



ОТЧЕТ

**о спортивном велосипедном походе V категории сложности по Тянь-Шаню,
совершенном группой велотуристов «Клуба туристов при МГТУ им. Н.Э. Баумана»
и Велоклуба 3х9 в период с 4 по 25 августа 2013 года
по маршруту:**

*Бишкек – Ивановка – долина р. Кегкты – пер. Кегеты (н/к, 3788 м) – долина р. Вост.
Каракол – Кочкорка – долина р. Чонг-Кемин – ледник Ак-Суу – пер. Сев. Ак-Суу (1А, 4040
м) – пер. Кек-Бель (н/к, 2375 м) – пер. Уч-Кюнген (н/к, 2220 м) – Ананьево – Тюп – Каракол
(Пржевальск) – Сары – пер. Джуку (н/к, 3633 м) – пер. Алабель (н/к, 3175 м) – долина р.
Бурхан – долина р. Мал. Нарын – Нарын – пер. Ак-Кая (н/к, 2086 м) – Джан-Булак – Актал
– Кок-Джар – Каинды – Кошбулак – Дюдомель – лет. Каракаин – Казарман – Арал – пер.
Ак-Чеке-Бель (н/к, 1621 м) – р. Урум-Баш – хр. Сары-Кыр – р. Урум-Башы – Джалалабад*

Маршрутная книжка № 1/5-503 (ФСТ-ОТМ)

Руководитель группы: Полякова Ирина Владимировна

Адрес: Москва, Красностуденческий пр-д, д. 2, кв. 216

Тел.: 8-916-835-25-76

E-mail: irina0988@gmail.com

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

Москва, 2013

СОДЕРЖАНИЕ:

1. Справочные сведения о походе	4
1.1. Определяющие препятствия маршрута	5
1.2. Состав группы	6
1.3. Характеристика района похода	8
1.4. Смысловая идея похода	19
1.5. Варианты заброски и другие полезные сведения	19
1.6. Аварийные выходы с маршрута	21
1.7. Изменения маршрута и их причины	21
1.8. График движения заявленный	22
1.9. График движения фактический	24
1.10. Таблица метеонаблюдений	26
2. Техническое описание прохождения маршрута	
2.1. День первый (04.08.2013): Бишкек – Ивановка – Рот-Фронт – долина р. Кегеты	27
2.2. День второй (05.08.2013): подъем по долине р. Кегеты	31
2.3. День третий (06.08.2013): подъем по долине р. Кегеты – пер. Кегеты – долина р. Вост. Каракол – пос. Кумтюбе – пос. Акджар	35
2.4. День четвертый (07.08.2013): пос. Акджар – пос. Кочкорка – ущелье Кувак – Боомское ущелье – долина р. Чонг-Кемин	40
2.5. День пятый (08.08.2013): подъем по долине р. Чонг-Кемин	44
2.6. День шестой (09.08.2013): подъем по долине р. Чонг-Кемин	49
2.7. День седьмой (10.08.2013): долина р. Чонг-Кемин – долина р. Зап. Ак-Суу	54
2.8. День восьмой (11.08.2013): подъем на пер. Сев. Ак-Суу	57
2.9. День девятый (12.08.2013): пер. Сев. Ак-Суу – р. Чонг-Ак-Суу – Григорьевское ущелье	61
2.10. День десятый (13.08.2013): спуск по Григорьевскому ущелью, пер. Кек-Бель – пер. Уч-Кюнген – Кек-Дебе – Ананьево – Чон-Орюктю – Орто-Орюктю – берег оз. Иссык-Куль	64
2.11. День одиннадцатый (14.08.2013): Орто-Орюктю – Ойтал – Ойбулак – Кутурга – Курменты – Сарыбулак – Тюп – Михайловка – музей Пржевальского – Каракол	69
2.12. День двенадцатый (15.08.2013): Каракол – Покровка – Сары – долина р. Джуку	71
2.13. День тринадцатый (16.08.2013): долина р. Джуку – пер. Джуку – оз. Чоколыкель	75
2.14. День четырнадцатый (17.08.2013): оз. Чоколыкель – долина р. Арабельсу – пер. Арабель – долина р. Бурхан	80
2.15. День пятнадцатый (18.08.2013): долина р. Бурхан – долина р. Болгарт – долина р. Мал. Нарын	84
2.16. День шестнадцатый (19.08.2013): ущелье р. Мал. Нарын – Таш-Башат – Нарын – пер. Ак-Кая – р. Ат-Баши	90
2.17. День семнадцатый (20.08.2013): р. Ат-Баши – Куланак – Актал-Чат – Аккыя	93

2.18. День восемнадцатый (21.08.2013): Аккыя – Каинды – Кошбулак – Дюдомель – лет. Каракаин	97
2.19. День девятнадцатый (22.08.2013): лет. Каракаин – Казарман – Арал – пер. Ак-Чеке-Бель – р. Урум-Баш	100
2.20. День двадцатый (23.08.2013): р. Урум-Баш – пер. 2984 м – долина р. Урум-Башы	103
2.21. День двадцать первый (24.08.2013): долина р. Урум-Башы – Архангельское – Дмитриевка – Джалал-Абад	106
3. Дополнительные сведения о походе	
3.1. Перечень общественного снаряжения	108
3.2. Состав аптечки и случаи оказания первой помощи	112
3.3. Эксплуатация и ремонт средств передвижения	118
3.4. Бюджет	124
3.5. Питание	125
3.6. Контроль физического состояния участников в походе	130
4. Бальная оценка сложности велосипедного похода	
4.1. Расчет категории трудности протяженных препятствий	
4.1.1. ПП №1 Подъем на пер. Кегеты	135
4.1.2. ПП №2 Пер. Кегеты – п. Кумтюбе	135
4.1.3. ПП №3. Подъем по долине р. Чонг-Кемин	136
4.1.4. ПП №4. Подъем на пер. Ак-Суу	136
4.1.5. ПП №5. Пер. Ак-Суу – Григорьевское ущелье	137
4.1.6. ПП №6. Григорьевское ущелье – п. Ананьево	137
4.1.7. ПП №7. Подъем на пер. Джуку	138
4.1.8. ПП №8. Пер. Арабель – долина р. Бурхан	139
4.1.9. ПП №9. Мост через р. Джилы-Су - Долина р. М. Нарын	139
4.1.10. ПП №10. Подъем на пер. «2800 м»	140
4.1.11. ПП № 11 Спуск с пер. «2800 м»	140
4.1.12. ПП № 12 П. Казарман – пер. «2984 м»	141
4.1.13. ПП № 13 Пер. «2984 м» - п. Архангельское	141
4.2. Расчет эквивалентного пробега по локальным препятствиям	143
4.3. Общая оценка категории сложности похода	144
5. Высотный профиль похода	145
6. Картографический материал. Обзорная схема маршрута	146
ПРИЛОЖЕНИЕ. Записки, снятые на перевалах	147

1. СПРАВОЧНЫЕ СВЕДЕНИЯ О ПОХОДЕ

Группа велотуристов «Клуба туристов при МГТУ им. Н.Э. Баумана» и Велоклуба 3х9 совершила с 4 по 25 августа 2013 года спортивный велосипедный поход пятой категории сложности по Тянь-Шаню (Киргизия).



Пройденный маршрут: Бишкек – Ивановка – долина р. Кегкты – пер. Кегеты (н/к, 3788 м) – долина р. Вост. Каракол – Кочкорка – долина р. Чонг-Кемин – ледник Ак-Суу – пер. Сев. Ак-Суу (1А, 4040 м) – пер. Кек-Бель (н/к, 2375 м) – пер. Уч-Кюнген (н/к, 2220 м) – Ананьево – Тюп – Каракол (Пржевальск) – Сары – пер. Джуку (н/к, 3633 м) – пер. Алабель (н/к, 3175 м) – долина р. Бурхан – долина р. Мал. Нарын – Нарын – пер. Ак-Кая (н/к, 2086 м) – Джан-Булак – Актал – Кок-Джар – Каинды – Кошбулак – Дюдомель – лет. Каракаин – Казарман – Арал – пер. Ак-Чеке-Бель (н/к, 1621 м) – р. Урум-Баш – хр. Сары-Кыр – р. Урум-Башы – Джалал-Абад

Протяженность активной части:	1254 км
Общая продолжительность похода –	22 дня
Количество ходовых дней –	21 день
Набор высоты:	22662 м
Сброс высоты:	22762 м
Наивысшая точка маршрута:	пер. Сев. Ак-Суу, 4040 м

1.1. Определяющие препятствия маршрута

Вид препятствия	Название	Категория трудности	Характеристика
горное	Подъем на пер. Кегеты	5	Профилированная гравийная дорога
равнинное	Пер. Кегеты – п. Кумтюбе	3	тропа, каменистая горная дорога
равнинное	Подъем по долине р. Чонг-Кемин	4	Профилированная горная дорога, броды, требующие страховки
горное	Подъем на пер. Ак-Суу	5	Тур. тропа, движение по открытому леднику
равнинное	Пер. Ак-Суу – Григорьевское ущелье	3	Тур. тропа, каменистая горная дорога, много бродов
равнинное	Григорьевское ущелье – п. Ананьево	3	Каменистая горная дорога
горное	Подъем на пер. Джуку	5	Грейдер, разрушающаяся горная дорога
равнинное	Пер. Арабель – долина р. Бурхан	3	Профилированная горная дорога, много бродов
равнинное	Мост через р. Джилы-Су - Долина р. М. Нарын	4	Сильнопересеченная местность, каменистая горная дорога
горное	Подъем на пер. «2800 м»	4	Каменистая горная дорога
равнинное	Спуск с пер. «2800 м»	4	Каменистая горная дорога
равнинное	Казарман – пер. «2984 м»	5	Каменистая горная дорога
равнинное	Пер. «2984 м» - п. Архангельское	3	Мелкощебеночная дорога

1.2. Состав группы

Ф.И.О.	Год рождения	Туристский опыт	Обязанности в группе
Полякова Ирина Владимировна 	1988	6ВеУ (Средняя Азия), 4ВеР (Кавказ), 4ВеР (Кольский п-ов)	руководитель, штурман, хронометрист
Загуменова Ирина Владимировна 	1984	4ВеУ (Кольский п-ов)	медик
Лоскутников Андрей Игоревич 	1989	4ВеУ (Кольский п-ов)	механик, метеоролог
Ольчев Сергей Иванович 	1985	4ВеУ (Кольский п-ов)	фотограф, культорг

Ф.И.О.	Год рождения	Туристский опыт	Обязанности в группе
Кузов Алексей Владимирович 	1983	4ВеУ (Кольский п-ов), 3ВеР (Крым)	завхоз, завснар
Лебедев Сергей Сергеевич 	1974	4ВеУ (Приморье)	эколог, казначей
Воротников Андрей Анатольевич 	1971	4ВеУ (Армения)	зам. руководителя

1.3. Характеристика района похода

Вся территория Киргизии лежит выше 500 м над уровнем моря. Более половины её располагается на высотах от 1000 до 3000 м и примерно треть — на высотах от 3000 до 4000 м. Горные хребты занимают около четверти территории и простираются параллельными цепями в основном в широтном направлении. Территория Киргизии расположена в пределах двух горных систем. Северо-восточная часть лежит в пределах Тянь-Шаня, юго-западная часть относится к горной системе Памиро-Алая.

Тянь-Шань - одна из самых больших и высоких горных систем Азии и всего мира. Большая часть хребтов Тянь-Шаня имеет типичный горно-ледниковый "альпийский" рельеф, однако наряду с резкими гребнями и острыми вершинами в центральном и внутреннем Тянь-Шане располагаются сырты - поверхности выравнивания, плоские, полого падающие широкие долины, сохранившиеся в верхнем поясе гор, и межгорные просторные впадины, расположенные в среднем и нижнем поясах гор. Сырты и днища высокогорных долин во Внутреннем и Центральном Тянь-Шане покрыты травянистой растительностью, и являются пастбищами. На склонах хребтов интенсивно развиваются эрозийные процессы, образуются осыпи, камнепады, оползни, в ущельях - сели.

Растительный покров горно-степных ландшафтов, распространенных на высотах от 2200 до 3000 м, представлен в основном дерновинными и ковыльными горными степями. Здесь часто встречаются скальные обнажения и каменистые осыпи. Горные степи, занимая наиболее прогреваемые склоны, почти всю зиму остаются без постоянного снежного покрова, что привлекает сюда травоядных животных.

Летом для горных степей характерны наиболее высокие для региона температуры воздуха и почвы. В это время начинается рост полыни, тимьяна, эфедры и т.д. В конце июля, когда растительность горных степей начинает усыхать, склоны приобретают однотонный желтовато-серый оттенок, зеленеют лишь кустарники и полукустарники.

Горно-луговые комплексы широко распространены на территории Центрального Тянь-Шаня, они очень разнообразны. Состав среднегорных лугов на черноземных почвах очень богат, на площади 1 м² насчитывается до 30 видов трав. Высота травянистого полога может достигать 150 см. Для среднегорных ландшафтов характерна древесно-кустарниковая растительность из тянь-шаньской ели, тянь-шаньской рябины, стланиковой арчи, березы, жимолости, караганы и т.д.

У верхней границы среднегорных лугов на высоте 2700-3000 м обычно есть узкая переходная полоса между средне- и высокогорными ландшафтами. На высоте 3000 – 3500 м, местами достигая 3800 м, формируются альпийские луга. Они перемежаются со скальными гребнями, осыпями, моренами, ледниками и снежниками. Особенную живописность этим местам придают небольшие приледниковые озера.

История освоения Тянь-Шаня.

Тянь-Шань переводится с китайского языка как «Небесные горы». Предгорья Тянь-Шаня, так же как и другие районы Средней Азии, были заселены с доисторических времен. Следы пребывания древнего человека найдены во многих долинах Тянь-Шаня, в том числе в его высокогорной части. Некоторые находки датируются более чем тысячелетием до нашей эры. Даже на дне высокогорного озера Иссык-Куль есть остатки древних строений. Монгольские народы из восточной части Азии двигались на запад севернее основных цепей Центрального Тянь-Шаня, через Джунгарские ворота. Торговые пути, связывающие Восток и Запад, также обходили эти хребты, но с севера или с юга.

Первые китайские буддистские путешественники, проходили в Индию вдоль южных предгорий Тянь-Шаня. Китайский путешественник Сюань Цзян (VII в.) начал свое путешествие из Китая по северной дороге до Хами, затем свернул на запад, пройдя вдоль южного подножия Тянь-Шаня до города Аксу. Отсюда он снова двинулся на север и пересек хребты Центрального Тянь-Шаня, а впоследствии первым описал эти снежные горы.

В течение следующего тысячелетия в науку не поступает почти никаких новых сведений о высокогорном Тянь-Шане. Начиная с VIII в., когда в Средней Азии установилось владычество арабских завоевателей, и до нашествия Чингиз-хана в XII-XIII в. Тянь-Шань лежит в стороне от торговых путей и не посещается учеными и путешественниками. Скудные данные об этой стране в арабской географии того времени по существу не выше уровня знаний, приводимых в китайских источниках VII-VIII вв.

Только в XVIII в. представления о Тянь-Шане несколько пополнились. В 1708 г. иезуитские миссионеры приступили по поручению Ихун Лунга - императора Китая к составлению карты его владений и сопредельных стран. В течение десяти лет были проведены работы по исследованию Тянь-Шаня. Составленная в результате этой работы карта была издана в 1821 г. Однако западная часть Китая была нанесена на карту несколько позже, в середине XVIII в. Чтобы собрать материал по этому району, исследователи добрались до оз. Иссык-Куль. Составители карты достаточно точно определяли географическое положение многих географических объектов по звездам. Этот метод давно был известен в Китае. Поэтому их труд в течение многих лет служил основой для многих других более поздних карт.

Первым европейским исследователем в 1856 году стал Пётр Петрович Семёнов, получивший за свой труд титул «Семёнов-Тян-Шанский». С середины 30-х XX в. годов исследователи Центрального Тянь-Шаня все более переходят от путешествий с задачами общегеографического описания к планомерному и углубленному изучению ее строения и природы. По-прежнему в этом деле ведущую роль занимает Тяньшанская станция Академии наук.

Культурные достопримечательности маршрута.

Бишкек.

Столица Киргизии и крупнейший город страны. Старые названия — Пишпек, Фрунзе (назван в честь М. В. Фрунзе). Население — 874 400 жителей (2012). Город расположен на севере Киргизии, в Чуйской долине, в 40 км севернее Киргизского хребта на высоте 700—900 м над уровнем моря, в 25 км от границы с Казахстаном. По одной версии, новое название происходит от легендарного героя Бишкек-Батыра, жившего в этой местности в XVIII веке. По другой — от термина «пишпек», предмета кухонной киргизской утвари (специальная палка для перемешивания кумыса, сбивания масла).

Стоянки первобытных людей в районе современного Бишкека датируются V—IV тысячелетиями до н. э. Своим географическим положением город обязан Великому Шелковому пути. Восточная ветвь пути проходила через Чуйскую долину и здесь встречалась с другой дорогой, ведущей через Центральный Тянь-Шань. На перекрёстке этих путей располагался караван-сарай, принадлежавший кочевому тюркскому племени солто. На территории Бишкека в VII—XII вв. на месте города располагалось тюркское городище Джуль. К XVI веку окончательно прекратила существовать «шелковая дорога», исчезли города. Чуйская долина в междуречье Ала-Арчи и Аламедина стала зимним пастбищем племени солто, одного из сорока племен киргизов.

В 1825 году на территории современного города по приказу Мадали-хана была основана кокандская крепость Пишпек, размещавшая крупнейший гарнизон в Чуйской долине. Крепость стояла в центре путей кочевников с зимних пастбищ на летние и вдоль дороги на Иссык-Куль и Семиречье. В ней кокандцы собирали налог с караванов.

Дважды (4 сентября 1860 года и 24 октября 1862 года) крепость была взята русскими войсками. В ноябре 1862 года крепость была разрушена, а на её месте двумя годами позже был установлен казачий Пикет, затем здесь стал собираться базар. В 1868 году было основано селение Пишпек. 29 апреля 1878 года в связи с переводом в Пишпек центра Пишпекского уезда получил статус города.

План городской застройки с домами европейского типа был утверждён 31 августа 1878 года. Уличная сетка разбивалась в шахматном порядке, благоприятствуя устройству арычной сети и естественной вентиляции улиц. Часть зданий в городе строились из дерева, однако большая часть делалась из самана. Несмотря на полупустыню, горожане возводили сады. К началу XX века в Пишпеке было 40 немощёных улиц и 6 площадей.

Наиболее красивыми местами в городе, которые можно рекомендовать для посещения это бульвар Эркиндик, проспект Чуй, площадь Ала-Тоо, Театральная площадь.

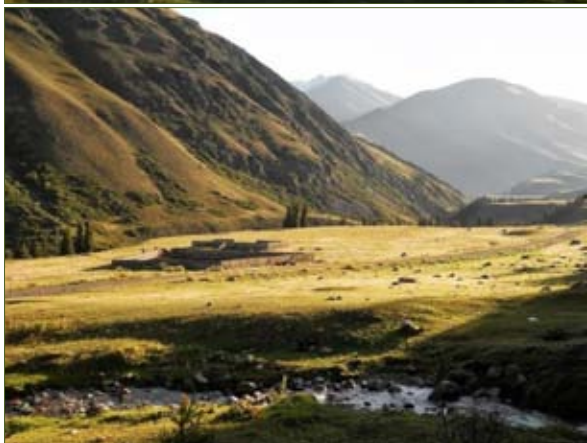
Боомское ущелье.



Живописное Боомское ущелье расположено в среднем течении реки Чу на границе раздела хребтов Киргизского Ала-Тоо и Кунгей Ала-Тоо. Протяжённость ущелья — около 30 км. Боомское ущелье соединяет Чуйскую долину с Иссык-Кульской котловиной и является своеобразной визитной карточкой на пути к озеру Иссык-Куль. Перед въездом в Боомское ущелье бьёт источник, где обычно останавливаются туристы, прежде чем начать опасный подъём. В самом ущелье есть памятник посвящённый восстанию 1916 года.

Природа Боома очень разнообразна. В верхней его части преобладают пологие формы, пойма реки довольно широкая и покрыта густой растительностью. Нижняя же часть ущелья представляет собой узкий каньон, где река петляет среди обрывистых скал.

Долина реки Чонг-Кемин.





Река Чонг-Кемин берёт своё начало на стыке хребтов Кюнгей-Ала-Тоо и Заилийский Алатау. Она протекает по Чонг-Кеминской долине и впадает в Шу в пределах Чуйской долины. Длина реки составляет 116 км. Река протекает по территории особо охраняемой природной территории государственного природного национального парка «Чонг-Кемин». Движение по долине на велосипедах сопряжено с определёнными трудностями из-за преодоления большого количества бродов через быстрые притоки р. Чонг-Кемин.

Озеро Иссык-Куль.



Иссык-Куль самое большое озеро в Киргизии, бессточное, входит в 25 крупнейших по площади озёр мира и на 7 месте в списке самых глубоких озёр. Расположено в северо-восточной части республики, между хребтами Северного Тянь-Шаня: Кунгей Ала-Тоо и Терской Ала-Тоо на высоте 1609 м над уровнем моря. Озеро бессточное, в него впадает до 80 сравнительно небольших притоков. Из них наибольшими являются Тюп и Джергалан, впадающие с востока. В западной части к озеру очень близко подходит река Чу, которая по протоке Кутемалды длиной в 6 км иногда отдаёт ему часть своих вод во время весенних половодий. Уровень воды в Иссык-Куле циклически меняется (то поднимается, то опускается); цикл происходит в течение нескольких десятилетий. Вода солоноватая.

Объём воды равен 1738 км³, площадь зеркала воды — 6236 км², протяжённость береговой линии — 688 км, средняя глубина — 278 м, наибольшая же глубина почти в 2,5 раза больше и равняется 702 м. Протяжённость Иссык-Куля с запада на восток равна 182 км, а с юга на север — 58 км. Иссык-Куль второе по прозрачности воды озеро в мире, после озера Байкал. Русское написание названия озера «Иссык-Куль», скорее всего, происходит

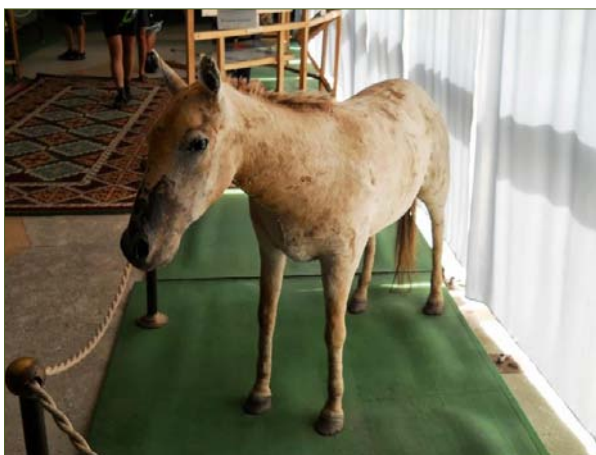
от узбекского написания - «Иссык-Кўл». Слова «ысык кёль» (ысык көл) в переводе с киргизского языка означают «горячее озеро», поскольку озеро зимой не замерзает.

С озером связано много легенд. Одна из них гласит, что близ северного берега располагается затопленный армянский монастырь, где находятся мощи апостола Матфея. Другая легенда связана с Тамерланом. Он появлялся на берегах Иссык-Куля по крайней мере трижды — в 1376, 1389 и 1392 годах. Долго и безуспешно пытался он подчинить местные племена, но кончались все походы одним и тем же: при приближении войск племена откочёвывали, когда же войска покидали страну, племена опять возвращались.

Отправляясь в очередной поход, пришёл Тамерлан на берега Иссык-Куля. И повелел Тамерлан своим воинам взять каждому по камню и кинуть их в одну кучу. И сложилась из тех камней высокая гора. Когда же войска возвращались из похода, захотелось ему узнать, сколько воинов у него осталось. Приказал Тамерлан оставшимся воинам забрать по камню из первой кучи и сложить рядом вторую. И опечалился, ибо оказалась вторая гора куда меньше первой. А каменная куча и название Санташ («счётные камни») остались — так называется перевал немного восточнее Иссык-Куля.

Каракол. Пристань-Пржевальск.





Каракол является административным центром Иссык-Кульской области. С киргизского Каракол переводится как «Чёрная рука». В 1889-1922 и 1939-1992 гг. носил название Пржевальск. Население (2009) - 63,4 тыс. человек.

Город был заложен в 1869 году, как военно-административный центр на караванной дороге из Чуйской долины в Кашгарию, штабс-капитаном бароном Каульбарсом, которому было дано задание выбрать удобное место для нового города. Первого июля 1869 года улицы, площади и гостиный двор были заложены. Эта дата и стала считаться днём рождения города Каракол, названного так по названию реки, на которой он расположен.

Город имел строгую прямоугольную планировку, утопал в зелени садов - каждому застройщику вменялось в обязанность посадить сад и аллею перед своим домом. Было решено строить город-сад. До 1887 года строились в основном глинобитные дома. Но после сильного землетрясения 1887 года, город застраивался преимущественно деревянными домами с крылечками, украшенными богатой затейливой резьбой. Это придавало городу облик среднерусской полосы.

Недалеко от Каракола на берегу оз. Иссык-Куль в посёлке Пристань-Пржевальск располагается мемориальный комплекс Н.М. Пржевальского, где находятся его могила и музей, посвященный путешествиям великого исследователя. В музее находится много интересных экспонатов, рассказывающих о его путешествиях в Сибири, Средней Азии, Монголии и Китае, а также его личных вещей.

Нарын.





Город Нарын является административным центром Нарынской области и Нарынского района. Нарын расположен в Нарынской котловине на высоте 2000 м над уровнем моря, на берегу одноименной реки, на пересечении автомобильной трассы Бишкек-Торугарт. Согласно легенде, название города означает название супа из конины. По другим источникам слово «Нарын» пришло в киргизский язык из монгольского языка и означает «солнечный», либо из китайского языка, означающее «узкий».

Город был построен недалеко от укрепления, которое располагалось на торговой дороге, ведущей в Кашгар. Основание города приходится на 1868 год, когда на этом месте был основан русский военный гарнизон. В 1927 году город стал административным центром Нарынской области и района.

Одной из главных достопримечательностей Нарына является Караван-сарай Таш-Рабат. Этот памятник средневековья расположен на высоте более 3000 м над уровнем моря в живописном ущелье Кара-Коюн в 60 км от села Ат-Баши и в 90 км от города Нарын. Таш-Рабат был сооружён в XV веке на древнем торговом пути из Средней Азии в Китай и являлся постоянным двором для купцов, послов, путешественников и других странствующих. Это самое крупное сооружение среднеазиатского зодчества той эпохи, возведённое из камня. Оно отличается не только своими размерами, строительным материалом, но и своеобразной планировкой, основанной на чёткой симметрии. Затерянный среди первозданной природы, вдалеке от населённых пунктов, караван-сарай со стороны кажется суровым, монументальным и неприступным.

Ещё одной достопримечательностью Нарына является городище Кошой-Коргон, которое расположено в 12 км от села Ат-Баши. Оно представляет собой остатки существовавшего в VII-X веках на караванном торговом пути города-крепости, в котором находилась ставка тюркских ханов. На десятках гектарах расположились каменная галерея с десятками тысяч чёрно-белых наскальных рисунков в верховьях урочища Саймалуу-Таш, датируемых периодом II тысячелетие до н.э.-VIII век до н.э. Галерея расположена в 30 км к югу от села Казарман.

Ош.



Ош город республиканского подчинения в Киргизии, административный центр Ошской области. Население — 230 200 чел. (1 января 2012). Второй по численности населения город Киргизии после Бишкека, официально называемый «Южная столица». Ош являлся одним из религиозных мусульманских центров Средней Азии. Наиболее известен древними мечетями в центре города, а также горой Сулайман-Тоо (Сулайман-Такты, Трон Соломона), которая является одним из мест паломничества среднеазиатских мусульман.

Город расположен в предгорном оазисе, который издавна был населён людьми ещё задолго до прихода туда народа кыргызов с Енисея (примерно 500 лет назад). Поселение земледельцев эпохи бронзы было обнаружено на южном склоне горы Сулайман-Тоо. Ош являлся одним из старейших селений Киргизии, ныне официально предложено считать, что история города насчитывает около 3 тысяч лет, однако в исторической науке принято вести отсчёт возраста городов от самого раннего упоминания в исторических источниках. Самое раннее упоминание города в летописях относится к IX веку н. э., что всё равно позволяет считать его старейшим городом страны.

В X веке Ош считался третьим по величине городом Ферганы, являясь точкой пересечения караванных путей из Индии и Китая в Европу. В 1876 году, после завоевания Кокандского ханства, Ош вошёл в состав Российской империи. С 1876 года

административный центр Ошского уезда Ферганской области. За годы Советской власти город превратился в крупный промышленный центр, действовали хлопчатобумажный и шелковый комбинаты, гренажный и хлопкоочистительный завод, швейная и обувная фабрики, предприятия пищевой, машиностроительной и металлообрабатывающей промышленности.

В 1950-е годы археолог Юрий Александрович Заднепровский нашёл остатки древнего поселения на южном склоне Сулайман-Тоо, доказав, что история Оша насчитывает три тысячелетия. В 2000 году по указу президента Киргизии Аскара Акаева было торжественно отмечено 3000-летие Оша. С тех пор появилась традиция 5 октября отмечать День города. Летом 2010-го года после апрельской революции и ослабления центральной власти произошли столкновения между киргизами и узбеками, приведшие к многочисленным жертвам и беженцам. Город был разрушен и сожжён на 70%.

Наиболее популярные среди туристов достопримечательности города:

краеведческий музей, расположенный в пещере горы Сулайман-Тоо;

священная гора Сулейман-Тоо. Единственный объект Кыргызстана в списке ЮНЕСКО (с 2009 года);

мечеть Тахт-и-Сулейман;

Ак-Буринская крепость (I-XII вв.);

краеведческий комплекс «Великий Шёлковый путь» с восточной стороны Сулейман-Тоо, построенный к празднованию трёхтысячелетия города;

средневековая баня;

скала Сурот-Таш (100 наскальных рисунков I тыс. до н.э.).

Немного впечатлений о походе.

На основе ярких впечатлений от пройденного похода, был сочинён небольшой стих, в котором нашли отображение настроение участников похода, общее впечатление о киргизах и о романтике кочевого образа жизни:

Как возле стойбища ставится юрта?
 Как приготовить отменный кумыс?
 Мудрость веков кочевого уюта,
 Знает любой смуглолицый кыргыз.

С ветром колыхнется конская грива,
 Где-то на склонах отары овец.
 Скачет табун по долине игриво,
 С чувством полёта свободных сердец.

Каждый малыш в Кыргызстане наездник,
 Править умеет ослом и конём.
 А из России его же ровесник,
 Только из книжек узнает о нём.

Мы поднимаемся вверх по ущелью.
 Горные реки у нас на пути.
 Группа идёт окрылённая целью,
 На перевал долгожданный зайти.

Там, где открыты просторы для ветра,
 Грузно покоится серый ледник.
 На высоте свыше трёх тысяч метров,
 Он показал нам свой длинный язык :)

Время в горах протекает иначе,
 Днём весь ледник омывает капель.
 Ниже в долинах жара, как на даче,
 На перевалах зима и метель.

За перевалом уютное плато,
 Снежные пики, болота, ручьи.
 Долгий подъём – невысокая плата,
 Чтобы увидеть всё это в ночи.

Мы выше всех, только звёзды нас выше,
 Лунное зарево, тени камней.
 К небу в горах мы становимся ближе,
 Чувства - богаче, а мысли - ясней.

Даже хорошая если погода,
 Жарким ли летом, холодной зимой.
 После любого большого похода,
 Нужно всегда возвращаться домой.

P.S.
 Мимо ларьков возле Тёплого Стана,
 Видел киргизов с улыбкой в глазах.
 Очень хотелось гостей с Кыргызстана,
 В дом пригласить, как они нас в горах...



1.4. Смысловая идея похода

С чего все началось...

С 2011 года у меня была мечта – пройти пер. Сев. Ак-Суу и полностью проехать Григорьевское ущелье. В тот раз мы поднялись только до нижнего озера, но прекрасные виды поразили, хотелось большего!

В 2009 году не удалось пройти перевалы Таш-Рабат и Суек, и очень хотелось туда все-таки добраться...

В этом году был третий для меня велопоход на Тянь-Шань и стояла задача как можно меньше повторить предыдущие маршруты, посмотреть новые места.

Летний поход, три недели, пятерка – почти полная свобода и возможность посмотреть всего и много! ☺

Так началась «игра в карты»...

Маршрут и его части

Маршрут возник на удивление быстро. Столь же быстро нарисовался запасной вариант, поскольку сразу было понятно – пройти основной возможно, только если сложится абсолютно все! График получался достаточно жестким и спортивным.

Условно можно выделить четыре части маршрута:

1. Вкатка. Акклиматизационный перевал Кегеты и подъезд к долине реки Чонг-Кемин.
2. Пер. Сев. Ак-Суу (1А, 4040 м) – ключевой элемент похода.
3. Красивый участок от Каракола до Нарына через перевалы Джуку и Алабель, не представляющий принципиальной технической сложности, но очень интересный в плане новых мест. Пер. Джуку впервые был пройден в велопоходе в 2012 году группой Димы Романова – хотелось увидеть, что же это такое.
4. Участок Нарын – Гюльча через перевалы Таш-Рабат и Суек, оставшийся непройденным в 2009 году, или уход на запасной вариант через Казарман после Нарына. Уход на запасной вариант предполагался, если к моменту приезда в Нарын имеется отставание от графика.

Поход получился насыщенным, интересным, динамичным. В немалой степени благодаря хорошей подготовке группы. Удалось увидеть Тянь-Шань очень разным.

Выходить на участок Нарын – Гюльча, имея отставание от графика в 1,5 дня, не рискнули, ушли по запасному варианту. Есть повод вернуться!

1.5. Варианты заброски и другие полезные сведения

Самолет

Москва – Бишкек и Ош – Москва мы летели авиакомпанией Air Bishkek:

<http://www.airbishkek.kg/>

В целом, остались довольны.

Норма багажа на рейсе Москва – Бишкек 25 кг (что вполне достаточно, тем более что в Москве ручную кладь получается не взвешивать или взвешивать не полностью), на рейсе Ош – Москва 20 кг (ощутимо мало, к тому же в Оше взвесить заставили абсолютно все).

Велосипеды входят в вес багажа, разбирали стандартно под самолет, к габаритам никто не придирался.

Кормят вкусно, никаких претензий к уровню обслуживания у нас не было.

Трансфер от аэропорта Манас (в окрестностях Бишкека) до Ивановки заказывали в компании Тянь-Шань Трэвел, хорошо знакомой по прошлым походам: <http://www.tien-shan.com/ru/>

Впечатления вновь самые положительные, всем рекомендуем обращаться!

Нас встретили в аэропорту, отвезли в супермаркет за продуктами, в пункт обмена валюты, высадили в удобном для сборки велосипедов месте, ответили на все наши возникающие, по ходу дела, вопросы. Обошлось нам это в 90 евро на 7 человек.

Пропуска

Наш маршрут требовал оформления пропусков в две приграничные зоны:

1. В долину р. Чонг-Кемин. Пропускной режим там не строгий, проехать без пропуска можно, но нам сделали заодно, чтобы, на всякий случай, пропуска были.
2. На участок пер. Таш-Рабат – Гюльча. Попытка проехать без пропусков там закончится, скорее всего, на заставе вместе в походе. Пропускной режим очень строгий. Пропуска оформляли за месяц до отъезда через Тянь-Шань Трэвел, получили в аэропорту. Если бы не заказывали трансфер, пропуска было бы необходимо забрать в офисе компании в Бишкеке.

Стоимость оформления пропуска – 20 евро на человека.

Турбаза в Караколе

Остановливались в юрт-кемпинге «Туркестан»: г. Каракол, ул. Токтогула, 273

(<http://www.turkestan.biz>)

Тихо, уютно. Возможно размещение в палатках, юртах или домиках. Домик с кроватями обошелся нам в 300 сом (примерно 200 р.) с человека. Компания занимается, также, оформлением пропусков. Если начинать маршрут из Каракола, возможно, имеет смысл обращаться за оформлением пропусков к ним.

Душ с горячей водой и туалет общий на весь кемпинг. Работает столовая. Воду для питья можно набирать у кухни из шланга или у ворот кемпинга.

Трансфер Джалалабад – Ош

Самым сложным было найти в Джалалабаде автовокзал, поскольку город большой.

Дальше – масса предложений. Единственное, стоит прогуляться и поспрашивать разных водителей, а не соглашаться сразу на первую попавшуюся машину. Торг уместен.

Гостиница в Оше

По совету водителя остановились в гостинице Ош-Нуру: <http://osh-nuru.kg/>

Адрес: г. Ош, ул. Баялинова, 1; Тел.: +996 3222 7-56-14; Моб.: +996 551 70-04-50;

Факс: +996 3222 5-63-26; Эл. почта: osh-nuru@mail.ru

В центре города, в тихом районе, до рынка минут 20 пешком. Снаружи выглядит очень дорого, но номера простенькие и цены вполне гуманные (ориентировочно – 800 р. За двухместный номер). Велосипеды можно оставить на охраняемой стоянке, пристегнув, для надежности, к забору.

Горячая вода условно есть, но ее могло бы быть больше.

Трансфер в аэропорт

Заказывали на пятерых (Андрей и Серега решили напоследок прокатиться по городу) по номеру, рекомендованному нам в гостинице. Две легковых машины, в одну велосипеды + один человек, во вторую рюкзаки и остальные четверо.

Такси Сервис, тел.: (032-33) 4-73-86, если звонить с местной симки. Если с московской, вероятно, нужно будет еще что-то добавлять к номеру. 500 сом (или примерно 340 р.) за машину.

Мобильная связь

В горах, чаще всего, отсутствует, а ближе к дорогам/поселкам в наличии. Имеет смысл покупать местную симку и в Россию звонить с нее – обходится значительно дешевле. У нас была симка оператора MegaCom, звонки в Россию 2,85 сом/мин.

1.6. Аварийные выходы с маршрута

В случае существенного отставания от графика на момент выхода в Нарын была предусмотрена возможность ухода по запасному варианту через Казарман, в том числе возможная выброска из Казармана на автотранспорте.

В окрестностях пер. Сев. Ак-Суу и на участке пер. Таш-Рабат – КегАрт можно, в случае необходимости, рассчитывать на помощь пастухов и пограничников. Выход к автомобильной дороге или поселку может занять там более дня.

На остальных участках маршрута в течение дня возможен выход к поселку или дороге, пригодной для движения автотранспорта.

1.7. Изменения маршрута и их причины

Маршрут пройден по заявленному запасному варианту, как это изначально предполагалось при отставании от графика.

Отставание от графика возникло на сложных бродах перед пер. Сев. Ак-Суу.

1.8. График движения заявленный

Даты	Дни пути	Участки маршрута	Км	Способы передвижения
04.08.13	1	Бишкек - Ивановка - Рот-Фронт - р. Кегеты	73	велo
05.08.13	2	по ущ. р. Кегеты под пер. Кегеты	28	велo
06.08.13	3	р. Кегеты - пер. Кегеты (н/к, 3788м) - долина р. Восточный Каракол - ночевка перед п. Кочкорка	81	велo, пеше
07.08.13	4	п. Кочкорка - Боомское ущелье - р. Чонг-Кемин	94	велo
08.08.13	5	вверх по теч. вдоль р. Чонг-Кемин	62	велo
09.08.13	6	вдоль р.Чонг-Кемин – р. Зап. Ак-Суу	43	велo
10.08.13	7	р.Западный Ак-Суу - ледник Ак-Суу - перевал Ак-Суу (1А, 4052 м) - р.Чонг-Ак-Суу	13	пеше
11.08.13	8	р. Чон-Аксуу - пер. Кёк-Бель (н/к, 2375 м) - пер. Уч-Кюнген (н/к, 2220 м) - Ананьево – Орюктю-Хутор	72	велo, пеше
12.08.13	9	Орюктю-Хутор – Ойбулак - Фрунзе - Тюп - Каракол (Пржевальск)	78	велo
13.08.13	10	Каракол – Покровка – Сары - р. Джуку	88	велo
14.08.13	11	р. Джуку – пер. Джуку (н/к, 3633 м) – пер. Алабель	33	велo, пеше
15.08.13	12	пер. Алабель (н/к, 3175 м) – р. Бурхан – р. Болгарт	82	велo
16.08.13	13	р. Болгарт – р. Мал. Нарын	53	велo
17.08.13	14	р. Малый Нарын – Нарын – пер. Кызыл-Бель (н/к, 2600 м) – р. АтБаши	112	велo
18.08.13	15	р. АтБаши – р. Таш-Рабат	76	велo
19.08.13	16	р. Таш-Рабат – пер. Таш-Рабат (н/к, 3960 м) – пер. Тузбель (н/к, 3574 м) – р. Кузгунташ	64	велo, пеше
20.08.13	17	р Кузгунташ – р. Суек – пер. Суек (н/к, 4024 м) – р. Суек Южн.	26	велo, пеше
21.08.13	18	р. Суек Южн.	17	пеше
22.08.13	19	р. Суек Южн.	5	пеше
23.08.13	20	р. Суек Южн. – КегАрт - Ой-Тал – р. Ой-Тал	94	велo
24.08.13	21	Караташ – Ылай-Талаа - Сары Булак – пер. Сук-Дебе (н/к, 2446 м) - Гюльча	105	велo
25.08.13	22	Гюльча - Ош	81	велo
Итого активными способами передвижения			1380 км	

Запасной вариант движения				
Даты	Дни пути	Участки маршрута	Км	Способы передвижения
17.08.13	12	р. Малый Нарын – Нарын – пер. Аккая (н/к, 2086 м) – Джан-Булак	77	вело
18.08.13	13	Джан-Булак – Куланак – Актал-Чат – Аккыя – Кок-Джар	86	вело
19.08.13	14	Кок-Джар – Каинды – Кошбулак – Дюдомель – лет. Каракаин	56	вело
20.08.13	15	лет. Каракаин – Казарман – Арал – пер. Ак-Чеке-Бель (н/к, 1621 м) – р. Урум-Баш	63	вело
21.08.13	16	р. Урум-Баш – хр. Сары-Кыр – р. Урум-Башы	52	вело
22.08.13	17	р. Урум-Башы - Джалалабад	50	вело
23.08.13	18	Джалалабад - Ош	авто	
Итого активными способами передвижения			1184 км	
09.08.13	6	вдоль р. Чонг-Кемин – под пер. Кок-Айрык	40	вело
10.08.13	7	пер. Кок-Айрык – Чолпон-Ата - Ананьево	85	пеше/ вело
Итого активными способами передвижения			1420 км	

1.9. График движения фактический

Дата	День пути	Участок	Протяженность, км	Покрытие/способ передвижения
04.08.2013	1	Бишкек – Ивановка – Рот-Фронт – долина р. Кегеты	40,2	асфальт, грейдер
05.08.2013	2	подъем по долине р. Кегеты	22,7	грейдер
06.08.2013	3	подъем по долине р. Кегеты – пер. Кегеты – долина р. Вост. Каракол – пос. Кумтюбе – пос. Акджар	75,89	каменистая горная дорога, тропа, асфальт
07.08.2013	4	пос. Акджар – пос. Кочкорка – ущелье Кувак – Боомское ущелье – долина р. Чонг-Кемин	91,1	асфальт
08.08.2013	5	подъем по долине р. Чонг-Кемин	70	асфальт, каменистая горная дорога
09.08.2013	6	подъем по долине р. Чонг-Кемин	39,7	каменистая горная дорога
10.08.2013	7	долина р. Чонг-Кемин – долина р. Зап. Ак-Суу	9	тропа/пеше, вело
11.08.2013	8	подъем на пер. Ак-Суу	9,8	тропа, ледник/пеше
12.08.2013	9	пер. Ак-Суу – р. Чонг-Ак-Суу – Григорьевское ущелье	12,95	тропа/пеше, вело
13.08.2013	10	спуск по Григорьевскому ущелью - пер. Кек-Бель – пер. Уч-Кюнген – Кек-Дебе – Ананьево – Чон-Орюктю – Орто-Орюктю – берег оз. Иссык-Куль	79,56	каменистая горная дорога, асфальт
14.08.2013	11	Орто-Орюктю – Ойтал – Ойбулак – Кутурга – Курменты – Сарыбулак – Тюп – Михайловка – музей Пржевальского - Каракол	84	асфальт
15.08.2013	12	Каракол – Покровка – Сары – долина р. Джуку	81	асфальт, грейдер
16.08.2013	13	долина р. Джуку – пер. Джуку – оз. Чоколыкель	29,2	грейдер, разрушающаяся горная дорога, тропа/пеше, вело
17.08.2013	14	оз. Чоколыкель – долина р. Арабельсу – пер. Арабель – долина р. Бурхан	54,4	зарастающая дорога, асфальт, каменистая горная дорога
18.08.2013	15	долина р. Бурхан – долина р. Болгарт – долина р. Мал. Нарын	101	каменистая горная дорога

Дата	День пути	Участок	Протяжен- ность, км	Покрытие/способ передвижения
19.08.2013	16	ущелье р. Мал. Нарын – Таш- Башат – Нарын – пер. Ак-Кая – р. Ат-Баши	104,5	каменистая горная дорога, асфальт
20.08.2013	17	р. Ат-Баши – Куланак – Актал- Чат - Аккыя	82,5	асфальт, мелкощебеночная дорога
21.08.2013	18	Аккыя – Каинды – Кошбулак – Дюдомель – лет. Каракаин	70,3	мелкощебеночная дорога
22.08.2013	19	лет. Каракаин – Казарман – Арал – пер. Ак-Чеке-Бель – р. Урум-Баш	63	мелкощебеночная дорога, асфальт
23.08.2013	20	р. Урум-Баш – пер. 2984 м – долина р. Урум-Башы	63	каменистая горная дорога
24.08.2013	21	долина р. Урум-Башы – Архангельское – Дмитриевка – Джалал-Абад	70,22	каменистая горная дорога, асфальт
ИТОГО			1254	

1.10. Таблица метеонаблюдений

Дата	Утро		День		Вечер		Особые условия
	t, °C	Ветер, м/с	t, °C	Ветер, м/с	t, °C	Ветер, м/с	
04.08.2013	21,0	1-3	28,5	1-3	24,7	3-5	
05.08.2013	16,6	0	26,5	3-4	8,0	0	Ночная температура близка к 0°C.
06.08.2013	13,4	3-5	29,6	1-3	17,0	1-3	
07.08.2013	15,7	3-5	29,8	3-5	15,8	5-10	В 16:20 пошел ливневый дождь.
08.08.2013	19,4	1-3	23,7	5-10	13,1	2	Вечером периодически шел дождь.
09.08.2013	16,0	1-3	24,7	3-5	12,0	1-3	
10.08.2013	12,0	1-3	23,0	3-5	8,4	5-10	Всю ночь шел дождь.
11.08.2013	10,0	1-3	18,0	5-10	4,0	5-10	Вечером шел мелкий град. Ночная температура меньше 0°C.
12.08.2013	2,0	5-15	10,0	5-10	1,2	3-5	Утром шел снег. Днем шел дождь.
13.08.2013	8,0	1-3	17,5	1-3	15,0	1-3	
14.08.2013	17,7	1-3	20,0	1-3	16,0	1-3	
15.08.2013	17,0	1-3	20,0	1-3	10,0	1-3	
16.08.2013	13,4	1-3	21,5	3-5	5,0	5-15	Ночная температура меньше 0°C.
17.08.2013	14,0	0	16,0	3-5	8,0	1-3	Ночная температура меньше 0°C.
18.08.2013	10,1	1-3	18,9	1-3	11,3	1-3	
19.08.2013	9,9	1-3	23,4	1-3	19,5	5-10	
20.08.2013	18,9	1-3	27,5	1-3	23,4	0	
21.08.2013	19,6	1-3	28,7	0	19,5	1-3	В 19:40 пошел дождь.
22.08.2013	20,6	0	26,8	1-3	15,1	1-3	
23.08.2013	16,1	1-3	22,9	5-10	26,3	1-3	Ночью периодически шел дождь.
24.08.2013	14,6	1-3	30,1	1-3	29,3	1-3	Ночью шел дождь.

2. ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ ПРОХОЖДЕНИЯ МАРШРУТА

2.1. День первый (04.08.2013): Бишкек – Ивановка – Рот-Фронт – долина р. Кегеты.

Самолет наш приземлился в аэропорту Манас в 05:35 по местному времени (+2 часа к Московскому). Весьма оперативно проходим паспортный контроль, получаем багаж и выходим в общий зал, где нас уже встречает представитель фирмы «Тянь–Шань Трэвел».

06:45 – загрузили велосипеды с рюкзаками в машину (большая пассажирская газель).

Едем в Бишкек менять деньги и закупаться. Курс в центре Бишкека 1 рубль=1,46 сом.

08:43 – закупились в центральном супермаркете «Народный». В Бишкеке и окрестностях целая сеть таких супермаркетов. Работают они круглосуточно. Наилучший выбор, как нам подсказали в турфирме, в центральном супермаркете. Выбор, действительно, вполне соответствует Московскому. Единственный раз на маршруте, когда нам удалось купить даже чечевицу. Приятным бонусом стало то, что при сумме более 3000 сом сразу делают 5% скидку на все.



Наша машина



Список закупки распределен, и группа во главе с завхозом отправляется за добычей

09:27 – в Канте купили местную симку (оператор MegaCom, звонки в Россию 2,85 сом/мин.) и сделали еще пару ксерокопий пропуска.

При встрече представитель турфирмы отдал нам оригинал и копию пропуска на группу в погранзону, но посоветовал сделать еще несколько копий, которые можно было бы оставлять, в случае необходимости, официальным лицам.

09:45 – выгрузились из машины на окраине пос. Ивановка. Собираем велосипеды, распределяем продукты, завтракаем и готовимся к выходу на маршрут.



12:48 [0/0 км] – приготовления закончены, и мы начинаем активную часть нашего маршрута. Покрытие – асфальт.

13:05 – 13:08 [4,36/4,36 км] – в Ивановке покупаем бензин. Бензин можно купить в частном доме. Рядом на улице стоит табличка с указанием, какой бензин есть. Купили 2 л бензина для горелок и продолжили путь.

13:48 – 14:00 [10,14/14,5 км]– остановились на привал в тени за каналом с водой. Очень жарко, с непривычки не всем комфортно существовать при такой температуре. Возможность влезть в воду воспринимается с большим энтузиазмом. Идет постоянный пологий тягун. Покрытие – асфальт довольно хорошего качества.



Тут же ровно?! Почему не едется?



Возможность влезть в воду воспринимается с большим энтузиазмом

14:24 [5,3/19,8 км]– въехали в Рот–Фронт.

14:34 [3,0/22,8 км] – сворачиваем с основной дороги вправо (на юг), начинаем приближаться к горам. Покрытие – асфальт.

14:38 [0,7/23,5 км] – въехали в Отогон.

14:50 – 15:06 [2,4/25,9 км] – на окраине поселка в тени остановились на привал. Неподалеку течет ручей, где можно умыться и намочить одежду. Ехать жарко.



На окраине поселка течет ручей



А горы все ближе...

15:33 – 15:44 [**5,3/31,2 км**] – довольно сильно растянулись и остановились собраться вместе на гидрографически левом пересыхающем притоке р. Кегеты. Воды в притоке сейчас действительно нет.

15:56 – **0,6/31,8 км** – асфальт закончился, начался каменистый грейдер. Пересекаем второй гидрографический левый приток р. Кегеты. Тоже пересохший.

0,2/32 км – вновь начался асфальт.

16:00 – 16:18 [**0,7/32,5 км**] – остановились на привал с перекусом.

16:22 – пересекаем третий пересыхающий левый приток р. Кегеты. Воды, как и в двух предыдущих притоках, нет.

16:30 [**2,6/35,1 км**] – асфальт закончился, начался крупнокаменистый грейдер с вкраплениями «стиральной доски».

16:38 [**1,0/36,1 км**] – переехали р. Кегеты по мосту. Дорога теперь идет по гидрографически правому берегу. На карте это место впадения первого непересыхающего притока в р. Кегеты.



Асфальт закончился



Вода в р. Кегеты мутная

16:44 [**1,2/37,3 км**] – еще один мост. Дорога переходит на левый берег р. Кегеты. Совсем скоро будет слияние рек Кольтор и Кегеты. Нам нужно будет уйти вправо по ущелью р. Кегеты к одноименному перевалу.

[**0,3/37,6 км**] – слияние рек Кольтор и Кегеты. Вода в р. Кегеты беловато–мутная, в р. Кольтор вода чистая, прозрачная, но добраться до нее с нашего берега проблематично.

17:12 [**2,6/40,2 км**] – встали на ночевку на берегу р. Кегеты (на поляне влево вниз от дороги). Дрова есть, но для сокращения времени решили основное блюдо сделать на горелке, а под чай уже развести костер. Вдоль дороги растет облепиха и боярышник. Благодаря Ире Загуменовой лакомимся сегодня облепиховым компотом.

Вокруг в большом количестве растет душица, чем мы тоже не преминули воспользоваться ко всеобщему удовольствию. Чай получился восхитительный!

Воду из р. Кегеты объявили питьевой без кипячения. Несмотря на странноватый оттенок вкус у воды приятный. Никаких побочных эффектов от сырой воды ни у кого не возникло.



Первая полевая ночевка



Несмотря на странноватый оттенок вкуса у воды приятный

Сеть условно есть, удалось отправить смс.

Общий отбой в 20:00.

За день пройдено: 40,2 км, из них:

асфальт – 34,9 км;

крупнокаменистый грейдер – 5,3 км.

Высота ночевки: 1651 м.

Средняя скорость движения: 13,3 км/ч;

Средняя общая скорость: 8,7 км/ч;

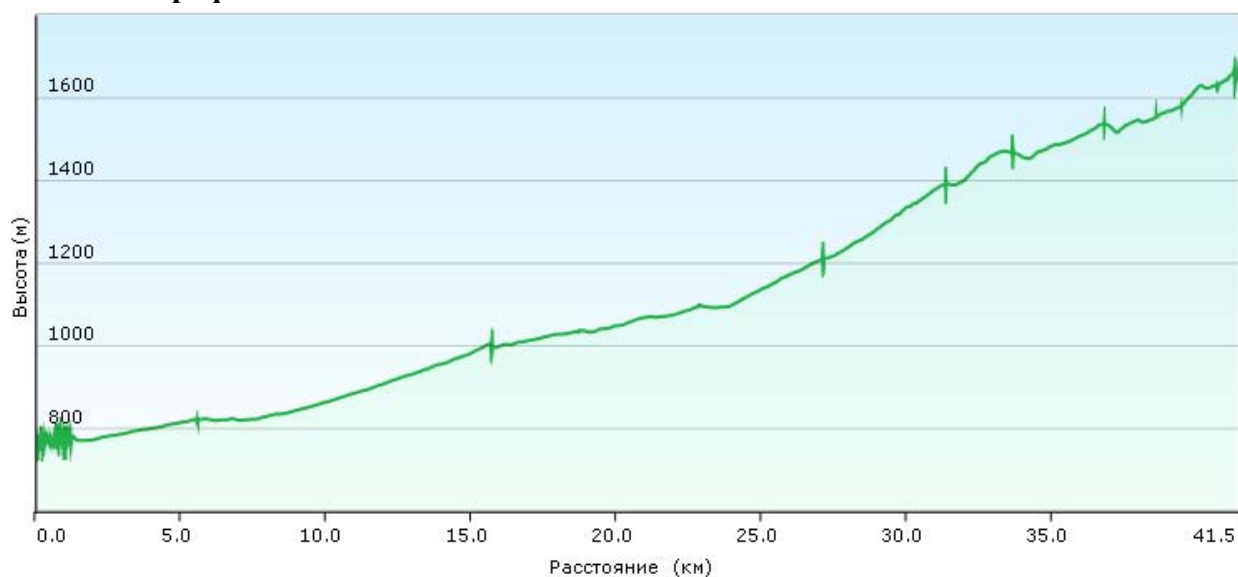
Время в движении: 03:01

Время остановок: 01:35

Суммарный набор высоты за день: 1155 м

Суммарный сброс высоты за день: 216 м

Высотный график:



2.2. День второй (05.08.2013): подъем по долине р. Кегеты

05:00 – общий подъем. К половине 6-го вполне можно обходиться без фонарей, в шесть уже совсем светло.

07:00 – выходим на маршрут. Обратили внимание, что за ночь уровень воды в реке существенно понизился. Вода стала более прозрачной, хотя все равно осталась беловатой.

07:18 [**1,96/1,96 км**] – пересекаем гидрографически левый приток р. Кегеты по мосту. Справа от нас симпатичный водопад, вода в притоке чистая и прозрачная, есть неплохие места для ночевки. На противоположном берегу р. Кегеты стоят юрты.



Есть неплохие места для ночевки



На противоположном берегу стоят юрты

07:26 [**0,66/2,62 км**] – пересекаем небольшой ручеек. По всей видимости, справа от нас выше по склону родник. Хорошие места для ночевки – сложены кострища, большие ровные площадки под палатки. Ущелье красивое. Дорога – типичная Тянь-Шаньская горная.

07:39 [**0,94/3,56 км**] – дорога переходит на гидрографически правый берег р. Кегеты. Справа перед мостом хорошее место для ночевки.

07:48 – 08:00 [**0,75/4,31 км**] – привал после очередного моста через р. Кегеты (дорога возвращается на левый берег). На противоположном берегу шикарное место для стоянки. Просматриваются кострища и очень приятные полянки среди елей. Перед мостом влево уходила тропинка.



Дорога – типичная Тянь-Шаньская горная



На противоположном берегу шикарное место для стоянки

08:16 [1,35/5,66 км] – снова пересекаем р. Кегеты по мосту. Через дорогу слагбаум, рядом калитка. Похоже, въехали на территорию турбазы. Признаков обитаемости не замечено.

08:22 – почти выехали за территорию турбазы и впервые за сегодняшний день въехали в зону солнца! Сразу становится значительно теплее!



Въехали на территорию турбазы



На карте в этой точке обозначен урез воды 2210 м

08:30 [1,23/6,89 км] – мост через р. Кегеты. Дорога уходит на гидрографически левый берег. Дорога каменистая, довольно много больших камней. Уклон не сильный, едётся достаточно приятно.

08:46 – слияние рек. На карте в этой точке обозначен урез воды 2210 м. Пересекаем приток р. Кегеты по мосту.

08:48 – 09:02 – привал с перекусом.

09:05 [1,78/8,67 км] – мост через р. Кегеты, дорога переходит на гидрографически правый берег. Дорога горная, сильнокаменистая. Качество дороги, по сравнению с тем, что было до слияния рек, несколько ухудшилось, ехать стало сложнее.

09:42 [2,43/11,1 км] – вброд пересекаем гидрографически правый приток р. Кегеты. Глубина меньше, чем по щиколотку, ширина метра три.



Брод преодолевается в седле



Ехать становится трудно

09:44 [0,1/11,2 км] – мост через р. Кегеты, дорога переходит на гидрографически левый берег.

09:49 – 10:15 [0,3/11,5 км] – привал. Ходили искать утерянные Лешей очки и с выездом несколько задержались.

10:29 [0,9/12,4 км] – начало участка с крупными камнями вдоль реки.

10:38 [0,4/12,8 км] – мост через р. Кегеты, дорога переходит на гидрографически правый берег. Достаточно сильный уклон и качество дороги (фактически, движемся по старой осыпи) ехать почти не позволяют. Идем пешком, ведя велосипеды рядом.

10:49 – 11:00 [0,4/13,2 км] (2588 м) – остановились собраться вместе, так как группа довольно сильно растянулась.



Довольно сильный уклон и качество дороги ехать почти не позволяют



На привале

11:01 [0,1/13,3 км] – брод через гидрографически правый приток р. Кегеты. Глубина меньше, чем по щиколотку, дно – крупные камни, проходится пешком с велосипедом.

11:03 – еще один брод. Глубина по щиколотку, дно каменистое. Без проблем проходится с велосипедом. Участок осыпи закончился, дальше дорога ровная и, насколько отсюда видно, уклон даже позволит ехать.

11:44 [1,1/16,4 км] – справа на скале очень красивый водопад.

11:58 – 12:53 [1,2/17,6 км] (2905 м) – обед.



Дорога ровная с небольшим уклоном, можно ехать



Крайний брод перед ночевкой

13:30 – 13:44 [**2,4/20 км**] (3110 м) – остановились на привал. Время еще раннее, но запланированный на сегодня маршрут мы уже проехали и высота достаточно большая. Чувствуют все себя нормально, пульс в состоянии покоя близок к привычным для каждого значениям, так что решаем подняться еще немного.

14:06 [**1,2/21,2 км**] (3187 м) – брод. Глубина примерно по щиколотку, ширина метров пять, дно каменистое.

14:39 [**1,3/22,5 км**] (3270 м) – выбираем место ночевки. Справа небольшой ручеек – все, что осталось от бурной и полноводной внизу р. Кегеты.

14:53 [**0,2/22,7 км**] (3272 м) – встали на ночевку в ложбинке справа от дороги, где ветер потише. Время раннее, но брать перевал нам сегодня рановато по высотной акклиматизации (все-таки это только второй день похода), а наличие хорошего места для ночевки и воды (поскольку ручей может выше уходить в камни) вызывает сомнение. Решили остановиться здесь и остаток пути до перевала преодолеть завтра утром. Самочувствие у всех хорошее.



А вокруг горы...



В ложбинке у дороги

Высота ночевки: 3272 м.

За день пройдено: 22,7 км, из них:

крупнокаменистый грейдер – 16,3 км,

крупнокаменистая горная дорога – 6,41 км.

Максимальная скорость: 18,6 км/ч;

Средняя скорость движения: 4,8 км/ч;

Средняя общая скорость: 2,9 км/ч;

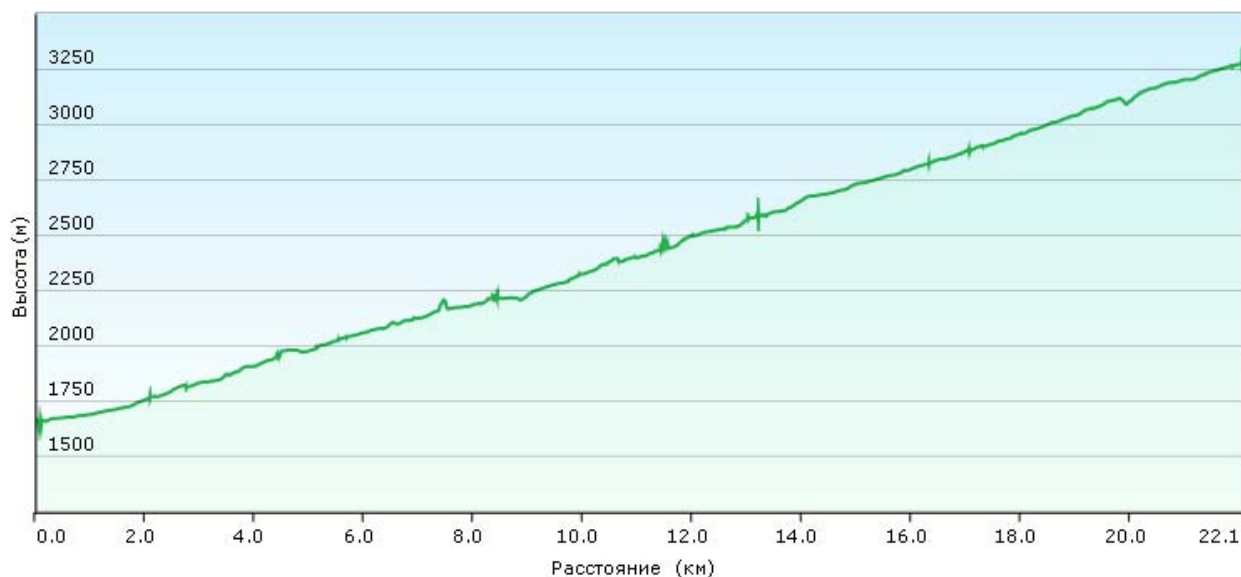
Время в движении: 04:41

Время остановок: 03:09

Суммарный набор высоты за день: 1907 м

Суммарный сброс высоты за день: 307 м

Высотный график:



2.3. День третий (06.08.2013): подъем по долине р. Кегеты – пер. Кегеты – долина р. Вост. Каракол – пос. Кумтюбе – пос. Акджар

05:00 – общий подъем.

07:10 – выдвигаемся из лагеря. Сегодня прособирались несколько дольше, чем хотелось бы.

07:38 [2,06/2,06 км] – пересекаем верховья р. Кегеты, есть неплохие места для ночевки. В принципе, можно было встать вчера на ночевку здесь, но в целях плавной высотной акклиматизации ночевка на меньшей высоте была более предпочтительна.

Подъем пологий, ехать вполне комфортно. Более крутые участки проходим пешком, чтобы зря не сбивать дыхание.

07:43 – 08:02 [0,45/2,51 км] (3455 м) – привал.

08:32 – 08:45 [2,38/4,89 км] (3623 м) – привал. Подъем пологий, почти везде удастся ехать.



*Верховья р. Кегеты (около 3400 м).
Наивысшая точка перед перевалом, где еще
есть вода.*



*Подъем пологий, почти везде удастся
ехать*

09:12 – 09:17 [1,82/6,71] (3765 м) – привал. На дороге лежит небольшой снежничек, пройти он не мешает. Выше дорога сильно разрушена – много довольно крупных камней – но идти по ней с велосипедом сложности не представляет.

09:24 [0,25/6,96 км] (3786 м) – поднялись на пер. Кегеты.



Дорога сильно разрушена, но идти с велосипедом комфортно



пер. Кегеты (н/к, 3786 м)

10:30 – перекусили, оставили перевальные записки и начали спуск с перевала. Сняли перевальную записку двух ребят из Н.Новгорода, которых встретили в начале подъема, и группы туристов из г. Йошкар–Ола от 17.07.13.



В начале спуска дорога неплохо сохранилась, хотя периодически приходится перелезать осыпавшиеся участки.



На заднем плане виден перевал и сохранившиеся витки серпантина. Дальше тропа идет напрямую по склону.

10:50 – 11:00 [**1,31/8,27 км**] – остановились на привал. Дорога сильно разрушена, велосипед почти везде приходится везти рядом с собой. Засыпана часть витков серпантина, тропа идет напрямую по склону. Кое-где ехать удастся, но крайне осторожно.

Удивительное ощущение, когда до перевала доезжаешь по дороге, которую явно поддерживают, а дальше все... Ощущение, что до перевала народ поднимается, разворачивается и едет обратно. Зачем так – непонятно ☺



Спуск временами становится не тривиальной задачей...

11:35 [**0,81/9,08 км**] (3463 м) – надеваем трекинговые ботинки. Дальше спуск предстоит по тропе. Тропа достаточно узкая, местами камушки из-под ног сыпятся, местами спуск становится довольно крутым. Особой сложности не представляет, но соблюдения мер предосторожности требует.



Надеваем трекинговые ботинки и вешаем рюкзаки на спину. Дорога закончилась совсем...

11:57 – 12:13 [**0,61/9,69 км**] (3341 м) – спустились до воды. Это первое место, где после перевала можно встать на ночевку. Кто снимал, повесили рюкзаки обратно на велосипеды, переобулись в ходовую обувь и продолжаем движение по ущелью р. Кегеты, но теперь уже по другую сторону перевала. Почти везде удастся ехать.

12:32 – 12:39 [**3,51/13,2 км**] (3034 м) – дорога подходит близко к реке. Остановились набрать воды.

12:55 – 13:04 [**3,1/16,3 км**] – у Сереги Ольчева прокол, остановились на ремонт.

13:16 [1,0/17,3 км] – въехали в долину р. Вост. Каракол. Дорога улучшилась, теперь это накатанная каменистая горная дорога.

13:25 – 13:49 [3,2/20,5 км] – прокол у Иры Загуменовой, ждем завершения ремонта.



Вышли на дорогу вдоль реки. Встречаются участки крупных камней, но почти везде можно ехать. Дорога постепенно улучшается.

13:54 – 14:52 [2,7/23,2 км] (2598 м)– остановились на обед на берегу р. Вост. Каракол. Вода в реке чистая, прозрачная. Есть удобная заводь, в которую можно влезть, не опасаясь течения. Совместили приятное с полезным – Андрей Лоскутников ремонтировал прокол, Андрей Воротников менял и затягивал раскрутившиеся бонки в системе.

15:09 [3,9/27,1 км] – развилка. Едем по правой дороге, идущей ближе к берегу р. Вост. Каракол.

15:26 – 15:47 [5,6/32,7 км] (2469 м) – на развилке равнозначных дорог выбираем правую, которая идет вдоль арыка. Дорога – сильнокаменистая грунтовка. У Андрея Лоскутникова раскрутились два болта на багажнике.



Обед на берегу р. Вост. Каракол



Каменистая грунтовка вдоль арыка

15:58 [4,4/37,1 км] – выехали на магистральную грунтовку, движемся по ней вправо.

16:03 [1,2/38,3 км] (2345 м) – въехали в Доналыш.

16:22 [8,1/46,4 км] (2197 м) – въехали в Карабулун. После предыдущего поселка была пара километров замечательного асфальта, а затем начался зубодробительный красный

грейдер с вкраплениями камней, песка и «стиральной доски». Собственно, он же пока продолжается и дальше.

17:04 – 17:25 [**12,3/58,7 км**] (2013 м) – привал с перекусом. Очередной ремонт у обоих Андреев. Им сегодня катастрофически везет! Грейдер вытрясает душу, но едем довольно быстро, поскольку вниз.

17:33 [**2,2/60,9 км**] (1571 м) – направо уходит хорошо накатанная дорога в поселок, а мы едем прямо. Качество дороги не изменилось, все тот же грейдер.

17:50 [**4,8/65,7 км**] – мост через пересохшее русло какой-то реки.

17:53 [**0,7/66,4 км**] – въехали в Кумтюбе, начался асфальт.

0,6/67 км – на Т-образном перекрестке поворачиваем налево.

17:56 [**0,1/67,1 км**] – слева колонка, набираем воду.

2,2/69,3 км – выехали из Кумтюбе. Асфальт в поселке и за его пределами такой, что лучше бы его не было.

73 км – начался асфальт лучшего качества.

18:36 [**6,56/75,89 км**] – встали на стоянку на берегу реки сразу за поселком Акджар. После кладбища вправо к реке уходит накатанная грунтовка. Место на берегу реки очень приятное и укромное, но нас угораздило попасться на глаза жителям поселка, так что вечер оказался посвящен общению и фотографиям на память. Вокруг нашей стоянки заросли облепихи. Вновь лакомимся компотом.



Место нашей ночевки

Высота ночевки: 1848 м.

За день пройдено: 75,89 км, из них:

асфальт – 11,5 км;

грейдер – 14,4 км;

каменистая горная дорога – 41,9 км;

тропа – 0,61 км.

Максимальная скорость: 38,6 км/ч;

Средняя скорость движения: 13,4 км/ч;

Средняя общая скорость: 6,7 км/ч;

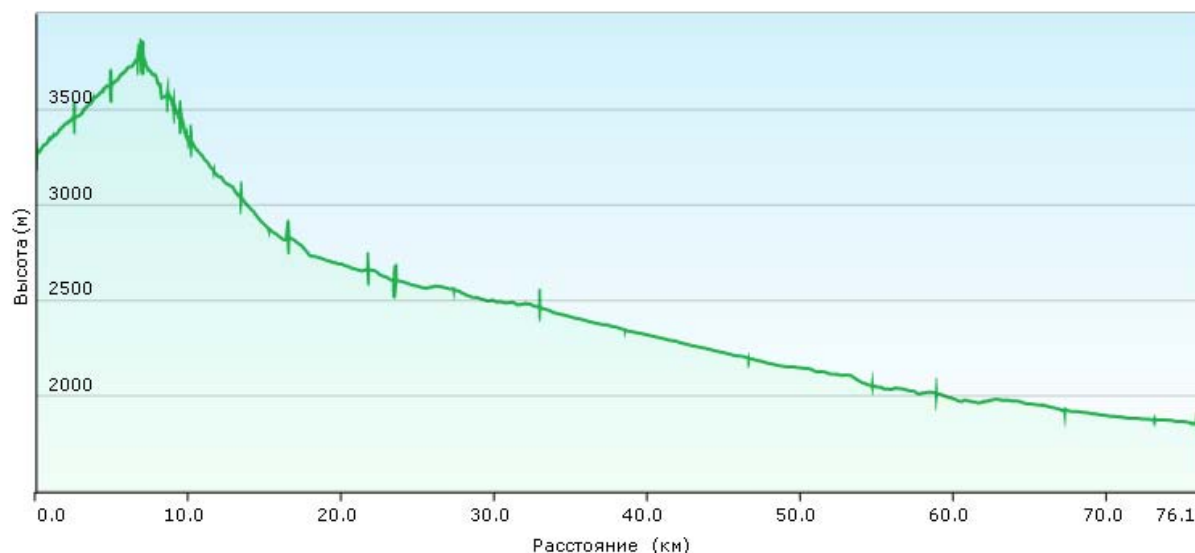
Время в движении: 05:41

Время остановок: 05:42

Суммарный набор высоты за день: 783 м.

Суммарный сброс высоты за день: 2204 м.

Высотный график:



2.4. День четвертый (07.08.2013): пос. Акджар – пос. Кочкорка – ущелье Кувак – Боомское ущелье – долина р. Чонг-Кемин

05:00 – общий подъем.

07:17 – вышли на маршрут.

07:28 [2,57/2,57 км] – с асфальта сворачиваем вправо на грунтовку. Развилка находится напротив точки уреза воды 1836 м на карте. Асфальтовая дорога идет через горы, по всей видимости, с перепадом высоты, а грунтовка идет вдоль реки, обходя справа вершину 1984,7 м, и дальше выходит на основную дорогу.



Выезд от места ночевки к асфальтовой дороге



Преодолели локальный подъемчик

07:39 [2,99/5,56 км] – преодолели локальный подъемчик. Перед подъемом развилка. По генштабовской карте грунтовка уходит вправо, проходит вдоль реки и на основную дорогу выходит чуть дальше. Реальная же дорога на развилке выглядит как дорога несколько худшего качества, чем уходящая к реке, взбирается на небольшой пригорок, переваливает через него и выходит на основную дорогу. На треке это место должно быть хорошо видно.

07:48 [2,34/7,9 км] (1834 м) – выбрались на основную асфальтовую дорогу.

07:59 [4,0/11,9 км] (1810 м) – мост через Чу, окраины Кочкорки.

08:03 [1,3/13,2 км] – Т-образный перекресток, перед нами основная дорога через Кочкорку. Поворачиваем влево и останавливаемся закупать продукты. Здесь, по всей видимости, центр поселка – много магазинов, аптеки, рынок.



На центральной улице пос. Кочкорка

10:03 [3,8/17 км] – выехали из Кочкорки, продолжаем движение по маршруту.

10:24 – 10:30 [24,1 км] (1783 м) – справа от дороги колонка, остановились набрать воды.

10:37 – 12:45 [1,8/25,9] (1789 м) – остановились справа от дороги у арыка, чтобы взвесить, запаковать, распределить продукты и съесть – таки долгожданный арбуз.



Выехали из Кочкорки, продолжаем движение по маршруту



Солонина собственного приготовления. Заготавливаем мясо на автономный участок

12:59 [5,3/31,2 км] – уходим влево на трасу в объезд Рыбачьего, пересекаем по мосту р. Чу. На генштабе эта дорога не обозначена. Хороший ровный асфальт.

13:50 – 14:12 [8,2/39,4 км] (2068 м) – привал на подъеме. Едем по шикарному асфальту.



Начало подъема от моста. Жарко и сильный встречный ветер.



Вид на р. Чу и Ортокойское водохранилище

14:35 – 14:50 [2,6/42 км] (2167 м) – влезли на перевал. Дальше вниз, к Боомскому ущелью. На перевале можно купить кумыс и айран, чем мы не преминули воспользоваться.



Перевал 2160 м (по GPS – 2167 м)



На перевале дети продают кумыс и айран



Мост через р. Чу. Въезжаем в Боомское ущелье



Привал у дороги в Боомском ущелье

15:19 [**15,1/57,1 км**] (1564 м) – проехали мост через р. Чу, выбрались на трассу Бишкек – Рыбачье и повернули влево.

Спуск с перевала очень прикольный, дорога хорошая. Встречный ветер такой, что ехать приходилось «на колесе», а первому изрядно вкручивать. При попытке свалиться с колеса вкручивать приходилось не только первому, так что ехали плотной колонной. Какая-то безумная пляска ветра, когда воздушные потоки накрывают со всех сторон.

0,6/57,7 км – началась построенная часть новой полосы, отгороженная от основной дороги и мы, недолго думая, переместились туда. Асфальт очень хороший, а машин нет. Идеальная велодорожка! Ветер, зараза, встречный! Едем плотной колонной.

2,5/60,2 км – началась открытая часть новой дороги.

15:49 – 16:15 [**3,9/64,1 км**] (1528 м) – привал с перекусом.

16:20 – 17:52 [**2,8/66,9 км**] (1518 м) – остановились в кафе справа от дороги переждать ливень.

18:42 [**14,7/81,6 км**] (1410 м) – в доме справа от дороги купили бензин для горелок. Литр 80-го бензина стоит 36 сом.

3,4/85 км – после моста свернули вправо на дорогу по долине р. Чонг-Кемин.

19:12 [**9,5/91,1 км**] (1305 м) – встали на ночевку в долине р. Чонг-Кемин справа от дороги на берегу. Несколько оборудованных полянок с кострищами (однако на дороге висит знак, запрещающий заготовку дров, так что судьбу решили не испытывать и готовили на горелках) и даже со столиками. Выбрали наиболее уютную.



Пережидаем непогоду. Знакомимся с блюдами местной кухни.



Первая стоянка в долине р. Чонг-Кемин. Дождит...

Высота ночевки: 1305 м.

За день пройдено: 91,1 км, из них:

асфальт – 85,8 км;

грунтовая дорога – 5,33 км

Максимальная скорость: 58,1 км/ч;

Средняя скорость движения: 15,9 км/ч;

Средняя общая скорость: 8,7 км/ч;

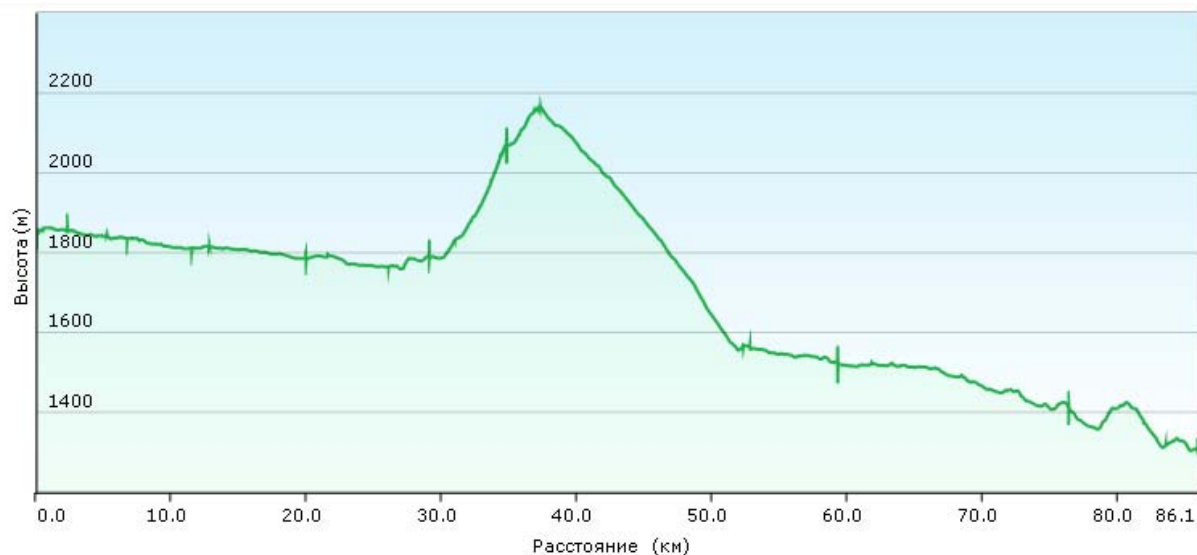
Время в движении: 05:44

Время остановок: 04:47

Суммарный набор высоты за день: 922 м

Суммарный сброс высоты за день: 1470 м

Высотный график:



2.5. День пятый (08.08.2013): подъем по долине р. Чонг-Кемин

05:00 – общий подъем.

07:13 – выдвигаемся на маршрут дальше вверх по долине р. Чонг-Кемин. Погода радует теплым солнышком и практически безоблачным небом.



Утро в лагере



Дорога абсолютно пустая, едется бодро

07:26 – 07:31 [2,75/2,75 км] (1354 м) – слева от дороги красивая надпись Алтын-Булак, асфальтированная площадка со скамейками, где можно посидеть передохнуть, облагороженный родник и даже стационарный туалет. Видно, что раньше место было оборудовано очень хорошо. Сейчас все выглядит несколько заброшенным, но все равно впечатляет. Останавливаемся набрать воды.

08:00 – 08:13 [**6,87/9,62 км**] – въехали в Тарткул (местные названия с указанными на карте Генштаба не совпадают), остановились на окраине поселка на небольшой привальчик.

08:31 [**5,18/14,8 км**] (1511 м) – въехали в Шаапдан.



На въезде в Тарткул



Привал у дороги

08:58 – 09:10 [**6,7/21,5 км**] (1603 м) – привал.

09:19 [**1,9/23,4 км**] – асфальтовая дорога уходит влево в поселок, а нам дальше прямо по грейдеру. Почти сразу развилка, выбираем левую дорогу. Если верить карте, дальше дороги сойдутся, но есть вероятность, что левая идет без потери высоты.



Дальше нам по грейдеру



А солнце шпарит...

09:58 – 10:11 [**7,9/31,3 км**] (1765 м) – привал.

10:58 – 11:15 [**7,7/39 км**] (1900 м) – привал на притоке р. Чонг–Кемин. Приток течет с гор, вода чистая, прозрачная.

11:57 [**2,7/41,7 км**] (2074 м) – слева оз. Джашыл–Кель, народ ловит рыбу. Было бы чуть–чуть попозже, можно было бы остановиться здесь на обед. В общем–то, место неплохое и для ночевки. Но нам обедать еще рано, движемся дальше.

12:07–12:18 [**0,6/42,3 км**] (2131 м) – привал.

13:13 – 14:30 [7,9/50,2 км] (2175 м) – остановились на обед на берегу притока р. Чонг–Кемин – слева перед мостом через приток. Место роскошное как для обеда, так и для ночевки: есть место под палатку, кострище, дрова. Вода в притоке чистая, прозрачная.

14:44 [1,7/51,9 км] – пересекли следующий приток р. Чонг–Кемин. Место для обеда тоже неплохое, но с предыдущим несравнимо.

15:19 – 15:32 [6,8/58,7 км] (2257 м) – привал.



Все дальше от асфальта



оз. Джашил-Кель



Наш скромный туристический обед ☺

15:44 – [2,0/60,7 км] (2277 м) – брод через приток р. Чонг–Кемин. Глубина примерно по щиколотку, дно – среднего размера камни, ширина метров восемь. Брод преодолевается в седле.

16:05 – [3,9/64,6 км] (2332 м) – брод через приток р. Чонг–Кемин. На карте обозначен брод, в реальности же через основной поток есть хороший мост, а брод совсем маленький – метра четыре шириной, глубина примерно по щиколотку. Проходится с сухими ногами по камням или берется в седле. Сразу после притока справа от дороги между деревьями замечательные полянки для ночевки, но мы еще не проехали запланированный на сегодня километраж.



Все выше и выше...



Сразу после притока хорошие места для ночевки

16:16 – [1,0/65,6 км] (2343м) – по мосту переехали на гидрографически левый берег р. Чонг–Кемин. Впереди шлагбаум и пост. Как выяснилось – въезд в заповедник. Нас записали в журнал, взяли по 150 сом с носа, выдали квитанцию (которая нам чуть позже пригодилась) и пропустили.

16:35 – 16:47 [1,3/66,9 км] (2348 м) – привал.



Мост через р. Чонг-Кемин перед КПП



Вид от шлагбаума

17:05 [2,5/69,4 км] (2407 м) – очередной отмеченный на карте брод не случился. Только что переехали высохшее русло. Судя по выросшим в русле деревьям, воды здесь не было уже давно.

Сзади надвигается нечто несусветное! Похоже, в горах за нашими спинами поливает дождь. Впрочем, это не так страшно. Главное, впереди небо относительно чистое сегодня весь день – есть надежда, что над нашим перевалом снега не было.



Погода шепчет...



«Домик» под елками

17:11 [0,6/70,0км] (2421м) – перед бродом через небольшой приток справа в елочках встали на ночевку. Место очень приятное – чистая вода, елки с разлапистыми нижними ветками, под которыми вполне можно укрыться от дождя без всякого тента (что нам сегодня актуально). Дрова есть, но мы решили не рисковать и костер в заповеднике не разводить. Как выяснилось – правильно! Только мы устроились, приехал лесник, проверил у нас квитанцию, предупредил, что костер жечь нельзя, убедился, что готовим на горелках, и пожелал хорошего отдыха.

Высота ночевки: 2421 м.

За день пройдено: 70 км, из них:

асфальт – 23,4 км;

грейдер – 46,6 км.

Максимальная скорость: 39,6 км/ч;

Средняя скорость движения: 10,8 км/ч;

Средняя общая скорость: 7 км/ч;

Время в движении: 06:29

Время остановок: 03:29

Суммарный набор высоты за день: 1772 м

Суммарный сброс высоты за день: 670 м

Высотный график:



2.6. День шестой (09.08.2013): подъем по долине р. Чонг-Кемин.

Подъем, традиционно, в 05:00, но прособирались сегодня долго.



Долина р. Чонг-Кемин восхитительна

07:35 – выходим на маршрут. Утром был дождик, сейчас растянуло. Солнышко, легкие остатки облаков – очень приятная погода.

07:44 [**1,2/1,2 км**] – брод через ручей. Глубина меньше чем по щиколотку, дно – мелкие камни, ширина метров пять, преодолевается в седле.

08:05 [**1,84/3,04 км**] (2567 м) – забрались на локальный перевальчик. Впереди виден гидрографически левый приток р. Чонг-Кемин. Пожалуй, наиболее крупный из всего, что нам пока попадалось.

08:11 [**0,68/3,72 км**] – мост через приток. Красота неземная! На горизонте снежные пики.



Мост через приток



Вдалеке снежные пики

08:17 [**0,96/4,68 км**] – брод через ручей. Ширина метров пять, глубина меньше чем по щиколотку, дно – некрупные камни. Преодолевается в седле.

08:22 – 08:35 [**0,83/5,51 км**] – очередной брод через ручей. Глубина меньше чем по щиколотку, ширина метра два. Легко преодолевается в седле. Остановились на привал.

08:40 [**0,74/6,25 км**] – брод через ручей. Глубина примерно по щиколотку, ширина метра три, дно – некрупные камни. Преодолевается в седле.

09:20 – 10:20 [6,25/12,5 км] (2570 м) – преодолели первый серьезный брод. В качестве страховки кинули веревку 6-ку и переходили, придерживаясь за нее. Рюкзаки переносили на спине, часть велосипедов нам помогли перевезти местные ребята на лошадях. Брод не сказать, что страшный, но в некоторых местах с веревкой было спокойнее.



Первый серьезный брод на нашем маршруте

У Сереги Ольчева во время переправы уплыл тапок. Был пойман Маньяком ниже по течению. Надо заметить, смотрелось сие действие весьма и весьма любопытно. Погоня за тапком была захватывающей! ☺ В дальнейшем тапки надежно пристраховывались.

После брода дорога становится приятной полевой грунтовкой. Четко прослеживаются две колеи, ехать вполне комфортно.

11:05 – 11:30 [5/17,5 км] (2633 м) – второй большой брод. Рюкзаки переносим на спине отдельно от велосипедов. Этот брод значительно проще предыдущего, веревку решили не натягивать. Нас вежливо попросили пройти в юрту погранотряда, расположенную на холме за бродом. Ограничилось все стандартными вопросами «Кто? Куда? Откуда?», после чего нас отпустили с миром, даже не стали проверять документы.



Второй большой брод



Возможно, где-то есть более пологий заезд

12:09 – 12:23 [3,3/20,8 км] (2756 м) – залезли на верхнюю дорогу, идущую по старой осыпи, и устроили привал. Возможно, есть другой, более пологий заезд на дорогу, если лезть от поста пограничников. Но сходу этот вариант не просматривался.

13:06 [5,9/26,7 км] (2760 м) – отмеченный на карте брод через приток оказался совсем нестрашным. Ширина около двух метров, глубина чуть выше, чем по щиколотку, дно – некрупные камни. Преодолевается в седле.



Штурм привала. Третий серьезный брод

13:18 – 13:50 [1,7/28,4 км] – брод. Переправлялись с рюкзаками на спине, велосипеды переносили отдельно. На всякий случай натянули перила из вспомогательной веревки. По большому счету, особой необходимости в этом не было – брод переходит без веревки. Но чтобы исключить возможность каких-либо неприятностей, которые нам абсолютно ни к чему, веревку решили все-таки повесить. Трюк этот сегодня отработан уже практически до автоматизма и много времени не занимает.

13:50 – 14:35 – обед решили сделать сразу после брода.

15:00 – 16:40 – брод. Чтобы обойти основное русло, которое показалось нам небезопасным, переправлялись через четыре рукава. Натягивали веревку и шли по перилам. Рюкзаки и велосипеды переносили по отдельности. Первый и последний шел налегке на длинном маятнике.

Раньше в этом месте был мост через основное русло, но почву размывло, и начало моста оказалось метрах в двух от берега. Издали этого не видно ☺



*Мост есть! Точнее, был...
(От берега до начала моста около двух метров
свободного пространства)*



*В районе дороги брод практически
непроходим. Выбираем путь через
несколько рукавов реки*



Чем дальше, тем интереснее. Четвертый серьезный брод

Вылезает на полочку, идущую по долине выше реки, и продолжаем путь к перевалу. Дорога закончилась, по полке идет тропа, но ехать можно. Впрочем, недолго – тропа становится очень каменистой, даже катить велосипед рядом довольно проблематично. Вероятно, стоило идти по долине реки, не поднимаясь вверх (хотя четкой тропы там не прослеживается) – через некоторое время тропа резко сбрасывает высоту, и качество ее несколько улучшается – вновь можно ехать.

17:50 – 18:05 – привал.

18:16 [37,7 км] (2915 м) – форсировали ручей. Ширина метра полтора, глубина примерно по щиколотку, переходится по камням.



Тропа по «полочке»



Можно ехать!



На привале

18:56 [2,0/39,7 км] (2932 м) – остановились на ночевку перед бродом. Бродить решили рано утром, когда спадет вода. Сейчас в реке перекатываются камни, и уровень воды не позволяет безопасно организовать переправу.



Окружающие горы завораживают

Здесь мы познакомились с пастухами во главе с Рашидом, недалеко от палатки которых остановились на ночлег. Нас пригласили в палатку, угостили горячим молоком и чаем с лепешками и сметаной, а потом и макаронами с говяжьей печенью. После холодных бродов и довольно-таки тяжелого дня это было для нас лучшим подарком!

В разговоре выяснилось, что через пер. Ак-Суу два раза в год гоняют стадо коров. Этот факт нас несколько обескуражил и породил при подъеме на перевал немало шуток из серии: «Хотел бы я посмотреть в глаза той корове...» ☺

Высота ночевки: 2932 м.

За день пройдено: 39,7 км, из них:

грейдер – 12,5 км;

полевая дорога – 17,5 км;

тропа – 9,7 км

Максимальная скорость: 33,2 км/ч;

Средняя скорость движения: 7,2 км/ч;

Средняя общая скорость: 3,5 км/ч;

Время в движении: 05:29

Время остановок: 05:53

Суммарный набор высоты за день: 1120 м

Суммарный сброс высоты за день: 650 м

Высотный график:



2.7. День седьмой (10.08.2013): долина р. Чонг-Кемин – долина р. Зап. Ак-Суу

Подъем, традиционно, общий в 05:00.

07:10 – выдвигаемся на маршрут. Сейчас нам предстоит брод, который не смогли взять вчера.

07:42 – брод пройден. Привычные уже перила и рюкзаки отдельно от велосипедов. За ночь уровень воды существенно понизился, и переправа оказалась не особенно сложной.

08:48 [**4,65/4,65 км**] (3062 м) – тропа идет то достаточно хорошая, то теряется. Вышли к р. Зап. Ак-Суу, начинаем подъем по ущелью.



Утро...



Тропа иногда теряется



Долина р. Зап. Ак-Суу

08:54 – 09:13– на берегу реки у родника остановились набрать воды и надеть трекинговые ботинки, кто еще этого не сделал. Тропа дальше каменистая, идет довольно круто по склону.

10:10 – 10:20 [**1,99/6,64 км**] (3125 м) – привал.



Тропа сначала довольно круто набирает высоту, затем идет более полого

11:05 – 11:30 – привал. У Сереги отклеилась подошва у ботинка. Ремонтируем поломку резиновым клеем. Идти можно.

12:43 [**2,36/9 км**] (3205 м) – смотря по–очереди на время, небо, брод с перекатывающимися камушками и водой цвета цемента, предстоящий нам еще путь до перевала, решили остановиться на стоянку на берегу притока р. Зап. Ак–Суу, а завтра рано утром пройти брод, вызывающий сейчас серьезные опасения, и подняться на перевал.



Впереди приток р. Зап. Ак-Суу



Приток р. Зап. Ак-Суу чуть выше нашего места стоянки



Полдня отдыха...



Серегоно жилище

Как выяснилось – решение было весьма удачным! Серега жаловался, что не очень хорошо себя чувствует. Померили температуру – 38,3. За полдня он отлежался, и утром уже чувствовал себя нормально, температура спала. Что это было – так до конца и не поняли.

Хочу обратить внимание на особенность прохождения данного участка маршрута. На расстоянии в 9 км два достаточно серьезных брода, которые необходимо успеть пройти до 11 часов утра (позднее высокий уровень воды делает переправу небезопасной). Это возможно при очень раннем старте и интенсивном прохождении участка, позволить себе расслабиться можно только после прохождения второго брода.

Мы ко второму броду подошли слишком поздно, результатом стала вынужденная полудневка.

Высота ночевки: 3205 м.

За день пройдено: 9 км по тропам.

Максимальная скорость: 13,6 км/ч;

Средняя скорость движения: 3,8 км/ч;

Средняя общая скорость: 1,6 км/ч;

Время в движении: 02:22

Время остановок: 03:08

Суммарный набор высоты за день: 500 м

Суммарный сброс высоты за день: 220 м

Высотный график:



2.8. День восьмой (11.08.2013): подъем на пер. Ак-Суу

8:15 - с 20:00 вчерашнего дня шел дождь. Вылезли из палаток, как только перестало капать. Ночью вдалеке шумели камнепады, слышен был рев реки. Приходили в голову мысли, не переползти ли повыше по склону (хотя и так лагерь стоял на возвышении и приличном расстоянии от воды) - уж очень сильный был дождь. Но обошлось. Несмотря на ночной ливень, река оказалась вполне проходимой. Решили быстренько собрать лагерь и пройти брод, пока вода не поднялась, а позавтракать уже на том берегу.

10:25 - прошли брод, бродили несколько рукавов реки. Веревка потребовалась только на одном участке, остальное вполне проходило без перил.



Несколько простых «рукавов»

12:05 – позавтракали и выдвинулись на штурм перевала, по небу плывут облака, светит солнце. Уровень воды в реке значительно повысился, и как-то радостно, что мы уже на этом берегу. В принципе, было понятно, что перевал мы успеваем взять впритык и более логично перенести штурм на следующий день. Но уже несколько дней погода стояла

далеко не самая хорошая, а тут распогодилось, и появилась-таки возможность выйти на перевал. Решили идти.

12:51 [**1,68 км**] (3327 м) - дошли до родничка, заканчивающего маленьким озерцом. Склоны осыпные, тропа читается где-то лучше, где-то хуже, но по турам вполне можно пройти. В случае острой необходимости можно встать на ночевку.



Тропа читается где-то лучше, где-то хуже...

13:00–13:15 [**0,32/2,0 км**] (3362 м) - привал.

14:02-14:20 **1,34/3,34 км** (3467 м) - виден ледник. Разведываем дорогу и выходим на штурм. Вообще, ледник начинается довольно-таки неожиданно. В какой-то момент смотришь под ноги и понимаешь, что между камнями блестит лед. Дальше самая ответственная задача – найти место перехода с гребня на основную часть ледника. Переходить нужно почти сразу, поскольку дальше вдоль гребня в леднике потоком воды промыто довольно-таки глубокое и широкое русло, к которому лучше не приближаться.



Ледник начинается довольно-таки неожиданно



Первые шаги по леднику

По леднику идем строго друг за другом, не растягиваясь, во избежание ненужных сложностей. Леше и Ире сегодня идетя тяжело – горняжит. Несколько таблеток диакарба и шипучего аспирина ситуацию несколько улучшают, но идем все равно не быстро.

По пути попадаются две трещины шириной около полуметра. Снаряжение для организации страховки у нас с собой, но применять не приходится – в обоих случаях

неподалеку находится вполне надежный «мостик», по которому можно безопасно перейти трещину.

Сам ледник – шершавый и пологий, идти приятно. Народ высказывает предположение, что, если бы не трещины, вниз очень здорово можно было бы прокатиться!



По леднику идем строго друг за другом



На пути встретилась трещина



«Мостик» через трещину



Команда в сборе (руководитель за кадром)

На выходе с ледника переходим речку. Речка не широкая, можно перешагнуть, спуститься удобно по камням.



Речка на выходе с ледника

17:10 - вышли с ледника на сыпуху.

По сыпухе идет тропа, но какого-то единого выхода на нее нам найти не удалось. Ухожу на разведку, в какой-то момент натыкаюсь на тур, от которого тропа уже видна абсолютно четко. От ледника до тропы нужно подняться метров на 50 траверсом по склону.

Погода начинает портиться – небо плотно затягивают облака, моросит дождь. Но тут уже останавливаться негде – безопаснее дойти до перевала.



Тропа на перевал Ак-Суу

20:00 [6,46/9,8 км] (4045 м) – вышли к перевалу. Закат потрясающий, на подъеме накрыло снегом. Быстро темнеет, решили встать на ночевку на перевале и уже завтра спускаться.

Ветер весьма ощутим! Спускаемся чуть ниже седловины и откапываем площадку под большую палатку – благо, грунт мягкий и это возможно сделать. Вторая палатка у нас экстремальная, ее ребята ставят на седловине, растягивая как можно более тщательно.

У Иры начинается сильная горняжка – кружится голова, рассеянное внимание, нарушена координация движений. На подъеме было выпито 4 таблетки дексаметозона и таблетка шипучего аспирина С, даем еще 6 таблеток дексаметозона. Примерно минут через 40 становится лучше, к утру симптомы пропадают совсем.

Ужин решаем не готовить, поесть бутербродов. Ночь проходит спокойно за исключением того, что ветром на нас периодически кладет палатку. Раз после второго перестаем поднимать все, что прилетает с полочки под потолком палатки – становится легче (все-таки приземление на тебя GPS, фонарей и прочей увесистой мелочи – не самое приятное событие).

Высота ночевки: 4045 м.

За день пройдено: 9,8 км, из них:

2,7 км - по леднику;

7,1 км - по тур. тропе.

Максимальная скорость: 5,5 км/ч;

Средняя скорость движения: 2,7 км/ч;

Средняя общая скорость: 0,8 км/ч;

Время в движении: 03:24

Время остановок: 07:27

Суммарный набор высоты за день: 1123 м;

Суммарный сброс высоты за день: 322 м

Высотный график:



2.9. День девятый (12.08.2013): пер. Ак-Суу – р. Чонг-Ак-Суу – Григорьевское ущелье.

Завтрак тоже, для экономии времени, бутербродный (хотя воду в канны вечером, на всякий случай набрали). Что-нибудь горячее сделаем, когда спустимся к реке. Почти перед самым выходом на перевал есть ручей, но «работает» он только во второй половине дня. За ночь ручей замерзает.

9:57 – сфотографировались у тура, положили записку, начинаем спуск. Тропа идет левее тура (если стоять спиной к леднику), плавно обходит снежники и траверсом начинает спускаться. Есть участки, где тропа спускается круто, но сыпуха мягкая, позволяет сделать ступеньку.



Пер. Ак-Суу



Тропа плавно обходит снежники

10:35 – 10:46 [**1,18 км**] (3895 м) – у Сережи Лебедева очередной раз отклеивается подошва. Остановились на ремонт, переодеваемся, начинает теплеть.

11:18 – 11:50 [**1,35/2,53 км**] (3730 м) вешаем рюкзаки на велосипеды. Дальше просматривается тропа приличного качества, позволяющая катить велосипед рядом и даже местами ехать.



Встречаются крутые участки



Качество тропы улучшается

12:36 [**2,21/4,74 км**] (3355 м) – вышли на берег р. Чонг-Ак-Суу. Ищем брод. Переходим через несколько рукавов, на двух организуем страховку. Брод не сложный, но вода ледяная! После брода растянули тент и устроили горячий обед. Сил и оптимизма прибавилось!

16:12 – начинаем спуск по Григорьевскому ущелью.



Выходим к броду через р. Чонг-Ак-Суу

16:50 [**2,21/6,35 км**] (3338 м) – вышли к завалу курумника, обходим справа, ближе к склону.

17:40 [**1,21/7,56 км**] (3314 м) – вылезли с тропы по курумнику. Тропа хорошо промаркирована «туриками», кое-где нанесены отметки красной краской – деятельность местной турфирмы. Передвигались с рюкзаками за спиной.

17:45 – повесили рюкзаки обратно на велосипеды. Двинулись дальше.

18:44 [1,88/9,44 км] – тропа улучшается, местами можно ехать.

19:30 – встаем на ночевку перед бродом через приток р. Чонг-Ак-Суу. Отличный ручеек, на полянке остоу деревянного сооружения, часть пустили на костер.



Тропа улучшается, местами можно ехать

Высота ночевки: 3085 м.

За день пройдено: 12,95 км по тур. тропе.

Максимальная скорость: 20,1 км/ч;

Средняя скорость движения: 3,4 км/ч;

Средняя общая скорость: 1,4 км/ч;

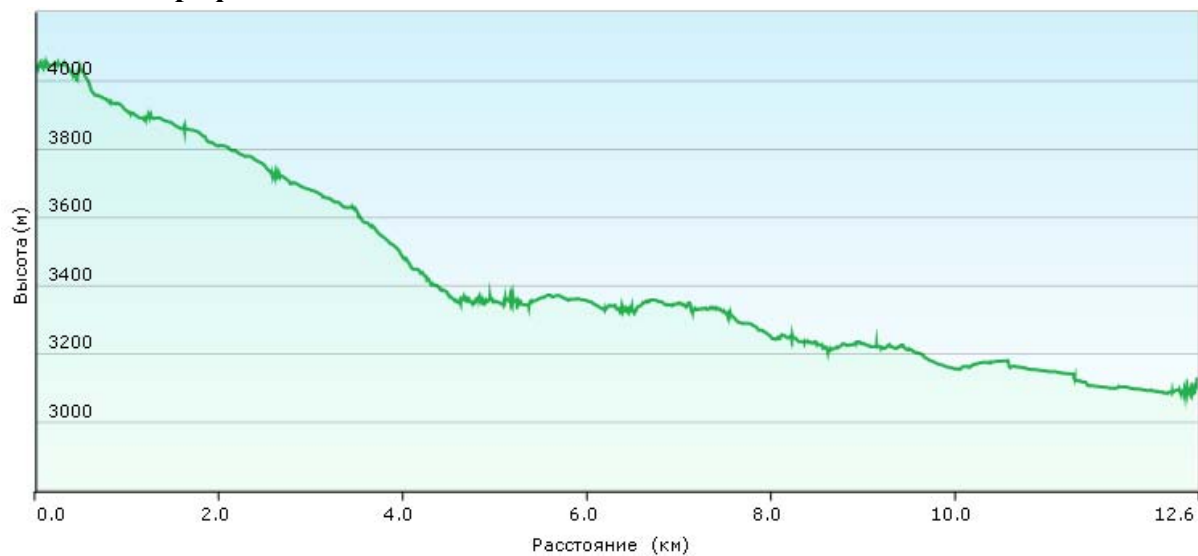
Время в движении: 03:47

Время остановок: 05:32

Суммарный набор высоты за день: 370 м

Суммарный сброс высоты за день: 1286 м

Высотный график:



2.10. День десятый (13.08.2013): спуск по Григорьевскому ущелью, пер. Кек-Бель – пер. Уч-Кюнген – Кек-Дебе – Ананьево – Чон-Орюктю – Орто-Орюктю – берег оз. Иссык-Куль

5:45 - подъем несколько припозднился.

8:05 - заканчиваем сборы, впихиваем себя в мокрые кроссовки и выдвигаемся к броду.

08:10–08:20 - преодолеваем брод через р. Теретер (200 м от места стоянки). Глубина ниже колен, течение не очень сильное, ширина 20 м, дно – камни все мастей.

8:40 [0,245 км] (3098 м) - закончили навешивать рюкзаки после брода через р. Теретер, выдвигаемся на маршрут.



Место нашей ночевки



Вариант жилища от Сереги Ольчева

8:51 [0,514/0,759 км] (3075 м) - еще один брод, перешли, не замочив ног, по наваленным камням.

9:30 [3,2/3,94 км] (2985 м) - началось подобие дороги с камнями, колдобинами, но четко видны две колеи. Где-то едем по колее, где-то удобнее по травке.



Брод сразу после стоянки. Вода ледяная



Тропа видна отчетливо, но ехать все еще удается не везде



«Мост» из камней



Можно ехать!

9:35 - два подряд брода через притоки р. Чонг-Ак-Суу. Переходим по камням, глубина ниже щиколотки, ширина 10 м каждый. Ноги мочить категорически не хочется.



Очередные броды



Дорога все лучше

9:50 [1,54/5,48 км] - очередной брод. Дно каменистое, глубина ниже щиколотки, ширина 5 метров. Переходится по камням.

Еще один брод, ширина 4 метра, дно каменистое, глубина ниже щиколотки.

9:55 – 10:10 [1,18/6,66 км] (2791 м) - остановились на привал.

10:25–10:40 - брод через небольшую речку. Ширина 10 метров, глубина наибольшая чуть ниже колена. Прошли пешком. Рюкзаки с велосипедов не снимали.

10:53 [5,74/12,4 км] (2480 м) - еще один брод, ширина 4 м, дно - некрупные камни, преодолели в седле.

Почти сразу еще один брод, ширина 5 метров, глубина в самом глубоком месте чуть ниже втулки, проезжается в седле.

11:08 [2,0/14, 4 км] - очередной брод. Глубина выше щиколотки, дно каменистое, ширина 6 метров преодолевается в седле.

11:15 [3,6/16,0 км]- проезжаем нижнее озеро Григорьевского ущелья.

11:33 [3,3/19,3 км] - брод. Ширина 10 метров, ниже щиколотки, дно каменисто–песчаное. Преодолевается в седле.

11:40 [1,5/20, 8 км] (2017 м) - мост через р. Чонг-Ак-Суу. Направо пошла дорога на спуск по Григорьевскому ущелью, а нам налево и по серпантину вверх на перевал Кек-Бель.

12:08 [1,8/22,6 км] (2385 м) - отдыхаем. Сидим на перевале Кек-Бель, ждем растянувшуюся группу.



Финишные метры перед пер. Кек-Бель

12:20 - стартуем вниз с перевала.

12:31 [3,2/25,8 км] (2150 м) - спустились в следующую долину, скоро начнется подъем на перевал Уч-Кюнген.

12:35 [0,8/26,6 км] - мост через р. Ак–Суу.

12:45 –13:00 [4,1/30, 5 км] (2073 м) - остановились отдохнуть на развилке, направо уходит дорога в юрт–городок (можно остановиться на ночь, перекусить, покататься на лошадях), налево уходит наша дорога на перевал. Попробовали зайти в юрт городок. Но еду надо заказывать и довольно долго ждать – сегодня это не наш вариант.



Спуск с пер. Кек-Бель



Дорога на пер. Уч-Кюнген

13:25 [**2,2/32,7 км**] - брод через ручей, отмеченный на карте. Ширина 3–4 метра, дно каменисто–песчаное, глубина ниже, чем по втулку. Проезжается в седле.

13:37 [**1,0/33, 7 км**] (2204 м) - перевал Уч–Кюнген. Привал. Группа в негодовании! «Что, уже второй перевал взяли? Опять шоколадку есть?! Странные какие-то перевалы...»

13:46 - выдвигаемся на маршрут. Начинаем спускаться в сторону Ананьево.

13:49 [**0,4/34,1 км**] - брод. Ширина 15 метров, глубина по щиколотку, дно песчано-каменное, преодолевается в седле.

14:08 [**3,9/38,0 км**] (2011 м) - въехали небольшой поселок. Посреди него брод. Ширина 7 метров, глубина чуть выше щиколотки, дно каменисто песчаное. Преодолевается в седле.



Спуск в Ананьево



14:23 [**4,1/42,1 км**] (1799 м) - начался асфальт.

14:35 [**3,1/45.2 км**] - въехали в пригород Ананьево продолжаем спуск. Дорога хорошая, асфальт.

15:00 [**5,3/50, 5 км**] - вышли на трассу в Ананьево, поворачиваем налево. Как выяснилось, решение было неверным – единственное работающее кафе с другой стороны, пришлось возвращаться.

15:10–16:34 - засели в кафе «Минутка» (слева от трассы, если ехать из центра города в сторону Чолпон-Аты). Накормили сытно и недорого.

16:34 - покупаем продукты. Выдвигаемся в сторону Каракола.

16:58 [3,1/53, 6 км] - еще раз проехали перекресток Ананьево, движемся в сторону Каракола.

17:07 [0,8/54, 2 км] - заехали на заправку купить бензин. Бензин здесь, в отличие от Бишкека, можно купить в пластиковые бутылки.



Трасса вдоль Иссык-Куля



Лагерь на берегу (утро следующего дня)

19:19 [25,4/79,6 км] (1613 м) - встали на берегу оз. Иссык–Куль на частной территории дома отдыха для «своих». Отдали 1500 сом за всех. Песчаный пляж, рядом впадает арык с пресной водой, заросли облепихи... Но мы заранее нарвали абрикосов, так что компот у нас сегодня абрикосовый.

Высота ночевки: 1615 м.

За день пройдено: 79,56 км, из них:

3,94 км – тур. тропа;

21,3 км – каменистая грунтовая дорога;

37,46 км – асфальт.

Максимальная скорость: 45,7 км/ч;

Средняя скорость движения: 12,7 км/ч;

Средняя общая скорость: 8,1 км/ч;

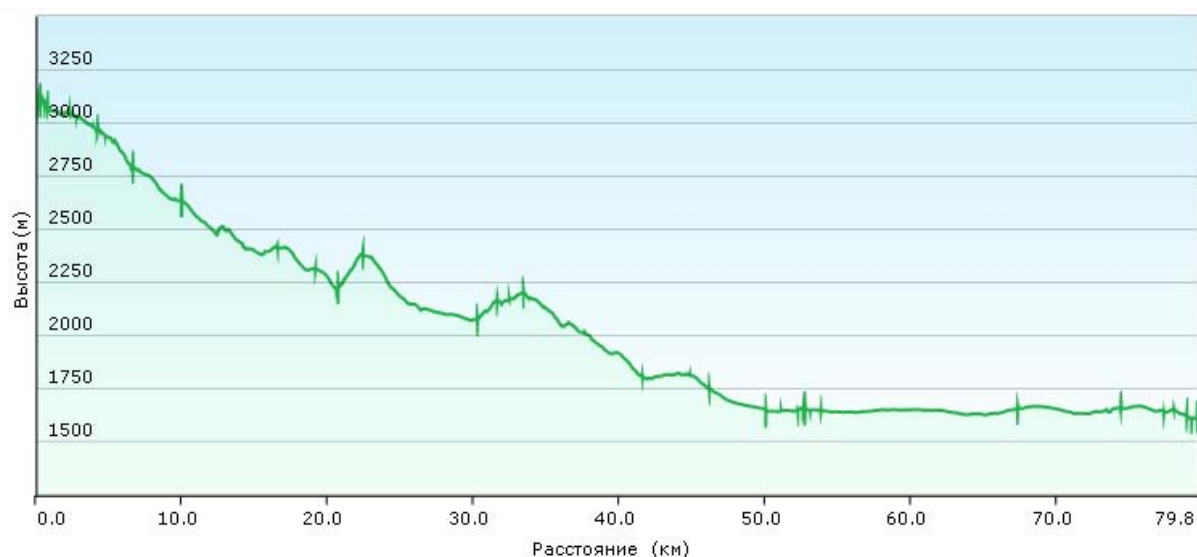
Время в движении: 06:15

Время остановок: 03:33

Суммарный набор высоты за день: 820 м

Суммарный сброс высоты за день: 2336 м

Высотный график:



2.11. День одиннадцатый (14.08.2013): Орто-Орүктю – Ойтал – Ойбулак – Кутурга – Курменты – Сарыбулак – Тюп – Михайловка – музей Пржевальского - Каракол

8:10 - готовы к выходу, встали в 6:00. Погода солнечная, легкие облака. Иссык-Куль прекрасен!

8:26 [1,5 км] - выехали обратно на трассу.

8:37 [3,16/4,66 км] - въехали в Ойтал. С левой стороны колонка. Остановились набрать воды.

9:20–9:33 [11,84/16,5 км] - остановились на привал.

10:22–10:36 [16,3/32,8 км] - привал.

10:50 [4,8/37,6 км] - проезжаем центральную площадь Тюпа.

10:55–11:05 [2,4/40,0 км] - в результате неудачного маневра упал Сережа Ольчев, обработали локоть и заклеили пластырем. Едем дальше.

11:56 [2,1/52,1 км] - свернули вправо на Михайловку.

12:00 [1,5/53, 6 км] - въехали в Михайловку.

12:06 [1,3/54, 9 км] - в поселке пятый поворот налево наш. Асфальт закончился. Началась проселочная дорога. Однако поворот оказался неверным, местный житель на велосипеде показал, как выехать на нужную дорогу (на треке хорошо виден зигзаг по поселку).

12:10 [55, 6 км] - выехали на грейдер в сторону пристани Пржевальского.

12:16 [57. 5 км] - мост через р. Каракол. Дорога хорошая, широкий грейдер. После моста начался асфальт.

12:45–14:48 -Музей Пржевальского. Экскурсия. Мороженое. Фото.



Багажник во всей красе



В музее Пржевальского



В кафе «У Рахилия»



Въезжаем в Каракол

15:13 [71,0 км] - возвращаемся на трассу, с которой сворачивали в сторону Михайловки.

15:30–15:45 [3,3/74,3 км] - с левой стороны авторемонт. Завариваем сломанную стойку багажника (поломку обнаружили на выезде из музея) – время поломки выбрано грамотно! ☺ Цена вопроса 50 сом.

16:00 [5,7/76,0 км] - приехали на базар в Караколе, засели в кафе «У Рахилия». За два года, что я здесь не была, ничего не изменилось – нас встретили очень радушно, накормили вкусно, а куурдак вообще оказался лучшим из тех, что пробовали до и после этого.

19:00 – закупились, выдвигаемся в сторону ночевки.

19:20 -кемпинг «Туркестан». 300 сом с человека за номер с кроватями. Душ с горячей водой и туалет общий на весь кемпинг. Воду для питья набирать у кухни из шланга или у ворот кемпинга.

Пожалуй, самый легкий день за все время похода. Несмотря на довольно-таки внушительный километраж, мы неплохо отдохнули и готовы к дальнейшим свершениям, которые ждут уже завтра.

Высота ночевки: 1725 м.

За день пройдено: 84 км, из них:

2,6 км – грейдер;

73,6 км – асфальт.

Максимальная скорость: 41,0 км/ч;

Средняя скорость движения: 16, 2 км/ч;

Средняя общая скорость: 11,1 км/ч;

Время в движении: 05:06

Время остановок: 02:20

Суммарный набор высоты за день: 800 м

Суммарный сброс высоты за день: 670 м

Высотный график:



2.12. День двенадцатый (15.08.2013): Каракол – Покровка – Сары – долина р. Джуку

8:55 – только вылезли из кемпинга, хотя встали в 6.00 . У Андрея Лоскутникова срезало болт багажника, пришлось выкручивать обломок из рамы.



Кемпинг «Туркестан»

9:50 [1,79 км] (1747 м) - выдвигаемся от рынка. Докупили лепешки. Серега Лебедев купил себе новые ботинки взамен расклеившихся.



Радостный завхоз с увеличенной в 5 раз нормой хлеба ☺ Как мы выяснили чуть позже – вес лепешки может колебаться от 100 до 500 г!



Жара и асфальт утомляют сильнее, чем перевалы!

10:40–10:52 [18,51/20, 3 км] - привал.

11:50–12:10 [17,7/38, 0 км] - Покровка. Привал с перекусом.

12:26 [6,5/44,5 км] - въехали в Сары.

12:30 [0,8/45,3 км] - в Сары сворачиваем влево на грунтовку, которая идет по долине реки Джуку.

12:44 [1,4/46,7 км] - вспомнили, что у нас мало бензина. Местные подсказали, что купить бензин можно купить в частном доме (АИ 80 - 34 сома за литр), по левую сторону от дороги сразу после трансформатора. Бежевый дом с синими наличниками.

12:50 [2,0/48,7 км] - вернулись к повороту.

13:07–13:20 [2,4/51,2 км] (1805 м) - привал. Очень жарко, стараемся забраться поглубже в тень.



По долине р. Джуку

13:35 [**3,0/54,2 км**] - качество дороги ухудшилось. Грейдер сменился на вязкий песок с камнями. Ехать удобнее по тропе, идущей слева от дороги.

0,7/54,9 км - тропа закончилась. Дорога стала лучше – твердый грейдер с мелкими камнями. Ехать комфортно.

14:10–15:06 [**6,2/61,1 км**] (1997 м) - мост через приток р. Джуку. Переезжаем на другую сторону и останавливаемся обедать на берегу притока слева от дороги. Перед мостом влево вдоль притока уходит дорога довольно хорошего качества.



Обед на берегу притока



Все выше по долине

15:16 [**1,2/62,3 км**] (2028 м) - мост через р. Джуку. Дорога переходит на гидрографический левый берег.

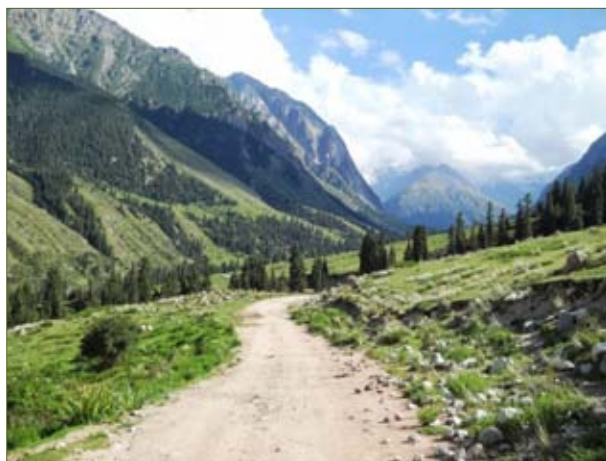
15:45 [**2,5/64,8 км**] (2167 м) - пересекаем по мосту ручей, вода в ручье мутноватая. Рядом стоят кошары.

15:50–16:05 [**0,4/65, 2 км**] (2195 м) - остановились на привал.

16:40 [**3,6/68,8 км**] - брод через приток р. Джуку. Ширина 3 метра, глубина чуть ниже втулки, дно каменистое, преодолевается в седле.

16:44 [**0,8/69,6 км**] - мост через р. Джуку. Дорога переходит на гидрографический правый берег. Вокруг отличные места для стоянки – пологие берега, елочки, вода в речке чистая.

16:56 - 17:05 [**1,0/70,6 км**] - привал.



В долине р. Джуку нас поразила какая-то особенная «хрустальная» тишина

17:34 [1,7/72, 3 км] - брод через приток р. Джуку. Ширина 20 метров, глубина ниже щиколотки. Дно каменистое (камни крупные), легко проходится пешком с велосипедом.

17:53 [2,7/75, 0 км] (2500 м) - брод через ручей. Ширина 1 метр, глубина по щиколотку, дно каменистое, преодолевается в седле.

18:00–18:06 [1,1/76,1 км] (2504 м) - привал.

18:09 [0,4/76,5 км] - мост через р. Джуку. Дорога переходит на гидрографический левый берег.



Дорога хорошая, ехать приятно



Привал

18:15 [0,9/77,4 км] - брод через приток р. Джуку. Ширина 6 метров, глубина по щиколотку, дно - средние камни, преодолевается в седле.

18:30 [2,0/79,4 км] - брод через приток р. Джуку. Ширина 2 метра, глубина чуть выше щиколотки, дно песчано-каменистое камни, преодолевается в седле.

18:58 [0,6/81,0 км] (2645 м) - встали на ночевку на притоке р. Джуку. Уютная полянка среди кустов и камней, на противоположном берегу лагерь коммерческих туристов.



Уж вечер близится...



Предпоследний брод перед ночевкой

Высота ночевки: 2649 м.

За день пройдено: 81, 0км, из них:

0,7 км – вязкий песок;

35 км – грейдер;

45,3 км – асфальт.

Максимальная скорость: 36,6 км/ч;

Средняя скорость движения: 13,1 км/ч;

Средняя общая скорость: 08,1 км/ч;

Время в движении: 06:09

Время остановок: 03:48

Суммарный набор высоты за день: 1430 м

Суммарный сброс высоты за день: 543 м

Высотный график:



2.13. День тринадцатый (16.08.2013): долина р. Джуку – пер. Джуку – оз. Чоколыкель

7:42 - выдвинулись на маршрут, встали в 05:00. Продолжаем подъем на перевал Джуку.

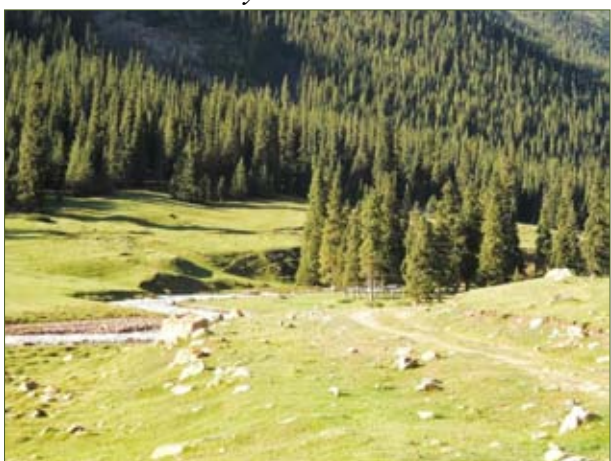
07:58 [2,38 км] - шикарное место для ночевки. Встать можно как слева от дороги на берегу р. Джуку, так и справа, где течет приток и есть достаточно большая сухая еловая роща. Очень приятные ровные полянки и чистая вода.



Наша уютная поляна



Снова в путь



Роща на берегу реки. Справа от дороги идеальное место для ночевки.



Брод через приток р. Джуку

08:11 [**1,8/4,18 км**] (2714 м) - брод через приток р. Джуку. Ширина 6 метров, глубина по щиколотку, дно каменистое, преодолевается пешком с велосипедом.

08:34–08:41 [**1,85/6,03 км**] (2748 м) - привал.

09:30–09:45 [**4,5/10,8 км**] (2878 м) - привал с перекусом. Выдвигаемся дальше. Качество дороги постепенно ухудшается, две слабые колеи по траве (трава низкая, так что ехать по ней приятно). Где-то завалы камней, где-то дорога просто с большими камнями, местами дорога обвалилась. Приближаемся к повороту, наше ущелье уходит влево.

10:30 [**2,9/13,7 км**] (2934 м) - пролезли селевой вынос, выходим на дорогу по ущелью р. Джуку. Дорога идет по гидрографическому левому берегу, хотя на карте Генштаба указана по правому. Наше ущелье уходит влево, а прямо ущелье р. Дунгуроме, ведущее к перевалу Дунгуроме. Дорога по этому ущелью не просматривается, на будущее может быть интересным проверить возможность прохода через пер. Дунгуроме - это кратчайший путь на дорогу через пер. Суек и пер. Барскаун.

10:50 [**0,2/13,9 км**] - прошли брод через р. Дунгуроме. Ширина 10 метров, глубина чуть ниже колена, течение достаточно сильное, прохождение сложности не представляет, но рюкзаки с велосипедов сняли и пронесли на спине. Двигаемся дальше.



Дорога ухудшается



Селевой вынос



Перед поворотом влево ущелья р. Джуку



Брод через р. Дунгуроме

11:33–11:46 [**2,3/16, 2 км**] (3133 км) - привал с перекусом.

12:00 [**0,5/16,7 км**] (3152 м) - поднялись к первому озеру. Озеро слева, дорога идет дальше.



Подъем все круче



Впереди видно первое озеро

13:20 [**3,6/20,3 км**] (3351 м) - остановились на обед у верхнего озера. Видны витки серпантина и выход на перевал.

14:23 – вышли с обеда. Дорога сильно завалена камнями, местами осыпалась и представляет собой каменистую тропу. Уклон большой, ехать практически не получается, ведем велосипеды рядом.

14:57 [**0,9/21,4 км**] (3445 м) - перешли р. Джуку по хорошо сохранившемуся деревянному мосту. Повесили рюкзаки на спину - уклон большой, много крупных камней, катить велосипед с рюкзаком уже не удается.



Идти тяжело, но виды того стоят!



Верхнее озеро



И это тоже дорога!



Финальные витки серпантина



Пер. Джуку

16:15–16:55 [**1,5/23,1 км**] (3666 м) - взяли перевал Джуку. Оставляем перевальную записку, снимаем записку ребят из г. Йошкар–Ола. Сжевали перевальную шоколадку, едем дальше.

17:30 [0,5/23,6 км] (3662 м) - закончили переправу через речку около старого моста. С мостом забавная ситуация! Он замечательно сохранился, но попасть по нему можно только на островок между двух рукавов реки. Дальше ждет брод.

18:23 [3,0/26,6 км] (3719 м) - брод через приток. Ширина 5 метров, глубина меньше чем по колено, переходится по камням, велосипед ведется рядом.



Мост... через половину реки!



От перевала идет хорошая дорога...



...дальше дорога ухудшается



Долина сильно заболочена

19:00 [2,6/29,2 км] (3703 м) - встали на ночевку рядом с остатками дороги напротив озера Чоколыкель. Озеро густо населено всякой растительностью и живностью, воду сырой пить нельзя. Сильный холодный ветер, так что ужинать решили в палатке.

После перевала двигались по разрушающейся старой дороге - четко прослеживаются две колеи, на некоторых участках дорога превращается в тропу. Долина сильно заболочена, много мелких притоков - большинство проходится или проезжается с сухими ногами. Озеро Чоколыкель обходим с Востока. На противоположном берегу дороги не видно, что соответствует информации из отчета Димы Романова, группа которого прошла тем берегом в прошлом году.

Высота ночевки: 3703 м.

За день пройдено: 29,2 км, из них:

10,8 км – грейдер;

18,4 км – тропа.

Максимальная скорость: 18,2 км/ч;
Средняя скорость движения: 04,5 км/ч;
Средняя общая скорость: 02,1 км/ч;
Время в движении: 06:28;
Время остановок: 04:50.

Суммарный набор высоты за день: 1530 м
Суммарный сброс высоты за день: 470 м

Высотный график:



2.14. День четырнадцатый (17.08.2013): оз. Чоколыкель – долина р. Арабельсу – пер. Арабель – долина р. Бурхан

09:25 - выходим на маршрут. Общий подъем в 07:00. Ночью были заморозки, конденсат на тенте палатки заледенел.



Наш лагерь. Позади самая холодная ночевка за поход.

10:07 [2,46 км] - на перешейке между озерами дорога практически полностью потерялась. На подъеме на холм колеи еще просматриваются, а дальше пропадают. Зато травяной покров позволяет двигаться на велосипеде по азимуту. Видна дорога по долине реки Арабельсу, идем к ней напрямик.

10:27 [**1,61/4,07 км**] (3697 м) - вышли к р. Арабельсу. Готовимся к броду. На противоположной стороне видна хорошая дорога.

10:56 - перебрадили р. Арабельсу. Выбираемся на дорогу.



Дорога исчезающее прекрасна! ☺



Брод через р. Арабельсу



Дорога по долине р. Арабельсу

11:25–11:30 [**4,84/8,91 км**] (3732 м) - набираем воду в притоке р. Арабельсу. Дорога - укатанный до состояния асфальта каменистый грунт с вкраплением асфальта. На дороге россыпь мелких камней.

12:40–13:15 [**10,49/19,4 км**] (3773 м) - вышли на основную трассу от Иссык–Куля через пер. Барскаун, делаем привал. Дует сильный холодный ветер. Дальше нам нужно будет пересечь трассу и уйти по грунтовой дороге к пер. Арабель.

13:50–14:00 [**0,6/24,0 км**] (3821 м) - привал.

14:08 [**25,2 км**] (3820 м) - брод через ручей, ширина 2 метра, глубина по щиколотку, дно каменистое, преодолевается в седле.



Привал рядом с трассой



Дорога к пер. Арабель



Все ближе к перевалу



Перешеек между двумя озерами

14:14 [**1,0/26,2 км**] (3841 м) - переезжаем мост через ручеек (протока между озерами), по обеим сторонам дороги озера.

14:19 [**0,8/27,0 км**] (3845 м) - взяли перевал Арабель. Группа, правда, умудрилась этого не заметить и пронеслась дальше.

14:30–14:36 [**0,8/27,8 км**] (3851 м) - группа собралась. Интересно, что здесь высота больше, чем в точке, обозначенной перевалом на карте.



Спуск с пер. Арабель в долину р. Бурхан

14:58 –16:05 [**2,9/31,7 км**] (3540 м) - обедаем у дороги, найдя закрытое от ветра местечко.

Первые 200 м сбрасываем по крутому каменистому серпантину, дальше дорога идет по долине реки Бурхан. Спуски/подъемы, но в основном вниз, едет замечательно.

16:21 [4,6/35,3 км] - преодолели два брода, глубина по щиколотку, дно каменистое, ширина 3–4 метра, преодолеваются в седле.

16:56 [3,9/39,2 км] (3344 м) - преодолели брод через множественные рукава притока реки Бурхан. Три из них достаточно глобальные, ширина от 2 м и больше, глубина выше колена, но можно перейти по крупным камням, что и сделали.

Следом еще два брода. Ширина 3 м, глубина по щиколотку, дно каменистое, проезжаются в седле.

17:10 [0,4/39,6 км] - еще брод через множественные рукава очередного притока реки Бурхан, ширина от 1 до 3–4 метров, глубина не выше колена, дно каменистое, преодолеваются пешком с велосипедом.



*Рукава одного из множества притоков
р. Бурхан*



Бродов сегодня много



Утомленные спуском



Дорога по долине р. Бурхан

17:55–18:10 [8,0/47,6 км] (3235 м) – привал.

18:30 [3,9/51,5 км] (3182 м) - два подряд брода через множественные рукава еще одного притока реки Бурхан. Дно каменистое, глубина по щиколотку, ширина от 2 до 4 м. Проходится пешком с велосипедом или проезжается в седле.

18:50 [3,5/54,4 км] (3131 м) - встали на ночевку в низине у ручья почти сразу после брода через приток.

Дорога по долине р. Бурхан большей частью очень приятная. Бродов много, но все они или берутся в седле или проходятся пешком с велосипедом. Организации страховки не требуется.

Высота ночевки: 3132 м.

За день пройдено: 54, 4 км, из них:

4,07 км – без явно выраженной дороги;

35 км – грунтовая дорога;

15,3 км – асфальт.

Максимальная скорость: 35, 5 км/ч;

Средняя скорость движения: 9, 7 км/ч;

Средняя общая скорость: 05,8 км/ч;

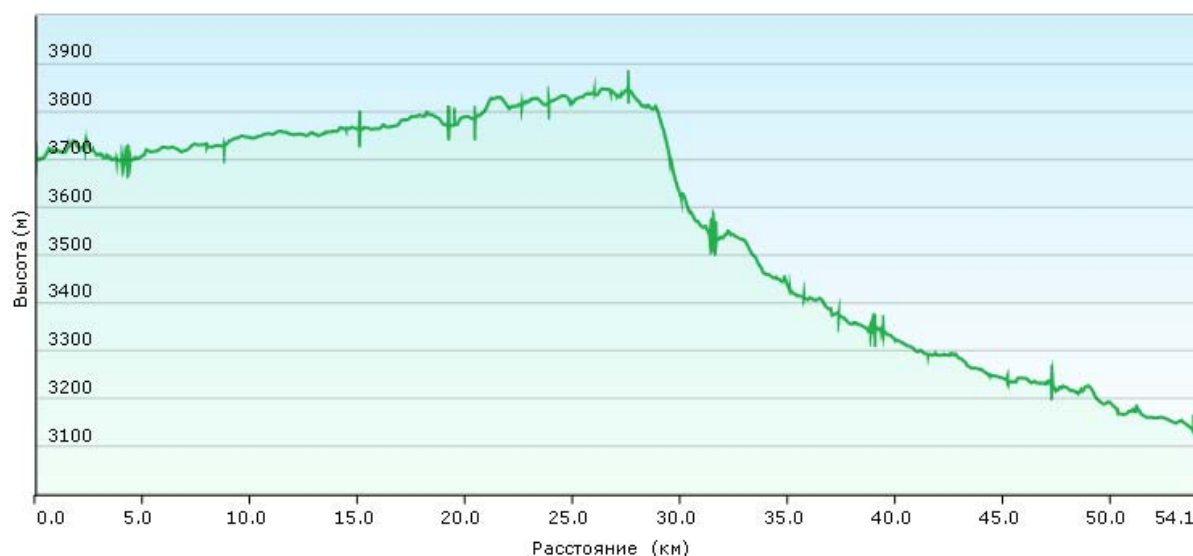
Время в движении: 05:36

Время остановок: 03:46

Суммарный набор высоты за день: 660 м

Суммарный сброс высоты за день: 1225 м

Высотный график:



2.15. День пятнадцатый (18.08.2013): долина р. Бурхан – долина р. Болгарт – долина р. Мал. Нарын

7:25 (3139 м) - выходим на маршрут, встать в 5:00 удалось встать только одному из дежурных - Андрею Воротникову, остальные вылезли ближе к 6:00 .

8:12 [7,28 км] (3069 м) - мост через приток р. Бурхан, на карте рядом обозначение мог. Мурза.



Брод через приток р. Бурхан



Дорога по долине р. Бурхан

8:23–8:30 [2,47/9,75 км] (3040 м) - привал.

[0,45/10,2 км] - два подряд брода. Дно мелко–каменистое, глубина по щиколотку, ширина до 10 м. Проезжается в седле.

9:00 [15,4 км] - брод через приток р. Бурхан. Дно каменистое, глубина по щиколотку, ширина 5 м. Проезжается в седле.

9:06 [1,6/17, 0 км] (3016 м) - брод через приток р. Бурхан. Дно среднекаменистое, глубина чуть выше щиколотки, ширина 5 м. Проезжается в седле. Дорога - каменистая грунтовка, местами переходящая в травянистые колеи, местами просто сухие колеи. Ехать приятно, долина фантастически прекрасна!

9:24 [4,0/21,0 км] (3006 м) - брод через приток р. Бурхан. Дно каменистое, глубина по щиколотку, ширина 2 м. Проезжается в седле. Сразу за притоком остановились на привал.

9:50 – продолжаем путь.

9:54 [0,2/21, 2 км] - брод через два рукава притока р. Бурхан. Дно среднекаменистое, глубина по щиколотку, ширина 10 м. Проезжается в седле. Ноги замочить просто.

10:34 [5,4/26,6 км] - брод через приток р. Бурхан. Дно каменистое, глубина по щиколотку, ширина 20 м. Проезжается в седле.

10:51 [2,4/29,0 км] (2971 м) - брод через приток р. Бурхан. Дно среднекаменистое, глубина чуть выше щиколотки, ширина 5 м. Проезжается в седле.



Бродов в долине р. Бурхан много



Дорога по насыпи



Мост через р. Джилусу

10:58 [**0,8/29,8 км**] (2970 м) – слияние дорог. Слева пришла отсыпанная каменистая дорога по насыпи. Начинается она, по всей видимости, ближе к берегу, но откуда - точно сказать трудно. Едем дальше по ней.

11:01 [**0,6/30, 4 км**] - брод через приток р. Бурхан. Дно среднекаменистое, глубина чуть выше щиколотки, ширина 5 м. Проезжается в седле.

11:25–11:45 [**5,0/35,4 км**] (2962 м) - привал.

12:00 [**3,1/38,5 км**] (2901 м) - хороший мост через р. Джилусу. Направо дорога уходит к горячим источникам, нам налево в сторону р. Болгарт и р. Малый Нарын.

12:03 [**0,3/38,8 км**] - выбрались на дорогу по долине р. Джулусу. Поворачиваем налево.

12:50 –12:08 [**10,7/49,5 км**] - привал.



Дорога по долине р. Болгарт



Подъем от р. Болгарт к мосту через р. Карагоман (дорога обходит вершину 3043,2 м с Севера)



Мост через р. Карагоман (обедаем справа от моста)



Спуск к мосту через р. Карасаз. Хорошо видна вершина 3043,2)

13:56–15:05 [**13,9/63,4 км**] (2775 м) - остановились на обед на берегу р. Карагоман, справа от моста.

15:36 [**0,1/68,3 км**] - мост через р. Карасаз.

16:08 – 16:20 [**8,1/75,4 км**] - привал.

16:53 [**8,3/83,7 км**] - мост через р. М. Нарын. Переезжаем на гидрографически левый берег, впереди видно небольшой поселок.



Дорога по долине р. Малый Нарын



Долина р. Малый Нарын

17:02 [**1,8/85,5 км**] - въехали в пос. Уруктам. В 2011 году нам удалось найти в этом поселке магазин, правда, располагался он в одном из частных домов ближней к р.М.Нарын линии и работал по требованию.

17:08–17:27 [**2,2/86,7 км**] (2583 м) - привал.

17:57 [**6,9/93,6 км**] (2562 м) - мост через приток р. М.Нарын.

18:06–18:10 [**0,8/94,4 км**] (2569 м) - привал.

Долина постепенно сужается, начинается красивое ущелье с высокими стенками – впечатляющее зрелище!



В ущелье р. Мал. Нарын

18:32 [4,4/98,8 км] (2519 м) - мост через р. М.Нарын. Дорога переходит на гидрографический правый берег.

18:40 [2,2/101,0 км] (2493 м) – встали на ночевку на полянке слева от дороги, есть кострище, чуть впереди приток р. М.Нарын, воду берем из него. Сегодня у нас наконец-то ночевка с костром!

Высота ночевки: 2493 м.

За день пройдено: 101, 0 км, из них:

28,8 км – мелкокаменистая грунтовая дорога;

71 км – каменная горная дорога.

Максимальная скорость: 38, 6 км/ч;

Средняя скорость движения: 13, 7 км/ч;

Средняя общая скорость: 9,0 км/ч;

Время в движении: 7,21

Время остановок: 3, 52

Суммарный набор высоты за день: 980 м

Суммарный сброс высоты за день: 1620 м

Высотный график:



2.16. День шестнадцатый (19.08.2013): ущелье р. Мал. Нарын – Таш-Башат – Нарын – пер. Ак-Кая – р. Ат-Баши

7:40 - выдвигаемся на маршрут, а в 5:20 первыми выползли дежурные.



Лагерь утром



На выезде из долины Малого Нарына

7:56 [**1,12 км**] - мост через приток р. М.Нарын. Приток чистый, в кустах вполне можно поискать место под палатки.

8:01 [**1,38/2,5 км**] (2480 м) - мост через р. М.Нарын. Дорога переходит на гидрографический левый берег.

8:27 [**4,26/6, 76 км**] (2500 м) - мост через приток р. М.Нарын

8:31 [**1,01/7, 77 км**] - слева небольшие ручьи-водопадики, вода сливается через трубы под дорогой, вода чистейшая, пригодна для питья.

8:34 [**0,78/8,55 км**] - мост через р. М.Нарын. Дорога переходит на гидрографический правый берег.

9:12 [**3,85/12, 4 км**] - слева остаются юрты и какой-то небольшой домик, проезжаем шлагбаум и выезжаем на мост через р. М.Нарын. Дорога переходит на гидрографический левый берег.

9:50–10:05 [**10,1/22, 5 км**] (2345 м) - привал.

10:10 [**2,1/24,6 км**] – место, называемое «Два Нарына». Перебираемся по мосту через реку Нарын. Теперь нас ждет продолжительный участок пути по долине р. Нарын.



Два Нарына



Асфальт начался

10:47 [**8,9/33,5 км**] - проехали поселок Таш-Башат, вышли на финишную прямую к Нарыну. Справа небольшой магазинчик.

11:22 - съели по мороженому с газировкой и выдвинулись дальше в сторону Нарына. Ассортимент в магазинчике очень неплохой: крупы, тушенка, сладкое, всякая газировка, мыло, тут же носки и все в этом роде. Магазин открыт не постоянно, но есть кнопка вызова, при нажатии на которую магазин откроют.

11:50 [**9,7/43,2 км**] (2198 м) - начался асфальт.

0,8/44,0 км - асфальт закончился.

12:20–12:33 [**7,1/51,1 км**] - привал. Слева отель Нур - забор, стоит юрта. По всей видимости, что-то типа юрт-городка и отдельных номеров.

0,5/51,6 км – асфальт начался уже всерьез.

13:00 [**8,4/60,0 км**] - проехали знак «Нарын».

13:30–16:50 [**8,9/68,9 км**] (2058 км) - зависли на рынке в Нарыне. Закупались и обедали в кафешке. Как всегда получилось очень вкусно, очень сытно, очень много! ☺



Въезжаем в Нарын



Поразившее нас своим объемом блюдо под названием «Бризоль со сложным гарниром». Очень вкусно, но очень много!



Дорога на пер. Ак-Кая. Группа, видимо, фотографу надоела ☺



На пер. Ак-Кая наблюдали интересные манипуляции трактора, который сначала заталкивал грузовик в подъем, а потом удерживал на спуске.

17:30–17:40 [**12,9/81,8 км**] (2085 м) - перевал Ак-Кая. Перевал асфальтовый, набор небольшой, но после сытного обеда едет довольно лениво.

18:20–18:30 [**16,7/98,5 км**] (1908 м) – привал. Около дороги нашли мяту, вечером будет вкусный чай.



К месту ночевки



На берегу р. Ат-Баши (вид от нашего лагеря)

18:50[**6,0/104,5 км**] (1832 м) – сразу после моста через р. Ат-Баши свернули вправо на грунтовую дорогу и встали на ночевку в кустах на берегу реки. Вода близко, место со всех сторон закрытое. Много дров.

Высота ночевки: 1832 м.

За день пройдено: 104, 5 км, из них:

49,6 км – каменистая горная дорога;

53,9 км – асфальт.

Максимальная скорость: 50,3 км/ч;

Средняя скорость движения: 17, 4 км/ч;

Средняя общая скорость: 9,4 км/ч;

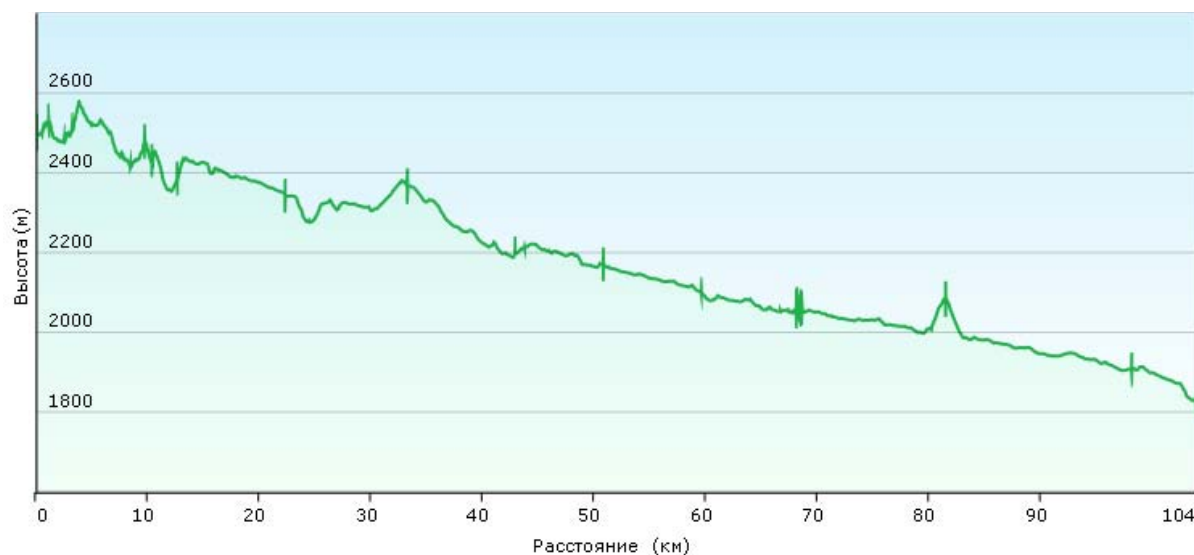
Время в движении: 06:00

Время остановок: 05:07

Суммарный набор высоты за день: 880 м

Суммарный сброс высоты за день: 1544 м

Высотный график:



2.17. День семнадцатый (20.08.2013): р. Ат-Баши – Куланак – Актал-Чат – Аккыя

8:10 - выдвигаемся на маршрут. Общий подъем в 6:00. Пасмурно. Ветрено.

8:36 [7,73 км] - въехали в Куланак.

8:40–8:45 [1,73/9,46 км] - слева колонка, остановились набрать воды.

9:05–9:15 [7,54/17,0 км] (1798 м) - привал.

20,5 км - на въезде в поселок Учкун начался каменистый грейдер.

9:30 [1,5/22, 0 км] - проехали мост перед поселком, снова начался асфальт.



Привал у дороги



На въезде в пос. Учкун асфальт закончился

10:13–10:25 [**16,9/38,9 км**] - привал. Проехали вывеску «кош келинездер» (как выяснилось позже – означает что-то вроде «добро пожаловать!» или «хорошей дороги!»). Впереди видна юрта.

10:45 [**8,6/47,5 км**] - въехали в Актал-Чат. В поселке ремонт дороги, и дорога представляет собой каменистый грейдер со стиральной доской. За поселком снова асфальт.

Приблизительно в середине поселка магазинчик. Останавливаемся купить мороженого, но съесть его решили на реке за поселком.

10:57 [**3,1/50,6 км**] - сворачиваем с трассы вправо на мост через р. Нарын.

11:02–11:40 [**1,8/52,4 км**] (1634 м) - перед мостом через Нарын свернули вправо на грунтовку для перекуса.



Привал на берегу Нарына



Щебеночка! Такая дорога ждет нас на большей части оставшегося пути.

52,7 км - асфальт закончился, начался мелкощебеночный грейдер со стиральной доской.

12:42–13:20 [**15,4/68,1 км**] (1674 м) - привал.

13:35 [**2,3/70,4 км**] - въехали в поселок Аккыя. Времени еще мало, а план на день мы практически выполнили. По этому случаю находим в поселке магазинчик, покупаем арбуз, овощи, и устраиваем себе царский обед!

14:05–15:15 [**3,8/74,2 км**] (1706 м) - обед рядом с арыком после выезда из поселка.



У Иры Загуменовой от тесного знакомства с Тянь-Шаньской пылью вилка на велосипеде стала жесткой, так что щебенка на дороге вызывает не самые радужные чувства!



В поселке Аккыя



Ищем место для обеда



Царская трапеза

Участок дороги от обеда до ночевки большая часть группы прокляла! Солнце, открытая местность без всякой тени, не крутой, но постоянный набор и каменистая дорога со «стиральной доской», отбивающая руки. Непередаваемое удовольствие! ☺

16:15 [8,3/82,5 км] (1951 м) - встали на ночевку в поле за арыком. Место очень интересное – разведано было в 2011 году. Чистое поле, просматривается очень далеко, но от дороги, по которой иногда проезжают машины, нас надежно закрывает практически

единственный на всю округу развесистый куст и бетонное «русло» арыка. В арыке очень приятно купаться, хотя необходимо соблюдать осторожность – течение очень сильное!



Много не самых лестных отзывов услышала в свой адрес эта дорога, пока мы доехали до места ночевки! ☺



Заход на ночевку



За арыком (утро следующего дня)

Высота ночевки: 1951 м.

За день пройдено: 82, 5 км, из них:

31,3 км – каменистый грейдер со «стиральной доской»;

49,1 км – асфальт.

Максимальная скорость: 54,3 км/ч;

Средняя скорость движения: 16, 8 км/ч;

Средняя общая скорость: 10,1 км/ч;

Время в движении: 4,54

Время остановок: 3,16

Суммарный набор высоты за день: 795 м

Суммарный сброс высоты за день: 678 м

Высотный график:



2.18. День восемнадцатый (21.08.2013): Аккыя – Каинды – Кошбулак – Дюдомель – лет. Каракаин

8:15- вышли на маршрут, встали в 6:00. Ночь теплая. Уже утром к нам пришло солнце. Начинаем подъем на перевал.

11:00–11:15 [**15,0 км**] (2757 м) - остановились на привал. Почти влезли на перевал.



Серпантин



Фотосессия на подъеме



В конце подъема



11:20 [**0,7/15,7 км**] (2775 м) - по указателю - 2800 м. Сфотографировались на перевале, начинаем спуск вниз. Спуск коварный – на мелких камнях в поворотах ощутимо заносит. Трое обзавелись легкими царапинами.



Перевал



Мелкие камни на спуске



Прокол



На обеде

13:00–13:05 [**16,1/31,8 км**] (1767 м) - проехали по мосту речку у поселка в несколько домов, колонки и магазина в поселке нет. Речка - первая вода после подъема на перевал. На перевале и спуске воды нет.

13:51 [**3,5/35,3 км**] (1998 м) - влезли на первый локальный перевальчик.

14:14 [**4,0/39,3 км**] (1977 м) - залезли на второй перегиб, отсюда уже начинается спуск в долину реки. Прокол у Сереги Лебедева, он, Андрей Л. и Серега О. остались чинить прокол, остальные поехали к реке готовить обед.

14:20–16:30 [**1,8/41,1 км**] (1855 м) - обед на полянке у реки справа от дороги после моста. Место хорошее как для обеда, так и для стоянки. Есть место под палатку и дрова, вода чистая.

17:35 [**10,9/52,0 км**] (1841 м) - справа ручей, на карте отмечен как родник. Вода чистая, прозрачная. Но насколько питьевая - сказать трудно, есть подозрения, что не питьевая, т.к. 4 года назад всей группе стало плохо после питья именно из этого ручья.

17:55–18:00 [**1,4/53,4 км**] (1900 м) - влезли на очередную горочку, устроили привал.

18:55 [3,7/ 58,1 км] (2115 м) - за поселком Кошбулак влезли на очередной локальный перевальчик.

19:40 [5,8/63,9 км] (2170 м) - локальный перевал после поселка Дюдомель. В поселке удалось купить айран. Дорога - каменистый грейдер со стиральной доской, достаточно пыльный.



20:03- встали на ночевку справа от дороги напротив летника Каракаин. Вода есть за летником. Местные жители к туристам относятся очень спокойно и гостеприимно.

За день пройдено: 70, 3 км по каменистому грейдеру со «стиральной доской».

Высота ночевки: 1801 м.

Максимальная скорость: 35,4 км/ч;

Средняя скорость движения: 9,0 км/ч;

Средняя общая скорость: 5,5 км/ч;

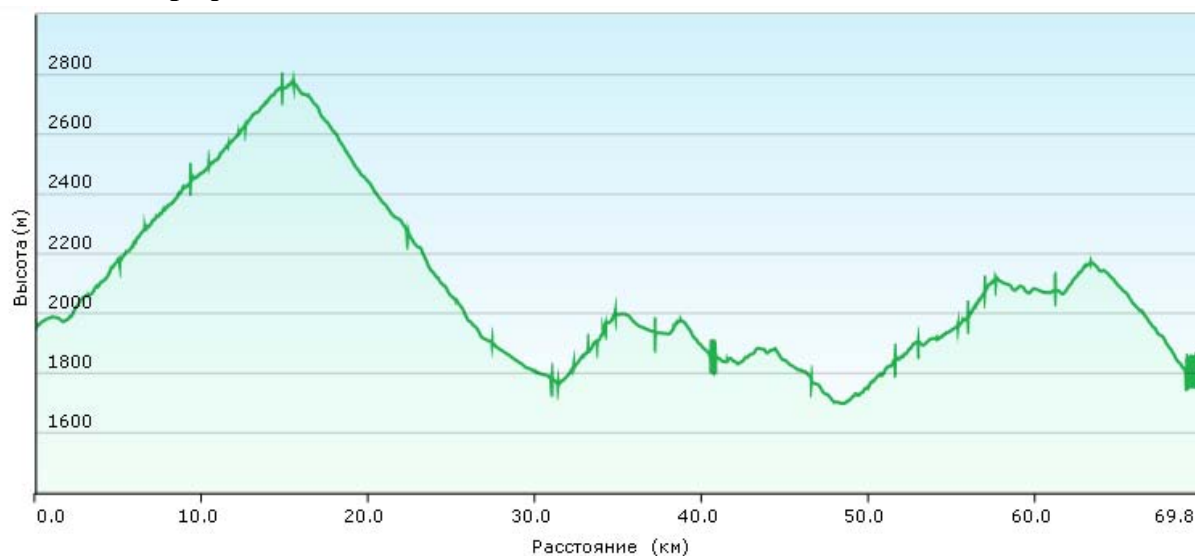
Время в движении: 7,46

Время остановок: 5, 04

Суммарный набор высоты за день: 1935 м

Суммарный и сброс высоты за день: 2086 м

Высотный график:



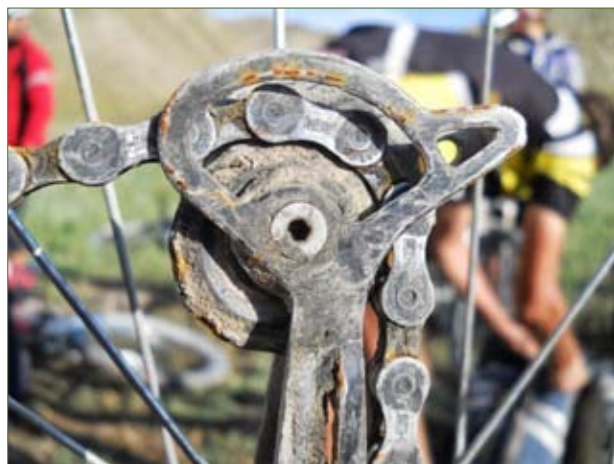
2.19. День девятнадцатый (22.08.2013): лет. Каракаин – Казарман – Арал – пер. Ак-Чеке-Бель – р. Урум-Баш

8:55- выезжаем на маршрут. Подъем в 6:00. У местных ребят купили молоко, айран, шоро и бозо. Как оказалось, все вкусно.

9:25–9:38 [**10,5 км**] (1321 м) - остановились, чтобы собраться после спуска. Ущелье красивое, достаточно узкое, хороших мест под ночевку не замечено. Дорога - грейдер со стиральной доской, щедро засыпанной щебнем. Напрягают встречные и попутные машины, которые проносятся в полуметре от тебя на хорошей скорости.



Стоянка в поле



Технике пришлось нелегко



Спуск по ущелью

9:42 [**0,7/11,2 км**] - мост через р. Нарын. Возвращаемся на гидрографически левый берег и выходим на финишную прямую до Казармана.

10:20 [**12,4/23,6 км**] - начался асфальт.

10:21–10:35 [**0,4/24,0 км**] (1279 м) - привал под яблоней. Проехать мимо нет никакой возможности! Все усыпано спелыми и очень вкусными яблоками! Едим на месте и набираем на компот с собой.

10:40 [**2,3/26,3 км**] - въехали в Казарман.

11:05 [3,0/29,3 км] - в первом попавшемся кафе - «Ажаркын» нам оказались не особо рады, и мы перебазировались в кафе «Достук» (через дорогу напротив), оказавшееся выше всяческих похвал! Наконец-то попробовали блюда местной кухни, приготовленные из баранины!

13:35- выползли из кафе «Достук» и движемся в сторону Арала.



По дороге к Аралу



Сено!

14:15–14:30 [7,7/37, 0 км] (1427 м) - от Казармана идет ровный пологий асфальтовый подъем. Очень жарко, остановились передохнуть.

14:36 [0,5/37, 5 км] - наша дорога уходит вправо на Арал, асфальт тут заканчивается и начинается грейдер, щебенки, правда, поменьше, чем с утра, и, вообще, дорожка лучше.

37, 9 км - еще одна развилка, нам направо.

14:43 [2,5/39,4 км] - мост через р. Кек-Арт. Рядом с мостом есть неплохие места под стоянку.

14:56 [0,7/41,1 км] - (1408 м) остановились на привал.

15:15 [3,2/44,3 км] - въехали в Арал, в поселке начался асфальт.

2,0/46,3 км (1476 м) - закончился поселок, а вместе с ним и асфальт. Начался щебеночный грейдер со стиральной доской.

15:55 [3,8/50,1 км] (1512 м) - развилка, налево пошла дорога на Атай, наша дорога прямо через перевал Ак-Чеке-Бель.

Во время подъема на перевал вся команда выучила команду «Сено!». Навстречу нам периодически попадались грузовики, нагруженные сено свисало с которых метра на 1,5 во все стороны. Мало того, что разойтись с ними можно было, только уйдя на обочину и вжавшись в склон, так еще и двигались эти гигантские веники довольно быстро!

16:15 - собрались все вместе. Выдвинулись дальше.

16:35 –16:55 [2,3/52, 4 км] - перевал Ак-Чеке-Бель. По карте 1621 м по GPS 1618 м

17:00 [1,9/54,3 км] (1518 м) - спустились к реке, отмеченный на карте брод оказался мостом. Есть хорошие места для стоянки, вода не очень прозрачная. Вероятно, питьевая после кипячения.

18:15–18:40 [4,6/60,9 км] (1893 м) - достигли очередного локального перегибчика, сидим, отдыхаем.



Пер. Ак-Чеке-Бель



На каком-то из локальных перегибов (много их было...)



р. Урум-Баи в то месте, где на генштабе отмечен брод



Стоянка у ручья

19:00 [2,1/63,0 км] (1860 м) - встали на ночевку у ручья слева от дороги.

Высота ночевки: 1860 м.

За день пройдено: 63,0 км, из них:

47,1 км – каменистый грейдер со «стиральной доской»;

17,9 км – асфальт.

Максимальная скорость: 28,9 км/ч;

Средняя скорость движения: 12,0 км/ч;

Средняя общая скорость: 8,0 км/ч;

Время в движении: 5,14

Время остановок: 2, 38

Суммарный набор высоты за день: 1176 м

Суммарный сброс высоты за день: 1114 м

Высотный график:



2.20. День двадцатый (23.08.2013): р. Урум-Баш – пер. 2984 м – долина р. Урум-Башы

7:30- начинаем вылезать на дорогу, подъем в 5:00. Серега с Андрюхой, как всегда, собрались первые и уже где-то впереди.

8:25 [8,82 км] (2016 м) - пролезли очередной микроперевальчик.

В долине р. Урум-Баш стоят юрты. Попробуем добыть молока или айрана, отсюда начинается непрерывный подъем на наш трехтысячный перевал перед Джалабадом.

0,24/9,06 км - мост через р. Урум-Баш.

8:55- собрались все вместе, купили в ближайшей юрте молока, причем неожиданно даже для себя умудрились напроситься в гости из-за некоторого недопонимания, в результате нас напоили молоком. Посидели, пообщались, еще молока купили.



Перед началом серпантина



На подъеме группа сильно растянулась

9:02 [1,84/10,9 км] (1975 м) - мост через приток. Отсюда начинается серпантин.

9:55 [5,0/15,9 км] (2275 м) - справа со склона течет ручей. Вода чистая, холодная, вкусная.

0,7/16, 6 км - еще один ручей со склона.

11:08 [**4,9/21,5 км**] (2612 м) - чистый ручей со склона

11:30–12:00 [**1,7/23,2 км**] (2714 м) - привал.



Витки серпантина



Перевал



Обед на берегу озера



13:00–15:05 [**4,7/27,9 км**] (2984 м) - взяли перевал (на генштабе не обозначен). Около озера на перевале сделали горячий обед.

15:28–15:34 [**7,5/35,4 км**] (2552 м) - остановились собраться вместе у водопада.



Водопадик на спуске



В долине р. Урум-Баши

15:52–15:58 [5,8/41,2 км] (2186 м) - остановились собраться вместе.

16:11 [4,3/45, 5 км] (1904 м) - спустились до воды в долину реки Урум-Башы. На пасеке слева от дороги купили мед.

17:22 [4,6/55, 1 км] (1740 м) - встали на ночевку слева от дороги выше по течению притока р. Урум-Башы. Здесь, по все видимости, был хороший селевой вынос, и за поваленным деревом образовалась хорошая ровная площадка под палатку – вода, дрова и все удобства. Место очень уютное.



Путь к стоянке через селевой вынос



Идеальная стоянка

Высота ночевки: 1860 м.

За день пройдено: 63,0 км по каменистому грейдеру.

Максимальная скорость: 37.5 км/ч;

Средняя скорость движения: 9,9 км/ч;

Средняя общая скорость: 5,6 км/ч;

Время в движении: 5,32

Время остановок: 4, 15

Суммарный набор высоты за день: 1544 м

Суммарный сброс высоты за день: 1690 м

Высотный график:



2.21. День двадцать первый (24.08.2013): долина р. Урум-Башы – Архангельское – Дмитриевка – Джалал-Абад

05:00- подъем. Долгие попытки развести костер после ночного дождя. Неспешный завтрак.

08:15–08:25-выползаем на дорогу, сегодня мы можем позволить себе особенно не торопиться – впереди продолжительный спуск по хорошей дороге.



Грунтовая часть финишного спуска



Локальный подъем к Дмитриевке

08:56–9:00 [6,88 км] (1586 м) - остановились собраться все вместе.

09:13 [2,85/9,73 км] - начался асфальт.

10,3 км - асфальт благополучно закончился.

09:30 [1,5/11,8 км] (1616 м) - слева оборудованный источник.

10:03 [8,0/19,8 км] (1411 м) - въехали в Архангельское, поймали очередной приход асфальта.

10:15- облопались яблок, алычи и слив с окрестных деревьев. Выдвигаемся дальше.

10:30 [5,0/24,8 км] - развилка после длинного скоростного спуска, наша дорога уходит налево и немного назад.



Кафе «Мадан» в Джалал-Абаде



Наш транспорт в Ош

10:50 [3,4/28,2 км] - въехали в Дмитриевку, повернули направо.

13:00 – въехали в Джалал-Абад, нашли (хоть и не без труда) автовокзал. Убедились, что уехать в Ош проблем не представляет, и обосновались в кафе «Мадан» недалеко от автовокзала.

15:30 – договариваемся на автовокзале на счет машины и уезжаем в Ош. Машина до Оша идет около 1,5–2 часа. Активная часть нашего похода закончена, впереди осмотр Оша, закупка сувениров и самолет в Москву.

До свидания, Киргизия! Мы обязательно вернемся!

Высота Джалал–Абада: 760м.

За день пройдено: 70,22 км, из них:

19,23 км – каменистый грейдер;

50,67 км – асфальт.

Максимальная скорость: 47.8 км/ч;

Средняя скорость движения: 19,3 км/ч;

Средняя общая скорость: 13,9 км/ч;

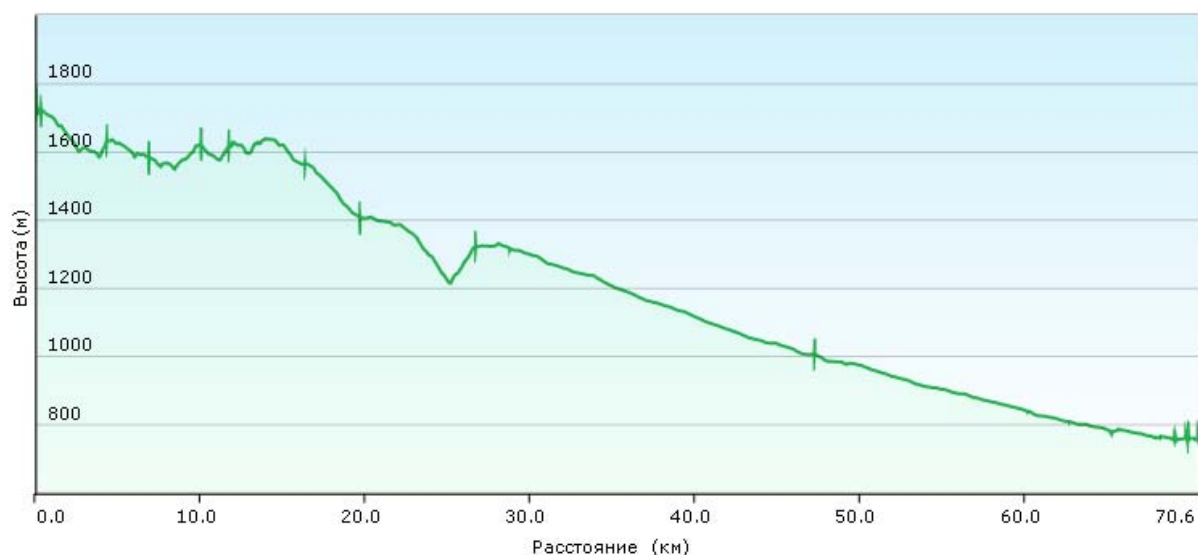
Время в движении: 03:38

Время остановок: 01:26

Суммарный набор высоты за день: 460 м

Суммарный сброс высоты за день: 1441 м

Высотный график:



3. ДОПОДНИТЕЛЬНЫЕ СВЕДЕНИЯ О ПОХОДЕ

3.1.Перечень общественного снаряжения

Ниже приведён список группового снаряжения с рекомендациями и выводами по результатам эксплуатации на маршруте.

Снаряжение		Вес, г
Палатка-6-ка, тент - 1240		3320
Палатка 1-ка		1320
Тент 3х3 с оттяжками		820
Ti Кан 5 л		487
Ti Кан 4 л		406
Кухня: нож, досочка, скатерть, фейри, шуршик, половник		380
Горелка м/т, fuelbotle, чехол		650
Горелка м/т, fuelbotle, чехол		650
Экран (алюминиевая фольга)		80
Топор		640
Пила-цепочка		350
Групповой ремнабор		3000
Запасная кевл. крышка Smart Sam		490
Запасная кевл. крышка Maxxis		300
Групповая аптечка		2100
Витамины		700
Мыло		200
Зубная паста		100
GPS, батарейки, карты, маршрутные документы		950
Запасной GPS+2AA		150
Диктофон, батарейки		100
Упаковочные пакеты, скотч		400
Групповой швейнабор		175
Комплект фотографа		200
Термометр цифровой		80
Трос для сцепки велос		310
Спецснаряжение	Верёвка основная (50 м)	3070
	Трамвай (50 м)	975
	Скалолазная система	434
	Вентовская система	744
	Карабины	487
	Прусики и буры	335
	2 блокировки	650
Всего на группу		24724
Нагрузка на человека		3532

Тент. Использовался по всем возможным назначениям. От дождя, от солнца, заменял палатку, укрывал велосипеды в населёнке.

Горелки. 70% ночёвок готовили на горелках. Дров в большинстве случаев мало или нет, особенно в горах. В качестве топлива использовали бензин А80. Везде кроме Бишкека его на заправках наливали в пластиковые бутылки. Также бензин можно свободно купить

в пластиковых бутылках в посёлках. На дороге перед домами висят таблички о продаже бензина и дизельного топлива. Цена такая же, как на заправке.

Экран к горелке. Вместо стеклоткани взяли алюминиевую фольгу. Весьма эффективно, по весу не тяжелее стеклоткани.

Запасные покрышки. В этом походе с покрышками нам повезло. Проколов минимум, неремонтопригодных повреждений не случилось. Тем не менее, наличие запаски оказалось нелишним.

Спецснаряжение. Набор верёвок, железа и прочего брался преимущественно для организации навесных переправ и движения по леднику. Объективно полноценную навесную переправу вешать на горных речках практически негде, т.к. отсутствуют надежные опоры крепления, вследствие чего применение полиспаста оказывается весьма затруднительным. Ширина бродов в преобладающем большинстве случаев не превышает 10 м, а основная опасность прохождения связана с высокой скоростью течения и характером дна, преимущественно представляющем собой скользкие крупные камни. Горные реки оказываются либо не проходимы вообще, т.к. мощный поток несёт с водой средней величины камни, либо проходимы со страховкой в виде натягиваемого двумя участниками между противоположными берегами репшура. Страховка при переправе первого участника осуществляется методом «маятник».

Ледник Ак-Су при прохождении маршрута в августе представляет собой ледник открытого типа. Плотный и сухой шероховатый ледяной покров местами прорезан ручьями. Трещины на ледники были немногочисленны и не превышали шириной 0.5-1 м, есть ледяные мосты. Движение по леднику с велосипедами и рюкзаками не представляло трудностей, необходимости в движении в связке на верёвке не возникло.

ВЫВОДЫ

Приведённый перечень снаряжения полностью соответствовал условиям похода. Список спецснаряжения может показаться чрезмерным, однако лишь на первый взгляд. Обширный набор спецсредств для преодоления на маршруте препятствий уровня 5-6 КС является гарантией надежного прохождения маршрута и обеспечения высокого уровня безопасности в экстренных случаях, от возникновения которых не застрахован никто.

Замечания по подбору индивидуального снаряжения

Диапазон колебания суточной температуры чрезвычайно широк и составлял $-5 \div 35$ °С за поход. Это предъявляет повышенные требования к выбору одежды и индивидуального снаряжения. Бесспорно, *подход к выбору индивидуального снаряжения был и остаётся субъективным*, однако, приведённые ниже рекомендации, могут оказаться полезными.

Спальник. Вполне достаточно было спальника с нижним лимитом температуры комфорта -4 °С.

Коврик. Тонкого фольгированного коврика также было вполне достаточно, даже в условиях высокогорных ночевки на высотах около 4000 м и околонулевой ночной температуре.

Велорюкзак. Наличие на велорюкзаке продуманной системы для переноски на спине значительно упрощает преодоление сложных пешеходных участков, таких, как перевальные взлёты, седловины, ледники и броды. Критерием надлежащей навесной системы стоит признать наличие широких S-образных лямок, поясного и грудного ремней, возможности регулировки длины лямок, притяжка стропой верхней части

рюкзака к лямкам. Система переноски должна быстро крепиться к рюкзаку или компактно фиксироваться на нём при транспортировке рюкзака на багажнике велосипеда.

Шлем. Должен быть обязательно!

Бандана, баф, шапка. При езде по долинам и когда особенно жарко стоит мочить и ездить в мокрой, для предотвращения теплового удара. Синтетический баф сохнет на жаре и ветру за 15-20 мин. Вероятно х\б подойдёт лучше. В горах и когда холодно не лишним было один баф носить на шее, чтоб не застудить горло. На холодных ночевках пригодилась шапочка, иногда её заменял капюшон флиски с затяжками вокруг лица.

Перчатки. Ходовые с обрезанными пальцами для езды когда жарко, ходовые закрытие – для более холодной погоды и для спусков. Тонкие флисовые перчатки для холодных привалов, также пару раз пригодились пододеть под длинные ходовые. Кто использовал тонкие неопреновые перчатки также остались довольны.

Носки. В жару всё равно какие, лишь бы ногу не стирали. В холодную – можно ездить в тонких шерстяных. Для ночевки и сна – хороши толстые шерстяные носки. Здесь же отдельно стоит сказать про броды. Горные реки ледникового питания, особенно на высоте, близко к их истокам бродить непросто, т.к. вода очень холодная. Если в долинах, на высотах около 2500 температура составляла около +8 °С, то ближе к истокам эта температура значительно ниже. После прохождения брода сразу приходится снимать обувь и отжимать носки, иначе болезненно немеют ноги. Впрочем, неметь они начинают уже в реке. При солнечной погоде можно дальше ехать и в мокрых ботинках. Если пасмурно и достаточно холодно – приходится переобуваться в сухое. По заверениям опытных участников, такая ситуация для Киргизии нетипична – холодный год. Однако, именно в этот раз неопреновые носки 2-3 мм казались весьма нелишними. Впрочем, обойдясь минимумом дискомфорта, обошлись и без них.

Верхняя половина тела. Универсальный оптимум трёхслойной одежды (термобельё – флис – мембрана) в очередной раз подтвердил свою эффективность. В зависимости от температуры и наличия ветра и осадков можно обходиться без 1-2 слоёв. Ветер в горах нешуточный – хорошая ветровка необходима. В жару можно ехать в футболке, но тогда нужен хороший крем от загара, либо в предельно лёгкой фуфайке с длинным рукавом. Тогда минимум крема нужен только на лицо, шею и уши. На привале хороша толстая флиски с капюшоном и карманами.

Нижняя половина тела. Близко к оптимуму – штаны $\frac{3}{4}$. С одной стороны в них комфортно в жару почти как в коротких шортах, с другой – закрыты колени и не холодно когда прохладнее. Однозначно нужны обычные ходовые штаны. Удачным вариантом стоит признать велосипедные лайкровые шорты (короткие или $\frac{3}{4}$) с отдельно надеваемыми сегментами на микрофлисе. Тепло, прекрасная ветро защита и свобода движений. При этом стоит отметить, что велотуристы в облегающей лайкровой одежде в Средней Азии местными жителями воспринимается без негатива, хотя и неадекватно. Даже те из нас, кто многие годы так ездит, чувствовали здесь себя слегка «не в своей тарелке». Впрочем, дальше улыбок и косых взглядов дело не идёт.

Обувь. Для прохождения горных участков необходима трекинговая обувь. Опасность представляют курумники, осыпи, и другие коварные покрытия, где так просто подвернуть ногу с незафиксированной щиколоткой. Пользующиеся заслуженной популярностью у велотуристов велоботинки Shimano MT91 справились превосходно. В качестве ходовой традиционно хорошо подходит обувь с жёсткой подошвой. Ездить в контактных педалях

безусловно очень здорово, но здесь велоботинки туристической линейки Shimano MT53 оказались слишком слабы подошвой для тяньшаньских камней. Несколько частей подошвы в середине стопы просто оторвало.

3.2. Состав аптечки и случаи оказания первой помощи

Препараты и питание для подготовки организма к горным районам и пребыванию на высоте 2500-4000 м

Изучив литературу и материалы, размещенные в internet, и поговорив с «бывалыми» туристами отбросив явную чушь, типа уринотерапии и т.д. всё сошлось к следующему, что в рационе питания до похода должны так или иначе присутствовать:

1. **Гематоген.** Ежедневно принимать по 50 г (один батончик) во время еды в течение месяца до похода. Покупайте хороший гематоген, например "Детский", он не должен походить на замазку как "Кокосовый" в длинных батончиках;
2. **Витаминно-минеральный комплекс.** Например: Витрум, Компливит, Алфавит, Супрадин;
3. **Липоевая кислота.** 300 мг два раза в день;
4. **Витамин С.** Принимать по 1 г в день, разнести на несколько приёмов, лучше после еды. Если принимаете поливитамины, то дневная доза витамина С: 1000 мг - содержание в поливитаминном комплексе;
5. **Глюконат кальция.** 3 таблетки в день;
6. **Адаптогены:** элеутерокок, левзея, радиола розовая, жень-шень - в соответствии с указаниями на упаковке. Принимать по желанию. Имеет смысл, если вы усиленно тренируетесь перед походом.
7. Полностью исключить употребление алкоголя

Для подготовки к высокогорью участникам похода был выдан список медикаментов и рекомендаций по питанию для облегчения высотной адаптации. Курс требовалось начинать за месяц до выхода на маршрут.

Для себя определились, что в наш рацион будут входить:

1. Супрадина 1 табл + 850 мг витамина С (витамин С разносили на 2 приема). Если уже принимали какие-то витаминные комплексы: Доза витамина С = (1000мг) отнять (Количество витамина С в вашем комплексе, который Вы приминаете), получившеюся дозировку разносили на два приема;
2. Витамин Е 200 мг - 2 раза в день;
3. Липоевая (тиоктовая) кислота 300 мг - 2 раза в день (Возможные препараты: Берлитион 300, Липамид, Липотиосон, Октолипен, Тиолепта);
4. Гематоген – 1,5 батончика в день.

Также для профилактики дисбактериоза было рекомендовано за неделю до похода пропить курс «Линекс» по 2 шт три раза в день после еды.

Пример закупки витаминов на 30 дней приема:

1. Целаскон 500 - 30 шипучих таблеток (тубы бывают по 10 табл\20 табл) (тот же витамин С, но со вкусом "красного апельсина");
2. Витамин С 250 мг - 30 шипучих таблеток (тубы бывают 10табл\20 табл);
3. Аскорбиновая к-та 100 мг - 1 банка таблеток 40 штук;
4. Витамин Е 200 мг - 2 упаковки\30 штук;
5. Супрадин - 1 упаковка 30 табл (бывает в таблетках или шипучка, но при количестве остального витамина в шипучке, все-таки таблетки лучше);
6. Берлитион 300 - 2 упаковки\30 табл (липоевая к-та\тиоктовая к-та);
7. Гемотоген 30мг+50мг - 30шт+30 шт.

Состав аптечки первой помощи

Наружные ранозаживляющие и противовоспалительные средства		
Хлоргексидин 0,2% водный раствор	100 мл	Обработка ран. Полоскание горла (в разведении 1:4)
Перекись водорода 3% р-р	100 мл	Обработка ран, остановка кровотечения в т.ч. носового
Спирт медицинский	50 мл	
Левомеколь	1 туб	Противомикробное заживляющее средство
Диоксидин 1 %	50 мл	Обработка ран
Бепантен	1 туб	Лечение ожогов, обморожений, ран, трещин, сухости
Пантенол спрей	1 туб	Лечение поверхностных повреждений кожи
Перевязочные средства, инструменты		
Бинт эластичный 3 м x 10 см	1 шт	Фиксация суставов при повреждениях
Губка гемостатическая коллагеновая	2 шт	
Активтекс салфетки	2 шт	Антисептические антибактериальные обезболивающие салфетки. Работают в ВЛАЖНОМ состоянии.
Пластырь в пластинках водостойкий (набор)	1 уп	
Пластырь рулонный	1 шт	
Салфетки марлевые стерильные 14x16 см	1 уп	Асептические повязки
Салфетки марлевые стерильные 45x29 см	1уп	Повязки
Ватные диски\палочки	20\20 шт	Нанесение антисептиков
Термометр электронный	1 шт	
Ножницы	1 шт	Легкие острые маникюрные
Булавки	3 шт	Фиксация краев эластичного бинта
Шприц инсулиновый	1 шт	Вместо пипетки для капель софрадекс

Аптечка экстренной помощи		
Шприц 2 мл	3 шт	
Нож (пилочка) для ампул	1 шт	Обычно находится в упаковках с ампулами
Бинт стерильный 7 м х 14 см	3 шт	Остановка кровотечения
Бинт стерильный 7 м х 10 см	2 шт	
Преднизолон 5 мг	20	Шок при травме, 90 мг. Разовая доза до 150 мг.
Салфетки марлевые стерильные 14х16 см	2 шт	
Ампулы		
Кеторолак (Ампулы Кетанов 30 мг)	5 амп	1-2 ампулы в зависимости от тяжести сразу после получения травмы
Кеторолак (Ампулы Кетанов 10 мг)	10 амп	Каждые 6 часов до больницы. Таблетки нольпаза 40-80 мг 1р\д.
Супрастин 20 мг (ампулы 1 мл)	5 амп	Аллергические реакции, усиление обезболивания. 1-2 амп в сутки
Этамзилат 125 мг/мл амп. по 2 мл	5 амп	Желудочно-кишечное и маточное кровотечение. Каждые 6 часов по 2 мл в/м
Обезболивание		
Кеторол (таблетки 10 мг)	20 таб	Выраженный болевой синдром. По 1 таблетке через 6-8 часов. Не более 4 в день.
Нурофен экспресс нео, таб	10 таб	Болевой синдром. 1 таблетка по требованию
Вольтарен Эмульгель 50 г	1 туб	Воспаление суставов. Цилинд 4-6 см, втирать целлофаном или перчаткой.
Простуда, воспаление глаз, уха, герпес, аллергия		
Коллаген-ультра крем	1 туб	Противовоспалительное болеутоляющее
Амоксиклав 825 (таблетки) в блистере	14 таб	Тяжелые инфекции. 1 таблетка каждые 8 часов. 5-10 дней
Ацц Лонг (шипучий)	20 таб	Кашель , 1 таб день
Ларипронт	20 таб	Инфекционно-воспалительные заболевания слизистой полости рта, глотки и гортани. 1 таб 2-3 часа. После приема 30 мин не пить и не есть.
Каметон	30 г	Местное противовоспалительное ЛОР органов. По 1 пшику 3-4 раза в день
Анаферон	20 таб	Профилактика и лечение простиды и ОРВИ. 1 таблетку 3-6 раз в сутки, в зависимости от тяжести заболевания, лечение следует начинать при первых респираторных симптомах. После улучшения состояния рекомендуется переход на прием препарата 1 раз в сутки, в течение 8-10 дней

Простуда, воспаление глаз, уха, герпес, аллергия		
Биопарокс спрей	1 фл	При насморке, болях в горле, кашле. 4 пшика в горло, 2 в каждую ноздрю. На вдохе. 4 раза \день
ГелоМиртол	10 таб	Противовоспалительное при заболевании ЛОР органов. 2 табл\3 раза в день
Ринофлуимуцил	1 фл	Насморк. 2 пшика в каждую ноздрю 3-4 раза в день. (7 дней мах)
Тантум Верде (леденцы)	20 шт	Боль в горле. 1 табл 3-4 раза. (держат во рту как можно дольше)
Пироксикам 10 мг	10 таб	Общее противовоспалительное, жаропонижающее. 1 таб\день
Тизин Ксило	1 фл	Уменьшение отека слизистой. 1 пшик в каждую ноздрю\3 раза в день
Аспирин-С (шипучий)	10 шт	Простуда. 1-2 табл каждые 4 часа (макс дозировка в день 6 табл)
Парацетомол 500 мг	20 таб	Жаропонижающее болеутоляющее. 3-4 табл\день
Софрадекс (капли глазные и ушные)	5 мл	Солнечные ожоги глаз, воспаление глаз/ушей при отсутствии гноя из уха. 2 р/д
Ацикловир мазь 1г.	1 туб	В первый день появления простуды на губах каждые 4 часа.
Зовиракс для глаз	1 туб	Воспаление глаз. Полоску под нижнее веко 5 раз\день
Кларитин таб.	10 таб.	Все виды аллергии. 1 табл\день
Проблемы с ЖКТ		
Нольпаза 40 мг (таблетки)	14 таб	Изжога однократно 1 таб. Боли вверху живота 1 р\д 7 дней. Длительный прием кеторола: 1-2 таб в сутки.
Энтерофурил 100 мг (капсулы)	30 кап	Кишечная инфекция: понос, рвота. По 200 мг 4 р\день. Исключить алкоголь
Смекта	10 пак	Понос, изжога, вздутие. 3 пак\сутки
Линекс	32 капс	Дисбактериоз. 2 капс после еды\3 раза в день
Фильтрум-СТИ	20 таб	Отравление/киш.инфекция: понос, рвота. 2-3 таб 4 р\день
Сенаде таб	20 таб	При запоре. По 1-2 таб.на ночь.
Сердечно-сосудистые средства		
Нитроглицерин 0,5 мг (капсулы подъязычные)	10 кап	1 капсула под язык при сильных болях за грудиной сжимающего характера
Валидол	10 таб	Боли в области сердца, тошнота при укачивании и на высоте

«От горняшки»		
Диакарб	98	Профилактика перед быстрым подъемом на высоту по 1 табл. 2 раза в день, прием необходимо начинать за 24 ч до подъема. Лечение ОГБ Отек мозга
Дексаметазон	50	В начальной дозе 8 мг, затем каждые 6 ч давать по 4 мг
Витамины		
Витрум	147	Витаминный комплекс
Витамин С 1000 мг	147	
Индивидуальная аптечка		
Пластырь в пластинках (набор)	1 уп	
Бинт стерильный 7 м х 14 см	1 шт	
Бинт стерильный 7 м х 10 см	1 шт	
Салфетки марлевые стерильные 14х16 см	1 уп	
Перекись водорода 3% р-р	50 мл	
Хлоргексидин р-р	50 мл	
Крем солнцезащитный 50 SPF	100 мл	
Личные препараты		

Аптечка для удобства применения была разделена на три части: ампульную, ранозаживляющую и простудножелудочную. Ампульная часть была помещена в прозрачный жесткий пластиковый контейнер, две остальные упаковывались в пакеты из плотного целлофана на молнии. Каждая аптечка была дополнительно помещена в герму нужного размера. Для быстроты доступа ампульная и ранозаживляющая аптечки ездили в верхнем клапане рюкзака, простудножелудочная внутри рюкзака.

Случаи оказания медицинской помощи в походе:

- Кишечные расстройства:** В основном диарея и боли в животе, слабость. Хорошо снимались «Смектой» и абсорбентом, дополнительно для восстановления микрофлоры кишечника применялся после еды «Линекс» 2 шт.
- Обветривание губ.** «На второй неделе похода у руководителя треснуло лицо» (с). Губы обметало практически у всех, солнце и ветер сделали свое дело. Для лечения применялся крем «Бепантен», надо отметить, что особого эффекта он не дал. Лучшие результаты дал косметическо-лечебный крем Nivea SOS, маленький тюбик с небольшим содержанием ментола.
- Ссадины\царапины\занозы.** Для лечения применялись перекись водорода 3% р-р, Хлоргексидин р-р, диоксидин 1% р-р, пластырь
- Натертости.** Диоксидин 1% р-р, Пантенол
- Кашель\боль в горле.** 1 табл АЦЦ Лонг, леденец Тантум-Верде

6. **Горная болезнь.** Для профилактики за 12 часов перед подъемом 1 табл диакарба, через 12 часов повторно. После акклиматизации не применялся. Симптомы горной болезни проявлялись с высоты 3000 м. Головная боль снималась «Нурофен» 1 табл по требованию, также применялся шипучий «Аспирин С». Приступ «горной болезни» замечен с высоты 3500 м – рассеянное внимание, нарушенная координация движений. Применялся дексаметазон 10 табл и аспирин С, на маршруте 4 табл и еще 6 перед сном. На утро симптомы пропали.

3.3. Эксплуатация и ремонт средств передвижения

Описание средств передвижения

Участник	Модель велосипеда	Вилка	Передний тормоз ¹	Задний тормоз ¹	Багажник
Ирина Полякова	Merida Matts Speed-V (2005)	Marzocchi 2007	Shimano XTR (O)	Shimano XTR (O)	Стальной самодельный
Андрей Лоскутников	Merida Matts TFS 300-V (2007)	RockShox Recon Silver TK Solo Air 2012, 100 мм	Avid Juicy 5 (Г)	Avid Juicy 5 (Г)	Author ACR-20N-Alu, алюминиевый сварной
Ирина Загуменова	Merida Matts 20-V (2011)	Rockshox Recon SL Solo Air 2009, 100 мм	Shimano LX BR-M585 (Г)	V-brake (O)	Massload, алюминиевый сварной
Алексей Кузов	GT Avalanche Expert M (2008)	RockShox Reba RTL Dual Air	Avid BB7 (М)	Avid BB7 (М)	Topeak Super Tourist Disk, алюминиевый сварной
Сергей Лебедев	Merida Matts 60-D (2011)	RockShox Dart 3	Tektro Auriga (Г)	Tektro Auriga (Г)	Стальной самодельный
Сергей Ольчев	Рapid-титан самосбор	Рapid-титан жёсткая	Shimano Deore (Г)	Shimano Deore (Г)	Рapid-титан
Андрей Воротников	GT Avalanche 1.0 Disc (2009)	RockShox Recon Silver 2013	Tektro Auriga (Г)	Tektro Auriga (Г)	Алюминиевый сборный с дополнительными стальными стойками

¹ Примечание: О – ободной механический, М – дисковый механический, Г – дисковый гидравлический.

Все велосипеды имеют по 3 ведущих и 9 ведомых звезд.

Ремонтный набор и средства технического обслуживания велосипедов

Наименование	Кол-во
Инструмент	
Полотно ножовки по металлу	1 шт.
Разводной ключ 0-24	1 шт.
Ключи конусные 13-16	2 шт.
Ключ конусный 17	1 шт.
Съемник шатунов (квадрат)	1 шт.
Съемник заглушки HollowTech II	1 шт.
Выжимка цепи	1 шт.
Кусачки для тросов	1 шт.
Съемник кассеты	1 шт.
Мультиинструмент Leatherman Blast (как плоскогубцы, нож, крестовая и плоская отвертки, напильник)	1 шт.
Насос ВД	1 шт.
Насосы, шредер / преста	2 шт. (перевозятся разными участниками)
Монтажки	1 комплект
Ключ спицевой	1 шт.
Педальный ключ, совмещенный с ключом на 24	1 шт.
Шестиганники 2-6 мм	2 комплекта (перевозятся разными участниками)
Шестигранник 8 мм	1 шт.
Шестигранник 10 мм	1 шт.
Наждачная бумага мелкая	1 лист А6
Запасные части и материалы	
Покрышка фолдинговая	2 шт.
Рубашки для тормозных тросиков	1 м
Рубашки для тросиков переключателей	2 м (израсходовано 20 см)
Концевики для рубашек	2 шт.
Трос переключателя	3 шт.
Трос тормозной	1 шт.
Концевики для тросов	4 шт.
Звенья цепи 9 ск.	8 шт.
Запасной пин 9 ск	2 шт.
Бонки	2 шт.
Эксцентрики	2 шт. (перед+зад)
Хомуты сантехнические разные	Набор 20 шт.
Переключатель задний	1 шт.
Манетка заднего переключателя 9 ск.	1 шт.
Барaban Shimano ХТ	1 шт.
Болт М12 с гайками и шайбами	1 шт.
Болты М4-М6 разной длины с гайками и шайбами	20 шт.
Жесткие нитки и крючок	1 шт.
Проволока разная	
Пластины стальные	
Прутки стальные	

Смазочные, расходные материалы и средства обслуживания	
WD-40	200 мл (израсходовано 50 мл)
Смазка цепи жидкая (моторное масло)	200 мл (израсходовано 170 мл)
Литиевая смазка	50 г (израсходован 1 г)
Скотч армированный	1 шт. (не израсходован)
Изолента	1 шт. (израсходована полностью)
Клей цианакрилат	1 шт. (израсходовано полтубика)
Клей эпоксидный	1 шт. (не израсходован)
Клей резиновый	1 шт. (израсходован полностью на заклепку обуви и гермомешков)
Щетка для чистки переключателей и зубчатых колес	1 шт.
Велоаптечка для камер	2 комплекта по 50 шт. заплаток и тубику клея (перевозятся разными участниками) (израсходовано 10 шт.)
Тряпки протирачные	3 шт. (израсходованы все)
Стяжки пластиковые	50 шт. (израсходовано 20 шт.)
Индивидуальный ремнабор	
Спицы	от 4 шт.
Петух	2 шт.
Запасная камера	2 шт. (3 шт. для велонипеля)
Замок цепи 9ск	2 шт.
Тормозные колодки	4 пары
Общий вес ремнабора	4,5 кг

Описание поломок/неисправностей велосипедов и их устранения

Поломка/ неисправность	Участник	Причина	Описание метода устранения или принятых мер	Техсостояние после ремонта / техобслуживания
Потеря герметичности камеры (9 случаев)	группа	Прокол покрышки шипами растений, пробой камеры ободом при недостаточном давлении, порез камеры жестким кипером, отклеивание старыз заплаток, неисправность в нипеле	Заклейка или замена камеры	Исправно
Погнут тормозной диск	Андрей Лоскутников	Диск не был снят с колеса при перевозке в самолете	Выравнивание диска разводным ключом. Идеальной ровности добиться не удалось.	Условно исправно
Слабая восьмерка на заднем колесе	Ирина Полякова	Повреждение при перевозке в самолете	Не устранялось.	Условно исправно
Лопнул эксцентрик на переднем колесе	Сергей Ольчев	Усталость металла оси эксцентрика или некачественный эксцентрик	Замена эксцентрика на запасной.	Исправно
Самопроизвольное откручивание 2 болтов багажника (1 болт потерян)	Андрей Лоскутников	Сильная вибрация на дороге типа «стиральная доска»	Потерянный винт заменен, на резьбу винтов нанесен суперклей. Место крепления стойки багажника у калипера усилено сантехническим хомутом.	Исправно
Потеря 2 бонок	Андрей Воротников	Сильная вибрация на дороге типа «стиральная доска»	Бонки заменены на запасные.	Исправно
Лопнула спица на заднем колесе (2 случая)	Алексей Кузов	Большая нагрузка на спицы	Спицы заменены на запасные.	Исправно
Поломка багажника: потерян винт, сломана стойка	Ирина Полякова	Стойка сломана из-за неправильного распределения нагрузки, возникшего вследствие потери винта.	Винт заменен на новый, стойка (сталь) сварена в автосервисе г. Каракол за 50 сом	Исправно

Поломка/ неисправность	Участник	Причина	Описание метода устранения или принятых мер	Техсостояние после ремонта / техобслуживания
Срез болта багажника	Андрей Лоскутников	Усталость металла болта	Винт был закручен заподлицо. Для откручивания сначала точечными ударами по часовой стрелке винт был вкручен глубже и стал немного выступать из рамы. В выступающей части ножовкой был сделан пропил, а получившаяся конструкция уже была откручена плоской отверткой. После этого винт был заменен.	Исправно
Раскрутились конусы на заднем колесе (2 случая)	Сергей Лебедев и Ирина Полякова	Большая нагрузка, недостаточная затяжка контргаек на втулках	Конусы отрегулированы и закручены.	Исправно
Раскрутился болт крепления багажника, шлиц сорван	Ирина Загуменова	Вибрация	Старый болт откручен плоскогубцами и заменен на новый.	Исправно
Погнута ось педали	Сергей Лебедев	Многочисленные удары педали о камень	Попытка выправить ось точечными ударами. Помогло, как и ожидалось, не сильно.	Условно исправно, эксплуатация возможна
Заметная восьмерка на заднем колесе	Андрей Лоскутников	Большая нагрузка на колесо	Восьмерка устранена спицевым ключом.	Исправно, требуется протяжка после похода
Вилка не возвращается в исходное состояние. Предположительно неисправность в масляном картридже	Ирина Загуменова	Возможно эксплуатация вилки в жестких условиях при недостаточном давлении в воздушной камере (50 PSI на примерно 75 кг суммарной нагрузки)	Не устранялось. Воздушная камера давление не теряет – пробовали накачать до 75 PSI, через день давление не упало.. Дальнейшее передвижение происходило на заблокированной вилке.	Неисправно.
Порезы и пробои на покрышке	Сергей Лебедев	Удар покрышки о камень	Замена покрышки	Исправно

Выводы и рекомендации по ремнабору и обслуживанию велосипедов

В ремнабор в последний момент был включен разводной ключ. Инструмент универсальный, и пригождался не раз.

Педальный ключ с ключом на 24 (вес 300 г) можно заменить на что-то более легкое + что-то легкое для создания рычага, например тонкая металлическая труба.

Моторное масло в качестве смазки для цепи подходит плохо – вымывается на бродях сразу, а после смазки остается на цепи, собирая грязь. Обработка смазанной цепи тряпкой с ВД40 ситуацию сильно не спасает. В итоге повышенный износ звезд, цепи и роликов переключателя. Предпочтительнее доплатить, но получить более хорошую смазку.

Конусный ключ на 17 предпочтительно купить готовый, из хорошей закаленной стали. Мы брали расточенный конусный ключ, грани сорвало.

Болты багажника следует протягивать и проверять чаще. Если болт после затяжки с рамой заподлицо – следует заранее сделать в его конце небольшой пропил. Тогда при срезе болта его будет относительно легко выкрутить.

При перевозе в самолете тормозные диски стоит снимать с колеса и класть, например, к стенке рюкзака.

Металлические тубики с клеем надо обмотать скотчем для предотвращения их пробоя. Вozить их для сохранности лучше отдельно от общего ремнабора.

3.4.Бюджет

Назначение расходов	Сумма, руб	Примечание
Продукты	20535	Из них 8052 руб. – закупка до похода
Кафе	9757	В среднем обед в кафе на группу 7 человек обойдется в 1100 руб. На одного человека: 157 руб.
Всего потрачено на еду	30292	
Бензин	182	
Групповая аптечка	9441	Из них 9024 руб. – закупка до похода
Трансфер	6317	
Билеты в музей, проезд в заповедники	1540	
Постой	4887	кемпинг, отель
Орг. расходы	13093	Пограничные пропуска, медицинская страховка
Прочие расходы	4895	Оплата обязательной упаковки багажа в плёнку в аэропорту Ош, оплата превышения лимита на вес багажа группы (20 кг на каждого)
Авиабилеты	16000	На каждого участника похода. Москва-Бишкек, Ош-Москва, авиакомпания Bishkek Air. Билеты покупались непосредственно в офисе авиакомпании в Москве.
Общий бюджет похода из расчета на 1 участника	25943	

3.5. Питание

Трёхнедельный маршрут предполагал автономные участки продолжительностью 4-6 дней. Раскладка составлялась с учётом пополнения запаса продуктов в крупных населённых пунктах: Бишкеке, Кочкорке, Караколе, Нарыне.

Список продуктов, взятых на маршрут из Москвы и оценка необходимости это делать по итогам похода.

Продукт	Для чего	Оценка необходимости
Сухое молоко	Молочные каши на завтрак	В Бишкеке в супермаркете было сухое молоко китайского производства. Имея уже купленное молоко, покупать «на попробовать» не стали.
Сырокопчёная колбаса в вакуумной упаковке	Обеды	Вызывающая доверие с/к колбаса была <u>только</u> в крупном супермаркете в Бишкеке.
Сухари ржаные	В качестве хлеба под конец автономных участков	В Киргизии почти во всех магазинах и на рынках есть тандырные лепёшки. Очень вкусные, прекрасно хранятся до недели, не теряя вкусовых качеств и не портясь. По компактности превосходят любые батоны. Сухари можно было не брать.
Вестфальский хлеб	В качестве хлеба под конец автономных участков	Хранится лучше сухарей, но стоит дороже. Взят для разнообразия. Можно было обойтись лепёшками.
Сушёное мясо	Для мясной каши на ужин, замена тушёнке	Превосходная альтернатива сублиматам и консервам. Необходимость брать на маршрут из дома оправдана однозначно.
Сублимированные блюда <i>Trek'n Eat</i>	В качестве ужинов и как подстраховочный резерв	Удачный вариант, вкусно, быстро, не тяжело, хотя могло быть и подешевле.

Вес раскладки 600-800 г/чел-день, калорийность 2500-3400 ккал. Далее приведена походная раскладка и комментарии по её составу.

Бишкек				Кочкорка				Каракол				Сары				Нарын																Ош		Закупка в Москве																			
1		Закупка в 1 день		2		3		4		Закупка в Кочкорке		5		6		7		8		9		Закупка в Караколе		10		11		12		13		14			Закупка в Нарыне		15		16		17		18		19		20		21			22	
На группу 7 человек		8.4.2013		8.5.2013		8.6.2013		8.7.2013		8.8.2013		8.9.2013		8.10.2013		8.11.2013		8.12.2013		8.13.2013		8.14.2013		8.15.2013		8.16.2013		8.17.2013		8.18.2013		8.19.2013			8.20.2013		8.21.2013		8.22.2013		8.23.2013		8.24.2013			8.25.2013							
Завтрак																																																					
Геркулес		500		70	490	0	0	0	0	490	0	0	0	0	70	490	0	0	0	0	490	0	0	0	0	70	490	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	490	70	490									
Рис		500		0	0	70	490	0	0	490	0	0	0	0	0	70	490	0	0	490	0	0	0	0	0	70	490	0	0	490	0	0	0	0	0	70	490	0	0	0	0	0	0	0	0	0							
Чечевица		500		0	0	0	0	70	490	490	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	70	490	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
Пшено				0	0	0	0	0	0	490	70	490	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	70	490	0	0	0	0	0	0	0	0						
Макароны/лапша				0	0	0	0	0	0	630	0	0	90	630	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	90	630	0	0	0	0	0						
Сух.молоко				20	140	20	140	0	0	20	20	140	0	0	20	140	20	140	0	0	20	20	140	0	0	20	140	20	140	0	0	20	140	20	140	0	0	20	140	20	140	0	0	20	140	0	0	20	140				
Изюм		100		10	70	0	0	0	0	150	10	70	0	0	0	0	10	70	0	0	140	0	0	0	10	70	10	70	0	0	140	0	0	10	70	0	0	10	70	0	0	10	70	0	0	70	10	70					
Курага		100		0	0	10	70	0	0	70	0	0	0	0	10	70	0	0	0	100	10	70	0	0	0	0	0	0	0	140	10	70	0	0	0	10	70	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
Чай		126		3	21	3	21	3	21	210	3	21	3	21	3	21	3	21	3	21	210	3	21	3	21	3	21	3	21	294	3	21	3	21	3	21	3	21	3	21	3	21	3	21	42	3	21						
Сахар в кашу и чай		980		30	210	30	210	20	140	1610	30	210	20	140	30	210	30	210	20	140	1610	30	210	20	140	30	210	30	210	2240	30	210	20	140	30	210	20	140	30	210	20	140	350	30	210								
Сухарь сладкий		300		0	0	40	280	0	0	560	0	0	0	0	40	280	40	280	0	0	280	0	0	0	0	40	280	0	0	560	0	0	0	0	0	40	280	0	0	40	280	0	0	0	0	0	0	0	0				
Печенье		210		0	0	0	0	30	210	420	0	0	0	30	210	0	0	0	0	420	0	0	30	210	0	0	30	210	0	0	420	0	0	30	210	0	0	30	210	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
Сушки/баранки				0	0	0	0	0	0	210	0	0	0	0	0	0	0	30	210	0	0	210	0	0	0	0	0	0	30	210	210	0	0	0	0	0	0	0	0	30	210	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
Пряники		210		0	0	30	210	0	0	280	0	0	0	0	40	280	0	0	0	210	0	0	0	30	210	0	0	0	630	0	0	0	30	210	0	0	30	210	0	0	30	210	0	0	210	30	210						
Вафли		280		40	280	0	0	0	0	280	40	280	0	0	0	0	0	0	0	0	280	40	280	0	0	0	0	0	0	280	40	280	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
Галеты		210		0	0	0	0	30	210	420	0	0	0	0	30	210	0	0	0	210	0	0	0	0	0	0	0	30	210	420	0	0	0	0	0	0	30	210	0	0	30	210	0	0	0	0	0	0	0	0			
Хлеб		1890		30	210	0	0	0	0	2100	30	210	30	210	0	0	0	0	0	0	2800	40	280	40	280	40	280	0	0	2520	40	280	40	280	40	280	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1120	40	280				
Сыр		560		40	280	40	280	0	0	840	40	280	40	280	40	280	0	0	0	840	40	280	40	280	40	280	0	0	1120	40	280	40	280	40	280	40	280	0	0	0	0	0	0	0	0	280	40	280					
Сыр плавленый				0	0	0	0	30	210	420	0	0	0	0	0	30	210	30	210	420	0	0	0	0	0	0	30	210	30	210	630	0	0	0	0	0	0	0	30	210	30	210	30	210	0	0	0	0	0	0			
Обед																																																					
Колбаса слк		0		0	0	0	40	280	0	0	0	0	0	40	280	40	280	0	0	0	0	0	0	0	40	280	40	280	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
С магазина		80		560	840	40	280	0	0	60	420	620	40	280	40	280	0	0	0	60	420	700	60	420	40	280	0	0	0	60	420	40	280	0	0	0	0	0	0	0	60	420	840	60	420								
Хлеб		40		280	40	280	40	280	40	280	40	280	0	0	0	0	40	280	40	280	40	280	40	280	0	0	40	280	40	280	40	280	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	40	280	40	280							
Сухари ржаные		0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	210	30	210	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	210	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
Хлеб вестфальск.		0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
Щербет		0		0	0	0	0	40	280	280	0	0	0	0	40	280	0	0	0	280	0	0	0	40	280	0	0	0	560	0	40	280	0	0	0	40	280	0	0	40	280	0	0	0	0	0	0	0	0				
Халва		0		0	280	0	40	280	0	280	0	0	40	280	0	0	0	0	0	280	0	0	40	280	0	0	0	0	560	40	280	0	0	0	40	280	0	0	40	280	0	0	0	0	0	0	0	0					
Мармелад		0		0	280	40	280	0	0	280	0	40	280	0	0	0	0	0	0	280	40	280	0	0	0	40	280	560	0	0	0	0	40	280	0	0	0	40	280	0	0	0	0	280	40	280							
Пряники		40		280	280	0	0	0	0	280	40	280	0	0	0	0	40	280	280	0	0	0	0	0	40	280	280	0	280	0	0	40	280	0	0	40	280	0	0	40	280	280	0	0	40	280	280	0	0	0			
Перекусы																																																					
Орехи		40		280	1120	40	280	40	280	40	280	1680	40	280	40	280	40	280	40	280	1400	40	280	40	280	40	280	40	280	1960	40	280	40	280	40	280	40	280	40	280	40	280	560	40	280								
Сухофрукты		80		560	2240	80	560	80	560	80	560	3360	80	560	80	560	80	560	80	560	2800	80	560	80	560	80	560	80	560	3920	80	560	80	560	80	560	80	560	80	560	80	560	80	560	1120	80	560						
Ужин		0		0	0	0	0	0	0	0																																											

Пункты пополнения запаса продуктов

Крупные населённые пункты и районные центры: Бишкек, Кочкорка, Ананьево, Каракол, Нарын, Казарман, Джилал-Абад, Ош. В обязательном порядке имеется рынок по типу «воточный базар» и неисчислимое количество мелких магазинчиков. Супермаркеты привычного европейского типа встречались нам только в Бишкеке и Оше, в Джилал-Абаде, вероятно, тоже есть, но мы не искали. На рынке и в магазинчиках ассортимент практически одинаковый, на ранке найти нужное проще и быстрее. Далее подробнее по продуктам.

Комментарии к составу походной раскладки.

Крупы. Проблем с покупкой круп не было. Свободно можно купить любые макароны и лапшу (в том числе рисовую, гречневую или жареную лапшу, китайскую фунчозу, весовые дошираки и т.п.), рис, геркулес, манку, гречку, пшено. Чечевица – редкость, зато горох есть почти везде. Часто попадаетесь маш.

Сухофрукты. При наличии большого количества свежих фруктов и овощей особой популярностью они в Киргизии не пользуются. Свободно можно купить курагу, чернослив или изюм для засыпки в молочную кашу. Есть очень хорошие финики в коробочках по 500 г. А вот всякие сушёные дыни, манго, райские яблочки, папайи, бананы и прочее, что так здорово идёт на перекус у велотуристов, здесь найти значительно сложнее. По этому в большинстве случаев сухофрукты приходилось заменять конфетами.

Чай. Есть чёрный и зелёный. Гранулированный, листовой и в пакетиках. Хорошие ароматизированные чаи почти не встречаются. По всей Киргизии свободно растут дикие абрикосы, яблоки, облепиха, что позволяет варить восхитительные компоты. Также в чай приятно добавлять дикорастущие травы: мяту, чабрец, душицу, мелису.



Душица



Мелисса



Мята



Чабрец

Сахар. Песок, рафинад, кусковой. Есть какой угодно.

Сухари сладкие. Не такие вкусные, как можно купить в Москве. Но вполне неплохие.

Печенье. Полно всякого. С добавками, пресного, сдобного.

Сушки. Есть везде.

Пряники. Есть везде.

Вафли. Есть везде, с разными вкусами.

Галеты и крекеры. Не всегда просто найти. Лучше вместо них использовать лепёшки.

Хлеб. Есть батоны и буханки. Но тандырные лепёшки вне конкуренции. Они долго не портятся, не черствеют, очень вкусные. А благодаря тому, что плоские – очень удобно возятся в рюкзаке. За 3 недели они нам совершенно не надоели. Одна лепёшка весит от 100 г и более (может и 0.5 кг весить и килограмм).

Сыр. Есть вакуумные упаковки по 250-400 г, хранится хорошо. Также встречаются копчёные «косички». Плавленный сыр попадает не всегда. Повсеместно продаётся курт. Если из айрана отжать сыворотку, а остаток высушить, то получится курт – сушёный кисломолочный продукт. Для европейцев вещь довольно непривычная.

Колбаса. Неплохая варёно-копчёная колбаса попадает. Были неплохие копчёные колбаски. Хорошей сырокопчёной колбасы, упакованной надлежащим образом, так, чтоб её можно было без опаски взять хотя бы на недельных автономный участок нигде кроме Бишкека нам не попадалось. Что и неудивительно. Когда кругом полно свежего отличного мяса, кому нужна непонятная сырокопчёная колбаса?

Мясо. Можно купить свежую баранину или говядину. Свинины нет – масульманская страна. Мясо можно засолить со специями и луком и возить в таком виде несколько дней. Превосходная альтернатива консервам, сублиматам и сушёному мясу. Единственный недостаток – долго разделявать и солить. Но если маршрут позволяет (например днёвка или полуднёвка), то можно и потратить на это время.

Сухари ржаные. Брали из расчёта на последние дни автономных участков и в качестве подстраховочного резерва. Можно бело заменить лепешками.

Вестфальский хлеб. Аналогично.

Щербет. Не попадался.

Халва. Преимущественно развесная.

Мармелад. В виде мармеладных конфет украинского производства.

Орехи. Миндаль, фундук, кешью, грецкий. Почему-то все китайские и солёные. Но очень в меру и очень вкусно. Есть почти везде.

Китайские сладости. В больших цветных пакетах. Продаются наразвес. Есть почти на всех рынках. Цветастые мармеладки, шарики, дольки, кусочки и кругляшочки. В большинстве случаев редкостная дрянь. Шоколад и глазури соевые, отдадут мылом. Мармеладки и разные дольки – крахмальная имитация в непонятных обсыпках. Есть можно, кое что даже вкусно, но толку мало.

Конфеты. Весь ассортимент украинских конфет в широчайшем охвате. Очень много всякой нуги и вафельных. Все вкусные, оставили самое приятное впечатление.

Восточные сладости. В Средней Азии не обнаружены... Пахлавы, чуреков, рахат-лукумов, пашмаков и прочих сластей на рынках не встречалось. Есть что-то похожее на хворост, но для перевозки в велорюкзакх категорических не подходящее.

Пастила/зефир. Встречается редко. На рынках почти не попадалась.

Лук. Очень вкусный.

Чеснок. Очень ядрёный. Есть в чистом виде почти не получалось.

Специи и пряности. В диком изобилии. Пару щепоток превращают опостылевшие макароны в замысловатое восточное кушанье, настолько пикантное и аппетитное, что участники даже не обращают внимания на полное отсутствие в тарелке мяса.

Чечевицу почти весь поход заменяли макаронами и кукурузной крупой. Последняя прекрасно пошла и с мясом.

В крупных городах мы позволяли себе совместить процесс пополнения раскладки с питанием в кафе и чайханах. Знакомство с киргизской кухней оказалось очень приятным. *Следующие блюда особенно понравились.*

Шурпа – кусок баранины в бульоне с картофелем и морковью. Просто, но очень вкусно.

Лагман – домашняя лапша с мясной подливкой, киргизская вариация этого широко-известного блюда превосходна.

Курдак – тушёное или жареное жирное мясо. Подаётся с картошкой.

Бризоль – блин из мясного фарша в омлетной смеси с одной стороны, сложенный пополам. Внутри резанные свежие овощи и яйцо.

Бешбармак – отварное мясо с лапшой. В кафешно-ресторанных вариантах оказался далёк от традиционного и широко известного блюда.

Кесме – мясной суп с макаронными изделиями.

Про напитки стоит сказать отдельно:

Молоко коровье – в свежем виде превосходно. Но не каждый житель мегаполиса, привычный к концентратам, вкусовым добавкам, эмульгаторам, консервантам, красителям, загустителям и т.д. в состоянии переварить это чудо без последствий.

Айран – кисломолочный напиток, аналог кефира. Иногда имеет во вкусе слегка копчёный оттенок. Невероятно хорош. Усваивается без последствий.

Кумыс – кисломолочный напиток из кобыльего молока. Для европейца кажется непривычным и странным. По началу. Потом быстро привыкаешь, и остановиться уже не можешь. Мы его попробовали лишь однажды.

Шоро – киргизский национальный напиток из смеси измельчённых злаков.

Бозо – почти то же, что и шоро, только более гомогенизированный. Быстро начинает бродить, превращаясь в аналог пива.

Лимонад «Дюшес» – просто отличный лимонад киргизского производства.

Также в Киргизии производится превосходное **мороженное**, а на пасажах можно по 300 сом/литр купить отличный **мёд**.

И конечно не могли мы отказаться от дынь и арбузов. Стоит в Киргизии целый чуть больше, чем в Москве платят за 1 кг. И по вкусу разница столь же огромна. Спелый арбуз и дыня намного вкуснее, чем то, что сорвали недоспелым и повезли неведомо куда в фурах на долгие недели-месяцы...

ВЫВОДЫ ПО ПИТАНИЮ В ПОХОДЕ

Организация питания была выполнена по схеме: завтрак – перекус – перекус – обед – перекус – ужин. С учётом относительно невысокой степени автономности при достаточно высоком темпе движения приведённая раскладка вполне удовлетворяла потребностям пройденного маршрута. Следует отметить, что можно было сократить рацион на 50-100 г без ущерба для дееспособности участников.

3.6. Контроль физического состояния участников в походе

Введение

Физическое состояние участников туристического похода, вне всякого сомнения, является важнейшим фактором, определяющим успешное прохождение маршрута. Уровень подготовки и опыт всех туристов в группе неизбежно различаются, что сказывается на затратах усилий для преодоления участков маршрута и способности к восстановлению сил. При этом умение руководителя корректировать тактику похода с учетом состояния участников и неожиданных осложнений, встретившихся на маршруте, является первостепенно важным даже при надлежащей физической и технической подготовке к походу, интересного и посильного маршрута.

Командир группы постоянно отслеживает состояние участников путём через простое наблюдение и общение. При прохождении маршрутов высокой напряжённости, особенно в высокогорных районах, не всегда явно возникающее переутомление незаметно для туристов, ослабляет внимание, снижает готовность к экстренным действиям, замедляет реакцию. А это неизбежно ведет к ошибкам и создает предпосылки к авариям. По статистике 25% несчастных случаев в туризме происходит из-за переутомления участников.

Что, помимо простых наблюдений, может помочь руководителю выявить накапливающееся переутомление? Каковы причины его возникновения в велопоходах и пути предупреждения перегрузок?

История вопроса

Разработка методов эффективного контроля состояния участников в туристическом походе начата классической школой отечественного туризма в России во второй половине XX века. Предложены методики мониторинга на основе показателей основных функциональных систем организма, несущих повышенные нагрузки в условиях похода: сердечнососудистой (ССС), мышечной (МС) и центральной нервной (ЦНС). Наиболее доступными для контроля за их состоянием показателями в полевых условиях можно считать частоту сердечных сокращений (ЧСС) – пульс, силу кисти руки, измеряемую динамометром, и время зрительно-моторной реакции. Также есть данные по контролю за артериальным и пульсовым давлением крови и электропроводность тела (А. Ашуров, Душанбе). Исследования проводились группами туристов под руководством А. Ашурова (Душанбе), М.А. Крайнова и рядом других исследователей преимущественно в пеших горных походах в горах Средней Азии (походы I—V к.с., высоты от 4300 до 6200 м), при тренировочных восхождениях на Эльбрус и в ряде походов по Кавказу (от I до V к.с.), аналогичные результаты получены и в пеших походах со школьниками и взрослыми туристами, но в последнем случае описываемые явления носили менее выраженный характер и потому в меньшей степени годятся для иллюстрации. Всего в опытах участвовали свыше 200 человек — от новичков до спортсменов высокой квалификации.

В настоящее время, когда туризм имеет преимущественно самостоятельный и стихийный характер, многое из ценного опыта спортивного организованного туризма прошлых лет незаслуженно забыто. Однако даже среди того малого количества доступного материала нами не обнаружено методик контроля состояния участников, адаптированных именно к специфике **велотуризма**.

Методика измерений

В настоящем походе мы начали разработку методов и подходов к эффективной оценке физического состояния участников группы. Пульсометрия была выбрана нами как наиболее простой, доступный и надёжный метод. Современный уровень технического оснащения спортсменов и туристов позволяет использовать различные индивидуальные контрольные приборы, среди которых стоит особо выделить пульсомеры в виде наручных часов с нагрудным датчиком ЧСС. Результаты применения такого пульсомера для оценки влияния дневного пробега и набора высоты на энергозатраты в велопоходе средней сложности описаны в отчёте Ве – 3 КС, Крым-май-2012; руководитель Кузов А.В. Кроме того пульсомером мы пользовались и в настоящем походе. Несомненным достоинством пульсомера является его компактность и возможность участника контролировать соразмерность нагрузки для себя в текущий момент, не превышая определённых значений ЧСС. Однако динамический кардиомониторинг даёт руководителю информацию лишь о восприятии текущей нагрузки, в то время как для выбора тактики прохождения маршрута необходимо опираться на реакцию организма на полную дневную нагрузку и восстановление показателей за ночь. Ведь именно здесь можно вовремя выявить начавшееся переутомление участников!

Измерения проводили дважды в день: утром и вечером сразу после еды, с тем, чтобы за время приема пищи пульс успокоился и случайные отклонения, связанные с бивачными работами, не искажали картину. Измеряющий пульс накладывает указательный, средний и безымянный пальцы на внутреннюю поверхность запястья так, чтобы у основания большого пальца большого находился указательный палец, и можно было довольно сильно надавить на артерию и прижать ее к внутренней поверхности лучевой кости. При этом рука, на которой прощупывают пульс, должна находиться в удобном положении (например лежать на колене), и мышцы не должны быть напряжены. При определении ЧСС подсчитывают число пульсовых волн за 30 секунд, затем умножают результат на два. Это и есть частота пульса в минуту. Здоровый взрослый человек имеет ЧСС в состоянии покоя 60-90 ударов в минуту. У женщин пульс всегда несколько чаще, чем у мужчин.

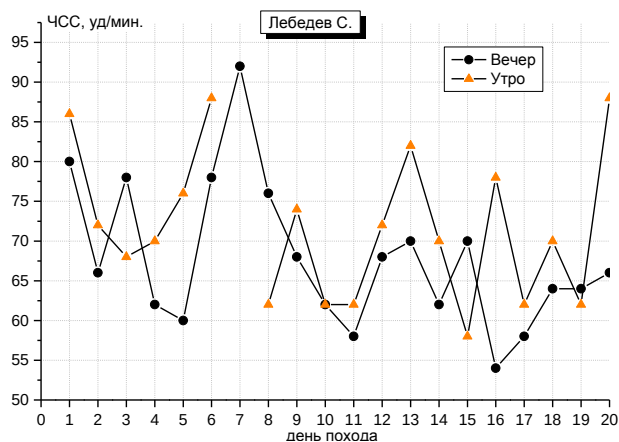
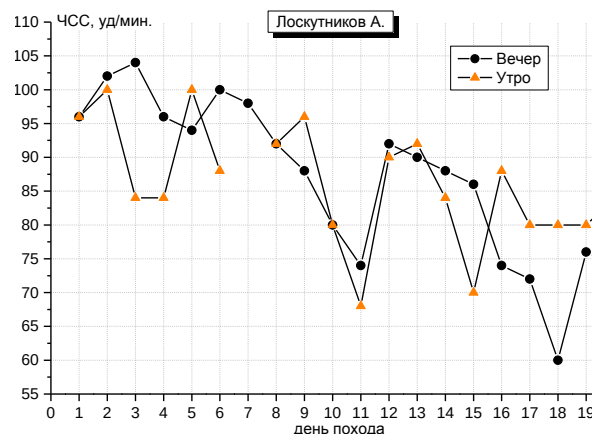
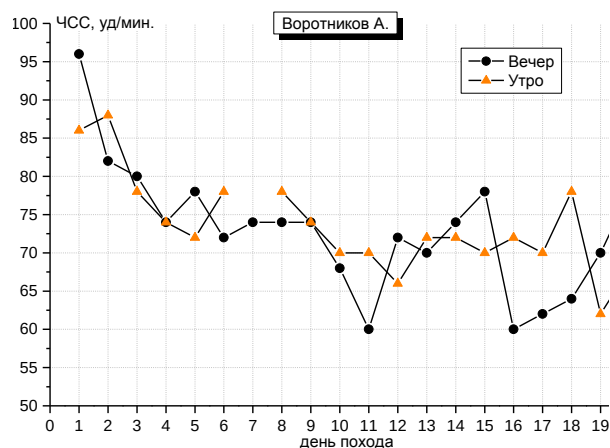
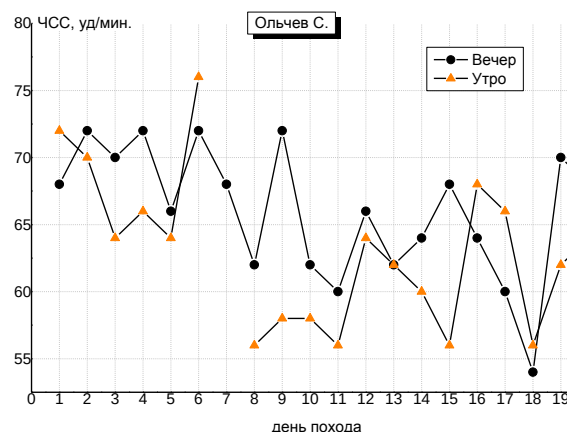
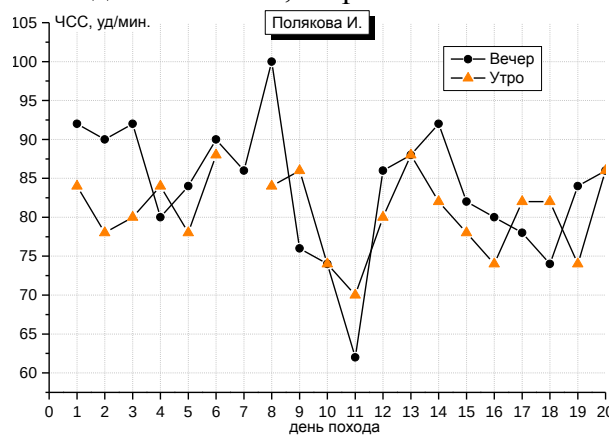
Процесс измерений, как видно, занимает меньше минуты, производится одновременно всей группой и вовсе не отвлекает от маршрута. Все участники в течении 30 секунд (засекается по часам) считают пульс, а затем сообщают результаты ответственному за измерения. Утренний и вечерний ритуал замеров воспринимался участниками с большим удовольствием, служил источником шуток и веселья. Но при этом давал весьма ценную информацию руководителю. Для того чтобы сделать результаты наблюдений наглядными, чтобы по ним можно было сделать правильные выводы, удобно строить графики утренних и вечерних наблюдений для каждого участника по дням похода.

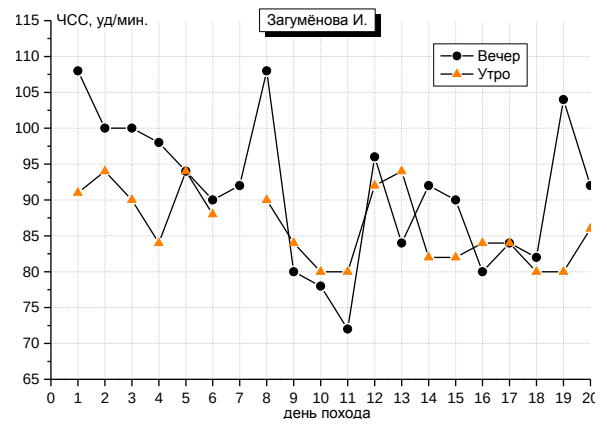
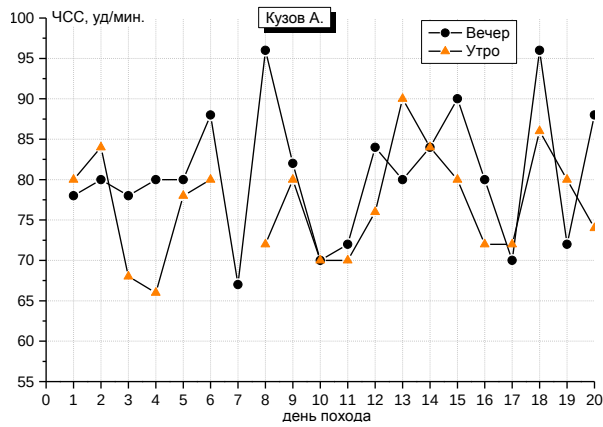
Результаты и обсуждение

Ниже приведены графики измерения ЧСС для каждого участника по дням похода. ЧСС-вечер измеряли вечером соответствующего ходового дня, а ЧСС-утро – утром следующего. Таким образом представленные результаты демонстрируют реакцию организма участника на дневную нагрузку (ЧСС-вечер) и восстанавливаемость за ночь (ЧСС-ночь). Кроме того, ценную информацию несёт динамика обоих показателей по всех продолжительности похода и отклик состояния участников на дни с повышенной нагрузкой различного типа. Далее рассмотрим характерные проявления подробнее.

Начнём с показателей, полезных для тактики руководства. Рассмотрим сперва динамику ЧСС утренних и вечерних измерений. Видно, что утренние показатели на

протяжении всего похода почти всегда ниже вечерних, что свидетельствует о посильности нагрузок для группы, размеренном темпе прохождения маршрута, достаточной продолжительности сна и адекватности рациона питания. Размеренность нагрузок в настоящем походе обеспечивалась ритмом движения на маршруте, соблюдением принципа «50/10», систематичностью привалов, питания, а также соблюдением режима дня. Схему ходового дня можно *условно* представить так: переход – привал – переход – перекус – переход – привал – переход – перекус – переход – обед – переход – привал – переход – перекус – переход – бивак. Соблюдение режима заключалось в постоянстве часов подъёма и отбоя, старта и постановки на лагерь.

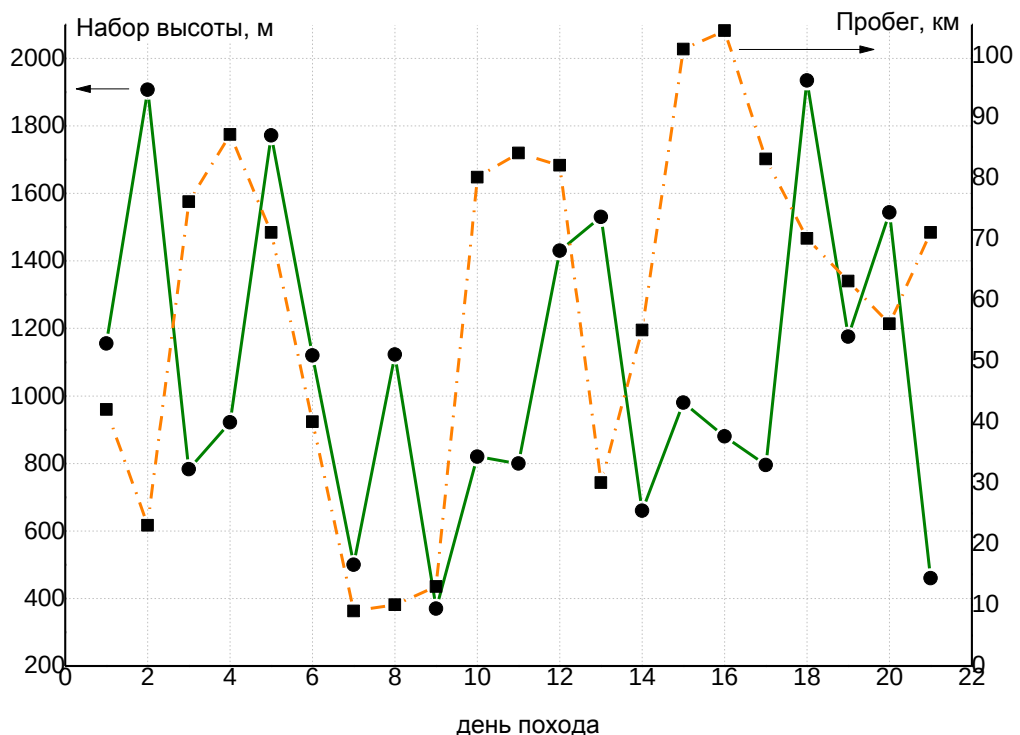




На протяжении первых 3-4 дней у всех участников наблюдается постепенное снижение утренних и вечерних показателей пульса, что отвечает адаптации к походным нагрузкам, и составляет так называемый «период втягивания» в походный график.

Также следует отметить отсутствие роста показателей в финальной части похода, что свидетельствует о посильности маршрута для группы, грамотной тактике руководства и непревышением каждым из участников в отдельности своего показателя безопасной длительности похода (БДП). Отметим здесь, что согласно данным, приведённым в отечественной туристической справочной литературе БДП для начинающих, как правило, не превышает 14 дней.

Наибольший интерес для исследования вопросов переносимости нагрузок участниками велопоходов представляет анализ показателей для дней с максимальным набором высоты, с наибольшим пробегом, для дней где оба эти фактора предельны, а также для дней, где велик один из них на фоне относительно малых величин второго. Это позволит, опираясь на результаты измерений реакции организма на нагрузки, сделать выводы о наиболее важных источниках усталости и накоплении утомления в велопоходах. Для проведения параллелей с индивидуальными графиками ЧСС приведём график наборов и пробегов по дням похода.



Начнём рассмотрение со «спусковых» или «равнинных» дней, где весьма велик километраж, а набор высоты сравнительно мал. В нашем походе это дни 3, 4, 10, 11, 15 и 16. Отсутствие максимумов на графиках ЧСС вполне закономерно и служит больше для проверки методики, чем для утверждения и без того очевидного. Для туристов с адекватной подготовкой к походу подобная нагрузка не служит источником утомления.

Рассматривать дни без километража и набора не имеет смысла, т.к. это, как правило, дни отдыха – днёвки и полуднёвки – либо дни вынужденного простоя. Поэтому далее рассмотрим дни, где велик набор высоты на фоне малого километража. Это, как правило, штурмовые дни на перевальных взлётах и наиболее труднопроходимые участки маршрута, включая пешеходные отрезки и переноску рюкзака на спине. В походе это 2, 8 и 13-й дни. Километраж для них не превышает 30 км при наборе высоты 1200-1800 м. У участников в эти дни отмечается повышение показателей, при этом отчётливо заметна разница в показателях для более сильных и более слабых участников. Для более слабых участников (Загумёнова, Кузов) характерен рост вечерних показателей, повышение утренних значений ЧСС и результатов последующего дня. Для более сильных участников результат прослеживается преимущественно в росте показателей утренних измерений. Нагрузка от таких дней не является чрезмерной и приводит лишь к несколько большему накоплению обычной усталости, снимающейся благодаря полноценному отдыху и питанию. Здесь важно отметить, что на маршруте не было нескольких следующих друг за другом дней с малым километражем и большим набором высоты. Разнообразие нагрузки дало положительный эффект.

И наконец, обратим наше внимание на дни с достаточно большим километражем при относительно большом наборе высоты. Характерным примером таких дней может служить начало подъёмов по ущельям, когда проезжаемость дороги ещё довольно высока, а набор высоты идёт равномерно и постоянно. В походе это дни 5, 12 и 18. Пробег 70 км и более, набор 1400-2000 м. Эффект от таких дней очень ярко выражен в динамике ЧСС и проявляется для всех семи участников группы. Наблюдается скачок утренних и вечерних показателей по итогам дня, а также продолжение их роста или сохранение повышенных значений для следующего дня. Для некоторых участников отмечено превышение утренних показателей над вечерними, сохраняющееся также и на следующий день, что может свидетельствовать о начинающемся переутомлении. Как видно из графиков, менее загруженные дни впоследствии ликвидируют этот ненужный багаж.

Таким образом, рассмотрев различные сочетания нагрузки на физическое состояние участников, можно заключить, что основным источником утомления является большой набор высоты на фоне большого дневного километража. Это хорошо согласуется с результатами, полученными при анализе ходовых энергозатрат против набора и пробега, полученными в походе 3 КС по Крыму и описанными в отчёте 3 КС-Ве-Крым-2012-А.В. Кузов, где было показано, что расход энергии для прохождения равнинного участка (набор за день меньше 400 м) при пробеге до 120 км/день может превышать 7000 ккал.

Из всего вышеизложенного следует вывод, совсем не являющийся открытием. Тем не менее, результаты, полученные опытным путём, вновь напоминают нам о необходимости продуманной тактики и адекватной подготовки к походу. Даже при высокой напряжённости спортивного похода размеренная нагрузка, достаточная продолжительность отдыха и адекватность рациона питания являются критериями максимальной дееспособности группы и безопасности на маршруте.

4. БАЛЬНАЯ ОЦЕНКА СЛОЖНОСТИ ВЕЛОСИПЕДНОГО ПОХОДА

4.1. Расчет категории трудности протяженных препятствий

4.1.1. ПП №1. Подъем на пер. Кегеты

Район: Тянь-Шань, Киргизия

Границы: съезд после с. Советское – пер. Кегеты

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

К_{пк} – коэффициент дорожного покрытия – 1,3

Профилированная гравийная (гравий до 10 мм) дорога (грейдер) – 33,3 км ($К_{пк} = 1,0$)

Каменистая горная дорога со значительными неровностями, уступами, выступающими частями скального массива, крупнощебеночная дорога (преобладающий размер камней 30 мм и выше) – 6,67 км ($К_{пк} = 1,6$)

К_{нв} – коэффициент набора высоты – 2,80

Набор высоты – 2407 м

К_в – абсолютной высоты – 1,42

Абсолютная высота – от 1379 м до 3786 м

К_{кр} – коэффициент крутизны – 1,10

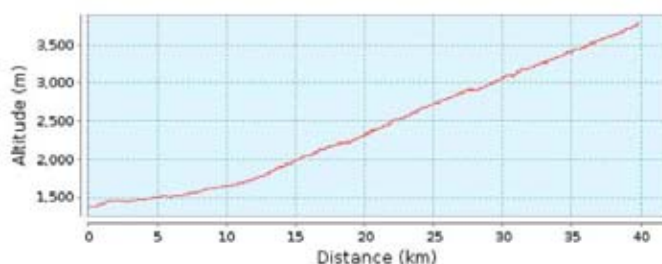
$КР = (В_{к} - В_{н}) / L_{п} * 100\% = (3786 - 1379) / 39800 * 100\% = 6,01\%$

Сезонно-географический показатель (СГ) – 1,1

$КТ = 1,3 * 2,80 * 1,42 * 1,1 * 1,1 = 6,25$

Препятствие 5КТ

Высотный график препятствия:



Диапазон высот

2 403 метра(ов) (Высота с 1 379 метра(ов) в 3 786 метра(ов))

Всего подъема (в высоте) 2 474 метра(ов)

Всего спуска (в высоте) 72 метра(ов)

4.1.2. ПП №2. Пер. Кегеты – п. Кумтюбе

Район: Тянь-Шань, Киргизия

Границы: спуск с пер. Кегеты – п. Кумтюбе

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

К_{пк} – коэффициент дорожного покрытия – 1,47

Асфальт -2 км ($К_{пк} = 0,8$)

Профилированная гравийная (гравий до 10 мм) дорога (грейдер) – 14,4 км ($К_{пк} = 1,0$)

Каменистая горная дорога со значительными неровностями, уступами, выступающими частями скального массива, крупнощебеночная дорога (преобладающий размер камней 30 мм и выше) – 35,5 км ($К_{пк} = 1,6$)

Тропа 0,61 км ($К_{пк} = 2,5$)

$К_{пр} = 1 + L_{пп} / 100 = 1 + 60,0 / 100 = 1,60$

К_{пер} – коэффициент пересеченности местности – 0,8

Плоская равнина с перепадами высот не более 30 м – 60,0 км ($К_{пер} = 0,8$)

К_в – коэффициент абсолютной высоты – 1,47

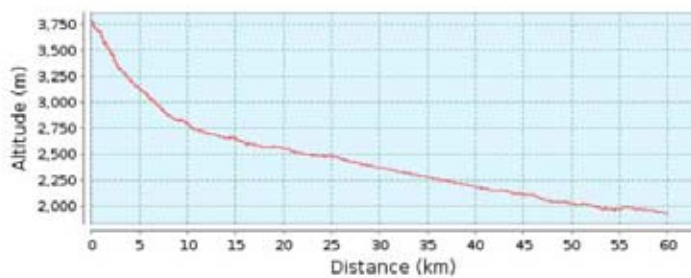
Абсолютная высота от 3786 м до 1865 м

Сезонно-географический показатель (СГ) – 1,1

$$КТ=1,47*1,66*0,8*1,47*1,1=3,16$$

Препятствие 3КТ

Высотный график препятствия:



Диапазон высот

1 921 метра(ов) (Высота с 1 865 метра(ов) в 3 786 метра(ов))

Всего подъема (в высоте) 245 метра(ов)

Всего спуска (в высоте) 2 097 метра(ов)

4.1.3. ПП №3. Подъем по долине р. Чонг-Кемин

Район: Тянь-Шань, Киргизия

Границы: съезд с асфальта после п. Шаапдан – впадение р. Зап. Ак-Суу в р. Чонг-Кемин

$$КТ=К_{пк}*К_{нв}*К_{в}*К_{кр}*СГ$$

Кпк – коэффициент дорожного покрытия – 1,6

Профилированная гравийная (гравий до 10 мм) или грунтовая дорога (грейдер),

непрофилированная грунтовая дорога (проселок)-17,5 км (Кпк =1,0)

Каменистая грунтовая дорога, профилированная горная дорога, мелкощебеночная дорога (преобладающий размер камней 10-20 мм) -58,1 км (Кпк =1,3)

Тропа - 13,6 км (Кпк =2,5)

$$К_{пр}=1+L_{пп}/100=1+89,2/100=1,8$$

Кпер – коэффициент пересеченности местности – 1,0

Слабопересеченная местность с уклонами подъемов до 4% и перепадами высот от 30 до 50 м - 76.1 км (Кпер=1,0)

Кв – коэффициент абсолютной высоты – 1,34

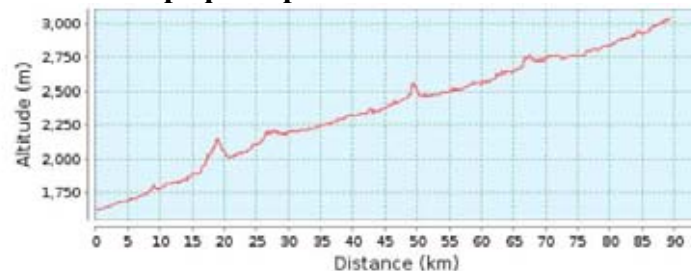
Абсолютная высота от 1624 м до 3033 м

Сезонно-географический показатель (СГ) – 1,1

$$КТ=1,6*1,8*1,0*1,34*1,1=4,24$$

Препятствие 4КТ

Высотный график препятствия:



Диапазон высот

1 405 метра(ов) (Высота с 1 624 метра(ов) в 3 033 метра(ов))

Всего подъема (в высоте) 2 078 метра(ов)

Всего спуска (в высоте) 653 метра(ов)

4.1.4. ПП №4. Подъем на пер. Ак-Суу

Район: Тянь-Шань, Киргизия

Границы: впадение р. Западная Ак-Суу в р. Чонг-Кемин– пер. Ак-Суу

$$КТ=К_{пк}*К_{нв}*К_{в}*К_{кр}*СГ$$

Кпк – коэффициент дорожного покрытия – 2,5

Бездорожье на грани проезжести -13,1 км (Кпк =2,5)

Кнв – коэффициент набора высоты – 1,41

Набор высоты – 1013 м

Кв – коэффициент абсолютной высоты – 1,62

Абсолютная высота – от 3032 м до 4045 м

Ккр – коэффициент крутизны – 1,22

$KP = (B_k - B_n) / L_p * 100\% = (4045 - 3032) / 13100 * 100\% = 7,73\%$

Сезонно-географический показатель (СГ) – 1,1

$KT = 2,5 * 1,41 * 1,62 * 1,22 * 1,1 = 7,66$

Препятствие 5КТ

Высотный график препятствия:



Диапазон высот

1 016 метра(ов) (Высота с 3 032 метра(ов) в 4 047 метра(ов))

Всего подъема (в высоте) 1 030 метра(ов)

Всего спуска (в высоте) 37 метра(ов)

4.1.5. ПП №5. Пер. Ак-Суу – Григорьевское ущелье

Район: Тянь-Шань, Киргизия

Границы: спуск с пер. Ак-Суу – до поворота дороги в Григорьевское ущелье

$KT = K_{пк} * K_{пр} * K_{пер} * K_v * CГ$

Кпк – коэффициент дорожного покрытия – 2,05

Тропа - 16,9 км ($K_{пк} = 2,5$)

Каменистая горная дорога со значительными неровностями, уступами, выступающими частями скального массива 16,9 км ($K_{пк} = 1,6$)

$K_{пр} = 1 + L_{пп} / 100 = 1 + 33,8 / 100 = 1,34$

Кпер – коэффициент пересеченности местности – 0,8

Плоская равнина с перепадами высот не более 30 м ($K_{пер} = 0,8$) – 33,8 км

Кв – коэффициент абсолютной высоты – 1,53

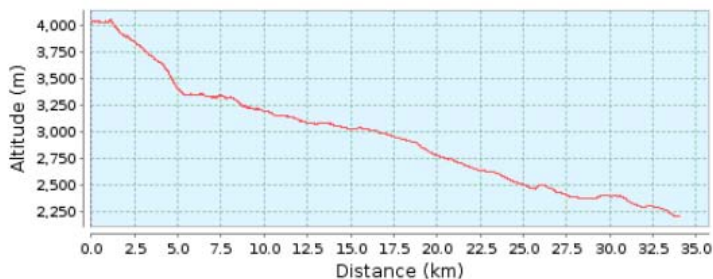
Абсолютная высота от 4053 м до 2229 м

Сезонно-географический показатель (СГ) – 1,1

$KT = 2,05 * 1,34 * 0,8 * 1,53 * 1,1 = 3,7$

Препятствие 3КТ

Высотный график препятствия:



Диапазон высот

1 824 метра(ов) (Высота с 2 229 метра(ов) в 4 053 метра(ов))

Всего подъема (в высоте) 191 метра(ов)

Всего спуска (в высоте) 1 984 метра(ов)

4.1.6. ПП №6. Григорьевское ущелье – п. Ананьево

Район: Тянь-Шань, Киргизия

Границы: Григорьевское ущелье – пер. Кек-Бель – пер. Уч-Кюнген в Ананьево

$KT = K_{пк} * K_{пр} * K_{пер} * K_v * CГ$

Кпк – коэффициент дорожного покрытия – 1,3

Каменистая грунтовая дорога, профилированная горная дорога, мелкощебеночная дорога (преобладающий размер камней 10-20 мм) -21,3 км ($K_{пк}=1,3$)

$$K_{пр}=1+L_{пп}/100=1+21,3/100=1,21$$

$K_{пер}$ – коэффициент пересеченности местности – 1,4

Сильнопереесеченная местность с уклонами дорог более 6 % и перепадами высот от 100 до 200 м– 21,3 км($K_{пер}=1,4$)

K_v – коэффициент абсолютной высоты – 1,31

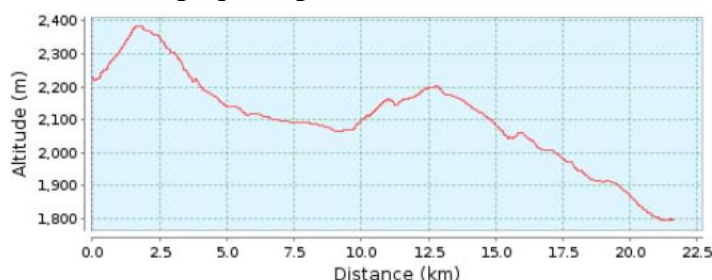
Абсолютная высота от 2383 м до 1795 м

Сезонно-географический показатель (СГ) – 1,1

$$K_T=1,3*1,21*1,4*1,31*1,1=3,2$$

Препятствие 3КТ

Высотный график препятствия:



Диапазон высот

588 метра(ов) (Высота с 1 795 метра(ов) в 2 383 метра(ов))

Всего подъема (в высоте) 331 метра(ов)

Всего спуска (в высоте) 764 метра(ов)

4.1.7. ПП №7. Подъем на пер. Джуку

Район: Тянь-Шань, Киргизия

Границы: поворот на грунтовку в п. Сары– пер. Джуку

$$K_T=K_{пк}*K_{нв}*K_v*K_{кр}*СГ$$

$K_{пк}$ – коэффициент дорожного покрытия – 1,9

Бездорожье на грани проезжести, тропа – 13,0 км ($K_{пк}=2,5$)

Каменистая грунтовая дорога, профилированная горная дорога, мелкощебеночная дорога (преобладающий размер камней 10-20 мм) -45,8 км ($K_{пк}=1,3$)

$K_{нв}$ – коэффициент набора высоты – 2,36

Набор высоты – 1957 м

K_v – коэффициент абсолютной высоты – 1,44

Абсолютная высота – от 1709 м до 3666 м

$K_{кр}$ – коэффициент крутизны – 1,0

$$K_P=(V_k - V_n)/L_p * 100\%=(3666-2020)/58800*100\%=2,8\%$$

Сезонно-географический показатель (СГ) – 1,1

$$K_T=1,9*2,36*1,44*1,0*1,1=7,1$$

Препятствие 5КТ

Высотный график препятствия:



Диапазон высот

1 957 метра(ов) (Высота с 1 709 метра(ов) в 3 666 метра(ов))

Всего подъема (в высоте) 2 188 метра(ов)

Всего спуска (в высоте) 193 метра(ов)

4.1.8. ПП №8. Пер. Арабель – долина р.Бурхан

Район: Тянь-Шань, Киргизия

Границы: спуск с пер. Арабель до моста через Джилы-Су

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

Кпк – коэффициент дорожного покрытия – 1,45

Каменистая грунтовая дорога, профилированная горная дорога, мелкощебеночная дорога (преобладающий размер камней 10-20 мм) - 64,8 км ($К_{пк} = 1,3$)

Крупнощебеночная дорога (преобладающий размер камней 30 мм и выше) - 8,7 км ($К_{пк} = 1,6$)

$К_{пр} = 1 + L_{пп}/100 = 1 + 73,5/100 = 1,735$

Кпер – коэффициент пересеченности местности – 0,8

Плоская равнина с перепадами высот не более 30 м – 73,5 км ($К_{пер} = 0,8$)

Кв – коэффициент абсолютной высоты – 1,57

Абсолютная высота от 3854 м до 2896 м

Сезонно-географический показатель (СГ) – 1,1

$КТ = 1,45 * 1,735 * 0,8 * 1,57 * 1,1 = 3,47$

Препятствие 3КТ

Высотный график препятствия:



Диапазон высот

958 метра(ов) (Высота с 2 896 метра(ов) в 3 854 метра(ов))

Всего подъема (в высоте) 733 метра(ов)

Всего спуска (в высоте) 1 603 метра(ов)

4.1.9. ПП №9. Мост через р. Джилы-Су - Долина р. М. Нарын

Район: Тянь-Шань, Киргизия

Границы: мост через Джилы-Су – мост со шлагбаумом через р. М. Нарын

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

Кпк – коэффициент дорожного покрытия – 1,3

Каменистая грунтовая дорога, мелкощебеночная дорога (преобладающий размер камней 10-20 мм) - 74,9 км ($К_{пк} = 1,3$)

$К_{пр} = 1 + L_{пп}/100 = 1 + 74,9/100 = 1,749$

Кпер – коэффициент пересеченности местности – 1,2

Среднепересеченная местность со средними уклонами подъемов 4-6 % и перепадами высот от 50 до 100 м – 74,9 км ($К_{пер} = 1,2$)

Кв – коэффициент абсолютной высоты – 1,43

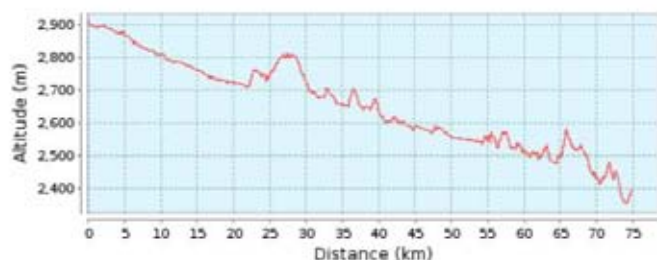
Абсолютная высота от 2910 м до 2354 м

Сезонно-географический показатель (СГ) – 1,1

$КТ = 1,3 * 1,749 * 1,2 * 1,43 * 1,1 = 4,3$

Препятствие 4КТ

Высотный график препятствия:



Диапазон высот

556 метра(ов) (Высота с 2 354 метра(ов) в 2 910 метра(ов))

Всего подъема (в высоте) 928 метра(ов)

Всего спуска (в высоте) 1 436 метра(ов)

4.1.10. ПП №10. Подъем на пер. «2800 м»

Район: Тянь-Шань, Киргизия

Границы: после моста через р. Нарын – пер. «2800 м»

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

К_{пк} – коэффициент дорожного покрытия – 1,6

Каменистая горная, крупнощебеночная дорога (преобладающий размер камней 30 мм и выше) – 30,97 км (К_{пк}=1,6)

К_{нв} – коэффициент набора высоты – 2,01

Набор высоты – 1612 м

К_в – коэффициент абсолютной высоты – 1,39

Абсолютная высота – от 1163 м до 2775 м

К_{кр} – коэффициент крутизны – 1,06

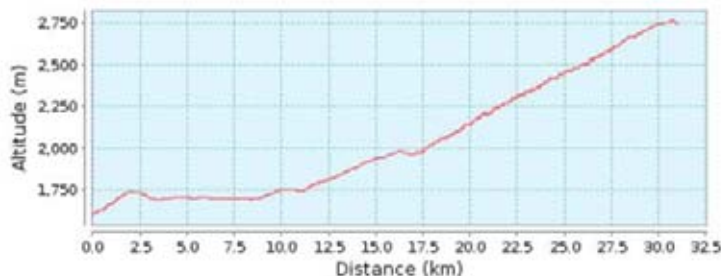
$$КР = (В_{к} - В_{н}) / L_{п} * 100\% = (2775 - 1163) / 30970 * 100\% = 5,21\%$$

Сезонно-географический показатель (СГ) – 1,1

$$КТ = 1,6 * 2,01 * 1,39 * 1,06 * 1,1 = 5,21$$

Препятствие 4КТ

Высотный график препятствия:



Диапазон высот

1 612 метра(ов) (Высота с 1 163 метра(ов) в 2 775 метра(ов))

Всего подъема (в высоте) 1 275 метра(ов)

Всего спуска (в высоте) 133 метра(ов)

4.1.11. ПП № 11 Спуск с пер. «2800 м»

Район: Тянь-Шань, Киргизия

Границы: спуск с пер. «2800 м» - мост через р.Нарын

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

К_{пк} – коэффициент дорожного покрытия – 1,6

Каменистая горная, крупнощебеночная дорога (преобладающий размер камней 30 мм и выше) – 65,8 км (К_{пк}=1,6)

$$К_{пр} = 1 + L_{пп} / 100 = 1 + 65,8 / 100 = 1,658$$

К_{пер} – коэффициент пересеченности местности – 1,4

Сильнопереесеченная местность с уклонами дорог более 6 % и перепадами высот от 100 до 200 м (К_{пер}=1,4)

К_в – коэффициент абсолютной высоты – 1,32

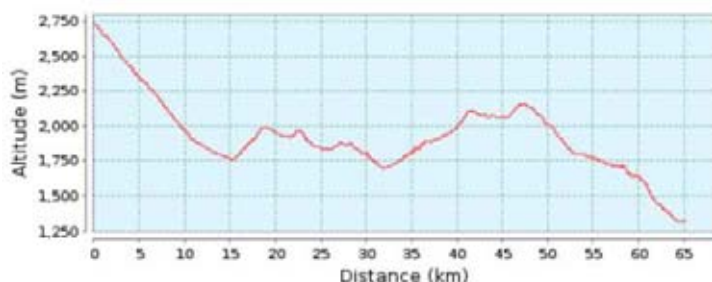
Абсолютная высота от 2775 м до 1364 м

Сезонно-географический показатель (СГ) – 1,1

$$КТ=1,6*1,658*1,4*1,32*1,1=5,39$$

Препятствие 4КТ

Высотный график препятствия:



Диапазон высот

1 391 метра(ов) (Высота с 1 364 метра(ов) в 2 775 метра(ов))

Всего подъема (в высоте) 949 метра(ов)

Всего спуска (в высоте) 2 353 метра(ов)

4.1.12. ПП № 12 П. Казарман – пер. «2984 м»

Район: Тянь-Шань, Киргизия

Границы: окончание асфальта после п. Казарман – пер. «2984 м»

$$КТ=К_{пк}*К_{пр}*К_{пер}*К_{в}*СГ$$

Кпк – коэффициент дорожного покрытия – 1,6

Каменистая горная, крупнощебеночная дорога (преобладающий размер камней 30 мм и выше) – 54,75 км ($K_{пк}=1,6$)

$$К_{пр}=1+L_{пп}/100=1+54,75/100=1,55$$

Кпер – коэффициент пересеченности местности – 1,4

Сильнопересяеченная местность с уклонами дорог более 6 % и перепадами высот от 100 до 200 м ($K_{пер}=1,4$)

Кв – коэффициент абсолютной высоты – 1,33

Абсолютная высота от 1328 м до 2984 м

Сезонно-географический показатель (СГ) – 1,1

$$КТ=1,6*1,55*1,4*1,33*1,1=5,80$$

Препятствие 5КТ

Высотный график препятствия:



Диапазон высот

1 657 метра(ов) (Высота с 1 328 метра(ов) в 2 985 метра(ов))

Всего подъема (в высоте) 2 089 метра(ов)

Всего спуска (в высоте) 667 метра(ов)

4.1.13. ПП № 13 Пер. «2984 м» - п. Архангельское

Район: Тянь-Шань, Киргизия

Границы: Пер. «2984 м» – начало асфальта в п. Архангельское

$$КТ=К_{пк}*К_{пр}*К_{пер}*К_{в}*СГ$$

Кпк – коэффициент дорожного покрытия – 1,6

Каменистая грунтовая дорога, мелкощебеночная дорога (преобладающий размер камней 10-20 мм) – 46,43 км ($K_{пк}=1,3$)

$$К_{пр}=1+L_{пп}/100=1+46,43/100=1,46$$

Кпер – коэффициент пересеченности местности – 1,2

Среднепересеченная местность со средними уклонами подъемов 4-6 % и перепадами высот от 50 до 100 м – 46,4 км ($K_{\text{пер}}=1,2$)

K_v – коэффициент абсолютной высоты – 1,34

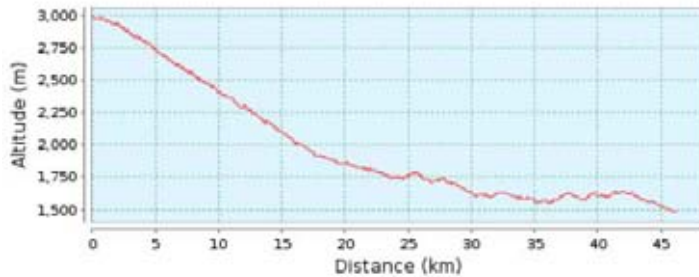
Абсолютная высота от 2984 м до 1412 м

Сезонно-географический показатель (СГ) – 1,1

$K_T=1,3*1,46*1,4*1,33*1,1=2,78$

Препятствие 3КТ

Высотный график препятствия:



Диапазон высот

1 572 метра(ов) (Высота с 1 412 метра(ов) в 2 984 метра(ов))

Всего подъёма (в высоте) 391 метра(ов)

Всего спуска (в высоте) 1 908 метра(ов)

4.2. Расчет эквивалентного пробега по локальным препятствиям

Местоположение	Кол-во	Характеристика препятствия	Эквивалент, км
Переправы:			
Притоки р. Кегеты на подъеме к пер. Кегеты	4	Брод. Скорость течения не более 0.5 м/сек, глубина менее 0.5 м, преодолевается в седле или вброд. Покрытие дна мелкие и средние камни.	2
Долина р. Чонг-Кемин на подъеме к пер. Ак-Суу	8	Брод. Скорость течения не более 0.5 м/сек, глубина менее 0.5 м, преодолевается в седле или вброд. Дно мелкие и средние камни.	4
	1	Переправа через приток реки с небольшой скоростью течения (не более 0.5 м/сек); глубина 0.5-0.6 м; вброд при ширине потока менее 5м. (покрытие дна мелкие и средние камни)	2
	2	Переправы через реки шириной 6-20 метров; течение среднее (до 1,5 м/сек); глубина – 0.6-0.8 м. Для организации переправы требуются усилия не менее 3-4 человек (покрытие дна средние камни).	20
	3	Ширина реки – 30 м, скорость течения около 3 м/сек, глубина – 0.8 м. Для переправы необходимо навешивание перил. Работает вся группа, часть из которой страхует, (покрытие дна средние и большие «живые» камни)	120
Григорьевское ущелье	13	Брод. Скорость течения не более 0.5 м/сек, глубина менее 0.5 м, преодолевается в седле или вброд. Дно мелко каменистое.	6,5
Долина р. Джуку	8	Брод. Скорость течения не более 0.5 м/сек, глубина менее 0.5 м, преодолевается в седле или вброд	4
	1	Переправы через реки с небольшой скоростью течения (не более 0.5 м/сек); глубина 0.5-0.6 м; вброд при ширине потока менее 5м.	2
р. Арабель-Суу	1	Переправа через реку с небольшой скоростью течения (не более 0.5 м/сек); глубина 0.5-0.6 м; вброд при ширине потока менее 5м.	2
Ручей на подъеме на пер. Арабель	1	Брод. Скорость течения не более 0.5 м/сек, глубина менее 0.5 м, преодолевается в седле или вброд. Покрытие дна мелкие и средние камни.	0,5
Долина р. Бурхан	16	Брод. Скорость течения не более 0.5 м/сек, глубина менее 0.5 м, преодолевается в седле или вброд. Покрытие дна мелкие и средние камни.	8

Перевальные взлеты без тропы (за каждые 100 м пути):			
Ледник на подъеме к. пер. Ак-Суу	1	Простые, осыпные, снежные и скальные склоны крутизной до 30 градусов; пологие (до 15 градусов) ледники без трещин; наличие тропы на подходе к леднику.	64

Итого эквивалентный пробег по локальным препятствиям – 235,0 км ЛП=235,0

4.3.Общая оценка категории сложности похода

Интенсивность

$$I = (L_{\text{ф}} + \text{ЛП}) * T_{\text{н}} / (T_{\text{ф}} * L_{\text{н}}) = (1245,1 + 235) * 16 * 1,2 / (21 * 700) = 1,93$$

Автономность

Маршрут состоял из участков с различной степенью автономности, поэтому средневзвешенное значение автономности:

$$\text{—} \quad (3 * 1,2 + 6 * 1,4 + 2 * 1 + 4 * 1,3 + 4 * 1) / 19 = 1,22$$

Показатель автономности А=1,22

Сумма баллов за препятствия:

Протяженные препятствия	К.Т.	КС
Подъем на пер. Кегеты	5	6,25
Пер. Кегеты – п. Кумтюбе	3	3,16
Подъем по долине р. Чонг-Кемин	4	4,24
Подъем на пер. Ак-Суу	5	7,66
Пер. Ак-Суу – Григорьевское ущелье	3	3,7
Григорьевское ущелье – п. Ананьево	3	3,2
Подъем на пер. Джуку	5	7,1
Пер. Арабель – долина р.Бурхан	3	3,47
Мост через р. Джилы-Су - Долина р. М. Нарын	4	4,3
Подъем на пер. «2800 м»	4	5,21
Спуск с пер. «2800 м»	4	5,39
П. Казарман – пер. «2984 м»	5	5,80
Пер. «2984 м» - п. Архангельское	3	2,78
Сумма баллов (П)		46,81

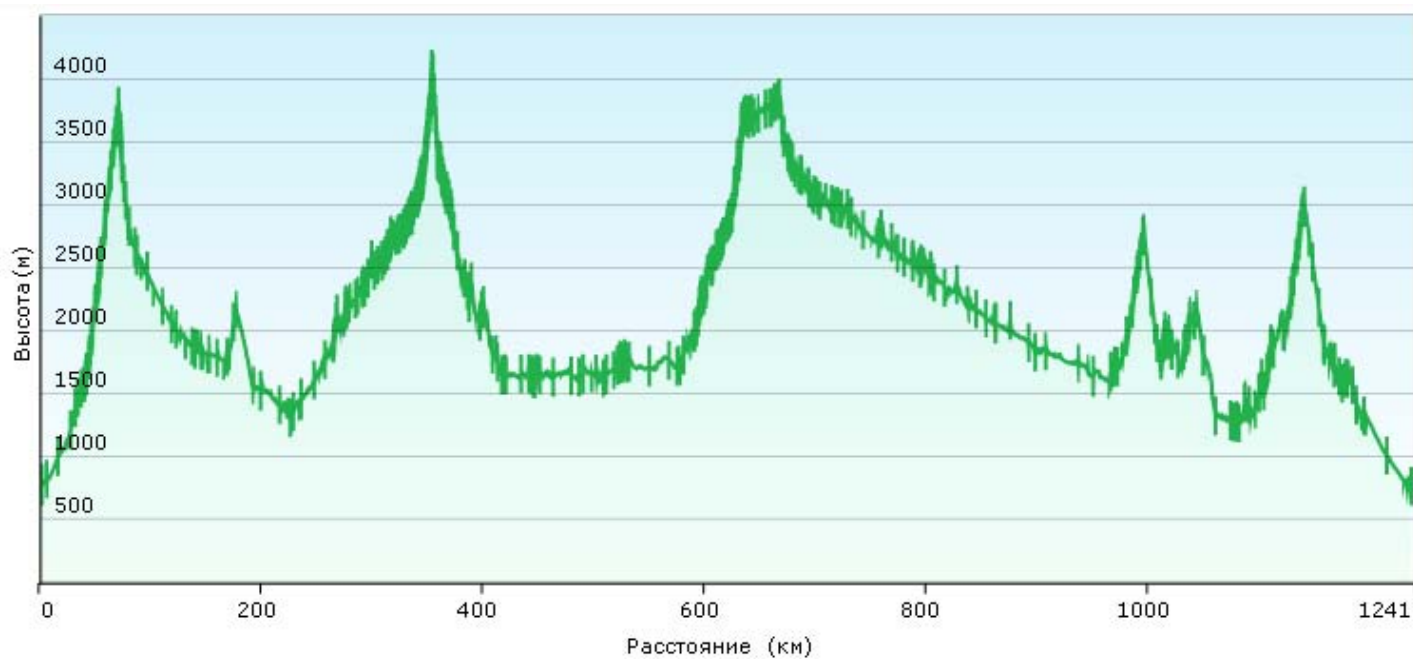
Т.к. при расчете категории сложности для походов 5 КС принимаются за ПП 3КТ максимально 5 баллов, за ПП 4 КТ максимально 15 баллов, то общая сумма баллов за ПП в данном походе принимаем 46,81.

Категория сложности:

$$КС = П * I * А = 46,81 * 1,93 * 1,22 = 110,4 \text{ балла}$$

Маршрут соответствует 5 КС

5. ВЫСОТНЫЙ ПРОФИЛЬ ПОХОДА



За поход пройдено 1254 км:

Общий набор высоты: 22662 м

Общий сброс высоты: 22762 м

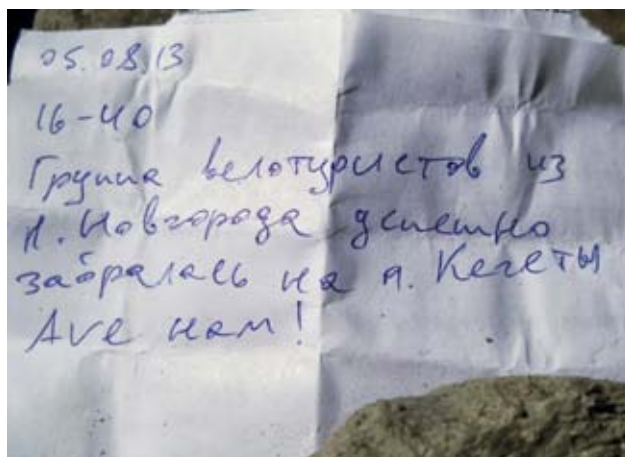
6. СХЕМА МАРШРУТА



ПРИЛОЖЕНИЕ

Записки, снятые на перевалах

Пер. Кегеты (н/к, 3786 м)

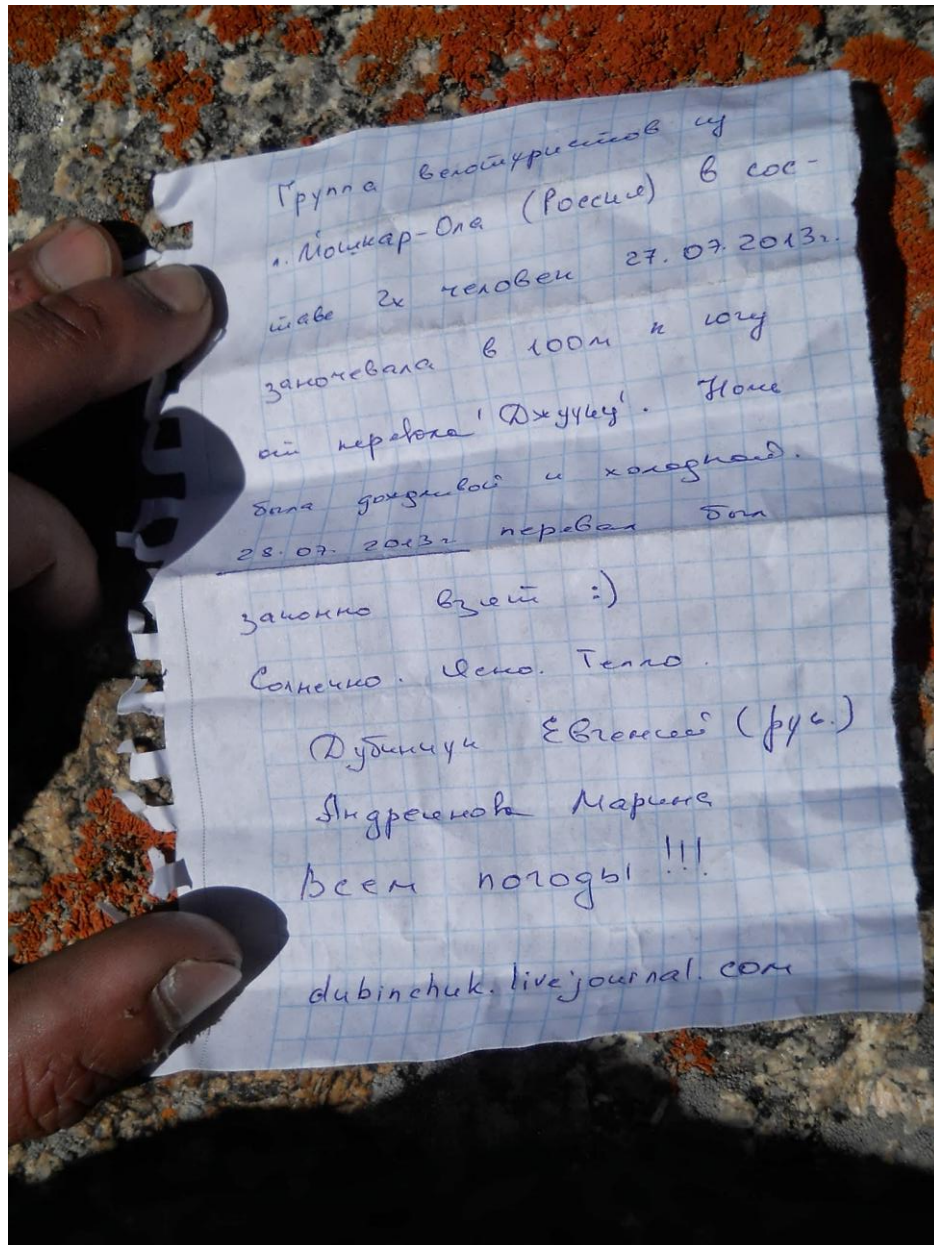


05.08.13, 16:40. Группа велотуристов из Н.Новгорода. Поднялись со стороны ущ. Кегеты.



17.07.2013, 14:00. Группа туристов из г. Йошкар-Ола в составе 2-х человек: Андреянова Марина и Дубинин Евгений. Поднялись со стороны ущ. Кегеты.

Пер. Джуку, н/к



**Группа туристов из г. Йошкар-Ола в составе 2-х человек: Андреева Марина и
Дубинин Евгений.**