



Туристско-спортивный союз России
МБУ «Спортивно-туристский клуб города Екатеринбурга»

Отчет

о велопоходе V (пятой) категории сложности,
по Северному и Внутреннему Тянь-Шаню (Республика Киргизия)

с.Кегеты - пер.Кегеты - с.Кочкорка - пер.Семизбель - р.Улахол - разведка пер.Улахол
(радиальный выход) - с.Тогузбулак - с.Бокомбаево - с.Тоссорчик - пер.Тоссор -
ист.Джилссу - г.Нарын - с.Актал - пер.Молдо-Ашуу - оз.Сонг-Кель - пер.Калмак-Ашуу -
с.Сары-Булак - с.Кочкорка - г.Балыкчи

Маршрутная книжка 50/13

Руководитель:

Бучельников Н.Ю.

г. Екатеринбург, ул. Пионеров, 12/3-37,

тел.: 8 902 87 43 228,

e-mail: manasly@e1.ru

Сроки велопохода:

15.07.13 — 27.07.13 г.

Маршрутно-квалификационная комиссия рассмотрела отчет и считает,
что поход соответствует V (пятой) _____ категории сложности
и засчитывается руководителю и всем участникам.



Екатеринбург, 2013 год

Манаслы В.А. комис. 4 (чей выдана) и.с.
Тугусов Д.В.
22.10.2013

ОГЛАВЛЕНИЕ

Справочные сведения о походе и группе	3
Сведения о районе похода.....	6
Краткая характеристика похода	8
Заброска и выброска	8
Техническое описание маршрута	9
Описание по дням	11
Послепоходные дни	37
Итоги, выводы, рекомендации	37
Питание в походе.....	37
Бальная оценка сложности велосипедного похода	38
Расчет категории трудности и паспорта протяженных препятствий.....	40
Раскладка по питанию	52
Характеристика снаряжения	53
Ремнабор.....	53
Финансовые затраты	53
Медицинская аптечка	54
Травмы, заболевания, методы лечения	54
О велошлемах	54
Об обеспечении безопасности в походе	54
Приложение 1. Карта похода в масштабе 1:200 000	56

СПРАВОЧНЫЕ СВЕДЕНИЯ О ПОХОДЕ

Проводящая организация:

МБУ Спортивно-туристский клуб Екатеринбурга

Краткая характеристика маршрута:

Вид туризма	Категория сложности похода	Протяженность активной части	Продолжительность активной части	Сроки проведения	Количество участников
велосипедный	5 КС	820 км	13 дней	15 — 27 июля 2013 года	7 человек

Район похода:

Северный и Внутренний Тянь-Тань, Республика Киргизия.

Подробная нитка маршрута:

с.Кегеты - пер.Кегеты (3790 м) - с.Кочкорка - пер.Семизбель (2745 м) - р.Улахол - разведка (радиальный выход) пер. Улахол (3700 м) - с.Тогузбулак - с.Бокомбаево - с.Тоссорчик - пер.Тоссор (3900 м) - ист.Джилсуу - г.Нарын - с.Актал - пер.Молдо-Ашуу (3247 м) - оз.Сонг-Кель - пер.Калмак-Ашуу (3487 м) - с.Сары-Булак - с.Кочкорка - г.Балыкчи

Определяющие препятствия маршрута:

Вид препятствия	Название	Даты прохождения	Категория трудности	Характеристика препятствия
горное	перевал Кегеты	15-16.07	5	Начальная высота (НВ) - 1510 м, максимальная высота (МВ) - 3790 м, набор высоты - 2280 м, средняя высота (СВ) - 2660 м, протяженность (ПР) - 30 км, средний уклон (У) - 7,6%, характеристики покрытия (ПК): основа - грунтовая автомобильная дорога грейдерного типа, местами в идеальном состоянии, местами разрушенная до состояния галечника, тракторной дороги.
горное	перевал Семизбель	17.07	2	НВ - 2100 м, МВ - 2745 м, набор высоты - 645 м, СВ - 2423 м, ПР - 12 км, У - 5,16%, ПК: каменная грунтовая дорога
горное (первопрохождение)	перевал Улахол (до 3050 м)	18.07	5	НВ - 2445 м, МВ - 3050 м, набор высоты - 605 м, СВ - 2747 м, ПР - 5 км, У - 12,1%, ПК: конная тропа
равнинное	р.Улахол - с.Тогузбулак	19.07	3	НВ - 2290 м, МВ - 2387 м, СВ - 2275 м, ПР - 47 км, ПК: разбитая мелкощебеночная дорога ("стиральная доска")
горное	перевал Тоссор	20-21.07	5	НВ - 1620 м, МВ - 3900 м, набор высоты - 2280 м, СВ - 2760 м, ПР - 35 км, У - 6,5%, ПК: основа - грунтовая автомобильная дорога грейдерного типа, местами в идеальном состоянии, местами разрушенная до состояния галечника, тракторной дороги.
равнинное	р.Болгарт - р. Малый Нарын	22.07	3	НВ - 2700 м, конечная высота - 2400 м, СВ - 2600 м, ПР - 50 км, ПК: профилированная горная дорога, многочисленные прижимы.
горное	перевал Молдо-Ашуу	25.07	4	НВ - 2045 м, МВ - 3245 м, набор высоты - 1200 м, СВ - 2645 м, ПР - 18 км, У - 6,67%, ПК: разбитая горная дорога
равнинное	дорога вдоль южного берега оз.Сонг-Кель	25.07	2	НВ - 3025 м, МВ - 3100 м, СВ - 3062 м, ПР - 25 км, ПК: профилированная грунтовая дорога
горное	перевал Калмак-Ашуу	26.07	2	НВ - 3050 м, МВ - 3450 м, набор высоты - 400 м, СВ - 3250 м, ПР - 10 км, У - 4,0%, ПК: профилированная грунтовая дорога

Участники похода:

Фамилия, имя, отчество	туристический опыт	должность	фото
Бучельников Николай Юрьевич	3Р Киргизия, 2008 3Р Средний Урал, 2010 4Р Южный Урал, 2011 5(одиночное велопутешествие) Киргизия, 2011 3Р Средний Урал, 2012 4Р Южный Урал, 2013	руководитель	 A man with a mustache wearing a light-colored cap, sunglasses, and a blue cycling jacket with "SHIMANO" written on it.
Силивров Дмитрий Сергеевич	1У Средний Урал, 2010 2У Южный Урал, 2011 3У Средний Урал, 2012 4У Северный Урал, 2012 4У Южный Урал, 2013	фотограф	 A woman wearing a tan bucket hat, sunglasses, and a blue cycling shirt.
Поклонова Екатерина Георгиевна	1У Средний Урал, 2010 2У Южный Урал, 2011 3У Средний Урал, 2012 4У Северный Урал, 2012 4У Южный Урал, 2013	завхоз	 A woman wearing a white cycling helmet, sunglasses, and a bright green cycling jacket with "EKATERINBURG URAL RUSSIA" printed on it.
Чукарин Роман Викторович	1У Южный Урал, 2010 2У Южный Урал, 2011 3У Средний Урал, 2012 4У Северный Урал, 2012 4У Южный Урал, 2013	медик	 A man wearing a light-colored cap, sunglasses, and a bright green cycling jacket with "EKATERINBURG URAL RUSSIA" printed on it.

Фамилия, имя, отчество	туристический опыт	должность	фото
Ситников Леонид Валерьевич	4У, Киргизия, 2008 2У, Средний Урал, 2009 5У, Киргизия, 2011 3У, Средний Урал, 2012 4У Северный Урал, 2012 4У Южный Урал, 2013	казначей	
Ткачев Юрий Александрович	1У Южный Урал, 2010 2У Южный Урал, 2011 3У Средний Урал, 2012 1Р Средний Урал, 2013	механик	
Зинькова Елена Александровна	1У Южный Урал, 2010 2У Южный Урал, 2011 4У Южный Урал, 2013		

СВЕДЕНИЯ О РАЙОНЕ ПОХОДА

Тянь-Шань - горная система, расположенная на севере Средней Азии. Большая часть горных цепей Тянь-Шаня имеет широтное или субширотное простирание. Наивысшая вершина Тянь-Шаня - пик Победы (7439 м), открытый в 1943 г. и названный в честь побед Советской Армии на фронтах Великой Отечественной войны. Пик Победы расположен на хребте Кокшаал-Тоо, в высочайшем и наиболее оледенелом районе центрального Тянь-Шаня. Расположенное к западу от этого района высокое внутреннее нагорье, окаймленное хребтами: с севера Киргизским и Терской-Ала-Тоо, с юго-запада - Ферганским, с юго-востока - Кокшаал-Тоо, которое прежде называли Центральным Тянь-Шанем, получило удачное название Внутреннего Тянь-Шаня. К северу от него находится Северный Тянь-Шань (хребты Киргизский, Кунгей-Алатау, Заилийский Алатау, Кетмень и др.), к западу - Западный Тянь-Шань (Таласский Алатау и отходящие от него хребты Угамский, Майдантальский, Пскемский, Сандалашский, Чаткальский с Кураминским, Каратау).

Рельеф

Рельеф большей части гребней хребтов Тянь-Шаня высокогорный. Высокогорные цепи Тянь-Шаня имеют резкие гребни с острыми вершинами - «пиками» в буквальном значении этого слова, т.е. типичный горно-ледниковый «альпийский» рельеф. Нередко, однако, особенно в Центральном и внутреннем Тянь-Шане, на гребнях хребтов располагаются плоские древние поверхности выравнивания, наклоненные в одну сторону вследствие их складчатой деформации. Ровные поверхности нередко имеют и гребни средневысотных хребтов. Во Внутреннем и Центральном Тянь-Шане выровненной поверхностью образованы днища высокогорных долин, прикрытые моренными и другими наносами. На склонах хребтов Тянь-Шаня интенсивно развиваются осыпи и камнепады, оползни, в ущельях - сели. Высокая селевая активность наблюдается в долинах, расчленяющих северный склон Заилийского Алатау.

Предгорные ступени хребтов, большей частью сложенные рыхлыми осадками палеогена, неогена и нижнечетвертичными, расчленены эрозией.

Из межгорных котловин выделяются своими размерами Иссык-Кульская и Нарынская.

Климат

Расположение Тянь-Шаня далеко от Атлантического океана, откуда в умеренном поясе Евразии приходят циклоны, в сравнительно низких широтах среди сухих пространств пустынных равнин определяет в целом резкую континентальность его климата. Однако большие амплитуды высот, сложность и расчлененность рельефа создают значительные контрасты в температурах и увлажнении. Влияние соседних пустынь в большей степени отражается на климате предгорий и нижних ярусов гор. Западные воздушные течения, проходящие на значительной высоте над среднеазиатскими пустынями, приносят с Атлантики к горам Тянь-Шаня насыщенные влагой воздушные массы.

Максимум осадков приходится на лето, но на западных склонах гор много осадков выпадает и зимой. На них и в открывающихся к западу долинах толщина зимнего снежного покрова достигает 2-3 м, в то время как на восточных склонах и за ними, особенно в долинах Внутреннего и Центрального Тянь-Шаня, зимой снег почти не выпадает и эти долины используются в качестве зимних пастбищ. Прогревание воздуха над пустынями Средней Азии летом способствует поднятию уровня конденсации в горах Тянь-Шаня. Этим обусловлена большая высота снеговой линии: во Внутреннем и Центральном Тянь-Шане перевалы высотой даже более 4000 м летом свободны от снега. Климат в горах Тянь-Шаня изменяется в соответствии с высотной зональностью от климата знойных пустынь у подножий гор до холодного климата снежно-ледяного высокогорья. Средняя температура июля в долинах нижнегорного яруса 20-25°C, а на вершинах горных хребтов падает до 0°C и ниже.

На климат Иссык-Кульской котловины смягчающее влияние оказывает озеро. Его громадная водная масса повышает в январе температуру воздуха примерно на 10°C. В Иссык-Кульской котловине повышение температуры за счет фёнового эффекта, создаваемого нисходящими западными ветрами, зимой сочетается с обогревающим влиянием водной массы озера. Фёны в горах и предгорьях Тянь-Шаня распространены широко.

Снежный покров и оледенение

В связи с увеличением континентальности климата с северо-запада на юго-восток в этом направлении поднимается снеговая линия. На Таласском Алатау и Киргизском хребте она находится на высоте 3600-3800 м на северных склонах и 3800-4200 м на южных. В Центральном же Тянь-Шане, в районе Хан-Тенгри- пика Победы, она расположена на высоте 4200-4450 м. Однако

именно Центральный Тянь-Шань характеризуется наибольшим оледенением, что определяется его громадной высотой. Здесь находится крупнейший ледник Тянь-Шаня - Южный Иньльчек, длина которого около 60 км. Большие ледники расположены в массиве Ак-Шыйрак, хребтах Кокшаал-Тоо и Терской-Ала-Тоо.

Реки и озера

Реки Тянь-Шаня заканчиваются в бессточных озерных водоемах пустынь Средней и Центральной Азии, во внутренних тянь-шаньских озерах, часто их воды просачиваются в аллювий подгорных равнин и разбираются на орошение. Реки, начинающиеся в высокогорье, имеют ледниковое и снеговое питание, половодье у них летнее. Для большинства рек характерны большое падение и чередование горных ущелий и расширений долин, где реки разбиваются на рукава. К наиболее крупным озёрам Тянь-Шаня относятся бессточное, не замерзающее, солоноватое озеро Иссык-Куль, высокогорные (на высоте более 3000 м) озёра Сонг-Кель и Чатыр-кель, большую часть года покрытые льдом. Много мелких озёр ледникового происхождения.

Типы ландшафтов, флора и фауна

Сухость и континентальность климата обуславливает преобладание в Тянь-Шане горных степей и полупустынь. Подгорные наклонные равнины, предгорья многих хребтов и наиболее засушливые участки в пределах некоторых межгорных котловин занимают ландшафты пустынь в комплексе с полупустынями. Растительность покрывает обычно 5-10% поверхности. Верхние части предгорий и значительные участки в пределах межгорных впадин занимают полупустыни. На северных склонах и по днищам впадин они обычно располагаются на высоте 1600-2100 м (по более увлажнённым долинам местами спускаются до 800 м), на южных склонах хребтов Восточного Тянь-Шаня поднимаются до 2200 м. Почвы - темные серозёмы и серо-бурые полупустынные, по понижении рельефа - солончаки и солонцы. Растительность покрывает 15-25% поверхности; преобладают полынно-ковыльно-солянковые сообщества, во Внутреннем и Восточном Тянь-Шане - также поташник, карагана. Степи распространены наиболее широко, располагаясь на высотах от 1000-1200 до 2500-2600 м на северных склонах в западной части Тянь-Шаня и от 1800 до 3000 м на южных склонах Восточного Тянь-Шаня. Почвы светло-каштановые и светло-бурые горно-степные. Преобладают злаково-разнотравные мелкодерновинные степи. Растительность покрывает около 50% поверхности. Основу растительного покрова составляют полынь, типчак, ковыль, житняк; в восточном направлении усиливается роль чия, караганы. В пределах наиболее увлажнённых восточных частей межгорных впадин формируются разнотравно-злаковые лугостепи на тёмно-каштановых почвах. Растительность покрывает обычно 80-90% поверхности. В верхней части степного пояса встречаются стелющиеся формы можжевельника.

Леса в Тянь-Шане не образуют сплошного пояса, а встречаются в сочетании со степями и лугами. На севере и юго-западе Тянь-Шаня они располагаются в среднегорьях на высоте 1800-3000 м, во внутренних районах гор нижняя и верхняя границы лесов повышаются (соответственно до 2200 и 3200 м). Леса почти повсеместно (за исключением юго-западной Киргизии) расположены на северных склонах, занимая наибольшие площади в хребтах Заилийский Алатау, Кунгей-Алатау, Терской-Ала-Тоо, Кетмень, в восточной части хребта Ат-Баши. Во Внутреннем и Восточном Тянь-Шане основной лесообразующей породой является ель (на северных склонах). На маломощных горно-луговых и лугово-болотных почвах - разнотравно осоковые, частично заболоченные низкотравные луга. На высокогорных (от 3000-3200 м до 3400-3700 м) равнинах Внутреннего и Центрального Тянь-Шаня растительность представлена дерновинными злаками, подушковидными сообществами (дриаданта и др.), на более прогреваемых участках - также полынь. Выше 3400-3600 м распространены ледники, снежники, осыпи, скалы. Растительность представлена в основном редкими мхами и лишайниками. Животный мир. Для равнинных предгорных и низкогорных районов Тянь-Шаня характерны представители пустынной и степной фауны - джейран, хорёк, заяц-толай, суслик, тушканчики, песчанки, слепушонка, лесная мышь, туркестанская крыса и др.; из пресмыкающихся - змеи (гадюка, щитомордник, узорчатый полоз), ящерицы; из птиц - жаворонок, каменка, дрофа, рябки, кеклик (куропатка), орёл-могильник и др. Представители лесной фауны среднегорий - кабан, рысь, бурый медведь, барсук, волк, лисица, куница, косуля, акклиматизирована белка-телеутка; из птиц - клёт, кедровка. В высокогорьях и местами в среднегорьях обитают сурки, пищуха, серебристая и узкочерепная полёвки, горные козлы (теке), горные бараны (архары), горностаи, изредка встречается снежный барс; из птиц - альпийская галка, рогатый жаворонок, вьюрки, гималайский улар, орлы, грифы и др.

На озёрах - водоплавающая птица (утки, гуси), встречаются лебеди, баклан, черный аист и др. Многие озёра богаты рыбой (осман, чебак, маринка и др.).

Источник: Открытые интернет-ресурсы.

КРАТКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПОХОДА

Поход задумывался полтора года назад, когда я провел с основной частью группы поход третьей категории сложности по Среднему Уралу. Поход пятой категории — логическое продолжение создания команды. Для большинства участников — это четвертый совместный поход за последние полтора года.

Задача, которая ставилась перед группой — приобретение горного опыта, дальнейшее получение туристического опыта, оттачивание опыта совместных походов.

У четырех из семи участников это было первое знакомство с большими горами, еще один участник имел два велопохода по Киргизии (в 2008 и 2011 годах), у другой участницы в молодости был второй разряд по альпинизму. У меня (*Бучельников Н., руководитель*), общение с Киргизией началось еще в школе — в 1980 году (пеший поход), потом была служба в армии (юг Ферганской долины — Алай), в современный период — два велопохода по данному району (в 2008 и 2011 годах).

Перед группой не ставилась задача пройти маршрут, который был бы суперсложным или претендовал на призовое место в Чемпионате России. Целью было пройти максимально безопасный маршрут, но в тоже время, чтобы он бесспорно соответствовал заявленной категории.

Поэтому и был выбран следующий маршрут: с.Кегеты - перевал Кегеты - с.Кочкорка - перевал Семизбель - с.Бокомбаевское - с.Тоссорчик - перевал Тоссор - г.Нарын - с.Ак-тал - перевал Молдо-Ашу - озеро Сонг-Кель - перевал Калмак-Ашу - с.Сары-Булак - с.Кочкорка - г.Балыкчи.

Этот маршрут был пройден мной соло в 2011 году почти один в один, за исключением выхода с озера Сонг-Кель и радиального выхода на перевал Улахол. Маршрут интересен, в меру сложен, большая часть - кольцевая, мало асфальта и населенки. В тоже время на нем нет переправ и других сколько-нибудь сложных локальных препятствий.

Кроме того, для подготовки к последующим, более сложным походам, в маршрут решено было включить два радиальных выхода: на перевалы Улахол и Тонг. На перевале Улахол ставилась задача полной разведки, так как не было сведений о его прохождении. На перевале Тонг также хотелось разведать, отличный от классического, путь подъема с южной стороны.

В итоге разведка перевала Удахол была осуществлена до высоты 3380 м (вело – до 3050 м), от разведки перевала Тонг группа отказалась, так как альтернативной дороги не было обнаружено.

Общая продолжительность пребывания участников в Киргизии составила от 17 до 23 дней у разных участников, в зависимости от способа заброски, в том числе активной части похода — 13 дней.

Я решил отказаться от начала маршрута из Бишкека, главным образом чтобы исключить достаточно напряженный участок автомобильной дороги при выезде из города, и завершить маршрут в Балыкчи, чтобы дать участникам несколько дней на отдых на Иссык-Куле. Автомобильный участок от Балыкчи до Бишкека был также исключен из-за продолжающихся строительных работ на данной магистрали.

ЗАБРОСКА И ВЫБРОСКА

Из-за разного времени начала отпусков у участников, группа забрасывалась в Бишкек тремя частями: два участника ехали на поезде Екатеринбург-Бишкек, чтобы уменьшить перевес груза, три участника летели самолетом авиакомпании «Бишкек ак эйр» 13 июля, и два участника летели самолетом авиакомпании «Уральские авиалинии» в ночь на 15 июля.

Заранее была договоренность с фирмой Тянь-Шань Трэвал о встрече, проживании, автомобильной заброске на маршрут.

Участникам, которые прибыли заранее, была поставлена задача закупить всё необходимое для похода (газ, сахар, чай, хлеб, батарейки и пр.)

По прибытии последних участников в Бишкек в 4 утра 15 июля, через два часа (время на сборку велосипедов после перелета) группа загрузилась в микроавтобус и еще через 2,5 часа вышла на маршрут.

Таким образом были минимизированы потери времени в Бишкеке.

Выброска шести участников осуществлялась одним рейсом Бишкек-Екатеринбург авиакомпании «Уральские авиалинии», седьмая участница задержалась на четыре дня у родственников в Бишкеке, после чего также благополучно добралась домой «Уральскими авиалиниями».

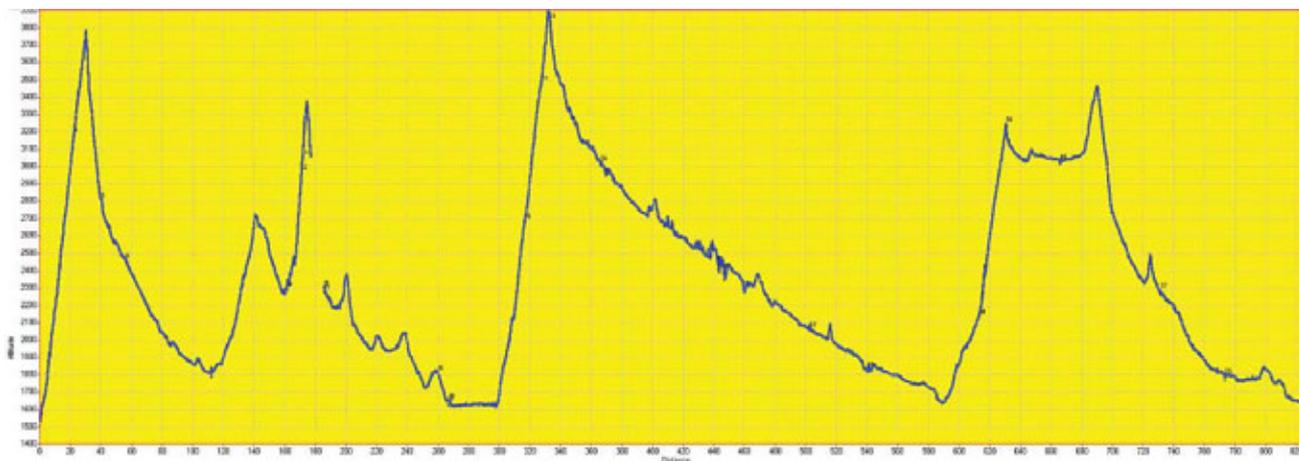
ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ МАРШРУТА

Общая схема маршрута в масштабе 1:200 000
(см. Приложение 1)

Ссылка на трек:

<http://www.gpsies.com/map.do?fileId=mknkdygfnvqzeptz>

Общий высотный график



Сводная таблица по дням.

День пути	Дата	Участок пути, место ночевки	Протяженность, высоты, покрытие, метеонаблюдения	Время старта	Время остановки на ночевку	Общее время в пути	Время движения	Средняя скорость в пути	Средняя скорость движения
1	15.07	ущелье Кегеты северное. Старт от моста через р.Кегеты северная. Ночевка в боковом кармане дороги на перевале Кегеты	Протяженность - 22,3 км, начальная высота - 1510 м, высота ночевки - 3170 м, набор высоты - 1525 м. Погода: переменная облачность, температура в течение дня +20	8:30	17:15	8:45	5:20	2,6	4,2
2	16.07	ущелье Кегеты северное - пер.Кегеты - ущелье Кегеты южное - р.Восточный Каракол. Ночевка у арки рядом с дорогой в долине Каракол	Протяженность - 34,0 км, начальная высота - 3170 м, максимальная высота - 3790 м, высота ночевки - 2465 м, набор высоты - 660 м. Погода: утром ясно, после обеда небольшой дождь, сильный ветер, температура утром +5, днем +30, вечером +15	6:40	15:00	8:20	4:00	4,0	8,3
3	17.07	долина Каракол - с.Кочкорка - пер.Семизбель - р.Улахол. Ночевка у моста через р.Улахол	Протяженность - 104,2 км, начальная высота - 2465 м, минимальная высота - 1800 м, максимальная высота - 2745 м, высота ночевки - 2290 м, набор высоты - 1235 м. Погода: утром ясно, в обед гроза, после обеда переменная облачность, грозы в стороне. Температура утром +15, днем +30, вечером +15	6:30	20:10	13:40	8:20	7,6	12,5
4	18.07	радиальный выход на перевал Улахол Ночевка у моста через р.Улахол	Протяженность: общая - 30 км, вело - 22 км, вело в зачет - 11 км, начальная высота - 2290 м, максимальная высота (вело) - 3050 м, максимальная высота (пешком) - 3380 м, набор высоты (вело) - 760 м, Погода: утром ясно, после обеда дождь, температура в течение дня +15...+20	7:30	17:30	10:00	5:30	2,5	4,0
5	19.07	р.Улахол - с.Тогузбулак - с.Бокомбаевское - с.Топ Ночевка в частном доме в селе Топ	Протяженность - 80,3 км, начальная высота - 2290 м, максимальная высота - 2380 м, конечная высота - 1650 м, набор высоты - 685 м, Погода: утром, днем - ясно, вечером гроза. Температура +20..+35	7:30	16:30	9:00	5:50	8,9	13,7
6	20.07	с.Топ - с.Тоссорчик - ущелье Тоссор. Ночевка у реки Тоссор	Протяженность - 48,9 км, начальная высота - 1650 м, минимальная высота - 1620 м, максимальная высота - 2680 м, высота ночевки - 2680 м, набор высоты - 1190 м. Погода: ясно, температура +20..+30, вечером +15	8:30	15:30	7:00	5:00	6,6	9,7

День пути	Дата	Участок пути, место ночевки	Протяженность, высоты, покрытие, метеонаблюдения	Время старта	Время остановки на ночевку	Общее время в пути	Время движения	Средняя скорость в пути	Средняя скорость движения
7	21.07	ущелье Тоссор - пер.Тоссор - ист. Джилсуу Ночевка у источника Джилсуу	Протяженность - 48,7 км. начальная высота - 2680 м, максимальная высота - 3900 м, высота ночевки - 3050 м, набор высоты - 1405 м Погода: с утра ясно, за час до ночевки - ледяной шквал. Ночью дождь. Температура +5..+10	6:00	17:30	11:30	6:15	4,2	7,8
8	22.07	ист.Джилсуу - ур.Карага-Булок Ночевка на поляне рядом с дорогой	Протяженность - 80,8 км, начальная высота - 3050 м, высота ночевки - 2400, набор высоты - 1000 м. Погода: ясно. Температура утром +5, днем +30.	7:00	16:00	9:00	6:30	8,8	12,5
9	23.07	ур.Карага-Булок - г.Нарын - р.Ак-Баши Ночевка на поляне рядом с дорогой	Протяженность - 93,3 км, начальная высота - 2400 м, высота ночевки - 1820 м, набор высоты - 645 м. Погода: ясно. Температура утром +20, днем до +45	6:40	15:10	8:30	5:40	10,8	16,4
10	24.07	р.Ак-Баши - с.Актал - р.Куртка Ночевка у реки Куртка	Протяженность - 72,4 км, начальная высота - 1820 м, минимальная высота - 1600 м, высота ночевки - 2100 м, набор высоты - 730 м. Погода: утром ясно, после обеда гроза (задела краем). Температура утром +25, днем +45, вечером +15	8:00	15:00	7:00	5:20	10,4	13,6
11	25.07	р.Куртка - пер.Молдо-Ашу - оз.Сонг-Кель Ночевка у реки Сонг-Кель с стороне от дороги	Протяженность - 53 км, начальная высота - 2100 м, максимальная высота - 3240 м высота ночевки - 3020 м, набор высоты - 1330 м. Погода: утром ясно, после перевала - вокруг грозы, вечером, ночью - дождь. Температура утром и днем +15, ночью -5	7:00	15:00	8:00	5:50	6,6	9,0
12	26.07	оз.Сонг-Кель - пер.Калмак-Ашу - р.Тюлюк - с.Кочкорка Ночевка на берегу р.Чу	Протяженность - 107,4 км, начальная высота - 3020 м, максимальная высота - 3450 м, высота ночевки - 1800 м, набор высоты - 1070 м. Погода: ясно. Температура утром -5, днем до +45, ночью +15	7:10	18:00	10:50	7:30	9,8	14,2
13	27.07	с.Кочкорка - г.Балыкчи	Протяженность - 57 км, начальная высота - 1800 м, конечная высота - 1610 м, набор высоты - 300 м. Погода: ясно. Температура +20...+30.	7:15	11:00	3:45	3:00	15,2	18,6
14-16	28.07-30.07	г.Балыкчи							
17-18	31.07-01.08	г.Бишкек							

Всего за поход:

Протяженность активной части — 832,3 км,

в том числе на велосипедах — 824,3 км,

в зачет — 813,3 км (включая весь асфальт).

Набор высоты — 12 535 м.

Время на маршруте — 114 часов 20 минут.

Время движения — 70 часов 05 минут.

Средняя скорость на маршруте — 7,3 км/ч

Средняя скорость движения — 11,9 км/ч

Примечания:

1. Общий высотный график сгенерирован в программе *OziExplorer*, высотные графики отдельных дней и высотные графики для Паспортов Протяженных Препятствий сгенерированы интернет-ресурсом *gpsiec.com*.

2. Разрыв в общем высотном графике в районе 160-го километра дистанции обусловлен тем, что трек на данном участке не писался (спуск с перевала Улахол), так как проходил по пути подъема и в зачет не шел.

3. Данные по километражу, высотам, времени и скорости взяты из треков *gps Garmin 60sx*, обработанных с помощью плагина *spdhtgsat* для программы *Exsel*, и соотнесены с данными интернет-ресурса *gpsiec.com*.

4. Данные по температуре считывались с велокомпьютера *Sigma 1906*.

ОПИСАНИЕ ПО ДНЯМ

День первый, 15 июля.

Ущелье Кегеты

Километраж — 22,3 км,

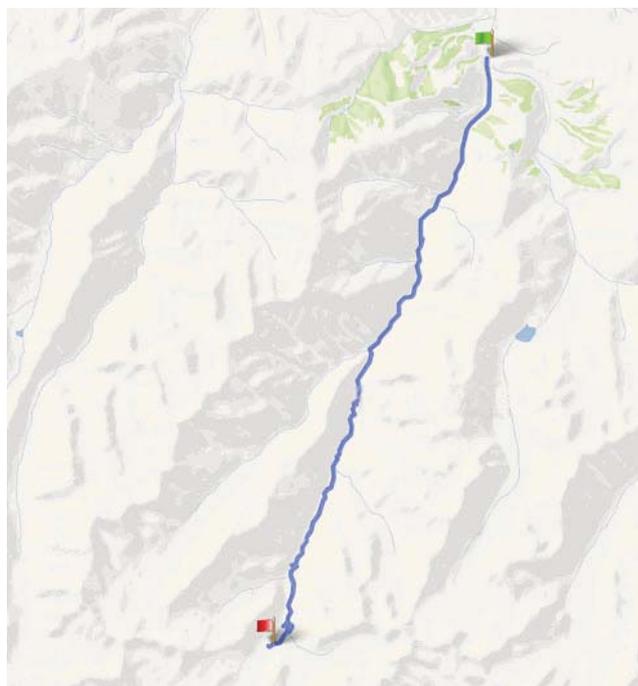
Стартовая высота — 1510 м,

Высота ночевки — 3170 м,

Набор высоты — 1525 м,

Время движения — 5:20,

Средняя скорость движения — 4,2 км/ч



Хронометрический отчет

8:10. Выгрузка из микроавтобуса, сборка велосипедов.

8:30. Начало движения. Ясно, температура около +20

11:00. Высота 2200, 10-й км, первый мост. Выход к мосту по дуге справа от курума.

11:50. Высота 2400, 13-й км, второй мост. Перекус.

13:00. Высота 2600, 16-й км, третий мост.

17:15. Высота 3170, 22-й км, брод через р.Кегеты. Разбивка лагеря.

Дневник похода.

Самолет прилетел в 2:40. Прохождение таможни, получение багажа заняло минут 40. Микроавтобус нас уже ждал. На базе в Бишкеке были чуть позже четырех утра. Разбудили остальных участников, чтобы начинали собираться, сами принялись за свои вельи, которые собрали к 5:30 утра, успев чуть перекусить пельменями.

Выехали в 6:20, по дороге пытались купить лепешек, которых, на мой взгляд, было закуплено маловато, но лепешечники еще не проснулись.

Вылезли в 8:10 на высоте 1510 м, сразу после моста. Минут 20 ушло на окончательную сборку велов, и в путь!

Первые 5 км, до водопада на 1700 м, крутим педали. Медленно, но верно. На другом берегу стоит группа велосипедистов, только собираются. Но я их не заметил – народ позже рассказал. После водопада больше идем: группа растянулась – первым просто нет смысла крутить – всё равно потом ждать. Да и акклиматизации пока нет – по моему горному опыту лучше не торопиться с набором высоты. Порядок движения в первый день заранее оговаривался со всеми участниками: каждый идет в своем темпе, очень важно не «наестся» высотой. Периодически ждем отстающих. За 2,5 часа подходим к первому броду на 2200 м. По отчету харковчан за прошлый год знаю, что должен быть мост, но его не видно, поэтому иду через прикатаную морену к речке. Брожу первым. Неглубоко, но течение сильное. Выхожу на берег и вижу обещанный мост: к нему надо переходить по дуге, прижимаясь к правому краю морены, и потом на серпантин. За мной перебродить успевает Юра, остальным, пытаясь перекричать реку, знаками показываю правильный путь.

Далее 3 км до второго моста. Высота 2400 м, время 11:45, устраиваем перекус колбасой с лепешкой.

В 12:30 снова в путь. На 2500 м – селевой вынос 2004 года. Теперь по нему проторена дорога и восстановлен мост. После моста некое возвышение. Останавливаюсь и дожидаюсь визуального контакта с отстающими. Через полкилометра еще одна речка. Мост полуразрушен, проще и безопаснее перейти. Неглубоко, см 10–15. Далее еще пара ручейков. За поворотом, на высоте 2800 м, ждем отстающих. Подходят Дима с Катей и говорят, что их догнала утренняя группа, забрала баул у Лены и не отдает – типа нагрузили бедную девушку. Следом подходит и Лена, без баула. На вопрос «где?» – «А, москвичи встали на обед, сказали что потом принесут сами»....

Идем за баулом. Забираем. Конфликта нет, но и дружеской встречи не получилось.

Опишу этот момент подробнее.

Я, как руководитель, иду в голове группы и отмечаю все трудные участки. Таких нет. Нет камнеопасных склонов, бродов, сложного рельефа. Местного населения – тоже нет. То есть нет непосредственной опасности. При потере визуального контакта с позади идущими участниками останавливаемся.

Лена в прошлом имела 2-й разряд по альпинизму. Подъем по дороге с коэффициентом покрытия 1,3–1,45 не должен вызывать у нее сложности. В одну она тоже катается.

Первый день похода. Первый день в горах. Каждый идет своим темпом. У каждого есть баул, а в нем часть общественно-го снаряжения, еды. А как вы хотели – это «пятерка» и каждый должен вносить свою долю в общий успех.

Каждый с удовольствием отдал бы свой баул и шел налегке. Каждому тяжело.

И очень сложно понять, когда человек просто хочет идти налегке, а когда, на самом деле, человека требуется разгрузить. Ладно, разгружаем Лену, идем дальше. Теперь иду рядом с ней и подгоняю. Высота ей дается тяжело. На 3000 м догоняют москвичи. На 3100–3150 м – дорога идет через боковой моренный вынос с очень крутыми уклонами. Поочередно с Димой помогаем Лене с велом и баулом. Опять москвичи. Старательно помогают перейти через ручеек на 3170 м. Даже не дают мне объяснить, что этот ручеек я переходил в 11-м году. Там посередине до сих пор лежит очень хороший камень, через который, с опорой на вел, я спокойно могу перейти речку. А вот прыгать, как они, чуть выше по ручью, я не могу из-за старого перелома ноги...

Я не против взаимной помощи. Наоборот: надо всегда её предлагать. Но, извините, – предлагать, а не навязывать! Ну, подошли, предложили – да – да. Нет – нет. Зачем помогать насильно?! Вы же не знаете всей информации!

Группа встала в 4 утра (мы с Юрой вообще не спали – ночной рейс). Ранняя стоянка – не блажь, а необходимость. А потеря времени на истории с баулом стоила нам более одного часа. Ладно, проехали.

Встаем на ночевку. Москвичи уходят выше.

Смутно помню вечер – очень хочется спать. Сварили рис с мясом. Выход назначаю на 6 утра.



Выгрузка, настройка велосипедов



Первый мост



Ручей после селевого выноса на 2600 м



Первая ночевка

День второй, 16 июля.

Ущелье Кегеты — пер.Кегеты — долина Каракол

Километраж — 34,0 км,

Начальная высота — 3170 м,

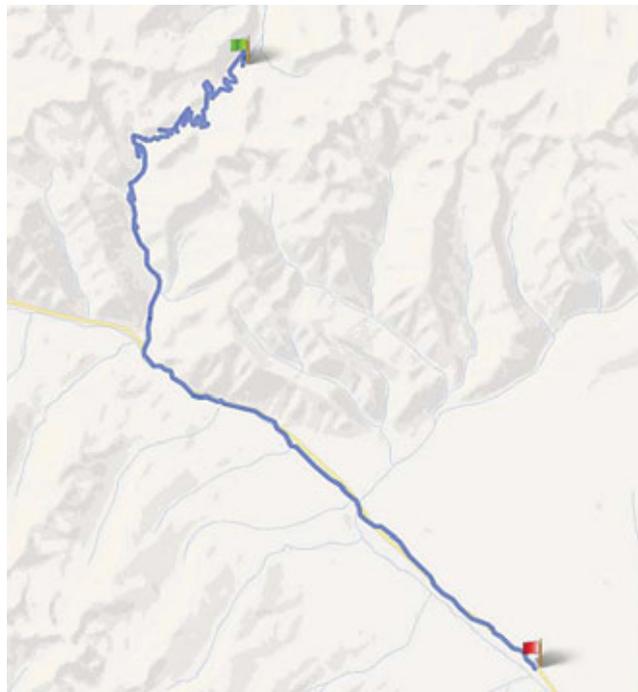
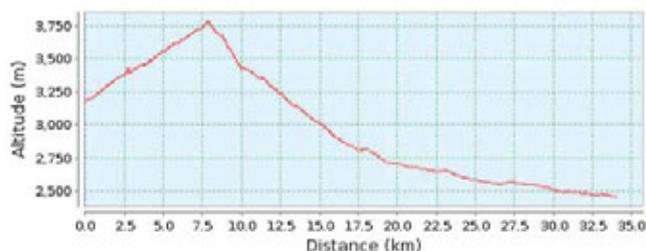
Максимальная высота (перевал Кегеты) — 3790 м

Высота ночевки — 2465 м,

Набор высоты — 660 м,

Время движения — 4:00,

Средняя скорость движения — 8,3 км/ч



Хронометрический отчет

6:40. Выход.

10:00. Перевал Кегеты (3790 м), 8-й км.

11:00. Высота 3450, в 200-х метрах от р.Кегеты южная. 10-й км. Боковой порез покрышки у Кати.

12:30. Высота 3000, 15-й км, Боковой порез покрышки у Леонида. Перекус.

14:00. Высота 2800, 20-й км, выход к реке Восточный Каракол.

15:00. Высота 2465, 34-й км. Разбивка лагеря.

Дневник похода.

Спалось неплохо, в 12 ночи зажег лампу, на тот момент скорее для проформы, чем по необходимости, но просыпаться и зажигать ее в четыре утра совсем не хотелось. Будильник прозвенел в 5:00. Крикнул про подъем. После приготовления завтрака в тамбуре палатки и не слыша шевеления во второй палатке – высказал пару слов в адрес ее обитателей. Стали шевелиться. Наша палатка вышла в 6:40, «ленивки» – в 7:00. Не вижу какого-либо нарушения безопасности в таком раздельном движении: участок от стоянки до перевала – цирк: всех участников почти на всём протяжении подъема можно наблюдать одновременно, где кто идет. Подъем несложный, камнеопасные склоны присутствуют только с высоты 3700 м.

На 3400 м проходим мимо лагеря москвичей. Только умываются.

На перевал Юра поднимаюсь первым, я задерживаюсь двумя петлями ниже, чтобы видеть всех участников. Лена отстает. Посылаю Юру ей помочь.

В 10:00 – все на перевале. Москвичей не видно. Начинаем спуск. Последнюю, разрушенную петлю серпантина срезаем прямо вниз по крутой, градусов в 60-70, средней морене. Есть вариант не срезать ее, но тогда придется точно по такой же морене подниматься метров 15.

При преодолении морены происходит боковой разрез покрышки у Кати. Ставим запаску. Первый брод. Второй. Еду первым, поджидая остальных. Догоняет Юра. Потом останавливается – потерял мешок с вещами – возвращается. Жду. Только группа собирается вместе – боковой разрез покрышки у Лёни. Видимо сам разрез произошел на морене, а сейчас только хлопнуло. Останавливаемся на ремонт, заодно перекусываем. К реке Восточный Каракол выходим в 14:00. До Кочкорки 75 км по полупустынной местности. Не вижу смысла утомлять группу на второй день. Обозначаю стоянку на 2500 м, перед первым селом (Джумгол).

До места стоянки небольшие траблы с камерой у Ромы.

В 15:00 встаем на ночевку. Рядом арык. Место рядом с дорогой, но особого выбора нет. Об арыке. Обычно не рекомендовано пить воду из арыка, но в данном случае арык отходит от реки всего в километре выше стоянки и на этом участке нет населенки, то есть вода такого же качества, как и в реке.

Останавливаю желающих искупаться – течение сильное – снесет нафиг!

Занимаемся ремонтом покрышек. Сильный ветер. Мелкий дождик. В горах – гроза, ливни. Беспokoюсь как там вчерашняя группа, к кому же они собирались идти сегодня на перевал Каракол. Потом непогода кончается. Периодически останавливаются киргизы, зовут пить кымыз...



Цирк перед перевалом Кегеты



Перевал Кегеты



Спуск с Кегет



Замена покрышки

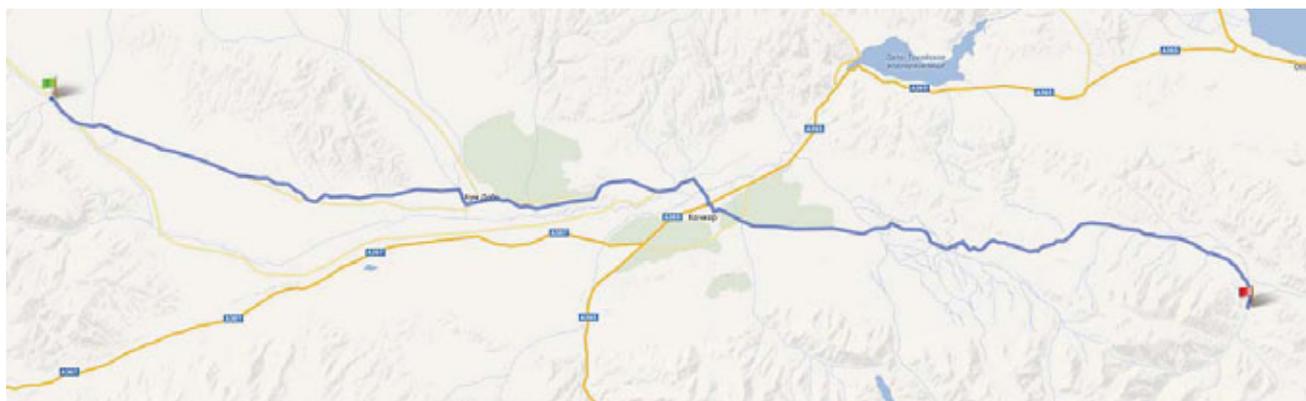
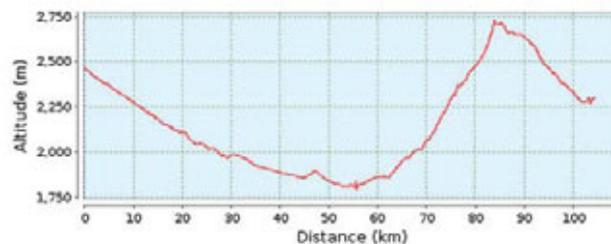


Вторая ночевка

День третий, 17 июля.

Долина Каракол — с.Кочкорка — пер.Семизбель
— урочище Семизбель — р.Улахол.

Километраж — 104,2 км,
Начальная высота — 2465 м,
Максимальная высота
(перевал Семизбель) — 2745 м
Высота ночевки — 2290 м,
Набор высоты — 1235 м,
Время движения — 8:20,
Средняя скорость движения — 12,5 км/ч



Хронометрический отчет

- 6:30. Выход.
- 10:40. 55-й км. Село Кочкорка. Обед, закуп продуктов, покупка сим-карты.
- 14:00. 70-й км. Село Каракунгей.
- 18:00. 82-й км. Перевал Семизбель.
- 20:00. 104-й км. Мост через реку Улахол. Разбивка лагеря.

Дневник похода.

Подъем в 5:00, выход в 6:30. На пятом километре прокол у Ромы, ждем. Первые 55 км почти всё время вниз, однако, местами достаточно продолжительные участки «стиральной доски». Меня, на подвесе, это особо не напрягает, а вот остальных... В Кочкорку въезжаем в 10:30, заказываем в знакомом мне по прошлым походам кафе лагман, покупаем лепешки, сим-карту, сахар. Набегают тучки, проносится короткая, но сильная гроза. Чуть переживаем, но в 12:00 уже продолжаем движение. Перед Каракунгеем Лена начинает отставать. Разгружаем, хотя помогает слабо — акклиматизация даётся ей тяжело. Тучки ходят по кругу, периодически в стороне грохочет. На перевал Семизбель (2745 м) выходим в районе 18 часов. После перевала дорога нехотя начинает уходить вниз. Сразу после перевала одной, четко выраженной, дороги нет — есть множество параллельных следов машин. В 11-м году на одной из развилок ушел влево и потом больше часа искал дорогу. Сейчас на это нет времени, поэтому стараюсь ехать первым, часто останавливаясь и дожидаясь остальных. Наконец, нужная развилка, теперь вроде можно хорошенько вкрутить, но... у Леонида ломается болт, крепящий стойку багажника. Время 19:20. До стоянки километров десять. Окончательно темнеет в 21:00.

Беру баул у Юры (он как механик остается чинить багажник) и с остальными участниками еду вперед. Сначала на одной развилке оставляю Лену, потом Рому. К мосту через Улахол подъезжаю в 8 вечера. Выбираю место, включаю наобик в режим мигания и направляю его на дорогу. Смеркалось. Наконец, все в сборе. Ставим палатки.

Лене тяжело, говорит отравилась лагманом. Что тяжело — понятно — 105 километров прошли за день, и набор больше километра, да и высота приличная. Принимаю решение завтра устроить Лене дневку, а остальным идти на разведку перевала Улахол. У Димы с Катей небольшое расстройство желудка, они идут на перевал с нами, но потом спускаются, а я с Ромой, Леонидом и Юрой, если понадобится, ночуем где-нибудь на 3000 метров, а на следующий день идем на перевал. Такое решение позволяет идти на неизвестный перевал с половинным грузом, а части участникам даёт необходимую передышку.



Утро. Лагерь. Арык.



Спуск к Кочкорке



Кочкорка. Перед грозой



Подъем на перевал Семизбель



Третья ночевка. Готовка ужина. Любопытные киргизы

День четвертый, 18 июля.

разведка перевала Улахол.

Километраж:

- общий — 30 км,
- вело — 22 км,
- пешком — 8 км,
- вело в зачет — 11 км.

Начальная высота — 2290 м,

Максимальная высота:

- вело — 3050 м
- пешком — 3380 м

Высота ночевки — 2290 м,

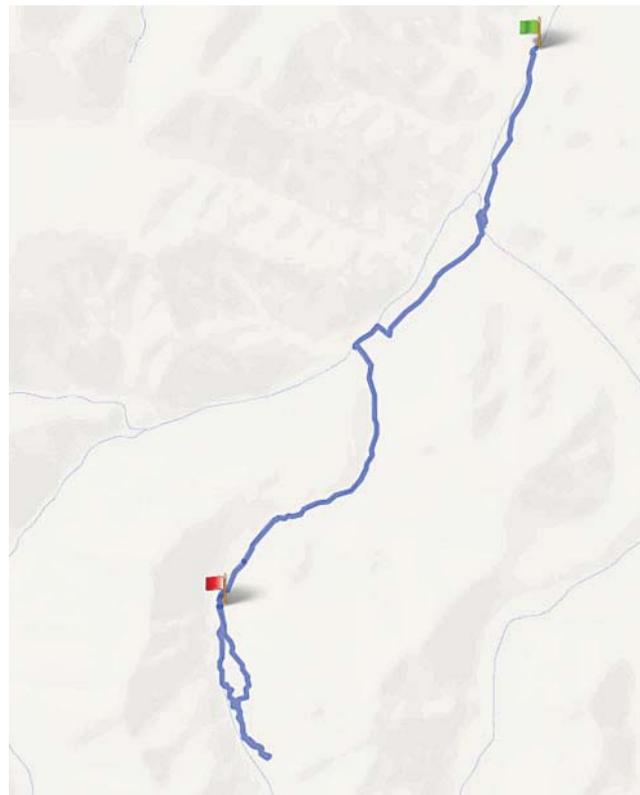
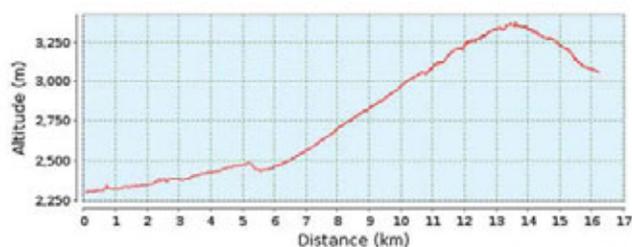
Набор высоты:

- общая — 1100 м,
- вело — 760 м

Время движения:

- общее — 10:00,
- вело в зачет — 2:45

Средняя скорость движения (вело) — 4 км/ч



Хронометрический отчет

7:30. Выход.

8:45. 6-й км, 2445 м. Свороток в боковое ущелье

12:15. 11-й км, 3050 м. Завершение велосипедной части разведки. Установка палатки.

14:00. 15-й км, 3380 м. Выход к верхнему краю морены.

15:00. 20-й км, 3050 м. Разведка восточного края морены, спуск к палатке, перекус.

17:30. 30-й км. Возвращение в лагерь.

Дневник похода.

Вышли в 7:30. Никого подгонять не пришлось. Едем с баулами, хотя и облегченными, но по 10 кг у каждого есть. Через час сворачиваем налево к перевалу. Дорога часто переходит через реку. Еще с вечера сказал, что едем в неопреновых носках. Кое-кто не одел... Покрытие – честное бездорожье на грани проезжаемости. На 2700 м стоит последняя ютра. Тут, по-хорошему, надо было уходить вправо на склон и двигаться по пологому склону, но мы идем руслом реки. На 2950 м устраиваем перекус, а буквально через 20 минут останавливаемся. Высота 3050 м. Выше начинаются моренные выносы. Много камней. Ставим палатку. Рома остается караулить, остальные – пешком вверх. Дима с Катей поднимаются примерно до 3200 м (потом отсылаю их вниз, чтобы успели нормально спуститься и отдохнуть), я, Юра и Лёня идем дальше. Вбираемся на морену. Морена заросшая, теоретически можно ехать, но поплутать и потаскать вел всё равно придется. Проходим несколько моренных валов до высоты 3380 м. Дальше виден цирк и перевал. Видна хорошая тропа, без камней. По времени на перевал можно выйти еще за 2-3 часа, но набегают тучки, погода портится. Необходимости пройти сам перевал не вижу: путь разведан, другой задачи не ставилось. Спускаемся вниз к палатке, перекусываем, и валим вниз, теперь уже по склону. Нормально так едется, только перед юртами приходится переходить – уж очень крутой спуск. Ближе к шести уже в «базовом лагере». Наверху прошел дождь, гроза, но нас, как и вчера, задело только краем.

О перевале Улахол, как велосипедном препятствии.

Полное прохождение перевала Улахол с севера (с отметки 2200 м) может быть оценено как ГПП 6КТ: высота, набор высоты и уклон соответствуют дополнительным требованиям к ГПП 6КТ. Сильная группа способна пройти его за 2 дня. В первый день – пройти морену и встать на 3300–3400 м, на второй подняться на сам перевал и спуститься вниз. К сожалению, не получилось оценить проезжаемость северного склона.



Сборы на перевал Улахол



Начало подъема в боковом ущелье



Ждем отстающих



Палатка на 3050 м



Дорога на 2650 м



Высота 3380 м. Вид на ущелье Улахол выше морены

День пятый, 19 июля.

р.Улахол – пер.Алабаш – с.Тогузбулак – свх.Аксу – с.Бокомбаево – с.Топ

Километраж — 80,3 км
Начальная высота — 2290 м,
Максимальная высота — 2380 м
Высота ночевки — 1650 м,
Набор высоты — 685 м
Время движения — 5:50
Средняя скорость движения — 13,7 км/ч



Хронометрический отчет

- 7:30. Выход.
- 9:30. 14-й км, перевал Алабаш.
- 11:30. 32-й км. село Денгтала. Перекус.
- 12:30. 48-й км, село Тогузбулак.
- 13:30. 56-й км, выход на дорогу вокруг озера Иссык-Куль.
- 14:45. 74-й км, Бокомбаево. Обед, закуп продуктов.
- 16:30. 80-й км, Топ. Ночевка в частном доме.

Дневник похода.

Сегодня запланирована полудневка на Иссык-Куле. Но до него еще 80 км. Сначала проходим село Тура-су, после него начинается подъем на перевал Алабаш (2380 м). Набор высоты около 200 метров. Почему-то я настраивался на высоту перевала в 2500 м, поэтому, когда набор кончился, весьма обрадовался своей ошибке. Спуск по песчаной дорожке, опасный, особенно на выкате с него – колеса проваливаются, вел заносит. К полдвенадцатому доезжаем до села Денгтала, где покупаем воду и чуть перекусываем. Хочу купить всем по мороженке, но их в магазине нет... После Денгтала дорога едет в гору. Опять стиральная доска. Но это цветочки, после поворота к Тогузбулаку стиральная доска продолжается еще 15 км. На них даже меня всего вытрясло. А приехали в Тогузбулак – обед – все магазины закрыты. Кушать хочется. Съели по шоколадке. Через 4 км – поворот к Иссык-Кулю. Идут ремонтные работы – укладывают асфальт. Одна полоса свободна. Трафика никакого. Асфальт успели положить со стороны Иссык-Куля до перевальчика, поэтому с удовольствием скатываемся с него по свежему асфальту вниз. Дальше еще 20 км до Бокомбаево по асфальту. Вот вроде бы всё просто, но последние 8 км – небольшой тягунок. Набор-то чепуховый – метров 100, но дается нелегко. Хорошо что хоть едем – в прошлый раз тут половину переходил, правда и перегон тогда был от Кочкорки.

В Бокомбаево приехали около трех часов. Пообедали, затарились необходимыми продуктами на следующие 4 дня. Спустились к Топу, без труда сняли комнату за 200 сом с человека. Правда в комнате спали трое, еще четверо – в юрте. Только приехали, пошли на Иссык-Куль – и попали под грозу. Но часть участников всё равно искупалась. Вернулись в домик, пошли ужинать на берег в юрту. Заметили палатку с двумя велосипедами рядом. После ужина подошли, поговорили — пара голландцев с ободной гидравликой (магура).

Полудневка вышла какая-то куцая...



Подъем на перевал Алабаш



“Стиральная доска”



Дорога вдоль Иссык-Куля



Долгожданное Бокомбаево



В предвкушении ужина



Какой русский не купался в Иссык-Куле

День шестой, 20 июля.

с.Топ – с.Тоссорчик – ущелье Тоссор

Километраж — 48,9 км

Начальная высота — 1650 м,

Максимальная высота — 2680 м

Высота ночевки — 2680 м,

Набор высоты — 1190 м

Время движения — 5:00

Средняя скорость движения — 9,7 км/ч



Хронометрический отчет

8:30. Выход.

10:30. 30-й км, с.Тоссорчик.

13:00. 42-й км, высота 2100. Домик лесника. Перекус.

15:30. 49-й км, высота 2680. Остановка на ночевку.

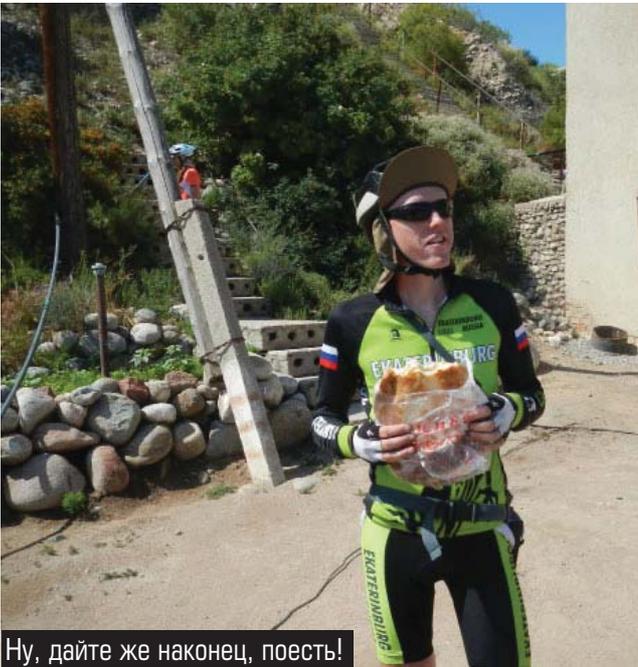
Дневник похода.

Изначально запланировал выезд на 6:30, в надежде подняться до высоты 3200–3400 м. В этом случае, на следующий день мы подходили бы к источнику Джилсуу в районе обеда, и можно было бы сделать или полудневку, или разведать альтернативную дорогу на перевал Тонг. Но жизнь расставляет всё по своим местам: утром плохо чувствует себя Дима. Спрашиваю может ли он ехать или надо день отлежаться? Говорит, поедет. Хорошо, Предлагаю вариант: сейчас быстренько поднимаемся на 2700 м и там устраиваем полудневку, чтобы подлечиться. С утра и трафик вдоль Иссык-Куля низкий, и не так жарко.

Пока Дима собирается, Рома замечает у Леонида на заднем колесе восьмерку и находит порваную спицу. Механик приступает к своим обязанностям.

В итоге выехали в 8:30. По дороге вдоль Иссык-Куля догнали пару велосипедисток из Бишкека, путешествующих налегке (ночуют в гостевых домах). Какое-то время ехали с ними вместе, пока они не ушли в Долину Сказок, а мы, через 3 км, сворачиваем на перевал Тоссор. В кафе на повороте почти ничего нет – хозяин только уехал за товаром. Покупаем перекусить что уж есть. Первые километры на перевал довольно с крутыми подъемами, да и дорога местами разбитая, много песчаных участков, часто обгоняют компании на машинах: суббота, народ едет на шашлыки. К 1900 м дорога выполаживается, ехать достаточно комфортно. В 12:45 вышли к домику лесника на 2100 м, перекусили лепешкой с курдюком, набрали воды. Из-за утренней задержки решаю не идти в этот день на 3200–3400 м (хотя самочувствие Димы это позволяет), как хотел, а заночевать на 2680 м – где ночевал и в 11-м году. Ориентир – две ели на другом берегу реки. Ну и неторопясь так дошли. Где-то ехали, где-то переходили. Дорога за два года подрабзилась. Полудневка. Опять занимались перешиванием покрывшек.

Место красивое: целые поляны эдельвейсов, вперемежку с лютиками, васильками и другими цветами.



Ну, дайте же наконец, поесть!



Отдых на 1950 м



Домик лесника на 2100 м



Шестая ночевка



Палатки стоят на эдельвейсах



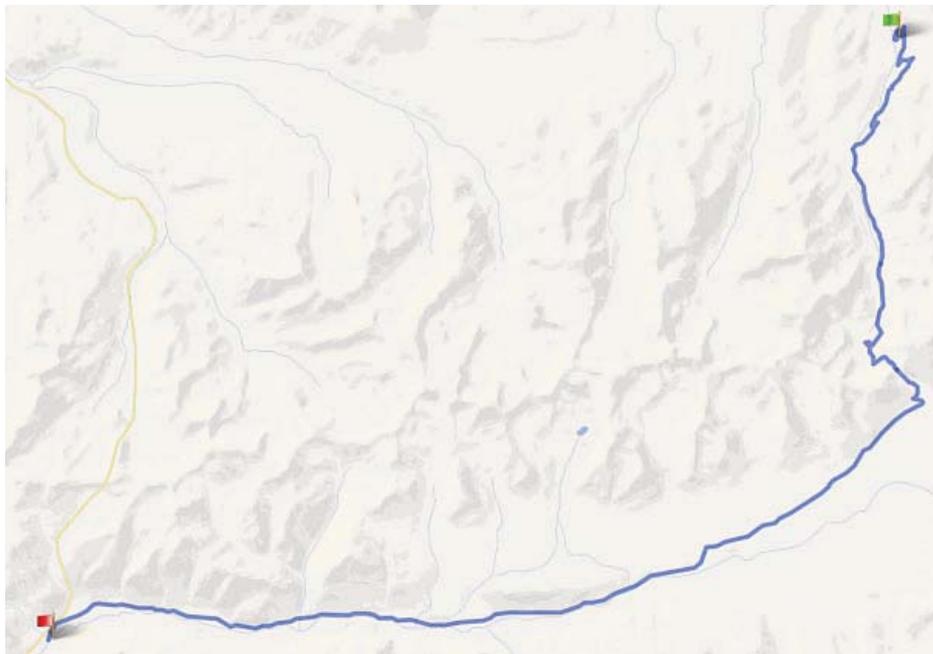
Ориентир для места ночевки — две ели



Дорвались до бесплатного

День седьмой, 21 июля.
ущелье Тоссор –
пер.Тоссор – ист. Джилсуу

Километраж — 48,7 км
Начальная высота
— 2680 м,
Максимальная высота
— 3900 м
Высота ночевки
— 3050 м,
Набор высоты — 1405 м
Время движения — 6:15
Средняя скорость
движения — 7,8 км/ч



Хронометрический отчет

6:00. Выход.
13:00. 16-й км, перевал Тоссор. Перекус
17:30. Источник Джилсуу. Остановка на ночевку.



Дневник похода.

Подъем и выход ранние. В 6:00 все уже вышли.

Спускаемся на предыдущую петлю серпантина, и снова начинаем подъем по дороге. Группа растягивается. На 2800 м – пара стойбищ, но, по сравнению с 11-м годом, заметно меньше овец и вообще деятельности киргизов в горах. Стойбища пустые. С 2900 м до 3100 м дорога идет вдоль склона не петляя – прекрасно видно где кто идет или едет. На 3200 м, наконец, обитаемое стойбище. Здороваемся, но не останавливаемся. Киргизы тоже какие-то малолюбопытные, не допытываются. Рядом с дорогой плывут облака.

Долго ждем отстающих на 3500 м. Холодно. Сильный ветер. На перевале передовая часть заходит к 12:00, последние – только через час, хотя разрывы по расстоянию невелики. Перекусываем лепешкой с курдюком. По пути на перевал я обнаруживаю отрывающийся кусок подошвы на левом ботинке, поэтому на перевале сразу начинаю им заниматься. Слава богу взял супергель. Помогло. МТ-42 (езжу в них с 2010-го года) продержались до конца похода и, надеюсь, до конца сезона еще сдюжат (*сдюжили – прим. авт.*).

После перекуса гоню всех вниз. Предстоит сбросить почти километр по высоте на тридцати километрах, но я-то знаю, что будут и подъемы, да еще броды и селевой вынос. На бродах теряем много времени. Некоторые участники снова не слышали, что надо идти с утра в неопрене. Возникает конфликт: за день было порядка 20 ручейков и бродов, если перед каждым хотя бы кто-то будет разуваться – общие потери времени составят полтора часа, что в общем-то и произошло. Кроме того, переход бродов в неопреновых носках снижает риск простудных заболеваний. Обнаружилось это уже после перевала – в словах был резок. Но сам виноват – надо было проконтролировать прохождение участниками самой первой «лужи» – тогда такого отставания не было.

Наиболее сложный участок на спуске – селевой вынос в 7–8 км от Джилсуу. В 11-м году пришлось уходить на 50 метров, по высоте, вниз, к Болгарту, потом снова подниматься... В этот раз шел первым, разведал путь через сам вынос – за два года его прикатали отары – появились тропки. И всё равно переправа через камни отняла около получаса: метров сто в ширину, и четыремя-пятью водяными потоками шириной 2–3 метра каждый.

За 5 км до Джилсуу встретили группу немцев, потом, буквально через километр попали в ледяную пыль: не в дождь, не в град, а, именно в пыль: мельчайшие капельки воды застыли и секли лицо. Слава богу, минут 10, не больше. Вышли к источнику. Рядом с дорогой, на развалинах – трупы трех баранов, внизу, у загона, видны кучи шкур. Лёня пошел узнавать про ванну. Не понравилась: вода стоячая, мутная и грязная. В самих домах разруха. Короче – полный упадок, по сравнению с тем, что было 2 года назад.

Но вставать на ночевку всё равно надо. Встали рядом с дорогой, чуть выше. Можно было встать ниже – за бродом через речку Кишкасу, но там место открытое – ночью будет продувать, здесь же – полукруглая полянка, окруженная крутыми склонами, посередине которой течет ручеек.

Ночью идет дождь.



Облака на 3200 м



3400 м. До перевала как до Луны



3700 м



3800 м. Еще далеко



Перевал Тоссор



Небольшой брод



У источника Джилсуу

День восьмой, 22 июля.

ист. Джилсуу – урочище Карага-Булок

Километраж — 80,8 км

Начальная высота — 3050 м,

Высота ночевки — 2400 м,

Набор высоты — 1000 м

Время движения — 6:30

Средняя скорость движения — 12,5 км/ч



Хронометрический отчет

- 7:00. Выход. Почти сразу – два брода.
- 9:30. 30-й км, начало подъема на перевал к реке Карагаман.
- 10:00. 36-й км, река Карагаман.
- 12:00. 50-й км, река Малый Нарын. Перекус.
- 14:00. 70-й км, ущелье Карангай
- 16:00. 80-й км, урочище Карага-Булок. Остановка на ночевку.

Дневник похода.

До Нарына – 130 км. Пройти за день можно, но не вижу особого смысла.

Тем не менее – достаточно ранний выход – в 7:00. Ночью шел дождь, а все склоны выше 3400 м покрыты снегом. Пока собираемся, снеговая линия на глазах уходит вверх, и вместо нее появляется туман. Утром зябко, советую ехать в неопрене. На первом километре бродим две речки. И дальше едем себе потихонечку. Никого не гоню, наоборот, постоянно призываю дождаться отстающих. Сегодня сброс высоты минимум 600 метров, но и набор будет неплохим. Первый прижим на тридцатом километре – перевальчик перед слиянием Болгарта и Карагамана. После первого моста на Малом Нарыне останавливаемся, опять ждем «хвост». Сильный встречный ветер хорошо задувает. Прохладно, несмотря на полдень. Снизу подъезжают байкеры. Поляки. Едут с Оша. Машина сопровождения. Через два км проезжаем какое-то село, после которого встаем на перекус. У меня с утра траблы с камерами. Заднюю подкачил – всё нормально. А передняя периодически травит. Наконец, не выдерживаю, меняю. Пока этим занимаюсь, Юра обнаруживает трещину в моем заднем ободе.... Это уже хуже. Дальше стараюсь притормаживать на спусках и быстро не разгоняться.

На входе в ущелье Карангай – прокол у Ромы. Дальше едем без происшествий.

На ночевку встаем на 2400 м, в четыре часа дня, пройдя 85 км. До следующего места ночевки порядка трех часов ходу по сухой степи. Народ устанет. А здесь ёлки, смородина, прочие заросли.



Снег тает, превращаясь в облака



Долина Болгарта



Кони. Педальные и обычные



Встреча с байкерами из Польши



Малый Нарын



Трещина в ободке

День девятый, 23 июля.

урочище Карага-Булок – Нарын – р.Ак-Баши

Километраж — 93,3 км

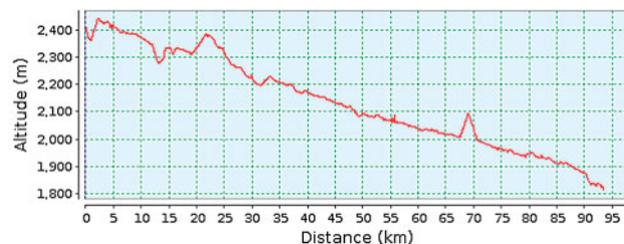
Начальная высота — 2400 м,

Высота ночевки — 1820 м,

Набор высоты — 645 м

Время движения — 5:40

Средняя скорость движения — 16,4 км/ч



Хронометрический отчет

7:00. Выход.

10:30. 50-й км, Нарын. Обед, закуп продуктов.

13:30. 69-й км, перевал Аккая.

15:00. 93-й км, река Ак-Баши. Остановка на ночевку.

Дневник похода.

Сегодня всего четыре перевальчика с набором по 100 метров. Километраж тоже небольшой, учитывая сброс высоты, – в пределах 100 км. Почему? Просто после реки Ак-Баши следующие 50 км дорога идет по полупустыне. Ехать по данному участку после обеда нецелесообразно: очень жарко и жаркий встречный ветер. К тому же и после этих 50 км, до подходящего места стоянки не менее 10 км в горуку.

Выходим в семь. 55 км до Нарына идем без особых разрывов – всех вижу в зеркало заднего вида. По Нарыну едем вместе. Ищу где пообедать. Автовокзал народ не устраивает, Лёня предлагает доехать до гостиницы, где они ночевали в 2008-м году. Там есть кафе. По дороге останавливаемся купить лепешек. Тут Лена не замечает «лежачего полицейского», у нее соскакивает нога с педали и бьёт по голени. Много крови. Стираю кровь хролгексидином, мажу зеленкой, клею лейкопластырь. На самом деле ранка маленькая. Столько крови видно от давления.

Обедаем в кафе, потом покупаемся в магазине необходимым на следующие 3 дня.

Особо не прохлаждаемся, стараемся выехать побыстрее из города. В час тридцать поднимаемся на перевал Аккая. Теперь до места стоянки около 25 км. Вдоль дороги деревья, арыки. Вот только солнце светит прямо в лицо, и вода в арыках непитьеая.

Легкий встречный ветер чуть достает. Пробую вести группу первым – с зеркалом это очень удобно. Удаётся держать хорошую среднюю скорость.

После реки Ак-Баши ищем место ночевки. Было желание остановиться у самой реки, но вода с ГЭС мутная, да и киргизские детишки выются тут и там. В прошлый раз я видел уютную рощицу километром дальше и, вроде как, с родником. Но, проехав метров 200, Юра замечает на склоне трубу, с бьющей водой. Сворачиваем, поднимаюсь вверх по склону. Да, есть арык с холодной водой. Может под деревьями и прохладней, но ближе к дороге. А тут и вода, и полянка подходящая.

Зовем остальных, ставимся, готовим обед переходящий в ужин. Сидим, травим байки, чаёвничаем.

В какой-то момент беседы Юра говорит, что сходит с маршрута и возвращается в Нарын. Попытки уговорить его остаться ни к чему не привели. Обидно. Хотя, по сути, минимальный набор определяющих препятствий он прошел, километраж, до места схода, также попадает –25% от номинала. До гостиницы в Нарыне 30 км – вполне можно успеть до темноты. На следующий день он уезжает на автобусе в Бишкек, где ждет нас до 30 июля.



Гостевые юрты на 2400 м



Слияние Большого и Малого Нарына



Перед Нарыном



Перед Нарыном



Место обеда



Нарын с перевала Аккая



Место девятой ночевки

День десятый, 24 июля.

р.Ак-Баши – с.Актал – р.Нарын – р.Куртка

Километраж — 72,4 км

Начальная высота — 1820 м,

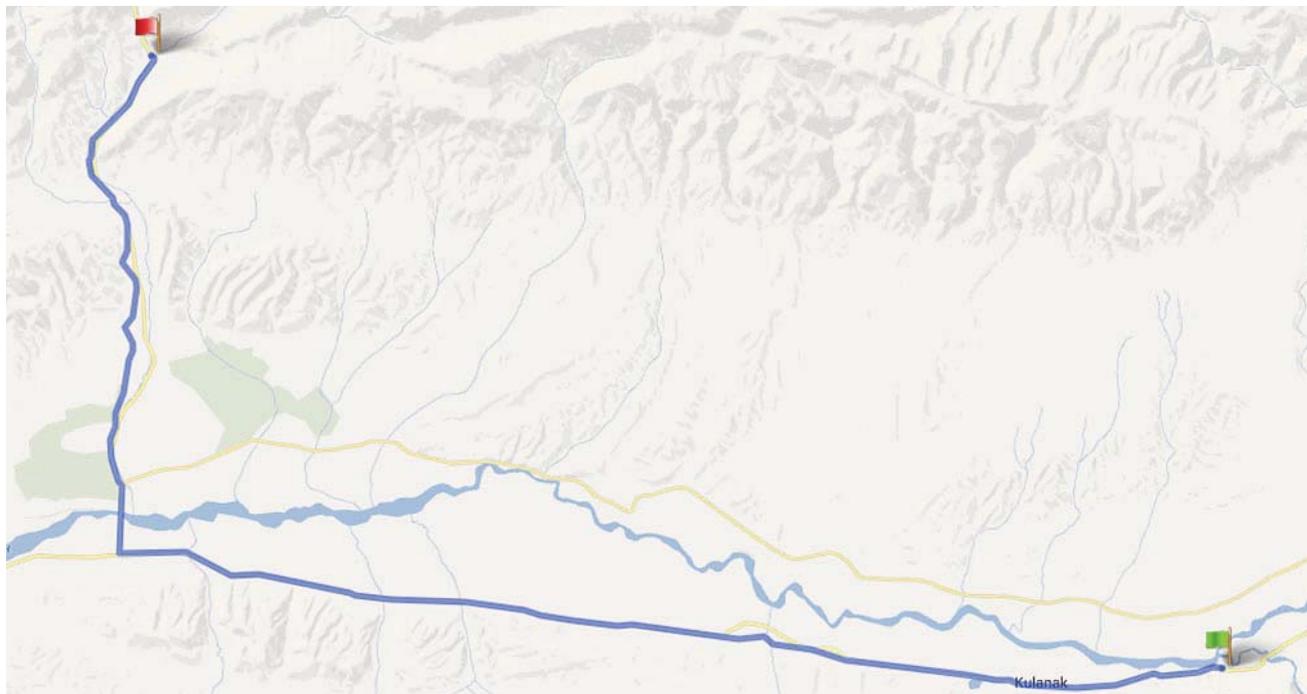
Минимальная высота — 1600 м,

Высота ночевки — 2100 м,

Набор высоты — 730 м

Время движения — 5:20

Средняя скорость движения — 13,6 км/ч



Хронометрический отчет

8:00. Выход.

10:30. 46-й км, Актал. Перекус.

11:30. 50-й км, р.Нарын.

15:00. 73-й км, река Куртка. Остановка на ночевку.

Дневник похода.

В надежде, что Юра всё-таки вернется, переносу старт на 8 утра. Если выехать позже – группа попадет в сильную жару. Достаточно комфортно проезжаем 45 км до Актала, где едим по мороженке, а я звоню в турклуб о сходе участника. Задают вопрос о погоде, говорю что +30. Катя тут же смотрит на показания велокомпьютера и поправляет: +45. А незаметно...

В 11:30 переезжаем мост через Нарын и начинаем подъем к Сонг-Келю. Первые 10 км – полная жесьть: стиральная доска, степь, полдень. Где-то через час устраиваем перекус у пустого арыка (слышно как шумит вода с другой стороны дороги, но идти лень, да и есть запас питья).

Впереди, в горах, надвигается гроза. Грохочет. Идем дальше. На 1900 м ждем хвост. Гроза ближе. Думаю что придется ее пережить, но через 10 минут, когда группа подтянулась, полоса грозы ушла вправо, по-светлело. Если бы вышли по плану в 7 утра – вот тогда бы нас хорошо так промочило! По дороге текут ручьи. Вообще, очень удачно проскочили по погоде во всем походе: на полдня туда-сюда – и конкретно бы встряли, а так, тьфу-тьфу. Кто-то за нас хорошо молился.

На 1950 м, когда дорога вплотную подходит к реке Куртка, устраиваем небольшой привал, набираем воду, вижу что народ начинает уставать, поэтому предлагаю встать в начале ущелья Куртка через 3–4 км.

К 15:00 подходим к своротку. Рядом стоит пара англичан-пенсионеров, на велосипедах с планетарными втулками. Спрашиваем, не будем ли мы им мешать? Нет? Ну и ставим неподалеку палатки.

Достаточно много беседуем. Особенно запомнилась одна фраза: «Я днем делаю заказ на «чайнике» (www.chainreactioncycles.com), а утром почтальон стучится ко мне в дверь с посылкой».

У меня нет слов, особенно учитывая то, что педальки с байк-дискаунта заказал за 3 месяца до похода, и до сих пор их не получил...



Дорога на Актал



Актал. Перекус у магазина



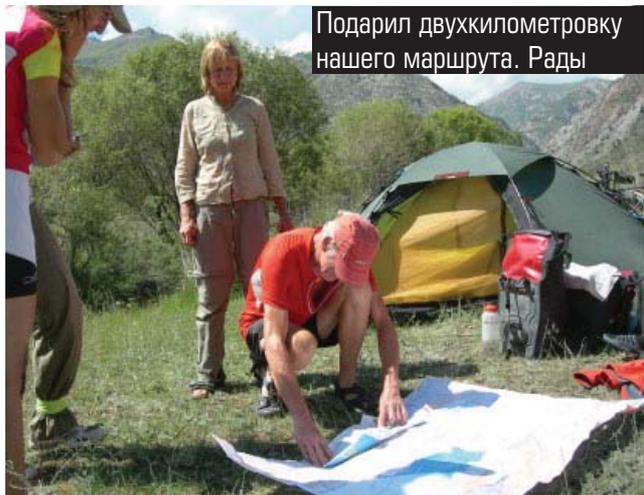
Начало подъема к озеру Сонг-Кель



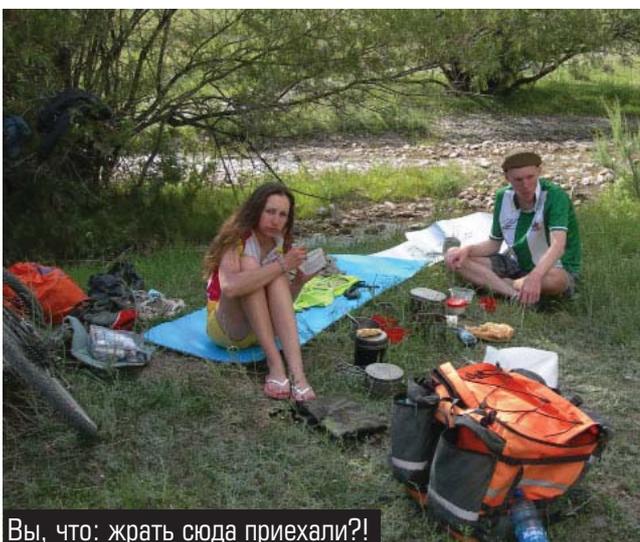
Десятая ночевка



Общаемся с англичанами



Подарил двухкилометровку нашего маршрута. Рады



Вы, что: жрать сюда приехали?!



Река Куртка

День одиннадцатый, 25 июля.

р.Куртка – пер.Молдо-Ашуу – оз.Сонг-Кель

Километраж — 53 км

Начальная высота — 2100 м,

Максимальная высота — 3247 м,

Высота ночевки — 3020 м,

Набор высоты — 1330 м

Время движения — 5:50

Средняя скорость движения — 9,0 км/ч



Хронометрический отчет

7:00. Выход.

11:30. 17-й км, перевал Молдо-Ашуу.

15:00. 53-й км, река Сонг-Кель. Остановка на ночевку.

Дневник похода.

Выходим в 7 утра. До 2600 м разрывы между участниками несущественные, Лена держится хорошо. Но на серпантине группа сразу растягивается. Еду первым, почти везде катится, перехожу за редким исключением, в отличие от 2011 года, когда на перевал полностью шел. Потом, когда серпантин переходит на другую сторону горы, и я могу видеть всех участников сразу, а кроме них еще и пару англичан, оцениваю отставание каждого участника и начинаю переходить, чтобы не слишком долго ждать на перевале отстающих. Последние метры даются всегда тяжело. GPS выдает 3243 м вместо 3205 м по генштабу, а на табличке вообще 3343 м. Ну, это киргизы перестарались.

Пока все собираются, на перевале останавливается пара легковушек пофоткаться, потом рейсовая маршрутка. В это время опять набегают тучки, гремит. По прибытию последнего участника тороплю всех дальше. Убегаем от грозы и спускаемся к окружной дороге. Плоскачь. Ну, почти. Однако, учитывая высоту 3 км над уровнем моря — работать надо хорошо. Впереди грохочет. Небо черное. Оборачиваюсь назад — тоже самое. А у нас — солнышко. К двум часам народ, как обычно, заголодал. Съели лепешку. Выдохнули. К трем подъехали к устью реки Сонг-Кель. Выбрали место, поставили палатки. Обед, посиделки, хотели сходить в сторону перевала «33 попугая», но пока собирались — пошел дождь. Подходили киргизы, вели беседы о том о сем.

Ночью — снова дождь, под утро очень холодно. Может потому, что с вечера поленился утеплиться. Одежда, включил лампу «погромче». Стало лучше.



Серпантины Молдо-Ашуу



Сам перевал



Англичане



Лагерь у озера



Река Сонг-Кель

День двенадцатый, 26 июля.

оз.Сонг-Кель – пер.Калмак-Ашу – р.Тюлюк –

с.Сары-Булак – Кочкорка – р.Чу

Километраж — 107,4 км

Начальная высота — 3020 м,

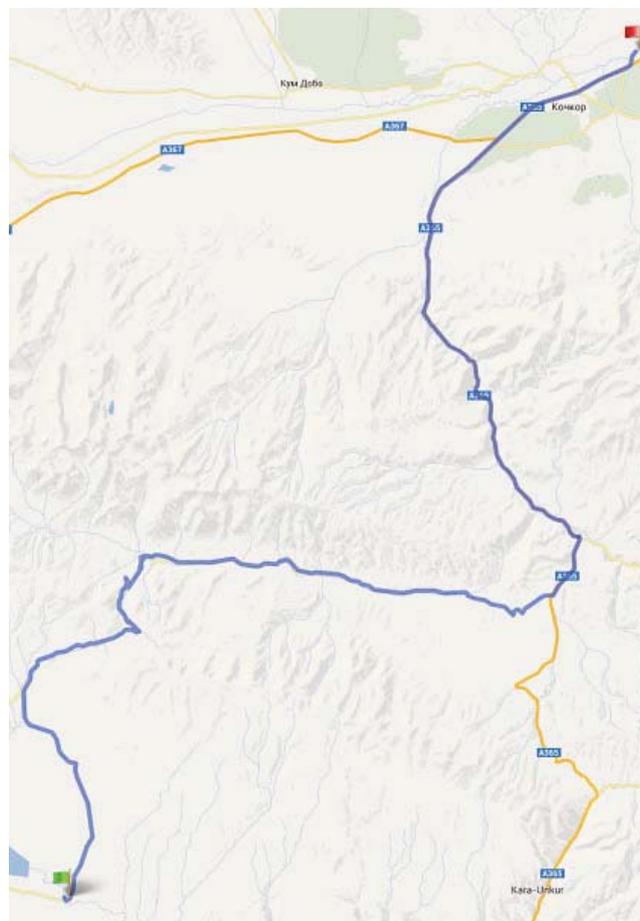
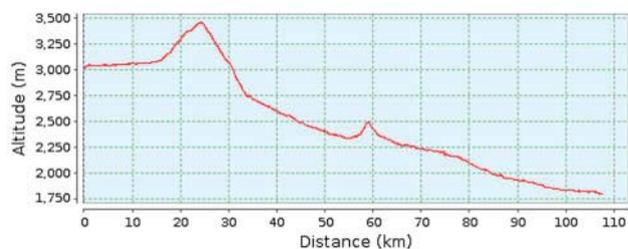
Максимальная высота — 3450 м,

Высота ночевки — 1800 м,

Набор высоты — 1070 м

Время движения — 7:30

Средняя скорость движения — 14,2 км/ч



Хронометрический отчет

7:15. Выход.

11:30. 25-й км, Перевал Калмак-Ашуу

14:00. 70-й км, с.Сары-Булак. Обед в кафе.

17:00. 100-й км, Кочкорка.

18:00. 107-й км, река Чу. Остановка на ночевку.

Дневник похода.

Утром внутри тента — иней, у берега реки — лёд. Температура на велокомпе -5°C .

Вышли в 7:15. Снова 15 км вдоль озера, потом дорога уходит на перевал Калмак-Ашуу. Где-то в 12 начинаем спуск. У Ромы траблы с колесом до самого низа. Постоянно приспускает нипель. У реки Тюлюк перебортовывается. А вниз по течению Тюлюка у него постоянно сваливается на бок баул, пока мне это не надоедает и я прикручиваю одну из его штанин скотчем к стойке багажника. После 20-ти километрового спуска последний перевальчик. Метров 200 набора, но по жаре и пустыне. Вообще, такие перевальчики самые противные: высота до 2500 м, воды в округе нет, деревьев нет, спрятаться от солнца негде. Только машины и клубы пыли от них.

Спуск к трассе Кочкорка-Нарын, и новая неприятность — ремонт дороги. Вместо расслабляющего спуска пусть и по разбитому, но асфальту, — трясучка по гравийке среди машин, китайцев и их строительной техники.

Наконец, Сары-Булак. Обедаем в кафе. Потом снова 15 км по ремонтируемой дороге, пока не начинается асфальт. Настроение улучшается.

Кочкорка. Покупаем арбуз, пару лепешек, на выезде из села сворачиваем к реке Чу. Разбиваем лагерь. Праздничный ужин.



Утро. "Перезимовавшие" на улице ботинки



Река Сонг-Кель утром. Изморозь. Юрты. Горы



Перевал Калмак-Ашу



Первые петли серпантина с перевала



Последняя ночевка на берегу Чу

День тринадцатый, 27 июля.

р.Чу – Ортотойское вдхр. – г.Балыкчи

Километраж — 57 км

Начальная высота — 1800 м,

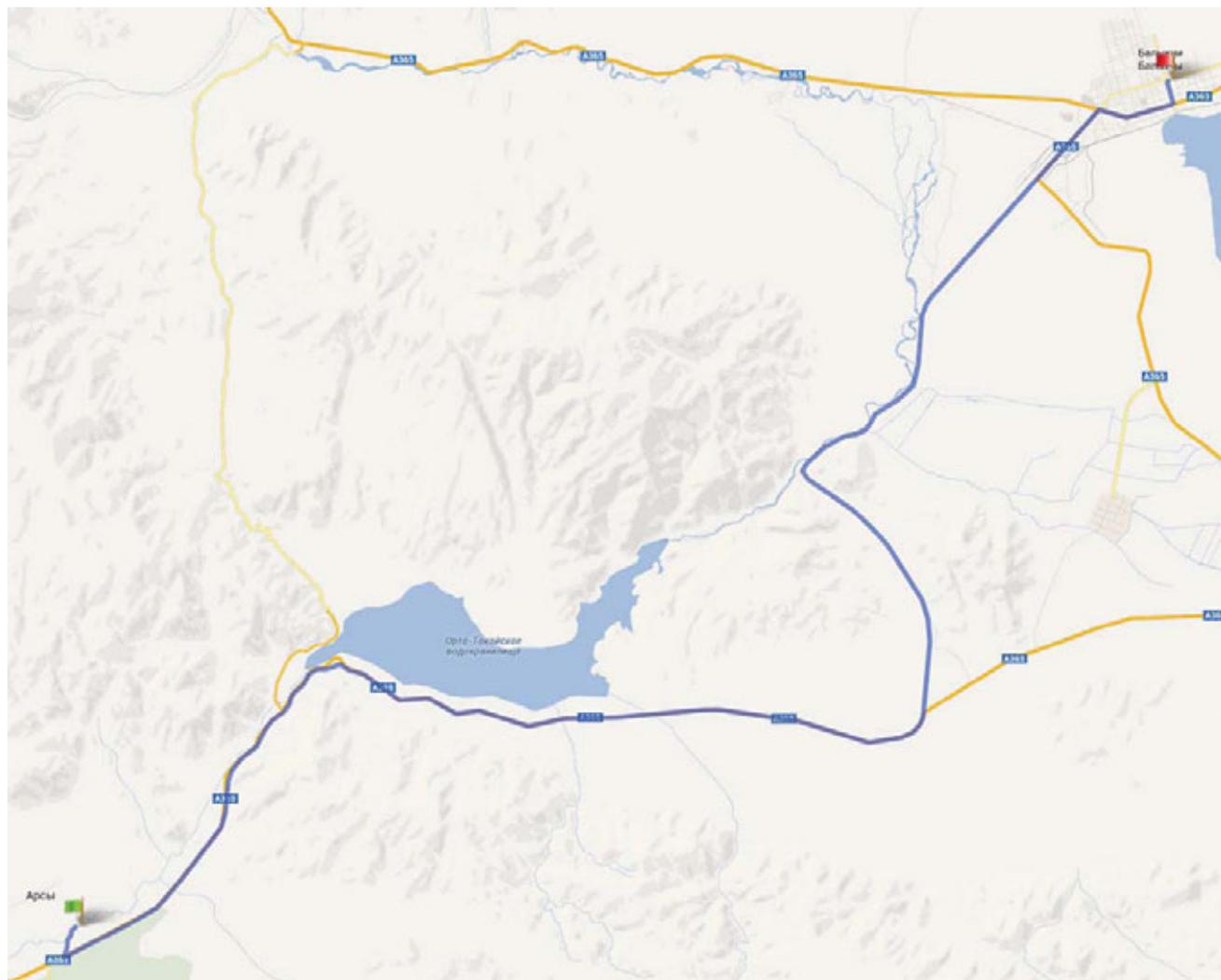
Максимальная высота — 1850 м,

Высота ночевки — 1650 м,

Набор высоты — 300 м

Время движения — 3:00

Средняя скорость движения — 18,6 км/ч



Хронометрический отчет

7:15. Выход.

8:00. 10-й км, Ортотойское вдхр.

11:00. 57-й км, г.Балыкчи. Завершение маршрута.

Дневник похода.

Выходим в 7:15. 55 км асфальта до Балыкчи. Ничего особо примечательного. В 10:40 в Балыкчи сворачиваем с улицы Фрунзе влево на улицу Гагарина и через три квартала заселяемся в гостиницу. Маршрут закончен.



Ортотойское водохранилище



Балыкчи. Иссык-Куль



Теперь можно и расслабиться

Послепоходные дни

Изначально планировал, что после завершения активной фазы похода все участники будут предоставлены сами себе. Хотите – отдыхайте вместе, хотите – парами или по одному. Программа тоже по настроению: хоть пляжный отдых, хоть катание по горам.

В моих планах было провести разведку перевала Сукулок. Однако, трещина на заднем обходе заставила отказаться от этого. В результате, вся группа провела три дня в Балыкчи на Иссык-Куле, затем заказали минивэн и спустились в Бишкек, где провели еще два дня до улета в Екатеринбург. Лена дополнительно задержалась в Бишкеке на четыре дня у родственников.

Отлет прошел благополучно, за исключением того, что у местных чиновников другое понятие о негабаритном грузе, в результате чего пришлось заплатить в среднем по 100 долларов за багаж.

Итоги, выводы, рекомендации

Идеальный маршрут для ознакомления с большими горами. Максимально безопасный, в тоже время, достаточно сложный. Малолюдный, и в тоже время проходящий недалеко от населенки. Количество асфальта – 250 км – 30%. Прекрасный показатель! Маршрут имеет массу возможностей по совершению дополнительных радиальных выходов или частичному изменению маршрута.

И, хотя считаю, что нам сильно повезло с погодой, но и участники хорошо подготовились к походу, как физически, так и в плане техники и снаряжения, что позволило пройти маршрут в приличном темпе.

В группе было пять gps-приемников, с залитым треком маршрута. Те участки, которые не были пройдены мной лично в 2011 году, были отрисованы максимально точно по карте, или с треков, выложенных в интернете.

Четвертый поход участники группы отрабатывают использование газового оборудования в альпинистском стиле: готовка внутри палатки или тамуре, использование газовых ламп. К палаткам были пришиты «юбки». Почти у всех участников были самонадувающиеся коврики. Качественная, современная одежда.

Всё это позволило делать выход в среднем в семь утра, что, для условий как жаркого климата внизу, так и гор весьма важно: группа избегала движения в сильную жару, что касается гор, то осадки в них более вероятны так же после обеда. Остановка на ночевку в среднем в 3–4 часа дня давала возможность полноценно восстановиться к утру.

Несколько страдал психологическим климат. Необходимо уделять больше внимания этой стороне подготовки перед походом.

Питание в походе

Основной рацион был следующим:

- завтрак: 75 грамм гречки + 40 грамм сушеного мяса
- обед: перекусы колбасой (в первой части похода – привезенной из Екатеринбурга, во второй – вместо колбасы покупали курдюк) с лепешками. Также было четыре обеда в кафе.
- ужин: 75 риса + 40 грамм сушеного мяса. Для разнообразия делали «супчик» с рисом, макаронными изделиями, гречкой и мясом.

Сушеное мясо, залитое топленым жиром (по 1 кг на участника), и крупы (по 2 кг), а также приправы везли из дома, макароны, чай, сахар, лепешки – закупились на месте. Чай, макароны – на весь поход в Бишкеке, остальное – по мере необходимости в Кочкорке, Бокомбаево и Нарыне.

Данный рацион также был отработан группой не в одном походе. Оскомины не набил. Пусть завтрак был стандартным (гречка с грибами и мясом), но он обеспечивал участников энергией на маршруте. Ужин (по времени – полдник, переходящий в ужин) старались разнообразить.

Готовка осуществлялась по палаткам, то есть участники также могли есть из одного котелка или из другого. После схода Юры, завтрак готовился в одном котелке объемом 1,8 литра – хватало всем.

Готовка «по палаткам» была обусловлена тем фактором, что эффективный объем готовки на газовой горелке – до 2,5 литров, а необходимый объем порции на одного участника – 400, а лучше – 500 мл.

Так как в начале похода было 7 участников (3+4), использовались колетки 1,4+1,7 литра для готовки на трех человек, и 1,8+2,2 литра – для готовки на четырех человек.

Кроме того, готовка внутри палатки или тамбура повышает комфортность просыпания участников (повышается температура воздуха и он становится более сухим), а также минимизирует действия дежурного: проснулся, открыл тамбур, зажег горелки, поставил на них, приготовленные с вечера котелки с водой – для чая и заправленный крупой, мясом и водой – для каши, и можно дальше прилечь минут на 5–10, пока не закипит вода. Фактически, с момента просыпания дежурного, до приготовления завтрака уходило не более 20 минут.

Кроме общего перекуса у каждого участника были личные. У кого-то орехи, сникерсы, мюсли, у кого-то спортивные гели, энергетические батончики, изотоники. Выбор личных перекусов был предоставлен самим участникам.

БАЛЛЬНАЯ ОЦЕНКА СЛОЖНОСТИ ВЕЛОСИПЕДНОГО ПОХОДА

ЛОКАЛЬНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ НА МАРШРУТЕ

Серьезные локальные препятствия на маршруте отсутствуют.

Из имеющихся можно отметить:

1. 100 метров (суммарно) осыпного склона на спуске с перевала Кегеты.
2. Два легких брода через реку Кегеты Южная (раньше были мосты, теперь они разрушены, требуется спешивание, несложное перетаскивание велосипедов по камням).
3. Два легких брода при разведке перевала Улахол.
4. 6 легких бродов после перевала Тоссор.
5. Селевой вынос шириной 100 метров в 7 км перед источниками Джилсуу. Осложнен четырьмя легкими бродами. Требуется перетаскивания, но не переноски велосипедов.

Суммарный эквивалентный пробег:

– по бродам: $10 \cdot 0,5 = 5$ км

– по осыпям: 200 метров н/к: $2 \cdot 2 = 4$ км.

Итого: общий эквивалентный пробег по локальным препятствиям — 9 км.

РАСЧЕТ ИНТЕНСИВНОСТИ

$$I = (L_{\text{ф}} + \text{ЛП}) \cdot 1,2 \cdot T_{\text{н}} / (T_{\text{ф}} \cdot L_{\text{н}})$$

Фактическая протяженность маршрута ($L_{\text{ф}}$) равна 820 км, в том числе 250 км асфальта. Номинальная протяженность маршрута 5КС равна 700 км. В зачет $L_{\text{ф}}$ может идти только 20% асфальта из превышающего по протяженности номинальную протяженность маршрута V-й категории, а именно: $(820 - 700) \cdot 0,2 = 24$ км. $L_{\text{ф}} = L_{\text{н}} + 24 = 700 + 24 = 724$ км

Однако, при этом из фактической продолжительности похода вычитаются дни, что были затрачены на прохождение участков, исключённых из $L_{\text{ф}}$. В данном случае исключено 96 км, которые могли быть пройдены за один день. Маршрут был пройден группой за 13 дней.

Таким образом, принимаем значение $T_{\text{ф}} = 13 - 1 = 12$ дней.

$$\text{ЛП} = 9 \text{ км}$$

$$T_{\text{н}} = 17 \text{ дней}$$

$$T_{\text{ф}} = 12 \text{ дней}$$

$$L_{\text{ф}} = 724 \text{ км}$$

$$L_{\text{н}} = 700 \text{ км}$$

$$I = (724 + 9) \cdot 1,2 \cdot 17 / (12 \cdot 700) = 1,78$$

РАСЧЕТ АВТОНОМНОСТИ

1–2 дни – вне населенных пунктов

3 день – 3 населенных пункта

4 день – вне населенных пунктов

5 день – 3 населенных пункта

6–8 дни – вне населенных пунктов

9 день – 3 населенных пункта

10 день – 1 населенный пункт

11 день – вне населенных пунктов

12 день – 2 населенных пункта

13 день – 1 населенный пункт

По совокупности определяю показатель автономности (A) равным 1,0.

СУММА БАЛЛОВ ЗА ПРЕПЯТСТВИЯ

ПП 1. перевал Кегеты

Количество баллов – 7,48,
Категория трудности – 5.

ПП 2. перевал Семизбель

Количество баллов – 2,32,
Категория трудности – 2.

ПП 3. разведка перевала Улахол

Количество баллов – 7,18,
Категория трудности – 5.

ПП 4. Улахол - Тогузбулак

Количество баллов – 2,83,
Категория трудности – 3

ПП 5. перевал Тоссор

Количество баллов – 7,02,
Категория трудности – 5

ПП 6. р.Болгарт – р. Малый Нарын

Количество баллов – 3,05,
Категория трудности – 3

ПП 7. перевал Молдо-Ашуу

Количество баллов – 4,09,
Категория трудности – 4

ПП 8. Дорога вдоль озера Сонг-Кель

Количество баллов – 2,08,
Категория трудности – 2

ПП 9. перевал Калмак-Ашуу

Количество баллов – 1,88,
Категория трудности – 2

Итого препятствий:

2КТ: $2,32 + 2,08 + 1,88 = 6,28$ (5)*

3КТ: $2,83 + 3,05 = 5,88$ (5)*

* В зачет по маршруту 5КС идет 5 баллов за ПП 2КТ, и 5 баллов за ПП 3КТ.

4КТ: 4,09

5КТ: $7,48 + 7,18 + 7,02 = 21,68$

Итого баллов в зачет: $5 + 5 + 4,09 + 21,68 = 35,77$.

КАТЕГОРИЯ СЛОЖНОСТИ

$КС = П * Г * А = 35,77 * 1,78 * 1,0 = 63,31$ балла

Несмотря на превышение балльного норматива для походов 5КС, ввиду отсутствия на маршруте ПП 6КТ категория сложности не может рассматриваться как 6КС.

Маршрут соответствует 5 КС.

РАСЧЕТ КАТЕГОРИИ ТРУДНОСТИ И ПАСПОРТА ПРОТЯЖЕННЫХ ПРЕПЯТСТВИЙ

ПП 1

перевал Кегеты́

15–16 июля. Горное.

Район: Тянь-Шань.

Границы: мост через р. Кегеты выше бывшего пионерлагеря – пер. Кегеты́ (3790 м)

Вид препятствия – горное.

Протяженность препятствия – 30 км

Минимальная высота – 1510 м

Максимальная высота – 3790 м

Общий набор высоты – $3790 - 1510 = 2280$ м

Коэффициент набора высоты (Кнв) – 2,68

Начало подъема – мост через р. Кегеты выше бывшего пионерлагеря – 1510 м

Конец подъема – пер. Кегеты́ (3790 м)

Абсолютная высота (высчитываем как среднее значение между началом препятствия и его концом) – $1510 + (3790 - 1510)/2 = 2650$ м

Коэффициент абсолютной высоты (Кв) – 1,43

Характеристика дорожного покрытия

Профилированная грунтовая дорога – 7,5 км

Профилированная горная дорога – 7,5 км

Каменистая горная дорога со значительными неровностями – 7,5 км

Галечник – 7,5 км

Коэффициент дорожного покрытия (Кпк) – 1,48

Коэффициент крутизны (Ккр) – 1,2

$K_{кр} = (V_k - V_n) / L_p \text{ (в \%)} = 2280 / 30000 * 100\% = 7,6 \%$

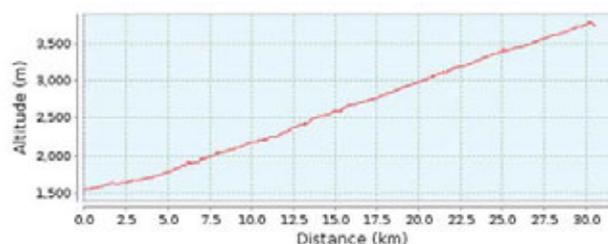
Сезонно-географический показатель (СГ) – 1,1

Высокогорье (свыше 2500 м), территория стран СНГ, лето

$KT = K_{нв} * K_{в} * K_{пк} * K_{кр} * CГ =$

$2,68 * 1,43 * 1,48 * 1,2 * 1,1 = 7,48$

Категория трудности по МКВМ – 5



Примечание.

Началом подъема на перевал считаю мост выше бывшего пионерлагеря на высоте 1510 м. От него и до самого перевала дорога имеет однотопное основание. Хотя местами она в той или иной мере разрушена, но представляет из себя одно целое, особенно после того, как в 2012-2013 годах восстановили все мосты после селя 2004 года.

По покрытию: считаю, что на данном препятствии в равной мере представлены четыре типа покрытий: профилированная дорога, горная профилированная дорога, горная дорога со значительными неровностями, галечник.

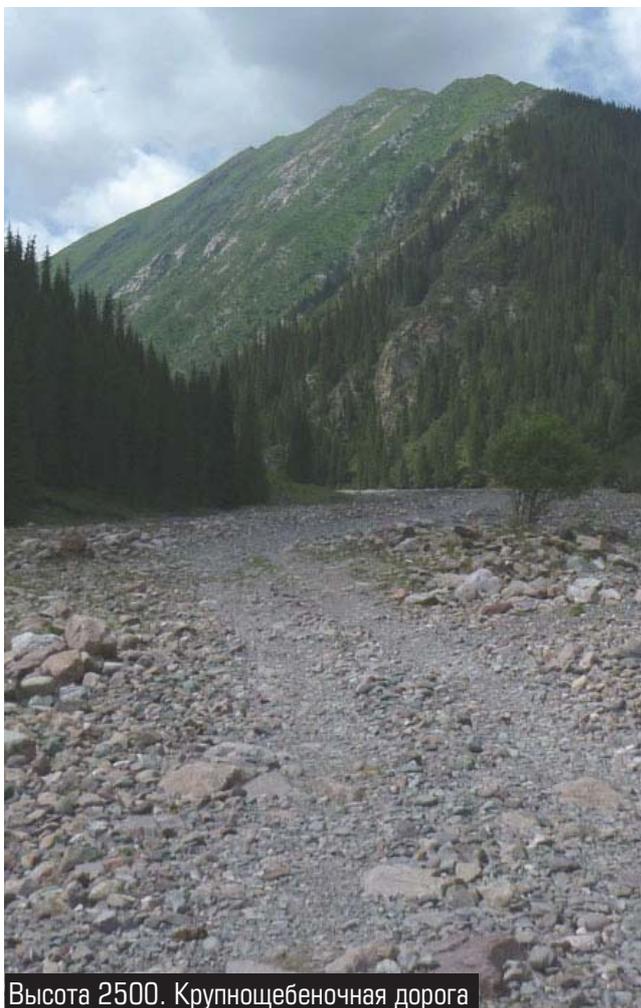
Фотографии с примерами характера покрытий:



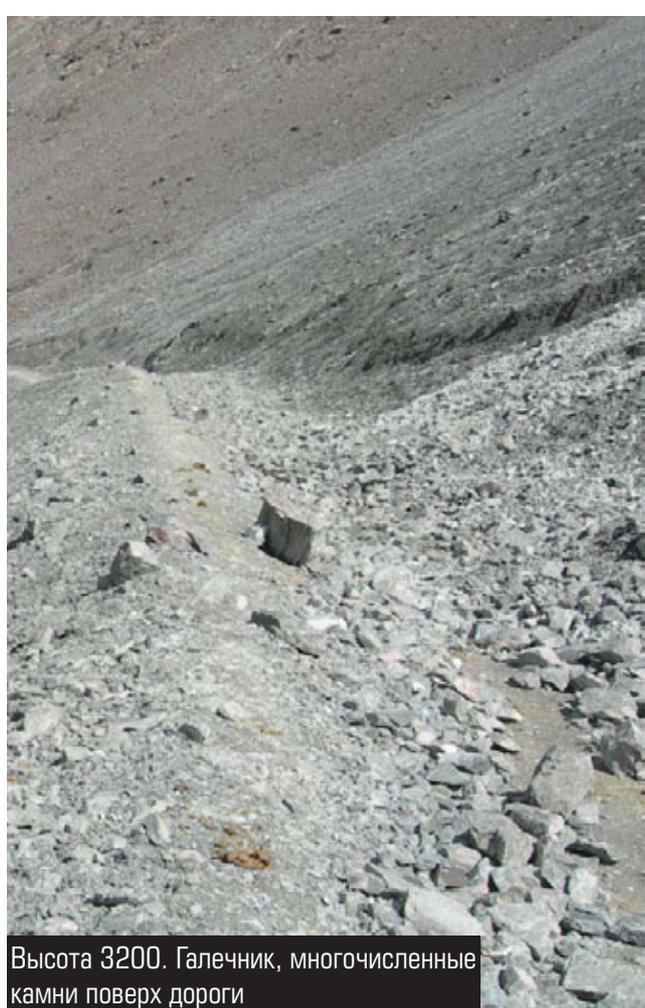
Высота 2800. Профилированная
грунтовая дорога



Высота 1700. Профилированная
горная дорога



Высота 2500. Крупнощебеночная дорога



Высота 3200. Галечник, многочисленные
камни поверх дороги

ПП 2

перевал Семизбель

17 июля. Горное.

Район: Тянь-Шань.

Границы: с.Каракунгей – пер. Семизбель (2745 м)

Вид препятствия – горное.

Протяженность препятствия – 12,5 км

Минимальная высота – 2100 м

Максимальная высота – 2745 м

Общий набор высоты – 2745–2100=645 м

Коэффициент набора высоты (Кнв) – 1,22

Начало подъема – выход из села Каракунгей – 2100 м

Конец подъема – пер. Семизбель (2745 м)

Абсолютная высота (высчитываем как среднее значение между началом препятствия и его концом) – $2100 + (2745 - 2100)/2 = 2423$ м

Коэффициент абсолютной высоты (Кв) – 1,38

Характеристика дорожного покрытия

Каменистая грунтовая дорога

Коэффициент дорожного покрытия (Кпк) – 1,3

Коэффициент крутизны (Ккр) – 1,06

$K_{кр} = (V_k - V_n) / L_p$ (в %) = $645 / 12500 * 100\% = 5,16\%$

Сезонно-географический показатель (СГ) – 1,0

Среднегорье (1500 – 2500 м), территория стран СНГ, лето

$KT = K_{нв} * K_{в} * K_{пк} * K_{кр} * CГ =$

$1,22 * 1,38 * 1,3 * 1,06 * 1,0 = 2,32$

Категория трудности по МКВМ – 2



Примечание.

Дорога на перевал начинается сразу после выхода из села Каракунгей и идет практически прямо на запад, немного петляя. Несколько «качелей» в средней части подъема. Водой лучше запастись на 4–6-м километрах от Каракунгея, ближе к перевалу – стойбища, вода менее чистая и зависит от погодных условий. Так в июле 2011-го года чистые ручейки текли до самого перевала. В этом году уже на высоте 2500 м они были малопригодны для питья без кипячения.

Фотографии с примерами характера покрытий:



ПП 3

перевал Улахол (разведка, радиальный выход)
18 июля. Горное.

Район: Тянь-Шань.

Границы: начало бокового ущелья на высоте 2445 м
– начало моренного выноса на высоте 3050 м

Вид препятствия – горное.

Протяженность препятствия – 5 км

Минимальная высота – 2445 м

Максимальная высота – 3050 м

Общий набор высоты – 3050–2445=605 м

Коэффициент набора высоты (Кнв) – 1,2

Начало подъема – начало бокового ущелья (2445 м)

Конец подъема – начало моренного выноса (3050 м)

Абсолютная высота (высчитываем как среднее значение между началом препятствия и его концом) – $2445 + (3050 - 2445)/2 = 2747$ м

Коэффициент абсолютной высоты (Кв) – 1,45

Характеристика дорожного покрытия –

Конная тропа

Коэффициент дорожного покрытия (Кпк) – 2,5

Коэффициент крутизны (Ккр) – 1,5

$Ккр = (Вк - Вн) / Lп (в \%) = 605 / 5000 * 100\% = 12,1 \%$

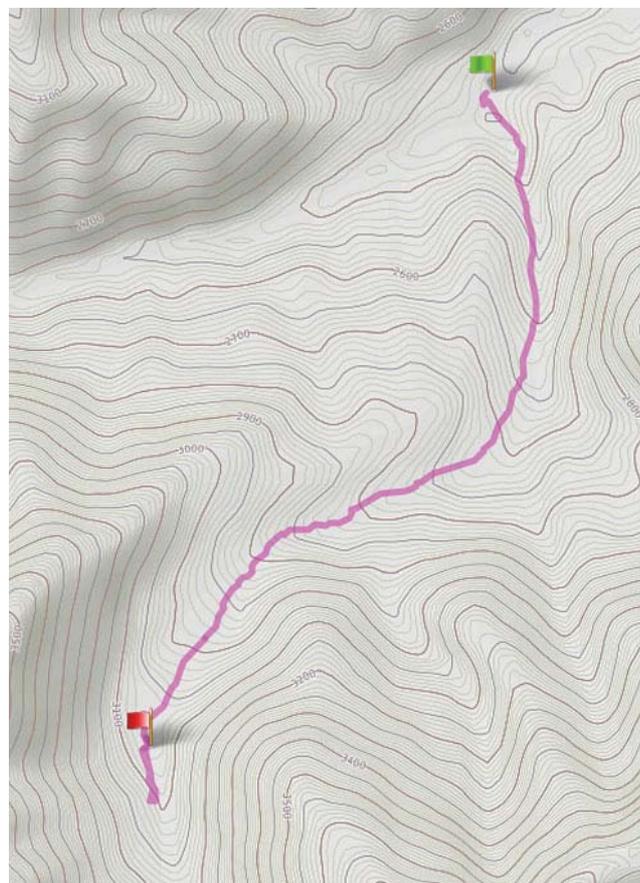
Сезонно-географический показатель (СГ) – 1,1

Высокогорье (свыше 2500 м), территория стран СНГ, лето

$КТ = Кнв * Кв * Кпк * Ккр * СГ =$

$1,2 * 1,45 * 2,5 * 1,5 * 1,1 = 7,18$

Категория трудности по МКВМ – 5



Примечание.

Началом подъема на перевал считаю начало бокового ущелья на высоте 2445 м. До высоты 3050 м идет относительно однородная дорога с одинаковым покрытием и уклоном.

После выхода к последнему стойбищу на высоте 2700 м наиболее целесообразно не идти по руслу реки, а подняться вправо на склон и траверсировать его в сторону перевала.

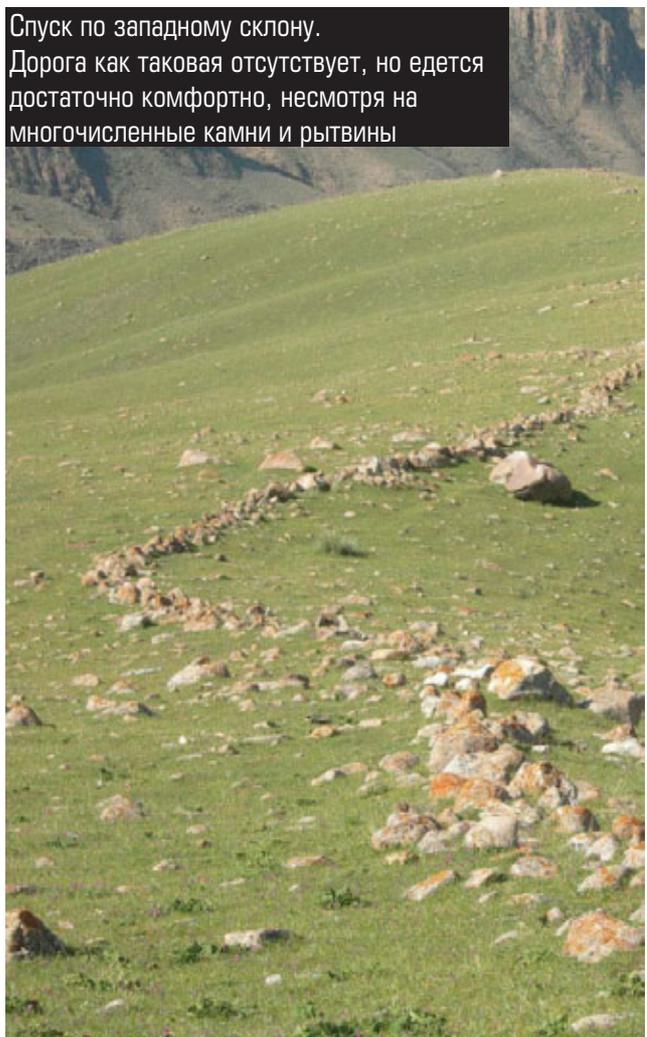
Группа проводила разведку перевала, обязательной задачи на его прохождение не ставилось. Ставилась задача в принципе выяснить возможность его прохождения.

Относительно возможности полного прохождения перевала Улахол и его балльной оценки.

При полном прохождении перевала с севера на юг, начало подъема можно считать от урочища Семизбель (высота 2200 м). Протяженность препятствия составит около 19 км, при наборе высоты в 1500 м (высота перевала Улахол по картам генштаба — 3700 м). При общей крутизне подъема в 8% и среднем коэффициенте покрытия в 2,2 количество баллов за данное препятствие будет равно (оценочно) 8,5, что соответствует ПП 6КТ. Дополнительные условия для ПП 6КТ в горной местности также будут соблюдены.

Хорошо подготовленная группа при ночевке в районе моста на 2300 м способна в первый день пройти заросшую морену и выйти на высоту 3350 м. А на следующий день пройти 4 км до перевала и спуститься вниз по юго-западному склону до сел Улахол или Турсу.

Фотографии с примерами характера покрытий:



Спуск по западному склону.
Дорога как таковая отсутствует, но едетс
достаточно комфортно, несмотря на
многочисленные камни и рытвины

ПП 4

река Улахол – село Тогузбулак

19 июля. Равнинное.

Район: Тянь-Шань.

Границы: мост через р. Улахол – с. Тогузбулак

Вид препятствия – равнинное.

Протяженность препятствия – 47 км

Коэффициент протяженности (Кпр) = 1,47

Минимальная высота – 1935 м

Максимальная высота – 2387 м

Слабопересеченная местность

Коэффициент пересеченности (Кпер) – 1,0

Начало препятствия – мост через р. Улахол

Конец препятствия – с. Тогузбулак

Абсолютная высота (высчитываем как среднее значение между минимальной и максимальной высотой) – $1935 + (2387 - 1935)/2 = 2160$ м

Коэффициент абсолютной высоты (Кв) – 1,33

Характеристика дорожного покрытия

Разбитая мелкощебеночная дорога

Коэффициент дорожного покрытия (Кпк) – 1,45

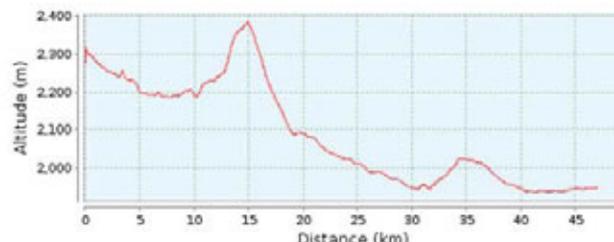
Сезонно-географический показатель (СГ) – 1,0

Среднегорье (1500 – 2500 м), территория стран СНГ, лето

КТ = $K_{пр} * K_{в} * K_{пк} * K_{пер} * CГ =$

$1,47 * 1,33 * 1,45 * 1,0 * 1,0 = 2,83$

Категория трудности по МКВМ – 3



Примечание.

Началом участка считаю мост через реку Улахол, концом — село Тогузбулак. Выбор границ препятствия обусловлен однородностью покрытия. В основном это разбитая мелкощебеночная дорога («стиральная доска»), на спуске с перевала Алабаш присутствуют песчаные участки (с глубиной проваливания 3–5 см).

В селах Турасу (10-й км от моста) и Денгтала (31-й км) есть возможность выйти на дорогу вдоль южного берега Иссык-Куля. После Тогузбулака группа ушла через перевальчик к селу Ак-сай, но также возможно было продолжить движение по долине Конкурленга до Бокомбаево.

Фотографии с примерами характера покрытий:



ПП 5

перевал Тоссор

20–21 июля. Горное.

Район: Тянь-Шань.

Границы: свороток в ущелье Тоссор с дороги вокруг Иссык-Куля на высоте 1620 м – перевал Тоссор 3900 м

Вид препятствия – горное.

Протяженность препятствия – 35 км

Минимальная высота – 1620 м

Максимальная высота – 3900 м

Общий набор высоты – $3900 - 1620 = 2280$ м

Коэффициент набора высоты (Кнв) – 2,68

Начало подъема – начало ущелья (1620 м)

Конец подъема – перевал Тоссор (3900 м)

Абсолютная высота (высчитываем как среднее значение между началом препятствия и его концом) – $1620 + (3900 - 1620)/2 = 2760$ м

Коэффициент абсолютной высоты (Кв) – 1,45

Характеристика дорожного покрытия

Профилированная грунтовая дорога – 8,75 км

Профилированная горная дорога – 8,75 км

Каменистая горная дорога со значительными неровностями – 8,75 км

Галечник – 8,75 км

Коэффициент дорожного покрытия (Кпк) – 1,48

Коэффициент крутизны (Ккр) – 1,11

$K_{кр} = (V_k - V_n) / L_{п} (в \%) = 2280 / 35000 * 100\% = 6,5\%$

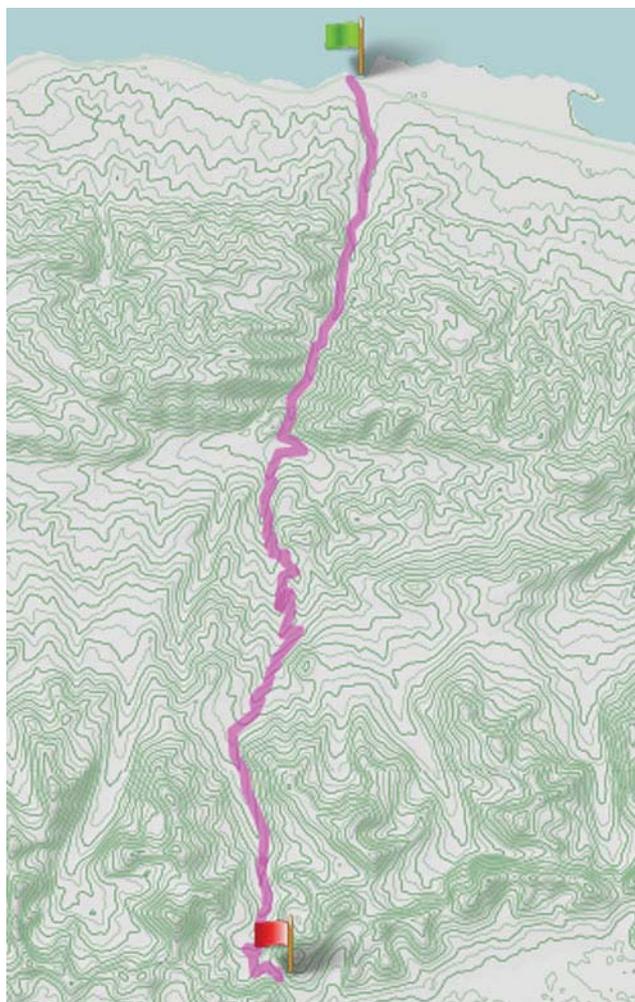
Сезонно-географический показатель (СГ) – 1,1

Высокогорье (свыше 2500 м), территория стран СНГ, лето

$KT = K_{нв} * K_{в} * K_{пк} * K_{кр} * CГ =$

$2,68 * 1,45 * 1,48 * 1,11 * 1,1 = 7,02$

Категория трудности по МКВМ – 5



Примечание.

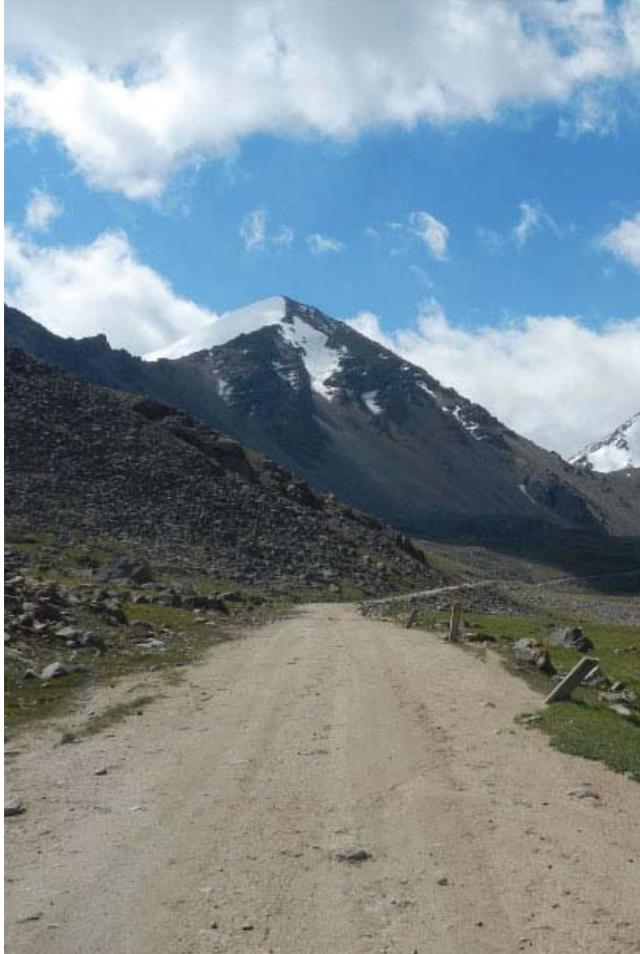
Началом подъема на перевал считаю съезд с дороги вокруг Иссык-Куля. От него и до самого перевала дорога имеет однотипное основание и уклон.

По покрытию: считаю, что на препятствии в равной мере представлены четыре типа покрытий: профилированная дорога, горная профилированная дорога, горная дорога со значительными неровностями, галечник. В отличие от перевала Кегеты, при подъеме на перевал Тоссор дорога постепенно ухудшается с набором высоты, хотя отдельные участки песчаной дороги с проваливанием 3–5 км встречаются и в начале подъема, однако, селевые выносы практически отсутствуют.

На 7-й километре подъема есть дорога вправо, в боковое ущелье вдоль линии ЛЭП, также можно уйти вправо и на 12-м километре подъема. Обе дороги выведут к Бокомбаево.

Фотографии с примерами характера покрытий:

Высота 2900. Профилированная грунтовая дорога



Высота 2200. Профилированная горная дорога



Высота 3300. Крупнощебеночная дорога



Высота 3700. Галечник, многочисленные камни поверх дороги



ПП 6

река Болгарт – река Малый Нарын

22 июля. Равнинное.

Район: Тянь-Шань.

Границы: р.Болгарт – р.Малый Нарын

Вид препятствия – равнинное.

Протяженность препятствия – 50 км

Коэффициент протяженности (Кпр) = 1,50

Минимальная высота – 2400 м

Максимальная высота – 2800 м

Слабопересеченная местность

Коэффициент пересеченность (Кпер) – 1,0

Начало препятствия – начало прижимов на реке Болгарт

Конец препятствия – ущелье Карангай

Абсолютная высота (высчитываем как среднее значение между минимальной и максимальной высотой) – $2400 + (2800 - 2400)/2 = 2600$ м

Коэффициент абсолютной высоты (Кв) – 1,42

Характеристика дорожного покрытия

Профилированная горная дорога

Коэффициент дорожного покрытия (Кпк) – 1,3

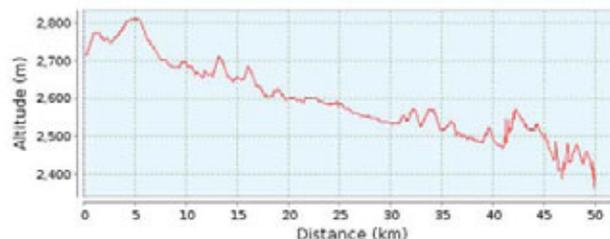
Сезонно-географический показатель (СГ) – 1,1

Высокогорье (свыше 2500 м), территория стран СНГ, лето

$КТ = Кпр * Кв * Кпк * Кпер * СГ =$

$1,5 * 1,42 * 1,3 * 1,0 * 1,1 = 3,05$

Категория трудности по МКВМ – 3



Примечание.

Началом участка считаю прижимы на реке Болгарт за 13 км до ее слияния с Малым Нарыном.

Участок отмечается множеством прижимов с набором высоты до 100 метров, однородностью дорожного покрытия. На пятом километре развилка дорог: вправо-вверх дорога уходит на перевал Джалпакбель и далее на с.Сары-Булак, налево-вниз — вдоль реки Малый Нарын.

Фотографии с примерами характера покрытий:



ПП 7

перевал Молдо-Ашуу

25 июля. Горное.

Район: Тянь-Шань.

Границы: свороток в ущелье Куртка – перевал Молдо-Ашуу

Вид препятствия – горное.

Протяженность препятствия – 18 км

Минимальная высота – 2045 м

Максимальная высота – 3245 м

Общий набор высоты – 3245–2045 = 1200 м

Коэффициент набора высоты (Кнв) – 1,6

Начало подъема – начало ущелья Куртка (2045 м)

Конец подъема – перевал Молдо-Ашуу (3245 м)

Абсолютная высота (высчитываем как среднее значение между началом препятствия и его концом) – $2045 + (3245 - 2045)/2 = 2645$ м

Коэффициент абсолютной высоты (Кв) – 1,43

Характеристика дорожного покрытия

Разбитая грунтовая дорога

Коэффициент дорожного покрытия (Кпк) – 1,45

Коэффициент крутизны (Ккр) – 1,12

Ккр = $(V_k - V_n)/L_p$ (в %) = $1200/18000 * 100\%$
= 6,67%



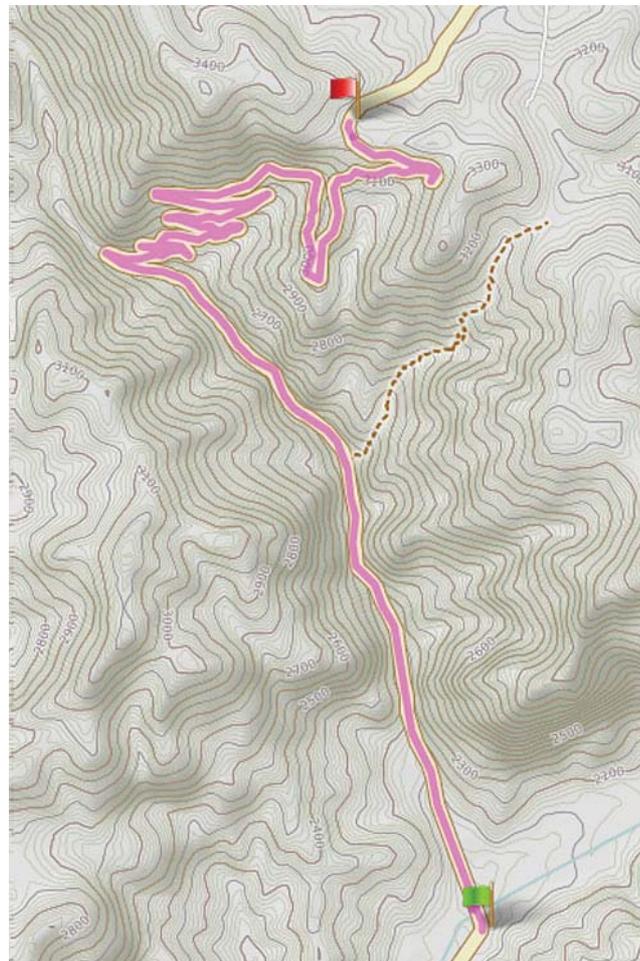
Сезонно-географический показатель (СГ) – 1,1

Высокогорье (свыше 2500 м), территория стран СНГ, лето

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

$1,6 * 1,43 * 1,45 * 1,12 * 1,1 = 4,09$

Категория трудности по МКВМ – 4



Примечание.

Началом подъема на перевал считаю начало ущелья Куртка. До высоты 2600 м дорога идет по узкому каньону, затем выходит на склон и начинается серпантин. Вода есть до высоты 2700 м. Дорога не оживленная, но по ней ездят маршрутки, часто можно встретить зарубежных туристов, совершающих автомобильные туры. Хотя за состоянием дороги следят и чистят от камней, но общее состояние дорожного покрытия за два года ухудшилось: стало больше промоин, местами смылся верхний слой покрытия, обнажив каменное основание.

Фотографии с примерами характера покрытий:



ПП 8

дорога вдоль южного берега озера Сонг-Кель
25 июля. Равнинное.

Район: Тянь-Шань.

Границы: оз. Сонг-Кель

Вид препятствия – равнинное.

Протяженность препятствия – 25 км

Коэффициент протяженности (Кпр) = 1,25

Минимальная высота – 3025 м

Максимальная высота – 3100 м

Слабопересеченная местность

Коэффициент пересеченности (Кпер) – 1,0

Начало препятствия – выезд на окружную дорогу
после спуска с перевала Молдо-Ашуу

Конец препятствия – мост через реку Сонг-Сель

Абсолютная высота (высчитываем как среднее
значение между минимальной и максимальной вы-
сотой) – $3025 + (3100 - 3025)/2 = 3062$ м

Коэффициент абсолютной высоты (Кв) – 1,51

Характеристика дорожного покрытия

Профилированная грунтовая дорога

Коэффициент дорожного покрытия (Кпк) – 1,0

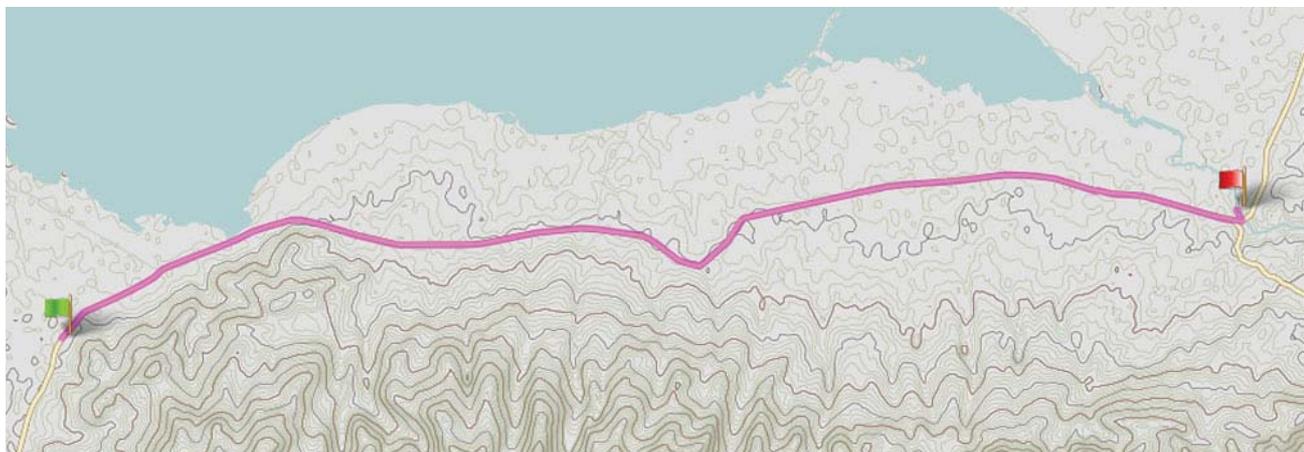
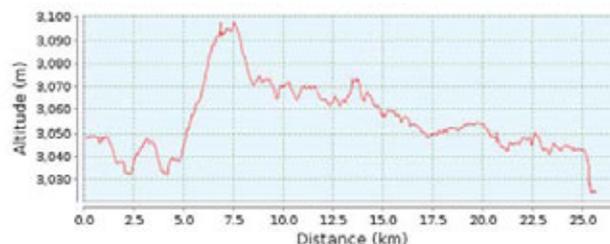
Сезонно-географический показатель (СГ) – 1,1

Высокогорье (свыше 2500 м), территория стран
СНГ, лето

$КТ = Кпр * Кв * Кпк * Кпер * СГ =$

$1,25 * 1,51 * 1,0 * 1,0 * 1,1 = 2,08$

Категория трудности по МКВМ – 2



Примечание.

Началом участка считаю выезд после перевала Молдо-Ашуу на окружную дорогу вокруг озера Сонг-Кель. Окончанием — мост через реку Сонг-Кель. Участок отличается однородным дорожным покрытием, пересеченностью и абсолютной высотой.

Фотографии с примерами характера покрытий:



ПП 9

перевал Калмак-Ашуу

26 июля. Горное.

Район: Тянь-Шань.

Границы: начало подъема от озера Сонг-Кель – перевал Калмак-Ашуу

Вид препятствия – горное.

Протяженность препятствия – 10 км

Минимальная высота – 3060 м

Максимальная высота – 3460 м

Общий набор высоты – 3460–3060=400 м

Коэффициент набора высоты (Кнв) – 1,1

Начало подъема – уход дороги от озера Сонг-Кель (3060 м)

Конец подъема – перевал Калмак-Ашуу (3460 м)

Абсолютная высота (высчитываем как среднее значение между началом препятствия и его концом) – $3060 + (3460 - 3060)/2 = 3260$ м

Коэффициент абсолютной высоты (Кв) – 1,55

Характеристика дорожного покрытия

Профилированная грунтовая дорога

Коэффициент дорожного покрытия (Кпк) – 1,0

Коэффициент крутизны (Ккр) – 1,0

$K_{кр} = (V_k - V_n) / L_p$ (в %) = $400 / 10000 * 100\% = 4,0\%$

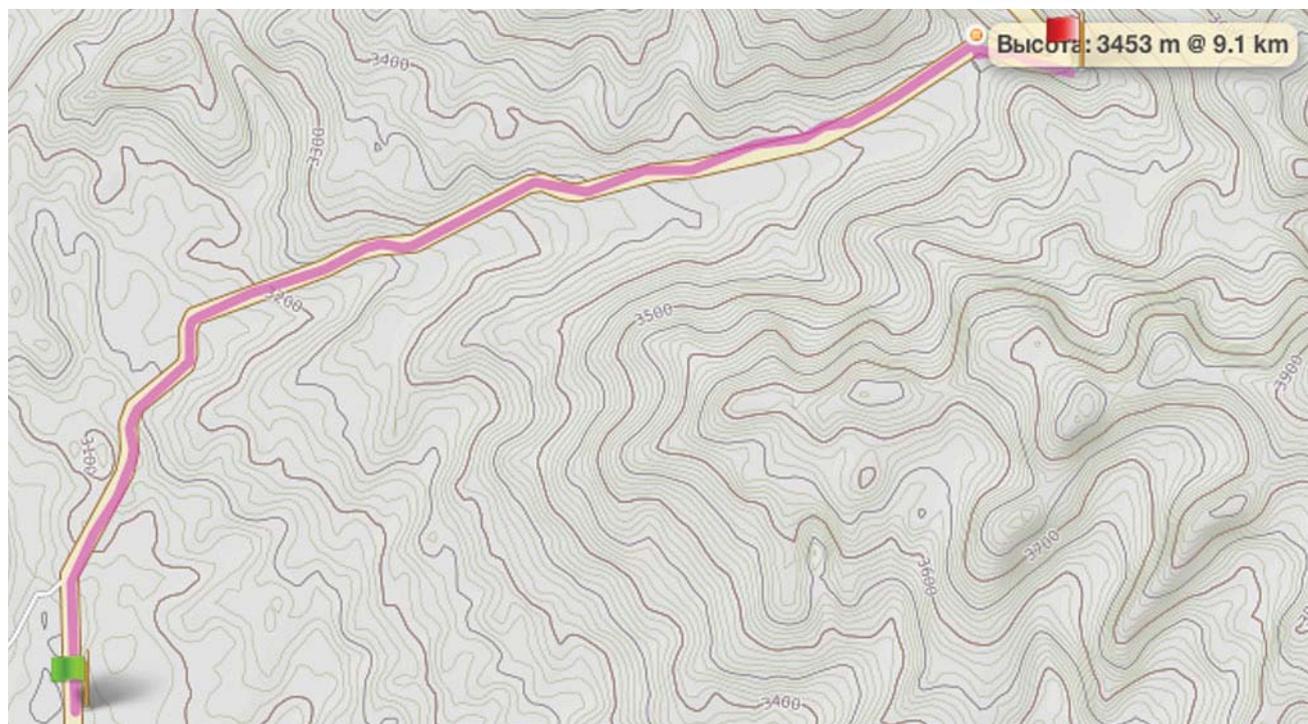
Сезонно-географический показатель (СГ) – 1,1

Высокогорье (свыше 2500 м), территория стран СНГ, лето

$KT = K_{нв} * K_{кв} * K_{пк} * K_{кр} * CГ =$

$1,1 * 1,55 * 1,0 * 1,0 * 1,1 = 1,88$

Категория трудности по МКВМ – 2



Примечание.

Началом подъема на перевал считаю уход окружной дороги от озера Сонг-Кель.

Подъем на перевал не представляет сложности и занимает чуть более полутора часов для подготовленной группы. Свою трудность получает благодаря большой абсолютной высоте — 3260 м.

Фотографии с примерами характера покрытий:



РАСКЛАДКА ПО ПИТАНИЮ

Завтрак:

– гречка	– 75 г/чел.
– сушеное мясо (фарш)	– 40 г/чел.
– чай	– 3 г/чел.
– сахар	– 50 г/чел.
– хлеб (лепешки)	– 100 г/чел.

Обеденный перекус:

– сырокопченая колбаса (курдюк)	– 50 г/чел.
– хлеб (лепешки)	– 50 г/чел.

Ужин:

– рис (макаронные изделия)	– 75 г/чел.
– сушеное мясо (фарш)	– 40 г/чел.
– специи	– 5 г/чел.
– чай	– 3 г/чел.
– сахар	– 50 г/чел.
– хлеб (лепешки)	– 100 г/чел.

Личные перекусы (мюсли, сникерсы, энергетические батончики, гели, изотоники) – до 100 г/чел.

Итого в день: 741 грамм/чел.

На весь поход брались:

– гречка	– 800 г/чел.
– рис	– 1000 г/чел.
– мясо	– 1000 г/чел.
– чай	– 100 г/чел.

Остальные продукты закупались в населенных пунктах (Бишкек, Кочкорка, Бокомбаево, Нарын) на 3–4 дня.

Вес продуктов питания в начале похода составлял 4 кг на каждого участника, без учета личных перекусов.

В виду быстрого темпа прохождения и предпочтения участников к рациону питания на конец похода в группе осталось 4 кг риса, 2 кг гречки, 1 кг мяса.

Данный расклад продуктов считаю наиболее правильным для спортивного характера прохождения маршрутов.

Употребление на маршруте местных молочных продуктов было запрещено. Фруктов — крайне ограничено. При питании в кафе было рекомендовано отказаться от жирных жареных блюд.

ХАРАКТЕРИСТИКА СНАРЯЖЕНИЯ

Велосипеды.

Использовались 7 горных велосипедов с навеской Shimano уровня Deore и выше.

Было два разреза боковин покрышек Schwalbe Marathon Mondial при спуска с перевала Кегеты. Считаю, что данный тип покрышек проигрывает в надежности боковин, по сравнению с предыдущим поколением Schwalbe Marathon XP и Schwalbe Marathon Tyre+.

У двух участников были проблемы с нипелем Presta на камерах Schwalbe 2013 года выпуска.

Была заменена одна спица, сломанный болт крепления стойки багажника, обнаружена трещина в ободе.

Велорюкзаки.

Все рюкзаки имели объем от 60 до 80 литров. Кроме того у участников имелись легкие (в пределах 150 г) заплечники для закупа продуктов и перевозки ручной клади в самолете. В движении заплечники применялись в единичных случаях.

Контрольные приборы.

В группе было пять навигаторов GPS Garmin (60Сх, 62Сх, Oregon) с предварительно залитым треком маршрута, велокомпьютеры.

Другое оборудование.

В группе было пять легких цифровых фотоаппаратов.

Палатки.

В походе использовались две палатки фирмы RockLand: одна трехместная, вторая четырехместная, весом 3,5 и 3,8 кг соответственно. Обе каркасные, с большим тамбуром. К тентам обеих палаток были пришиты «юбки».

Проблем с местами под палатки не было.

Обувь.

Пять участников ехали на контактах, соответственно, имели контактные ботинки Shimano и Mavic горной серии, еще два участника ехали в трекинговых ботинках. Для преодоления бродов и движения по высокогорью, участники имели неопределенные носки, что позволяло экономить время на переобувании.

Для ходьбы на биваке участники имели резиновые тапочки с плотной подошвой.

Бивачное оборудование.

Для приготовления пищи применялись 4 газовые горелки и 21 баллон с весом газа нетто 230 грамм.

Использовались титановые котелки фирмы Snow Peak объемом 1,4 и 1,7 литра и фирмы «Роза ветров» 1,8 и 2,2 литра.

Для обогрева палаток на высокогорье применялись газовые лампы Kovea и Coleman.

За 13 дней похода было использовано 14 баллонов, в том числе и для обогрева палаток (примерно 6 ночей по 6 часов).

РЕМНАБОР

Общий ремнабор включал съемник кассеты, запасные пины для цепи, замки для цепи, ключи, две выжимки цепи, два насоса высокого давления, два мультитула Лазерман, запасную крышку, набор болтов.

Индивидуальные ремнаборы включали: две запасные камеры, клей, заплатки, монтажки, набор шестигранников, смазка для цепи, спицы.

Общий ремнабор был распределен между участниками.

ФИНАНСОВЫЕ ЗАТРАТЫ

Расходы на заброску:

– поезд (2 участника)	– по 4 000 рублей (плацкарт)
– самолет, Бишкек Ак Эйр (3 участника)	– по 6 420 рублей
– самолет, Уральские авиалинии (2 участника)	– по 6 430 рублей
Расходы на выброску, самолет, Уральские авиалинии	– по 6 430 рублей

Расходы на перевес в Бишкек:

– поезд	– 1 000 рублей
– самолет	– 1 100 рублей (общие)
Расходы на перевес в Екатеринбург	– 21 000 рублей (общие)
Расходы на страховку	– 600 рублей/чел.

Расходы на газ, питание, проживание, переезды, во время и после похода

	– 40 000 рублей (общие)
--	-------------------------

Всего расходов – 144 430 рублей (20 633 рубля на человека)

МЕДИЦИНСКАЯ АПТЕЧКА

Травма, потертости, растяжения

Бинты стерильные	4 шт.
Бинты нестерильные	2 шт.
Вата медицинская	50 г
Лейкопластырь бактерицидный	20 шт.
Зеленка	25 г
Хлоргексидин	100 мл
Перманганат калия	10 г
Спирт медицинский	100 мл
Депантоленол	50 г
Наколенники эластичные	2 шт.

Противопростудные средства, средства от боли

Цитрамон.....	20 таб.
Саридол.....	10 таб.
Цифран	10 таб.
Нурафен	10 капсул

Средства от диареи, обезвоживания

Энтерофурил.....	20 капсул
Смекта.....	30 пакетиков
Регидрон	15 пакетиков

ТРАВМЫ, ЗАБОЛЕВАНИЯ, МЕТОДЫ ЛЕЧЕНИЯ

Изначально основной упор был сделан на предупреждение заболеваний и травм. До похода было проведено множество бесед на то как себя следует вести при малейших недомоганиях или травмах.

Растройство желудка. В первый день — смекта, при продолжении расстройства — энтерофурил. Смекта однократно применялась большинством участников за время нахождения в Киргизии (включая и послоходные дни). Энтерофурил применялся двумя участниками по два дня.

Мозоли. Один участник. Чуть натер пальцы в новых ботинках. Зеленка, бактерицидный лейкопластырь.

Попарапаная голень. Обработка хлоргексидином, зеленкой, бактерицидным лейкопластырем.

О ВЕЛОШЛЕМАХ

У всех участников имелись шлемы, обязательные для ношения во время движения. Однако, на ряде участков участникам было разрешено их не одевать. Это: первый день подъема на перевал Кегеты, подъем на перевал Семизбель после села Каракунгей, подъем на перевал Тоссор с высоты 2100 до 2680. Такое послабление было обусловлено преодолением большей части данных участков в режиме велопешки и отсутствием значимых внешних опасностей (автомобильного движения, камнеопасных склонов, преодоления бродов). На оговоренных участках было обязательным ношение головного убора, желательным с пологом, закрывающим шею, чтобы не получить солнечный удар.

ОБ ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ В ПОХОДЕ

Я пришел в велотуризм из скалолазания и альпинизма, где у меня был небольшой опыт тренерской работы: до армии я полгода являлся детским тренером по скалолазанию, в армии, будучи сержантом срочной службы, около года исполнял обязанности начальника горной подготовки полка. Ни там, ни там у меня не было ни одного случая травмы. А только по армии это 100 тыс. человеко/часов занятий.

По сравнению с этим, велотуристический опыт кажется минимальным: порядка 330 походных человеко/дней, за которые было два случая простуды, два — расстройства желудка и не одной значимой травмы.

Признаюсь, что мое понятие обеспечения безопасности в походе отличается от общепринятого, но статистика явно на моей стороне.

Я считаю завершением похода не тот момент, когда группа прибыла в финишную точку маршрута, а, когда последний участник закрыл за собой дверь своего дома. В данном же случае, после похода по Средней Азии, завершением похода считаю еще дополнительно два месяца после похода, в которые могли бы проявиться признаки таких инфекционных заболеваний, как, например, болезнь Боткина.

Повторюсь: никто из участников не получил травм или заболеваний, которые повлияли на график движения группы. Из значимых происшествий: попарапаная голень, пара мозолей, расстройство желудка у двух участников. Сейчас, по прошествии двух месяцев после похода, можно сказать, что никто из участников не заболел никаким серьезным инфекционным заболеванием.

Также я не считаю, что постоянное нахождение участников в шлемах или движение группы без разрывов являются признаками безопасности. Движение в шлемах на жаре, когда группа идет на перевал преимущественно пешком – более опасно, чем в легкой кепке – это может предотвратить тепловой удар (многие шлемы темные и сильно нагреваются), кроме того, пот, скапливающийся в шлеме, может застлать глаза в самый неподходящий момент, когда требуется предельная концентрация.

Движение же вместе на камнеопасных участках также может быть более опасно, чем движение по одному.

Кроме того, не согласен с тем, что быстрое прохождение маршрута снижает уровень безопасности похода. Мы ходим в спортивные походы, а основные постулаты спорта: “выше, дальше, быстрее”. Конечно, при этом нельзя загонять участников, но, даже при том, что наша группа вставала на ночевку в среднем в 4 часа дня, мне пришлось специально растянуть поход на один лишний день, чтобы уложиться в норматив, и делать ночевку на озере Сонг-Кель, на высоте более 3000 м. А наибольшая действительная опасность в горах – это высота. Ранний подъем, ранний выход, заранее определенные места перекусов, ночевки – всё это, считаю, позволяет проходить маршрут намного быстрее общепринятых норм. Ну, и, конечно, общая подготовка участников до похода.

Непосредственно об обеспечении безопасности в походе.

Обеспечение безопасности в походе делилось на две части: пассивную и активную.

Пассивная часть включала в себя:

1. Изучение маршрута и движения по нему участниками до похода, заливка трека маршрута в навигаторы (повторюсь – пять навигаторов на семь участников).
2. Подготовка велосипедов к походу (прохождение ТО, высокий уровень навески).
3. Качественная, современная экипировка. Солнцезащитные очки с высоким уровнем UV защиты.
4. Использование газового оборудования, приготовление завтрака в тамбуре палаток или внутри них.
5. Качественное питание, заранее опробованное меню, минимизация употребления местных продуктов.

Активная часть включала в себя:

1. Движение участников на дорогах с значимым автомобильным движением, на спусках с перевалов, на камнеопасных участках, при преодолении бродов, осыпей — исключительно в шлемах.
 2. Движение группы в населенных пунктах исключительно “на колесе”.
 3. При движении участников со значимыми разрывами впереди едущий, при потере зрительного контакта с позади едущим должен был остановиться в безопасном месте и дожидаться установления зрительного контакта.
 4. При существенных разрывах механик был обязан ехать замыкающим.
 5. Каждый час или 200 метров набор высоты (при подъеме на перевалы) группа собиралась вместе. Участники опрашивались руководителем о самочувствии. При необходимости вносились коррективы в график движения, перераспределялась загрузка участников.
 6. При движении на сложных участках руководитель ехал впереди группы, принимая решения о методах преодоления бродов, селевых выносов, направления движения на развилках и т.п. При движении на более безопасных участках – наиболее сильным участникам разрешалось ехать впереди с обязательным ожиданием группы в реперных точках.
 7. Соблюдение питьевого режима. Каждый вечер участникам сообщался необходимый запас воды на начало движения в следующий день, время и расстояния до мест пополнения воды на маршруте.
 8. Выбором безопасных мест ночевки.
- Всё это позволило группе пройти маршрут быстро, без значимых поломок, травм и заболеваний.

Об обеспечении безопасности при сходе участника.

Хотя до похода сход участника по собственной инициативе мной не рассматривался, однако, достаточно небольшое удаление группы в этот момент от города Нарына, наличие сотовой связи в месте ночевки группы, малая интенсивность автомобильного движения на трассе, практически нулевой рельеф дороги, хорошая акклиматизация на момент схода, — всё это позволяет мне говорить о минимальном риске для участника при движении его в одного от места ночевки до города Нарын. К тому же ему было известно местонахождение гостиницы, автовокзала, мест питания и прочей инфраструктуры города.

Участник отписался о благополучном прибытии, а руководитель сообщил о сходе участника в выпускающую организацию.

Было ли более правильным сопровождать участника до города Нарын? Возможно. Но тогда пришлось бы посылать двух участников для их безопасного возвращения к стоянке. Это первое. Второе: этим участникам пришлось бы также заночевать в Нарыне, чтобы не возвращаться по темноте. Третье: в результате группе пришлось бы задержаться с выходом на следующий день минимум на 2-3 часа, и преодолевать следующие 45 км по пустынной местности в жару.

По совокупности этих показателей, считаю, что наиболее безопасным был вариант с одиночным уходом участника в Нарын.

В дополнение. Несмотря на то, что сошедший участник исполнял в группы обязанности механика, его сход не принес существенного вреда: в группе было достаточно опытных механиков, а общественная велоаптечка дублировалась и была распределена между несколькими участниками.

P.S. Решением Зональной МКК всем участникам похода была зачтена 5КС, Ткачеву – 4КС.

