.

В период с 10 Августа по 10 Сентября 2012 года следующим гражданам:

№	Ф.И.О.	Дата Рождения	№ Паспорта	Срок Действия	Гражданство
1	ROMANOV DMITRIY	17.10.67	№ 704368209	09.10.09 09.10.14	Российская Федерация
2	TIMCHENKO LEONID	08.11.75	№ 637152380	25.06.08 25.06.13	Российская Федерация
3	GRIGOREVA TATIANA	03.01.73	№ 642828526	06.05.10 06.05.15	Российская Федерация
4	MANUNIN ALEXEY	08.03.82	№ 710973873	10.06.10 10.06.20	Российская Федерация
5	ALASHOV ALEXANDER	14.12.59	№ 717703421	13.02.12 13.02.22	Российская Федерация



Дата: 14 Июня 2012

Менеджер ОсОО «Туркестан»

Вышиненко А.С.



ПРИЛОЖЕНИЕ 6.

ФОТОГРАФИИ ОПРЕДЕЛЯЮЩИХ УЧАСТКОВ МАРШРУТА



Фото 1 – 01



Фото 1 – 02



Фото 1 – 03



Фото 1 – 04



Фото 1 – 05



Фото 1 – 06



Фото 1 – 07



Фото 1 – 08



Φοτο 1 – 09



Φοτο 2 – 01



Φοτο 2 – 02



Φοτο 2 – 03



Φοτο 2 – 04



Φοτο 2 – 05



Φοτο 2 – 06



Φοτο 2 – 07



Φοτο 2 – 08



Φοτο 2 – 09



Φοτο 3 – 01



Φοτο 3 – 02



Φοτο 3 – 03



Φοτο 3 – 04



Φοτο 3 – 05



Φοτο 3 – 06



Φοτο 3 – 07



Φοτο 3 – 08



Φοτο 3 – 09



Φοτο 3 – 10



Φοτο 3 – 11



Φοτο 3 – 12



Φοτο 3 – 13



Φοτο 3 – 14



Φοτο 4 – 01



Φοτο 4 – 02



Φοτο 4 – 03



Φοτο 4 – 04



Φοτο 4 – 05



Φοτο 4 – 06



Φοτο 4 – 07



Φοτο 4 – 08



Φοτο 4 – 09



Φοτο 4 – 10



Φοτο 4 – 11



Φοτο 4 – 12



Φοτο 5 – 01



Φοτο 5 – 02



Φοτο 5 – 03



Φοτο 5 – 04



Φοτο 6 – 01



Φοτο 6 – 02



Φοτο 6 – 03



Φοτο 6 – 04



Φοτο 6 – 05



Φοτο 6 – 06



Φοτο 6 – 07



Φοτο 6 – 08



Φοτο 7 – 01



Φοτο 7 – 02



Φοτο 7 – 03



Φοτο 7 – 04



Φοτο 7 – 05



Φοτο 7 – 06



Φοτο 8 – 01



Φοτο 8 – 02



Φοτο 8 – 03



Φοτο 8 – 04



Φοτο 8 – 05



Φοτο 8 – 06



Φοτο 8 – 07



Φοτο 8 – 08



Φοτο 8 – 09



Фото 9 – 01



Фото 9 – 02



Фото 9 – 03



Фото 9 – 04



Фото 10 – 01



Фото 10 – 02



Фото 10 – 03



Фото 10 – 04



Φοτο 10 – 05



Φοτο 10 – 06



Φοτο 10 – 07



Φοτο 10 – 08



Φοτο 10 – 09



Φοτο 10 – 10



Φοτο 11 – 01



Φοτο 11 – 02



Φοτο 11 – 03



Φοτο 11 – 04



Φοτο 11 – 05



Φοτο 11 – 06



Φοτο 11 – 07



Φοτο 11 – 08



Φοτο 11 – 09



Φοτο 11 – 10



Φοτο 11 – 11



Φοτο 11 – 12



Φοτο 11 – 13



Φοτο 11 – 14



Φοτο 11 – 15



Φοτο 11 – 16



Φοτο 11 – 17



Φοτο 11 – 18



Φοτο 11 – 19



Φοτο 11 – 20



Φοτο 11 – 21



Φοτο 11 – 22



Φοτο 11 – 23



Φοτο 11 – 24



Φοτο 11 – 25



Φοτο 11 – 26



Φοτο 12 – 01



Φοτο 12 – 02



Φοτο 12 – 03



Φοτο 12 – 04



Φοτο 12 – 05



Φοτο 12 – 06



Φοτο 12 – 07



Φοτο 12 – 08



Φοτο 12 – 09



Φοτο 12 – 10



Φοτο 12 – 11



Φοτο 12 – 12



Φοτο 12 – 13



Φοτο 12 – 14



Φοτο 12 – 15



Φοτο 12 – 16



Φοτο 13 – 01



Φοτο 13 – 02



Φοτο 13 – 03



Φοτο 13 – 04



Φοτο 13 – 05



Φοτο 13 – 06



Φοτο 13 – 07



Φοτο 13 – 08



Φοτο 13 – 09



Φοτο 13 – 10



Φοτο 14 – 01



Φοτο 14 – 02



Φοτο 14 – 03



Φοτο 14 – 04



Φοτο 14 – 05



Φοτο 14 – 06



Φοτο 14 – 07



Φοτο 14 – 08



Φοτο 14 – 09



Φοτο 14 – 10



Φοτο 14 – 11



Φοτο 14 – 12



Φοτο 15 – 01



Φοτο 15 – 02



Φοτο 15 – 03



Φοτο 15 – 04



Φοτο 15 – 05



Φοτο 15 – 06



Φοτο 15 – 07



Φοτο 15 – 08



Φοτο 15 – 09



Φοτο 15 – 10



Φοτο 15 – 11



Φοτο 15 – 12



Φοτο 15 – 13



Φοτο 15 – 14



Φοτο 15 – 15



Φοτο 15 – 16



Φοτο 15 – 17



Φοτο 15 – 18



Φοτο 15 – 19



Φοτο 15 – 20



Φοτο 16 – 01



Φοτο 15 – 02



Φοτο 16 – 03



Φοτο 15 – 04



Φοτο 16 – 05



Φοτο 15 – 06