

ОТЧЕТ

о прохождении *велосипедного* туристского спортивного маршрута
ПЯТОЙ категории сложности по *Тянь-Шаню*,
совершенном группой велотуристов
московских велоклубов ТК МГТУ и 3х9
в период с 11 по 29 августа 2013 года

Маршрутная книжка № 1/5 – 502
Руководитель группы: Потапенко Андрей Михайлович
г. Москва, ул. Плещеева, д. 15, кв. 145,
тел. 8-916-341-77-81, e-mail: a_ndre@mail.ru

Маршрутно-квалификационная комиссия _____ рассмотрела отчет и считает,
что маршрут может быть зачтен всем участникам и руководителю _____
категорией сложности.

Отчет использовать в библиотеке _____

Судья по виду _____ (_____)

Председатель МКК _____ (_____)

Штамп МКК

Москва
2013 г.

СОДЕРЖАНИЕ

Справочные сведения о походе	3
Определяющие препятствия маршрута	4
Участники группы	5
Характеристика района похода	
Хребты Киргизии	7
География	9
Климат	10
Флора и фауна	10
Экономика	13
Сельское хозяйство	13
Энергетика	14
Горнодобывающая промышленность	15
Тяжелая промышленность	15
Транспорт	15
Валюта	15
Смысловая идея похода	16
Общая характеристика маршрута	17
Достопримечательности на маршруте	20
Варианты подъезда и отъезда, другие полезные сведения	33
Аварийные выходы с маршрута	35
Изменения маршрута и их причины	35
График движения заявленный	36
Запасные варианты	37
График движения фактический	38
Типы дорожного покрытия, встречавшиеся в походе	41
Таблица метеонаблюдений	43
Техническое описание прохождения маршрута	45
Потенциально опасные участки (препятствия, явления) на маршруте	87
Дополнительные сведения о походе	
Перечень общественного снаряжения	89
Состав хозяйственного ремонтного набора	90
Состав аптечки первой помощи, выводы и рекомендации	91
Эксплуатация и ремонт средств передвижения	95
Стоимость проживания, питания и средств передвижения	99
Питание в походе	101
Итоги, выводы и рекомендации по прохождению маршрута	108
Бальная оценка сложности велосипедного маршрута	
Расчет эквивалентного пробега по ЛП	112
Расчет категории трудности протяженных препятствий	114
Сумма баллов за препятствия	152
Категория сложности	152
Высотный профиль похода	153
Список используемой в подготовке к походу литературы	154
Записки, снятые с перевалов	155
Картографический материал	157

СПРАВОЧНЫЕ СВЕДЕНИЯ О ПОХОДЕ

Группа велотуристов московских клубов ТК МГТУ и 3х9 в составе 5-ти человек совершила с 11 по 29 августа 2013 г. велосипедный поход 5 категории сложности по Киргизии в районе гор Тянь-Шаня и озера Иссык-Куль по маршруту:

Аэропорт Манас – Бишкек – Ивановка – Отогон – р. Кегёты – пер. Кегёты (3775 м) – р. Вост. Каракол – Кочкорка – пер. 2160 – ущ. Боомское – р. Чонг-Кемин – Шабдан – р. Орто-Кой-Суу – пер. Кок-Айрык (3855 м) – р. Орто-Кой-Суу – оз. Иссык-Куль – Тамчи – Балыкчы – Бар-Булак – пер. 2075 – Бекенбаев – Тонг – р. Тоссор – пер. Тоссор (3887 м) – р. Учемчек – р. Джилусу – ист. Джилусу – р. Бурхан – пер. Арабель (3840 м) – долина Арабель – пер. Джуку (3666 м) – р. Джуку – Сары – Шалба – Каракол – пристань Пржевальского – Тюп – Орто-Урукту – Ананьево – Семеновка – Григорьевка – Чолпон-Ата – Кара-Ой

Протяженность активной части – 1097,22 км

Из них по:

асфальту	– 642,2 км;
мелкокаменистому грейдеру	– 85,5 км;
профилированной горной дороге	– 13,3 км;
каменистой грунтовке	– 84,76 км;
каменистой горной дороге	– 123,35 км;
грейдеру с глубоким песком	– 7,3 км;
травяной грунтовой дороге	– 42,27 км;
каменистой песчаной дороге	– 15,7 км;
крупнокаменистой грунтовке	– 6,13 км;
крупнокаменистой горной дороге	– 49,23 км;
вездеходной дороге	– 11,9 км;
заброшенной тракторной дороге	– 10,15 км;
бездорожью на грани проезжести	– 5,43 км.

Суммарный набор высоты за поход – 16 731 м

Суммарный сброс высоты за поход – 15 490 м

Общая продолжительность похода – 22 дня

Количество ходовых дней – 19 дней

ОПРЕДЕЛЯЮЩИЕ ПРЕПЯТСТВИЯ МАРШРУТА

Границы препятствия	Вид препятствия	Категория трудности	Характеристика препятствия
Перевал Кегеты (3775 м)	горное	пятая	Вездеходная дорога (крупные, плохо укатанные камни; участки крупной каменной крошки/галечника); крупнокаменистая горная дорога; каменистая грунтовка; броды
Ущелье Чонг-Кемин	равнинное	третья	Каменистая горная дорога; мелкокаменистый грейдер; броды; суммарный набор высоты 1789 м
Перевал Кок-Айрык (3855 м)	горное	пятая	Вездеходная дорога (крупные, плохо укатанные камни; участки крупной каменной крошки/галечника, завалы, снежные участки); крупнокаменистая горная дорога; броды
Спуск с перевала Кок-Айрык	равнинное	третья	Каменистая песчаная дорога (песок и сыпучий грунт попеременно с крупными камнями и галькой, вымоины вдоль и поперек движения); крупнокаменистая горная дорога; броды
Перевал Тоссор (3887 м)	горное	пятая	Вездеходная дорога; крупнокаменистая горная дорога; каменистая песчаная дорога; броды
Долина реки Джилусу	равнинное	третья	Каменистая горная дорога с каменными завалами; броды
Перевал Арабель (3840 м)	горное	четвертая	Вездеходная грязно-мокрая дорога; крупнокаменистая горная дорога; травяная грунтовая дорога (грунтовые колеи с камнями, местами рыхлые, заросшие кочковатой травой)
Перевал Джуку (3666 м)	равнинное	четвертая	Бездорожье на грани проезжести; заброшенная тракторная дорога; крупнокаменистая горная дорога; травяная грунтовая дорога (грунтовые колеи с камнями, местами рыхлые)

УЧАСТНИКИ ГРУППЫ

Фамилия И. О.	Год рожд.	Адрес, телефон	Туристский опыт	Обязанности в группе
БУРАСОВ Александр Валерьевич 	1984	г. Москва, Кавказский б-р, д. 18, кв. 195, 8-916-317-90-26	4У (с эл. 5) – Турция, 4У – Румыния	Штурман, специалист по связям
КАТКОВ Алексей Евгеньевич 	1984	г. Москва, 1-я Северная линия, 23-1, 903-143-14-46	4У (с эл. 5) – Турция, 2Р – Крым	Снаряженец, культорг
ПОТАПЕНКО Валерия Борисовна 	1982	г. Москва, ул. Плещеева, д. 15, кв. 145, 8-916-341-77-81	4Р – Румыния, 3У (с эл. 4) – Коль- ский п-ов	Завхоз, видео- оператор
ПОТАПЕНКО Андрей Михайлович 	1970	г. Москва, ул. Плещеева, д. 15, кв. 145, 8-916-341-77-81	4Р (с эл. 5) – Турция, 4У – Румыния	Руководи- тель, медик
ПРИПАДЧЕВ Дмитрий Анатольевич 	1972	г. Москва, ул. Вешняков- ская, д. 5/4, кв. 322, 8-903-156-96-88	4У – Румыния	Механик



ХАРАКТЕРИСТИКА РАЙОНА ПОХОДА

Маршрут, пройденный группой, пролегал в границах горной системы Тянь-Шань. Начинаясь возле столицы республики – города Бишкек, расположенного в Чуйской долине, маршрут проходил затем по следующим хребтам горной системы Тянь-Шань:

• Киргизский Алатау

Киргизский – один из горных хребтов внутреннего Тянь-Шаня на территории Киргизии, частично на территории соседнего Казахстана. Длина хребта – 375 км. Протягивается с востока на запад от Боомского ущелья до города Тараз. Наибольшая высота – 4875 м (пик Западный Аламедин). Сложен преимущественно осадочными и метаморфическими породами, порфиритами, гранитами. Северный склон более пологий и длинный, чем южный. На склонах до высоты 2500 м – степи, леса (ель, арча), выше – субальпийские и альпийские луга. С высоты 3700 м – снежники и ледники (общая площадь оледенения 223 км²).



• Кунгей Алатау

Хребет вытянут в широтном отношении (с запада на восток) и имеет протяжённость 275 км по прямой линии. Он окаймляет с севера котловину, в которой находится озеро Иссык-Куль (с юга эту же котловину ограничивает хребет Терской Алатау). Ширина хребта в наиболее высокой части около 30 км. Параллельно хребту с севера тянется Заилийский



Алатау. Кунгей Алатау и Заилийский Алатау на западе разделены долиной Чонг-Кемина, основного притока реки Чу, а на востоке – долиной Чилика, притока реки Или. Долины Чонг-Кемина и Чилика разделены Чилико-Кеминской перемычкой, соединяющей два хребта. Граница Казахстана и Киргизии, на западе проходящая по хребту Заилийский Алатау, по Чилико-

Кеминской перемычке переходит на хребет Кунгей Алатау. Тем самым хребет западнее перемычки расположен в Киргизии, а восточнее перемычки по нему проходит граница Киргизии и Казахстана.

Хребет начинается на западе в районе Боомского ущелья реки Чу, где примыкает к Киргизскому Алатау. Кунгей Алатау в восточном направлении резко набирает высоту и в районе верховьев реки Дюре достигает высоты 4000 м. Здесь начинается самая высокая, центральная часть хребта. Высшая точка – Чоктал (4771 м). Восточнее Чоктала находится вершина Бозтыри (4323 м). Отсюда в юго-восточном направлении отходит хребет Кумбель. Самая крупная река южного склона Кунгей Алатау, Чон-Ак-Суу, впадающая в Иссык-Куль, начинается в этом месте и течёт в восточном направлении, так что северным склоном её долины служит основной хребет Кунгей Алатау, а южным – хребет Кумбель. Затем долина Чон-Ак-Суу поворачивает на юг и входит в Семёновское ущелье. От массива пика Кеминский (4643 м) на северо-запад отходит Чилико-Кеминская перемычка. Восточнее пика Чайковского (4687 м) хребет понижается и переходит в сырты.



В западной и средней частях хребта северный склон круче южного, в восточной – южный круче северного. От основного хребта в северном и южном направлении отходят отроги, разделяющие боковые долины.

Климат Северного Тянь-Шаня континентальный. Самый холодный месяц – январь, самый тёплый – июль. На низких высотах растёт лес (в основном тянь-шаньская ель), затем от 2800 до 3600 метров расположена субальпийская зона, ещё выше – ледники.

Оледенение хребта присутствует в его центральной части, где высота основного хребта нигде не опускается ниже 3500 м. По северному склону ледники встречаются от верховьев Дюре на западе до верховьев Курменты на востоке, на южном – между реками Кобырга и Чон-Урюкты. Всего на склонах хребта 427 ледников, общая площадь оледенения 403 км². В бассейне Чон-Кемина находятся 109 ледников, в бассейне Чилика – 164 ледника, а на южном склоне – 154 ледника. Крупнейшие ледники: Жангырык – 8,9 км, Южный Жангырык – 8,0 км, Ат-Джайлоо – 7,6 км, Новый – 6,4 км.

• Терской Алатау

Слово «алатау» («ала-тоо» с киргизского) значит «пестрые горы», обозначение, указывающее на ярко выраженную высотную поясность гор, частично белых из-за снега, частично тёмных на бесснежных участках. «Терскей» обозначает «сторона горы, обращенная к северу». В случае с данным горным хребтом, название, возникшее у киргизов, жителей Иссык-Кульской котловины, относится ко всему массиву, находящемуся южнее озера Иссык-Куль. Название как бы противопоставлялось лежащему напротив, на северном берегу озера, хребту Кунгей Алатау.

Хребет Терской Алатау расположен в северо-восточной части Киргизии и замыкает с юга котловину озера Иссык-Куль. Его гребень протянулся в широтном направлении на 375 километров и поднимается в своей высшей части, находящейся к югу от города

Каракола (бывший Пржевальск), на 5281 метров над уровнем моря (пик Каракольский). Средняя высота хребта составляет около 4500 м. Хребет Терской Алатау очень красив в своём разнообразии ландшафтов. За один день можно увидеть красоту красных песчаных скал, дикий лес и снежные пики, широко раскинувшиеся над величайшим озером Иссык-Куль. Каждое ущелье уникально и неповторимо в своем исполнении.

Хребет Терской Алатау вслед за массивом пика Победы и Хан-Тенгри – второй по величине

центр оледенения Тянь-Шаня; здесь насчитывается около 1100 ледников общей площадью 1081 км².

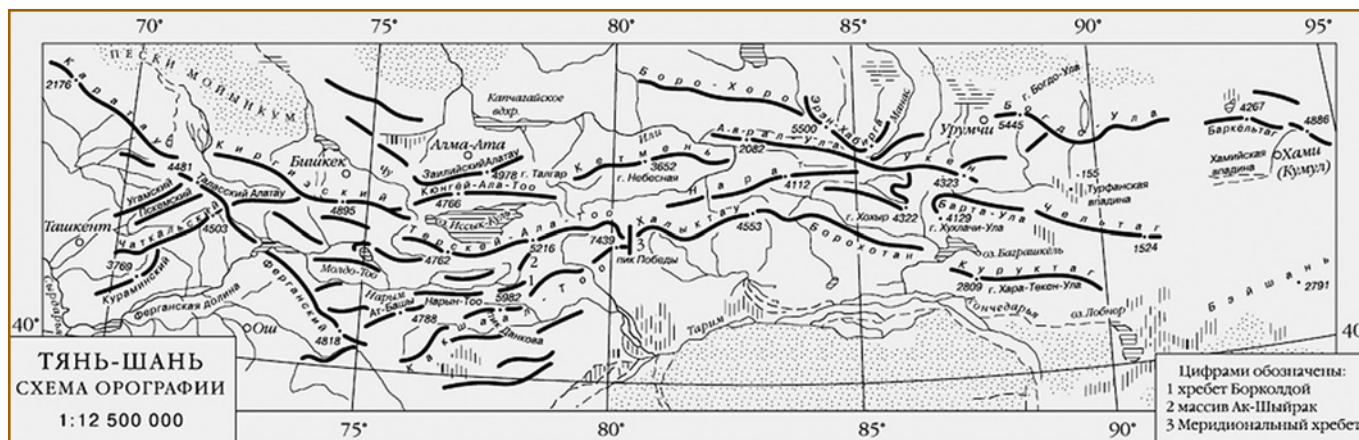
Немногим более половины площади оледенения Терскея приходится на северные склоны, обращенные к Иссык-Кулю, где расположены крупные узлы оледенения в верховьях рек Тургень-Аксу, Аксу, Арашан, Каракол, Джеты-Огуз и Конурулен.

Далее приведена справочная информация по району похода.



География

Территория Киргизии расположена в пределах двух горных систем, которые занимают более 3/4 территории страны. Северо-восточная её часть (большая) лежит в пределах Тянь-Шаня, юго-западная – Памиро-Алая. Границы Киргизии проходят на большом протяжении по гребням высочайших хребтов и лишь на севере и юго-западе – по подножиям гор и предгорным равнинам (Чуйская долина, окраины Ферганской долины).



Вся территория республики лежит выше 500 м над уровнем моря; более половины её располагается на высотах от 1000 до 3000 м и примерно треть – на высотах от 3000 до 4000 м. Горные хребты занимают около четверти территории и простираются параллельными цепями в основном в широтном направлении. На востоке главные хребты Тянь-Шаня сближаются в районе Меридионального хребта, создавая мощный горный узел. Здесь (на границе с Китаем) поднимается пик Победы (7439 м) – самая высокая точка страны.

Важнейшие орографические элементы:

- массив Акшийрак,
- хребет Кокшалтау (высшая точка – пик Данкова, 5982 м),
- хребет Терской Алатау,
- хребет Кунгей Алатау,
- Киргизский хребет,
- Ферганский хребет.

Западная часть Киргизии расположена в пределах Западного Тянь-Шаня. Его важнейшие орографические элементы:

- Таласская долина,
- хребет Таласский Алатау,
- Чаткальский хребет.

На юго-западе в пределы Киргизии входят северная, восточная и южная окраины Ферганской котловины с предгорьями. Сама Ферганская долина принадлежит Узбекистану.

На юге к Киргизии относятся северный склон Туркестанского хребта, Алайский хребет, Алайская долина и северный склон Заалайского хребта (Пик Ленина, 7134 м), составляющего северную окраину Памира.

На крайнем северо-востоке находится одна из основных достопримечательностей Киргизии – горное озеро Иссык-Куль, на берегу которого расположены многочисленные дома отдыха и туристические базы. Озеро находится в Иссык-Кульской котловине, между хребтами Терской Алатау (с юга) и Кунгей Алатау (с севера). Другое крупное высокогорное озеро – Сонг-Кель.

Географически Киргизия чётко разделена на две части – юг и север. Обособленные друг от друга, разделённые непреодолимыми горными хребтами, эти регионы традиционно противостоят друг другу. Северные и южные регионы соединены лишь высокогорной автомагистралью Бишкек – Ош.

Климат

В Киргизии резко континентальный климат, который на большей части территории умеренный, а в Чуйской и Ферганской долинах – субтропический. Времена года выражены чётко. Продолжительность дня в декабре составляет 9 часов, в июне – 15 часов.

Сильное влияние на климат оказывают удаленность от океанов и то, что территория страны преимущественно расположена в горах, на высотах от 3000 до 7000 м над уровнем моря. Пустыни и равнины, окружающие Киргизию с севера, запада и юго-востока, делают различия в климате на разных высотах еще более резкими. Поэтому в Киргизии чётко выражена вертикальная климатическая поясность, здесь можно выделить 4 типа климата, значительно различающихся между собой.

Во-первых, долинно-предгорный пояс (500-1200 м), для которого характерно жаркое лето (средняя температура в июле днем 30...34 °С) и умеренная зима (средняя температура в январе днем 2...5, ночью -4...-7 °С). За год осадков выпадает немного (400-500 мм), преимущественно весной и в начале лета, с ярко выраженным минимумом в августе и сентябре. Для этого пояса характерна ясная погода (180-240 солнечных дней в год). Абсолютные максимальные температуры воздуха летом достигают 42...44 °С. Зима здесь короткая, средняя суточная температура ниже нуля наблюдается с середины ноября до середины марта.



Следующий, среднегорный пояс (1000-2200 м) имеет типичный умеренный климат с теплым летом (средняя температура в июле днем 25...28 °С) и умеренно холодной зимой (средняя температура в январе днем -2...-6, ночью -7...-10 °С), с небольшим количеством осадков (200-400 мм), выпадающих преимущественно летом и сопровождающихся грозами. Зима наступает раньше – в середине октября, и продолжается до марта.

Высокогорный пояс (2000-3500 м) отличается прохладным летом (средняя температура в июле днем 18 ... 16 °С) и холодной зимой (средняя температура в январе днем -5...-10, ночью -15...-20 °С). Количество осадков зависит от ориентации склонов, на западных склонах количество осадков может быть в 3 раза больше, чем на восточных. Зима продолжается с начала октября до апреля. Иногда в летние месяцы температура может опускаться до 0 °С.

Последний, пояс вечных снегов (выше 3500 м) характеризуется очень холодным летом (средняя температура в июле днем 4...7, ночью +1...-2 °С), и морозной зимой (средняя температура в январе днем -10...-14, ночью -29...-35 °С), безморозный период составляет всего 3-4 месяца. Абсолютные минимальные температуры воздуха наблюдаются зимой (-45...-54 °С).

В районе незамерзающего озера Иссык-Куль (1600 м) зимой температура воздуха на 3-5 °С выше, чем в других районах, а летом нет изнуряющей жары.

Флора и фауна

Разнообразие флоры Кыргызстана определяется расположением страны в высотном поясе. На склонах с разной влажностью произрастают различные виды растительности. На северных склонах распространены степи, луговые степи, луга, заросли кустарника. В то время как благодаря сухому климату южные склоны покрыты преимущественно полупустынями и пустынями.



Флора Кыргызстана представлена 3676 низшими растениями и 3786 высшими растениями. На территории республики насчитывается около 600 видов полезных дико-произрастающих видов трав, из которых 200 официально признаны лекарственными: василистник, Каракольский аконит, древесил, туркестанский пустырник, зверобой,

мать-и-мачеха, душица, облепиха и т. д. Среди диких растений, имеющих экономическое значение, можно отметить: солончак, барбарис, ревень, Ферганский молочай, разные виды чабреца и т. д. На юге Кыргызстана расположены уникальные естественные формации – ореховые леса. Ценный генетический материал этих лесов представлен ореховыми деревьями, Сиверской яблоней, Согдийской алычой, грушевыми деревьями, Коржинской грушей, Тянь-Шаньской вишней, кустами барбариса, миндалевыми и фисташковыми деревьями, Джунгарским и Туркестанским боярышником и многими другими видами.

Наиболее известные растения Кыргызстана:

Тюльпан Грейга (*Tulipagregii* Regel)

Тюльпан Кауфмана (*Tulipakaufmanniana* Regel)

Тюльпан Копаровского (*Tulipakolpakowskiana* Regel)

Эдельвейс (*Leontopodiumochroleucum* Beauverd)

Тянь-Шаньская ель (*Firfir Shrenk*) (*P. schrenkiana* Fisch. et Mey)

Ель Семенова (*Abiessemenovii*)

Арча (можжевельник) (*J. turkestanica* Kom.)

В Кыргызстане насчитывается более 80 видов млекопитающих, свыше 330 видов птиц, около 40 видов рыб, в том числе 12 промысловых, около 30 видов пресмыкающихся и земноводных. Каждому высотному поясу и природному ландшафту характерны, как правило, свои определенные виды пресмыкающихся, птиц, млекопитающих, однако встречаются и виды космополиты, обитающие от низких равнин до высокогорных сыртов. Распределение животных по районам республики имеет ярко выраженную высотную зональность, приспособленность к экологическим условиям окружающей среды зависит от произрастающей растительности, которая, в свою очередь, зависит от почвы. По месту обитания животных можно разделить на 4 подгруппы: на обитающих в пустынях и полупустынях, в горных степях (бородачевых, пырейных, типчаковых), в лесах (еловых, елово-пихтовых, арчевых, орехоплодовых, клёновых, берёзовых и тополёвых) и в альпийских зонах.



Так, в пустынях и полупустынях Чуйской, Таласской и Ферганской долин в основном обитают пресмыкающиеся: степная черепаха, восточный удавчик, джейран, серый геккон (на территории СНГ обитает 10 видов, 8 из них занесены в Красную книгу), серый варан, гюрза, стрела-змея, безногая ящерица-желтопузик. Выше обитают щитомордник, быстрая ящерка, ящерица пустынная и алайская, степная гадюка, водяной уж, а также другие виды животных. Крупные млекопитающие встречаются редко, большинство переселилось в более высокие места обитания. Из мелких в пустынях обитают грызуны: жёлтый суслик, малый и большой тушканчики, лисица-корсак, а также песчаный заяц-толай, ушастый ёж, разноцветная ящерица. Из птиц характерны саджа и темнобрюхий рябок, пустынный снегирь, розовый скворец. На каменистых солнцепёках встречаются вьюрки, жаворонки, каменка-плясунья, каменный воробей, овсянка Стюарта, поползень скалистый.



Животный мир степи богаче пустынного как по численности, так по и видовому составу. Это зона самого сильного влияния человека на окружающую его среду, никто не потерпел таких сильных изменений в условиях обитания, как животные степей. Здесь многие земли были превращены в пашни. Некоторые виды животных исчезли навсегда, другие же, например, птицы, наоборот увеличились в численности, быстро приспособившись к новым условиям.

В степи обитают такие земноводные, как жаба зелёная и озёрная лягушка. Из пресмыкающихся

встречаются среднеазиатская черепаха, гималайская агама, которую вы можете увидеть только в Ферганской долине, водяной уж, узорчатый полоз, степная гадюка, стрела-змея. Из птиц для степной зоны характерны жаворонки, каменные куропатки (кеклики), сизоворонка, перепёлки, фазаны. В последнее время дрофа-красавка, стрепет и темнобрюхий рябок стали очень редкими птицами в этой местности. В Кыргызстане много гнездящихся птиц. Путешествуя, в обрывах оврагов вы можете увидеть многочисленные лунки – это работа маленьких птичек. Здесь, а также на скалах, селятся степные воробьи, ласточки, галки, скворцы, пустельги, луны, совы, осоеды, удоы. Из хищных птиц обитают канюки, сарычи, ястребы-перепелятники, степные орлы и могильники.

Различно представительство млекопитающих. Наиболее распространенными из мелких являются дикобраз, землеройка, сурок, серый хомячок, жёлтый суслик, тушканчик, полёвка и домашняя мышь, из крупных встречаются волки, лисицы и барсуки.

В лесу животным гораздо легче добывать пищу, защищаться и размножаться, чем на открытых ареалах степи, да и негативное воздействие человека здесь менее ощутимо. В Кыргызстане встречаются еловые, елово-пихтовые, арчевые, природные орехоплодовые, клёновые, берёзовые и тополёвые леса. Для каждого типа леса характерны свои виды животных.

Так, в лесах тянь-шаньской ели вы можете встретить представителей семейства землероек и маралов из семейства оленей; из птиц – тетерева, ястреба-тетеревятника, ястребиную сову, пищуху, трехпалого дятла, арчевого дубоноса, чёрную синицу, зелёную и индийскую славку, горлицу, мохноногую вьюрку и других. Однако большинство представителей животного мира елового леса обитают также и в других лесах, особенно в арчевых. Таких птиц как пустельга, степной лунь, орёл-карлик, филин, удо, скворец, щегол, голубь, сорока, ворона, галка и таких млекопитающих как полевая и домашняя мышь, бурый медведь, рысь, серый волк, кабан, косуля, ласка, барсук, горностаи, лесная куница, гималайская пищуха вы можете увидеть не только в еловых, но и в орехово-плодовых лесах.



На южных склонах Ферганского и Чаткальского хребтов на высоте от 1500 до 2800 м расположен уникальный массив орехово-плодовых деревьев. Здесь встречаются животные, характерные только для этих мест. Это представитель млекопитающих – туркестанская крыса, а из птиц вы можете встретить змеяда, ушастую сову, дубоноса, гималайского вьюрка, иволгу, белокрылого дятла.

В кустарных лесах на побережьях водоёмов из птиц водятся фазаны, коростель, серые цапли, стрепеты, соловьи, большие выпи, из млекопитающих – кабаны, горностаи, камышовый кот.

Высокогорья Кыргызстана заняты богатыми альпийскими низкотравьями. Здесь обитают животные, характерные для всей высокогорной Азии. Из птиц – улар, каменная куница, орёл, альпийская индейка, кречет, гриф-бородач, белый гриф, чечвица и другие; из млекопитающих – снежный барс и сурок Мензбира, занесенные в Красную книгу Международного союза охраны природы (Кыргызстан является поставщиком снежных барсов, горных козлов, архаров, белок, кабанов в зоопарки



многих стран ближнего и дальнего зарубежья), реликтовый суслик, архар, а также козёл Марко Поло, являющийся промысловым животным. Также из промысловых сравнительно высокую численность имеют кабаны, косули, зайцы, которых можно встретить почти во всех ущельях горного края. Акклиматизированные животные страны, имеющие промысловое значение – это енот, американская норка, белка-телеутка, ондатра, нутрия.

Довольно представительной является водная фауна Кыргызстана. Она насчитывает свыше 40 видов рыб, 25 из которых промысловые. В Иссык-Куле обитают: чебак, голый осман, судак, лещ, маринка, сазан, сиг и др. В холодное время года на озере зимуют лебеди, гуси, утки. На озёрах Сон-Куль и Чатыр-Куль обитает древняя птица – горный (индийский) гусь.

Экономика

Киргизия – индустриально-аграрная страна. После 1991 г. экономика Киргизии вступила на путь рыночных преобразований. При советской власти Киргизия, в основном, служила источником сырья, которое отправлялось на переработку в другие регионы СССР. До конца 1991 г. республика не могла самостоятельно экспортировать и импортировать товары и вступать в экономические отношения с зарубежными странами. В середине 1990-х годов правительство стало активно вести переговоры о заключении торговых соглашений с другими странами и о создании совместных компаний в таких областях, как пищевая промышленность, станкостроение, разведка и эксплуатация энергетических ресурсов.

Переход к рыночной экономике оказался трудным. Вследствие дефицита ресурсов, инфляции и плохой организации труда национальный доход снизился в 1992 г. на 26% по сравнению с 1991 г., промышленное производство упало на 27%, а сельскохозяйственное – на 14%. В 1993 и 1994 гг. производство продолжало падать. В 1994 г. объем промышленного производства снизился на 21% по сравнению с 1993 г., а падение производства продовольствия составило 17%. Уровень инфляции снизился с 466% в 1993 г. до 87,2% в 1994 г.. 1997 г. ознаменовался существенным ростом уровня производства (на 47% по отношению к 1996 г.), в основном за счет добычи золота в районе Кумтор (массив Ак-Шийрак), а годовой уровень инфляции составил менее 30%.

Существенные успехи были достигнуты в области приватизации. К 1995 г. ок. 60% из существовавших в стране более 53 тыс. предприятий было приватизировано. К концу 1990-х годов свыше 90% промышленной продукции производилось частными предприятиями.

Успехи были достигнуты даже в чрезвычайно сложной задаче приватизации колхозов и совхозов. Благодаря законам, принятым в 1994 и 1997 гг., большая часть сельскохозяйственных угодий и техники перешла в руки частных собственников, которые в 1998 г. произвели свыше 75% всего объема сельскохозяйственной продукции.

В 1991 г. трудовые ресурсы составляли 2,2 млн человек (занято – 1,7 млн). После провозглашения независимости почти во всех секторах промышленного и сельскохозяйственного производства произошли значительные структурные преобразования. В 1997 трудовые ресурсы сократились до 1,7 млн человек, причем в сельском хозяйстве было занято ок. 41%, в сфере обслуживания – 40%, в промышленности – 19%. Безработица остается одной из острейших проблем Киргизии, составляя 4,8% по официальным данным и от 25 до 30% – по неофициальным экспертным оценкам.

Сельское хозяйство

Основу сельского хозяйства Киргизии составляет животноводство (овцеводство, молочно-мясное скотоводство, коневодство). Под него отведено 85% всех сельскохозяйственных угодий.



Поголовье сельскохозяйственных животных по сравнению с 1991 г. существенно снизилось. Так, например, поголовье (в тыс. голов) крупного рогатого скота составляло в 1991 г. – 1205,2, а в 1996 г. – 869, овец и коз соответственно 9972,5 и 4274,8, лошадей – 312,6 и 308,1. Произошло также многократное снижение поголовья птицы с 13914,5 тыс. голов в 1991 г. до 2031,5 тыс. голов в 1996 г.

С 1991 по 1996 гг. падение производства продукции животноводства составило не менее 20%. Так, например, мяса (в живом весе) в 1991 г. было произведено 424,5 тыс. т, а в 1996 г. – 323,3 тыс. т, молока соответственно 1134,4 тыс. т и 882,3 тыс. т, яиц – 663,2 млн шт. и 159,4 млн шт., шерсти – 36,5 тыс. т и 12,1 тыс. т. Начиная с 1996 г. отмечается небольшой рост производства продукции животноводства. В 1996 г. мяса произведено на 0,6% больше, чем в 1995 г., молока – на 2,1%, яиц – на 8,6%. Из-за сокращения поголовья овец и ухудшения их породных качеств производство шерсти за тот же год снизилось на 18,3%. Увеличение объема продукции в животноводстве объясняется проведением аграрной реформы, в результате которой были созданы 31 тыс. крестьянских и фермерских хозяйств, ок. 700 производственных кооперативов и ок. 150



объединений крестьянских хозяйств.

Переход к рыночной экономике сказался на производительности сельского хозяйства в основном из-за выросших цен на удобрения и оборудование. Наметившиеся в последние годы положительные тенденции связаны с приватизацией колхозной собственности.



В целом после 1991 г. произошло значительное снижение производства продукции растениеводства. Так в 1996 г. было собрано (в тыс. т) зерна 1423,7, в том числе пшеницы – 1040,5 (в 1991 г. – 1445,5 и 464,8 соответственно), картофеля – 562,4 (1991 г. – 326,3), овощей – 368,6 (1991 г. – 392,4),

плодов и ягод – 85,0 (1991 г. – 85,3), хлопка-сырца – 73,1 (1991 г. – 63,4), бахчевых – 30,0 (1991 г. – 54,2), винограда – 19,0 (1991 г. – 29,3), табака – 17,9 (1991 г. – 49,3). Однако с 1995 г. по всем перечисленным культурам идет рост производства, в основном, за счет продукции частного сектора.

Энергетика

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

В январе 1993 г. правительство Акаева сформулировало основные положения государственной политики в вопросах энергетики следующим образом: доведение годовой добычи угля до 3,5 млн т (что приблизительно равно объему добычи в 1989 г.); активная разведка месторождений нефти с привлечением иностранных партнеров; создание министерства энергетики, задачей которого является координация этих работ. Кроме того, предполагается значительное увеличение мощности ГЭС на р. Нарын в Джалалабадской области.



Горнодобывающая промышленность

Киргизия располагает крупными месторождениями каменного угля, сурьмы, ртути, урана, цинка, олова, вольфрама, свинца, редкоземельных металлов, волластонита, нефелиновых сиенитов. Месторождения сурьмы славятся высоким качеством сырья. В 1992 г. было открыто крупное месторождение золота в Кумторе (центральная Киргизия). Запасы металла оцениваются в 5,5 тыс. т, что ставит Киргизию на седьмое место в мире по запасам золота. Правительством подписан контракт о разработке этого месторождения с канадской горнодобывающей компанией «Комеко».

Тяжелая промышленность

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

Переход к рыночной экономике повлек значительные трудности в тяжелой промышленности, так как прекратились поставки из других бывших союзных республик. Подписаны соглашения об экономическом сотрудничестве с большинством стран СНГ, которые должны привести к длительной стабилизации экономики республики.

Транспорт

Из-за горного рельефа развитие железнодорожного и трубопроводного транспорта ограничено. Протяженность железных дорог ок. 370 км. Они являются продолжением железных дорог соседних государств и на севере следуют из Казахстана до Бишкека и далее до Балыкчы (быв. Рыбачье) на северо-западном побережье Иссык-Куля, а также из Узбекистана – к Ошу и Джалал-Абаду на востоке Ферганской долины.

Основной вид транспорта – автомобильный. Протяженность автодорог – ок. 40 тыс. км. Наибольшая густота их сети на севере, в котловине озера Иссык-Куль, и в Ферганской долине. В горах Тянь-Шаня проложено несколько стратегически важных автодорог. Одна из них соединяет крупные центры страны – Бишкек и Ош через перевалы Тюз-Ашуу (3586 м) и Ала-Бель (3184 м), другая следует от Балыкчы в Нарын и далее к высокогорному озеру Чатыр-Кель и через перевал Торугарт (3752 м) в КНР, третья ведет из города Ош на Памир (Памирский тракт). За период с 1991 по 1997 объем перевозок грузов наземным транспортом общего пользования снизился со 103,3 млн т до 14,3 млн т, а перевозок пассажиров – с 609,8 млн до 374,1 млн человек. На озере Иссык-Куль осуществляется судоходство. Между Бишкеком (из аэропорта «Манас») и областными центрами поддерживается воздушное сообщение. По территории Киргизии проходят газопроводы Бухара – Ташкент – Бишкек – Алма-Ата и Майли-Сай – Джалал-Абад – Кара-Суу – Ош.

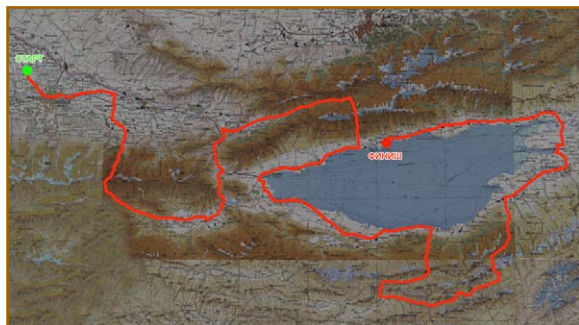
Валюта.

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



СМЫСЛОВАЯ ИДЕЯ ПОХОДА

Желание побывать на Тянь-Шане возникло еще в те времена, когда мы пошли в свою первую «единичку». Тогда это желание было чем-то далеким и не совсем реальным – как можно крутить где-то высоко в горах, когда и по асфальтовой равнине не всегда справляешься? Чуть позже, имея за плечами «двушный» опыт Крыма и «даже» «трешного» Кавказа, появилась здоровая наглость – а чем мы хуже других? Но такой порыв разбился о трезвый довод бывалых членов велоМКК: «идти по Киргизии в «тройку» нет никакого смысла, ничего не увидите!» На походы же более высоких категорий опыта пока не хватало. И вот, спустя примерно пять лет с момента погружения в велотуризм, желания и возможности наконец-то объединились! Итак, первая причина посещения Тянь-Шаня – давняя заветная мечта.



Вторая причина сходить в достаточно высокогорный (для велотуристов) поход была практически спонтанной, но от этого не менее весомой. После прохождения в румынских Карпатах с рюкзаками на плечах и велосипедами в руках почти пешеходного перевала Отику, у нескольких участников той группы появилось желание «попробовать настоящей жести». И вот почти шутливое предложение «сходить на Тянь-Шань» к концу румынского маршрута пять (!) участников рассматривали, как чуть ли не свершившийся факт. Что и было в дальнейшем реализовано в виде нитки маршрута по Киргизии, согласованной с экспертами МКК уже в феврале 2013 г.

Третья причина вообще прозаична. Вероятно, каждому уважающему себя туристу интересно, как его организм поведет себя на больших высотах, не возникнет ли у него так называемой «горной болезни»? Другими словами, проявляется исконно русский вопрос, поднятый еще Достоевским: «Тварь я дрожащая или право имею?»



Банальна и четвертая причина: пришло время приобретать опыт прохождения походов пятой категории сложности. Одно из самых подходящих и даже, в каком-то смысле, благоприятных для этого мест – Тянь-Шань.

Ну и, конечно, желание посмотреть красивые горы, прокатиться вдоль знаменитейшего в мире озера Иссык-Куль, увидеть стада диких лошадей и яков, попробовать киргизскую национальную кухню, посетить настоящие юрты кочевников, испытать радость покорения перевалов – все это слилось в последнюю, пятую причину, по которой поход должен состояться.

Идея же похода была проста: хотелось побывать там, где были многие. Но ведь не мы же? Что с того, что кто-то уже взял тот или иной перевал ранее, разве от этого он становится менее интересным для нас? Поэтому нитка маршрута была составлена таким образом, чтобы постараться по-максимуму охватить самые интересные места Тянь-Шаня, по возможности ехать на велосипеде, а не тащить его на себе, при этом успев вложиться в три недели и набрав достаточное количество определяющих препятствий для похода 5 КС.

В итоге маршрут по основным участкам получил следующий: пер. Кегеты (Киргизский хребет) – долина реки Чонг-Кемин – пер. Кок-Айрык (хребет Кунгей Алатау) – оз. Иссык-Куль – пер. Тоссор (хребет Терской Алатау) – долина реки Джилусу – долина реки Бурхан – пер. Арабель – долина Арабель – пер. Джуку – музей Пржевальского.



По завершении похода надо отметить, что все поставленные цели были выполнены, маршрут получился интересным и насыщенным (даже чересчур, но об этом – в соответствующих разделах), а участники остались довольны. При этом ни у кого из них не пропало желание совершать сложные походы. И мы уверены – Тянь-Шань еще ждет нас, у него есть в запасе много интересных участков, которые мы не успели посетить в этом году.

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА МАРШРУТА

Маршрут был достаточно продолжительным, на нем встречались участки пути, отличающиеся друг от друга покрытием, рельефом и даже погодными условиями. Для преодоления таких участков приходилось пользоваться разнообразными техническими приемами, поэтому весь маршрут логично разбить на несколько этапов:

От аэропорта Манас до въезда в ущелье реки Кегеты (~100 км)

Участок вкатывания и относительной адаптации – если не к высоте, то к местному климату и социальному окружению. Характеризуется асфальтовыми дорогами и наличием плотного автомобильного трафика, особенно в крупных населенных пунктах. Почти везде по пути расположены поселки (кишлаки по-местному), ближе к Бишкеку границ между ними почти не заметно. Во второй половине начинается непрерывный плавный подъем (средний уклон до 2%), который, в совокупности с высотой и климатом (несмотря на опасения, жарко не было, температура достигала максимум 25 градусов), создает определенный походный фон, к которому тоже надо привыкнуть.

От начала ущелья реки Кегеты до долины реки Вост. Каракол (~45 км)

Первое знакомство с горами Тянь-Шаня. Суровые, но, в то же время, привлекательные красивые ущелья, первый «пятерошный» перевал Кегеты (3775 м). На этом участке проходит горная акклиматизация, что и было задумано – если кто-то из участников не выдерживает, можно объехать по равнине, заодно понять, стоит ли ему дальше пытаться проходить высокие перевалы. Примерно до середины ущелья дорога представляет собой мелкокаменистый грейдер, по которому относительно легко ехать. Иногда попадаются навалы средних и крупных камней. В верхней части ущелья до перевала дорога становится хуже, чаще попадаются крупные камни, встречаются завалы и броды. Непосредственно перед перевалом – короткий серпантин с каменными завалами (но джипы проезжают). Температура опускалась до нуля, иногда срывался снег. Спуск с перевала не легче, чем подъем. Многие витки серпантина смыты, джипы здесь уже не пройдут. Уклоны не сильно крутые, не более 10%. Крупнокаменистая дорога, местами – овечьи тропы по «сыпухе». После крутого спуска дорога вдоль южного русла речки Кегеты уже кажется относительно простой, хотя тоже является крупнокаменистой. Поскольку такой высокогорный перевал у нас был первый в походе, высота проявлялась быстрой усталостью и небольшой вялостью участников. По пути встречаются летники/юрты пастухов.

От долины реки Вост. Каракол до поворота к поселку Тегирменти в долине р. Чонг-Кемин (~155 км)

Первый из так называемых «отдыхательных» участков. Примерно до середины (Орто-Токойского водохранилища) шел плавный спуск, первая часть которого (от реки Вост. Каракол до пос. Кум Добо) – ощутимая «стиральная доска», по которой можно ехать достаточно быстро, но от тряски устают руки и ноги. От водохранилища идет асфальтовый подъем в небольшой перевал (2160 м, набор – 400 м), после которого – спуск по ущелью Кувак до Боомского ущелья. Несмотря на асфальт и спуск скорость движения умеренная – мешает встречный ветер. Спуск по Боомскому ущелью вниз вдоль реки Чу характеризуется плотным автомобильным трафиком. На ночевки остановиться особо негде, надо внимательно смотреть карту на предмет нормальных подходов (и берегов) к реке Чу. За счет сильных ветров дождевые тучи здесь не накапливаются, но иногда проходят грозы с ливнями. Резюмируя, можно сказать, что участок предназначен действительно для восстановления сил, однако простым, «прогонным» его назвать нельзя. Много населенных пунктов.

Долина реки Чонг-Кемин до поворота в ущелье реки Орто-Кой-Суу (~60 км)

Плавный подъем по ущелью реки Чонг-Кемин по более-менее одинаковому покрытию. Хотя мелкие изменения наблюдаются – в начале превалирует мелкощебеночный грейдер, перемежающийся небольшими участками с навалом крупных камней, а ближе к концу покрытие из каменистого переходит в грунтовое, поскольку дороги в верхней части ущелья используются редко. На протяжении подъема попадаются 2-3 крутых локальных взлета (с последующими спусками) с набором высоты до 100 м. Встречаются и броды, при-

чем к завершению участка один из них относительно серьезный. Средняя суточная температура плавно понижается с набором высоты, есть вероятность продолжительных осадков. Населенные пункты отсутствуют, встречаются только летники и юрты пастухов.

От поворота в ущелье реки Орто-Кой-Суу до трассы А363 вдоль Иссык-Куля (~40 км)

Участок характеризуется взятием еще одного «пятерочного» перевала – Кок-Айрыка (3855 м). Сразу после выхода к руслу реки Орто-Кой-Суу начинается непрерывный подъем по каменистой горной дороге. Примерно через 9 км она выходит в цирк реки, откуда к перевалу проложен серьезный серпантин. Несколько верхних витков осыпано, для их обхода надо подниматься «в лоб» по крутому (до 30%) склону. Последние витки довольно пологи, на них лежат снежно-ледовые языки. Спуск сперва кажется проще, чем подъем, но на протяжении 32 км мнение может поменяться: все та же горная каменистая дорога, местами с каменными завалами, в нижней части сильно, до продольных и поперечных канав, размыта дождями. Один из завалов на спуске приходится объезжать на протяжении 2 км, сойдя по коровьим тропам почти к самому берегу реки Орто-Кой-Суу. На подъеме вода есть только в двух местах: в ручье почти вначале подъема и в цирке, где к реке можно добраться без труда. На спуске ситуация схожая – бродов почти нет, а до реки спускаться круто и далеко. Местных жителей мало, в основном – юрты-летники на спуске. Иногда проезжают туристы или охотники на джипах, но их присутствие зависит от состояния дороги на перевал.

Трасса А363 вокруг Иссык-Куля до поворота в ущелье реки Тоссор (~185 км)

Еще один участок для восстановления сил. Характеризуется асфальтовым покрытием с достаточно интенсивным автомобильным трафиком. Северная часть дороги (до Балыкчи) довольно плоская и, если нет встречного ветра, легко проезжается. Начиная от Балыкчи вдоль всего южного берега Иссык-Куля идут постоянные спуски или подъемы, в целом – плавные, но в совокупности со встречным ветром могут представлять серьезные затруднения для велосипедистов. Здесь же, на южном берегу, расположен еще один асфальтовый перевал Кескен-Бел (2075 м). Уклон при подъеме на него равномерный, составляет примерно 3-4%. Очень много населенных пунктов, опасно ездят машины. Из-за близости озера (да и высота небольшая) – тепло. Дожди возможны, но тучи быстро сдувает, поскольку ветер ощущается постоянно.

Ущелье реки Тоссор, перевал Тоссор, долина реки Джилусу (~75 км)

Классический (стандартный) участок гор Тянь-Шаня с перевалом 5 КТ – подъем по ущелью от озера Иссык-Куль, перевальный взлет на Тоссор (3887 м) длиной примерно 3 км, спуск по долине реки Джилусу. Начало подъема – каменистая дорога с большим количеством песка, достаточно полого, но попадает несколько локальных крутых подъемов. Постепенно покрытие в каком-то смысле улучшается – песок исчезает, камни становятся мельче их распределение по дороге становится равномернее. Другими словами, ехать становится относительно комфортно как для подъема. Местами попадаются небольшие завалы камней. В первой трети подъема происходит выезд в долину, где дорога слегка портится – появляются промытые водой колеи, неравномерно засыпанные крупными камнями, но длится такое покрытие недолго – до начала продолжительного плавного серпантина, идущего почти до перевального взлета. В последней части подъема (примерно с высоты 3300 м) дорога портится, появляется множество мелких бродов, камни становятся крупнее. Перевальный взлет короткий но крутой (по вездеходной дороге) в первой своей половине, далее идет выполаживание и почти ровный въезд по дуге на перевал. Спуск особых сложностей не представляет – мелкокаменистая горная дорога, везде проезжается в седле, за исключением крупных бродов и редких локальных каменных навалов. На подъеме броды встречаются только перед перевалом, на спуске – довольно часто, начиная со второй трети. Хорошие места для ночевки на подъеме – либо рядом с речкой Чолоктор (здесь же находится летник пастухов), либо повыше (примерно с высоты 3200 м вплоть до перевального взлета). На протяжении всего участка много юрт пастухов, часто встречаются туристы (вело, пешеходники). Участок может быть достаточно дождливым.

Долина реки Бурхан, перевал Арабель (~60 км)

Высокогорная грунтовая дорога со множеством мелких и крупных бродов, заканчивающаяся резким суперкрутым взлетом на переваль Арабель (3840 м). Почти весь участок (примерно 55 км) представляет собой общий плавный подъем, на фоне которого постоянно попадаются мелкие подъемы и спуски. Покрытие регулярно меняется с каменистой дороги на травяную грунтовку и обратно. Перевальный взлет представляет собой крутой (до 25%) серпантин в несколько витков с крупнокаменистой дорогой. После серпантина примерно 3 км идет почти пологий с незначительным набором подъем к перевалу Арабель. Сам перевальный перегиб не имеет ярко выраженного характера, точно его определить можно только по разбросанным кругом «турикам» и показаниям GPS. На протяжении всего участка попадаются юрты пастухов, иногда проезжают джипы. Погода может быть дождливой, причем не исключены затяжные осадки – облака практически ложатся на дорогу.

От пер. Арабель до реки Дунгуроме в ущелье Джуку (~40 км)

Участок характеризуется непрерывным спуском по труднопроходимым покрытиям (за исключением небольшого участка по профилированной горной дороге) долины реки Арабельсу и ущелья Джуку. Вначале идет несколько километров грунтовки до хорошо укатанного грейдера под спецтехнику к руднику Кумтор. После грейдера – 5-6 км бездорожья (труднопроходимого на велосипеде) по болотам долины Арабель, здесь же – относительно серьезный (необходим тщательный выбор места и предварительная разведка) брод через речку Арабельсу. Постепенно бездорожье переходит в заброшенную тракторную дорогу вдоль озера Чоколыкель, выводящую на перевал Джуку (3666 м). Перед перевалом еще один крупный брод – через реку Джуку. Спуск с перевала происходит по короткому, но крутому серпантину, плотно заваленному камнями, причем в некоторых местах надо спускаться непосредственно по склону. Далее дорога проходит вдоль озера и забирается на холм, после которого уже идет более-менее непрерывный спуск к устью реки Дунгуроме. Брод через нее может представлять определенные сложности. Не исключен и вариант схода селя, тогда преодолевать конец участка будет достаточно сложно. Местность малонаселенная, иногда по долине Арабель проезжает спецтехника на рудник Кумтор. Температура ночью может достигать минусовых отметок, не исключены обильные осадки. В целом это последний сложный участок в походе, отличающийся большой автономностью.

Ущелье реки Джуку ниже реки Дунгуроме до выезда на трассу А363 в поселке Сары (~40 км)

Последний неасфальтовый участок. Характеризуется непрерывным спуском по ущелью реки Джуку по относительно хорошему покрытию (мелкокаменистая горная дорога) с периодически попадающимися несложными бродами. В конце (грейдер к поселку Сары) наблюдается большое количество песка, ехать по которому затруднительно. В целом – приятное завершение трудного автономного, тем более, что нижняя часть ущелья открывает перед туристами великолепные виды. Много местного населения, попадают туристы. Погода может преподнести сюрпризы в виде дождя.

От поселка Сары до поселка Кара-Ой (~240 км)

Асфальтовый участок выкатывания, но расслабиться на нем не получится (хотя это зависит от скорости передвижения). Во-первых, асфальт достаточно плохого качества. Во-вторых, интенсивный, даже – агрессивный, автомобильный трафик. В-третьих, если считать асфальтовую дорогу препятствием, то можно насчитать несколько «двушек» за счет пересеченности местности и абсолютной высоты. Много населенных пунктов, достопримечательностей. Тепло, дожди случаются редко. При правильном планировании маршрута такой участок – достойное завершение похода.

ДОСТОПРИМЕЧАТЕЛЬНОСТИ НА МАРШРУТЕ

Киргизия изобилует как природными, так и антропогенными достопримечательностями. Группой на маршруте были осмотрены следующие объекты:

Город Бишкек

Бишкék (кирг. Бишкек) – столица Киргизии и крупнейший город страны. Составляет особую административную единицу и является городом республиканского подчинения. Старые названия – Пишпек, Фрунзе (назван в честь М. В. Фрунзе).

Население – 874 400 жителей (2012 г.).

Город расположен на севере Киргизии, в Чуйской долине, у предгорий Тянь-Шаня, в 40 км севернее Киргизского хребта на высоте 700-900 м над уровнем моря, в 25 км от границы с Казахстаном. Территория города составляет 169,6 км².

Из интересных объектов в Бишкеке группе удалось осмотреть следующие достопримечательности:

- **Площадь Алатау** – центральная площадь Бишкека. Место проведения гуляний и митингов. По её периметру расположены Государственный Исторический музей, памятник Дружбы народов, Дубовый парк с Музеем скульптур под открытым небом и Никольская церковь, старейшее здание города. С 1984 по 2003 год на площади стоял памятник Ленину, который перенесли на Старую площадь, а на его место поставили скульптуру крылатой женщины «Эркиндик», олицетворяющей свободу. В руке над своей головой она держала тундук – круглый каркас кыргызской юрты. В 2011 году вместо неё поставили памятник герою народного эпоса «Айкол Манас», Манасу Великодушному, его бронзовая фигура достигает 10 м. В этом же году установлен памятник Чингизу Айтматову. В годовщину апрельских событий 2010 года, а также расстрела демонстрации в Бишкеке 2002 года установлен чёрно-белый монумент (2012 г.). На площади расположен флагшток высотой 45 м с Государственным флагом размером 10x15 м. Возле него сменяется караул.



- **Бульвар Эркиндик** – одна из самых красивых достопримечательностей города Бишкек. Ранее он носил имя советского государственного деятеля, революционера и основателя ВЧК Дзержинского, позднее был переименован в бульвар Эркиндик, что в переводе с кыргызского языка означает бульвар Свободы. Но современная молодёжь между собой зовет его Дзержинка. На бульваре возле ул. Боконбаева установлен бюст Джоомарту Боконбаеву, а по краям аллеи для детей обустроены детские площадки.

Кегетинское ущелье

Одно из красивейших ущелий Кыргызстана, находится на северной стороне Кыргызского хребта в 90 километрах от города Бишкек. По своей живописности оно является очень



интересным и привлекательным для туристов. По ущелью Кегеты протекает бурная река с одноименным названием, имеющая множество притоков. Самый крупный из них – это правый приток Кель-Тор, который образует самостоятельное очень красивое ущелье, в верховьях которого имеется озеро с бирюзового цвета водой.

Само озеро расположено на высоте 2725 м и является наиболее привлекательным объектом для посещения. Вытекающая из озера одноимённая река уходит под землю, в завал, который образовался здесь много сотен лет назад, и вырывается

из-под земли уже в лесной зоне, образуя красивый каскад с кристально чистой водой.

Тропа к озеру идёт сначала вдоль правого склона ущелья, поросшего еловым лесом и сплошными зарослями рябины, жимолости, шиповника и барбариса, которые в последствии сменяются арчевыми зарослями. Те, в свою очередь, ещё выше переходят в альпийские луга.

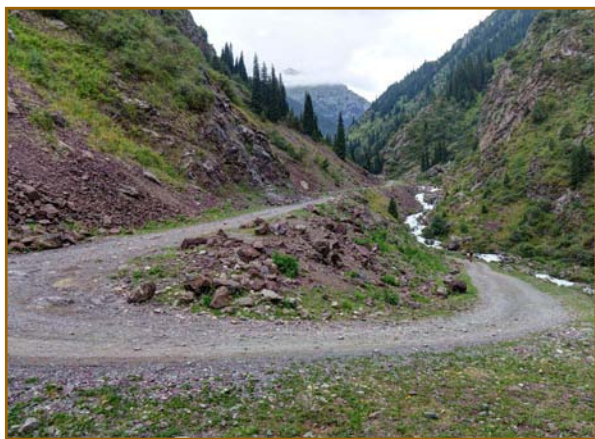
В 3-х километрах выше озера находятся морены и большие ледники Кель-Тор и Анастасии, хорошо видимые от озера. Через расположенные здесь перевалы можно попасть в соседние ущелья Туюк Шамсинский и Кегеты.

Ущелье Кегеты более пологое, чем Кель-Тор и окружено отвесными склонами. В 5-6 км от лесничества слева в реку Кегеты впадает небольшой ручей, который в 100 м от дороги образует красивый 20 метровый водопад. Водопад низвергается с известковой террасы и расположен близко к дороге, проходящей через долину, что удобно для туристов. Выше автомобильная дорога на протяжении 10 километров периодически смывается селом. Неповторимая картина разрушительной силы стихии просто завораживает. Здесь же находится второй крупный приток реки Кегеты – Ат-Джайлоо, расположенный в 11 км от лесничества. Ущелье Ат-Джайлоо образует красивое урочище, известное своими те-



перь уже заброшенными шахтами.

Склоны ущелья в основном покрывают степные высокотравные луга, а также деревья лесного и кустарного типа. На склонах ущелья растёт множество полезных лекарственных трав. Это такие травы как шалфей, череда, зверобой, алтей, лекарственный темьян и другие полезные растения. Также склоны гор богаты самыми разными лесными ягодами. Здесь можно встретить землянику, костя-



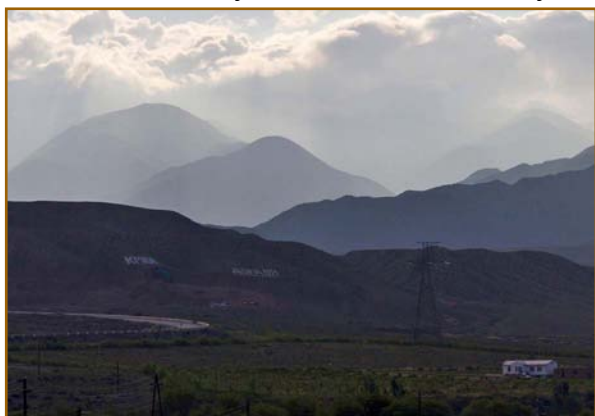
нику, чернику и другие ягоды.

Еще в советское время через гору в ущелье Кегеты проходила дорога в сторону Кочкорки. На сегодняшний день эта дорога является непроходимой. Даже летом там часто сходят оползни, и пройти там даже на лошадях является очень сложной задачей.

Боомское ущелье

Живописное Боомское ущелье расположено в среднем течении реки Чу на границе раздела хребтов Киргизского Алатау и Кунгей Алатау. Протяжённость ущелья – около 30 км.

Боомское ущелье соединяет Чуйскую долину с Иссык-Кульской котловиной и является



своеобразной визитной карточкой на пути к озеру Иссык-Куль. Перед въездом в Боомское ущелье бьёт источник, где обычно останавливаются туристы, прежде чем начать опасный подъём. В самом ущелье есть памятник посвящённый восстанию 1916 года.

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





Через Боомское ущелье проходит железнодорожная ветка (1948 год, 180 км), соединяющая Бишкек и Балыкчи (в советское время Фрунзе и Рыбачье), а также автомагистраль, соединяющая Чуйскую и Иссык-Кульскую области.

Административной границей между этими областями является Красный мост, переброшенный через реку в средней части ущелья. В верхней части ущелья есть ряд придорожных кафе для многочисленных туристов, а также ответвление автотрассы к Орто-Токойскому водохранилищу. В настоящее время Боомское ущелье очень популярно среди любителей рафтинга.

Ущелье реки Чонг-Кемин

Ущелье Чон-Кемин располагается в 150 км на восток от города Бишкек по дороге ведущей к селу Шабдан. По ущелью протекают реки Чонг-Кемин и Кичи-Кемин. Долина реки Чонг-Кемин, раскинувшаяся на 100 км с запада на восток, необычайно красива.



Река начинается у ледников Челико-Кеминской перемычки (высота 4000 м), которые соединяют Заалайский хребет и Кунгей Алатау. Далее она впадает в реку Чу в самом начале Боомского ущелья. Нижнее русло реки Чонг-Кемин находится в теснине Капчыгай, которая имеет крутые, довольно скалистые берега. Скалы покрывают елочки, барбарис и рябина. Ручейки сбегая по склонам. За тесниной дно ущелья становится более пологим, и образуется маленькая котловина покрытая зеленью. Ее ширина составляет 6 км, а длина 15 км. В верхней части долины располагаются низкотравные луга. Темный еловый лес покрывает

высокие склоны ущелья Чонг-Кемин. Еловый лес в сочетании с ледниками придает долине изумительный вид.

Дальше происходит сужение долины. Хребты сближаясь, растягиваются параллельно на Восток до самого Чилико-Кеминского горного узла. В этом районе лежит мощный ледник Кунгей Алатау. Северные склоны Кунгей Алатау покрыты еловыми лесами, где ели растут живописными группами. Лес здесь довольно густой, и поэтому на большом расстоянии невозможно различить деревья по отдельности. Ниже села





Шабдан находится в Кеминском природном парке. Его площадь составляет 500 га. В парке под охраной находятся зайцы-толаи и фазаны. В Капчыгайском государственном ботаническом заказнике, расположенном в урочище Капчыгай, охраняется хвойник (эфедра).

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

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

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



них, села Новороссийки (ныне – Шабдан), сохранились развалины большого городища.

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

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

Кок-Айрык.

Перевал Кок-Айрык

Один из самых красивых перевалов на нашем маршруте. Ведет из долины реки Чонг-Кемин к озеру Иссык-Куль. Перевал Кок-Айрык в связке с перевалом Озерным является кратчайшим путем между Алма-Атой и озером Иссык-Куль. В настоящее время перевал проходим лишь для специально подготовленных внедорожников и велотуристов.





Озеро Иссык-Куль

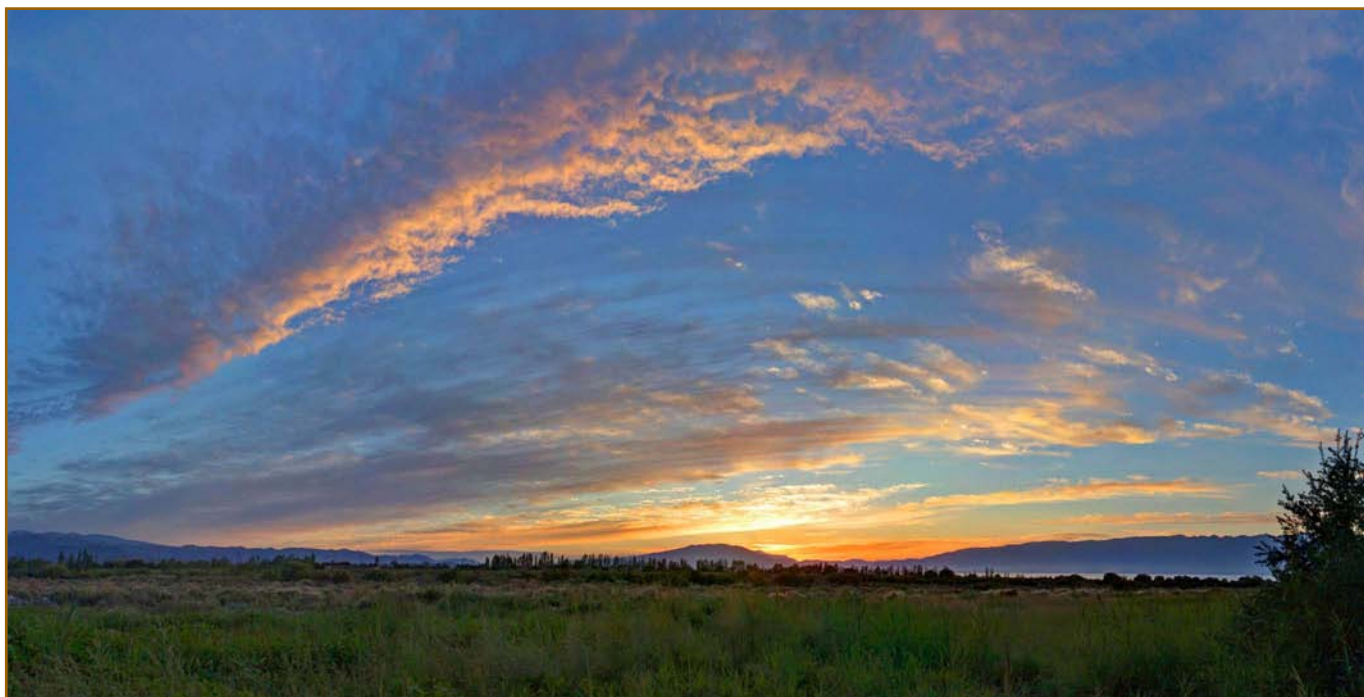
Иссы́к-Ку́ль (кирг. Ысык-Көл) – самое большое озеро в Киргизии, бессточное, входит в 25 крупнейших по площади озёр мира и на 7 месте в списке самых глубоких озёр. Расположено в северо-восточной части республики, между хребтами Северного Тянь-Шаня: Кунгей Алатау и Терской Алатау на высоте 1609 м над уровнем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



нескольких десятилетий. Вода солоноватая (минерализация воды – 5,90 ‰).

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

Климат побережья – умеренно морской. Иссык-Куль оказывает смягчающее влияние по аква-



тории озера. Средняя температура января: Тамга -2°, Чолпон-Ата -3°, Каракол -6°. Средняя температура июля: +17°.

Количество часов солнечного сияния составляет 2700, что больше, чем на Чёрном море. Для сравнения, количество часов солнечного сияния в Москве равно 1700.

Русское написание названия озера «Иссык-Куль» происходит от «ысыккёль» (ысыккөл), что в переводе с киргизского языка означает «горячее озеро», поскольку озеро зимой не замерзает. Мягкие зимы котловины, запасы тепла в огромной толще воды, солёность озера не дают ему покрываться льдом. Однако по мнению географа и топонимиста Э. М. Мурзаева, название восходит к древнему «ызык, ззык» (священное). Святость озера и почитательное отношение к нему со стороны киргизов уходят в далёкое прошлое и сохраняются по сей день.



Первое упоминание об Иссык-Куле встречается в китайских летописях конца II века до нашей эры, где оно называется Же-Хай, что означает «тёплое море». Однако научное изучение озера началось только в XIX веке российскими учёными, в том числе и Н. М. Пржевальским, завещавшим похоронить себя на берегу Иссык-Куля.

Александр Фёдорович Голубев (учёный, офицер, путешественник, исследователь) с 1859 по 1864 год был первым из европейских учёных, кто занялся астрономическими определениями в окрестностях озера Иссык-Куль. Постепенно продвигаясь вдоль берега озера, Голубев точно определил географические координаты основных пунктов, благодаря чему контур озера точно лёг на карту.

В 2006 году на дне озера археологическая экспедиция Кыргызско-Российского Славянского университета, работавшая под руководством вице-президента Академии наук Киргизии Владимира Плоских, открыла неизвестную древнюю цивилизацию, существовавшую 2,5 тысячи лет назад.



Озеро Иссык-Куль является главным источником доходов от туризма в Киргизии. Тем не менее на побережье озера Иссык-Куль до сих пор немало неосвоенных участков, где постепенно появляются новые комфортабельные места отдыха.

Самые популярные среди туристов места на озере Иссык-Куль – это города Чолпон-Ата и Каракол, курортные посёлки Бостери, Сары-Ой, Чон-Сары-Ой, Тамчи, а также ущелье Джеты-Огуз.

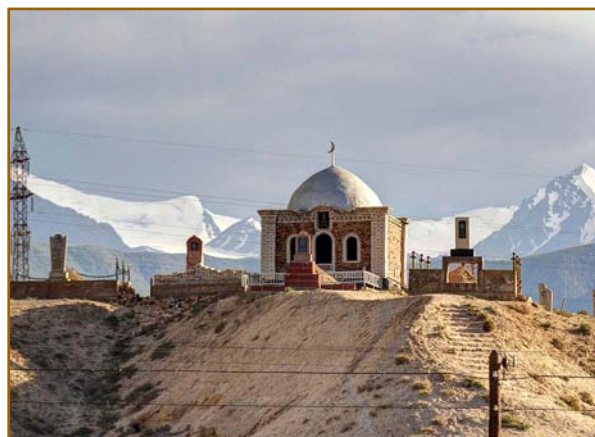
Большую часть туристов, отдыхающих на озере Иссык-Куль, составляют жители Киргизии, Казахстана, России.

Летом 1998 года при перевозке ядовитых веществ в результате аварии в один из притоков озера – реку Барскаун – попало, по разным данным, от 0,5 до 1,7 т ядовитого цианида натрия. Каждый год на месте аварии проводится мониторинг, и показатели свидетельствуют, что угрозы для жизни нет.

С озером связано много легенд. Одна из них гласит, что близ северного берега расположен затопленный армянский монастырь, где находятся мощи апостола Матфея. К примеру, на так называемой Каталонской карте мира, датированной 1375 годом, на северном берегу озера Иссык-Куль изображено здание с крестом, а рядом имеется надпись: «Место, называемое Иссык-Куль. В этом месте монастырь братьев армянских, где пребывает тело святого Матфея, Апостола и Евангелиста». В последние годы поиск монастыря и мощей активизировался.

Другая легенда связана с именем великого завоевателя Тамерлана. Тамерлан появлялся на берегах Иссык-Куля по крайней мере трижды – в 1376, 1389 и 1392 годах. Долго и безуспешно пытался он подчинить местные племена, но кончались все походы одним и тем же: при приближении войск племена откочёвывали, когда же войска покидали страну, племена опять возвращались.

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



В советское время археологи исследовали курганы на перевале и оказалось, что один из курганов представляет собой могильник, относящийся к сако-усуньскому периоду.

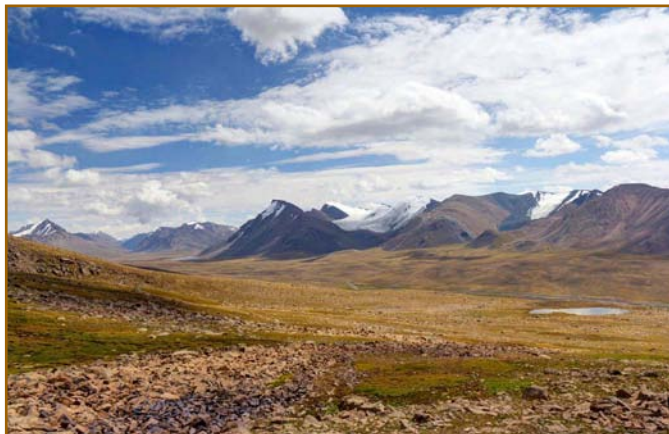
Существует также ряд легенд о затопленных городах и сокровищах. Большинство из них основано на реальных фактах. Как показали подводные раскопки, в прибрежной зоне озера действительно имеется ряд средневековых городов, затопленных в более позднее время, в том числе столица усуней Чигу.

Перевал Тоссор

Перевал ведет от озера Иссык-Куль в долину реки Учемчек (в нижнем течении – Джилусу). Очень красивый перевал, практически полностью берется в седле.



Спуск с перевала Тоссор проходит по живописной долине реки Учемчек.



Долина реки Бурхан

Река берет свое начало в горах Терской-Алатау и возле гор Керю-Кара-Гоман впадает в реку Джилусу, образуя реку Болгарт.



Долина реки Арабель

В долину реки Арабель мы попали через одноименный перевал. Красота этих мест никого не оставит равнодушным.



Долина Джуку

В долину реки Джуку из долины Арабель путник попадает через одноименный перевал. Крутой спуск с перевала, местами заваленный огромными камнями, ведет к красивейшему горному озеру.

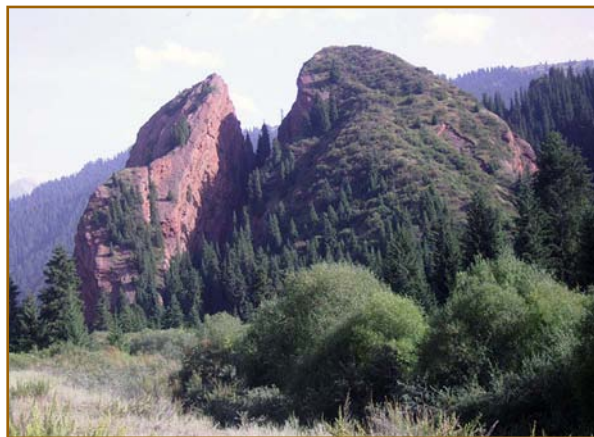


Ущелье Джети-Огуз

Само ущелье группе посетить не удалось. Однако упомянуть о нем стоит, т. к. оно легко доступно для посещения и по праву считается одним из красивейших в районе Каракола.

Джети-Огуз или Скалы Семи Быков (кирг. Жети-Өгүз) – живописное горное ущелье в Киргизии в 28 км на запад от города Каракол (бывший Пржевальск) по южному берегу Иссык-Куля.

Джеты-Огузское ущелье расположено в пойме одноименной реки на северном склоне хребта Терской Алатау, с юга огибающего озеро Иссык-Куль. Своё название Джеты-Огуз (в переводе с киргизского — «семь быков») получил от цепочки выветренных скал красного цвета, напоминающих лежащих на земле быков и являющихся визитной карточкой ущелья. Местная достопримечательность – скала «Разбитое сердце», напротив которой всегда фотографируются влюбленные.



В ущелье на высоте 2200 м расположен курорт Джеты-Огуз, известный своими лечебными геотермальными источниками.

Каракол и музей Пржевальского

Каракол (кирг. Каракол – Чёрная рука) – город в Киргизии, административный центр Иссык-Кульской области. В 1889-1922 и 1939-1992 гг. носил название Пржевальск. Население (2009) – 63,4 тыс. человек.

Город расположен в восточной части области, у подножья хребта Терской Алатау, в нижнем течении реки Каракол, в 12 км от побережья озера Иссык-Куль, на высоте 1690-1850 метров над уровнем моря. Расстояние до города Бишкек – 400 км, до ближайшей железнодорожной станции Балыкчи – 220 км, по автодороге и водным путем – 184 км.



Каракол – лучшее место для прибрежных исследований и треккинга. Город привлекает треккеров, путешественников и альпинистов со всех континентов своими живописными и столь первозданными горными ландшафтами.

В ущелье-каньоне Каракол хребта Терской Алатау в 7 км от города среди величественных хвойных лесов действует горнолыжная база «Каракол» с 5 подъёмниками (перепад высот от 3450 м до 2300 м). В советские

времена её использовали для проведения тренировок Олимпийской сборной страны.

С панорамной вершины 3040 м над уровнем моря, куда идёт подъёмник, открываются прекрасные виды на высокогорное озеро Иссык-Куль и ближайшие пятитысячники (самый высокий на хребте пик Каракол – 5281 м и остроконечный пик Джигит – 5173 м).

От Каракола на запад по южному берегу Иссык-Куля в 30 км находятся курорты Джеты-Огуз (Семь быков) и Жили-Су (Тёплая вода). На восток в 10 км – климатобальнеогрязевой курорт Джергалан, а в 50 км – в отрогах Тянь-Шаня ледниковое озеро Мёрцбахера. От него проходит трекинг до МАЛ «Хан-Тенгри».

Климат в городе умеренно-континентальный, с элементами горного и морского. Среднегодовое количество атмосферных осадков составляет 350-450 мм.



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

Город имеет строгую прямоугольную планировку, утопает в зелени садов, так как раньше каждому застройщику вменялось в обязанность посадить сад и аллею перед домом. Было решено строить город-сад. Несколько иначе чем в других городах Средней Азии выглядели и сами строения. До 1887 года строились в основном глинобитные дома. Но после сильного землетрясения 1887 года город застраивался преимущественно деревянными домами с крылечками, украшенными богатой затейливой резьбой.

К 1872 году в Караколе было выстроено 132 двора. К 1897 население составляло 8108 жителей. В настоящее время в городе проживает 65443 человека.

Город несколько раз менял свое название: до 1889 года он назывался Каракол, затем был переименован по указу царя в город Пржевальск, в честь известного русского путешественника Н. М. Пржевальского, который на пути в свое 5-е путешествие умер в Караколе от брюшного тифа. По его желанию он был похоронен на берегу Иссык-Куля.

В 1922 году городу было возвращено название Каракол. В 1939 году, в связи со столетием со дня рождения Н. М. Пржевальского, город вновь переименован в Пржевальск, а в 1992 году, после обретения Кыргызстаном независимости, опять переименован в Каракол.

Среди городов дореволюционной Киргизии Каракол был городом сравнительно высокой культуры. Отсюда отправлялись участники многочисленных экспедиций в центральную Азию, это были известные учёные и путешественники.

В 1887 году Я. И. Корольковым в городе была основана первая в Киргизии метеостанция. Первая публичная библиотека открыта Барсовым Н. М., в 1907 году по инициативе штабс-капитана В. А. Пьяновского был организован конный завод.

С экономической точки зрения город развивался как торговый и административный центр всего Прииссыккулья. В 1894 году 34% всего бюджета города составляли доходы от торговли.

Одновременно стали возникать и промышленные предприятия. К 1914 году в городе и его окрестностях действовало 60 подобных объектов, но они, в основном, были небольшими.

В советское время Пржевальск был тихим захолустным городком. Видимо поэтому недалеко от села Покровка, что рядом с Пржевальском, располагалась военная база по испытанию торпедных катеров.

В настоящее время город Каракол является промышленным центром Иссык-Кульской области: АО «Иссыккульэлектро» (машиностроение); пищевая и перерабатывающая промышленность – АО «Каракол-Буудай» (переработка зерна), АО «Ак-Булак» (переработка молока), АО «Сейил» (производство безалкогольных напитков), АО «Тоштук» (производство и переработка мяса); АО «Темир-Бетон» (производство строительных материалов); ОсОО «Ата-Кенч» (легкая промышленность). Правительством Кыргызстана учреждена СЭЗ (свободно-экономическая зона) «Каракол».

Из учебных заведений в городе действует университет, Каракольский филиал НОУ ВПО «Московский институт предпринимательства и права», медицинское училище, педагогическое училище, кооперативное училище и др., а также 11 общеобразовательных школ, лицей и гимназия.

Имеется краеведческий музей, оборудованный выставкой, раскрывающий культуру кыргызов, его этнологическую часть и историю, начиная с эпохи бронзового века, а также экспонатами, представляющими мир природы.



Выводы и рекомендации по культурной программе

Маршрут, пройденный группой, изобилует, в основном, разнообразными природными достопримечательностями. Антропогенных нам встретилось не так уж и много. Это и не удивительно, т. к. маршрут пятой категории трудности прокладывается, как правило, вдали от населенных пунктов, в труднодоступных для «обычного человека» местах. Эта же особенность является также одним из преимуществ маршрута, поскольку ничто так не радует глаз, как естественная красота окружающего мира. Путешествуя по малозаселенным местам Киргизии можно почувствовать себя в условиях, в которых полтора столетия назад работали великие первооткрыватели, такие как Пётр Петрович Семёнов-Тян-Шанский или же Николай Михайлович Пржевальский.

Однако антропогенные достопримечательности на маршруте также заслуживают определенного внимания. Для более полного осмотра Бишкека желающим можно порекомендовать заложить полноценную дневку, поскольку в городе, наряду с проспектами и площадями, существуют также интересные музеи и весьма колоритные восточные базары.

ВАРИАНТЫ ПОДЪЕЗДА И ОТЪЕЗДА, ДРУГИЕ ПОЛЕЗНЫЕ СВЕДЕНИЯ

Добираться до Киргизии удобно самолетом, либо поездом. Основные транспортные ворота Киргизии – это Бишкек, хотя из других стран в Киргизию можно попасть также через Ош. Свои достоинства и недостатки различных видов транспорта вполне очевидны. Заброска поездом означает потерю времени, самолетом – денег, поэтому каждый выбирает, что ему менее критично – время или деньги. Для велотуристов возможен и вариант заброски из Казахстана своим ходом от Алматы через перевал Озерный (3681 м), но для этого варианта надо иметь казахстанскую визу.

Заброска поездом

При поездке из Москвы движение поездом занимает более 3-х дней, поэтому для нас очевидным был выбор лететь самолетом, чтобы не тратить 6 дней только на подъезд и отъезд. Тем не менее, поезд может быть очень удобен для заброски из других регионов России. Что касается цены вопроса, добраться из Москвы до Бишкека поездом обойдется в сумму около 6 тыс. рублей, что в 3-4 раза дешевле, нежели самолетом.

Перелет самолетом

В бишкекский аэропорт Манас из Москвы летает несколько авиакомпаний: киргизские Bishkek Air, Kyrgyz Airways и другие, российские Аэрофлот, S7, Уральские авиалинии, казахская Astana Air и даже иногда Air France. Мы летели Аэрофлотом. Выбор авиакомпании был обусловлен, в основном, соображениями безопасности (все-таки Аэрофлот – проверенная авиакомпания с весьма молодым самолетным парком), а также позитивным отношением к перевозке велосипедов (велосипеды допускаются к перевозке без дополнительной платы и входят в норму провоза бесплатного багажа). Конечно, при транспортировке байков возникают некоторые трудности (см. технический отчет), но в целом с велосипедами обращаются нормально.

Мы летели туда рейсом Аэрофлота: SU1882, 10 августа в 22:55. Рейс обратно: SU1883, 31 августа в 06:35

Стоимость билетов, как обычно, зависит от множества факторов. При покупке билетов в конце апреля они обошлись нам в сумму около 25 тыс. рублей. Однако на другую, близлежащую дату (нам такая дата не подходила) билеты можно было приобрести примерно за 14-17 тыс. руб. Происхождение такого ценообразования для нас осталось загадкой.

Как уже упоминалось, существует также вариант подъезда в Киргизию через Алматы, куда можно добраться самолетом иногда за меньшие деньги, чем в Бишкек. Если не пересекать границу своим ходом, то такой способ подразумевает трансфер на автотранспорте до Бишкека. Однако он сопряжен с определенными трудностями при пересечении Казахско-Киргизской границы гражданами РФ. Анализ информации при подготовке к походу показал, что такие трудности могут быть непреодолимыми, в связи с чем решение лететь именно в Бишкек было однозначным.

Пересечение киргизской границы

При пересечении границы гражданами России и Украины никаких препятствий не возникает. Визы (по крайней мере на ближайший месяц) не нужны.

Местный транспорт

Наш маршрут начинался в Бишкеке, поэтому нам не требовалась дополнительная заброска к месту старта. Тем не менее, если такая необходимость возникает, то найти подходящую маршрутку или автобус труда не составит. В Бишкеке есть несколько автовокзалов (например, западный автовокзал рядом с гостиницей «Казахстан», в которой мы останавливались), где всегда найдутся желающие перевезти туристов. Перевозки туристов из Бишкека в Балыкчи и Каракол – популярный бизнес в столице.

Для нас же гораздо актуальнее был трансфер из Чолпон-Аты до аэропорта Манас при отъезде. Такой трансфер мы забронировали из Москвы в фирме «Туркестан Трэвел» (www.turkestan.biz). Связываться в фирме нужно с Сергеем Пышненко, тел.: +996 312 511560, моб.: +996 543 911451, e-mail: psi61@mail.ru. Помимо организации туров и перевозок, фирма владеет также юрт-кемпингом в Караколе, где мы останавливались на ночевку.

Перевозка всех нас вместе с велосипедами и рюкзаками в микроавтобусе «Мерседес» обошлась в 8500 руб. Способ надежный и, по московским меркам, недорогой. Хотя в разговоре с местными слышали мнение, что если договариваться о трансфере на месте, то по маршруту Каракол-Бишкек можно проехаться за сумму, минимум, в десять раз меньшую. При бронировании трансфера из Москвы возник вопрос надежности, определенных гарантий, поскольку нам предлагалось перевести деньги из Москвы на личный счет менеджера в системе денежных переводов. Однако все оказалось нормально, по нашей просьбе даже прислали счет на бланке фирмы с печатью.

Пропуск в пограничную зону в районе реки Чонг-Кемин

Для беспроblemного нахождения в долине реки Чонг-Кемин необходимо иметь пропуск в погранзону, иначе при встрече с пограничниками вероятны неприятные разбирательства. Такой пропуск нам также оформили в фирме «Туркестан Трэвел». Срок подготовки пропуска: 25 рабочих дней, цена 1200 руб. с человека. Возможна срочная подготовка пропуска за 5-8 рабочих дней, в этом случае цена составит 2200 руб. с человека. Для подготовки пропусков понадобится предоставление паспортных данных (скана паспорта) каждого участника, сроков похода и подробного маршрута. Пропуск нам привезли в первый день похода, как и договаривались, когда мы останавливались в гостинице «Казахстан» в Бишкеке.

Валюта

Национальная валюта Киргизии – сом. Курс на время похода составлял около 1,45 сом за 1 рубль. Обменные пункты обычно не проблема найти в крупных городах и поселках. Российские рубли обменивают без проблем, необходимости иметь доллары или евро нет.

Язык

Государственным в Киргизии является киргизский язык. Тем не менее, с коммуникацией на русском проблем не возникало.

Информация о посольстве и представительствах России в Киргизии

В Бишкеке:

720001, Киргизская Республика, г. Бишкек, пр. Манаса, д. 55; тел.: (8-10-996-312)-61-09-05, 61-08-91, 61-14-32, 61-02-94, 61-04-73; факс: 90-33-84; e-mail: rusembkg@mid.ru

Консульский отдел: тел.: (8-10-996-312)-61-26-14, 61-26-15, 61-26-16, 61-26-17; Факс: 61-01-77; e-mail: ruscons@saimanet.kg

Генконсульство в Оше:

г. Ош, ул. Бобулова (Патриса Лумумбы), 77; тел. (8-10-996-3222) 2-63-04; факс: (8-10-996-3222) 2-60-35; e-mail: gencon@mail.kg

АВАРИЙНЫЕ ВЫХОДЫ С МАРШРУТА

Аварийных ситуаций на маршруте не произошло, но на случай их возникновения имелись упрощенные варианты прохождения похода. Кроме того, на большинстве участков можно быстро добраться до дорог с автомобильным движением. На сложных автономных участках высоко в горах (перевалы Кегеты, Кок-Айрык, Тоссор, Арабель, Джуку, а также долины рек Джилусу и Бурхан) не исключалась помощь охотников и пастухов – летники и юрты последних располагались практически на всем протяжении маршрута.

ИЗМЕНЕНИЯ МАРШРУТА И ИХ ПРИЧИНЫ

Все определяющие категорию сложности участки маршрута пройдены без изменений, не считая сдвигов мест ночевки от запланированных в силу ряда причин, приведенных ниже.

1. После взятия перевала Кегеты несколько выбились из заявленного графика – не доехали до планируемой ночевки примерно 40 км (по достаточно нормальной дороге на спуск, но банально не хватило светового дня). Это произошло, во-первых, из-за достаточно позднего выхода на маршрут (не успели войти в походный ритм, долго собирались, в результате вышли на 1,5 часа позже), а, во-вторых, из-за сложных условий спуска (мы знали, что дорога вниз разбита, но не предполагали, что так сильно – в некоторых местах надо спускаться прямо по склону, осуществляя предварительную разведку). И, конечно, в определенной степени сказалось отсутствие опыта прохождения сложных высокогорных перевалов у большинства участников – времени на взятие перевала заложили меньше, чем требовалось. В результате 4-я ночевка состоялась на 40 км раньше запланированной. Такое отставание мы надеялись, и не безуспешно, наверстать в дальнейшем.

2. Мы почти нагнали график на 6-ой ночевке, а на 7-ой двигались уже практически по плану, но тут случилось недомогание с одним из участников (см. «Техническое описание прохождения маршрута» за 18.08.2013, отравление). В результате мы устроили вынужденную полудневку (посчитали, что небезопасно забираться с больным участником на перевал) для восстановления кондиций, чего нам и удалось добиться. На 11-ой ночевке, в устье речки Тоссор, мы отставали от заявленного графика ровно на 1 день (без изменения маршрута в целом), что и предполагалось после пересмотра планов на поход.

3. 12-я и 13-я ночевка прошли по графику (все с тем же отставанием на 1 день), а вот до места 14-ой ночевки мы не доехали примерно 10 км. Это было связано, во-первых, со сложными погодными условиями (целый день дождь, дорога в большинстве грунтовая, ее немного размывло) и, во-вторых, с определенными трудностями в оценке дороги в целом. До похода по описаниям этот участок виделся быстрее проходимым, чем оказалось в реальности. В результате сложный участок (два препятствия 4 КТ) вместо двух дней занял у нас три. Соответствующие выводы сделаны и изложены в разделе «Итоги, выводы и рекомендации по прохождению маршрута».

4. Не было пройдено несколько второстепенных, не определяющих категорию сложности участков: 1) холмистая местность на побережье Иссык-Куля в районе Бар-Булака, 2) подъем на перевал 2805 м с заездом в ущелье реки Джети-Огюз (больше с познавательно-культурными целями), 3) подъем на перевал Кек-Бель (2375 м) и спуск по Григорьевскому ущелью (тоже больше с культурно-познавательными целями). Все объезды этих участков учитывались заранее в запасных вариантах маршрута, если группе по той или иной причине не хватит времени.

В целом различия между запланированным и реально пройденным маршрутом можно наглядно посмотреть в разделе «Картографический материал» на обзорной карте похода.

ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ ЗАЯВЛЕННЫЙ

Дата	День пути	Участок	Протяженность, км
10-11.08	—	Москва – Манас	—
11.08	1	Аэропорт Манас – Бишкек	29
12.08	2	Бишкек – Кант – Красная речка – Ивановка – станция Ивановка – Ак-Сай – Рот-Фронт – р. Кегёты	73
13.08	3	Р. Кегёты – под пер. Кегёты	28
14.08	4	Пер. Кегёты – долина реки Восточный Каракол – Дён-Алыш – Кум-Дёбё – Ак-Джар – р. Кочкор	81
15.08	5	Поселок Кочкорка – Семиз-Бель – Боомское ущелье – р. Чонг-Кемин	94
16.08	6	Долина р. Чонг-Кемин	62
17.08	7	Р. Чонг-Кемин – под пер. Кок-Айрык	26
18.08	8	Пер. Кок-Айрык – р. Орто-Кой-Су – оз. Иссык-Куль – Орнёк – Чок-Тал – Тамчы	57
19.08	9	Тамчы – Кош-Кёль – Тору Айгыр – Рыбачье – Оттук – Кара-Талаа – Шор-Булак – Бар-Булак	105
20.08	10	Бар-Булак – Кара-Коо – Ак-Сай – Боконбаево – свх. Тонг, полудневка	51
21.08	11	Свх. Тонг – Тоссорчик – р. Тоссор – под пер. Тоссор	50
22.08	12	Пер. Тоссор – р. Джилусу – горячий источник Джилусу	43
23.08	13	Ист. Джилусу – р. Бурхан – под пер. Арабель	55
24.08	14	Пер. Арабель – долина Арабель – пер. Джуку – р. Джуку	52
25.08	15	Р. Джуку – Сары – Оргочор – Светлая Поляна – Сюттубулак – под пер. 2805 м	74
26.08	16	Пер. 2805 м – р. Джети-Огюз – Комсомольское – Калиновка – Каракол – Жанарык – пристань Пржевальского	61
27.08	17	Михайловка – Тюп – Сарыбулак – Курменты – Фрунзе – Кутурга – Ойбулак – Ойтал – Жаркынбаево – Ананьево	86
28.08	18	Ананьево – Кёк-Дёбё – долина Широкая Щель – урочище Кырчын – перевал Кёк-Бель – Григорьевская Щель – Григорьевка – Корумду – Комсомол	63
29.08	19	Бостери – Прогресс – Чолпон-Ата. Трансфер в Бишкек	28

ЗАПАСНЫЕ ВАРИАНТЫ

Даты	Дни пути	Участок маршрута	Протяженность, км	Примечания
13-15.08	3-5	Р. Кегёты – р. Чонг-Кемин (в объезд пер. Кёгеты)	60	Используется, если пер. Кегеты в силу различных причин проехать не получилось
16-18.08	6-8	Долина р. Чонг-Кемин – Рыбачье (в объезд пер. Кок-Айрык)	40	Используется, если пер. Кок-Айрык в силу различных причин проехать не получилось
20-25.08	10-15	Свх. Тонг – под пер. 2805 м (в объезд пер. Тоссор и Джуку)	60	Используется, если пер. Тоссор в силу различных причин проехать не получилось
28-29.08	18-19	Ананьево – Чолпон-Ата (в объезд пер. Кёк-Бель)	65	Используется, если пер. Кёк-Бель проехать не удалось из-за усталости или нехватки времени
29.08	19	Маршрут в силу разных причин заканчивается в Караколе	—	Используется, если на маршруте случились задержки, повлиявшие на график похода

ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ ФАКТИЧЕСКИЙ

День пути	Дата	Участок	Протяженность, км/набор высоты, м	Чистое время в пути, час	Покрытие/ способ передвижения	Естественные препятствия
1-2	10-11.08	Москва – аэропрт Манас	—	4:20	(самолет Москва – Бишкек, рейс SU1882)	—
2	11.08	Аэропорт Манас – пос. Манас – Ак-Жол – Бишкек Ночевка 42°53'07.19"С,74°34'10.68"В	26,78/131	1:16	Асфальт – 26,78 км; (<i>велo</i>)	—
3	12.08	Бишкек – Лебединовка – Новопокровка – Киршелк – Люксембург – Кант – Дмитриевка – Кенеш – Красная Речка – Буденовка – Ивановка – Ак-Сай – Жетиген – Рот-Фронт – Советское – Отогон – ущелье реки Кегеты, Н=1613 Ночевка 42°35'12.79"С,75°08'12.59"В	90,31/1205	5:31	Асфальт – 86,0 км; мелкокаменистый грейдер – 4,31 км (<i>велo</i>)	Профилированная горная дорога
4	13.08	Ущелье реки Кегеты, Н=1613 – ущелье реки Кегеты, Н=2980 Ночевка 42°27'09.12"С,75°03'53.33"В	20,72/1534	4:05	Мелкокаменистый грейдер – 7,44 км; каменистая грунтовка – 5,23 км; крупнокаменистая горная дорога – 8,05 км (<i>велo/пеше</i>)	Каменистая горная дорога с большими уклонами и скальными выступами; каменные завалы; броды
5	14.08	Ущелье реки Кегеты, Н=2980 – пер. Кегеты (3775 м) – долина р. Кегеты – долина р. Вост. Каракол – берег р. Вост. Каракол около пос. Джоналыш Ночевка 42°16'04.60"С,75°11'11.86"В	41,18/1080	5:05	Мелкокаменистый грейдер – 18,78 км; каменистая грунтовка – 17,4 км; крупнокаменистая горная дорога – 3,1 км; вездеходная дорога – 1,9 км (<i>велo/пеше</i>)	Каменистая горная дорога с большими уклонами и скальными выступами; каменные завалы; броды; осыпные склоны
6	15.08	Берег р. Вост. Каракол около пос. Джоналыш – Джоналыш – Комсомол – Кум Добо – Ак-Жар – совх. Кочкорка – Кочкорка – пер. 2160 м (асф.) – ущ. Кувак – ущ. Боомское – берег р. Чу около ж/д пл. Кок-Майнак Ночевка 42°30'59.04"С,75°49'35.49"В	103,89/839	5:57	Асфальт – 74,37 км; мелкокаменистый грейдер – 29,52 км (<i>велo</i>)	Профилированная мелкощебеночная дорога («стиральная доска»); асфальтированная дорога по сильнопересеченной местности
7	16.08	Берег р. Чу около ж/д пл. Кок-Майнак – ущ. Боомское – ущ. Копчегай – Торт-Куль – Кызыл-Байрак – Шабдан – оз. Джашыл-Кель – берег р. Ичке-Суу Ночевка 42°48'18.80"С,76°24'42.24"В	77,86/1326	5:41	Асфальт – 49,24 км; мелкокаменистый грейдер – 12,17 км; каменистая горная дорога – 16,45 км (<i>велo</i>)	Каменистая горная дорога с большими уклонами
8	17.08	Берег р. Ичке-Суу – долина р. Чонг-Кемин – ущелье р. Орто-Кой-Суу, Н=2930 Ночевка 42°50'45.14"С,76°49'28.05"В	43,74/1350	5:07	Каменистая горная дорога – 43,74 км (<i>велo</i>)	Каменистая горная дорога с большими уклонами; броды
9	18.08	Ущелье р. Орто-Кой-Суу, Н=2930 – цирк реки Орто-Кой-Суу, Н=3382 Ночевка 42°48'39.94"С,76°50'07.46"В	6,12/507	1:37	Крупнокаменистая горная дорога – 6,12 км (<i>велo</i>)	Каменистая горная дорога с каменными выступами, завалами и большими уклонами; броды
10	19.08	Цирк реки Орто-Кой-Суу, Н=3382 – пер. Кок-Айрык (3855 м) – долина р. Орто-Кой-Суу – Орнёк – Чок-Тал Ночевка 42°34'51.40"С,76°44'20.29"В	50,9/646	5:22	Асфальт – 12,1 км; крупнокаменистая грунтовка – 1,87 км; каменистая песчаная дорога – 13,2 км; крупнокаменистая горная дорога – 18,54 км; вездеходная дорога – 5,19 км (<i>велo/пеше</i>)	Каменистая горная дорога с каменными выступами, завалами и большими уклонами; броды

11	20.08	Чок-Тал – Тамчи – Кош Кель – Чырпыкты – Тору-Айгыр – Кызыл-Орюк – Сары-Камыш – Балыкчи – Оттук – Кара-Шаар – берег р. Турасу Ночевка 42°19'12.67"C,76°23'50.77"B	89,76/183	4:23	Асфальт – 88,83 км; крупнокаменистая грунтовка – 0,93 км (<i>вело</i>)	—
12	21.08	Берег р. Турасу – Кара-Талаа – Бар-Булак – Шор-Булак – Кара-Коо – Кызылту – пер. 2075 м (асф.) – Ак-Сай – Эшперово – Торт-Кель – Бекенбаев – Тонг – Каджи-Сай – устье р. Тоссор Ночевка 42°10'26.61"C,77°23'41.55"B	98,54/1105	5:21	Асфальт – 97,61 км; крупнокаменистая грунтовка – 0,93 км (<i>вело</i>)	Асфальтированная дорога по сильнопересеченной местности
13	22.08	Устье р. Тоссор – ущелье р. Тоссор – берег р. Тоссор, Н=3218 Ночевка 42°00'36.36"C,77°21'05.01"B	27,62/1730	5:37	Каменная горная дорога – 22,02 км; крупнокаменистая горная дорога – 3,1 км; каменная песчаная дорога – 2,5 км (<i>вело</i>)	Каменная горная дорога с каменными выступами, завалами; глубокий песок
14	23.08	Берег р. Тоссор, Н=3218 – пер. Тоссор (3887 м) – долина р. Джилусу – устье р. Кашкасу (ист. Джилусу) Ночевка 41°52'13.87"C,77°01'59.43"B	45,45/1036	5:04	Каменная горная дорога – 41,14 км; крупнокаменистая горная дорога – 2,5 км; вездеходная дорога – 1,81 км (<i>вело/пеше</i>)	Каменная горная дорога с крутыми подъемами, каменными выступами и завалами; пересеченная местность; броды
15	24.08	Устье р. Кашкасу (ист. Джилусу) – долина р. Бурхан – мог. Мурза – берег р. Бурхан возле устья р. Джаманэчки Ночевка 41°44'45.03"C,77°23'36.28"B	45,38/729	5:34	Каменная грунтовка – 25,38 км; травяная грунтовая дорога – 20,0 км (<i>вело</i>)	Каменная и травяная грунтовая дорога по сильнопересеченной местности; каменные завалы; броды
16	25.08	Берег р. Бурхан возле устья р. Джаманэчки – долина р. Бурхан – пер. Арабель (3840 м) – плато Арабель – берег р. Арабельсу Ночевка 41°50'52.33"C,77°48'00.10"B	43,17/1266	5:44	Профилированная горная дорога – 4,3 км; каменная грунтовка – 11,1 км; травяная грунтовая дорога – 22,27 км; крупнокаменистая горная дорога – 2,5 км; вездеходная грязно-мокрая дорога – 3,0 км (<i>вело/пеше</i>)	Каменная и травяная грунтовая дорога по сильнопересеченной местности; крупнокаменная горная дорога с большими уклонами; броды
17	26.08	Берег р. Арабельсу – долина р. Арабельсу – оз. Чокчолыкель – пер. Джуку (3666 м) – ущ. Джуку – берег р. Джуку, Н=2850 Ночевка 42°01'29.75"C,77°50'54.25"B	32,3/492	4:51	Профилированная горная дорога – 9,0 км; крупнокаменистая грунтовка – 2,4 км; крупнокаменистая горная дорога – 5,32 км; заброшенная тракторная дорога – 10,15 км; бездорожье на грани проезжести – 5,43 км (<i>вело/пеше</i>)	Бездорожье на грани проезжести; заброшенная тракторная дорога; каменная горная дорога с каменными завалами и скальными выступами; броды; сильная пересеченность местности
18	27.08	Берег р. Джуку, Н=2850 – долина р. Джуку – ур. Башбулак – Сары – Кызыл-Суу – Оргочор – Шалба – Желетобе – Кыдай – Балтабай – Конкино – Каракол Ночевка 42°29'43.16"C,78°23'56.32"B	88,3/454	4:53	Асфальт – 45,62 км; мелкокаменистый грейдер – 13,28 км; каменная грунтовка – 22,1 км; грейдер с глубоким песком – 7,3 км (<i>вело</i>)	Мелкокаменистый грейдер; грейдер с глубоким песком; броды
19	28.08	Каракол – Жан-Арык – музей Пржевальского – Пристань Пржевальского – Михайловка – Тюп – Балбай – Курманту – Абдулу – Фрунзе – Кутургу – Ой-Булак – Ой-Тал – Орто-Урукту – устье р. Орто-Орюкту Ночевка 42°43'22.98"C,77°56'48.21"B	79,4/598	4:18	Асфальт – 77,6 км; каменная грунтовка – 1,8 км (<i>вело</i>)	Асфальтированная дорога по сильнопересеченной местности

20	29.08	Устье р. Орто-Орюкту – Чон-Орукту – Орукту – Жаркынбаев – Ананьево – Семеновка – Кожояр – Григорьевка – Кашат – Темир – Корумду – Булан-Соготу – Бостери – Бактуу-Долоноту – Чолпон-Ата – Кара-Ой Ночевка 42°36'13.88"C,77°01'31.76"B	85,8/520	3:52	Асфальт – 84,05 км; каменистая грунтовка – 1,75 км (<i>вело</i>)	Асфальтированная дорога по сильнопересеченной местности
21	30.08	Дневка	—	—	—	—
21-22	30-31.08	Кара-Ой – аэропорт Манас	—	5:12	(<i>авто</i>)	—
22	31.08	Аэропорт Манас – Москва	—	—	(самолет Бишкек – Москва, рейс SU1883)	—

Итого за весь поход пройдено 1097,22 км

Из них по:

асфальту	– 642,2 км;
мелкокаменистому грейдеру	– 85,5 км;
профилированной горной дороге	– 13,3 км;
каменистой грунтовке	– 84,76 км;
каменистой горной дороге	– 123,35 км;
грейдеру с глубоким песком	– 7,3 км;
травяной грунтовой дороге	– 42,27 км;
каменистой песчаной дороге	– 15,7 км;
крупнокаменистой грунтовке	– 6,13 км;
крупнокаменистой горной дороге	– 49,23 км;
вездеходной дороге	– 11,9 км;
заброшенной тракторной дороге	– 10,15 км;
бездорожью на грани проезжести	– 5,43 км.

Суммарный набор высоты за поход – 16 731 м

Суммарный сброс высоты за поход – 15 490 м

ТИПЫ ДОРОЖНОГО ПОКРЫТИЯ, ВСТРЕЧАВШИЕСЯ В ПОХОДЕ

В походе пришлось столкнуться со множеством дорожных покрытий, которые, на наш взгляд, не в полной мере описаны в существующей Методике категорирования велосипедных препятствий. Мы взяли на себя смелость несколько расширить виды покрытий с целью упростить себе расчет категорий сложности препятствий. Для понимания того, что имеется в виду в отчете при упоминании того или иного покрытия, мы отобрали типичные участки в таблице с фото и кратким описанием каждого. Конечно, при желании можно свести все многообразие встреченных нами покрытий в несколько основных видов, указанных в Методике, но мы решили этого не делать, поскольку все равно покрытия у нас условно разбиты на группы по «признаку $K_{пк}$ ». Другими словами, есть ряд покрытий с коэффициентом $K_{пк}=1,3$, $K_{пк}=1,6$ и т. п. Часто граница между такими группами неявна, ее сложно отобразить на фотографиях, но при реальном преодолении участков разница чувствуется. На категорию трудности препятствия такое разбиение, естественно, не повлияло, но упростило нам расчеты и добавило наглядности.

№	Покрытие	Кпк	Характеристика	Фото		
1	Асфальт	0,8	Асфальтовое покрытие различного качества и степени «разбитости»			
2	Мелкокаменный грейдер	1,3	Дорога преимущественно с мелкой каменной крошкой			
3	Профилированная горная дорога	1,3	Дорога с мелкой каменной крошкой, выровненная спецтехникой, имеющая профиль и скаты вдоль обочин			
4	Каменистая грунтовка	1,3	Твердый или мягкий грунт с часто встречающимися мелкими камнями			
5	Каменная горная дорога	1,3	Дорога в горах, на которой обозначен профиль, преимущественно с мелкими камнями			

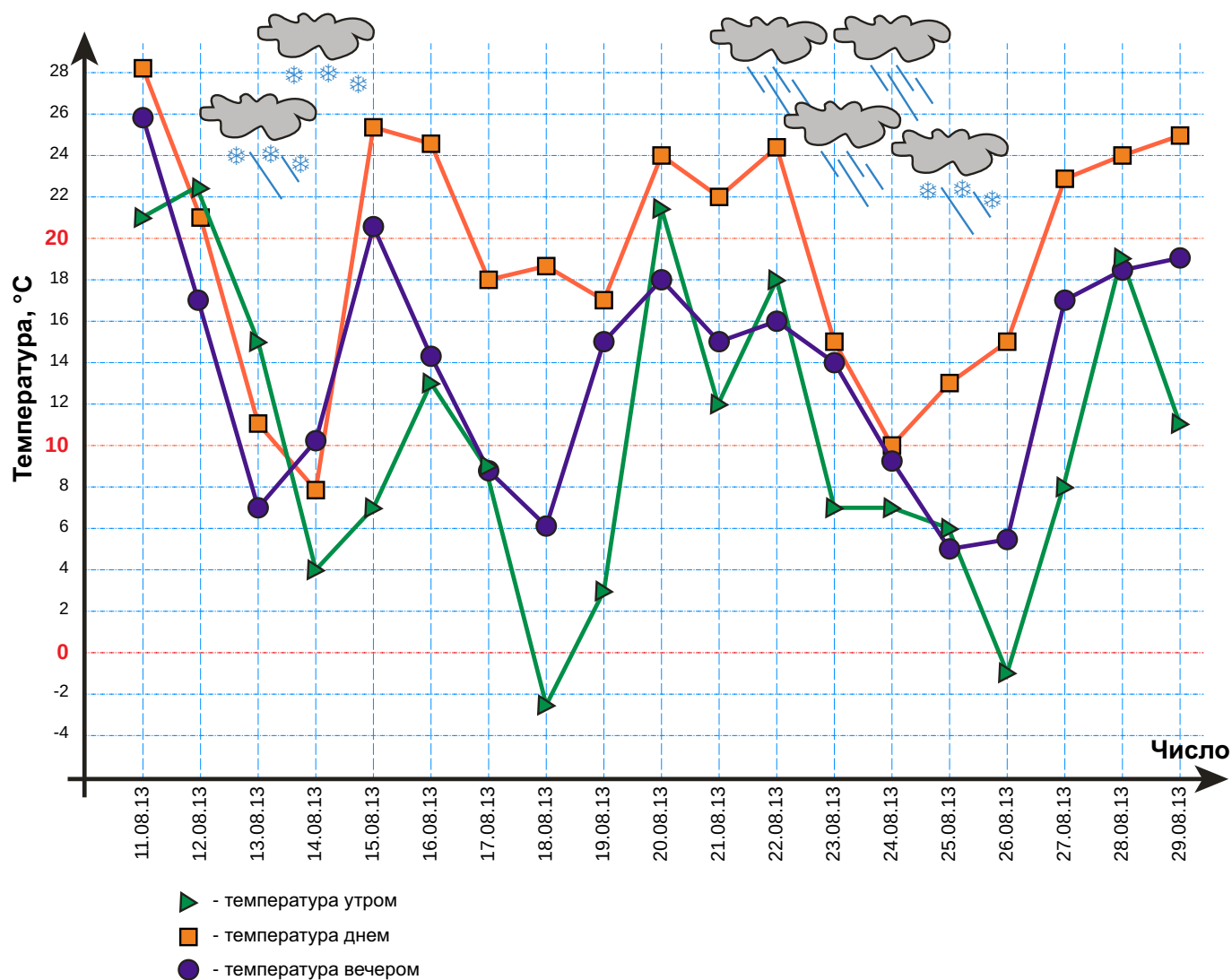
6	Травяная грунтовая дорога	1,6	Редко используемая грунтовка, заросшая травой с кочками и мелкими камнями			
7	Каменистая песчаная дорога	1,6	Дорога, проложенная в песчаной местности, с большим количеством средних и крупных камней/галыки			
8	Крупнокаменистая грунтовка	1,6	Твердый или мягкий грунт с часто встречающимися крупными камнями, валунами			
9	Крупнокаменистая горная дорога	1,6	Дорога в горах, на которой обозначен профиль, с крупными камнями, валунами, скальными выступами			
10	Вездеходная дорога	2,0	Дорога с большим количеством наваленных крупных камней, слегка укатанная проезжающей спецтехникой			
11	Заброшенная тракторная дорога	2,5	Старая дорога, по которой когда-то проезжали трактора или спецтехника			
12	Бездорожье на грани проезжести	2,5	Твердый или мягкий грунт, иногда с лужами, травой и камнями различных размеров, по которому можно перемещаться на велосипеде			

ТАБЛИЦА МЕТЕОНАБЛЮДЕНИЙ

Дата	Время	Температура воздуха в тени (°C)	Относительная влажность, %	Скорость ветра, макс, м/с	Осадки	Облачность
11.08.2013	8:30	+21,0	82,0	1,0	сухо	ясно
	15:00	+28,2	67,0	0	сухо	ясно
	21:00	+25,7	53,0	0	сухо	ясно
12.08.2013	7:40	+22,5	67,0	0,5	сухо	ясно
	15:19	+21,3	57,0	2,0	сухо	переменная
	18:30	+17,3	65,6	1,3	сухо	облачно
13.08.2013	7:00	+14,8	73,0	0,5	сухо	ясно
	14:07	+11,0	83,0	7,0	дождь, снег	переменная
	18:30	+7,0	80,7	1,6	слабый дождь	туман, облачно
14.08.2013	6:00	+4,2	88,5	1,3	сухо	туман, облачно
	14:00	+7,7	91,2	2,2	незн. снег	туман, облачно
	19:22	+10,5	78,9	1,0	сухо	облачно
15.08.2013	6:00	+7,2	78,3	3,0	сухо	ясно
	15:08	+25,4	39,9	4,5	сухо	ясно
	19:00	+20,4	48,0	2,2	сухо	ясно
16.08.2013	6:00	+12,7	77,0	0	сухо	ясно
	15:00	+24,2	52,3	0,8	сухо	ясно
	19:00	+14,5	63,7	1,7	сухо	облачно
17.08.2013	6:10	+9,0	69,2%	2,0	сухо	ясно
	14:50	+17,9	51,1	0,5	сухо	облачно
	18:23	+8,8	46,0	1,1	сухо	ясно
18.08.2013	6:00	-2,3	36,5	1,0	сухо	ясно
	17:00	+18,5	16,2	1,1	сухо	ясно
	20:00	+6,2	19,7	1,5	сухо	ясно
19.08.2013	7:00	+2,8	26,6	2,0	сухо	ясно
	15:08	+17,3	55,6	1,1	сухо	ясно
	19:98	+15,2	67,5	0,5	сухо	ясно
20.08.2013	7:30	+21,4	60,6	0	сухо	ясно
	14:15	+24,0	65,8	1,0	сухо	облачно
	18:46	+17,8	71,4	0	сухо	облачно
21.08.2013	6:30	+12,0	53,9	0,3	сухо	ясно
	14:26	+22,0	74,8	0,5	сухо	ясно
	19:33	+15,0	82,1	0	сухо	ясно
22.08.2013	6:00	+18,2	51,7	0	сухо	ясно
	12:56	+24,5	73,4	1,5	сухо, но с востока приближается дождь	облачно
	17:20	+16,2	89,0	1,0	дождь	облачно
23.08.2013	6:15	+6,8	73,2	1,5	сухо	ясно
	12:57	+14,6	68,8	1,2	сухо	облачно
	17:33	+14,0	52,7	1,3	незн. дождь	облачно
24.08.2013	8:00	+7,1	92,0	0,8	дождь	туман, облачно
	15:07	+10,3	85,6	1,5	дождь	облачно
	18:45	+9,4	80,0	1,1	дождь	облачно
25.08.2013	6:00	+5,7	92,3	0	сухо	облачно
	13:21	+12,8	84,0	0,6	сухо, но с юго-запада приближается дождь, который на перевале превратился в снег	облачно
	18:34	+5,2	69,4	1,6	сухо	облачно

26.08.2013	6:00	-1,0	77,3	0,5	сухо	ясно
	14:20	+15,0	62,8	0,8	сухо	облачно
	18:27	+5,5	54,2	0,6	сухо	облачно
27.08.2013	6:00	+8,0	66,1	1,5	сухо	ясно
	13:35	+23,3	58,9	0,9	сухо	ясно
	19:00	+16,8	55,5	0	сухо	ясно
28.08.2013	9:00	+19,0	70,2	0	сухо	ясно
	14:22	+24,2	48,7	0,9	сухо	ясно
	18:50	+18,6	48,2	1,5	сухо	облачно
29.08.2013	6:00	+11,2	81,1	0,5	сухо	ясно
	14:21	+24,8	73,0	1,2	сухо	ясно
	19:00	+19,0	68,0	0,9	сухо	ясно

График колебаний температуры в утренние, дневные и вечерние часы, осадки



ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ ПРОХОЖДЕНИЯ МАРШРУТА

Примечания:

1. *Время в отчете местное (на 2 часа опережает московское).*
2. *Географические названия взяты либо с карт Генштаба (ГШ), либо с сервиса Google Earth (GE), либо с интернет-ресурса OpenStreetMap (OSM).*
3. *Трек похода можно посмотреть по интернет-адресу:*
<http://www.gpsies.com/map.do?fileId=ntehmylacovxnklt>
либо на компакт-диске, прилагаемом к отчету.
4. *Высоты по дням считались в приложении Журавлева А. В. с удалением нулевых точек и многократной оптимизацией (пока высота не прекращает уменьшаться) при значении поля «Угол при вершине...» 140 градусов.*

1 день, 10.08.2013, суббота

22:55 (мск) Вылетели из аэропорта Шереметьево города Москвы. Компания-перевозчик – Аэрофлот. Рейс: SU1882, Москва–Бишкек. Заявленное время перелета – 4 часа 20 минут. Здесь нелишним будет отметить, что условия транспортировки велосипедов у каждой компании свои. Применительно к Аэрофлоту сложилось впечатление, что каждый из консультантов, с которым мы разговаривали по телефону, готовясь к перелету, понимает их по-своему. По каждому звонку к перевозчику нам озвучивали разные варианты, немного отличающиеся друг от друга. Если попытаться вычленив сходные у всех консультантов мысли и добавить то, что получилось по факту при общении с персоналом аэропорта уже на регистрационной стойке вживую, можно дать примерно следующие рекомендации для провоза велосипедов Аэрофлотом.

1. Бесплатно можно провозить 1 багажное место, вес которого не превышает 23 кг (по факту можно чуток больше, но где-то в пределах 0,5 кг).

2. Особой роли характер багажа не играет, если только его габариты не слишком «вызывающи». Размер этих самых габаритов точно установлен не был до самой регистрации, поэтому запаковали велосипеды достаточно стандартно (см. п. 4), и после безпроблемного получения билетов отнесли наши запакованные байки к стойке приема негабаритного багажа, где с успехом их сдали без всякой доплаты.

3. Настоятельно рекомендуется (а в Правилах провоза багажа Аэрофлотом даже напрямую прописано, что обязательно) заранее (насколько заранее – точно мы не выяснили, но желательно не менее, чем за 48 часов) уведомить Аэрофлот о том, что провозится определенное количество велосипедов. При этом надо быть готовым, что вас попросят сообщить габариты упакованного к транспортировке багажа. Если габариты не будут объявлены, есть почти 100-процентная вероятность получить отказ.

3+. (дополнительный) При получении отказа на провоз велосипедов (по телефону, при уведомлении Аэрофлота о том, что вы провозите велосипеды) вовсе не обязательно, что вы не сможете с ними улететь. Нам по телефону отказали (ссылаясь на то, что "борт уже перевозит 15 штук"), однако приехав в аэропорт и регистрируясь у стойки мы не услышали никаких возражений. Возможно, определенную роль здесь сыграла относительная компактность упакованного нами багажа (см. п. 4).

4. Упаковывать велосипеды очень желательно покомпактней, особенно, если вы не смогли заранее забронировать для перевозки ваш багаж. Алгоритм (точнее – один из его вариантов) достаточно прост: а) снимаем колеса, сразу приспуская на них камеры, а в вилку и задние перья вставляем распорки из сантехнических ПВХ-трубок, притягивая последние эксцентриками, вытасканными из колес; б) максимально опускаем седло; в) откручиваем багажник и педали; г) вытаскиваем руль из выноса и прикручиваем (хомутами или скотчем) к диагональной трубе рамы; д) снимаем задний переключатель вместе с петухом и прикручиваем к внутренней части задних перьев; е) то же проделываем с задним калипером; ж) цепь притягиваем к нижнему перу, чтобы не болталась; з) снимаем с колес диски (если тормоза – дисковые); и) притягиваем шатуны к раме, чтобы они не выступали и не прокручивались; к) с двух сторон рамы, ближе к рулю, притягиваем колеса, заднее – кассетой

внутри к раме; л) к задней части рамы прикручиваем багажник, чтобы его стойки максимально убирались в сторону руля и колес; м) оставшиеся детали – педали, тормозные ро- торы, винты и гайки – запаковываем в пакет, который прикручиваем внутри рамы.

Велосипед упакован! Но поскольку бесплатное багажное место (помимо ручной кла- ди) у компании Аэрофлот только одно, то в полученную конструкцию есть смысл добавить максимальное кол-во вещей, к которым относятся велорюкзак, спальник, одежда, обувь и пр. (ВНИМАНИЕ! Проследить, чтобы все колющие/режущие предметы были упакованы **сюда же!**) Все это аккуратно запихивается внутри рамы. При этом целью является не толь- ко уменьшение количества ручной клади, но и упрочнение/повышение безопасности багаж- ного места в целом – «набитая» вещами рама менее подвержена деформациям и ударным нагрузкам. Когда вещи размещены в раме (следить, чтобы вес не превышал заявленных перевозчиком 23 кг), можно обернуть всю получившуюся конструкцию туристической пен- кой и засунуть в велочехол. Что получается в результате такой упаковки, можно посмотреть на фото:



Еще больше увеличивает надежность и прочность конструкции итоговая запаковка ее в пленку в аэропорту (или самостоятельно). Можно также рекомендовать прикрепить сверху скотчем наклейки, на которых отображена просьба аккуратно обращаться с вашим багажом. Для Киргизии мы изобразили вот такую наклейку:



Вопрос, воспримут ли такую наклейку грузчики в аэропорту, оставим открытым. Быва- ет всякое, но мы считаем, что лучше все же иметь подобную наклейку, чем просто отпра- влять негабаритный багаж по аэропортовскому транспортеру «в неизвестность».

5. Оставшийся после 23 кг, засунутых в велоупаковку, багаж берется в ручную кладь, которая не должна превышать 10 кг. Но обычно вес ручной клади никто не проверяет, осо- бенно кофры с фото/видеотехникой, в которые, в свою очередь, можно поместить много тяжелых небольших предметов. Таким образом, все походное снаряжение умещается в бесплатное багажное место (декларируемое, как «велосипед») и ручную кладь.

2 день, 11.08.2013, воскресенье (1 ходовой)

(Аэропорт Манас, Киргизия – гостиница «Казахстан», Бишкек)

05:20 (время – местное) Высадились в аэропорту Манас, прошли паспортный контроль (для граждан России и Украины посещение Киргизии безвизовое до 90 и 30 дней соответственно), получили багаж.

6:10 Стали собирать велосипеды. При сборке каких-либо ударных деформаций вследствие транспортировки выявлено не было. Правда, у одного из байков тормозные роторы не были сняты заранее и немного погнулись, когда колеса при упаковке притягивались к раме, но диски достаточно быстро были выпрямлены руками. После настройки велосипедов упаковали надлежащим образом вещи в рюкзаки, переоделись по-походному в туалете аэропорта и поменяли немного денег (курс 1,41 сом = 1 руб.) – на расходы, пока не доедем до Бишкека.

0 км – 8:00 Н=657 м Закончили собираться, фотосессия, выезжаем. Асфальт вполне нормального качества, хотя бывает и получше. Очень слабый (около 1%), но постоянный набор высоты. Автомобильный трафик небольшой.

8,0 км – 8:30 Въехали в поселок Манас. Заехали в магазин купить питьевой воды (в аэропорту была только с газом) и шоколадных батончиков на перекус.

+21 °С, влажность 82%, ветер 1 м/с, солнечно, на небе перистые облака с переходом в слоистые (ночью был дождь).

15,2 км – 9:07 Въехали в поселок Ак-Жол.

17,1 км – 9:14 Проехали большую автомобильную развязку под мостом, двигаемся в прежнем направлении на юго-восток по трассе к Бишкеку.

18,9 км – 9:27 Въехали в поселок Пригородное. По-прежнему неплохой асфальт и еле ощутимый подъем. Трафика добавилось.



Старт в аэропорту Манас



Въезжаем в Бишкек

21,5 км – 9:31 Въехали в Бишкек по Васильевскому тракту, фотосессия возле вывески в виде архитектурного сооружения. Качество дороги в самом городе хуже, чем на пригородной трассе. Много транспорта.

25,6 км – 9:39 V-образный перекресток со светофором (это первая серьезная развилка в городе), повернули налево на восток, едем по проспекту Жибек-Жолу к гостинице, которую бронировали заранее из Москвы.

25,9 км – 9:43 Пересекли узкий мост через речку Ала-Арча.

26,78 км – 9:46 Доехали до забронированной нами гостиницы под названием «Казахстан» (42°53'07.19" С, 74°34'10.68" В). Перед этим слева был автовокзал Западный и сразу за перекрестком с улицей Кулиева слева на углу – гостиница. Заселяемся. Апартаменты вполне сносные для ночевки, все необходимое для отдыха есть. Взяли два номера – 2-х и 3-х местный. Цена за них на пятерых – 2800 сом. Велосипеды разрешили пристегнуть в уголке около стойки регистрации.

В этот день у нас по плану полудневка, на которой меняем валюту (курс 1,46 сом = 1 руб.),



Первое знакомство с чайханой



Площадь Алатау – центральная площадь Бишкека

закупаемся на несколько дней похода, смотрим город, знакомимся с местной кухней и начинаем акклиматизироваться. Кроме того, перелет составлял более 4 часов, выспаться не удалось, поэтому надо по возможности восстановить силы перед выходом на маршрут. Это у нас определенно получилось: покатались на велосипедах по Бишкеку, посетили местные магазины и центральный рынок, посидели в чайхане за настоящим достарханом и выспались.

+25,7 °C, влажность 53%, штиль, ясно.

За день пройдено: 26,78 км

Из них:

по асфальту — 26,78 км.

Набор высоты – 131 м, потеря высоты – 65 м

Чистое ходовое время в пути – 1 ч 16 мин.

3 день, 12.08.2013, понедельник (2 ходовой)

(Гостиница «Казахстан», Бишкек – ущелье реки Кегеты, Н=1613 м)

0 км (26,78 км) – 7:40 Сборы в гостинице, выезд на маршрут без завтрака. Планируем позавтракать в какой-то из кафешек Бишкека. Едем сперва по проспекту Жибек-Жолу на восток, потом поворачиваем направо на юг на бульвар Молодой Гвардии.

+22,5 °C, влажность 67%, ветер 0,5 м/с, солнечно.

1,73 км (28,51 км) – 7:55 Остановились позавтракать в столовой «Смак» на углу проспекта Чуй (д. 186) и бульвара Молодой Гвардии (**42°52'37.45" С, 74°34'30.48" В**). В 8:00 она уже работает и, как для завтрака, неплохая бюджетная столовая.

8:34 Позавтракали, теперь едем на заправку, которую наметили вчера при осмотре города, за бензином. Для этого поехали по проспекту Чуй в восточном направлении, свернули направо на юг на перекрестке с проспектом Манаса, а потом с него налево – на улицу Токтогула.

3,62 км (30,4 км) – 8:50 Приехали на заправку Газпромнефть №14 (на углу улиц Токтогула и Исанова). Договорились налить в пластиковые бутылки 4 л бензина по 39 сом за 1 л. «За услугу» работник АЗС взял с нас 50 сом (хотел больше, но мы поторговались). Как оказалось, бензозаправки этой компании оборудованы видеокамерами наблюдения, а по правилам безопасности запрещено наливать бензин в непредназначенные для этого емкости (например, пластиковые бутылки). Но местные работники решают такую проблему просто – они наливают нужное количество бензина в канистру, которую имеют при себе, потом заходят в место, недоступное видеонаблюдению, и переливают бензин в пластиковые бутылки.

14,2 км (40,98 км) – 9:41 Пересекли по мосту Большой Чуйский Канал, разделяющий пригородные районы Бишкека – Лебединовку и Новопокровку. До этого от заправки поехали по улице Исанова на север, на перекрестке с улицей Киевской свернули на нее и направились на восток (параллельно проспекту Чуй), далее повернули на север и по улице Султана Ибрагимова добрались опять до проспекта Жибек-Жолу, где еще раз повернули на восток и по нему добрались до пригорода – Лебединовки, где поехали по центральной улице – проспекту Победы.

21,6 км (48,38 км) – 10:04 Выехали из Новопокровки, которую проезжали по улице Ленина. Едем от Бишкека в сторону Балыкчи, асфальт очень среднего качества, много ям. Движение достаточно интенсивное. Пересеченки нет – «плоскач».

22,5 км (49,28 км) – 10:06 Поселок Киршелк.

24,8 км (51,58 км) – 10:11 Поселок Люксембург.

27,50 км (54,28 км) – 10:17 Поселок Кант.

28,45 км (55,23 км) – 10:23 Остановились в центре поселка Кант (свернув вправо на улицу Гагарина) на плановый привал. В магазине мобильной связи купили местную SIM-карту, благодаря которой можно осуществлять недорогие звонки в Россию (~3 руб./мин.), а также отправлять дешевые СМС (подробнее см. в разделе "Выводы и рекомендации").

10:38 Выехали с привала.

34,0 км (60,78 км) – 10:52 Въехали в населенный пункт Буденовка. Перед и после нее было плотно расположено несколько небольших поселков – Дмитриевка, Кенеш, Красная речка, – которые плавно перетекают друг в друга так, что из табличек мы увидели только Буденовку.

46,74 км (73,52 км) – 11:21 Въехали в населенный пункт Ивановка. Тут начинается плавный, еле заметный асфальтовый подъем. Движение по-прежнему достаточно интенсивное.

48,66 км (75,44 км) – 11:28 В Ивановке на светофоре на улице Ленина повернули направо практически на юг к горам. Здесь же на перекрестке остановились на плановый привал и закупились в магазине водой.

11:43 Выехали на маршрут, асфальт, трафика почти нет, начинает чувствоваться уклон (~1,5%), визуально которого не видно, но ощущения – «велосипед едет плохо».

49,54 км (76,32 км) – 11:47 V-образная развилка, едем направо. Непосредственно перед ней, на выезде из Ивановки, пересекли по мосту Большой Чуйский Канал.

54,66 км (81,44 км) – 12:11 Пересекли железную дорогу, а сразу за ней переехали Восточный Большой Чуйский Канал. Здесь находится ж/д станция Ивановка, окруженная домами, и непонятные, обнесенные оградой сооружения, похожие на завод или фабрику. Все эти строения превратили станцию в самостоятельный населенный пункт. Асфальтовый подъем продолжается. На выезде из поселка дорога круто повернула налево (идя вдоль «железки»), а километр спустя – так же круто направо. По обочинам дороги попадаются яблони, останавливаемся попробовать местных фруктов.

65,15 км (91,93 км) – 13:07 Въехали в населенный пункт Ак-Сай, повернули по основной дороге налево. Перед поселком ним пересекли по мосту канал Р-12, по факту – обычная канава с мутной водой. Уклон стал достигать 2-3%, но из-за больших пространств визуально он не виден, ощущается только, что стало сложнее крутить педали и упала средняя скорость.

67,52 км (94,3 км) – 13:16 Въехали в населенный пункт Жетиген.



Кишлак Рот-Фронт

70,0 км (96,78 км) – 13:27 Въехали в населенный пункт Рот-Фронт. На въезде перед указателем – V-образная развилка, на которой основная дорога уходит вправо. Мы поворачиваем влево в поселок (направление – юго-восток). Примерно через полкилометра справа увидели магазин, возле которого остановились на перекус.

71,9 км (98,68 км) – 13:48 Въехали в населенный пункт Советское, который расположен сразу же за Рот-Фронтом.

73,32 км (100,1 км) – 14:00 На выезде из Советского, после моста через арык Утеген, поворачиваем направо с основной дороги, тоже асфальт,

но уклоны уже больше 3%.

74,11 км (103,58 км) – 14:05 Въехали в поселок Отогон. Дети кидают в нас камни.

76,8 км (103,58 км) – 14:17 Грунтовый поворот влево к мосту через речку Кегеты и далее – к поселку Кегеты. Продолжаем ехать прямо по асфальту, но метров через 200 останавливаемся на привал, поскольку с той стороны реки заметили идолов. Несколько участников едут их фотографировать.

14:41 Выехали на маршрут.

81,12 км (107,9 км) – 15:19 Остановились на обед на месте предполагаемой ночевки, которую собирались сделать сегодня по графику (Н=1382 м).

+21,3 °C, влажность 57%, ветер 2 м/с, переменная облачность.

16:27 Вышли на маршрут с обеда, поскольку решили ехать дальше – время позволяет. Помимо общего непрерывного подъема 3-4% начинают появляться «торчки» с градиентом 6-7%.

82,74 км (109,52 км) – 16:40 Н=1440 м Асфальт постепенно превращается в мелкокаменистый грейдер.



Втягиваемся в ущелье Кегеты, асфальт закончился

86,0 км (112,78 км) – 16:56 Асфальт закончился окончательно, начался мелкокаменистый грейдер. Возле дороги местами располагаются небольшие постройки, напоминающие летники, и сады.

87,0 км (113,78 км) – 17:06 Пересекаем мост (бетонная плита, засыпанная грейдером) через р. Кегеты, переезжаем на правый берег реки и едем вдоль него.

88,38 км (115,16 км) – 17:16 Пересекаем мост (также бетонная плита) на левый берег р. Кегеты. Неподалеку в р. Кегеты вливается ее правый приток – речка Кольтор.

89,04 км (115,82 км) – 17:26 Отворотка влево с основного маршрута. Здесь находится мост на правый берег р. Кегеты. Нам прямо, но на той стороне реки мы предполагаем найти хорошее место под ночевку, поэтому переезжаем по мосту и занимаемся поисками стоянки, двигаясь вверх по правому берегу реки.

90,31 км (117,09 км) – 17:44 Остановились на ночевку в ущелье р. Кегеты (1613 м). Неплохая ровная долина, рядом лес ([42°35'12.79" С](#), [75°08'12.59" В](#)). Вода в реке мутная (белая, не оседающая взвесь), но мы успешно фильтруем ее до прозрачности специально подготовленным для таких нужд фильтром Катадин. Готовим на горелках. Темнеет примерно в 20:30, поэтому спать ложимся рано.



Ночевка в начале ущелья Кегеты

+17,3 °С, влажность 65,6%, ветер 1,3 м/с, облачно.

За день пройдено: 90,31 км

Из них:

по асфальту	– 86,0 км;
по мелкокаменистому грейдеру	– 4,31 км.

Набор высоты – 1205 м, потеря высоты – 339 м.

Чистое ходовое время в пути – 5 ч 31 мин.

4 день, 13.08.2013, вторник (3 ходовой)

(Ущелье реки Кегеты, Н=1613 м – ущелье реки Кегеты, Н=2980 м)

7:00 Подъем, сборы, завтрак.

+14,8 °С, влажность 73%, ветер 0,5 м/с, ясно.

0 км (117,09 км) – 9:36 Выехали на маршрут.

0,92 км (118,01 км) – 9:43 Вернулись к мосту, который проехали вчера для поиска ночевки, пересекли его, оказавшись на левом берегу реки Кегеты, и повернули влево на юг. Поднимаемся вверх по горной профилированной дороге (покрытие – мелкокаменистый грейдер) вдоль реки.

4,73 км (121,82 км) – 10:25 Слева от дороги на той (правой) стороне реки стоит несколько юрт, рядом табличка: «Юрт-кемпинг». Около юрт с гор течет родничок чистой воды.

Здесь неплохо останавливаться на ночевку. Справа открывается вид на достаточно большой водопад.

6,44 км (123,53 км) – 10:50 Мост через речку Кегеты, переезжаем на ее правый берег. Дорога до и после моста – мелкий грейдер, местами с крупными камнями. Непрерывный подъем, в среднем – 6%, но попадаются как более крутые, так и более пологие участки. Сразу после моста – несколько витков серпантина, где подъем немного круче (до 10%).

6,57 км (123,66 км) – 11:02 Н=1900 м Остановка на запланированный перекус на первом витке серпантина.

11:14 Выехали на маршрут, продолжаем набирать высоту. На дороге добавилось участков, где преобладают крупные камни.

6,96 км (124,05 км) – 11:21 Очередной мост через речку Кегеты, переехали на ее левую сторону.

8,14 км (125,23 км) – 11:47 Мост через р. Кегеты на правый берег, в конце моста – шлагбаум со знаком «кирпич», далее вдоль дороги стоит несколько стационарных домов, на одном написано "Дом лесника". Проходим мимо шлагбаума через калитку, едем дальше.



Лесничество на подъеме к перевалу Кегеты

Небо затянуло тучами.

8,51 км (125,6 км) – 11:53 Н=2062 м Количество домиков увеличилось: мы заехали то ли в летник, то ли в хостел. Кругом все прибрано и облагорожено: вдоль дороги – покрашенные камешки и столбики, вкопанные покрышки, домики, есть даже футбольное поле, но народ отсутствует. Так и не поняли, для чего эти постройки. Сделали небольшой привал.

9,35 км (126,44 км) – 12:09 Мост через реку Кегеты, переезжаем по нему на левый берег. Уклон примерно 4-6%. Пошел сильный дождь, решили его переждать и укрылись под елками, растущими

вдоль дороги. Дождь закончился минут через 15, выглянуло солнце. Вышли на маршрут.

10,7 км (127,79 км) – 12:57 Н=2200 м В речку Кегеты впадает левый приток, переезжаем его по мосту. Вдоль упомянутого притока идет дорога (в направлении юго-запад) и располагаются какие-то постройки. До моста был достаточно длинный участок дороги, заваленный щебнем среднего размера, но все едет.

11,0 км (128,09 км) – 13:01 Мост через речку Кегеты, переезжаем на ее правый берег, здесь небольшой серпантин, местами заваленный камнями – похоже, что машины здесь уже ездят редко, большинство из них поворачивают ранее на дорогу вдоль притока. Уклон увеличивается до 9-12%. Поднялся ветер, опять пошел дождь, пережидаем его под деревьями.

13,31 км (130,4 км) – 14:07 Н=2400 м Остановились на обед в живописном месте под деревьями и большими валунами. Дождь перестал, выглянуло солнце.

+11 °С, влажность 83%, ветер 7 м/с, переменная облачность – то дождь, то солнце.

14:44 Вышли на маршрут с обеда.

13,37 км (130,46 км) – 14:46 Почти сразу после места обеда – металлический мост через реку Кегеты, переходим на ее левую сторону. Покрытие – мелкощебеночный грейдер, часто превращающийся в средние/крупные камни.

14,93 км (132,02 км) – 15:23 Очередной мост (металлический) через речку Кегеты, переезжаем на ее правый берег. Сразу после моста – крутой подъем с крупными камнями. Здесь дорога практически везде вездеходная, помогаем друг другу заталкивать велики.

15,33 км (132,42 км) – 15:45 В речку Кегеты впадает правый приток, через который перебро-



Последний мост через северную реку Кегеты

шен полуразрушенный мост. Половина участников переходит приток вброд, а часть перебирается через мост. Продолжаются крупные камни.



В ущелье Кегеты – первые броды

15,49 км (132,58 км) – 15:52 Еще один брод через правый приток Кегеты, здесь моста нет, течение средней силы. Переправляемся по способностям. Несколько участников взяли брод в седле, хотя покрытие – крупнокаменистое, ехать сложно. Похоже, что на этом участке (два брода подряд) когда-то сошел оползень, смыв дорогу, которую потом «восстановили» джипы, просто немного укатав крупные камни.

16:00 Переправились через эти два брода, дальше идет относительно нормальная дорога – травянистая грунтовка, иногда с камнями. Уклон в среднем 8%. Погода опять портится.

19,51 км (136,6 км) – 17:46 Н=2880 м Дошли до впадения в Кегеты еще одного крупного левого притока – это место хорошо просматривается на километровке Генштаба. До этого было несколько участков серпантина, периодически шел дождь, иногда срывался снег. Сперва был порывистый ветер, а потом опустился туман (или в ущелье село облако), дорога просматривается примерно на 50 м. Покрытие – грунт с травой, по которому разбросаны крупные камни.

20,72 км (137,81 км) – 18:11 Н=2980 м Остановились на ночевку, найдя справа от дороги ровную площадку у реки (уже практически ручья) Кегеты (42°27'09.12" С, 75°03'53.33" В). Мелкий дождь не прекращается, зябко. Быстро приготовили еду на горелке, поели и легли спать.

+7 °С, влажность 80,7%, ветер 1,6 м/с, дождь, туман.



Ночевка в ущелье Кегеты на высоте 3000 м

За день пройдено: 20,72 км

Из них:

по мелкокаменистому грейдеру	– 7,44 км;
по каменистой грунтовке	– 5,23 км;
по крупнокаменистой горной дороге	– 8,05 км.

Набор высоты – 1534 м, потеря высоты – 167 м.

Чистое ходовое время в пути – 4 ч 05 мин.

5 день, 14.08.2013, среда (4 ходовой)

(Ущелье реки Кегеты, Н=2980 м – берег р. Вост. Каракол около пос. Джоналыш, Н=2382 м)

6:00 Подъем, сборы, завтрак.



Дорога — просто укатанная груда камней

+4,2 °С, влажность 88,5%, ветер 1,3 м/с, облачно, туман.

0 км (137,81 км) – 9:21 Вышли на маршрут. Двигаемся по каменистой грунтовке с травой, на которой местами лежат крупные камни, иногда грунт мокрый, топкий. Уклон – от 6 до 8%.

0,65 км (138,46 км) – 9:29 Начало очередного серпантина в четыре полочки. Туман рассеялся, солнечно, но иногда сквозь нас проходят облака.

1,6 км (139,41 км) – 9:47 Дорога резко уходит вправо вниз, превращаясь в просто немного укатанную груду камней. Здесь она, похоже, раньше

была выше, пока ее не смыло, а теперь огибает давнишний сель. Идем пешком, местами просто траверсом по склону, чтобы не сбрасывать слишком много высоты. Траверс заканчивается выходом на дорогу, где приходится штурмовать каскад коротких, но крутых каменных подъемов.

2,42 км (140,23 км) – 10:31 Н= 3186 м Брод через речку Кегеты, вдоль брода вкопаны две металлических трубы. Мостов тут уже нет, но речка превратилась в ручей, через который перебраться достаточно просто. Основная сложность – как перейти, не замочив ног, чтобы не одевать бродильную обувь. После брода продолжается каменистая грунтовка по серпантину со средним уклоном 6%.

3,71 км (141,52 км) – 11:11 Н= 3270 м Плановая остановка на отдых. Открывается красивый вид на серпантин ниже, который мы уже преодолели, и снежные склоны выше, к которым мы поднимаемся.

6,10 км (143,91 км) – 12:10 Справа от дороги ручеек с водой, рядом турик, с которого сняли записку. До этого было пару крутых взлетов и в одном месте сильно сужающаяся дорога, что не помешало проехать джипу, догнавшему нас. Пообщались с киргизскими туристами, они сказали, что тоже на этом перевале первый раз. Мы их предупредили, что, по некоторым источникам информации, с той стороны перевала дорога не проезжая для автомобилей, но они решили убедиться в этом лично, поехав дальше.

7,16 км (144,97 км) – 12:32 Н= 3523 м Плановая остановка на отдых. Погода опять испортилась: вокруг сплошное облако, видимость низкая. Слышно, как где-то сверху урчит джип, взбираясь на перевал. Впереди – последние витки серпантина, которые только угадываются в тумане. Дорога достаточно неплохая – мелкокаменистый грейдер, местами переходящий в хорошую грунтовку. Уклон – примерно 8%.

9,15 км (146,96 км) – 13:30 Н= 3680 м Еще одна остановка на отдых, очевидно – последняя перед перевалом. Здесь покрытие сменилось крупнокаменистым грейдером. Точнее – это просто грунтовка, на которую со склона ссыпаются средние и крупные камни. Уклон ~10%.

10,39 км (148,2 км) – 13:51 Последний поворот серпантина. Впереди – крутая прямая на перевал. Идет снег, порывистый ветер. Покрытие – вездеходная дорога с крупными камнями. Навстречу спускается джип, который так и не смог спуститься с той стороны, поэтому возвращается назад.

10,68 км (148,49 км) – 14:09 Взяли перевал Кегеты, высота по GPS – 3775 м (по карте ГШ – 3786 м). Туман, облачно, срывается снег, ветрено. В обе стороны от перевала ничего не видно. Сняли перевальную записку, оставили свою. Фотосессия, перекус перевальной шоколадкой. Все замерзли – ветер, срывается снег – начинаем спуск.

11,0 км (148,81 км) – 14:44 Н=3680 м Спустились до второго поворота серпантина (прошли две «полочки»).

Дорога не проезжается на любой машине – очень узкая, практически тропа – поскольку до половины завалена камнями, скатывающимися с крутого склона. До этой точки шли, ведя велосипед рядом, ближе к обрыву. Преодолеваем спуск не быстро, чтобы не проявилась горная болезнь от резкой смены высоты, на витках серпантина останавливаемся на 2-3 минуты. Далее, примерно на середине четвертой «полочки», бывшая дорога совсем засыпана, а внизу видно (немного распогодилось, облака разошлись), что серпантинный спуск очень прерывист, многих участков дороги просто нет. Принимаем решение аккуратно спуститься «по козьим тропам», срезая витки дороги. Процесс небыстрый и утомительный, но по-другому – никак. Уклоны и покрытие позволяют не снимать рюкзаки с велосипедов.



Нижний серпантин ущелья Кегеты



Первые «полочки» спуска с перевала Кегеты

скататься «по козьим тропам», срезая витки дороги. Процесс небыстрый и утомительный, но по-другому – никак. Уклоны и покрытие позволяют не снимать рюкзаки с велосипедов.

13,15 км (150,96 км) – 15:50 Н=3337 м Прошли все осыпные участки, вышли на дорогу с более-менее стабильным покрытием – горная грунтовка, заросшая травой, на которой попадаются камни различных размеров. Встали на обед около речки Кегеты, спустившись примерно на 400 м относительно перевала. Зябко.

+7,7 °С, влажность 91,2%, ветер 2,2 м/с.

16:26 Вышли на маршрут с обеда. Продолжаем спуск уже в селе вдоль левого берега речки Кегеты преимущественно на север. Почти везде можно аккуратно ехать, объезжая крупные камни, но иногда приходится спешиваться и проходить каменные завалы. Дорога то расширяется, то превращается в узкую тропу.

20,2 км (158,01 км) – 17:27 Н=2814 м После очередного левого притока речки Кегеты поднялись в короткий, но крутой подъем. Впереди видны юрты на месте вливания рек Итурду и Кегеты в Восточный Каракол. Там же проходит дорога к перевалу Каракол.



Каменные завалы на дороге вдоль южной речки Кегеты

21,4 км (159,21 км) – 17:33 Выехали на так называемую «дорогу с улучшенным покрытием», хотя на самом деле это мелкощебеночный грейдер, иногда – с крупными камнями и песком. Но покрытие все же лучше, чем на том участке, по которому мы сейчас спускались по ущелью. Направо – к перевалу Каракол, мы поворачиваем налево на юго-восток вдоль левого берега Восточного Каракола. Продолжается пологий спуск (~3%), местами с небольшими короткими подъемами.



Долина реки Восточный Каракол

31,46 км (169,27 км) – 18:12 V-образная развилка, едем вправо. Как оказалось в дальнейшем – эти дороги сходятся. Продолжаем движение по долине: слева – отроги Киргизского хребта, справа течет Восточный Каракол, из которого берут начало несколько арыков. Спуск еще больше выполаживается. Грейдер сейчас больше напоминает грунтовую полевую дорогу, но это лишь в наезженных колеях.

41,18 км (178,99 км) – 19:22 Н=2375 м После нескольких разведок разбили лагерь в степи (42°16'04.60" С, 75°11'11.86" В) около речки Восточный Каракол (левый берег), перейдя предварительно вброд (по колено) один из арыков (т. е. стали между арыком и рекой). Немного впереди (юго-восточней) – поселок Джоналыш. До брода доехали по одной из полевых дорог, отходящих от основного грейдера. Воду берем из арыка, готовим на горелке. Вокруг красивые пейзажи, любимся закатом. Хорошо видно, как над хребтом Терсей-Алатау стоит три дождя.



Ночевка у реки Восточный Каракол

+10,5 °С, влажность 78,9%, ветер 1,0 м/с, облачно, без осадков.

За день пройдено: 41,18 км

Из них:

по мелкокаменистому грейдеру	– 18,78 км;
по каменистой грунтовке	– 17,4 км;
по крупнокаменистой горной дороге	– 3,1 км;
по вездеходной дороге	– 1,9 км.

Набор высоты – 1080 м, потеря высоты – 1658 м.

Чистое ходовое время в пути – 5 ч 05 мин.

6 день, 15.08.2013, четверг (5 ходовой)

(Берег р. Вост. Каракол около пос. Джоналыш, Н=2382 м – Берег р. Чу около ж/д пл. Кок-Майнак, Н=1513 м)

6:00 Подъем, сборы, завтрак.

+7,2 °С, влажность 78,3%, ветер 3 м/с, ясно.

0 км (178,99 км) – 8:15 Выехали на маршрут. Бродим обратно вчерашний арык.

1,43 км (180,42 км) – 8:35 Выехали на вчерашний основной грейдер, продолжаем плавный спуск (около 2%) в юго-восточном направлении. На V-образной развилке через несколько сот метров повернули влево.

2,8 км (181,79 км) – 8:38 Въехали в поселок Джоналыш, где начался плохой асфальт.

4,43 км (183,42 км) – 8:43 Развилка равнозначных асфальтовых дорог. Едем прямо, не сворачивая вправо.



Грейдер от Джоналыша до Кум Добо

5,48 км (184,47 км) – 8:49 Поселок закончился, асфальт сменился на грейдер – внушительная «стиральная доска». Стараемся выбирать места поровнее и хотя еле заметный спуск продолжается, скорость передвижения упала.

10,57 км (189,56 км) – 9:03 Въехали в поселок Комсомол.

18,05 км (197,04 км) – 9:27 Остановились на запланированный привал, взобравшись на небольшой холм, который хорошо виден на спутниковой карте. Слева тянутся горы Орток, справа видна речка Кочкор, которая образовалась немного ранее слиянием

рек Восточный Каракол и Восточный Суек в районе поселка Кызылтюбе.

9:41 Продолжаем маршрут.

26,27 км (205,26 км) – 10:08 Отворотка вправо к пос. Чолпон, продолжаем ехать прямо вдоль подножия гор по волнистому грейдеру, любуемся видами. Несколько раз съезжали на параллельные дороги/тропки, чтобы не так трясло.

32,2 км (211,19 км) – 10:28 Въехали в поселок Кум Добо (Кумтюбе на ГШ), смена покрытия. Новое покрытие классификации не поддается, такое ощущение, что на дорогу просто местами налили бетона.

32,68 км (211,67 км) – 10:32 Т-образный перекресток, поворачиваем налево. Здесь же находится магазин, проверили ассортимент – набор продуктов весьма ограничен. Покрытие сменилось на разбитый асфальт, на котором попадаются большие участки разъезженного, с колеями грунта.

33,2 км (212,19 км) – 10:45 Справа от дороги, почти на выезде из поселка, еще один магазин. Посмотрели ассортимент и здесь – в целом, в этих двух магазинах при необходимости можно закупить нужные продукты. Перекус мороженым.

10:55 Выехали на маршрут.

37,95 км (216,94 км) – 11:03 Плохой асфальт перешел в хороший асфальт. Почти сразу после смены покрытия въехали в поселок Ак-Жар.

41,5 км (220,49 км) – 11:16 Начался небольшой подъем перед н/п совх. Кочкорка (по карте ГШ), на спутниковых снимках он хорошо виден. Хороший асфальт.

44,4 км (223,39 км) – 11:23 Набрали примерно 50 м высоты, спускаемся.

51,86 км (230,85 км) – 11:41 Въехали в н/п совх. Кочкорка. Так он обозначен на картах ГШ, возможно, сейчас у него другое название, но таблички мы не увидели. На Т-образном перекрестке повернули вправо на юго-восток.



Виды от подножия Киргизского хребта на Терской Алатау

53,72 км (232,71 км) – 11:52 Пересекли по мосту речку Чу. Судя по карте, как раз где-то здесь (в нескольких сотнях метров западнее) она получается слиянием рек Кочкор и Джунанарык.

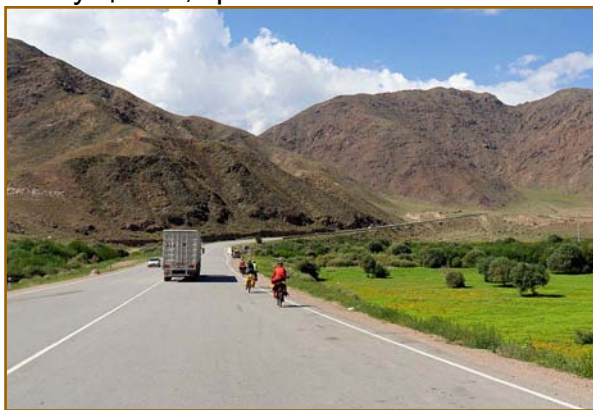
54,46 км (233,45 км) – 11:59 Въехали в поселок Кочкорку, доехали до центра к трассе А365, повернули на перекрестке налево – к рынку. Движение интенсивное, большое количество машин и пешеходов, ПДД никем не соблюдаются.

54,95 км (233,94 км) – 12:04 Закупка и обед. Магазинов много, выбор продуктов вполне подходящий. Пообедали в кафе ([42°12'59.22" С, 75°45'58.25" В](#)), меню остались довольны. Встретили двух велотуристов с Урала – парня и девушку, они катаются по отрогам хребтов и вокруг Иссык-Куля, на перевалы, по их словам, лезть пока не решаются.

14:22 Выехали с обеда, едем в сторону Иссык-Куля на северо-восток по трассе А365, нормальный асфальт.

58,31 км (237,3 км) – 14:31 Т-образный перекресток, поворачиваем влево. По карте – это перекресток равнозначных дорог, но на местности ощущение такое, что выехали с второстепенной дороги на главную. Хороший асфальт, трафик небольшой. Плавный, еле заметный спуск продолжается, но иногда мешает встречный ветер.

60,89 км (239,88 км) – 14:37 Въехали в поселок Семизбель, дорога начинает втягиваться в ущелье, красиво.



Начало подъема на асфальтовый перевал Кувак

69,29 км (248,28 км) – 15:02 Поворот с основной трассы влево к ур. Таш-Булак и ущелью Кувак, поворачиваем. Впереди и немного справа видно Орто-Токойское водохранилище. Спускаемся к мосту через речку Чу, после которого начинаем подъем на локальный перевал Кувак (на карте его названия нет, когда поднялись на перевал – прочитали на табличке). Хороший асфальт, в качестве отбойников по обочине стоят бетонные профили.

70,28 км (249,27 км) – 15:08 Н=1773 м Остановились на запланированный перекус. Открываются красивые виды на водохранилище.

+25,4 °С, влажность 39,9%, ветер 4,5 м/с, солнечно.

15:22 Продолжили движение. Поднимаемся по асфальтовому серпантину в северо-западном направлении, периодически останавливаемся на отдых. Иногда фотографируем красивые виды на водохранилище. Уклоны от 6 до 10% усугубляются сильным встречным ветром, крутить тяжело. Но с похожими трудностями сталкиваются и фуры – некоторые из них мы даже иногда обгоняем на отдельных участках. Порадовала только последняя перед перевалом полочка серпантина – здесь ветер был в спину и все, переключившись с 1х3 на 2х6, с удовольствием взлетели (несмотря на градиент 10%) на перевал.

80,21 км (259,2 км) – 16:54 Забрались на локальный асфальтовый перевал перед спуском в ущелье Кувак. Висит табличка «2160 м», по GPS значение – 2169 м. Получается, что от реки набрали почти 400 м. Кратковременный отдых на автобусной остановке, желающие покупают кумыс у местных.

17:17 Начинаем спуск с перевала в ущелье Кувак. Хороший асфальт, уклоны до 6%, но ветер встречный 6 м/с, а местами сильные порывы. Поэтому особо расслабиться на спуске не получается – приходится крутить. Иногда останавливаемся на фотосъемку – виды ущелья завораживающие.

95,77 км (274,76 км) – 17:59 Выехали на трассу Бишкек-Балыкчи (все та же А365), проходящую по Боомскому ущелью. Перед этим пересекли мост через реку Чу и железнодорожные пути. Повернули влево на северо-запад, спускаемся, уклоны до 3%. Но по ощу-



Асфальтовый перевал Кувак перед ущельем Кувак



Ночевка в Боомском ущелье у ж/д платформы Кой-Майнак

щениям на спуск это похоже слабо – из-за сильного встречного ветра приходится активно крутить, чтобы поддерживать скорость хотя бы 15 км/ч. Асфальт, интенсивный автомобильный трафик. Вдоль дороги много кафе и ресторанов – в них постоянно останавливаются на перекус туристы и шоферы маршрутного транспорта.

103,89 км (282,88 км) – 19:00 Остановились на ночевку в Боомском ущелье на берегу реки Чу (42°30'59.04" С, 75°49'35.49" В). Совсем рядом проходит железная дорога (которую мы перешли) с платформой Кок-Майнак. Несмотря на близость трассы и несколько жилых домов, место оказалось

спокойным. Готовим на горелке, воду берем из реки и фильтруем.

+20,4 °С, влажность 48,0%, ветер 2,2 м/с, ясно.

За день пройдено: 103,89 км

Из них:

по мелкокаменистому грейдеру	– 29,52 км;
по асфальту	– 74,37 км.

Набор высоты – 839 м, потеря высоты – 1687 м.

Чистое ходовое время в пути – 5 ч 57 мин.

7 день, 16.08.2013, пятница (6 ходовой)

(Берег р. Чу около ж/д пл. Кок-Майнак, Н=1513 м – берег р. Ичке-Суу, правый приток Чонг-Кемина, Н=2106 м)

6:00 Подъем, сборы. Позавтракать решили на трассе, чтобы ускорить продвижение по маршруту.

+12,7 °С, влажность 77,0%, штиль, ясно.

0 км (282,88 км) – 7:21 Выход на маршрут. Переходим обратно железную дорогу, выбираемся на асфальт.

1,43 км (284,31 км) – 7:32 Заехали в кафе справа от дороги позавтракать. Получилось довольно быстро и недорого (впрочем, цены в Киргизии почти везде очень демократичные).

8:32 Вышли на маршрут после завтрака. Спуск по Боомскому ущелью закончился, дорога проходит среди гор практически по равнинной местности, но поскольку ветра нет, то быстрая езда кажется нам спуском. Хотя спуск местами тоже попадает, но небольшой – до 1%. Приличный участок дороги (~8-10 км) ремонтируется, в связи с чем приходится ехать по «встречке», как поступают и все остальные водители, движущиеся в одном с нами направлении.

9,98 км (292,86 км) – 8:58 Пересекли по мосту речку Чу, теперь она течет справа от нас. Вокруг красивые виды.

21,29 км (304,17 км) – 9:33 Въехали на достаточно серьезный «торчок», набрав за 1 км около 50 м высоты. Здесь сделали плановый привал, зашли в кумысхану выпить кумыса и попробовать курута (местного твердого сыра в форме шариков).

9:50 Продолжаем маршрут.

25,50 км (308,38 км) – 10:05 Н=1295 м Пересекли мост через реку Чу и повернули с трассы вправо на восток на асфальтовую второстепенную дорогу в долину реки Чонг-Кемин – примерно здесь она впадает в Чу, – направляемся в ущелье Копчегай. Начался плавный асфальтовый подъем.



Боомское ущелье, река Чу

25,90 км (308,78 км) – 10:10 Остановились сделать традиционную у велосипедистов фотографию под аркой в долину Чонг-Кемин с надписью «Государственный национальный природный парк». Потом фотографируемся еще под одной аркой через 300 м. Далее движемся вверх вдоль правого берега реки Чонг-Кемин.



Въезд в долину Чонг-Кемин

30,66 км (313,54 км) – 10:30 Н=1352 м Источник с водой слева от трассы, останавливаемся на плановый привал, набираем воды – здесь ее фильтровать не надо. Сейчас едем по живописному ущелью Копчегай, в котором бурлит речка Чонг-Кемин. Везде висят вывески, что запрещено ловить рыбу и становиться лагерем.

35,1 км (317,98 км) – 11:00 Выехали из ущелья, впереди открылась долина Чонг-Кемин.

36,0 км (318,88 км) – 11:09 Проехали шлагбаум, рядом вывеска, где указано, что мы въехали в Чонг-Кеминское охотничье хозяйство. Продолжаем плавно набирать высоту, покрытие – асфальт.

37,76 км (320,64 км) – 11:22 Въехали в поселок Торт-Куль (на карте ГШ – Восточный).

39,78 км (322,66 км) – 11:30 Въехали в поселок Кызыл-Байрак.

43,12 км (326,0 км) – 11:43 Въехали в поселок Шабдан (Новороссийка). Это самый крупный поселок в данном районе, мы планируем пополнить здесь запасы бензина и закупиться на несколько дней автономно, пока будем проходить перевал Кок-Айрык.

43,95 км (326,83 км) – 11:48 Остановились в Шабдане на АЗС, приобретаем бензин. На заправке его налили нам без проблем – видеокамер контроля здесь нет.

44,97 км (327,85 км) – 11:59 Остановились в центре поселка на автобусной остановке,купаемся. Здесь расположено три магазина, один из них нас вполне устроил – мы приобрели все продукты, которые хотели.

12:57 Выехали на маршрут. После Шабдана идут ремонтные работы на дороге. Технологии для этого используются устаревшие — асфальт просто засыпают мелкой щебенкой/гравием и поливают гудроном/смолой. Ехать по такому «покрытию» на велосипедах очень тяжело, да и нецелесообразно, поэтому на протяжении примерно 3-4 километров мы двигались по обочинам.

52,24 км (335,12 км) – 13:28 Поворот влево к поселку Тегирменти, продолжаем ехать прямо и через несколько десятков метров переезжаем по мосту (Н=1622 м) пересохшую речку Тегирментису. Асфальт после моста сменяется мелкощебеночным грейдером, на некоторых участках локально переходящим в крупнокаменистый. Набор высоты продолжается, при этом на дороге появилась небольшая пересеченность – время от времени приходится взбираться на невысокие, но крутые «торчки».

61,41 км (344,29 км) – 14:41 Н=1804 м. Остановились на обед возле мостика через речку Кашка-Суу, правого притока Чонг-Кемина. Вода в Кашка-Суу достаточно чистая. Покрытие ухудшилось, по сути грейдер превратился в каменистую горную дорогу. Иногда по ней проезжают джипы.

+24,2 °С, влажность 52,3%, ветер 0,8 м/с, ясно.

15:45 Выехали с обеда.

71,04 км (353,92 км) – 17:06 Н=2150 м Возбрались на крутой холм, набрав 250 м высоты, увидели слева озеро Джашыл-Кель. Обсудили возможность ночевки рядом с ним, но поленились на следующий день подниматься от него обратно на дорогу. Решили ехать дальше. Но сперва устроили небольшой привал и фотосессию.



Озеро Джашыл-Кель

74,1 км (356,98 км) – 17:50 Н=2013 м Спустились с холма, сбросив 100 м по небольшому серпантину. Дальше дорога плавно (со средним уклоном 3-4%) набирает высоту.

76,1 км (358,98 км) – 18:04 Пересекли по мосту очередной безымянный правый приток Чонг-Кемина и проехали мимо расположенного рядом с притоком летника. Прокол колеса одного из участников. Пока механик помогает менять камеру, остальная группа едет вперед искать место под ночевку.



Ночевка на реке Ичке-Суу

77,86 км (360,74 км) – 18:54 Н=2106 м Разбили лагерь на речке Ичке-Суу, предварительно взобравшись на короткий, но крутой «торчок» ($42^{\circ}48'18.80''$ С, $76^{\circ}24'42.24''$ В). Место слегка болотистое, ветрено. Вдоль левого берега Ичке-Суу в горы уходит заброшенная дорога, которая идеально подходила бы для места под палатку, но решили не рисковать и поставили палатку рядом с рекой. Однако готовили ужин и прятались от ветра на дороге, обсаженной кустарником и низкорослыми деревцами. В целом место для ночевки понравилось.

+14,5 °С, влажность 63,7%, ветер 1,7 м/с,

облачно.

За день пройдено: 77,86 км

Из них:

по асфальту	– 49,24 км;
по мелкокаменистому грейдеру	– 12,17 км;
по каменистой горной дороге	– 16,45 км.

Набор высоты – 1326 м, потеря высоты – 715 м.

Чистое ходовое время в пути – 5 ч 41 мин.

8 день, 17.08.2013, суббота (7 ходовой)

(Берег р. Ичке-Суу, правый приток Чонг-Кемина, Н=2106 м – ущелье р. Орто-Кой-Суу, Н=2930 м)

6:10 Подъем, сборы, завтрак.

+9,0 °С, влажность 69,2%, ветер 2 м/с, ясно.

0 км (360,74 км) – 8:55 Выезд на маршрут. Почти сразу же пошел резкий подъем (до 10-12%) на очередной холм – дорога обходит прижим р. Чонг-Кемин. Кстати, все такие локальные холмы хорошо видны на треке. В среднем же градиент подъема вдоль реки составляет 1-3%. Покрытие прежнее – мелкокаменистая горная дорога, иногда попадаются участки с навалом средних и крупных камней.

2,17 км (362,91 км) – 9:16 Н=2194 м Поднялись на холм, начался спуск. На нем почти сразу



Так выглядит отель на фотографиях в Google Earth

же – мост

ч е р е з

безымян-

ный правый приток Чонг-Кемина.

3,33 км (364,07 км) – 9:25 Н=2177 м Спустились с холма, пересекли мостик через р. Джан-Арык. Сразу после мостика влево отходит наезженная отворотка в горы, мы продолжаем ехать прямо, по основной дороге.

7,06 км (367,8 км) – 9:56 Мост через р. Бузулган-Сай и вывеска, что справа в 70 м – отель: двухэтажная бревенчатая постройка с современным



Отель у реки Бузулган-Сай среди гор Кунгей Алатау

интерьером, рядом – юрты (42°49'09.36" С, 76°28'40.85" В). Как ни странно, но в отчетах групп, что проходили по этому участку до нас, наличие отеля не упоминается, хотя он достаточно старый и даже есть его фото на Google Earth.

12,44 км (373,18 км) – 10:26 Брод в седле через речушку Таш-Кыя, очередной привал на 10 мин.

16,09 км (376,83 км) – 11:02 Железобетонный мост через правый приток Чонг-Кемин – Каскеленг, сразу после него – брод в седле.

17,17 км (377,91 км) – 11:08 Еще один брод в седле.

17,59 км (378,33 км) – 11:11 Н=2334 м Переехали по деревянному мосту реку Чонг-Кемин (42°51'14.93" С, 76°34'48.24" В).



Деревянный мост через реку Чонг-Кемин

17,78 км (378,52 км) – 11:21 Шлагбаум, въезд якобы в заповедник. Нам вынесли прејскурант, по которому мы обязаны заплатить по 150 сом с человека. Заплатили (сторговались по 100 сом с человека), взяли квитанцию, едем дальше, теперь уже вверх вдоль левого берега реки Чонг-Кемин. Сразу за шлагбаумом короткий, но крутой (~8%) подъем. Покрытие не поменялось, вокруг очень красиво – бурлящая река, горы, большие и малые валуны, живописно разбросанные вдоль дороги по долине...

20,2 км (380,94 км) – 11:45 Остановились на перекус на 5 мин. Как раз слева, между дорогой и рекой, образовался достаточно большой ровный участок поля с большими валунами. Рядом с обрывом к реке видны деревянный дом и ограда для скота.

22,5 км (383,24 км) – 12:03 Брод в седле через р. Уч-Эмчек.



Дорога вдоль левого берега Чонг-Кемина

23,3 км (384,04 км) – 12:12 Брод в седле, рядом с бродом – летник киргизских пастухов. Много народа, несколько машин.

24,1 км (384,84 км) – 12:19 Н=2460 м. Начало подъема на внушительный холмик – объезд очередного прижима. Обидно, что, судя по карте, с него потом придется спускаться.

25,0 км (385,74 км) – 12:46 Н=2562 м Верх холма, локальный перевал. Набрали 100 м с уклоном подъема – 10%. Небольшой отдых перед спуском.

25,89 км (386,63 км) – 12:53 Деревянный мост на спуске через речку Джинди-Суу.

26,2 км (386,94 км) – 12:56 Н=2467 м Спустились к жилому летнику, преодолели небольшой овражек. Далее опять пошел плавный подъем вдоль реки Чонг-Кемин.

26,92 км (387,66 км) – 13:06 Брод в седле.

27,78 км (388,52 км) – 13:10 Еще один брод в седле. Слева виден мост через Чонг-Кемин и дорога к его правому притоку – р. Мамбет-Булак.

28,53 км (389,27 км) – 13:17 Брод в седле.

32,1 км (392,84 км) – 13:36 Н=2514 м Остановка на перекус. Загрузили в себя чернослив, который покупали еще в Бишкеке. После него несколько участников почувствовали дискомфорт в животе.

13:54 Выехали на маршрут. На этом участке покрытие – в основном грунт с камнями, частая пересеченка, хотя подъемы короткие.

32,5 км (393,24 км) – 13:57 Брод в седле.

34,96 км (395,7 км) – 14:16 Доехали до речки Кой-Суу. Течение достаточно сильное, одеваем бродильную обувь, снимаем рюкзаки и бродим реку челноком, помогая друг другу. Один участник исхи-



Самый сложный брод за поход - через речку Кой-Суу

трился перебродить реку, не снимая с велосипеда рюкзак. Рядом летник, киргизы приехали на лошадях посмотреть, как мы преодолеваем брод. Как оказалось в дальнейшем, это был самый сложный брод на маршруте, который берется только до обеда – потом воды в реке добавляется и его можно преодолеть лишь на лошадях или машинах. Мы читали отчеты и предварительно были в курсе сложностей с этим бродом, но случайно перепутали его со следующим – думали, что сложным будет брод как раз после этого, поэтому с опаской поехали дальше, заранее смиряясь с тем, что придется через несколько километров стать на ночевку.

14:48 Перебродили брод, привязали рюкзаки, переобулись, едем дальше.

+17,9 °С, влажность 51,1%, ветер 0,5 м/с, облачно.

40,0 км (400,74 км) – 15:50 Н=2634 м Подъехали к броду через р. Орто-Кой-Суу, который оказался несложным – течение быстрое, но не настолько, как в предыдущей речке. Поэтому мы просто перенесли велосипеды, не снимая с них рюкзаки. Здесь мы и поня-



Юрта киргиза Алекса у начала подъема на Кок-Айрык

ли, что перепутали броды местами. На том берегу нас встретил местный киргиз и пригласил в юрту. Решили принять приглашение. Зашли, посидели, пофотографировались, слегка перекусили. Киргиз – Алекс – приглашал остаться на ночь, но нам эта идея не очень понравилась – и так наметилось небольшое отставание по маршруту, лучше подняться сегодня повыше, пока есть время.

16:35 Н=2665 м Вышли на маршрут. По карте чуть выше (юго-восточнее) от брода проходит дорога на перевал Кок-Айрык. Спросили Алекса – он ответил, что она есть и махнул рукой, мол, «подни-

майтесь туда», указывая вверх вдоль правого берега речки Орто-Кой-Суу. Полезли по траве и грунтам с велосипедами практически на «стенку» – градиент достигал 22%.

40,9 км (401,64 км) – 16:55 Н=2748 м Выкарабкались на горную каменистую дорогу к перевалу Кок-Айрык. За 400 м пути набрали почти 90 м. Устроили обед, поскольку в юрте толком так и не поели, а нам еще сегодня забираться под перевал.

17:15 Вышли на маршрут. 6-процентный подъем, который кажется «поскачком» после недавней «стенки». Двигаемся почти на юг вдоль правого берега речки Орто-Кой-Суу.

42,96 км (403,7 км) – 17:46 Н=2851 м Брод в седле, заодно набрали воды, которая оказалась нам чистой и мы выпили прямо из ручья, даже без фильтрации. Здесь же, возле брода, расположились местные охотники на «Нивах» – вымачивали в ручье тушки сусликов.

43,74 км (404,48 км) – 18:23 Н=2930 м Дошли до серпантина и приняли решение становиться здесь на ночевку, так как неизвестно, где дальше по маршруту будет вода и насколько реально на подъеме по серпантину установить палатку. Удобное же место для ночевки (по отчетам) достаточно далеко отсюда, засветло добраться не успеем. Поэтому стали на первой «полочке» серпантина в высокой траве на обочине дороги (**42°50'45.14" С, 76°49'28.05" В**). Место оказалось живописным, никто нам не мешал, за водой спускались 700 м обратно по дороге к ручью, отмеченному в хронометраже в 17:46.



Ночевка на дороге к перевалу Кок-Айрык

+8,8 °С, влажность 46,0%, ветер 1,1 м/с, ясно.

За день пройдено: 43,74 км

Из них:

по каменистой горной дороге – 43,74 км.

Набор высоты – 1350 м, потеря высоты – 544 м.

Чистое ходовое время в пути – 5 ч 07 мин.

9 день, 18.08.2013, воскресенье (8 ходовой)

(Ущелье р. Орто-Кой-Суу, Н=2930 м – цирк реки Орто-Кой-Суу, под пер. Кок-Айрык, Н=3382 м)

6:00 Подъем, сборы, завтрак.

-2,3 °С, влажность 36,5%, ветер 1 м/с, ясно.

0 км (404,48 км) – 8:36 Выход на маршрут. С утра оказалось, что у одного из участников проблемы со здоровьем. То ли вчера отравился черносливом, от которого всем было неважно, то ли выпил нефilterованной воды из последнего ручья, то ли у него проявилась горная болезнь (хотя у нас это уже не первый высокогорный перевал и раньше все было нормально, да и высота относительно небольшая)... Симптомы одинаковы как для отравления, так и для «горняшки»: слабость, тяжесть в животе, озноб, температура. Рвоты и диареи нет. Для начала медик выдал активированного угля (из расчета 1 таблетка на 8 кг веса) и таблетку левомицетина. Решили потихоньку двигаться по маршруту, наблюдая за состоянием участника.



Впереди - цирк реки Орто-Кой-Суу

5,68 км (410,34 км) – 11:47 Н=3350 м Дошли до брода, пересекаем речку, которая 50-60 м течет прямо по дороге, на речке местами лежит снег со льдом. Дорога – горная, с крупными камнями, местами камни просто навалены на дорогу. Средняя крутизна – примерно 10%. Участнику, которому нездоровится, лучше не стало. Дали ему дополнительно поспать 40 минут в тени, пока остальные челночили велосипеды с рюкзаками поближе к

перевалу. Сам больной передвигался пешком, без нагрузки. Жалобы на общую слабость и дискомфорт в животе.

6,12 км (410,6 км) – 12:17 Н=3382 м Дошли до цирка перед перевалом Кок-Айрык, здесь сливаются несколько ручьев, образуя речку Орто-Кой-Суу. Дальше, влево на восток, уходит серьезный серпантин. По отчетам здесь была ночевка у Дмитрия Романова (МКВ) в 2012 г. Решили устроить полудневку, полечить участника. Разбили лагерь (**42°48'39.94" С, 76°50'07.46" В**), уложили больного в палатку, да-



Пройден очередной сложный участок



Полудневка в цирке реки Орто-Кой-Суу

вали по очереди смекту, интетрикс (перед приемом пищи) и под вечер – 2 таблетки диакарба. Ночью наблюдалось улучшение, а на следующее утро участник смог передвигаться уже в седле, хотя и не быстро – слабость осталась. В целом – место красивое, к реке дойти легко, причем вода недалеко. За время полудневки сходили на разведку по серпантину, поднастроили велосипеды (переключатели, тормоза), подшили порвавшуюся «юбку» у палатки.

Погодные условия:

17:00: +18,5 °С, влажность 16,2%, ветер 1,1 м/с, ясно.

20:00: +6,2°С, влажность 19,7%, ветер 1,5 м/с, ясно.

За день пройдено: 6,12 км

Из них:

по крупнокаменистой горной дороге – 6,12 км.

Набор высоты – 507 м, потеря высоты – 25 м.

Чистое ходовое время в пути – 1 ч 37 мин.

10 день, 19.08.2013, понедельник (9 ходовой)

(Цирк реки Орто-Кой-Суу, под пер. Кок-Айрык, Н=3382 м – пос. Чок-Тал, пансионат «Солнышко» на мысе Кол-Булунг, Н=1611 м)

7:00 Подъем, сборы, завтрак. Скорее всего, ночью было ниже нуля, поскольку речка покрылась льдом.

+2,8 °C, влажность 26,6%, ветер 2 м/с, ясно.

0 км (410,6 км) – 9:27 Выход на маршрут. На здоровье никто не жалуется, заболевший накануне участник чувствует себя нормально, хотя небольшая слабость у него осталась. Сразу лезем по серпантину на восточный склон, куда уходит дорога. Покрытие – все та же горная каменистая дорога со скальными выступами и иногда завалами камней.

1,62 км (412,22 км) – 9:50 Н=3468 м Поднялись на последний виток серпантина, пройдя 5 «полочек». Здесь, наверху, покрытие стало хуже, превратившись в заброшенную горную (вездеходную) дорогу. Кругом развалы камней, да и сама дорога состоит из слегка укатанного каменного крошева, осыпающегося по крутым склонам на проезжую часть. Однако при желании ехать можно.

2,38 км (412,98 км) – 10:21 Н=3530 м Относительно прямой участок закончился, опять начинается серпантин в восточном направлении. В вышине впереди видны ворота перевала. Встретили 2 машины джиперов (киргизские охотники на «Нивах»), пообщались, пофотографировались. Киргизы сказали, что спустились с Кок-Айрыка, хотя в дальнейшем на перевале мы следов машин не видели, а на мокром грунте они должны были остаться.



Серпантин к перевалу Кок-Айрык

5,36 км (415,96 км) – 11:46 Н=3728 м Смыло кусок серпантина. Это начало 9 «полочки». Кстати, считать повороты дороги оказалось просто – на каждом из них стоит камень, на котором краской проставлена цифра. При подъеме на Кок-Айрык максимальную цифру мы видели «19». Лезем по крупнокаменистой осыпи вверх, срезаем петлю по склону «полочки», помогая друг другу затягивать велосипеды с рюкзаками по 30% подъему. Как здесь до нас проехали «Нивы» – загадка, да и следов их нет.

5,78 км (416,38 км) – 12:13 Н=3790 м Только выкарабкались на очередной виток и немного прошли, как опять размытая/засыпанная дорога. Приходится снова лезть с велосипедами по склону, но здесь не так круто, как раньше – «всего» 25%.



Снег на дороге к перевалу не везде растаял

6,09 км (416,69 км) – 12:42 Н=3816 м Один из витков серпантина засыпан снегом (не растаял с зимы). Опять лезем по склону, но уже снежному. Снежный участок небольшой – в снегу легко вырубаяются ступеньки, да и уклон здесь как на обычной дороге (~9%).

6,38 км (416,98 км) – 12:57 Н=3846 м Последний поворот на последнюю «полочку» перед перевалом. На обочина камень с надписью «19». Впереди по дороге – ворота перевала. Слева, ближе к склону, вдоль всей дороги лежат языки снега, который понемногу тает. В результате можно ехать только около края по сильно мокрому песку. Тяжело, но возможно. Следов джиперов нет, хотя колеи от наших велосипедов остаются. Делаем вывод, что охотники либо вообще не ехали через перевал, либо проехали в другом (?) месте.

6,81 км (417,41) – 13:07 Забрались на перевал Кок-Айрык. По GPS максимальная высота – 3855 м, по карте ГШ – 3890 м. Фотосессия, раздача перевальных шоколадок. Снимаем перевальную записку, пишем свою. Подготовка к спуску. В южную сторону виден Иссык-Куль и лента дороги; в северной стороне, откуда мы приехали, наблюдается пройденный нами серпантин. Вокруг снежные склоны. Красиво.

13:41 Начинаем спуск, предварительно проверив тормоза и утеплившись. Уклон – 6-8%. Покрытие местами такое же, как и до перевала, но попадаются участки грунта с мелкими камнями, которые кажутся нам почти асфальтом. В целом же спуск сложный, постоянно встречаются крупные камни, которые надо объезжать, каменные навалы. Иногда приходится спешиваться, чтобы обойти или пройти кучи камней. Около перевала увидели несколько единиц брошенной строительной техники и пустой вагончик для строителей. Похоже, что дорогу с этой стороны пытаются поддерживать в приемлемом для езды состоянии.



Вид с перевала Кок-Айрык на озеро Иссык-Куль

8,66 км (419,26 км) – 13:53 Брод в седле, сразу же за ним – каменный завал. Спешиваемся, чтобы его преодолеть. Спускаемся по в меру извилистому серпантину вдоль правого берега реки Орто-Кой-Суу (с южной стороны перевала река называется так же, как и с северной).

12,4 км (423,0 км) – 14:42 Н=3450 м Плановый привал.

14:53 Выехали на маршрут.

15,3 км (425,9 км) – 15:08 Н=3254 м Пересекли по металлическому мосту речку Туйк-Тер, правый приток Орто-Кой-Суу, встали на обед.

+17,3 °С, влажность 55,6%, ветер 1,2 м/с, ясно.

15:47 Выехали с обеда.

19,23 км (429,83 км) – 16:22 Н=3082 м Спускаясь по горной дороге, обнаружили завал. Его можно преодолеть со стороны склона в лямках, перетаскивая велосипед через крупные камни. Этот завал упоминался в отчетах, которые мы изучали перед походом, как и пути его объезда. Поэтому вернулись на 200-300 м назад, где слева (в восточной части) от дороги вниз по склону уходит грунтовая козья тропа, ведущая к реке. Спускаемся по ней и едем непосредственно вдоль Орто-Кой-Суу, небольшая пересеченка, покрытие – трава, грунт, камни. Попадаются населенные летники. Справа видна та дорога, по которой мы не поехали из-за завала, движемся параллельно ей.

21,1 км (431,7 км) – 16:48 Н=2979 м Выбрались с грунтовки на основную дорогу, по которой спускались ранее, до завала. Продолжаем движение по ней.

22,6 км (433,2 км) – 16:53 Н=2852 м Остановка, ждем одного из участников, который регулирует себе тормоза.

17:14 Продолжили движение.

25,6 км (436,2 км) – 17:27 Н=2607 м Остановка, пробой заднего колеса одного из участников – «змеиный укус» из-за камней. Меняем камеру.

17:40 Продолжили движение. Характер покрытия немного изменился – каменистая горная дорога превратилась в грунтово-песчаную каменистую дорогу, на которой, из-за



Песчано-каменистая дорога на спуске с Кок-Айрыка

обильных дождей появились косые и продольные канавки по всей площади. Ехать стало труднее, больше трясет, иногда приходится останавливаться, чтобы перебраться через такие канавки, больше напоминающие лесовозные колеи. Уклон держится прежний – около 8%. Все внимание приковано к дороге, даже нет времени поднять голову, чтобы посмотреть на окружающие нас виды.

31,6 км (442,2 км) – 18:15 Н=2117 м Спустились по последнему витку серпантина, впереди – прямая дорога к Иссык-Кулю. Отсюда уже видна асфальтовая дорога вдоль берега. Встретили джип,

киргиз расспросил нас о состоянии дороги на перевал. Мы, в свою очередь, узнали, всегда ли здесь такая дорога, на что получили ответ, что в этом году было много дождей, покрытие сильно размыло.

38,8 км (449,4 км) – 18:51 Н=1620 м Выехали на берег Иссык-Куля, немного восточнее поселка Орнёк. Трасса А363, асфальт, пересеченки нет, трафик умеренный. Перед этим пересекли в брод безымянную речушку. Поворачиваем вправо на запад.

39,5 км (450,1 км) – 18:55 Въехали в поселок Орнёк.

41,9 км (452,5 км) – 19:07 Остановка, прокол переднего колеса одного из участников, меняем камеру.

19:20 Продолжили движение.

49,5 км (460,1 км) – 19:43 Въехали в поселок Чок-Тал. Посмотрели по GPS подходящие hostels в районе (предварительно залив точки в Москве), решили ехать на мыс Кол-Булунг, там располагается несколько пансионатов, наверняка какой-то нам подойдет.

50,4 км (461,0 км) – 19:45 Повернули в поселке влево, а через 400 м по указателю «Пансионат «Солнышко» – вправо.

50,9 км (461,5 км) – 19:48 Н=1617 м Доехали к воротам пансионата, руководитель со штурманом пошли узнавать наличие свободных помещений и условия заселения. Условия подошли, сняли домик как раз на пятерых, останавливаемся на ночевку (42°34'51.40" С, 76°44'20.29" В). В оплату (350 сом с человека) входит ужин и завтрак, причем администратор посчитал нам проживание не за стандартные сутки, а именно за ночь, чему мы были приятно удивлены – попадаются еще нормальные люди. Столовую не закрыли специально для нас (ужин официально заканчивается в 20:00), сытно накормив лагманом. Вечером желающие ходили купаться на оборудованный пляж Иссык-Куля. Нам выделили отдельный домик, в наличии – горячий душ. В целом место оставило очень приятное впечатление. Остановиться же в подобном месте решили еще в Москве, чтобы отдохнуть и отмыться после перевала.

+15,2 °С, влажность 67,5%, ветер 0,5 м/с, ясно.

За день пройдено: 50,9 км

Из них:

по крупнокаменистой горной дороге	– 18,54 км;
по крупнокаменистой грунтовке	– 1,87 км;
по каменистой песчаной дороге	– 13,2 км;
по вездеходной дороге	– 5,19 км;
по асфальту	– 12,1 км.

Набор высоты – 646 м, потеря высоты – 2408 м.

Чистое ходовое время в пути – 5 ч 22 мин.

11 день, 20.08.2013, вторник (10 ходовой)

(Пос. Чок-Тал, пансионат «Солнышко» на мысе Кол-Булунг, Н=1611 м – берег оттока р. Турасу перед пос. Кара-Талаа, Н=1654 м)

7:30 Подъем, неспешные сборы. Особо с выездом решили не торопиться, тем более, что завтрак в столовой назначен на 9:00. После вчерашней трясучки на спуске слегка настраиваем велосипеды.

+21,4 °С, влажность 60,6%, штиль, ясно.

10:08 Позавтракали, отъехали от столовой в сторону администрации сдавать домик.

0 км (461,5 км) – 10:25 Выехали на маршрут, сдав домик. Асфальт, пересеченка отсутствует.

0,5 км (462,0 км) – 10:29 Доехали до асфальтовой трассы А363 вокруг Иссык-Куля, повернули налево на запад.

7,01 км (468,51 км) – 10:46 Проехали поселок Тамчи.

12,0 км (473,5 км) – 11:00 Проехали поселок Кош Кель.

15,77 км (477,27 км) – 11:08 Проехали поселок Чырпыкты, после которого сделали плановый привал на 10 минут.

29,5 км (491,0 км) – 12:03 Въехали в поселок Тору-Айгыр, небольшой набор высоты на 20 м (до 1642 м) с последующим сбросом.

33,88 км (495,38 км) – 12:15 Проехали поселок Кызыл-Орюк.

41,7 км (503,2 км) – 12:48 Въехали в поселок Сары-Камыш. Продолжаем двигаться по асфальту по трассе А363. Трафик интенсивный, приходится прижиматься к обочине. Качество асфальта не на высоте, часто попадаются выбоины, которые тяжело объехать – мешают проходящие машины. Кроме того, местами складывается впечатление, что киргизы считают дорогой проезжую часть + обочины и ждут от велосипедистов езды именно по обочинам.

47,0 км (508,5 км) – 13:04 Въехали в город Балыкчи (ранее – Рыбачье). Решили сперва найти банк и приобрести немного местных денег, потом пообедать и закупиться. Информация о местных кафе и магазинах/рынках есть у штурмана в GPS, едем проверять, насколько она соответствует действительности. Трасса А363 в городе превратилась в ул. Фрунзе, по ней мы и движемся.

52,0 км (513,5 км) – 13:26 Остановились на ул. Фрунзе возле Росинбанка ([42°27'16.49" С, 76°11'08.72" В](#)) поменять немного местной валюты (первый поворот направо после пересечения ул. Фрунзе с ул. Юрия Гагарина). Курс – 145 сом за 100 руб.

13:44 Поехали дальше по ул. Фрунзе на запад, ищем столовую.

51,6 км (513,1 км) – 13:50 Остановились на углу улиц Фрунзе и Интернациональной, повернули направо (на северо-запад по ул. Интернациональной), на углу – кафе. Зашли, посмотрели обстановку и меню – не понравилось, решили продолжить поиски. Вспомнили, что несколько сот метров назад проезжали большое кафе, похожее на ресторан, решили вернуться.

51,8 км (513,3 км) – 14:15 Остановились возле большого кафе «Смак» ([42°27'12.89" С, 76°11'04.55" В](#)), вернувшись полтора квартала по ул. Фрунзе. Оно расположено на улице Фрунзе между улицами Пионерская и Каралаева. Остаемся на обед. Кафе большое, с одним внутренним помещением и двумя навесами. Завозим велосипеды, делаем заказ.

+24,0 °С, влажность 65,8%, ветер 1 м/с, облачно.

15:22 Стартовали с обеда, едем на рынок закупаться. Движемся все по той же ул. Фрунзе до знакомого кафе, которое нам не подошло, поворачиваем вправо на ул. Интернациональную и едем по ней до пересечения с ул. Комсомольской. Слева видим базар (так называемый «Старый базар»).

52,4 км (513,9 км) – 15:29 Остановились на старом базаре Балыкчи ([42°27'18.91" С, 76°10'45.53" В](#)) для закупки.

16:01 Закупились и выехали с рынка. Едем по ул. Комсомольской на запад, на пересечении с ул. Мамбеталиева поворачиваем налево на север. Через 200 м выезжаем на ул. Фрунзе (трасса А363) и поворачиваем на ней направо

53,1 км (514,6 км) – 16:15 Светофор, перекресток с ул. Тоголок Молдо, продолжаем движение по ул. Фрунзе – это после перекрестка немного правее, на северо-запад. Небольшой подъем.

53,9 км (515,4 км) – 16:18 Большой перекресток, круговое движение. Поворачиваем влево, здесь трасса А363 временно сливается с трассой А365. Асфальт, плавный спуск, примерно через полкилометра пересекаем ж/д пути.

58,29 км (519,79 км) – 16:15 Развилка асфальтовых дорог, поворачиваем налево на юго-восток к Иссык-Кулю. Т. е. мы продолжаем оставаться на трассе А363, которая проходит вокруг Иссык-Куля. Асфальт не очень хорошего качества, встречный ветер, небольшая пересеченка. Едем компактной группой, чтобы снизить энергозатраты на преодоление ветра. Каждые 50 минут остановка на 10-минутный отдых.

78,24 км (539,74 км) – 17:27 Въехали в поселок Оттук. После него идет плавный (~2%), но постоянный набор высоты.

84,34 км (545,84 км) – 18:00 Въехали в поселок Кара-Шаар. До этого останавливались несколько раз попробовать абрикос и яблок, деревья с которыми росли вдоль дороги. Набор высоты продолжается.

88,83 км (550,33 км) – 18:33 Пересекли мост через речку Турасу и повернули налево на грунтовку перед поселком Кара-Талаа. Едем по грунтовке с камнями в направлении Иссык-



Ночевка у реки Турасу, южный берег Иссык-Куля

Куля. После съезда на грунт почти сразу же пересекаем брод в седле через один из оттоков Турасу.

89,76 км (551,26 км) – 18:46 Н=1654 м Встали на ночевку на арыке – оттоке р. Турасу (**42°19'12.67" С, 76°23'50.77" В**). Место оказалось неплохим: рядом посадки растительности вдоль арыка, закрывающие от ветра, высокая трава. Воду берем в арыке, фильтруем. Перед сном любимся закатом над горами. У одного из участников прокол колеса колочкой, клеим камеру.

+17,8 °С, влажность 71,4%, штиль, облачно.

За день пройдено: 89,76 км

Из них:

по крупнокаменистой грунтовке	– 0,93 км;
по асфальту	– 88,83 км.

Набор высоты – 183 м, потеря высоты – 132 м.

Чистое ходовое время в пути – 4 ч 23 мин.

12 день, 21.08.2013, среда (11 ходовой)

(Берег оттока р. Турасу перед пос. Кара-Талаа, Н=1654 м – устье реки Тоссор, Н=1608 м)

6:30 Подъем, сборы, завтрак. Один из участников меняет себе цепь (из профилактических соображений). Наблюдали проехавший из Балыкчи в сторону рудника Кумтор конвой: 6 или 7 огромных бензовозов и автоплатформ с покрышками для карьерных самосвалов.

+12,0 °С, влажность 53,9%, ветер 0,3 м/с, ясно.

0 км (551,26 км) – 9:29 Выехали на маршрут.

0,9 км (552,16 км) – 9:35 Вышли с грунтовки на асфальт трассы А363, перед этим преодолев брод в седле. Начало поселка Кара-Талаа. Встретили велотуриста-одиночку из Екатеринбурга и до асфальтового перевала перед Ак-Саем периодически обгоняли друг друга по маршруту.

15,5 км (566,76 км) – 10:07 Въехали в поселок Бар-Булак. До этого был небольшой спуск, а потом пошел затяжной плавный (до 2%) подъем. С утра движение по трассе менее интенсивное.

17,83 км (569,09 км) – 10:12 Въехали в поселок Шор-Булак. Что интересно – ни на одной из карт (ГШ, Google Earth, OpenStreetMap) этого поселка нет. Только на ГШ сперва идет Барбулан, а потом еще раз поменьше – Барбулак. Вот этот второй Барбулак и оказался на местности Шор-Булаком.

19,11 км (570,37 км) – 10:18 Встали на запланированный привал в поселке около магазина.

10:30 Выехали на маршрут. Плавный подъем продолжается.

23,29 км (574,55 км) – 10:47 Въехали в поселок Кара-Коо. Примерно до его середины идет набор высоты, а потом резкий сброс к руслу реки Актерек – по ГШ она расположена уже в поселке Кызылту, но на местности разрыва между поселками или какой-то таблички мы не увидели. От р. Актерек начинается подъем на асфальтовый перевал Кескен-Бел, обозначенный на ГШ как «пер. 2070». Уклон более-менее равномерный, составляет 3-4%.

30,18 км (581,44 км) – 11:10 Проехали речку, начинаем подъем. Прокол переднего колеса у одного из участников.



Внизу - кишлак Кызылту, за ним - подъем к перевалу Кескен-Бел

11:33 Заклеили камеру, едем дальше.

32,83 км (584,09 км) – 11:50 Еще один прокол у того же участника, меняем камеру. Трафик здесь не такой интенсивный, как на северном берегу Иссык-Куля, однако водители ведут себя агрессивней, часто едут «в лоб» навстречу или пытаются подрезать велосипед по ходу движения, считая, что наше место – на обочине. Возможно, нам просто не повезло, но впечатление сложилось именно такое. К тому же асфальт – плохого качества, много провалов и дыр, которые приходится объезжать.



Асфальтовый перевал Кескен-Бел

39,94 км (591,2 км) – 12:57 Въехали на асфальтовый перевал Кескен-Бел, по GPS высота – 2075 м, на стеле, обозначающей перевал, – 2109 м. Здесь последний раз встречаем коллегу по велотуризму из Екатеринбурга – попив кумыса, он уходит на спуск. Мы же делаем привал с перекусом.

13:14 Продолжаем маршрут, спуск. На спуске иногда останавливаемся фотографировать открывающиеся виды.

45,17 км (596,43 км) – 13:23 Въехали в поселок Ак-Сай, пересекли мост через р. Ак-Сай.

50,62 км (601,88 км) – 13:37 Въехали в населенку Эшперово (Большевик на ГШ). После него заканчивается спуск (H=1721 м) и после моста через левый приток реки Тонг начинается подъем.

55,59 км (606,85 км) – 13:55 Въехали в поселок Торт Кёль, за ним – резкий спуск к мосту через реку Тонг и опять продолжение подъема. Ненадолго остановились попробовать абрикос с придорожного дерева.

57,7 км (608,96 км) – 14:17 Въехали в крупный поселок Бекенбаев. Что интересно – ни на одной из карт нет правильного названия этого поселка. В отчете нами используется местное название с придорожной стелы. Едем по главной улице – она же трасса А363.

59,8 км (611,06 км) – 14:26 H=1818 м Центр Бекенбаева, нашли подходящее кафе для обеда ([42°06'50.28" С, 76°59'56.21" В](#)), останавливаемся, едим. После обеда осуществляем крупную закупку продуктов, поскольку считаем, что перед длительным автономом на 4-5 дней (пер. Тоссор + долины рек Бурхан и Арабель) больше возможности приобрести продукты не будет. Магазинов много, все необходимое выбрать можно, только приходится обойти их все.



Въезжаем в Бекенбаев

+22,0 °C, влажность 74,8%, штиль, ясно.

17:14 Выехали на маршрут. Почти сразу поворачиваем влево на север, следуя трассе А363. Достаточно длинный (примерно 10 км) асфальтовый спуск к Иссык-Кулю.

65,7 км (616,96 км) – 17:35 Въехали в поселок Тонг.

68,0 км (619,26 км) – 17:41 Выскочили на берег Иссык-Куля: пляжи, много туристов и машин. Достаточно сильный встречный ветер. Продолжительный спуск от Бекенбаева закончился, но местами попадают короткие и крутые подъемы и спуски вдоль берега.

77,94 км (629,2 км) – 18:15 Въехали в поселок Каджи-Сай. Вокруг все очень напоминает пляжный кемпинг – много машин и отдыхающих, палатки, домики, торговые точки. Останавливаемся на АЗС купить бензин ([42°09'44.27" С, 77°09'59.05" В](#)), который нам налили без проблем.

18:23 Выехали на маршрут, продолжаем движение вдоль побережья по трассе А363. Вокруг красивые закатные виды.

98,3 км (649,56 км) – 19:29 Мост через реку Тоссор, перед ним поворачиваем влево на

грунтовку, уводящую к Иссык-Кулю. В 200 м перед мостом справа есть отель для автомобилистов. Мы проехали мимо не останавливаясь – решив, что на озере ночевка приятней. Тем более, что это наша первая ночевка в палатке именно на берегу Иссык-Куля.



Располагаемся на ночевку в устье реки Тоссор

98,54 км (649,8 км) – 19:33 Н=1608 м Стали на ночевку в устье реки Тоссор (42°10'26.61" С, 77°23'41.55" В). Место приятное, высокие деревья и кусты, скрывающие палатку. Непосредственно к озеру – 50 м, много рыбаков с машинами и лодками, но нас никто не тревожил. Воду брали в речке. На вид она чистая (не такая мутная, как была, например, в Кегеты), но все равно фильтровали.

+15,0 °С, влажность 82,1%, штиль, ясно.

За день пройдено: 98,54 км

Из них:

по крупнокаменистой грунтовке	– 0,93 км;
по асфальту	– 97,61 км.

Набор высоты – 1105 м, потеря высоты – 1165 м.

Чистое ходовое время в пути – 5 ч 21 мин.

13 день, 22.08.2013, четверг (12 ходовой)

(Устье реки Тоссор, Н=1608 м – р. Тосор под пер. Тоссор, Н=3218 м)

6:00 Подъем, сборы, завтрак.

+18,2 °С, влажность 51,7%, штиль, ясно.

0 км (649,8 км) – 8:02 Выехали на маршрут. Вернулись к трассе А363, повернули вправо на запад.

0,3 км (650,1 км) – 8:06 Съехали с асфальта влево на горную дорогу. Покрытие – мелкий щебень, перемежающийся крупными камнями, местами с гребенкой и неглубоким песком. Дорога поднимается вверх по левому берегу речки Тоссор. Пока уклон небольшой – до 2%, но тяжело ехать из-за большого количества песка и камней.



Каменно-песчаная дорога в начале подъема на Тоссор

3,77 км (653,57 км) – 8:37 Н=1724 м Вправо в горы уходит отворотка, мы продолжаем ехать вдоль реки. Преодолели несколько крутых коротких подъемов. Покрытие стало лучше – песка уменьшилось и теперь дорога напоминает обычный мелкощебеночный грейдер с вкраплениями крупных камней. Зато увеличился уклон, он составляет 3-4%.

5,51 км (655,31 км) – 9:07 У одного из участников прокол, меняем камеру.

9:32 Продолжаем движение. Виды вокруг просто великолепные!

10,56 км (660,36 км) – 10:28 Н=2028 м Ущелье разветвляется на два. Справа в Тоссор вливается речка Тогузбулак. Мы пересекаем ее по мосту и едем в левое ущелье (практически на юг), продолжая движение вдоль реки Тоссор.

11,75 км (661,55 км) – 10:45 Н=2104 м Через узкое ущелье въехали в обширную долину, живописно расположенную между гор. В ущелье дорога была преимущественно крупнокаменистая. V-образная развилка, поворачиваем влево, по деревянному мостику переезжаем р. Тоссор. Вправо тоже уходит дорога, но по отчетам долину проще пересечь так, как поехали мы.

12,5 км (662,3 км) – 10:56 Доехали до одинокого дома справа от дороги и проехали некое подобие ворот с кучей вывесок на киргизском языке. Сразу после них – V-образная развилка, мы едем вправо на север к мосту через реку.



Обширная долина на подъеме к перевалу Тоссор

12,6 км (662,4 км) – 10:59 Проезжаем по мосту через речку Бугумуйуз, после него сразу поворачиваем вправо на запад, сперва немного спускаемся по долине, после чего идет резкий короткий подъем.

13,2 км (663,0 км) – 11:02 Возбрались на «торчок», дорога резко уходит влево на север уже вдоль правого берега р. Тоссор. Уклон еще больше увеличился, теперь он составляет 6%. Покрытие на этом участке – затвердевшая грунтовка с виляющими по ней канавками под колеи, по которым в дождь стекает вода и где собираются камни.

14,3 км (664,1 км) – 11:12 Н=2214 м Начинается серпантин, который уходит влево по склону. Он имеет особенность – каждая его «полочка» в обратном, северном направлении намного короче, чем в южном, причем едется «обратно» проще. Как мы поняли, рассматривая позже трек, на север «полочки» – практически без набора высоты. Взбираемся по серпантину, жарко, воды пока поблизости нет, только справа внизу слышен шум р. Тоссор.

19,03 км (668,83 км) – 12:56 Н=2567 м Мост через речушку Чолоктор – правый приток Тоссора. Неподалеку слева виднеется жилой летник. До этого места, начиная с долины, доступной воды не было. Останавливаемся на обед.

+24,5 °С, влажность 73,4%, ветер 1,5 м/с, облачно.

14:12 Выехали с обеда. Погода начинает портиться, с востока наползают дождевые тучи.

20,1 км (669,9 км) – 14:27 Н=2650 м Опять начался серпантин. От моста и до этого места была относительно пологая ровная дорога, высоту набрали лишь в последней ее части. Покрытие – мелкощебеночный грейдер с небольшим добавлением песка, иногда – средние и крупные камни.

23,7 км (673,5 км) – 15:26 Встретили группу иностранных туристов – 5 человек. Они спускаются с Тоссора. Сказали нам, что дальше есть места для ночевки.

24,3 км (674,1 км) – 15:56 Н=2950 м Слева со склона стекает ручеек, дорога делает изгиб в этом месте, брод в седле. За ручьем – небольшой навал камней.

25,8 км (675,6 км) – 16:26 Н=3085 м По плану у нас здесь место ночевки, главный критерий – доступность воды, а река тут рядом – как раз ее уровень начинает почти совпадать с уровнем дороги. Однако рядом и юрты киргизов, решили попробовать проехать еще немного – повыше.



На пути к Тоссору - по этому серпантину мы поднимались



Ночевка у реки Тоссор, высота 3200 м

16:39 Продолжаем движение. Накрапывает дождь.

27,62 км (677,42 км) – 17:20 Н=3218 м Ставим лагерь (42°00'36.36" С, 77°21'05.01" В). Место ничем не отличается от предыдущего – доступная река, ровные площадки и даже юрты киргизов, – но на 100 м выше. Однако дождь усилился, решаем дальше не ехать: 1600 м абсолютного набора – хороший результат дня. Находим место под палатку, среди камней натягиваем тент. Любуемся видами, отдыхаем.

+16,2 °С, влажность 89,0%, ветер 1,0 м/с, дождь.

За день пройдено: 27,62 км

Из них:

по каменистой горной дороге	– 22,02 км;
по крупнокаменистой горной дороге	– 3,1 км;
по каменистой песчаной дороге	– 2,5 км.

Набор высоты – 1730 м, потеря высоты – 113 м.

Чистое ходовое время в пути – 5 ч 37 мин.

14 день, 23.08.2013, пятница (13 ходовой)

(Р. Тосор под пер. Тоссор, Н=3218 м – место впадения в реку Джилусу реки Кашкасу, Н=3003 м)

6:15 Подъем, сборы, завтрак.

+6,8 °С, влажность 73,2%, ветер 1,5 м/с, ясно.

0 км (677,42 км) – 8:28 Выход на маршрут. Продолжаем подъем на перевал, уклоны примерно 6%, иногда попадаются крутые, но короткие градиенты. Покрытие в целом – мелкощебеночный грейдер с песочком, но иногда попадаются навалы камней, местами – большие валуны.

3,34 км (680,76 км) – 9:26 Н=3442 м Дорогу пересекает небольшой ручеек, вода по виду питьевая. Еще метров через 150 встречается ручеек чуть покрупнее, брод в седле. С высоты примерно 3300 м проблем с местом для стоянки не будет: много ручьев (не считая реки Тоссор), относительно ровные широкие места рядом с рекой.

3,77 км (681,19 км) – 9:32 Пересекаем крупный ручей, большие камни. Пришлось спешиваться, чтобы перейти его вброд.

3,93 км (681,35 км) – 9:35 Еще один крупный ручей проходит в трубе под дорогой – сделан искусственный мост. И вообще проезжаемый нами сейчас участок характеризуется множеством различных ручейков, протекающих вдоль и поперек дороги. Преодолеваем их на велосипеде. В хронометраже отмечены только крупные ручьи.

5,15 км (682,57 км) – 9:57 Еще одна труба под дорогой, по которой в Тоссор вливается его правый приток.

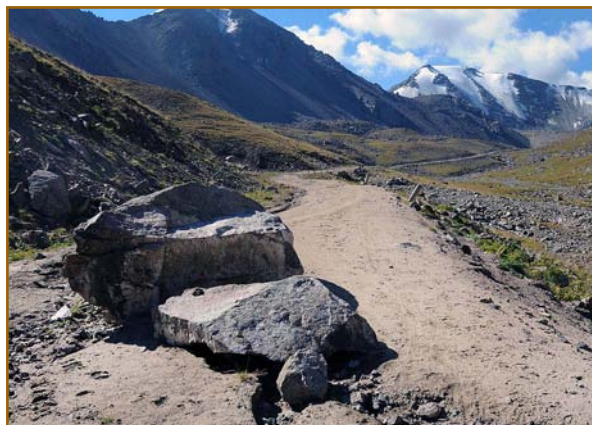
5,54 км (682,96 км) – 9:45 Еще один ручей, брод в седле.

5,86 км (683,28 км) – 10:14 Н=3634 м С этого момента на дороге опять начинает попадаться очень много ручейков – вдоль и поперек дороги. Все их перечислять не будем.

6,0 км (683,42 км) – 10:18 Н=3652 м Покрытие сменилось. Вместо укатанного грунта с мелкими камнями пошли достаточно крупные камни по всей площади дороги. Другими словами, дорога превратилась в каменистую горную с крупными камнями и скальными выступами.



Цирк реки Тоссор, траектория подъема к перевалу



Дорога к перевалу иногда бывает забавна

6,6 км (684,02 км) – 10:27 Н=3691 м Начало предперевального серпантина, «полочка» с резким подъемом вверх (крутизна – 15-20%), на котором навалены крупные камни (вездеходная дорога), вскарабкиваемся. После этого «торчка» небольшой спуск вниз. Плановый привал.

7,33 км (684,75 км) – 10:56 Н=3700 м Начало еще одного подъема по крутой «стеночке» с крупными камнями. Средний уклон примерно 17%, но видно, что это дорога и здесь проезжают джипы.

8,41 км (685,83 км) – 11:18 Н=3823 м Последний отдых перед перевалом, последний поворот, последняя «полочка» серпантина (кстати, серпантин очень «скромный» здесь – всего 2-3 витка). Впереди слева направо (на юго-восток) и

немного вверх идет дуга подъема, в конце которого виден перевал. Вокруг – крутые каменные склоны, с которых периодически скатываются камни. Справа (южнее) прямо перед нами ледник, который раскололся, когда мы проходили мимо – хорошо, что между нами расположено ледниковое озеро.

9,24 км (686,66 км) – 11:47 Поднялись на перевал Тоссор. Высота – 3887 м по GPS и 3894 м по ГШ. Как и на пройденных ранее перевалах – ветер, холодно (даже несмотря на солнечный день). Это оказался самый высокий перевал нашего похода. Оставили перевальную записку, фотосессия – вокруг красивые виды, перевальная шоколадка, подготовка к спуску.

12:05 Начинаем спуск с перевала. Несмотря на каменные россыпи кругом, дорога на спуск достаточно ровная, мелкие камни, грунт, иногда попадаются врытые камешки побольше, но в целом спускаться легко, на том же же Кок-Айрыке спуск не идет ни в какое сравнение с этим – все едет, каменные завалы попадают только возле бродов. На спуске серпантина нет, почти сразу (не считая 1,5-2 км вначале, где уклон достигал 10%) начинается пологий прямой уклон вдоль правого берега реки Ашулутёбё, градиент – ~2-3%, причем местами приходится взбираться на невысокие «торчки».

10,05 км (687,47 км) – 12:12 Брод в седле.

11,78 км (689,2 км) – 12:23 Брод в седле.

14,82 км (692,24 км) – 12:39 Два подряд брода в седле. В целом же здесь много мелких ручейков – «текут» ледники, поэтому отмечаем только крупные броды.



Вдоль реки Ашулутёбе, очередной брод, после - обед

18,12 км (695,54 км) – 12:57 Н=3466 м Достаточно крупный брод правого притока Ашулутёбё – аккуратно переносим велосипеды – большие камни разбросаны неравномерно по дну, в седле не берется. На карте ГШ эта речка есть, но без названия. Примерно полкилометра назад с той стороны Ашулутёбё видели впадающий в нее левый приток – Килчу. После брода останавливаемся на обед.

+14,6 °C, влажность 68,8%, ветер 1,2 м/с, облачно.

13:42 Выехали с обеда. Характер дороги не поменялся – пересеченка на фоне общего плавного

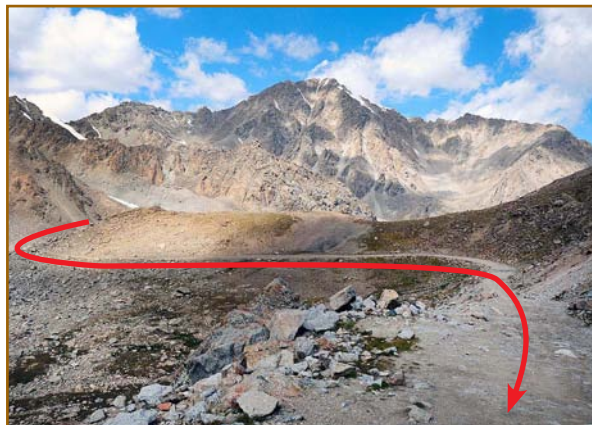
го спуска, броды...

22,23 км (699,65 км) – 14:09 Брод в седле.

23,10 км (700,52 км) – 14:20 Брод. Перетаскиваем велосипеды спешившись. После брода нам попадает группа пеших иностранных туристов больше 10 человек. Еще раньше (выше по реке) мы видели, как киргизы ставят им юрту.

30,02 км (707,44 км) – 15:10 Н=3184 м Доехали до брода через очередную речушку, рядом – развалившийся мост. Брод серьезный, изучаем возможность перейти с велосипедами по остаткам моста. Это у нас получается. Начинает накрапывать дождик. Интересно, что здесь речка уже называется Учечек – она сменила свое название недалеко отсюда, после урочища Джамгырчи.

30,89 км (708,31 км) – 15:33 Еще один обширный брод. Берем его частично в седле (через



Перевал Тоссор, вид на север - оттуда мы пришли



Развалившийся мост через безымянную речушку

несколько ручьев, на которые разбивается стекающая с гор речка), частично велосипеды перевозим, шагая рядом с ними.

34,5 км (711,92 км) – 15:56 Н=3145 м Мост через очередной правый приток Учемчека. Вокруг пасутся стада коров и лошадей, попадают летники киргизов.

41,1 км (718,52 км) – 16:45 Еще один брод с перетаскиванием велосипедов. Почти сразу после него дорога поворачивает влево на юго-запад. Внизу у реки видны несколько построек и жилой дом: тут, очевидно, находятся известные горячие источники Джилусу.



Ночевка на речке Джилусу у горячих источников

45,2 км (722,62 км) – 17:12 Доехали до речки Кашкасу – правого притока реки Джилусу, которая раньше называлась Учемчек, а еще раньше – Ашулутёбё. Решили ее на бродить, а остановиться здесь, в долине реки Джилусу, около горячих источников.

45,45 км (722,87 км) – 17:33 Н=3003 м Стали на стоянку ([41°52'13.87" С, 77°01'59.43" В](#)). Вечером и с утра с летника приходили киргизы, общались. Несколько участников ходили пробовать горячие источники, куда пускают за 100 сом с человека. Ветрено, натягиваем тент. Погода портится.

+14,0 °С, влажность 52,7%, ветер 1,3 м/с, облачно, срывается дождь.

За день пройдено: 45,45 км

Из них:

по каменистой горной дороге	– 41,14 км;
по крупнокаменистой горной дороге	– 2,5 км;
по вездеходной дороге	– 1,81 км.

Набор высоты – 1036 м, потеря высоты – 1220 м.

Чистое ходовое время в пути – 5 ч 04 мин.

15 день, 24.08.2013, суббота (14 ходовой)

(Место впадения в реку Джилусу реки Кашкасу, Н=3003 м – берег р. Бурхан возле впадения в нее р. Джаманэчки, Н=3075 м)

8:00 Стоим целое утро в облаке, дождь, осадки из облака – неприятная погода. Решили не вылезать из палатки до 8 утра, потом стали собираться, натягивать тент, завтракать. Пришел киргиз, приглашал к себе в дом, пока дождь не прекратится, но мы отказались – надо ехать.

+7,1 °С, влажность 92,0%, ветер 0,8 м/с, дождь.

0 км (722,87 км) – 11:03 Вышли на маршрут. Небольшая пересеченка на общем фоне плавного спуска, покрытие – горная дорога с мелкими камнями и мокрым песком.

0,87 км (723,74 км) – 11:26 Брод через р. Кашкасу (который вчера решили не бродить). Спешиваясь, проходим несколько русел, на которые dribится река в своем устье.

4,01 км (726,88 км) – 11:40 Брод в седле.

9,25 км (732,12 км) – 12:05 Свернули с основной дороги влево (на восток) на отворотку к реке Джилусу. Прямо дорога уходит к Нарыну, мы же поворачиваем, чтобы подниматься вдоль реки Бурхан к перевалу Арабель.



Форсирование реки Кашкасу

9,53 км (732,4 км) – 12:07 Н=2885 м Пересекаем реку Джилусу по деревянному мосту с бетонными опорами. Здесь заканчивается спуск и начинается плавный, еле заметный набор высоты до подножия подъема в перевал Арабель. На фоне общего набора присутствуют частые спуски и подъемы, короткие, но из-за сво-

его количества – утомительные. Дождь не прекращается, иногда достают порывы ветра.



По долине реки Бурхан в ее нижнем течении

Покрытие идет участками – каменистая грунтовка сменяет грунтовую дорогу по траве с небольшими кочками и наоборот. Такой обмен происходит достаточно часто. Местами попадаются навалы крупных камней.

15,8 км (738,67 км) – 13:11 Подряд 4 брода, третий – достаточно крупный, взяли их в седле. Все эти ручейки стекают с урочища Аккорумтор.

18,3 км (741,17 км) – 13:33 Брод в седле – проезжаем ручей, стекающий с урочища Кашкасу. Далее по маршруту мы переезжаем множество речушек и ручейков – таковы особенности долины Бурхан, отмечать каждый брод утомительно, поэ-

тому просто запоминаем их количество и на особо крупных бродах, где надо спешиваться, записываем.

20,6 км (743,47 км) – 13:56 Н=2946 м Мост через речку Бурхан на ее левый берег. Он нам не нужен: увлеклись и проехали еле заметную в траве отворотку влево. Хотя помним, что она была. Обратно возвращаться нет желания, просто поворачиваем на север к горам и напрямик по полю с глубоким оврагом выбираемся на нужную нам дорогу. Заодно залезаем траверсом на ощутимый (по сравнению с другими до этого) холм. Набираем примерно 40-50 м, но потом сбрасываем 30 по дороге. Ее покрытие – все та же «зебра»: грунт с камнями либо грунт с травой. При этом дорога была бы отлично укатанной грунтовкой, если бы не дождь, который сильно размочил грунт.

27,0 км (749,87 км) – 14:57 Н=2970 м Начало еще одного ощутимого подъема – проезжаем урочище Туюкуйрук. Резко набираем 40 м.

27,9 км (750,77 км) – 15:07 Поднявшись на холм и переехав ручей, останавливаемся на обед. Долго не засиживаемся – холодно, дождь, порывистый ветер.

+10,3 °С, влажность 85,6%, ветер 1,5 м/с порывистый, дождь.

15:53 Продолжаем маршрут, сбрасываем 20 м. Кажется, все эти холмики, из которых состоит пересеченка долины, образовались наносами грунта многочисленными ручьями с гор. Подтверждение тому – сверху каждого «торчка» протекает ручей. Особенно же хорошо это видно, если сопоставлять высотный график (рельеф) и карту, где показана каждая речушка.

34,95 км (757,82 км) – 16:46 Н=3008 м Подъем на серьезный «торчок» – как раз за урочищем Кокджар – дорога обходит прижим Бурхана. Набрали 60 м, но потом сбросили 50 м. До подъема было 13 бродов в седле.

39,2 км (762,07 км) – 17:42 Еле заметная (чуть ли не козья тропа) отворотка влево. Основная дорога продолжается вдоль реки Бурхан. Штурман поехал вперед, но вернулся – там надо много бродить разливы Бурхана. Поэтому по отворотке взбираемся на склон, набирая 10 м, и движемся уже сверху вдоль реки по заросшей травой дороге/тропке.

42,28 км (765,15 км) – 18:20 Н=3057 м Переехали по деревянному мосту через правый приток Бурхана. Это место обозначено на ГШ как «мог. Мурза». Здесь в Бурхан вливается речка, образованная Калчой, Эгизтаром и Бюгели. Вдоль нее на север уходит дорога к перевалу Калча. Мы же продолжаем двигаться на юго-восток вдоль Бурхана. Возле моста – большой дом и несколько юрт летников. На левом берегу Бурхана тоже видны юрты. Первоначально хотели сделать ночевку здесь, но увидев много пастухов, решили проехать чуть выше – нам хватило общения с киргизами на прошлой ночевке.



Козья тропа в обход прижима реки Бурхан



Ночевка на реке Бурхан за мог. Мурза, высота - 3075 м

45,38 км (768,25 км) – 18:45 Н=3075 м Стали на стоянку на берегу р. Бурхан, проехав впадение в нее р. Джаманэчки (левый приток) ([41°44'45.03" С, 77°23'36.28" В](#)). Рядом – пешеходный мост через Бурхан. Пешеходный потому, что хотя он и бетонный, но узковат для автомобилей. Натянули тент, поужинали. Вдалеке у летников видны фонарики киргизов.

+9,4 °С, влажность 80,0%, ветер 1,1 м/с порывистый, дождь.

За день пройдено: 45,38 км

Из них:

по каменистой грунтовке	– 25,38 км.
по травяной грунтовой дороге	– 20,0 км.

Набор высоты – 729 м, потеря высоты – 587 м.

Чистое ходовое время в пути – 5 ч 34 мин.

16 день, 25.08.2013, воскресенье (15 ходовой)

(Берег р. Бурхан возле впадения в нее р. Джаманэчки, Н=3075 м – берег р. Арабельсу, Н=3760 м)

6:00 Подъем, сборы, завтрак. Прохладно, но дождя нет. С утра распогодилось, но постепенно небо стало затягивать облаками.

+5,7 °С, влажность 92,3%, штиль, облачно.

0 км (768,25 км) – 8:10 Выезд на маршрут. Покрытие – как и в предыдущий день, только грунтово-травянистых участков добавилось примерно на треть (теперь грунта с камнями до пер. Арабель была лишь 1/3 часть дороги). Подъем продолжается, на его фоне попадаются «торчки».

2,65 км (770,9 км) – 8:31 Н=3116 м Брод в седле через р. Бийкилмак, до этого был еще один брод. Продвижение по маршруту однотипно – едем в подъем по долине вдоль реки среди гор по травянистому покрытию, изредка штурмуя броды. Последние в большинстве мелкие, поэтому специально их не отмечаем, только количественно.

11,4 км (779,65 км) – 10:29 Достаточно крупный брод, переносим велосипеды. До этого было 6 бродов в седле. После брода дорога плавно меняет свое направление с восточного на северо-восточное, почти до северного.

19,1 км (787,35 км) – 11:47 Н=3340 м Добрались до крупного слияния нескольких рек ([41°48'41.34" С, 77°34'34.22" В](#)). До этого было еще 8 бродов в седле. Какая из них Бурхан до слияния – непонятно даже по карте, знаем только что с северо-запада стекает речка Эгизтор. Скорее всего, река Бурхан берет начало именно со слияния этих нескольких потоков. Останавливаемся на очередной 10-минутный отдых и начинаем бродить все эти притоки, держа направление на восток.

19,83 км (788,08 км) – 12:18 Переводили реку Бурхан и несколько ее притоков. Погода начинает портиться. Снизу ущелья, откуда мы приехали, за нами поднимается дождевое облако. Покрытие и характер рельефа не поменялись.

22,79 км (791,04 км) – 13:21 Остановились на обед. Если смотреть по ГШ – это первая речка по дороге к перевалу Арабель. Сразу перед привалом взяли 2 брода в седле. Пока обедали, со стороны перевала приехал джип, иностранец за рулем разузнал у нас дорогу к Нарыну.



Место слияния трех рек, одна из них - Бурхан

+12,8 °С, влажность 84,0%, ветер 0,6 м/с, солнце среди облаков, но видно, как с юго-запада приближается дождь.

14:05 Выехали с обеда. Дорога с юго-восточного направления загибается на восток.



Подъем по крутому серпантину к перевалу Арабель

25,9 км (794,15 км) – 14:45 Н=3532 м Начался крутой серпантин на пер. Арабель. Уклоны начались с 10% и достигали 25%. Покрытие – крупно-каменистая горная дорога. И это действительно дорога, по которой ездят джипы. Нас настигли дождевые тучи, только вместо дождя стал срываться снег. Порывистый ветер.

28,4 км (796,65 км) – 16:04 Н=3791 м Взобрались по серпантину ([41°48'26.64" С](#), [77°40'13.04" В](#)), дальше очень полого, хотя GPS с картой утверждают, что это еще не перевал. Немного отдохнули и двинулись дальше – на ветру со снегом стоять холодно.

16:22 Поехали дальше.

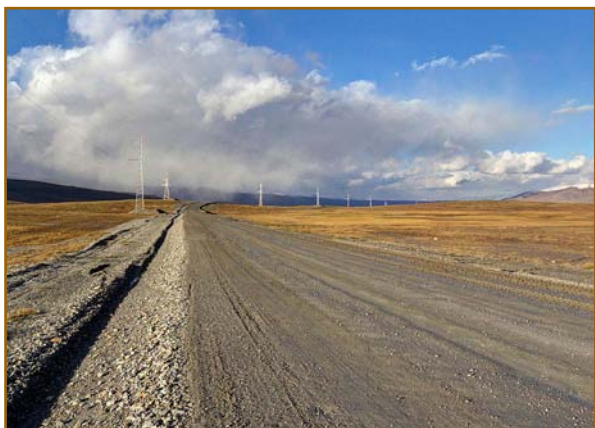
31,43 км (799,68 км) – 17:01 Посчитали, что взобрались на перевал Арабель, поскольку дорога ровная, перевала, как такового, не наблюдается. Однако по всем признакам – он здесь. Высота – 3840 м (совпадает с ГШ), справа озеро, впереди слева – еще один водоем. Идет сильный снег, видимость плохая, кругом лужи, грязь. Фотосессия. Дорога очень напоминает лесовозные колеи с крупными камнями.



По такой дороге до перевала Арабель еще 2 км

17:13 Выехали на маршрут. Спуска, как такового нет, движемся по возвышенности. Иногда преодолеваем невысокие «торчки». Кругом много озер и луж.

33,7 км (801,95 км) – 17:31 Н=3814 м Небольшой подъем на 20 м, после него спуск и еще один подъем на 20 м, а потом – спуск к профилированной мелкощебеночной горной дороге на рудник Кумтор.



Профилированный грейдер к руднику Кумтор

38,5 км (806,75 км) – 17:58 Н=3771 м Выехали на дорогу с улучшенным покрытием. Это трасса А364, ведущая в юго-восточном направлении в поселок Кара-Сай. В обратную сторону она выводит к перевалу Барскаун (3754 м). Левее (восточнее), с той стороны дороги, располагается здание, похожее на электростанцию. Повернули в сторону Кара-Сай почти на юг. Снег прекратился, выглянуло солнце.

38,7 км (806,95 км) – 18:13 Влево уходит такая же хорошая профилированная дорога (мелко-каменистый грейдер) – к руднику Кумтор. Поворачиваем на нее и сразу взбираемся в небольшой

подъем.

42,8 км (811,05 км) – 18:31 Съезжаем с грейдера влево на грунт к речке Арабельсу. Никакой дороги здесь нет, просто идем напрямик по затвердевшей глине бывшего болота примерно 300 м, пока не находим возле реки подходящее место для стоянки.

43,17 км (811,42 км) – 18:34 Н=3760 м Остановились на ночевку около речки Арабель ([41°50'52.33" С](#), [77°48'00.10" В](#)). Неподалеку на северо-западе – большое озеро. Стоим просто в поле, слегка в низинке. Сильный ветер, холодно. Натягиваем тент, ужинаем, ложимся спать.

+5,2 °C, влажность 69,4%, ветер 1,6 м/с, облачно.

За день пройдено: 43,17 км

Из них:

по травяной грунтовой дороге – 22,27 км;
по каменистой грунтовке – 11,1 км;
по крупнокаменистой горной дороге – 2,5 км;
по вездеходной грязно-мокрой дороге – 3,0 км;
по профилированной горной дороге (грейдеру) – 4,3 км.

Набор высоты – 1266 м, потеря высоты – 554 м.

Чистое ходовое время в пути – 5 ч 44 мин.



Ночевка в долине Арабель, высота - 3760 м, ночью - минус

17 день, 26.08.2013, понедельник (16 ходовой)

(Берег р. Арабельсу, Н=3760 м – берег р. Джуку, Н=2850 м)

6:00 Подъем. Это была у нас самая высокая ночевка за поход. Ночью был минус, он еще держится и сейчас – лужи замерзли, на траве иней. Солнечно, но тент «стоит» – сперва за ночь намок, потом замерз. Глина долины Арабель напоминает асфальт – по ней, похоже, сейчас легко ехать. Сборы, завтрак, небольшая фотосессия – вокруг очень красиво.

-1,0 °C, влажность 77,3%, ветер 0,5 м/с, ясно.

0 км (811,42 км) – 8:40 Выход на маршрут. К этому времени солнце достаточно прогрело воздух и по глине хоть и можно ехать, но с трудом – она наматывается на колеса. Выходим обратно на грейдер к Кумтору. Стараемся сильно велосипеды не нагружать и чтобы глина особо не налипала, идем рядом с ними, пытаемся провести байки по мху.

0,3 км (811,72 км) – 8:44 Вышли на грейдер, поворачиваем влево на северо-восток, едем в направлении к руднику Кумтор. Плавный сброс высоты (уклон около 1%).



По бездорожью - через речку Арабель к перевалу Джуку

9,31 км (820,73 км) – 9:18 Свернули с грейдера к реке Арабельсу (**41°52'38.33" С, 77°53'25.56" В**). Никакой видимой дороги здесь нет, просто, во-первых, именно здесь (по треку) поворачивала группа Дмитрия Романова в прошлом году, направляясь к перевалу Джуку, и, во-вторых, это практически ближайшая точка (по карте) от дороги к перевалу Джуку, куда мы должны выйти. Плавно спускаемся к реке Арабельсу по болотистой почве. Велосипеды ведем, поскольку на колеса налипает глина, а если вести байки по мху, то налипает и он вместе с глиной. Некоторые участники пару раз до реки останавливались и счищали грязь с колес.

9,68 км (821,1 км) – 9:31 Дошли до реки, ищем, где ее бродить. Чуть ниже по течению река становится шире, вдоль всего русла видно каменистую неглубокую шиверку, примечаем ее, как вариант для брода. Чуть выше по течению, на изгибе, видим остров. Рядом с ним (по треку) бродил Арабельсу Романов. Решаем идти туда всем вместе и смотреть по месту.

9,89 км (821,31 км) – 9:38 Стоим напротив острова. До него дойти без проблем, а уже от него до противоположного берега нужна разведка. Руководитель переодевается в бродильную одежду, идет на разведку. Оказывается, что выше острова слишком глубоко и сильное течение. За островом – проваливающийся песок на дне, идти не рискнули. А вот чуть ниже острова, несмотря на кажущуюся силу течения и глубину, все оказалось неплохо. Руководитель перебродил на левый берег, нашел оптимальную траекторию. Брод оказался чуть выше колена, водой не сносит, хотя волна захлестывает сантиметров на 10 выше уровня воды. Все переоделись для брода, рюкзаки в лямки, велосипеды в руки над водой,

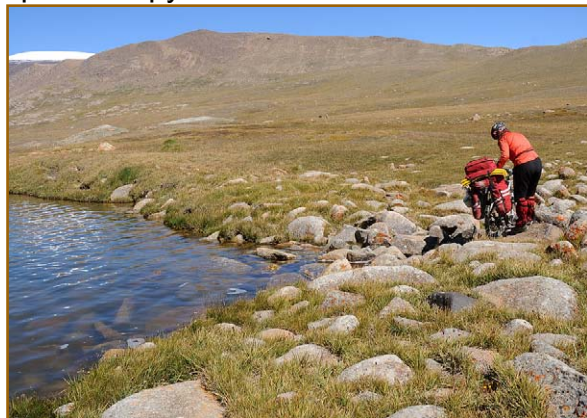
пошли преодолевать реку. Вода холодная (вдоль берега с утра был лед), но в неопреновых носках вполне терпимо.

10,38 км (821,8 км) – 10:39 Н=3704 м Перебрадили Арабельсу. Как оказалось позже, в этом же районе на неделю раньше реку бродила группа Ирины Поляковой, но немного выше по течению – глубина там была по щиколотку. Если же глянуть на карту ГШ, то по левому берегу раньше вообще проходила дорога к перевалу. Ее остатки мы видели дальше по маршруту. Переоделись в ходовую одежду, движемся в направлении к перевалу. Спуск по небольшому уклону продолжается. Покрытие с глины сменилось на травянистое, много воды, кочки. Дороги нет, идем по визуальным ориентирам – вход в перевальное ущелье хорошо просматривается впереди.



Брод через реку Арабельсу, температура воды - +4 °C

11,5 км (822,92 км) – 10:52 Прошли безымянное озеро, оно было справа. Сейчас поворачиваем почти прямо на север (раньше шли на северо-запад). Немного поднимаемся, а потом вновь спускаемся уже к следующему озеру – Чоколыкель. В низинах стоит вода, стараемся идти, выбирая высокие места. Покрытие – трава с крупными камнями, местами – большими валунами. Левее – западнее – ближе к холмам просматривается что-то, похожее на заброшенную дорогу. Проверили – так и есть, но скорость продвижения она не улучшит (из-за плохого качества), поэтому дальше решаем следовать по восточному краю озера, как до нас поступила группа Романова.



Вдоль озера Чоколыкель по курумнику

12,9 км (824,32 км) – 11:39 Дошли до юго-восточного края озера Чоколыкель. Сюда как раз к самому берегу подходит полоса курумника, берущего начало с невысокого холма на востоке.

13,93 км (825,35 км) – 11:46 Остановились на плановый 10-минутный привал среди больших

камней около восточного берега озера.

11:56 Вышли на маршрут. По-прежнему идем по бездорожью, по траве с камнями, перебираемся через множество канав с водой, ведущих к берегу.

14,73 км (826,15 км) – 12:16 Вышли на еле заметную заросшую дорогу вдоль восточного края озера Чоколыкель. Она есть на карте ГШ. До этого набрали примерно 20 м высоты. Продолжаем двигаться по дороге в направлении перевала Джуку.

15,78 км (827,2 км) – 12:35 Небольшой брод, перебрадили по камням.

16,65 км (828,07 км) – 12:55 Н=3707 м Брод в седле, после него остановились на обед.

Озеро закончилось, мы стоим практически на его северном краю. По карте похоже, что отсюда берет свое начало река Джуку. Не жарко, хотя вовсю светит солнце.

13:22 Выехали на маршрут.

19,1 км (830,52 км) – 13:54 Дорога из полузаброшенной и неявной травяной превратилась в горную с мелкими и средними камнями.

19,5 км (830,92 км) – 14:02 Брод в седле, до этого был еще один брод в седле. Плавный спуск, на котором наблюдается отчетливая V-образная развилка дорог. Штурман сперва поехал вправо вверх – туда дорога была лучше, но быстро понял, что ошибся и свернул вниз, к реке.



Влево - правильная дорога к перевалу Джуку



Брод через истоки реки Джуку

19,8 км (831,22 км) – 14:15 Разрушенный мост через р. Джуку. Перебрадили реку ниже моста, течения почти нет, глубина по колено, ширина – 10-15 м. На дне – крупные камни. После реки небольшой подъем вверх к перевалу.

20,05 км (831,47 км) – 14:20 Перевал Джуку. По GPS высота 3666 м, по карте ГШ – 3633 м. Фотосессия, перевальная шоколадка, снимаем записку, оставляем свою.

+15,0 °C, влажность 62,8%, ветер 0,8 м/с, облачно.

14:44 Начинаем спускаться с перевала в сторону Иссык-Куля (на север). Крутой серпантин в

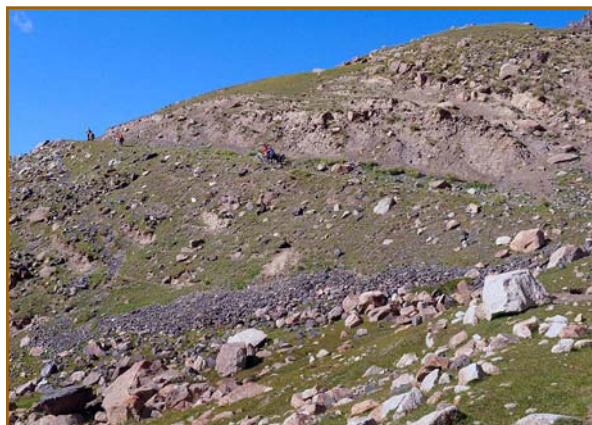
три «полочки», заваленный камнями, явно не автомобильная дорога, причем давно. На второй «полочке» стекает ручей, камни местами скользкие. Спускаемся аккуратно, рядом с велосипедами, которые ведем ближе к склону. Иногда из-за завалов камней дорога превращается в тропу.

21,55 км (832,97 км) – 15:38 Деревянный мост через речку Джуку, перешли на ее правый берег. Перед мостом была ровная полянка с травой, где заканчивался серпантин (он же – перевальный взлет), на ней немного отдохнули. Одну из полочек пришлось срезать по склону с крупными валунами – обходили завал из камней. Рюкзаки с велосипедов не снимали. За мостом часть реки несколько десятков метров течет по дороге. Спуск в полтора километра до моста шли примерно час.

22,4 км (833,82 км) – 16:00 Н=3337 м Спустились к большому озеру, расположенному в котловине. Сюда вливается река Джуку и чуть ниже – вытекает. Начинаем подъем вдоль его восточного берега на крутой пригорок.

23,38 км (834,8 км) – 16:22 Н=3375 м Забрались на вершину пригорка, небольшой отдых, перекус. Кругом пасутся лошади.

16:29 Продолжаем спуск. Дорога широкая, с травяным покрытием. В седле берется плохо, поскольку по всей ее площади набросано много крупных камней. Часто идем пешком. Попадаются локальные крутые короткие спуски.



Подъем на спуске по ущелью Джуку, холм окопа верхнего озера

24,3 км (835,72 км) – 16:44 Мост через р. Джуку, переходим на ее левый берег.

25,02 км (836,44) – 16:52 Спустились еще до одного озера. Ехать можно, хоть и прилично трясет на камнях, но часто попадаются завалы, причем в узких местах дороги. Наблюдается пересеченка – не всегда едем вниз, иногда приходится забираться и в невысокие, но крутые «торчки».

28,1 км (839,52 км) – 17:24 Н=2938 м Спустились к броду через левый приток Джуку –

речку Дунгуроме. Здесь совсем недавно сошел сель – большие участки камней и песка, по которым течет множество мелких и крупных ручьев, раньше бывших единой рекой. Все это тянется примерно на километр вниз. Покрытие из камней и песка неоднородно – где-то по нему можно ехать, а где-то в него проваливаешься чуть ли не по колено. Преодолеваем участок с селом, аккуратно выбирая места обхода.

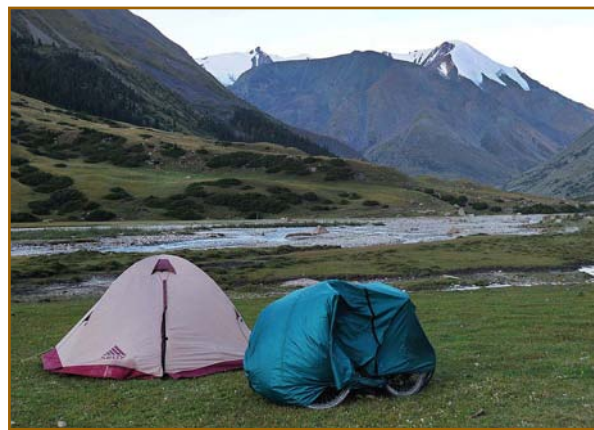


Свежий сель в устье реки Дунгуроме

29,9 км (841,32 км) – 18:01 Прошли сель, дальше идет грунтовая каменистая дорога, по которой можно уверенно ехать. После множества бродов зябко, ущелье глубокое, солнца уже в нем нет.

32,3км(843,72км)–18:27Н=2850мВсталинано-
чевку на левом берегу речки Джуку (42°01'29.75" С,
77°50'54.25" В). Здесь в нее впадает небольшой
ручеек. Склон на противоположном берегу реки
весь зарос соснами. Готовим на горелках, ужина-
ем, отбой.

**+5,5 °С, влажность 54,2%, ветер 0,6 м/с,
облачно.**



Ночевка в ущелье Джуку

За день пройдено: 32,3 км

Из них:

по профилированной горной дороге (грейдеру)	– 9,0 км;
по бездорожью на грани проезжести	– 5,43 км;
по заброшенной тракторной дороге	– 10,15 км;
по крупнокаменистой горной дороге	– 5,32 км;
по крупнокаменистой грунтовке	– 2,4 км.

Набор высоты – 492 м, потеря высоты – 1368 м.

Чистое ходовое время в пути – 4 ч 51 мин.

18 день, 27.08.2013, вторник (17 ходовой)

(Берег р. Джуку, Н=2850 м – юрт-кемпинг «Туркестан», г. Каракол, Н=1739 м)

6:00 Подъем, сборы, завтрак, небольшая настройка велосипедов.

+8,0 °С, влажность 66,1%, ветер 1,5 м/с, солнечно.

0 км (843,72 км) – 8:17 Выход на маршрут. Продолжаем спускаться вниз по грунтовой каменистой горной дороге. Почти сразу после выезда преодолеваем небольшую возвышенность и видим летник киргизов. Один из них вечером привязывал недалеко от нашей палатки лошадь.

5,39 км (849,11 км) – 8:47 Переходим брод. В целом едется хорошо – количество камней позволяет, спуск, пригревает солнце.



Иногда реки текут по дорогам

7,77 км (851,49) – 8:59 Брод, за ним – дорога, по которой какое-то время течет речка. Все это берется в седле. Вокруг открываются интересные виды, изредка останавливаемся пофотографировать. Проезжаем много хороших мест для стоянок среди высоких елок и валунов.

9,67 км (853,39 км) – 9:09 Брод в седле. Здесь в Джуку вливается сразу два притока с разных сторон. На противоположной от нас (правой) стороне вливается речка Иттиш.

10,92 км (854,64 км) – 9:13 Брод в седле.

13,0 км (856,72 км) – 9:22 Брод в седле.

13,69 км (857,41 км) – 9:27 Н=2503 м Деревянный мост через реку Джуку, переезжаем на ее правый берег. Перед мостом в Джуку впадает ее правый приток – Ашукаскасу.

16,98 км (860,7 км) – 9:40 Два брода в седле, один из них – на подъеме, здесь речка тоже течет по дороге нам на встречу.

18,07 км (861,79 км) – 9:46 Брод в седле. Пейзажи вокруг просто восхитительны – бурная прозрачная река, высокие елки, валуны, горы. Перед этим дорога разветвлялась на две – одна шла ближе к горам и на ней была небольшая пересеченка, вторая, более плоская, уходила к берегу, но на ней было несколько бродов. В дальнейшем дороги сходились.

20,86 км (864,58 км) – 10:13 Н=2283 м Мост через р. Джуку (деревянный + два металлических швеллера под колеи), переезжаем на ее левый берег, после которого идет небольшой подъем. Покрытие все то же – каменистая горная/грунтовая дорога.

21,56 км (865,28 км) – 10:14 Брод в седле. Встретили одинокого пешего туриста из России.

22,1 км (865,82 км) – 10:24 Н=2294 м Небольшой подъем закончился, впереди хорошо просматривается длинный спуск по серпантину. Отсюда виден Иссык-Куль. Начался по преимуществу хорошо укатанный грейдер с мелким песком.

28,15 км (871,87 км) – 10:46 Мост через реку Джуку, переезжаем на ее правый берег. Слева за рекой – отвесная горная стенка из какой-то красной породы. Выглядит красиво, фотографируем. На ГШ эта местность обозначена как ур. Башбулак.



Красные горы в урочище Башбулак

29,5 км (873,22 км) – 11:00 Н=1991 м Мост через речку Джукучак – правый приток р. Джуку. Сразу за мостом Т-образный перекресток. Выезжаем на хороший грейдер, поворачиваем налево на север. Продолжаем спускаться к Иссык-Кулю.

30,7 км (874,42 км) – 11:07 Остановились на отдых/перекус. Справа от дороги – абрикосовое дерево, густо усеянное абрикосами. Дегустируем.

11:13 Выехали на маршрут.

31,8 км (875,52 км) – 11:18 Проезжаем шлагбаум, рядом плакат, на котором говорится, что мы были в Заукинском лесничестве.

32,2 км (875,92 км) – 11:24 Какая-то «населенка», не отмеченная на картах, очевидно – летники. Влево отходит второстепенная дорога, продолжаем ехать по главной – в небольшой подъем. За подъемом – продолжительный спуск, но покрытие меняется на грейдер-«гребенку» с большим количеством песка. Скорость резко падает, велосипеды ощутимо подбрасывает на гребенке. Местами колеса зарываются в глубокий песок, которым посыпана дорога. Ехать тяжело.

39,5 км (883,22 км) – 11:45 Вправо уходит второстепенная дорога к Джалгызурюк. Нам прямо, но сперва останавливаемся на отдых и переодевание перед селением Сары. Здесь, внизу, жарко по сравнению с горами, одеваем более подходящую одежду.

12:04 Выехали на маршрут.

41,1 км (884,82 км) – 12:09 Въехали в поселок Сары.

42,68 км (886,4 км) – 12:11 Н=1711 м Доехали до асфальтовой трассы вокруг Иссык-Куля, она же – трасса А363. Решили проехать по поселку с целью найти магазин и закупиться на обед, поэтому повернули влево на запад к центру Сары. Магазинов там оказалось даже несколько.

43,93 км (887,65 км) – 12:42 Выехали от магазина, закупившись на обед. Едем по А363 на восток.

45,3 км (889,02 км) – 12:50 Н=1700 м Выехав за поселок, останавливаемся на обочине и устраиваем обед.

13:35 Вышли с обеда на маршрут. Трафик умеренный, машины есть, но ехать особо не мешают.

+23,3 °С, 58,9%, ветер 0,9 м/с, солнечно.

48,66 км (892,38 км) – 13:52 Въехали в поселок Кызыл-Суу, он же – Покровка.

54,1 км (897,82 км) – 14:08 Н=1782 м Въехали в населенный пункт Орчотор. По-прежнему асфальт, но разбитый. Ехать не так-то просто: встречный ветер плюс набор высоты (малозаметный – за 9 км набрали 80 м – но со временем ощутимый). В Орчогоре плавный подъем закончился и начался такой же плавный спуск.

64,3 км (908,02 км) – 14:43 Въехали в поселок Шалба. Спуск закончился, дальше дорога идет по равнине.

69,4 км (913,12 км) – 14:55 Пересекли речку Жетыюгуз и въехали в населенный пункт Желетобе.

73,8 км (917,52 км) – 15:08 Въехали в населенный пункт Кыдай.

75,7 км (919,42 км) – 15:13 Въехали в поселок Балтабай (вероятно – Алкым).

77,2 км (920,92 км) – 15:18 Въехали в поселок Конкино. Всех этих названий нет на используемых нами картах, а населенные пункты отображены лишь частично.

79,0 км (922,72 км) – 15:29 Н=1700 м Пересекли по мосту речку Ирлык. Начался плавный подъем.

84,7 км (928,42 км) – 15:45 Н=1748 м Въехали в город Каракол (ранее – Пржевальск), фотосессия. Далее движемся по главной улице – Токтогулу, в который перешла трасса А363.

86,1 км (929,82 км) – 15:54 Н=1765 Пересекли по мосту речку Каракол. Подъем закончился. Ул. Токтогула меняет направление с восточного на северо-восточное.

87,7 км (931,42 км) – 16:00 Въехали в центр города. Трасса А363 поворачивает вправо на ул. Абдрахманова, мы едем прямо до пересечения с улицей Московской.

88,3 км (932,02 км) – 16:05 Н=1739 м Доехали до перекрестка с ул. Московской. Слева почти на углу располагается юрт-кемпинг «Туркестан» ($42^{\circ}29'43.16''$ С, $78^{\circ}23'56.32''$ В). Точный адрес: ул. Токтогула, д. 273 (Turkestan Yurt Camp, www.turkestan.biz). Места есть, заселяемся в юрту. Стоимость с человека – 350 сом за суки. Имеются душевые с горячей водой, сауна, а также «нормальные» комнаты, если нет желания поселяться в юрту. Можно договориться о питании: мы брали завтрак, который входил в стоимость юрты. Сами юрты живописно разбросаны по фруктовому саду, ухоженные дорожки, кантри-объекты и столбы с указателями городов гармонично дополняют антураж кемпинга. Обжили юрту, помылись, съездили на рынок за арбузом и дыней. Вечером отправились в центр посидеть в кафе все под тем же названием – «Смак».

+16,8 °С, 55,5%, штиль, ясно.



Въезжаем в Каракол

За день пройдено: 88.3 км

Из них:

по каменистой грунтовке	– 22,1 км;
по мелкокаменистому грейдеру	– 13,28 км;
по грейдеру с глубоким песком	– 7,3 км;
по асфальту	– 45,62 км.

Набор высоты – 454 м, потеря высоты – 1548 м.

Чистое ходовое время в пути – 4 ч 53 мин.

19 день, 28.08.2013, среда (18 ходовой)

(Юрт-кемпинг «Туркестан», г. Каракол, Н=1739 м – устье р. Орто-Орюктя, берег Иссык-Куля, Н=1608 м)

7:30 Неспешный подъем, сборы, завтрак в юрт-кемпинге. Решили, что не будем проходить перевал Кок-Бель (3 КТ). В связи с отставанием от графика мы успеваем его взять «впритык» и добраться до запланированной точки окончания маршрута за 3 дня. Но это если все удачно сложится. Поэтому решили не рисковать (вдруг в горах что-то случится), докрутить до конца маршрута за 2 дня и устроить дневку в последний день.

+19,0 °С, влажность 70,2%, штиль, солнечно.



Так выглядит юрт-кемпинг в Караколе

0 км (932,02 км) – 10:02 Выезд на маршрут. Едем в центр Каракола (вчера его проезжали, это в 700 м от юрт-кемпинга) за сувенирами. Посетили два магазина, взяли все необходимое и закупились водой.

1,1 км (933,12 км) – 11:05 Н=1755 м Выезжаем от центра в сторону пристани Пржевальского. Сперва по ул. Токтогула до ул. Абдрахманова, поворачиваем на нее и едем на северо-запад до перекрестка с круговым движением, после перекрестка выезжаем на ул. Кадырова Аке и спускаемся (уклон до 3%) по ней до пригорода Жан-Арык. Этим же маршрутом проходит трасса А363.

5,4 км (937,42 км) – 11:19 Въехали в поселок Жан-Арык.

6,01 км (938,03 км) – 11:20 V-образная развилка, свернули с трассы А363 влево к пристани Пржевальского.

12,4 км (944,42 км) – 11:35 С основной дороги уходит V-образная отворотка вправо, съезжаем на нее к музею Пржевальского.

12,7 км (944,72 км) – 11:37 Доехали до музея. До этого почти вся дорога была на спуск. Покупаем билеты (30 сом с человека), идем на экскурсию. Велосипеды пристегиваем к дереву рядом с кассой – как мы поняли, это там обычная практика.

12:48 Выехали из музея. Движемся на северо-запад к заливу Пржевальского, спуск.

13,6 км (945,62 км) – 12:51 V-образная развилка, едем по основной дороге вправо. Въезжаем в населенный пункт, на карте ГШ он обозначен, как Пристань Пржевальск.



Памятник и могила Пржевальскому в одноименном музее

14,7 км (946,72 км) – 12:53 Переезжаем по мосту безымянную речушку, едем вдоль залива Пржевальского на север. Асфальт, сильная пересеченка.

18,4 км (950,42 км) – 13:06 Переезжаем по мосту реку Жергалан.

19,5 км (951,52 км) – 13:11 Въезжаем в поселок Михайловка. Перед этим был крутой (около 9%) подъем по грейдеру. На перекрестке поехали прямо, хотя нам надо было повернуть направо. Дело в том, что на карте OSM дорога вправо обрывалась, а на Google Earth на месте обрыва была видна тропинка. Но мы решили не рисковать и сделали небольшую петлю в три квартала по основной дороге.

21,3 км (953,32 км) – 13:17 Перекресток, повернули налево на восток к трассе А363 (42°36'28.91" С, 78°19'56.68" В). На этом перекрестке мы выехали на дорогу, по которой бы двигались, повернув направо в 13:11 по хронометражу и если бы тропинка была проезжей. После поворота дорога к трассе А363 «отремонтирована» – такой «ремонт» мы уже встречали, когда поднимались по ущелью Чонг-Кемин после поселка Шабдан (см. 12:57, 16.08.2013). Небольшой подъем.

24,2 км (956,22 км) – 13:25 Выехали на основную асфальтовую трассу А363 вокруг Иссык-Куля, повернули налево на север. Трафик достаточно интенсивный, встречный ветер. Асфальт плохого качества – ямы, наплывы, местами насыпан мелкий щебень с песком.

30,7 км (962,72 км) – 13:48 Прокол (точнее – пробой) камеры у одного из участников – колесо попало в глубокую яму на асфальте, в результате образовался «змеиный укус». Меняем камеру. Сейчас едем в небольшой «тягунок», после которого дорога поворачивает на северо-восток.

14:03 Продолжили движение. Еще немного набрали высоты (до Н=1706 м), после чего пошел резкий спуск.

33,0 км (965,02 км) – 14:08 Н=1635 м Поворот второстепенной дороги влево к поселку Тогуз-Булак. Продолжаем двигаться прямо по трассе А363. Немного дальше спуск закончился, но пошли короткие и частые спуски-подъемы. Другими словами, асфальт вокруг Иссык-Куля – далеко не ровный (качество покрытия плохое) и не плоский (постоянные спуски и подъемы). Цитата из отчета Дещеревского А. (2011 г.) по поводу асфальта на этом участке:

"Автомобильное движение на тюпской дороге достаточно сильное. Неприятна не столько интенсивность движения (машина через каждые две-три минуты), сколько скорость попутных и встречных автомобилей, – 100км/ч здесь далеко не предел. Вторая проблема этих дорог – «крупнокаменистый» асфальт с регулярными «ребрами» и «провалами» амплитудой до 5см. Неровности и камни, торчащие из асфальта, не создают проблем для больших и широких автомобильных колес, а вот на велосипеде ехать по ним весьма неприятно. К счастью, на протяжении почти всей дороги имеется широкая гравийно-земляная обочина. В особенно неприятных местах съезжаем на грунт и разгоняемся там быстрее, чем по асфальту".

35,2 км (967,22 км) – 14:14 Въехали в достаточно крупный поселок Тюп. В нем также движемся по трассе А363.

38,26 км (970,28 км) – 14:22 Остановились справа от дороги в кафе на обед (**42°43'44.88" С, 78°21'33.94" В**). Понравился и ассортимент, и цены.

+24,2 °С, влажность 48,7%, ветер 0,9 м/с, солнечно.

16:04 Выехали с обеда, перед этим поменяв камеру на одном из велосипедов (почему спустила – непонятно, стояли антипрокольные



Виды на Кунгей Алатау за Тюпом

покрышки, да и места прокола не нашли) и зайдя в соседний магазин за ходовыми шоколадками.

38,5 км (970,52 км) – 16:06 Т-образная развилка, поворачиваем вправо, следуя трассе А363.

38,8 км (970,82 км) – 16:08 V-образная развилка, поворачиваем влево по основной дороге.

39,9 км (971,92 км) – 16:10 По мосту пересекли речку Тюп, сразу за мостом – поворот направо на трассу А362, но мы едем прямо.

44,6 км (976,62 км) – 16:32 Отворотка вправо к поселку Шаты.

46,3 км (978,32 км) – 16:37 Въехали в поселок Балбай (на Google Earth и ГШ обозначен, как Сарыбулак. В дальнейшем название населенных пунктов будем указывать, как оно было написано на табличках при въезде). Перед ним был ощутимый подъем.

49,1 км (981,12 км) – 16:43 Въехали в поселок Курманту (на GE – Ак-Булак)

52,8 км (984,82 км) – 16:53 Въехали в поселок Абдулу (на EG и ГШ – Беловодск).

55,9 км (987,92 км) – 17:03 Въехали в поселок Фрунзе. Перед ним остановились на 10-минутный отдых.

58,2 км (990,22 км) – 17:21 Проехали оборудованный источник с питьевой водой слева от дороги. Здесь останавливаются набирать воду автомобилисты.

59,9 км (991,92 км) – 17:22 Въехали в населенный пункт Кутургу. Перед поселком был ощутимый подъем.

63,5 км (995,52 км) – 17:32 За Кутургу остановились на короткий отдых, встретили двух иностранных велосипедистов, едущих нам навстречу в Каракол. Немного пообщались.

64,0 км (996,02 км) – 17:43 Въехали в поселок Ой-Булак.

69,8 км (1001,82 км) – 17:56 Въехали в населенный пункт Ой-Тал.

73,3 км (1005,32 км) – 18:13 Справа виден поселок Кичи-Орукту. Ощутимая «пересеченка».

76,5 км (1008,52 км) – 18:23 Въехали в населенный пункт Орто-Урукту. В центре в магазине закупились на вечер, после чего вернулись немного обратно к реке Орто-Орюкту, спустились вдоль ее левого берега к Иссык-Кулю (грунтовка с мелкими камнями и песком, иногда попадаются участки крупных камней).

79,4 км (1011,42 км) – 18:49 Н=1608 м Стали на берегу озера Иссык-Куль в устье реки Орто-Орюкту на ночевку (**42°43'22.98" С, 77°56'48.21" В**). Вечером приезжали рыбаки, выдавая себя за рыбнадзор, но уехали примерно к 24:00. В остальном ночевка прошла спокойно. Красивое место рядом с камышами и облепиховыми деревьями.

+18,6 °С, влажность 48,2%, ветер 1,5 м/с, облачно.



Ночевка на Иссык-Куле у реки Орто-Орюкту

За день пройдено: 79,4 км

Из них:

по каменистой грунтовке

– 1,8 км;

по асфальту

– 77,6 км.

Набор высоты – 598 м, потеря высоты – 699 м.

Чистое ходовое время в пути – 4 ч 18 мин.

20 день, 29.08.2013, четверг (19 ходовой)

(Устье р. Орто-Орюкту, берег Иссык-Куля, Н=1608 м – пансионат «Сайран», поселок Кара-Ой, Н=1610 м)

6:00 Подъем, сборы, желающие искупались в Иссык-Куле. Решили завтрак не готовить, а доехать до приличного кафе.

+11,2 °С, влажность 81,1%, ветер 0,5 м/с, ясно.

0 км (1011,42 км) – 7:39 Выезд на маршрут.

1,75 км (1013,17 км) – 7:59 Поднялись от озера обратно на трассу А363, повернули налево на запад.

8,85 км (1020,27 км) – 8:18 Въехали в поселок Чон-Орукту.

11,6 км (1023,02 км) – 8:24 Въехали в поселок Орукту (на ГШ – Орукту-Хутор). Трафик с утра минимальный, но попался неадекватный водитель грузовика, который ехал по «встречке» по пустой дороге, вынудив нас съехать на обочину. И вообще, по наблюдениям руководителя, северо-восточный берег Иссык-Куля отличается не совсем адекватным поведением местных жителей – чаще цепляются к велотуристам.

16,4 км (1027,82 км) – 8:36 Въехали в поселок Жаркынбаев. Постоянно набираем и сбрасываем высоту.

22,9 км (1034,32 км) – 8:51 Въехали в Ананьево. Достаточно крупный поселок.

24,3 км (1035,72 км) – 8:58 Остановились по центру поселка на перекрестке (около рынка), решаем, где будем завтракать. После недолгих поисков нашли подходящий ресторан.

24,7 км (1036,12 км) – 9:05 Зашли в кафе-ресторан под тем же названием «Смак» ([42°44'00.73" С, 77°40'16.59" В](#)). Это влево от трассы А363, напротив рынка двухэтажное здание. Разместились на втором этаже в отдельной кабинке, велосипеды сцепили внизу в подъезде. Как обычно еда и цены понравились.

10:04 Выехали с завтрака.

33,5 км (1044,92 км) – 10:43 Въехали в поселок Семеновка. Перед ней набрали 90 м высоты.

35,4 км (1046,82 км) – 10:49 Пересекли по мосту речку Кичи-Ак-Суу и въехали в поселок Кожояр (кстати, на GE Семеновка и Кожояр перепутаны местами).

38,8 км (1050,22 км) – 10:59 Въехали в поселок Григорьевка. Набрали еще 30 м.

41,5 км (1052,92 км) – 11:06 Пересекли по мосту речку Ак-Суу и въехали в поселок Кашат.

44,7 км (1056,12 км) – 11:13 Въехали в поселок Темир. Пошел затяжной плавный спуск.

47,7 км (1059,12 км) – 11:20 Остановились за Темиром на плановый 10-минутный отдых. Перекус.

11:27 Выехали на маршрут.

50,4 км (1061,82 км) – 11:35 Въехали в поселок Корумду.

55,2 км (1066,62 км) – 11:48 Въехали в поселок Булан-Соготу (на ГШ – Комсомол). На рынке (справа от дороги) купили арбуз, чуть дальше останавливаемся его попробовать.

12:30 Съели арбуз, выехали на маршрут.

64,3 км (1075,72 км) – 12:52 Въехали в населенный пункт Бостери.

68,6 км (1080,02 км) – 13:03 Въехали в поселок Бактуу-Долоноту (на GE и ГШ – Прогресс). Ощутимая «пересеченка». Трафик достаточно плотный, трасса узкая, едем аккуратно, стараясь двигаться плотной группой.

72,6 км (1084,02 км) – 13:16 Въехали в населенный пункт Чолпон-Ата. Проезжаем его по улице Советская, которая совпадает с трассой А363.

78,2 км (1089,62 км) – 13:34 Въехали в поселок Кара-Ой (на GE и ГШ – Долинка).

81,7 км (1093,12 км) – 13:42 Свернули с трассы влево в сторону пансионатов на Каройском мысе.

85,8 км (1097,22 км) – 13:58 Доехали до пансионата «Сайран», узнаем условия проживания. Нам его порекомендовали в юрт-кемпинге люди, занимающиеся нашей выброской и подготовившие нам разрешительные документы в погранзону.

14:21 Условия подошли (хотя и дороговато – 1500 сом с человека за сутки), заселились в пансионат «Сайран» (42°36'13.88" С, 77°01'31.76" В). Нам выделили отдельный домик с двумя душевыми и другими удобствами. Едим в столовой (стоимость входит в стоимость проживания) и в кафе в соседнем пансионате «Дилором». До вечера сходили на пляж, купались в Иссык-Куле и помыли велосипеды (со шланга около домика). Хотели съездить в Чолпон-Ату, но не получилось вызвать такси – оказались все (!?) заняты.



В пансионате "Сайран" можно даже помыть велосипеды

+24,8 °С, влажность 73,0%, ветер 1,2 м/с, ясно.

За день пройдено: 85,8 км

Из них:

по каменистой грунтовке	– 1,75 км;
по асфальту	– 84,05 км.

Набор высоты – 520 м, потеря высоты – 496 м.

Чистое ходовое время в пути – 3 ч 52 мин.

21 день, 30.08.2013, пятница

(Пансионат «Сайран» – аэропорт Манас)

Дневка. С утра раскрутили велосипеды, подготовив их к перелету, и упаковали вещи. Еще раз уточнили, все ли у нас в порядке с выброской, созвонившись с водителем. Пару часов провели на пляже, но погода начала резко портиться – поднялся ветер, похолодало, Иссык-Куль штормило. Сходили на праздничный обед в честь окончания похода в кафе соседнего пансионата. Поскольку заселялись на сутки, то ожидали выселения до обеда, даже договорились оставить вещи и велосипеды в номере, пока за ними не придет машина. Но нас не выселили (забыли, наверное) и до приезда машины мы провели в номере. В 20:00 в пансионат приехал микроавтобус «Мерседес», загрузили в него вещи и с комфортом разместились сами. До аэропорта добирались примерно 5 часов – попросили водителя не гнать, ехать аккуратно, так как успели насмотреться на местный стиль вождения. За трансфер до аэропорта с нас взяли 1700 руб. с человека.



Домой!

22 день, 31.08.2013, суббота

(Аэропорт Манас – Москва)



Аэропорт Шереметьево, поход завершен

В аэропорту сдали багаж (проблем с ним не возникло) и подремали несколько часов. В 6:35 вылетели из аэропорта Манас. Компания-перевозчик – Аэрофлот. Рейс: SU1883, Бишкек–Москва. Заявленное время перелета – 4 часа 15 минут. В Шереметьево приземлились в 8:50 по московскому времени, получили багаж (нареканий на его транспортировку у нас не возникло, все долетело в целости), были встречены родными и друзьями.

Поход успешно пройден.

ПОТЕНЦИАЛЬНО ОПАСНЫЕ УЧАСТКИ (ПРЕПЯТСТВИЯ, ЯВЛЕНИЯ) НА МАРШРУТЕ

Как известно, опасности в походе можно поделить на три группы: природно-географические, климато-метеорологические и антропогенные. Горы Тянь-Шаня в той или иной мере «располагают» ко всем группам опасностей, поэтому остановимся вкратце на наиболее характерных из них.

Природно-географические

В ущельях рек возможны обвалы и камнепад, как правило, ближе к перевалу. Необходимо соблюдать осторожность и осмотрительность, не растягиваться, контролировать окружающие склоны, держать велосипед рядом с собой ниже по склону и, при малейшем подозрении на опасность, быстро выбираться из критической зоны.

Относительно крупные реки, стекая с крутых склонов, могут принести с собой сели. На участках недавнего схода селя грунты и песок довольно мягкие, рыхлые, в них можно основательно завязнуть, поэтому следует выбирать места с твердым покрытием, а если обстановка требует – обходить такие участки по их краю или склону, пусть и закладывая при этом приличный крюк. Сюда же стоит отнести предупреждение не располагаться на ночевку в непосредственной близости от мест, где может сойти сель.



Броды в седле и переправы также могут представлять опасность. В первом случае это случайно выскользнувший из-под колеса камень, который, к тому же, может плохо просматриваться на дне. Как следствие – при падении возможны травмы. Переправы – достаточно серьезная опасность в горах, особенно во второй половине дня, когда солнце подтапливает снег у вершин и реки становятся более полноводными. При несоблюдении техники безопасности, отсутствии поддержки группой каждого участника в процессе переправы возможны его падения или сбивание быстрой струей. Здесь следует постоянно страховать друг друга, а в случае крайней необходимости использовать веревки или другие опоры (например, тот же велосипед). Если ситуация требует, необходимо переходить реки «в лямках», в несколько ходок, иметь бродильную обувь.

Опасной флоры и фауны в Киргизии нами замечено не было, да и по отчетам в этом отношении на Тянь-Шане все спокойно. Даже собаки пастухов ведут себя очень корректно, очевидно, привыкли к велосипедистам.

Однако присутствует неприятный нюанс: в Киргизии есть три эндемичных по бубонной чуме района, в которых проживают ее разносчики – сурки и черные крысы. Один из них находится рядом с озером Иссык-Куль вблизи Каракола и мы его проезжали. Причем примерно в то время, когда в Киргизии произошел всплеск эпидемии чумы. В нашем случае все обошлось, но опасность заражения далеко не нулевая.

Климато-метеорологические

В связи с поздним началом лета и большим количеством осадков в 2013 году преодоление участков маршрута в определенных местах представляло определенную сложность. Так, на перевале Кок-Айрык ледово-снежных участков было больше, чем в прошлом году (судя по отчетам), и часть подъема мы шли по снегу, оставшемуся еще с зимы. Хорошо – рыхлому. Если бы был ледовый наст, пришлось обходить, взбираясь по сыпучему крутому склону. На спуске с Кок-Айрыка дожди размывали дорогу, приходилось постоянно быть в



напряжении – следить, чтобы колеса не попали в колеи и велосипед не повело (с последующим падением). На подъеме к перевалу Арабель дождь шел почти целый день, размягчив травяные грунты, ехать по которым стало тяжелее. Темп снизился, а значит, появилась вероятность не пройти автономный участок в отведенное для этого время.

Туман в горах – довольно частое явление, он образуется по утрам или опускается вместе с облаками в непогоду. Облака и туман могут существенно затруднить обзор местности, что сказывается на темпе движения группы.

Поскольку перевалы на Тянь-Шане достигают в среднем 4000 м, то в походе присутствовали большие перепады температур (от +30 °С до -3 °С), иногда (на спуске) – резкая смена климата, что чревато охлаждением/перегревом организма.

Антропогенные

Политическая обстановка в стране иногда бывает нестабильна. В этом, 2013 году, также возникла подобная ситуация примерно за полтора месяца до нашего похода. В поселке Покровка (который находился у нас на маршруте) и ближайших районах проходили митинги и забастовки местного населения по уже традиционному для киргизов поводу – национализации золотоносного рудника Кумтор. Сейчас месторождение разрабатывается канадской корпорацией Самесо, что вызывает постоянное недовольство со стороны населения. Более подробно про рудник и связанные с ним проблемы можно почитать, например, по ссылке: <http://www.fergananews.com/articles/7653>. К нашему приезду, правда, страсти поутихли, и мы никаких беспорядков не заметили.



Еще одна опасность для велотуристов – поведение водителей на трассе. Иногда они ведут себя так, как будто велосипеду не место на дороге, – «не замечают» велотуристов, а то и откровенно прижимают к обочине, порой выезжая для этого даже на «встречку». В населенных пунктах ПДД соблюдаются с большой натяжкой, что более всего заметно в крупных городах, например, в Бишкеке. Ситуация на проезжей части немного напоминает поведение покупателей и продавцов на местном базаре – интенсивные беспорядочные перемещения, резкие остановки, повышенная активность и т. п.

Местные жители оставили двоякое впечатление. С одной стороны, в своем большинстве – это добродушные любопытные люди, всегда готовые помочь. Все население хорошо говорит на русском языке, проблем с общением никогда не возникало. С другой стороны, любопытство местных бывает весьма назойливым и в результате, если, например, останавливаться на ночевку вблизи киргизских летников, то есть шансы быть действительно приглашенным в юрту либо «развлекать» местных вплоть до сна, при этом переживая за свое снаряжение (в том числе – велосипеды), оставленные под тентом на ночь. И хотя случаев хищения имущества со стороны киргизов мы не встречали ни лично, ни в отчетах, спокойствия это не добавляло.

Особые угрозы техническому состоянию велосипедов доставляет старый, в выбоинах асфальт и попытки местных дорожников его «чинить». Для местной автотехники, возможно, такая «починка» (см. описания в технической части) и идет на пользу, но для велосипедов она никуда не годится. К тому же отрицательное влияние на работоспособность велосипедов оказывают так называемые «улучшенные» дороги, представляющие собой мелковолнистый грейдер («стиральную доску»). После длительных вибраций при проезде по такому покрытию приходится подтягивать болты багажников, подстраивать переключатели и тормоза.

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СВЕДЕНИЯ О ПОХОДЕ

ПЕРЕЧЕНЬ ОБЩЕСТВЕННОГО СНАРЯЖЕНИЯ

Список группового снаряжения, использованного в походе, приведен ниже:

№	Наименование	Раздел	Вес, кг
1	Палатка 5-ка (внутренняя часть)	Бивачное	1,45
2	Палатка 5-ка (тент)		1,9
3	Палатка 5-ка (дуги + колышки)		1,1
4	Тент 3x4		1,0
5	Горелка №1 с инструментом для чистки	Костровое	0,53
6	Емкость для топлива №1		0,11
7	Экран для горелки №1		0,1
8	Горелка №2 с инструментом для чистки		0,53
9	Емкость для топлива №2		0,11
10	Экран для горелки №2		0,2
11	Бензин и бутылка для него		4,0
12	Каны 3,5 л и 5 л		1,84
13	Кухня (прихватка для котелков, оргстекло, доска, скатерть, половник, шуршик, моющее средство)	Кухня	0,5
14	Фильтр для воды с картриджем		0,8
15	Пила-цепь	Разное	0,3
16	Трос с замком для велосипеда		0,35
17	Карты		0,3
18	GPS 1 с батарейками		0,3
19	GPS 2 с батарейками		0,3
20	Фотоаппарат с аккумуляторами		2,2
21	Видеокамера с аккумуляторами		0,5
22	Диктофон с батарейками		0,1
23	Ремнабор		5,78
24	Швейный набор		0,2
25	Аптечка		2,0
26	Записи культорга и отчеты о походе на электронной книге		0,3

Замечания и рекомендации по снаряжению

По итогам пройденного маршрута следует признать, что подбор снаряжения был удачен. Все имеющееся у группы снаряжение, кроме пилы-цепочки, было использовано по назначению, нехватки чего-либо из «снаряги» не ощущалось.

При включении пилы в общественный список снаряжения подразумевалось, что она может пригодиться при ночевке в зоне леса. Однако на протяжении похода надобности в разведении костра не возникло и 300 г пилы спокойно пропутешествовали на дне рюкзака.

По имеющемуся у группы снаряжению хотелось бы отметить следующее:

1. *По бивачному.* Доработанная (подшита юбка) четырехместная (по заявлениям разработчиков, на самом деле в нее помещается 6 человек) палатка Kelty прекрасно вмещала всех участников группы. На особо холодных высотных ночевках команда сходилась во мнении, что вшестером в палатке было бы еще уютнее. Доработка палатки в виде пришитой к тенту юбки спасала от сильного ветра при стоянке на открытых местах. Необходимость тента на Тянь-Шане очевидна – он защищает как от дождя, так и от сильного ветра при организации лагеря на открытых пространствах.

2. *По костровому.* Для приготовления пищи использовались две горелки Primus omni fuel, работающие на бензине. Бензин в Киргизии охотно заливают в пластиковую тару на

большинстве заправок. Лишь в крупных городах на некоторых заправках это отказываются делать, что, впрочем, не доставляет никаких неудобств. Можно либо договориться на той же заправке, чтобы бензин с колонки налили сначала в канистру, которую предоставит сотрудник заправки, а потом уже из канистры перелить в пластиковую тару, либо, не теряя времени, поехать на соседнюю заправку и налить бензин в пластик там. Однако следует соблюдать меры предосторожности при наполнении пластиковых бутылок бензином.

Горелки прекрасно отработали весь поход благодаря своевременному и регулярно обслуживанию. К горелкам брался ремнабор, включающий также запасной рассекатель для пламени.

3. По прочтении множества отчетов и проанализировав дополнительную информацию, участники группы приняли решение купить фильтр для очистки воды. В результате был приобретен фильтр Katadyn Combi. Благодаря использованию этого фильтра, в канах всегда была чистая вода независимо от уровня загрязненности источника.

4. При планировании списка общественного снаряжения остро стоял вопрос о целесообразности включения в него веревок для преодоления водных преград (в основном – бурных горных рек). После анализа большого объема информации из различных источников о возможных водных преградах на пути нашего следования, был сделан вывод о невключении веревок в список снаряжения группы. Действительно, отсутствие веревок не помешало уверенному продвижению группы по запланированному маршруту, а преодоление большинства водных преград не представляло никакой сложности. Однако следует заметить, что при выпадении обильных осадков в горах, либо по другой причине, обуславливающей повышенный уровень воды в горных реках, равно как и разрушении существующих мостов, веревки могли бы пригодиться для преодоления пройденного маршрута. Иначе пришлось бы использовать другую тактику прохождения водных преград – ждать, пока вода спадет; привлекать постороннюю помощь; уходить на запасные варианты маршрута и т. д.

СОСТАВ ХОЗЯЙСТВЕННОГО РЕМОНТНОГО НАБОРА

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

СОСТАВ АПТЕЧКИ ПЕРВОЙ ПОМОЩИ

Все медикаменты были распределены на групповые (возил с собой медик) и личные (брал каждый к себе в рюкзак). Общественная аптечка была рассчитана на 5 человек. Список приведен ниже.

Аптечка общественная

№ п/п	Наименование	Кол-во	Примечание
Перевязочные материалы			
1	Бинт стерильный	6 шт.	Разного размера, 5 см - 2 шт. и 10 см. - 4 шт.
2	Бинт эластичный	2 шт.	
3	Вата в рулоне	50-100 г	
4	Ватные тампоны	10 шт.	
5	Лейкопластырь рулонный	1 рул.	Стандартная ширина - 2 см
6	Лейкопластырь бактериальный	15 шт.	Разного размера
Антисептики наружного действия			
7	Перекись водорода	0,3 л	Обработка ран
8	Гидроперит	10 шт.	Обработка ран. Перекись в таблетках (3 г гидроперита растворяют в 100 мл кипяченой воды, что соответствует примерно 1%-му раствору перекиси)
9	Спиртовые салфетки	3-4 шт.	
10	Марганцовка	1 уп.	Обработка ран, порошок, обеззараживание
11	Иод	1 бут.	Обработка ран, в хорошей упаковке
12	Фурацилин	10 табл.	Обработка ран, полоскание горла
13	Левомеколь	1 туб.	Гнойные раны
14	Пантенол	1 туб.	Обработка ран и ожогов
Средства, применяемые при поражении глаз и ушей			
15	Альбуцид (сульфацил натрия)	4 шт.	Конъюнктивит. Капли в шприц-тюбиках
Болеутоляющие и жаропонижающие средства			
16	Аспирин	20 табл.	Болевой синдром различной локализации, лихорадочные состояния. Растворимый. При головн. болях (горняшка) - 3 приема по 0,5 табл. (250 мг) через каждые 4 ч
17	Анальгин	20 табл.	Обезболивающее (головная боль, невралгия, лихорадочные состояния при инфекционно-воспалительных заболеваниях, высокая температура). Разовая доза - 2 таблетки. Аспирин и анальгин обладают одинаковым действием, только у анальгина более выражен обезболивающий эффект, а у аспирина кроворазжижающий (жаропонижающий)
18	Кетанов	20 табл.	Обезболивающее широкого действия, в том числе - зубная боль.
19	АЦЦ Лонг	1 уп.	Отхаркивающее, при кашле (1-2 таблетки в день). Шипучие таблетки
Сердечно-сосудистые средства			
20	Валидол	10 табл.	Отвлекающего действия, для сердца, под язык
21	Валокордин	1 бут.	Капли, не менее 40-60 капель на прием
22	Нитроглицерин	20 табл.	Боль в грудной клетке не усиливающаяся при движении. Желательно принимать лёжа, на 15-30 мин. Резко не вскакивать! По 1 таблетке, не больше.
Противоаллергические средства			
23	Лоратадин	1 уп.	
Спазмолитики			
24	Но-Шпа	20 табл.	От болей в животе (спазмы гладкой мускулатуры), принимать строго по 2 шт.
Успокаивающие средства			
25	Афобазол	1 уп.	Успокаивающее, но без снотворного эффекта. Уменьшается или полностью исчезает тревога, раздражительность, напряженность, бессонница, снимает стресс

Желудочно-кишечные средства			
26	Левомецетин	10 шт.	Антибиотик, при поносах, желудочных инфекциях (острая инфекционная диарея).
27	Уголь активированный	50 шт.	От 5-6 таблеток растолочь в стакане, выпивать с водой
28	Имодиум	1 уп.	От диареи
29	Интетрикс	20 капс.	Острая инфекционная диарея (по 2 капсулы до еды)
30	Мезим	1 уп.	При нарушении пищеварения
31	Церукал	1 уп.	От тошноты, рвоты
32	Регидрон	2 уп.	Восстанавливает водно-солевой баланс
33	Смекта	6 пак.	Оказывает адсорбирующее действие (острая и хроническая диарея, вздутие и дискомфорт в животе, изжога)
Лекарства, применяемые при заболеваниях органов дыхания			
34	Називин	1 уп.	От ринита
35	Фарингосепт	20 шт.	При заболеваниях горла, сосательные таблетки
36	Стрепсилс	20 шт.	При воспалении горла
Противоинфекционные средства			
37	Сульфадиметоксин	50 шт.	Аналог антибиотика, но более слабый, 3-4 таблетки в первый раз (1-2 г), потом по 2 таблетки 2 раза в день (по 0,5 г)
38	Ампициллин	30 табл.	Антибиотик широкого спектра действия (для лечения различных инфекционных заболеваний дыхательных путей (пневмония, бронхопневмония, ангина), мочевыводящих путей, печени и желудочно-кишечного тракта), 4-6 раз в сутки, курсом от 5 дней
Разные средства для наружного употребления			
39	Крем детский	1 тюб.	От потертостей, заживляющий
40	Присыпка детская	1 уп.	От потертостей
41	Бен-Гей	1 тюб.	Обезболивающее, мышечные боли, артрит, усталость и боли после спортивных занятий
42	Крем от загара	1 тюб.	С высоким фактором – 30-40
Витамины			
43	Аскорбиновая кислота	30 шт.	В таблетках
44	Витамин С	5 уп.	В порошке
От горной болезни			
45	Диакارب	72 табл.	Курсового действия от «горняшки» и отекающего синдрома, разовая доза 0,25 г 2 раза в день. Профилактика: перед быстрым подъемом на высоту более 3000 м по 0,5-1 табл. 2 раза в день, прием необходимо начинать за 24 ч до подъема и продолжать в течение 2 сут. после подъема на высоту.
46	Дексаметазон	40 табл.	Лечение ОГБ, отек мозга. Профилактика: 2 мг каждые 6 часов в течение 3-х дней, начать за 24 ч до начала подъема. Лечение ОГБ или отека мозга: ввести внутримышечно дексаметазон (или дать его внутрь, если позволяет состояние больного) в начальной дозе 8 мг, затем каждые 6 ч давать по 4 мг
Инструменты			
47	Ватные палочки	20 шт.	
48	Булавки англ.	2 шт.	
49	Ножницы	1 шт.	Маленькие
50	Термометр	3-5 шт.	Ферментативный на язык
51	Пинцет	1 шт.	

В личную аптечку входили индивидуальные препараты (по необходимости, в зависимости от каких-либо заболеваний). Подробный список личной аптечки приведен ниже.

Аптечка личная

№ п/п	Наименование	Кол-во	Примечание
1	Индивидуальные лекарства по назначению врача		По необходимости
2	Бинт стерильный	2 шт.	
3	Помада гигиеническая	1 шт.	
4	Комплексные витаминные препараты		По необходимости
5	Линзы для глаз и жидкость для них		По необходимости
6	Эластичный бинт на колено и/или голень		По необходимости

Здесь стоит упомянуть о том, что отличительной чертой похода (в разрезе составления списка лекарств) являлась заброска к месту старта и выброска с места финиша авиарейсами. В правилах же авиаперевозок указано, что нельзя транспортировать взрывчатые, токсичные и другие активные вещества. Кроме того, «металлическая, стеклянная, керамическая, деревянная, пластмассовая и другая тара, в которую упаковываются (заполняются) жидкие и иные грузы, подлежащие перевозке воздушным транспортом, должна выдерживать внутреннее избыточное давление, зависящее от высоты полета и температуры, и полностью гарантировать от утечки, разлива или россыпи содержимого». Относительно лекарств накладываются и дополнительные ограничения – они должны иметь фирменную упаковку с инструкцией на английском (для зарубежных перелетов) языке. Если же человек, провозящий лекарства, – дипломированный медик, – то он обязан иметь при себе копию диплома (сертификата). Другими словами, многие популярные медикаменты, такие как йод, спирт, перекись водорода, марганцовка и т. п., официально провозить запрещено.

С таким положением вещей мы уже сталкивались ранее, например, в нашем турецком походе, поэтому использовали проверенный алгоритм решения такой проблемы: а) укомплектовываем аптечку согласно списку; б) кладем аптечку в багаж (в нашем случае – в раму велосипеда, куда добавляли другие вещи – см. раздел про подготовку велосипеда к перелету) на самый верх – пусть таможенники изымают то, что им не понравится. Как и при других перелетах оказалось, что все медикаменты остались нетронутыми.

Другое дело, что ПВХ-упаковка перекиси и стеклянная бутылочка валокордина протекли. Предвидя такое развитие событий (хотя уверенности на 100% не было), основная часть перекиси (0,2 л) была заранее перелита в пластиковую бутылочку от соевого соуса (прилагается к заказу в некоторых суши-барах). Емкость закрывается герметично и утечек лекарства не происходит. Естественно, отсюда следует логичный вывод: необходимо тщательно продумывать, как запаковывать лекарства при перелетах.

Что касается якобы отсутствия лекарств... Еще до прибытия на Тянь-Шань слышали, что в Киргизии плохо с медикаментами – их тяжело достать и они дорогие. Это же подтверждали и прочитанные нами отчеты. Возможно, в мелких поселках так и есть. Но в крупных населенных пунктах (Бишкеке, Балыкчи, Караколе) аптек много, лекарства там есть. Да, по местным меркам – немного дороговато, но разницу в ценах по сравнению с Москвой мы не увидели.

Однако, поскольку заранее мы этого не знали, то комплектовали аптечку считая, что идем в «медицинский автоном» на 3 недели.

Что касается качества воды в местных водоемах... Была вероятность при употреблении сырой воды из горных ручьев и рек получить отравление, занеся различные желудочные инфекции. Кипятить воду не было возможности (интенсивный график движения, ограниченное количество топлива для горелок, особенно на автономных участках), а регулярно употреблять определенное количество воды необходимо. Проблема решалась участниками группы еще в Москве, как следствие – был приобретен высококачественный фильтр Katadyn Combi. Как заявлено у разработчика, «фильтр комбинирует насыщенный серебром керамический элемент и картридж с активированным углем. Эффективен против бактерий и простейших одноклеточных живых организмов, а также удаляет химикаты и плохой вкус». Проведя полевые испытания походом мы подтверждаем, что фильтр максимально оправдал себя – быстро и качественно фильтрует любую воду. Вода, взятая даже из низовой реки Кегеты (мутный белый цвет из-за множества микроэлементов, не помогает даже длительное отстаивание), отлично фильтровалась до визуальной прозрачности. Проблем с желудком из-за употребления сырой (но отфильтрованной) воды не наблюдалось ни у кого.

Что касается опасности горной (высотной) болезни... Максимально полную информацию по этому вопросу в современном мире легко получить в Интернете (навскидку первый же сайт, выданный поисковой системой <http://gingertea.ru/altitude-sickness/> или, более профессиональная точка зрения, – <http://www.geolink-group.com/tourclub/library/altitude.html>), поэтому подробно останавливаться на ее проявлениях не будем. Отметим только, что мы в походе активно занимались именно профилактикой «горняшки», используя, пожалуй, самую простую, но действенную схему – прием диакарба (он же ацетазоламид) по 250 г 2 раза в день, начиная за сутки до критических подъемов и прекращая прием после спуска до высот примерно 3000 м.

СЛУЧАИ ОКАЗАНИЯ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ В ПОХОДЕ

За время похода возникали следующие медицинские проблемы:

- начальные симптомы простуды (2 человека). «Ударная» доза витамина С, теплое питье. Симптомы прошли за несколько дней.

- тревожность одного из участников в течение ночи, беспокойный сон. Таблетка афобазола на ночь (3 ночи в разное время похода) исправила положение.

- симптомы отравления – слабость, тяжесть в голове (без головной боли и тошноты), повышение температуры, безразличие к окружению, сонливость, потеря аппетита, боли/вздутия в животе, диарея. Сперва давался активированный уголь из расчета 1 таблетка на 8 кг веса совместно с таблеткой левомецетина. Положительной динамики не наблюдалось, добавили 3 пакета смекты, растворимую таблетку Аспирина-Упсы и капсулы интетрикса при каждом приеме пищи (всего интетрикс принимался 3 раза). Из питья больному давался регидрон. Был прописан также длительный отдых/сон, для этого сделали полудневку. Проявление болезни наблюдалось один день. К ночи больной пропотел, температура спала. На всякий случай были выданы 2 таблетки диакарба, поскольку участник в профилактических целях их не принимал ранее. К утру от недомогания осталась только слабость. Есть подозрение, что так проявила себя горная болезнь, но это был уже второй высокогорный перевал, к тому же в предыдущий день все ели, как оказалось впоследствии, некачественные продукты.

- жалобы на боли в пояснице (1 человек). Втирание Вольтарен-геля (был взят в личную аптечку). Купирование боли происходило почти сразу же.

- несколько мелких ссадин (при настройке/починке велосипедов). Промыты перекисью, обработаны левомеколем и заклеены пластырем.

Вывод

Аптечка вполне удовлетворяла потребностям данного похода, был даже приличный запас по лекарствам, но в таких регионах и при таких предпосылках (отсутствие лекарств, автономные участки, вероятность «подхватить» горную болезнь, отравление водой из ручья и т. п.) лучше лишний раз перестраховаться.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ И РЕМОНТ СРЕДСТВ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ

1. Техническое описание средств передвижения участников похода

Поход выполнялся на горных велосипедах типа hardtail с диаметром колес 26 дюймов. Пять участников имели дисковые тормоза, три участника – механические дисковые тормоза Hayes и Avid и два участника – гидравлические дисковые тормоза Shimano и Avid. Большинство участников использовало контактные педали Shimano. Один участник использовал контактные педали Time.

Перед началом похода во время предпоходных скаток все велосипеды были осмотрены механиком. Все рекомендации были учтены и исправлены. Все велосипеды были технически исправны, замечаний по их техническому состоянию не было.

Описание средств передвижения приведено в **Таблице №1**.

2. Ремонтный набор и средства технического обслуживания

Ремонтный набор в походе состоял из:

- обязательного комплекта запасных частей и наиболее необходимых инструментов каждого из участников;
- общего комплекта необходимых запасных частей и инструментов;
- вспомогательных инструментов и смазочных материалов. Состав ремонтного набора и средств техобслуживания приведен в **Таблице №2**.

Набор содержал необходимые инструменты и важнейшие запасные части, соответствовал ограничениям по весу для планируемой категории сложности похода.

3. Транспортировка велосипедов

Для транспортировки велосипедов решено было компактно упаковывать велосипеды с распределением веса среди участников. Нормативный вес по купленному билету составлял 23 кг плюс ручная кладь, которую перевозчик не учитывал.

Велосипеды собирали максимально компактно, надежно закрепив все к раме. Задние колеса решено было снимать и прикреплять к раме сбоку. Для крепежа использовали полиэтиленовые хомуты и канцелярский скотч (подробнее см. в техническом отчете).

В качестве транспортной упаковки использовали полиэтиленовые пакеты (150 л) и индивидуальные чехлы.

Велосипеды были доставлены перевозчиком «Аэрофлот» без существенных повреждений, которые могли препятствовать прохождению маршрута.

Аэропорт прилета – Манас находится примерно в 40 км от столицы Киргизии – Бишкека (во времена Союза советских социалистических республик – Фрунзе), поэтому в случае серьезных поломок пришлось бы решать проблему с транспортировкой велосипедов до Бишкека. В Бишкеке существуют два крупных велосипедных магазина, а также прокат байков. Время работы магазинов – с 10-00 до 18-00 часов.

4. Поломки, неисправности, техническое обслуживание велосипедов на маршруте

Основными подходами к организации ремонта и технического обслуживания велосипедов в походе являлись:

1) обеспечение надежности во время движения в походе. Указанный подход осуществлялся движением механика в группе преимущественно замыкающим со всем необходимым ремонтным комплектом;

2) кооперация участников при осуществлении ремонта и техобслуживания. В целях минимизации времени и повышения качества ремонта и техобслуживания ремонт, как правило, осуществлялся механиком совместно с владельцем велосипеда и (или) другими участниками похода, имеющими соответствующие навыки, без ущерба для исполнения ими своих обязанностей;

3) Техническое обслуживание и ремонт велосипедов на стоянке (привалах) производилось механиком, так и индивидуально участниками похода (с контролем результатов механиком или руководителем похода).

Случаев серьезных неисправностей и поломок, препятствующих движению на маршруте, приведших к значительной задержке прохождения маршрута или к изменению маршрута, не было. Описание случаев неисправностей и их устранения в походе приведены в **Таблице №3**.

На маршруте участниками похода и механиком периодически осуществлялась регулировка механических дисковых тормозов. С гидравлическим дисковыми тормозами проблем не выявлено. У одного из участников постоянно раскручивались механические дисковые тормоза на переднем колесе, что снижало эффективность торможения. Проблема была решена прокладкой полиэтиленового пакета между деталью и витками резьбы.

Периодически производилась и смазка цепей, поскольку смазка вымывалась при прохождении многочисленных бродов, присутствующих на маршруте движения.

Смазки, взятой на поход в расчете на 5 человек и входящей в ремкомплект, хватило на 21 день похода.

5. Общие выводы, замечания и рекомендации

1. Велосипеды, ремонтный набор и материалы для обслуживания соответствовали условиям похода.

2. Эксплуатация велосипедов в походе проблем в их конструкции и техническом состоянии не выявила.

3. Дисковые механические тормоза у двух участников требовали достаточно частой настройки, что было связано с ослаблением прижимных винтов, а также с условиями похода (вибрация на каменистых спусках, наличие затяжных спусков).

4. В процессе похода у двух участников был выявлен незначительный люфт на насыпных втулках Shimano Deore и XT.

5. У одного из участников была нарушена привычная работа заднего переключателя Sram X9. Замена тросика не понадобилась, так как проблема не носила критичный характер и возникла в конце похода.

6. Эксплуатация алюминиевых багажников недостатков не выявила. В процессе был заменен винт крепления багажника к дропауту в месте крепления заднего колеса. Ослабление и потеря крепежа возникла вследствие значительных вибраций при движении по маршруту.

Таблица №1. Описание средств передвижения участников

УЧАСТНИК ПОХОДА	Производитель/марка	Год выпуска (сборки)	Вилка	Передний тормоз, тип ¹	Задний тормоз, тип ¹	Передний тормоз	Задний тормоз	Багажник
Потапенко В.	Wheeler PRO 39	2007	Rock Shox Sector Solo Air, 140 мм	М	М	Hayes MX-4	Hayes MX-4	Massload сборный для V-Brake на 25 кг
Потапенко А.	Wheeler PRO 39	2007	Rock Shox Revelation Dual Air, 150 мм	М	М	Hayes MX-4	Hayes MX-4	Massload сборный для V-Brake на 25 кг
Бурасов А.	Merida Matts Sport 700	2007	Rock Shox Recon Silver TK, 100 мм	Г	Г	Shimano XTR	Shimano XTR	Неизвестен, алюминий
Катков А.	Jamis dacota al	2005	Manitou superb super 100 мм 80 мм	М	М	Avid BB5	Avid BB5	Неизвестен, алюминий
Припадчев Д.	Рapid-Титан	2010	Manitou Suspension R7 Elite TPC, 80 мм	Г	Г	Avid Elixir CD	Avid Elixir CD	Рapid-Титан, интегрированный, титан

Примечание: М – дисковый механический, Г – дисковый гидравлический.

Таблица №2. Ремонтный набор и средства технического обслуживания велосипедов

Наименование	Кол-во
Коллективный ремнабор	
Педальный ключ + съёмник кассеты	1 комп.
Набор шестигранников (+10 мм)	1 шт.
Выжимка цепи	1 шт.
Ключи для втулок	2 шт.
Набор для прокачки гидравлических тормозов + немного тормозной жидкости ДОТ 5	1 шт.
Смазка для цепи	2 шт по 250 мл
Ключ спицевой	1 шт.
Пассатижи	1 шт.
Ключ Torx 5 мм для болтов дисков	1 шт.
Полотно ножовочное	2 шт.
Комплект надфилей	2 шт.
Метчик диам. 5 мм и инструмент	1 шт.
Насос высокого давления	1 шт.
Насос низкого давления 1	1 шт.
Насос низкого давления 2	1 шт.
Насос низкого давления 3	1 шт.
Покрышка 26 колеса	1 шт.
Шарики к насыпным втулкам	1 комп.
Манетка на 9 ск.	1 шт.
Задний переключатель Shimano	1 шт.
Задний переключатель Sram X9	1 шт.
Тросик для переключателя	3 шт.
Оси (вместо запасных педалей)	2 шт.
Тросик тормоза	2 шт.
Рубашка для переключателя и тормоза	3 м
Универсальный петух	1 шт.
Эксцентрик для переднего колеса	1 шт.
Эксцентрик для заднего колеса	1 шт.
Хомуты металлические 6 шт. (3 типоразмера)	1 комп.
Пластиковые хомуты	35 шт.
Болты разные	набор
Винты М5х30 (7 шт.)	набор
Гайки М5	набор
Шайбы «гровера» М5	набор
Винты М4х35 (7 шт.)	набор
Гайки М4	набор
Шайбы «гровер» М4	набор
Проволка (разная)	1 комп.
Сверла на 3, 4 мм + держатель	1 шт.
Пины для цепи + замки	3 шт.
Пластины алюминиевые (70 мм)	3 шт..
Хомуты сантехнические	2 шт..
Алюминиевая лента толщиной 1 мм, перфорированная	1 м
Винты для контактных шипов	2 шт.
Изолента	2 шт.
Клей универсальный + заплатки	1 комп.
Смазка консистентная	1 шт
Крепеж багажника к перьям	2 шт.

Крепеж багажника к перьям сверху	2 шт.
Холодная сварка + резиновые перчатки	1 комп.
Хомут 20-32 мм для подсидельного хомута	1 шт.
Набор спиц (по 4 шт. всех типоразмеров)	20 шт.
Индивидуальный ремнабор	
Набор шестигранников	1 шт.
Колодки тормозные	2 комп.
Петух	2 шт.
Камера запасная	2 шт.

Таблица №3. Описание поломок/неисправностей велосипедов и их устранения

Поломка/неисправность	Причина	Описание метода устранения или принятых мер	Техсостояние после ремонта/техобслуживания
Прокол камеры (11 случаев)	Пробой/порез на острых камнях, осколках стекла и т. п.	Замена (заклейка) камеры	Исправно
Не корректная работа дисковых механических тормозов – неприжатие колодок (5 случаев)	Ослабление резьбового соединения регулировки тормозной колодки	Регулировка прижимного винта. Фиксация с помощью подручного материала.	Исправно
Незначительный люфт насыпных втулок колес 2 шт.	Нагрузка, вибрации	Осуществлена регулировка	Исправно
Ослабление крепления багажника в нижней части дропаутов	Нагрузка, вибрации	Замена болта, добавление «гровер»-шайбы	Исправно

Рекомендации и краткие выводы

Для уменьшения технических проблем велосипедов на маршруте и при транспортировке следует:

- провести тщательное техническое обслуживание и подготовку велосипедов до похода;
- внимательно подойти к подготовке велосипеда к транспортировке;
- регистрировать провоз велосипеда в качестве багажа. Лучше это делать заранее (за 3-4 дня), чтобы избежать ненужных волнений при регистрации на рейс.

В качестве рекомендации можно посоветовать доукомплектовывать ремкомплект сменным дисковым механическим тормозом, который может быть заменен в случае поломки как дискового тормоза, так и гидравлической части дискового тормоза.

Для надежной фиксации резьбовых поверхностей следует иметь в аптечке незначительное количества фиксатора.

Несмотря на то, что в походе большинство участников использовало новую резину, у всех участников после прохождения маршрута наблюдался значительный износ поверхности покрышки.

Особенно часто прокалывались и изнашивался рисунок у покрышек EVO серии Shwalbe Rokat Ron (облегченные). У одного из участников рисунок покрышек Hutchinson Bulldog был значительно нарушен (механические повреждения, срезы и сколы протектора), но поход покрышки выдержали до конца.

Особенности эксплуатации и вид покрышек не повлияли на прохождение запланированного маршрута, однако не рекомендуется использовать указанные покрышки в сложных категорийных походах.

СТОИМОСТЬ ПРОЖИВАНИЯ, ПИТАНИЯ И СРЕДСТВ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ

Денежная единица Кыргызстана – Киргизский сом (по стандарту ISO код KGS), в 1 соме 100 тыйынов. Курс на время похода: 1 RUR = 1,46 KGS.

Благодаря небольшой разнице между валютами, удобно ориентироваться в ценах и все кажется еще дешевле, чем на самом деле. Деньги можно брать в рублях, евро или долларах и свободно менять в обменных пунктах (работают обычно круглосуточно) или государственных банках. Банкоматы можно найти только в крупных городах.

Хотя сом и является единственным законным платёжным средством на территории республики, на практике можно расплатиться российскими рублями, долларами США или же Евро.

Поскольку в стране не придают значения очистке сточных вод и спускают их в реки, а пищевые отходы могут быть зарыты в землю рядом с источником питьевой воды, группа приняла решение приобрести для похода фильтр питьевой воды, на что средства были выделены отдельно.

Сувенирная продукция интересна изделиями из войлока (шапки, тапочки, подушки на стул), натуральным мылом, картинками из кожи. В Караколе две сувенирные лавки, одна на главной улице, вторая в глубине базара. Посетить следует обе, поскольку ассортимент не повторяется.

Расходы	На 1-го человека, руб.	На группу 5 человек, руб.
Билеты на самолет туда и обратно на дату покупки 26.04.2013	25 528	127 640
Затраты в Москве:		
(закупка продуктов, аптеки, печать карт, покупка фильтра и проч.)	2 770,4	13 852
Выброска на машине	1 700	8 500
Оформление пропусков	1 200	6 000
Закупка продуктов на маршруте	2 782,88 (4 063 сом)	13 914,38 (20 315 сом)
Бензин на маршруте	42,47 (62 сом)	212,33 (310 сом)
Въезд в заповедник (по старой цене)	68,49 (100 сом)	342,47 (500 сом)
Вход в музей Пржевальского	20,55 (30 сом)	102,74 (150 сом)
Всего проживание в хостелах:	1 890,41 (2 760 сом)	9 452,05 (13 800 сом)
- 2-х местные номера в гостинице «Казахстан» (Бишкек), день прилета	383,56 (560 сом)	1 917,81
- 5-местный номер в пансионате «Солнышко» (Чок-Тал) НВ	239,73 (350 сом)	1 198,63
- 5-местная юрта в юрткемпинге (Каракол) ВВ	239,73 (350 сом)	1 198,63
- 5-местное бунгало в отеле «Сай-ран» (Чолпон-Ата), день отлета	1 027,40 (1 500 сом)	5 136,99
Итого	36 000	180 000
Кафе и сувениры (ориентировочно)	2 200 (3212 сом)	11 000 (16 060 сом)
Итого, с учётом личных расходов	38 200	191 000

Местная национальная валюта – сом – представлена девятью номиналами банкнот: 1, 5, 10, 20, 50, 100, 200, 500 и 1000. С 2008 года введены в обращение монеты номиналом: 1, 3, 5 и 10 сом.



История валюты Киргизии: <http://m.limon.kg/news:35061>

ПИТАНИЕ В ПОХОДЕ

1. ПОДГОТОВКА РАСКЛАДКИ

Для полноценного знакомства с культурой и бытом народностей, проживающих на территории Кыргызстана, особое место при подготовке к походу было отведено кулинарным традициям местного населения. В связи с этим раскладка составлена на автономные дни, а в «населенке» она использовалась в качестве подстраховки и ориентира, но не догмы. Об этом в группе договорились заранее.

Тем не менее, раскладка была составлена по принципу обеспечения группы необходимыми для движения по маршруту питательными веществами и микроэлементами. На автономный участок в горах некоторые продукты везли из Москвы с целью минимизации веса: сушеное мясо, сухое молоко и зерновой хлеб длительного срока хранения (вместо сухарей). В остальные дни планировалось закупать местные тушенку, сгущенку и лепешки.

Дополнительно участники были опрошены на предмет переносимости тех или иных продуктов (в стихотворной форме):

Про себя мне расскажите, да всю правду доложите,
что из пищи вы едите, от какой вы нос вертите
И тогда мы с вами в раз сочиним простой рассказ:
Про соленые грибочки, сельди в банках и росточки
Из пророщенных семян, да про сдобный круасан,
Чашку кофе и ватрушки, хлебцы, штрудель и пампушки
С чесноком к зеленому борщу, в общем, все, о чем грущу
Я в походе по горам и о чем тоскую там.

Ну а если не хотите, если вы и так съедите
Все что я вам положу, то пишите про жу-жу,
Коль поймаю то скормлю. ;оЪ

*С любовью,
ваш Завхоз!*

На обязательной двухдневной скатке раскладка была проверена и скорректирована к походу.

2. НАЛИЧИЕ МАГАЗИНОВ, ПЛАНИРОВАНИЕ ЗАКУПОК

Изучение отчетов предыдущих групп показало, что проблем с закупкой продовольствия быть не должно. В крупных городах имеются супермаркеты, где можно купить практически все интересующие нас продукты. Исключение составило однообразие орехов и сухофруктов, которые удобнее покупать на рынках на развес там, где больше выбор. В крупных поселках на побережье кроме базаров часто встречаются оптовые магазины, продающие крупы в упаковках весом от 2 кг, а сладости – коробками.

На базарах цены хорошо узнавать заранее, поскольку после выбора приглянувшегося товара их цена накручивается в два раза. Сказывается мнение о том, что «богатых» стоимость не интересует.

В долинах практически в каждом населенном пункте имеется магазин продовольственных товаров, но там выбор ограничен – местное население чаще покупает алкоголь и подтаявшее мороженое для детей, к тому же на ассортимент товара существенно влияют перебои с электричеством.

Вдоль дорог широко распространена торговля продуктами местного производства, но, вопреки нашим ожиданиям, бахчевые развалы встречались только на трассе возле Бишкека, в остальных, менее населенных районах, их нужно было искать возле рынков.

Мясо представлено, в основном, бараниной. Ее можно купить на рынках утром, в магазинах «ЭТ МЯСО» и в замороженном виде. Нас же заинтересовала тушенка из конины, которой мы отдавали свое предпочтение и перепробовали практически всех производи-

телей. Говядина показалась нам хуже по составу. К сожалению, банку самой вкусной, как оказалось впоследствии, тушенки из конины мы не сфотографировали.

Сухофрукты. На рынках широко представлены чернослив, курага, изюм разных сортов, фундук, кешью, миндаль, а грецкие орехи попадаются реже.

Крупы лучше покупать на рынке на развес.

Кумыс лучше пробовать в стационарных кафе, например, в Кумысхане Боомского ущелья, где она имеет вкус солено-копченого молока с запахом конского навоза. Зато вкусно и полезно. Сырные шарики – курут – дико соленые, их можно брать в горы, чтобы восполнять на маршруте отсутствие солей, за один раз такой шарик сложно съесть – его одного может хватить недели на три.

В Бишкеке мы закупались в ближайшем супермаркете; в Кочкорке хороший базар и магазинчики; в Шабдане (Новороссийке) три магазина с небольшим выбором продуктов; в Балыкчы закупились в магазинчиках возле старого вещевого базара; в Бекенбаеве самая противная закупка, поскольку надо оббежать 33 магазина, чтобы что-либо купить, продавцы же не горят желанием иметь с вами дело (не стоит планировать закупку на этот поселок, лучше закупиться в предыдущих или в следующем поселке Тонг). В Сары магазины есть в центре поселка, но можно закупиться и в следующем (в направлении на восток) поселке. В Караколе магазины есть рядом с юрт-кемпингом плюс базар с сувенирными лавками на 700 м ближе к центру. В Тюпе несколько магазинов рядом с ведомственной кафешкой. В магазине Орто-Орюкту продаются очень вкусные домашние пельмени из баранины, а в Булан-Сегету неплохой арбузный развал, но дороже чем в Караколе. В пансионате «Сайран» (поселок Кара-Ой) цены на продукты питания и в кафе – московские.

Возле каждого базара имеется несколько кафе, в крупных городах и поселках можно найти кафе вдоль дороги. Меню часто повторяется, но мы за весь поход ни разу не попробовали двух одинаково приготовленных беш-бармаков (макароны с мясом). В Ананьево в кафе напротив рынка отсутствовало меню и его нам продекламировали исходя из того, что можно приготовить – это был самый вкусный наш обед. Запомнилось кафе «Смак» в Балыкчи – вкусно и уютно за столиками рядом с велосипедами. В Караколе ужинали в уличном кафе под живую музыку на мотив песен Цоя. Посередине между Бишкеком и Чолпон-Атой вдоль трассы (в том числе – в Боомском ущелье) стоит ряд кафетериев, где останавливаются на отдых водители и пассажиры маршруток.

3. ВОДА

В Киргизии мы навсегда распрощались с мифом, что вода в горах может быть питьевой и чистой. В долинах встречаются либо мутные бушующие потоки рек, перекачивающие по дну тяжелые камни, либо отводные каналы для орошения пастбищ и полей, стока грязных вод. Даже если вам встретился ручей, стекающий по склону, то наверху может лежать все что угодно – обильный помет животных, разлагающийся труп мертвой лошади, тушки убитых охотниками сусликов, носителей бубонной чумы. Это – как русская рулетка.

Мы не пожалели ни разу, что для похода купили керамико-угольный фильтр очистки воды. Достаточно было увидеть, как в Караколе иностранцев выворачивало наизнанку. При подъеме на пер. Кок-Айрык следует быть предельно осторожными с водой и едой. Кроме участника нашей группы еще в двух группах испытывали неполадки с пищеварением в этих местах по неизвестной причине. В нашей группе мы предполагаем возможные источники недомогания в черносливе, воде и угощении местных жителей, но точно сказать не можем. Ресурс фильтра позволяет использовать его еще во многих походах в разные регионы мира и при необходимости его у нас можно арендовать.

Для того, чтобы восполнить недостаток солей и витаминов в организме, разнообразить вкус питьевой воды, можно использовать порошки «Энергия» (http://www.uventasport.ru/product/21340/Napitok_Yenergija_mineralnosolevoi_900_gr) и «Power System» (http://www.sportapteka.ru/pages/view_brand/35).

4. КОММЕНТАРИИ, РЕКОМЕНДАЦИИ ПО РАСКЛАДКЕ В САМОЛЕТ

Самолет вылетает из аэропорта вечером в 22:55, прибывает в Манас рано утром в 5:15, когда все кафе еще закрыты. Чистое время на движение: 4:20 на самолете и 1:20 своим ходом до Бишкека. Остальное время уходит на регистрацию, погрузку, ожидание, получение багажа, обмен валют, сборку велосипедов. Сон урывками. На ужин и завтрак рекомендуем планировать легкие перекусы. Во время перелета вкусно кормят.

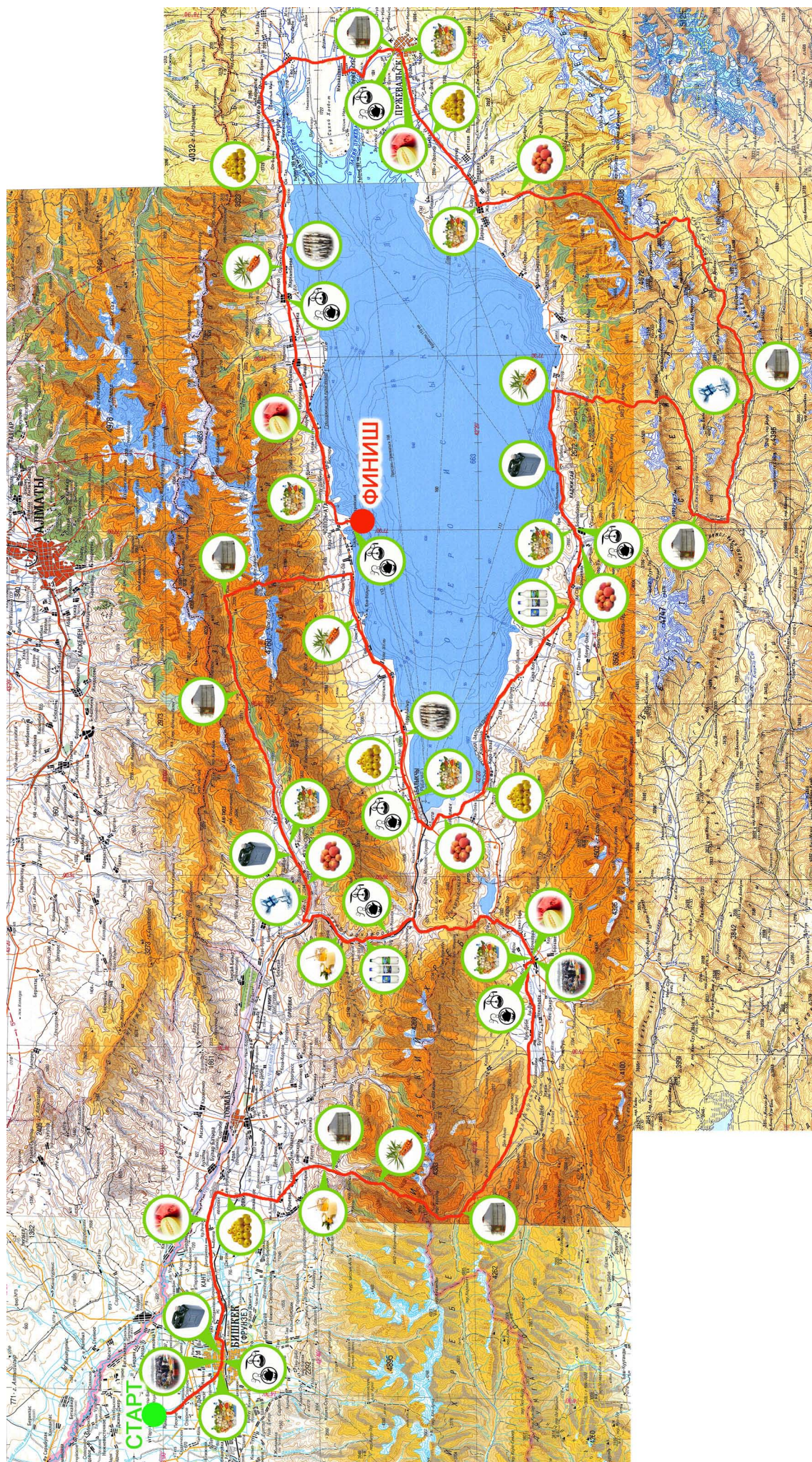
5. НЕКОТОРЫЕ НАБЛЮДЕНИЯ НА МАРШРУТЕ

В Киргизии полно машин и кафетерии нацелены, прежде всего, на жителей, перемещающихся по дорогам. В стороне от основного шоссе, в горных долинах, вместо товарно-денежных отношений местное население тешит свое любопытство и зазывает всех встречных путников в гости, чтобы рассказать о жизни, узнать что-нибудь новое и что-нибудь получить взамен. Возле горячих источников нам предлагали обменять налобные фонари и солнцезащитные очки, на что мы не согласились, но за ночь у нас ничего не украли, вопреки нашим опасениям.

Отдельного внимания заслуживает страсть присваивать себе все государственное и непривычка торговаться. При въезде в заповедник в долине Чонг-Кемин мы, по западной привычке, улыбнулись и назвали свою цену на вход прошлого года, чем вызвали удивленное смущение у кассирши. После непродолжительной беседы получили «скидку постоянных посетителей». Надо отметить, что стоимость посещения для нас все равно в пять раз превышала аналогичную стоимость для граждан Киргизии, а квитанция к нашему отрывному талону осталась незаполненной.

На берегу оз. Иссык-Куль (в устье реки Орто-Орюкю) представитель местного населения на «Ниве» с помощниками, представившийся инспектором экологической безопасности, полночи гонялся по озеру за несуществующими браконьерами, а в результате уехал в машине, доверху загруженной рыбой. Улыбнуло.

6. ПРИМЕРНАЯ СХЕМА ТОРГОВЛИ ПРОДУКТАМИ МЕСТНОГО ПРОИЗВОДСТВА



7. РАСКЛАДКА

	Что	1	2	3	4	5	Норма	Б	Ж	У	ккал
	Завтрак										
Завтрак	геркулес	*					60	7,2	3,6	39	204
	кукурузная крупа		*				70	5,81	0,84	49,7	229,6
	рис			*			70	5,6	0	54,6	245
	вермишель паутинка				*		70	7	0,7	52,5	252
	пшеника					*	70	8,4	2,1	46,2	237,3
	сухое молоко (из Москвы)	*	*	*	*	*	20	7,6	0,2	10	70
	сыр	*	*	*	*	*	40	10	12	0	148
	масло топленое	*	*	*	*	*	15	0,06	14,7	0	132
	курага		*		*		20	0,6	0,1	10,2	45
	земляника вял. (из Москвы)					*	20	1,14	0,04	4,6	22,8
	изюм	*		*			20	0,6	0,08	13,8	55
	чай	*	*	*	*	*	2	0	0	0	0
	сухарик сладкий	*	*	*	*	*	20	2	0,2	13,8	68
	сахар в чай и кашу (песок)	*	*	*	*	*	25	0	0	24,75	100
	Обед										
Обед	колбаса с/к (из Москвы)	*	*	*	*	*	60	12	24	0	258
	сникерс	*					58	0	16,182	31,668	294,292
	халва		*				58	3,944	15,428	34,278	292,32
	твикс			*			58	2,378	14,21	37,468	288,84
	пикник				*		60	4,5	17,1	33,6	300
	баунти					*	58	1,74	15,66	33,06	284,78
	хлеб вестфальский (из Москвы)					*	50	2,75	0,65	18,8	92
	хлеб свежий	*	*	*	*		70	4,27	0,84	29,19	144,2
	Ужин										
Ужин	рис	*					80	6,4	0	62,4	280
	гречка		*				80	10,4	1,6	54,4	264
	макаронь			*			100	10	1	75	360
	карпюр+сух.молоко				*		50	3,05	0	36,15	157,5
	овощи тушеные					*	150	3	1,5	4,5	75
	мясо субл.	*	*	*	*	*	30	6	6	0	75
	приправы	*	*	*	*	*	1	0	0	0	0
	лук	*	*	*	*	*	10	0	0	0	0
	чеснок	*	*	*	*	*	5	0	0	0	0
	чай	*	*	*	*	*	1	0	0	0	0
	лимон	*	*	*	*	*	20	0	0	0	0,4
	пряники	*					40	1,92	1,12	31,08	134,4
	конфеты		*				40	1,16	4,28	30,64	158,4
	мармелад			*			40	0,04	0	32,4	130,4
	вафли				*		40	1,28	1,12	32,04	136,8
	печенье					*	40	4	4	28	168
	соль	*	*	*	*	*	3	0	0	0	0
	сахар	*	*	*	*	*	15	0	0	14,85	60
	Перекус										
Перекус	сухофрукты (сладкая смесь)	*					20	0,4	0,2	13	46
	курага		*				20	0,6	0,1	10,2	45
	финики			*			20	0,5	0	14,6	60,4
	банановые чипсы				*		20	0,668	4,214	11,042	93,6
	мюсли обжаренные с медом					*	20	2,08	0,56	12,82	64,6
	конфеты	*	*	*	*	*	20	1,16	7,4	9,4	113,6
	ореховая смесь	*		*	*		20	2,8	11,2	2,2	124
	орехи грецкие		*			*	20	2,8	11,2	2,2	124
	Итоги										
	Б	62,41	68,404	65,008	62,988	64,73	0,8	0,9	0,8	0,9	1,0
	Ж	97,722	98,888	91,83	99,774	100,21	1,3	1,3	1,1	1,4	1,5
	У	295,138	293,608	332,058	279,722	222,98	3,9	3,8	4,1	3,8	3,4
	ккал	2306,892	2327,52	2432,84	2278,1	2093,48					
	вес	655	668	685	640	715					

7. ПЛАН ЗАКУПКИ

	ВС	ПН	ВТ	СР	Кеѣты, Дѣн-Алыш	ЧТ	ПТ		СБ	ВС		ПН	ВТ		СР	ЧТ
План закупки	Бишкек	хостел				Конкорка	Шабдан			Кок-Айрык	Закупка в Шабдане	Балыкчы	Боконбаево			Тосор
5 человек в группе	11.08	12.08	13.08	14.08	Закупка в 1 День	15.08	16.08	Дѣн-Алыш	17.08	18.08		19.08	20.08	Балыкчы	21.08	22.08
Завтрак																
геркулес					0		300				0			0	300	
кукурузная крупа		350			350			0	350	350	350			0		350
рис			350		350			0		350				0		
вермишель паутинка				350	350			0			0	350	350			
пшенка					0	350		350			0					
сухое молоко (из Москвы)		100	100	100	300	100	100	200	100	100	200	100	100	200	100	100
сыр		200	200	200	600	200	200	400	200	200	200	200	200	200	200	200
масло топленое		75	75	75	225	75	75	150	75	75	150	75	75	150	75	75
курага		100	100	100	200	100		0	100	100	100	100	100	100	100	100
земляника вап.(из Москвы)					0			100		100	0		100			
изюм			100		100		100	100		100	100			0	100	
чай		10	10	10	135	10	10	20	10	10	20	10	10	20	10	10
сухарик сладкий		100	100	100	300	100	100	200	100	100	200	100	100	200	100	100
сухарик сладкий		125	125	125	375	125	125	250	125	125	250	125	125	250	125	125
Обед																
колбаса с/к (из Москвы)			300	300	600			0		300	300			0	300	300
колбаса местная		300			300	300	300	600	300	300	300	300	300	600		
караке					0			0			0			0		
шоколадка				200	200			0		200	200			0		200
сникерс					0		290	290			0			0	290	
халва		290			290			0	290		290			0		290
твикс			290		290			0		290	290			0		
пикник				300	300			0			0	300		300		
баунти					0	290		290			0		290	290		
хлеб вестральский (из Москвы)				250	250			0			0			0		250
хлеб свежий		350	350		700	350	350	700	350	350	700	350	350	700	350	
Ужин																
рис					0		400	400			0		400	400		
гречка		400			400			0			0			0	400	
макароны			500		500			0	500		500			0		
карпюр-сух.молоко				250	250			0		250	250			0		250
овоши тушеные					0	750		750			0	750		750		
мясо субл.				150	150			0		150	150			0		150
мясо свежее		1000			2000	1000	1000	2000	1000	1000	1000	1000	1000	2000	1000	
приправы		5	5	5	15	5	5	10	5	5	10	5	5	10	5	5
лук		50	50	50	150	50	50	100	50	50	100	50	50	100	50	50
чеснок		25	25	25	75	25	25	50	25	25	50	25	25	50	25	25
чай		5	5	5		5	5	10	5	5	10	5	5	10	5	5
лимон		100	100	100	300	100	100	200	100	100	200	100	100	200	100	100
пряники					0		200	200			0			0	200	
конфеты		200			200			0	200		200			0	0	200
мармелад			200		200			0		200	200			0		
вафли				200	200			0			0	200		200		
печенье					0	200		200			0		200	200		
соль		15	15	15	45	15	15	30	15	15	30	15	15	30	15	15
сахар		75	75	75	225	75	75	150	75	75	150	75	75	150	75	75
Перекрус																
сухофрукты (сладкая смесь)					0		100	100			0			0	100	
курага		100			100			0	100		100			0		100
финики			100		100			0		100	100			0		
банановые чипсы				100	100			0			0	100		100		
мюсли обжаренные с медом					0	100		100			0		100	100		
конфеты		100	100	100	300	100	100	200	100	100	200	100	100	200	100	100
ореховая смесь			100	100	200		100	100		100	100	100		100	100	
орехи грецкие		100			100	100		100	100		100		100	100	100	100
		835	855	657	11825	905	825	8650	855	675	7650	907	835	8710	825	655
					2365		1730				1530			1742		

ПТ	СБ	ВС	ПН	ВТ	СР	Закупка в Пржевальске	ЧТ	ПТ	СБ	Закупка в Чолпон-Ате
23.08	Арабелль Джукку 24.08	Закупка в Бокон-Баяво 25.08	Пржевальск 26.08	27.08	Кокбелль 28.08	Закупка в Пржевальске	29.08	30.08	31.08	Закупка в Чолпон-Ате
		300	300			0				0
		350		350		350				0
350		350			350	350				0
	350	350				0	350			350
		0				0		350		350
100	100	100	100	100	100	200	100	100		200
200	200	800	200	200	200	400	200	200		400
75	75	300	75	75	75	150	75	75		150
	100	200		100		0	100	100		100
		0				100		100		100
100	200	200	100		100	100				0
10	10	40	10	10	10	60	10	10		
100	100	400	100	100	100	200	100	100		200
125	125	500	125	125	125	250	125	125		250
300	300	1200				0				0
		0	300	300	300	600	300	300		600
		0				0				0
	400	600			200	200				0
		290	290			290				0
		290		290		0				0
290	300	290			290	290				0
		0				0	300			300
		0				290		290		290
250	250	750				0				0
		350	350	350	350	700	350	350		700
		0	400			0				0
		400		400		400				0
500		500			500	500				0
	250	500				0	250			250
		0				750		750		750
150	150	450				0				0
		1000	1000	1000	1000	2000	1000	1000		2000
5	5	20	5	5	5	10	5	5		10
50	50	200	50	50	50	100	50	50		100
25	25	100	25	25	25	50	25	25		50
5	5	20	5	5	5	5	5	5		5
100	100	400	100	100	100	200	100	100		200
		200	200			200				0
		200		200		0				0
200		200			200	200				0
	200	200				0	200			0
		0				0				0
	15	60				200	200			200
15	15	15	15	15	15	30	15	200		200
75	75	300	75	75	75	150	75	75		150
		100	100			0				0
		100		100		100				0
100	100	100			100	100				0
	100	100				0	100			100
		0				0		100		100
100	100	400	100	100	100	200	100	100		200
100	100	300	100	100	100	100	100	100		100
		100				100				100
665	697	14210	825	835	895	8620	807	905		8530
		2842				1724				1706

ИТОГИ, ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРОХОЖДЕНИЮ МАРШРУТА

При разработке маршрута хотелось охватить несколько хребтов Тянь-Шаня (причем не связанных друг с другом), взобраться на несколько известных перевалов 5 КТ (но обязательно больше 2-х), прокатиться вдоль озера Иссык-Куль и посмотреть местные достопримечательности. Кроме того, было желание не таскать на себе велосипеды, а преимущественно крутить педали. На наш взгляд, все задуманное почти удалось, помимо нескольких пропущенных по необходимости участков, не несущих основной физической и тематической нагрузки. В итоге 19-ти ходовых дней (из них – две полудневки) и одного дня отдыха после похода в пансионате на берегу Иссык-Куля вполне хватило, чтобы в полной мере проникнуться Киргизией.

В целом маршрут представлял классическую «пилу»: набираем высоту несколько дней, потом ночуем под перевалом и с утра его проезжаем. Затем спуск, краткий отдых (езда по относительно плоским дорогам, осмотр Иссык-Куля и достопримечательностей) и цикл повторяется. На последнем определяющем препятствии было исключение – спуск, точнее большой сброс высоты, отсутствовал. Передвигались по высокогорным участкам несколько дней (долины рек Джилусу, Бурхан и Арабель), преодолев при этом два перевала. Здесь же был самый большой автоном: от магазина до магазина – 5 дней.

Единственное опасение в плане адаптации у участников вызвал первый перевал – Кегеты (5 КТ). Он преодолевался по плану на 4 день, при этом первый день был почти весь отведен на дневку на небольшой высоте (750 м). Рассчитывали на то, что многие группы до нас именно так и проезжали этот перевал (некоторые – даже на 2 день). Как показала практика, для перевалов такой высоты (3775 м) три дня на адаптацию с постепенным набором высоты и акклиматизацию оказалось достаточно. Группой дополнительно предпринимались и профилактические меры, о чем более подробно изложено в медицинской части.

Маршрут практически везде преодолевался в седле, как и было запланировано. Препятствия чередовались с участками восстановления, что также положительно сказывалось на физическом состоянии группы.

Начинался поход практически в Бишкеке (от аэропорта Манас до него – 26 км), где была дневка и закупки продуктов на несколько дней. Далее мы взбирались на Киргизский хребет вдоль ущелья реки Кегеты и пересекали его через одноименный перевал. За перевалом спускались вдоль южной речки Кегеты, потом проезжали долину реки Восточный Каракол и через небольшой перевал 2160 м, расположенный у самого окончания Киргизского хребта, пересекали последний обратно – к Боомскому ущелью, где течет река Чу. Здесь начинался следующий этап: по долине реки Чонг-Кемин взбирались до ее левого притока – Орто-Кой-Суу, вдоль ущелья которой через перевал Кок-Айрык пересекали хребет Кунгей Алатау и спускались к Иссык-Кулю. Объезжали озеро с западной стороны, взбирались на еще один асфальтовый перевал 2075 м, после чего по долине реки Тоссор поднимались на перевал Тоссор. Затем начиналась так называемая высокогорная часть маршрута – через долины рек Джилусу и Бурхан к перевалу Арабель, потом по долине Арабель спускались к перевалу Джуку. Средняя высота на этом участке составляла примерно 3300-3400 м. Оканчивался поход спуском по ущелью реки Джуку к Иссык-Кулю и объездом его с восточной стороны почти до того места, где мы спускались с перевала Кок-Айрык. Таким образом, мы побывали на 5-ти высокогорных перевалах и почти полностью объехали озеро Иссык-Куль.

Исходя из сказанного, можно считать, что поход пройден успешно. Было несколько небольших участков, пройти которые не получилось, как планировалось изначально, но они не являлись определяющими и их «невзятие» было заложено в запасные варианты. Включались же они в маршрут больше в обзорных целях. В остальном все прошло приемлемо. Отдельно хочется выделить чуть ли не отличное техническое состояние велосипедов и бодрое настроение участников.

В процессе подготовки к походу, а также в процессе его прохождения были выявлены некоторые особенности и сделаны определенные выводы, которые хотелось бы озвучить отдельно. Наверняка многие участники и руководители сложных походов сталкивались с

тем, что будет изложено ниже, но, возможно, наши выводы кому-то помогут более рационально планировать маршрут и эффективнее осуществлять подготовку к походу. У нас такие выводы – больше тактическая и стратегическая тренировка, своеобразный «разбор полетов», которые полезно делать после похода. Итак...

1. *Набор людей в поход высоких категорий сложности должен осуществляться с запасом.* У нас из начального списка «стопроцентных» участников по различным уважительным причинам не удалось вырваться троим. Ходить же в сложные походы удобнее все же количеством гарантировано от 5-6-ти человек, иначе получается ощутимый перегруз по снаряжению. А вот пойти в поход 5 КС, скажем, вчетвером – уже очень сложно. Возможно, конечно, но зачем усложнять себе жизнь, если заранее можно обеспечить нормальное прохождение в этом плане. Хорошо, что изначально у нас было 8 человек, а если бы меньше, то поход мог бы и не состояться. Если же наберется больше 8-10 человек (и не отсеется в процессе подготовки, что малореально), то можно сделать и 2 группы, но всегда лучше иметь запас по участникам.

2. *При подготовке треков к походу следует помнить, что даже **реальные** треки, взятые из GPS туристов, прошедших по каким-то участкам вашего маршрута ранее, могут не совпадать с реальностью по параметрам, связанным с определением высоты.* Причины такого явления различны и подробно останавливаться на них не будем, стоит только подчеркнуть, что оценить тот же реальный (а не выражающийся в цифрах на экране) набор высоты иногда затруднительно, и на местности он зачастую оказывается больше планируемого. Если же треки изначально **нарисованы** в каких-либо навигационных сервисах, то ошибки могут быть критическими и там, где вы планировали набрать, скажем 1200 м за день, на местности может оказаться гораздо (у нас иногда получалось до 40%) больше. Ну и еще сильнее возрастает погрешность, если планировать маршрут исключительно по карте, без учета высот. Как следствие – вы не успеваете пройти за день то, что планировали, а если местность гористая, то отставание имеет тенденцию накапливаться.

3. *Перед походом необходимо изучать отчеты групп, прошедших по маршруту или отдельным его участкам до вас (если таковое имело место).* По грамотно написанным отчетам можно без труда восстановить картину прохождения, почувствовать себя «там», ощутить, какие трудности ожидаются. Данные из других отчетов – покрытия, километраж, локальные препятствия и т. п. – дают достаточное полное представление о маршруте. Поэтому отчеты надо внимательно прорабатывать до похода, а то и, по желанию, брать с собой на маршрут. Например, у нас был с собой отчет Романова Д., проехавшего многие «наши» участки годом ранее, и это в некоторых случаях помогло нам выбрать правильную тактику прохождения препятствий уже на месте.

4. *В сложные походы не стоит закладывать «лишних» препятствий.* Имеется в виду, что нитка маршрута в целом и все участки по отдельности должны соответствовать логике похода, соотноситься с его идеей. Если в целях похода доминируют познавательные и обзорные, тогда приоритеты следует отдавать различным интересным местам, достопримечательностям и т. п. Но если поход изначально позиционируется, как спортивный со множеством сложных перевалов, то дополнительно включать в него какие-то петли с заездом на популярные перевалы или известные объекты для просмотра – нецелесообразно, только если в качестве **запасных** вариантов. У нас такая ситуация сложилась с перевалом Кёк-Бель, ущельем Джети-Огюз и интересным природным участком около поселка Бар-Булак (хорошо видно на графике заявленного и пройденного маршрута в разделе «Картографический материал»). В реальных же условиях оказалось, что по различным причинам мы не успевали заехать в эти петли, пришлось их исключить из маршрута.

5. *Участники еще до похода должны хорошо представлять маршрут и предстоящие им трудности.* Конечно, это аксиома, ничего нового здесь нет. Но в сложных походах есть свой нюанс: у каких-то участников может не быть опыта прохождения препятствий более сложных по сравнению с теми, которые они преодолевали до этого. Для походов 5 и 6 КС это может быть существенным уточнением, поскольку те же большие абсолютные высоты и наборы высот, длительный автоном и преодоление перевалов за несколько дней могут сказываться на моральном и физическом самочувствии. В этом случае «представлять» и «ощущать на практике» – немного разные вещи, и методы «аппроксимации ощущение

ний» могут не работать. Этого (несоответствия ожидаемых и реальных ощущений) не надо бояться, просто надо принять такой нюанс во внимание при подготовке к походу.

6. Общие цели похода должны быть одинаковыми у всех, при этом каждый участник должен их согласовать прежде всего перед самим собой. Первая часть вывода тоже является одной из походных аксиом, а вот вторая вытекает из предыдущего, пятого пункта. Каждый участник должен понимать, что поскольку поход – сложный, то каждая мелочь может стать критической. А цели и ожидания от похода – это далеко не мелочь. Если участник не может честно ответить даже сам себе, для чего он идет в поход, что ожидает от маршрута, то здесь надо задуматься, а стоит ли вообще собираться в поход. У нас получилась, очевидно, схожая, но немного иная ситуация – целей и ожиданий было много и мы не могли до конца определить, чего же хочется в первую очередь – проявить физические качества, посмотреть регион или просто отдохнуть (от привычного окружения, большого города, надоевшей работы и т. п.), сконцентрировавшись на велосипеде и новом окружении. В результате сложилось ощущение, что примерно первая треть маршрута прошла в согласовании с самим собой, чего же хочется больше – ведь регион представляет интерес во всех смыслах. Здесь можно только напомнить, что «нельзя объять необъятное» и следует проявить внутреннее мужество («соберись, тряпка!»), остановившись на чем-то одном. В нашем случае со сложным походом – грамотно пройти трудный маршрут, то есть упор сделать на спортивную составляющую.

7. Должен быть четкий режим дня, которому надо строго следовать. В походах высоких категорий сложности эта аксиома тоже очень актуальна. Какие-то отклонения от принятого еще до похода режима дня чреваты отставанием от графика, которое наверстать на маршрутах 5, 6 КС очень проблематично. К тому же сам график должен быть отнюдь не «мягким», если изначально заложена высокая интенсивность. Следовательно, подъем, время на сборы, перемещения по маршруту и отдых, обеды – все должно быть жестко регламентировано.

8. Взаимовыручка и поддержание хорошего психологического климата в группе актуальны как никогда. Каждый участник должен быть уверен, что его в любой момент подстрахуют, помогут и при этом ему не поставят что-то в упрек, сделают его в чем-то виноватым. Даже на самые сложные перевалы легко взбираться при поддержке (словом и делом) товарищей. С другой стороны, каждый из участников со своей стороны должен стремиться наиболее полно выполнять свои обязанности, держать себя в руках, не «срываться», даже если очень тяжело, помня, что тяжело не только ему. По большому счету психологическая устойчивость и совместимость группы определяется еще до похода, и мы довольны, что в этом плане у нас образовалась именно **команда**.

9. При составлении маршрута надо помнить, что даже асфальт бывает разного качества. В нашем случае определить заранее, что асфальт вокруг Иссык-Куля будет зачастую похуже, чем грейдеры к перевалам, да к тому же проложен по ощутимой «пересеченке», да добавить к этому встречный ветер было затруднительно. Хотя общие представления об этом у нас были, но тут частично сказался пункт 5. В дальнейшем надо помнить, что асфальт вокруг Иссык-Куля – это не подмосковные асфальтовые покрытия, а вот рельеф вполне напоминает клинско-дмитровский и приокский.



Выше были приведены пункты, на которые хотелось бы обратить внимание при подготовке похода. Далее следуют более общие выводы и рекомендации, присущие региону.

Учитывая сложность маршрута, хорошей практикой будет вставать с рассветом (светает в 5:30 утра), быстро собираться, завтракать и выезжать на маршрут. Если примерно в продолжение 1-го ходового часа, начиная от старта, ожидается населенный пункт с кафе/столовой, можно отказаться от приготовления пищи и крутить это время вообще без завтрака. С обедами – та же ситуация: если имеется в наличии кафе – использовать по назначению, если нет (автономные дни в горах) – быстрый холодный перекус, тем более, что погода у нас особо не располагала к долгому отдыху. Ранний подъем подразумевает ранний отбой, но с этим как раз проблем нет. В 20:30 в горах уже темно, до этого времени мы успевали встать на ночевку и приготовить ужин. Для положенных 8 часов сна вполне удавалось засыпать в 22:00.

Что касается связи... В Киргизии, как показала практика, лучше пользоваться местным оператором мобильной связи MegaCom (GSM). Для этого в любом крупном поселке надо всего лишь зайти в точку продажи услуг этого оператора и купить SIM-карту (паспорт не нужен). Такие точки есть почти везде. Преимущества очевидны – звонки в Россию идут по очень низкому тарифу, причем бесплатно подключается опция цифрового соединения (так называемый «IP звонок», подробнее узнавать у операторов в месте покупки SIM-карты), при которой тариф получается дешевле, чем звонки по Москве – 1 минута разговора в Киргизии с Россией у MegaCom стоит ~3 российских рубля. В высокогорных районах (на всех перевалах, где мы были) покрытие этого оператора отсутствует, но там вообще нет связи, проверяли неоднократно. А в населенных районах вблизи Иссык-Куля MegaCom ловит хорошо, качество связи отличное.

Что касается денег... Местный курс отличается в каждой из точек обмена валюты, но в среднем это 1,42 сом за 1 руб. При этом цены в Киргизии ниже, чем России. В точках обмена валюты охотно берут рубли, чуть хуже – евро, а доллары в одном месте в Бишкеке (около автовокзала) у нас чуть ли не отказались брать. Следует учесть, что «обменников» в Киргизии не так уж и много – только в крупных населенных пунктах Бишкеке, Балыкчи, Караколе и, возможно, в некоторых курортных поселках. Предположения относительно последних мы лично не проверяли, но логика подсказывает, что в любом населенном пункте, где есть банк, будет и обмен.

Что касается снаряжения... Рекомендации просты:

а) палаток следует брать минимум (например, одну «четверку», а не две «двушки») — в горах иногда тяжело найти место для их установки;

б) несмотря на условно жаркий период (у Иссык-Куля температура может превышать отметку +30 °C), необходимы теплые (но легкие) вещи — на высоте (да под дождем или снегом) температура опускалась ниже нуля, что сильно ощущается после +25 °C на равнинах;

в) следует помнить, что при прохождении практически любых высокогорных перевалов надо преодолевать броды. В некоторых случаях (движение по высокогорным плато) бродов может быть много. При этом вода – ледяная. Отсюда вывод – неопреновые носки не помешают; нелишними будут также гермомешки для личных вещей;

г) веревки (для преодоления особо сложных бродов или ледников) в нашем случае негодились. Изначально мы долго думали, брать ли их в поход, и решили все же не брать, что оказалось правильным. А вообще наличие в общественном снаряжении веревок для переправ в Киргизии сильно зависит от маршрута. Например, группе Романова Д. в 2012 г. веревкигодились, группа Поляковой И., которая шла на неделю раньше нас и немного по другому маршруту, также постоянно ими пользовалась;

д) репелленты от кровососущих – на усмотрение участников. Как оказалось, в Киргизии есть и комары, и пауки, и муравьи. Конечно, не высоко в горах, где ночные температуры опускаются ниже нуля, но в низинах, около Иссык-Куля и болотистых разливах рек те же комары присутствуют в больших количествах;

е) есть смысл брать с собой очистительный фильтр для воды. Здесь единственный минус – вес устройства (0,8-1,0 кг). Но, на наш взгляд, плюсы его применения перекрывают единственный недостаток в несколько раз.