

БАЛЬНАЯ ОЦЕНКА СЛОЖНОСТИ ВЕЛОСИПЕДНОГО МАРШРУТА

1. РАСЧЕТ ЭКВИВАЛЕНТНОГО ПРОБЕГА ПО ЛП

Переправы

Местоположение	Кол-во	Характеристика препятствия	Эквивалент, км
Притоки реки Джуку, подъем на перевал Джуку	2	Брод, скорость течения не более 0,5 м/с, глубина менее 0,5 м, преодолевается в седле или вброд	1,0
Река Джуку, подъем на перевал Джуку	1	Н/к (простейшая), переправы через реки с небольшой скоростью течения (не более 0,5 м/сек); глубина 0,5-0,6 м; переходы по бревну или вброд при ширине потока менее 5 м	2,0
Притоки реки Вост. Каракол	2	Н/к (простейшая), переправы через реки с небольшой скоростью течения (не более 0,5 м/сек); глубина 0,5-0,6 м; переходы по бревну или вброд при ширине потока менее 5 м	4,0
Притоки реки Чонг-Кемин	5	Брод, скорость течения не более 0,5 м/с, глубина менее 0,5 м, преодолевается в седле или вброд	2,5
Река Таш-Кыя, приток Чонг-Кемина	1	Брод, скорость течения не более 0,5 м/с, глубина менее 0,5 м, преодолевается в седле или вброд	0,5
Река Каскеленг, приток Чонг-Кемина	1	Брод, скорость течения не более 0,5 м/с, глубина менее 0,5 м, преодолевается в седле или вброд	0,5
Река Уч-Эмчек, приток Чонг-Кемина	1	Брод, скорость течения не более 0,5 м/с, глубина менее 0,5 м, преодолевается в седле или вброд	0,5
Река Кой-Суу, приток Чонг-Кемина	1	1а (простая), переправы через реки шириной 6-20 м; течение среднее (до 1,5 м/сек); глубина - 0,6-0,8 м. Для организации переправы требуются усилия не менее 3-4 человек.	10,0
Река Орто-Кой-Суу, приток Чонг-Кемина	1	Н/к (простейшая), переправы через реки с небольшой скоростью течения (не более 0,5 м/сек); глубина 0,5-0,6 м; переходы по бревну или вброд при ширине потока менее 5 м	2,0
Приток реки Орто-Кой-Суу	4	Брод, скорость течения не более 0,5 м/с, глубина менее 0,5 м, преодолевается в седле или вброд	2,0
Отток реки Турасу	2	Брод, скорость течения не более 0,5 м/с, глубина менее 0,5 м, преодолевается в седле или вброд	1,0
Приток реки Тоссор	5	Брод, скорость течения не более 0,5 м/с, глубина менее 0,5 м, преодолевается в седле или вброд	2,5
Приток реки Тоссор	1	Н/к (простейшая), переправы через реки с небольшой скоростью течения (не более 0,5 м/сек); глубина 0,5-0,6 м; переходы по бревну или вброд при ширине потока менее 5 м	2,0
Приток реки Джилусу	6	Брод, скорость течения не более 0,5 м/с, глубина менее 0,5 м, преодолевается в седле или вброд	3,0
Приток реки Джилусу	5	Н/к (простейшая), переправы через реки с небольшой скоростью течения (не более 0,5 м/сек); глубина 0,5-0,6 м; переходы по бревну или вброд при ширине потока менее 5 м	10,0
Река Кашкасу, приток реки Джилусу	1	Н/к (простейшая), переправы через реки с небольшой скоростью течения (не более 0,5 м/сек); глубина 0,5-0,6 м; переходы по бревну или вброд при ширине потока менее 5 м	2,0
Приток реки Бурхан	36	Брод, скорость течения не более 0,5 м/с, глубина менее 0,5 м, преодолевается в седле или вброд	18,0
Река Бийкилмак, приток реки Бурхан	1	Брод, скорость течения не более 0,5 м/с, глубина менее 0,5 м, преодолевается в седле или вброд	0,5
Приток реки Бурхан	3	Н/к (простейшая), переправы через реки с небольшой скоростью течения (не более 0,5 м/сек); глубина 0,5-0,6 м; переходы по бревну или вброд при ширине потока менее 5 м	6,0
Река Арабельсу	1	1а (простая), переправы через реки шириной 6-20 м; течение среднее (до 1,5 м/сек); глубина - 0,6-0,8 м. Для организации переправы требуются усилия не менее 3-4 человек.	10,0
Приток реки Джуку	1	Н/к (простейшая), переправы через реки с небольшой скоростью течения (не более 0,5 м/сек); глубина 0,5-0,6 м; переходы по бревну или вброд при ширине потока менее 5 м	2,0

Приток реки Джуку	14	Брод, скорость течения не более 0,5 м/с, глубина менее 0,5 м, преодолевается в седле или вброд	7,0
Река Джуку	3	Н/к (простейшая), переправы через реки с небольшой скоростью течения (не более 0,5 м/сек); глубина 0,5-0,6 м; переходы по бревну или вброд при ширине потока менее 5 м	6,0
Река Дунгуроме, приток Джуку	2	Н/к (простейшая), переправы через реки с небольшой скоростью течения (не более 0,5 м/сек); глубина 0,5-0,6 м; переходы по бревну или вброд при ширине потока менее 5 м	4,0

Итого: 99,0 км

Снежно-ледовые участки

Местоположение	Протяженность, км	Характеристика препятствия	Эквивалент, км
Подъем на пер. Кок-Айрык	0,05	Н/к (не глубокий покров, фирн), снежный покров глубиной 10-25 см. Лед, покрытый сыпучим кристаллическим снегом глубиной 10-15 см	1,0

Итого: 1,0 км

Осыпи

Местоположение	Протяженность, км	Характеристика препятствия	Эквивалент, км
Подъем на пер. Кегеты	0,2	Н/к (мелкая, пологая), камни небольшие, крутизна склона – 15-20 градусов	4,0
Спуск с пер. Кегеты	0,1	Н/к (мелкая, пологая), камни небольшие, крутизна склона – 15-20 градусов	2,0
Подъем на пер. Кок-Айрык	0,1	Н/к (мелкая, пологая), камни небольшие, крутизна склона – 15-20 градусов	2,0
Курумник около оз. Чоколыкель	0,01	Н/к (мелкая, пологая), камни небольшие, крутизна склона – 15-20 градусов	0,2
Ущелье Джуку	0,2	Н/к (мелкая, пологая), камни небольшие, крутизна склона – 15-20 градусов	4,0

Итого: 12,2 км

Болота

Местоположение	Протяженность, км	Характеристика препятствия	Эквивалент, км
Долина р. Арабель	0,5	Н/к (легкопроходимое), гати, вязкие заболоченные участки глубиной 0,2-0,4 м, необходима индивидуальная страховка	10,0

Итого: 10,0 км

Итого: эквивалентный пробег — 122,2 км ЛП = 122,2

ИНТЕНСИВНОСТЬ

$$I = (L_{\phi} + ЛП) * T_n * 1,2 / (T_{\phi} * L_n) = (1097,22 + 122,2) * 16 * 1,2 / (19 * 700) = 1,76$$

АВТОНОМНОСТЬ

$$\mu_i = T_i / T_{\phi}$$

1. Участок Аэропорт Манас – Отогон	$A_1=1$	$T_1=2$	$\mu_1=0,105$
2. Участок Отогон – Джоналыш	$A_2=1,1$	$T_2=2$	$\mu_2=0,105$
3. Участок Джоналыш – Шабдан	$A_3=1$	$T_3=2$	$\mu_3=0,105$
4. Участок Шабдан – Орнёк	$A_4=1,2$	$T_4=3$	$\mu_4=0,158$
5. Участок Орнёк – Каджи-Сай	$A_5=1$	$T_5=2$	$\mu_5=0,105$
6. Участок Каджи-Сай – Сары	$A_6=1,4$	$T_6=5$	$\mu_6=0,263$
7. Участок Сары – Ой-Тал	$A_7=1$	$T_7=2$	$\mu_7=0,105$

$$A = A_1 * \mu_1 + A_2 * \mu_2 + A_3 * \mu_3 + A_4 * \mu_4 + A_5 * \mu_5 + A_6 * \mu_6 + A_7 * \mu_7 = (1+1+1+1) * 0,105 + 1,1 * 0,105 + 1,2 * 0,158 + 1,4 * 0,263 = 0,42 + 0,16 + 0,19 + 0,37 = 1,14$$

2. РАСЧЕТ КАТЕГОРИИ ТРУДНОСТИ ПРОТЯЖЕННЫХ ПРЕПЯТСТВИЙ

ПП1: Перевал Кегеты (3775 м)

Общая информация о препятствии

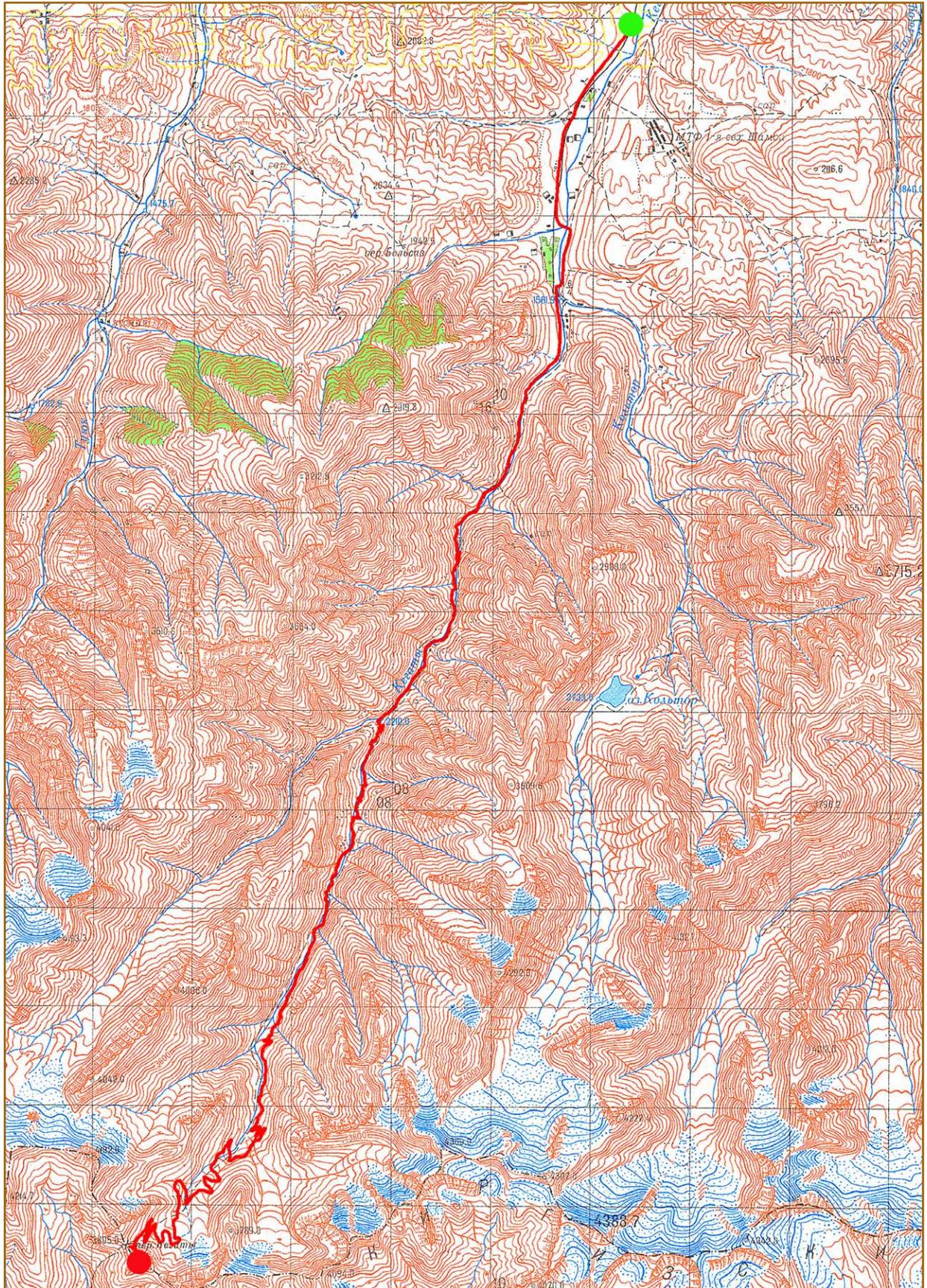
Район: Киргизия, Тянь-Шань

Подрайон: Киргизский хребет

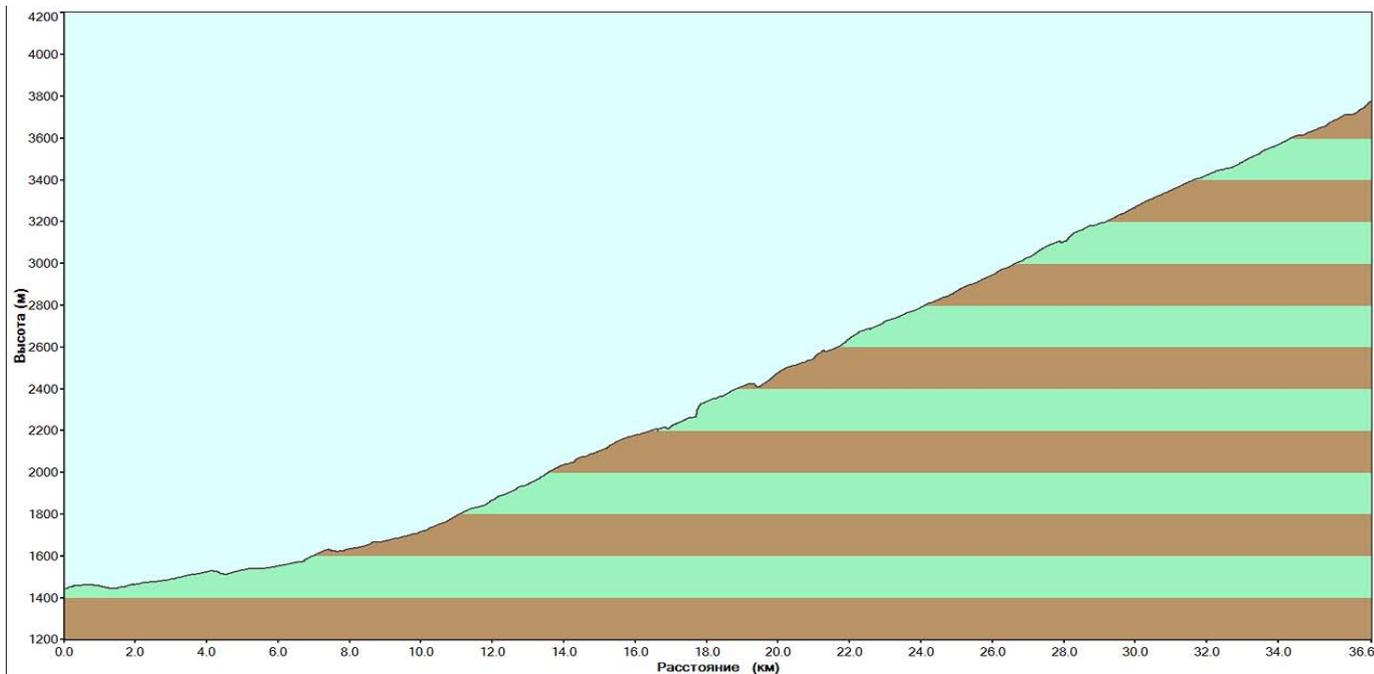
Границы: конец асфальта в ущелье Кегеты (1440 м) – пер. Кегеты (3775 м)

Вид препятствия: горный

Карта и трек препятствия



Высотный профиль препятствия



Описание препятствия

Протяженность (км): 36,57

Max высота (м): 3775

Min высота (м): 1440

Абсолютный набор высоты (м): 2335

Суммарный набор высоты (м): 2561

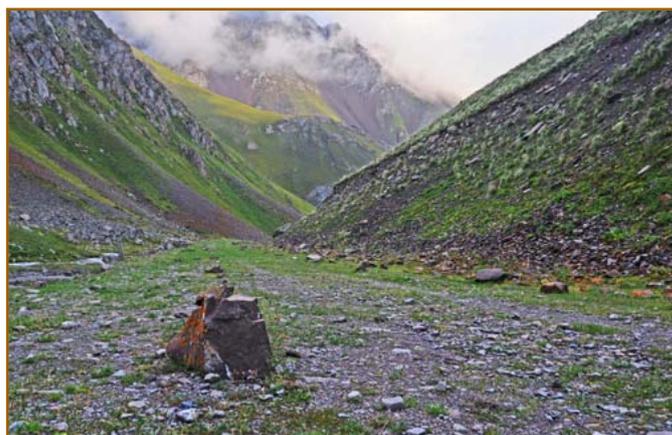
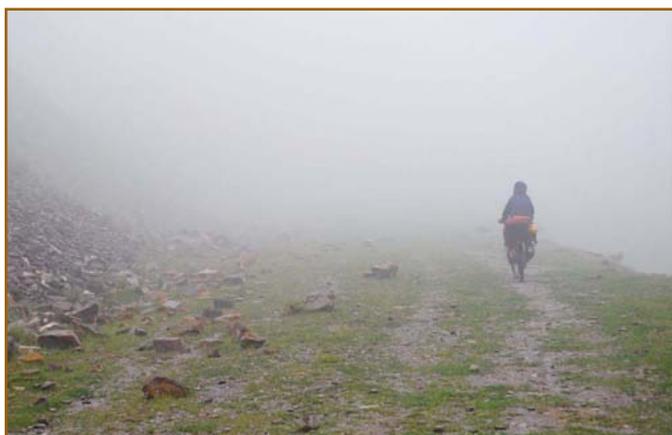
Подъем по ущелью реки Кегеты от конца асфальта (перед впадением в Кегеты правого притока – р. Кольтор) до перевала Кегеты преимущественно по каменной грунтовке.

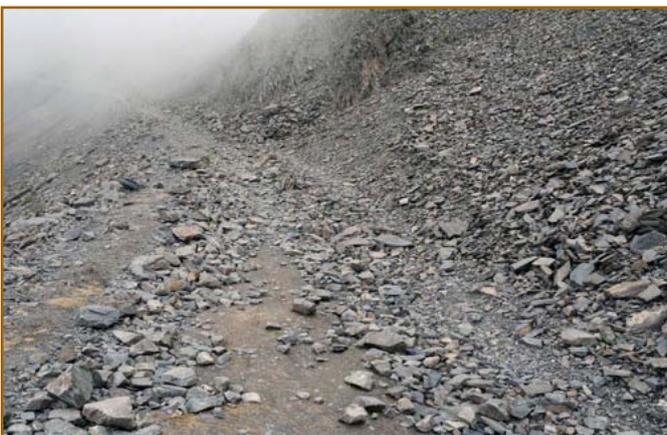
Характеризуется постоянным набором высоты с более-менее равномерными уклонами, только изредка встречаются крутые подъемы (иногда – спуски), в основном – по крупным камням, где дорога прокатана по осыпям. В нижней части много мостов через речку Кегеты, дорога постоянно перебирается с одного берега на другой. Примерно с середины ущелья речка становится мельче, появляются броды, поскольку мосты здесь строить нет необходимости из-за узкого русла. Встречаются также броды через притоки Кегеты. В последней трети начинается выраженный серпантинный подъем (взлет) к перевалу, броды (и вообще всякая вода) отсутствуют, несмотря на окружающие ущелье снежные вершины. Относительно крутые (по сравнению с остальными участками ущелья) последние несколько витков перед перевалом. В данный момент перевал не проезжается на автотранспорте – на него можно лишь взобраться, а спуститься с другой стороны нет возможности, поскольку несколько витков серпантина уничтожены осыпями. Спуститься можно только по козьим тропам по «сыпуче».

Характер поверхности дороги в первых двух третях – сперва мелкий грейдер, потом (от поворота к левому притоку на высоте 2200 м) преимущественно зарастающая грунтовая дорога с камнями как изначально находившимися на ней, так и в больших количествах скатившихся со склонов. Серпантин начинается со второй половины подъема, достаточно пологий. Непосредственно перед перевалом склоны хребта очень круты и дорога превращается в горную крупнокаменистую, идущую траверсами, местами вездеходную за счет скатывающихся со склонов камней.

Препятствие, за исключением нескольких участков с крупными камнями и крутыми уклонами, а также последних нескольких витков серпантина, берется в седле. А вот почти все броды приходится преодолевать спешившись, поскольку ручьи быстрые, с большим количеством валунов на дне.

Фотографии участков препятствия





Расчет КТ препятствия

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

Коэффициента набора высоты (К_{нв}) – 2,735

(определялся интерполяцией по таблице 6 Методики)

Коэффициент абсолютной высоты (К_в) – 1,71

(определялся интерполяцией по таблице 7 Методики)

Коэффициента дорожного покрытия (К_{пк}) – 1,41

11,75 км – мелкокаменистый грейдер (К_{пк}=1,3);

13,34 км – каменная грунтовка (К_{пк}=1,3);

9,58 км – крупнокаменная горная дорога (К_{пк}=1,6);

1,9 км – вездеходная дорога (крупные, плохо укатанные камни; участки крупной каменной крошки/галечника (К_{пк}=2,0);

$$(25,09 \times 1,3 + 9,58 \times 1,6 + 1,9 \times 2,0) / 36,57 = (32,617 + 15,328 + 3,8) / 36,57 = 51,745 / 36,57 = 1,41$$

Коэффициент крутизны (К_{кр}) – 1,13

Определяется по среднему значению уклона КР на подъеме

$$КР = (Вк - Вн) / Lп \text{ (в \%)} = (2335 / 36570) * 100\% = 6,4\%$$

Сезонно-географический показатель (СГ) – 1,1

Высокогорье (свыше 2500 м), лето

$$КТ = 2,735 * 1,71 * 1,41 * 1,13 * 1,1 = 8,2$$

Препятствие соответствует 6 КТ (но поскольку не были выполнены дополнительные условия в соответствии с таблицей 9 Методики, препятствие понижаем до 5 КТ)

Комментарии к расчету

Перевал проходило большое количество велотуристов (как с севера, так и с юга), поскольку это один из самых популярных перевалов Киргизии, но почти никто из них расчетов не делал (или нам об этом не известно). Исключение составляет группа Томаса И. из Новосибирска, которая в 2005 г. прошла перевал с юга, посчитав его на 5 КТ (7,74 балла с покрытием К_{пк}=2,5), и группа Сырыгина С. из Уфы, прошедшая перевал в 2001 г. с севера и посчитав его 4 КТ (5,63 балла, длина участка до перевала составляла 12,5 км, считать начали почему-то с высоты 2548 м). Есть также достоверная информация, что перед нами Кегеты взяла группа Поляковой И., расчеты от которой наверняка будут представлены.

По определению категории трудности перевала никаких вопросов не возникло. Кегеты однозначно считается, как 5 КТ. Причем по значениям коэффициентов он мог бы является «шестеркой» (6 КТ – от 8 баллов, а у нас 8,2), но для этого протяженного препятствия не могут быть выполнены дополнительные требования Методики для перевалов 6 КТ в горной местности (Таблица 9).

ПП2: Ущелье Чонг-Кемин (равнинное)

Общая информация о препятствии

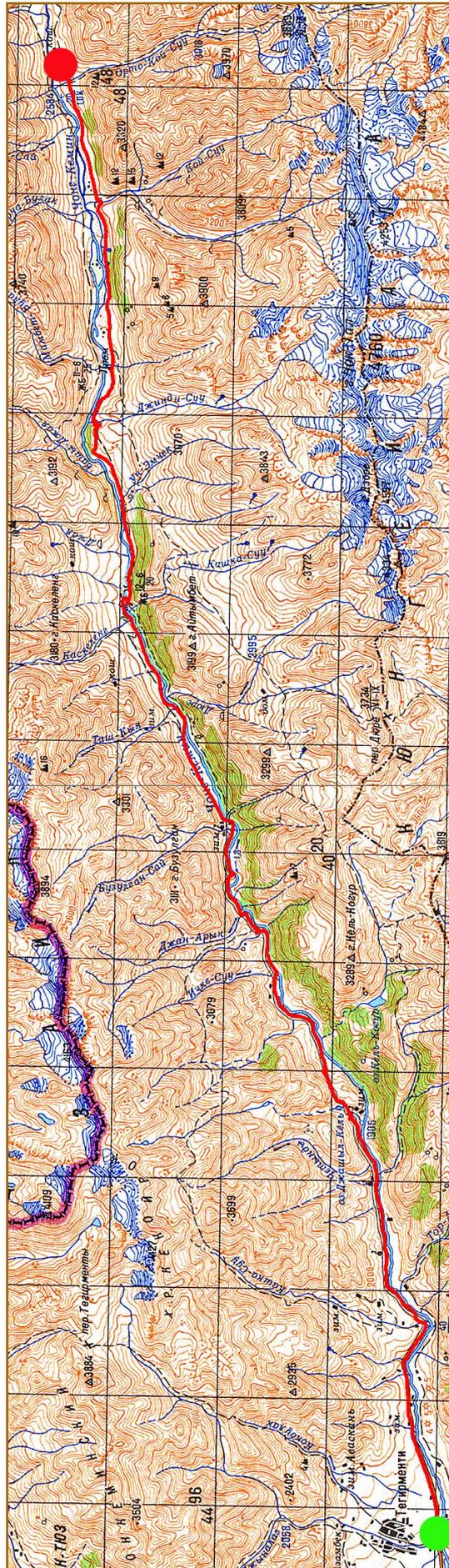
Район: Киргизия, Тянь-Шань

Подрайон: долина реки Чонг-Кемин

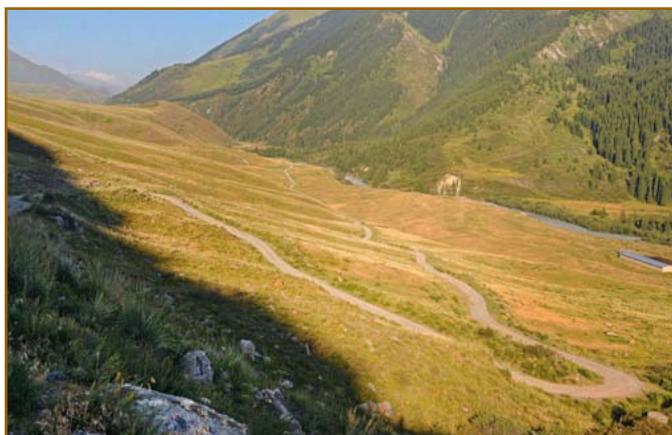
Границы: конец асфальта после моста через р. Тегирментису (1639 м) — устье р. Орто-Кой-Суу (2646 м)

Вид препятствия: равнинный

Карта и трек препятствия



Фотографии участков препятствия





Расчет КТ препятствия

$$КТ = Кпк * Кпр * Кпер * Кв * СГ$$

Коэффициента дорожного покрытия (Кпк) – 1,3

12,17 км – мелкокаменистый грейдер (Кпк=1,3);

49,27 км – каменистая горная дорога (Кпк=1,3);

Коэффициент протяженности препятствия – 1,61

$$Кпр = 1 + Lпп/100 = 1 + 61,44/100 = 1,61$$

Коэффициент пересеченности местности (Кпер) – 1,2

(пересеченная местность с перепадами высот от 100 до 200 м, но перепады встречаются редко для 60-ти километров, «плоской равниной» же 3-4 ощутимых подъема тоже назвать нельзя)

Коэффициент абсолютной высоты (Кв) – 1,35

(определялся интерполяцией по таблице 7 Методики, высота средняя на подъеме – 2200 м)

Сезонно-географический показатель (СГ) – 1,0

$$КТ = 1,3 * 1,61 * 1,2 * 1,35 * 1,0 = 3,4$$

Препятствие соответствует 3 КТ

Комментарии к расчету

Данное препятствие посчитано как равнинное. Его можно также считать, как горное, тогда расчет выглядит следующим образом:

$$КТ = Кнв * Кв * Кпк * Ккр * СГ = 1,4 * 1,43 * 1,3 * 1,0 * 1,0 = 2,6$$

В любом случае препятствие соответствует 3 КТ, но, на наш взгляд, КТ=3,4 балла по ощущениям (приложенным усилиям) больше соответствует действительности, чем КТ=2,6 баллов. Другими словами, это протяженное препятствие не совсем корректно сравнивать со слабенькими «тройками» (или сильными «двойками»), которые легко проходятся по кавказским, а то и крымским дорогам за 4-5 часов. Кроме того, хоть и присутствует постоянный общий набор высоты, но есть и нескольких ощутимых подъемов и спусков, на фоне которых такой набор не особо заметен, сил же локальные подъемы забирают прилично.

До нас этот участок рассчитывался Романовым в 2012 году (КТ=2,5 горное и КТ=3 равнинное), который также поднимался вдоль Чонг-Кемина. В 2008 году препятствие рассчитывалось Феоктистовым (получилось 5 КТ) как равнинное, который спускался по долине нам навстречу.

ППЗ: Перевал Кок-Айрык (3855 м)

Общая информация о препятствии

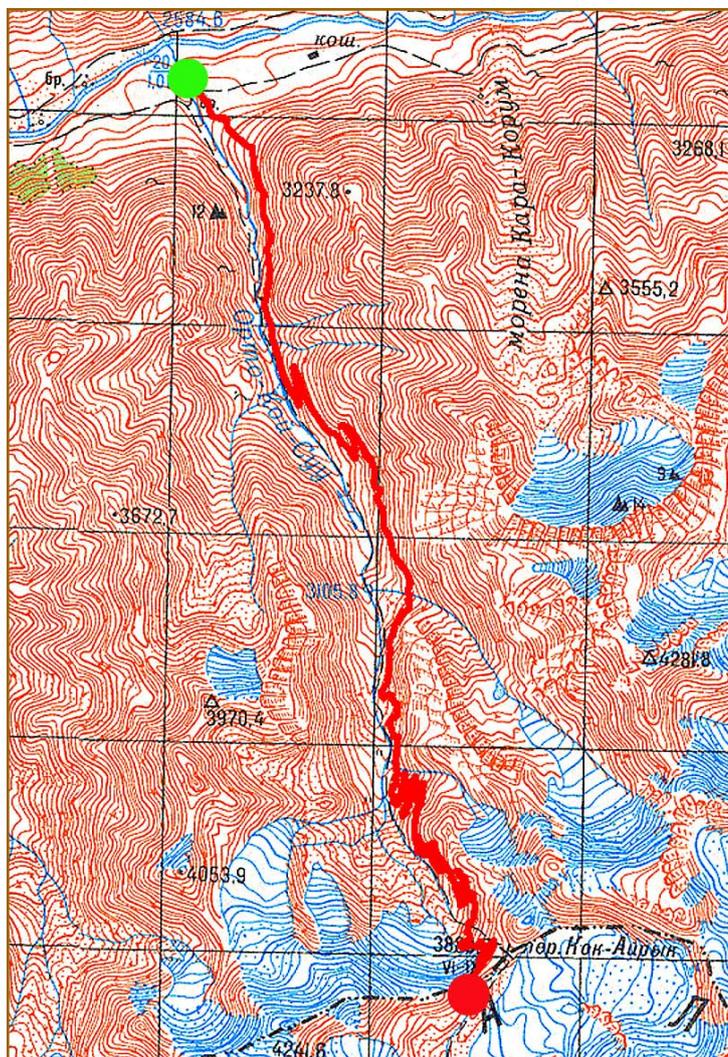
Район: Киргизия, Тянь-Шань

Подрайон: хребет Кунгей Алатау

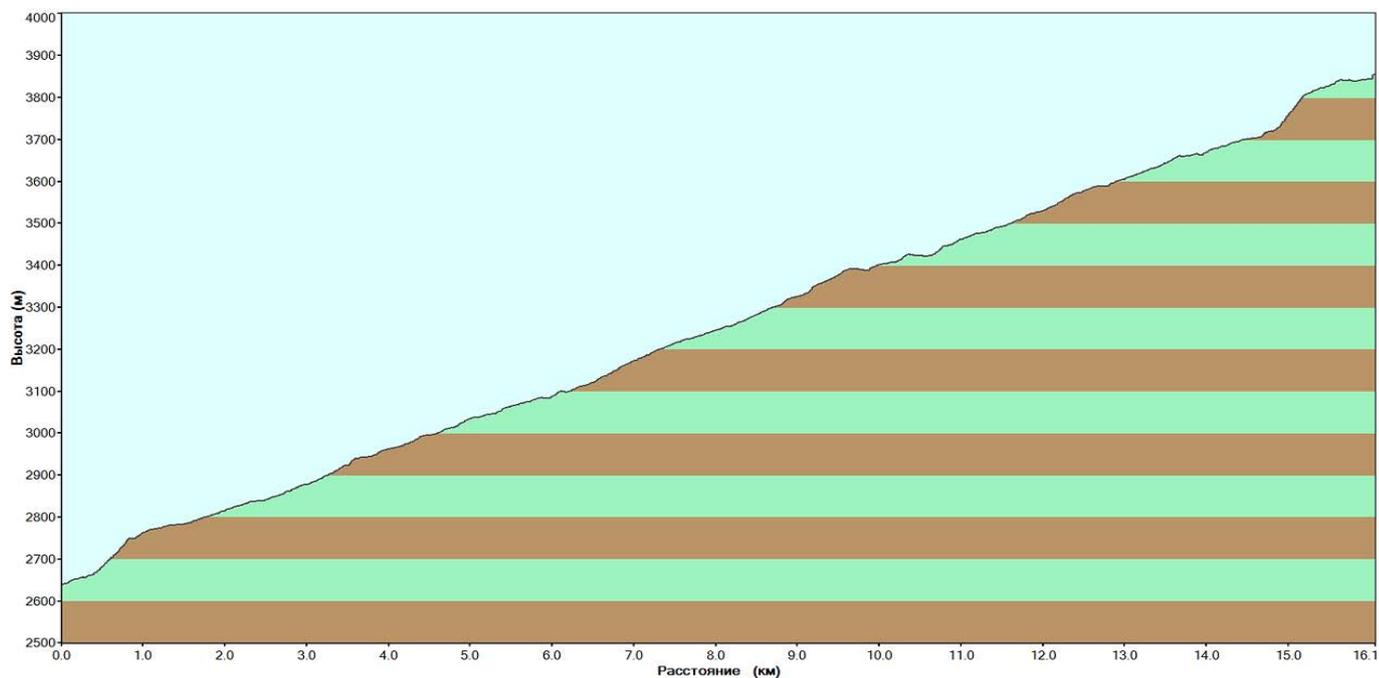
Границы: устье р. Орто-Кой-Суу (2639 м) — пер. Кок-Айрык (3855 м)

Вид препятствия: горный

Карта и трек препятствия



Высотный профиль препятствия



Описание препятствия

Протяженность (км): 16,05

Max высота (м): 3855

Min высота (м): 2639

Абсолютный набор высоты (м): 1216

Суммарный набор высоты (м): 1309

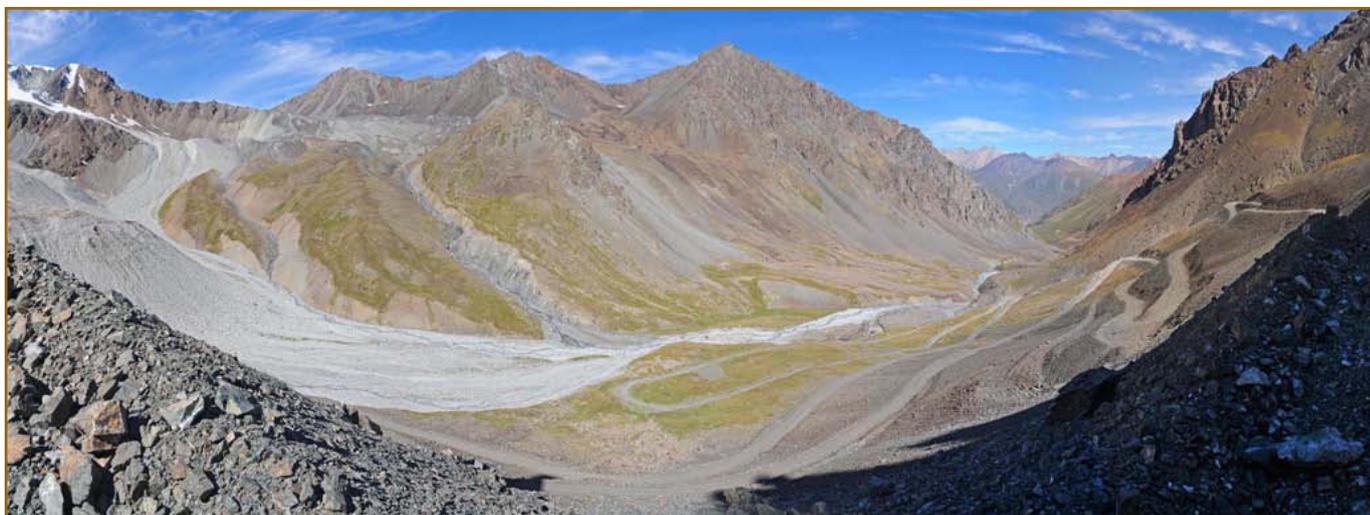
Подъем по горной дороге от устья реки Орто-Кой-Суу по ее ущелью к перевалу Кок-Айрык.

От брода через Орто-Кой-Суу начинается крутой грунтовый подъем практически по бездорожью мимо юрт пастухов к горной дороге, которая хорошо видна как на картах ГШ, так и на космоснимках GE. Далее, до цирка реки, продолжается относительно плавный набор высоты. Броды здесь встречаются всего несколько раз – небольшой ручей почти в начале и участок реки, текущей какое-то время по дороге, перед цирком. От цирка начинается подъем по серпантину, потом небольшой, относительно ровный участок и завершающий серпантин до самого перевала. Несколько витков серпантина, ближе к вершине, осыпалось, их приходится брать «в лоб» по навалу крупных камней. На последних двух полочка перед перевалом лежат снежно-ледовые языки, наполовину или иногда частично закрывающие дорогу.

Дорога к перевалу характеризуется сперва как хорошая каменистая горная, по которой можно ехать. Ближе к цирку реки Орто-Кой-Суу она превращается в горную крупнокаменистую, а по завершающему серпантину идет уже вездеходная дорога, проезжаемая только на спецтехнике, да и то, в этом году, похоже, не везде из-за нескольких осыпей.

В седле можно ехать почти везде до финишного серпантина. По навалам камней пришлось помогать друг другу тащить велосипеды (но в лямки не встегивались), трудности возникли и на снежных участках, где метров двадцать надо было тропить и идти след в след. Последняя полочка перед перевалом берется в седле, хотя приходится крутить рядом с ледовыми языками по размокшему от таяния снегов грунту.

Фотографии участков препятствия





Расчет КТ препятствия

$$КТ = Кнв * Кв * Кпк * Ккр * СГ$$

Коэффициента набора высоты (Кнв) – 1,61

(определялся интерполяцией по таблице 6 Методики)

Коэффициент абсолютной высоты (Кв) – 1,74

(определялся интерполяцией по таблице 7 Методики)

Коэффициента дорожного покрытия (Кпк) – 1,67

3,12 км – каменистая горная дорога (Кпк=1,3);

7,74 км – крупнокаменистая горная дорога (Кпк=1,6);

5,19 км – вездеходная дорога (крупные, плохо укатанные камни; участки крупной каменной крошки/галечника, завалы, снежные участки (Кпк=2,0);

$$(3,12 \times 1,3 + 7,74 \times 1,6 + 5,19 \times 2,0) / 16,05 = (4,056 + 12,384 + 10,38) / 16,05 = 26,82 / 16,05 = 1,67$$

Коэффициент крутизны (Ккр) – 1,21

Определяется по среднему значению уклона КР на подъеме

$$КР = (Вк - Вн) / Lп \text{ (в \%)} = (1216 / 16050) * 100\% = 7,6\%$$

Сезонно-географический показатель (СГ) – 1,1

Высокогорье (свыше 2500 м), лето

$$КТ = 1,61 * 1,74 * 1,67 * 1,21 * 1,1 = 6,23$$

Препятствие соответствует 5 КТ

Комментарии к расчету

До этого официально известны случаи прохождения группами Исакова (в 2002 г., начиная с 3500 м дорога завалена снегом), Феоктистова (2008 г, прохождение с юга в дождь) и Романова (2012 г., препятствие рассчитано как 5 КТ). Неофициально перевал, как и Кегеты, также проходило много велотуристов. На наш взгляд покрытие дороги достаточно логично делится на три участка с коэффициентами покрытия 1,3 (до первых полочек к цирку), 1,6 (до завершающего серпантина) и 2,0 (по завершающему серпантину). Осыпи могут быть посчитаны, как локальные препятствия.

Препятствие может быть посчитано не только от устья реки Орто-Кой-Суу, но и включать в себя предыдущее препятствие 3 КТ. Тогда по расчету оно превращается в 6 КТ, но дополнительные требования к Методике категорирования для препятствий 6 КТ все равно не позволяют определить его «шестерочным». Поэтому логично произвести расчет от устья Орто-Кой-Суу как подъем по ущелью вдоль одной реки, а не нескольких. В этом случае препятствие можно считать как «перевал» – подъем по ущелью с выходом в цирк плюс подъем по перевальному взлету.

ПП4: Спуск с пер. Кок-Айрык

Общая информация о препятствии

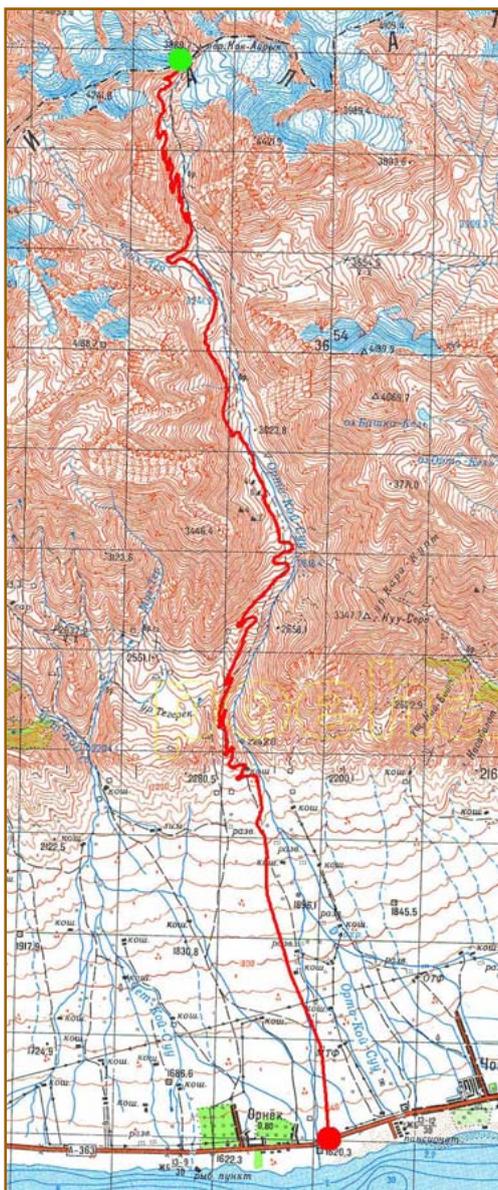
Район: Киргизия, Тянь-Шань

Подрайон: хребет Кунгей Алатау, оз. Иссык-Куль

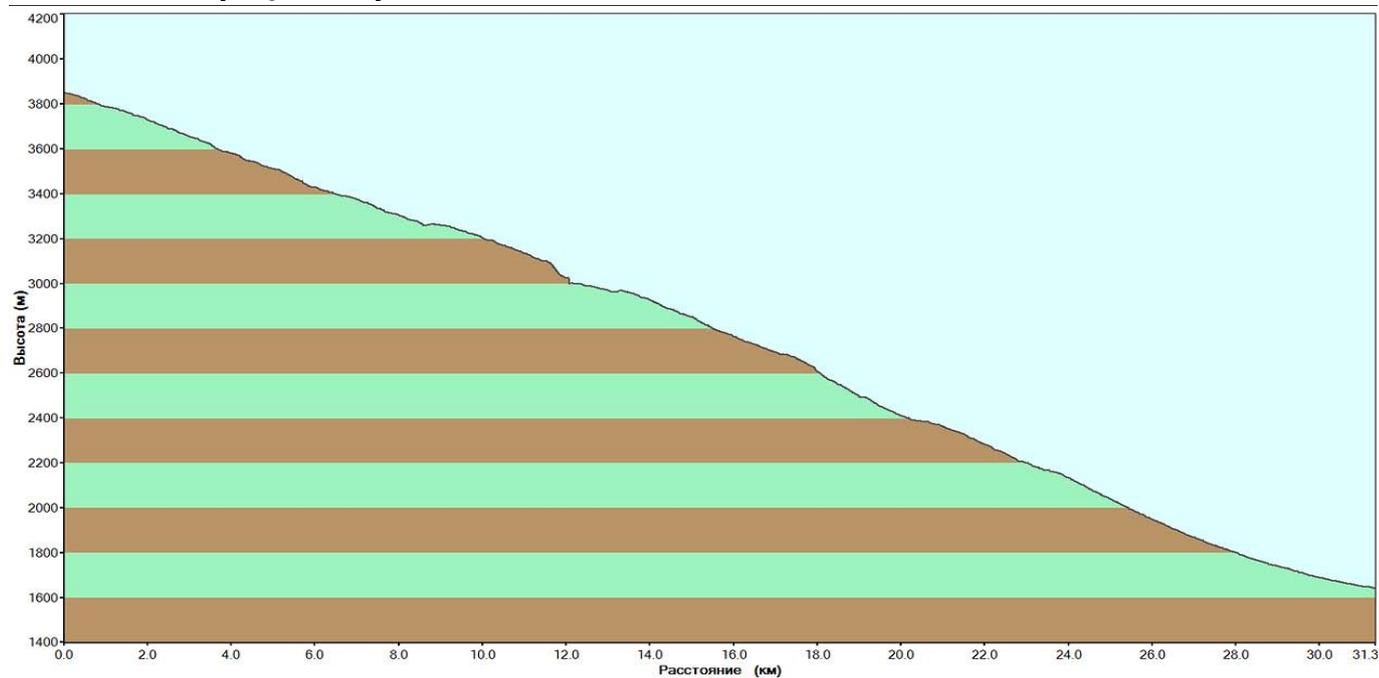
Границы: пер. Кок-Айрык – выезд на шоссе А363

Вид препятствия: равнинный

Карта и трек препятствия



Высотный профиль препятствия



Описание препятствия

Протяженность (км): 31,29

Мах высота (м): 3854

Min высота (м): 1630

Суммарный набор высоты (м): 88

Суммарная потеря высоты (м): 2303

Спуск с перевала Кок-Айрык на юг вдоль реки Орто-Кой-Суу до трассы А363 вдоль озера Иссык-Куль.

Препятствие характеризуется постоянным сбросом высоты по каменистой горной дороге и только в одно месте, где в Орто-Кой-Суу впадает правый приток Туйк-Кер, попадает короткий крутой подъем. В первой половине уклоны достигают 8%, несколько бродов и много завалов из камней, прохождение которых в седле по таким уклонам требует хорошей техники владения велосипедом. Примерно в середине спуска попадает критичный завал из камней, перебраться через который по дороге возможно только «в лямках». Однако завал достаточно просто объезжается по грунтовой дороге ближе к реке, на которую надо спуститься коровьей тропой. Примерно через два километра можно выбраться обратно на горную дорогу и завершить спуск.

Несмотря на то, что дорога к перевалу с южной стороны часто используется автомобилистами-джиперами и по ней возят туристов, качество покрытия достаточно плохое. Похоже, что раньше дорога поддерживалась в порядке – об этом свидетельствует заброшенная техника и вагончики строителей у перевала, но в настоящее время это типичная горная дорога, крупнокаменистая ближе к перевалу и каменистая с большим количеством песка в ее нижней трети. Исходя из разговоров с джиперами и пастухами, попавшимися нам на встречу, в этом году покрытие сильно ухудшилось из-за большого количества дождей. Действительно, на второй половине спуска по всей дороге постоянно попадают промоины, заполненные крупными камнями и галькой, спуск держит велосипедиста в постоянном напряжении.

Препятствие почти везде (кроме нескольких каменных завалов и начала уклона на грунтовку к реке) берется в седле, но надо постоянно следить за сменой дорожной обстановки, регулярно оттормаживаться, объезжать крупные камни, вписываться в повороты и маневрировать между промоинами. У нас 30 км спуска заняли 5 часов, причем дорога изрядно всем поднадоела, была даже высказана мысль, что проще подниматься, поскольку там хоть видишь окружающий пейзаж. На спуске же, кроме камней и переднего колеса, ничего не успеваешь рассмотреть, хоть и скорость при этом невелика. Примечательно, что качество дороги не улучшается вплоть до самого асфальта.

Фотографии участков препятствия



Расчет КТ препятствия

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

Коэффициента дорожного покрытия (Кпк) – 1,6

16,22 км – крупнокаменистая горная дорога (Кпк=1,6);

1,87 км – крупнокаменистая грунтовка (Кпк=1,6);

13,2 км – каменистая песчаная дорога (песок или сыпучий грунт попеременно с крупными камнями и галькой, вымоины вдоль и поперек направления движения (Кпк=1,6);

Коэффициент протяженности препятствия

$$К_{пр} = 1 + L_{пп}/100 = 1 + 31,29/100 = 1,31$$

Коэффициент пересеченности местности (Кпер) – 0,8

(Плоская равнина с перепадами высот не более 30 м)

Коэффициент абсолютной высоты (Кв) – 1,42

(взяты из табл. 7 Методики с учетом среднего значения высоты (2600 м) по всему высотному профилю)

Сезонно-географический показатель (СГ) – 1,0

$$КТ = 1,6 * 1,31 * 0,8 * 1,42 * 1,0 = 2,4$$

Препятствие соответствует 3 КТ

Комментарии к расчету

В обратную сторону (то есть подъем на Кок-Айрык с юга) перевал проходила в 2011 г. группа с Казани под руководством Русакова С., рассчитав его как 6 КТ (8,47 балла, Кпк=1,6). Информации по расчету спуска с Кок-Айрыка в южную сторону мы не нашли, похоже, что ранее он был простым и ему не уделялось должного внимания. При подготовке отчета мы вспомнили свои ощущения на этом спуске и решили произвести расчеты. Оказалась очень слабая «тройка» (КТ=2,4), возможно – сильная «двушка». И то, и другое вполне соответствует расчетам. Кпк на всем участке мы приняли 1,6, поскольку, как уже описывали, в первой половине спуска это крупнокаменистая горная дорога, потом идет 2 км грунтовок с камнями и в заключительной части – песчаная крупнокаменистая дорога.

Вопрос возник по коэффициенту СГ. Выше 2500 м он должен быть уже 1,1. Если брать его, как и Кв, по среднему значению высоты для спуска (в нашем случае – 2600 м), то все равно получается 1,1. Если же попробовать посчитать СГ, как средневзвешенный, то получается 1,05. В любом случае результирующая КТ препятствия не будет ниже, чем мы посчитали, поскольку взяли минимальный СГ=1,0.

ПП5: Перевал Тоссор (3887 м)

Общая информация о препятствии

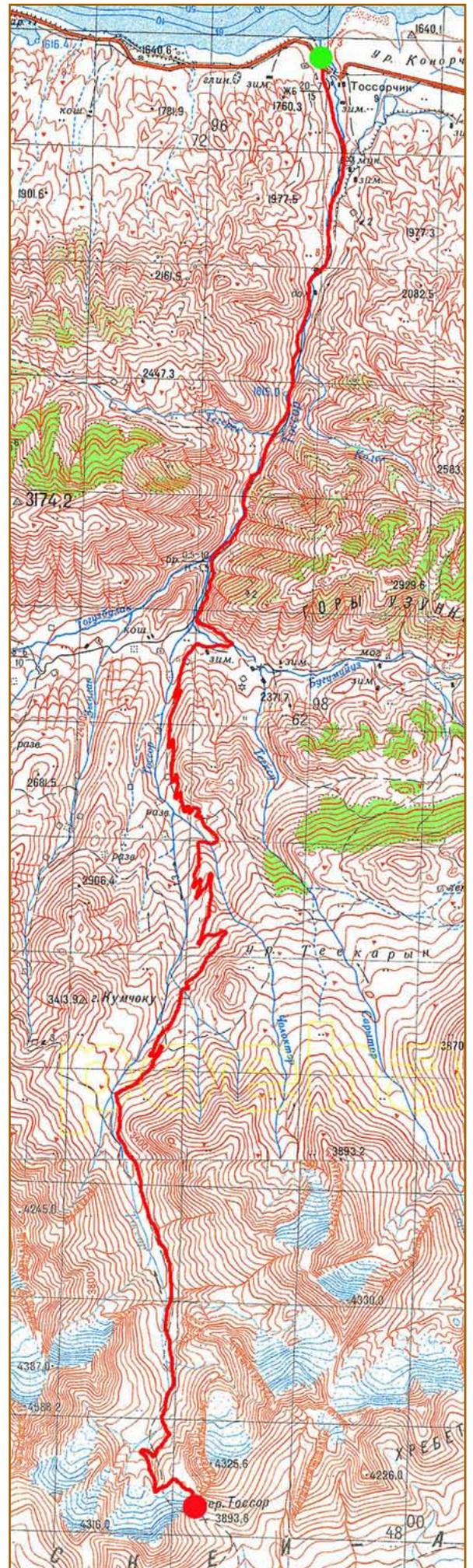
Район: Киргизия, Тянь-Шань

Подрайон: хребет Терской Алатау

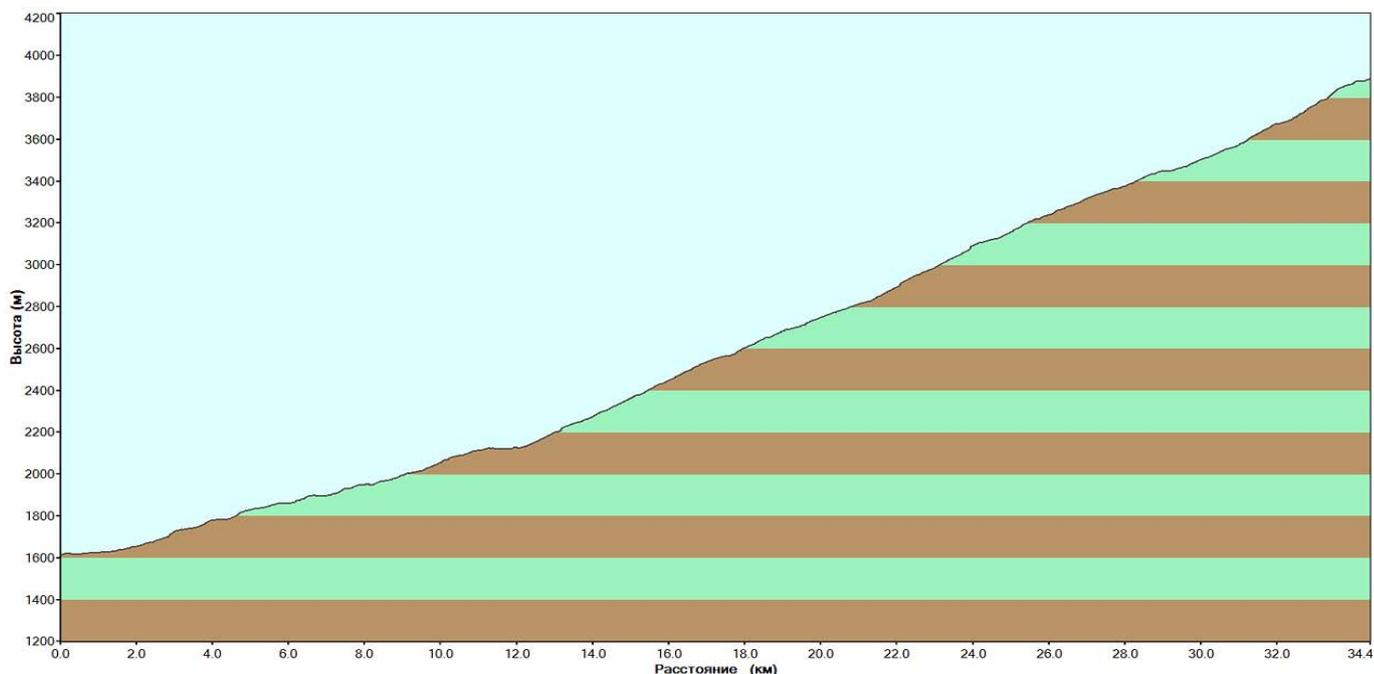
Границы: устье р. Тоссор (1611 м) – пер. Тоссор (3887 м)

Вид препятствия: горный

Карта и трек препятствия



Высотный профиль препятствия



Описание препятствия

Протяженность (км): 34,4

Мах высота (м): 3887

Min высота (м): 1611

Абсолютный набор высоты (м): 2276

Суммарный набор высоты (м): 2399

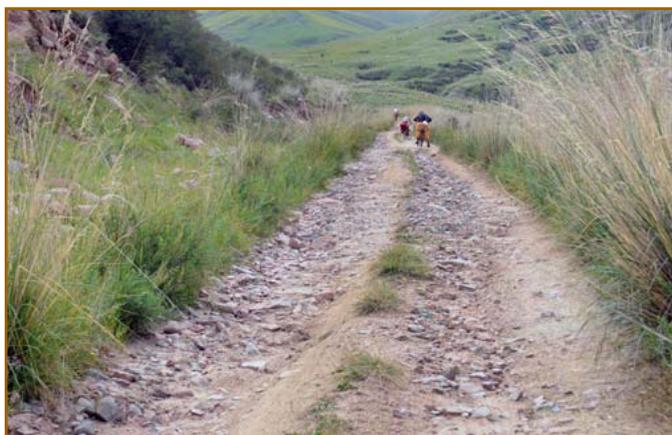
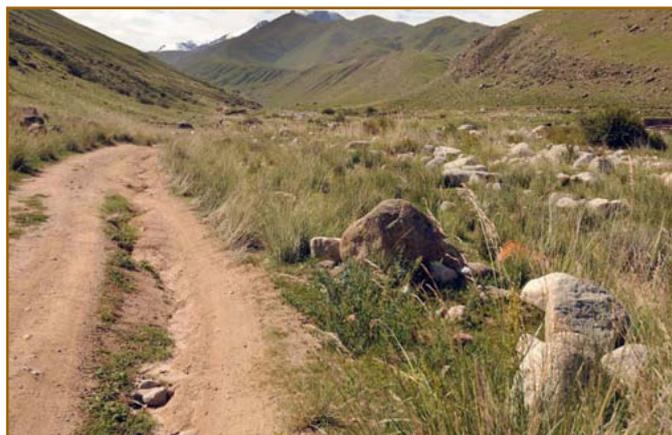
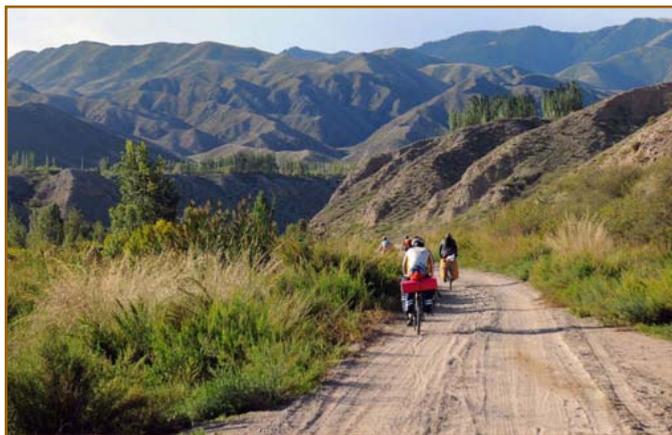
Относительно плавный подъем по достаточно неплохой дороге на перевал Тоссор вдоль реки Тоссор от ее устья у озера Иссык-Куль. Точнее – от съезда с асфальта трассы А363 в сторону перевала.

В начале подъема (первые 2,5 км) наблюдаются плавные длинные участки подъемов с несколькими резкими наборами-ступеньками. В дальнейшем, пройдя через узкое короткое ущелье, дорога выходит в красивую долину, попетляв по которой начинает взбираться по серпантину вдоль речки Тоссор, но отдаляясь (поднимаясь) от нее. Воды в этом промежутке пути нет до тех пор, пока не встречается мост через речку Бугумуйуз. После него дорога сближается с р. Тоссор, выравнивается по высоте – здесь много хороших мест под стоянку. В последней части появляется много бродов через стекающие со снежников ручьи, дорога превращается в крупнокаменистую, а потом – и в вездеходную, по которой надо взбираться в ощутимые подъемы. Последний километр перед перевалом – суровое каменистое ущелье с ледниками на крутых склонах, с которых постоянно скатываются камни.

От трассы до левого притока Тоссора – реки Тогузбулак – покрытие можно охарактеризовать как автомобильная грунтовая дорога с мелкими камнями (грейдер) и песком, иногда – глубоким. После притока мы взбираемся налево по ущелью в долину, здесь проходит каменистая горная дорога. По долине до серпантина идет мелкокаменистая грунтовка, а сам серпантин представляет сложности только в нижней части – грунтовые промоины с навалом крупных камней. Серпантин на всем своем протяжении примечателен тем, что в обратную сторону (к северу от подъема) по полочкам не набирается высота и на них можно отдохнуть. Перед перевалом (километрах в пяти) относительно хорошая дорога превращается в горную крупнокаменистую, потом в вездеходную. Правда, этот участок небольшой и он даже привлекателен своей сложностью относительно остального подъема.

В целом (кроме участка с вездеходной дорогой) весь подъем проезжается в седле, причем с удовольствием.

Фотографии участков препятствия





Расчет КТ препятствия

$$КТ = Кнв * Кв * Кпк * Ккр * СГ$$

Коэффициента набора высоты (Кнв) – 2,67

(определялся интерполяцией по таблице 6 Методики)

Коэффициент абсолютной высоты (Кв) – 1,75

(определялся интерполяцией по таблице 7 Методики)

Коэффициента дорожного покрытия (Кпк) – 1,4

25,56 км – каменная горная дорога (Кпк=1,3);

4,53 км – крупнокаменная горная дорога (Кпк=1,6);

2,5 км – каменная песчаная дорога (Кпк=1,6);

1,81 км – вездеходная дорога (Кпк=2,0)

$$(25,56 \times 1,3 + 7,03 \times 1,6 + 1,81 \times 2,0) / 34,4 = (33,228 + 11,248 + 3,62) / 34,4 = 48,1 / 34,4 = 1,4$$

Коэффициент крутизны (Ккр) – 1,14

Определяется по среднему значению уклона КР на подъеме

$$КР = (Вк - Вн) / Lп \text{ (в \%)} = (2276 / 34400) * 100\% = 6,6\%$$

Сезонно-географический показатель (СГ) – 1,1

Высокогорье (свыше 2500 м), лето

$$КТ = 2,67 * 1,75 * 1,4 * 1,14 * 1,1 = 8,2$$

Препятствие соответствует 6 КТ (но поскольку не были выполнены дополнительные условия в соответствии с таблицей 9 Методики, препятствие понижаем до 5 КТ)

Комментарии к расчету

Перевал популярный, но информационных отчетов по нему написано мало. Насколько нам известно из подходящих отчетов, до нас здесь в 2009 г. поднималась группа Томаса из Новосибирска (пер. Тоссор у них соответствует 6 КТ, 9,4 балла, самый сложный перевал из всего их похода) и спускалась группа Дещеревского А. в 2011 г. (спуск посчитан на 3 КТ, 3,13 баллов, при этом Кпк=1,6 на 24 км и Кпк=1,3 на 5 км). Кроме того, в 2011 г. с севера на перевал поднималась группа Русакова С. из Казани, посчитав перевал как 6 КТ (9,04 балла, Кпк=1,6).

Каких либо трудностей с определением коэффициентов не возникло, результирующая КТ=8,2 балла, что соответствует препятствию 6 КТ. Однако, поскольку не выполняются дополнительные требования к Методике категорирования для велосипедных препятствий 6 КТ, мы считаем, что наш перевал соответствует 5 категории трудности.

ПП6: Долина реки Джилусу

Общая информация о препятствии

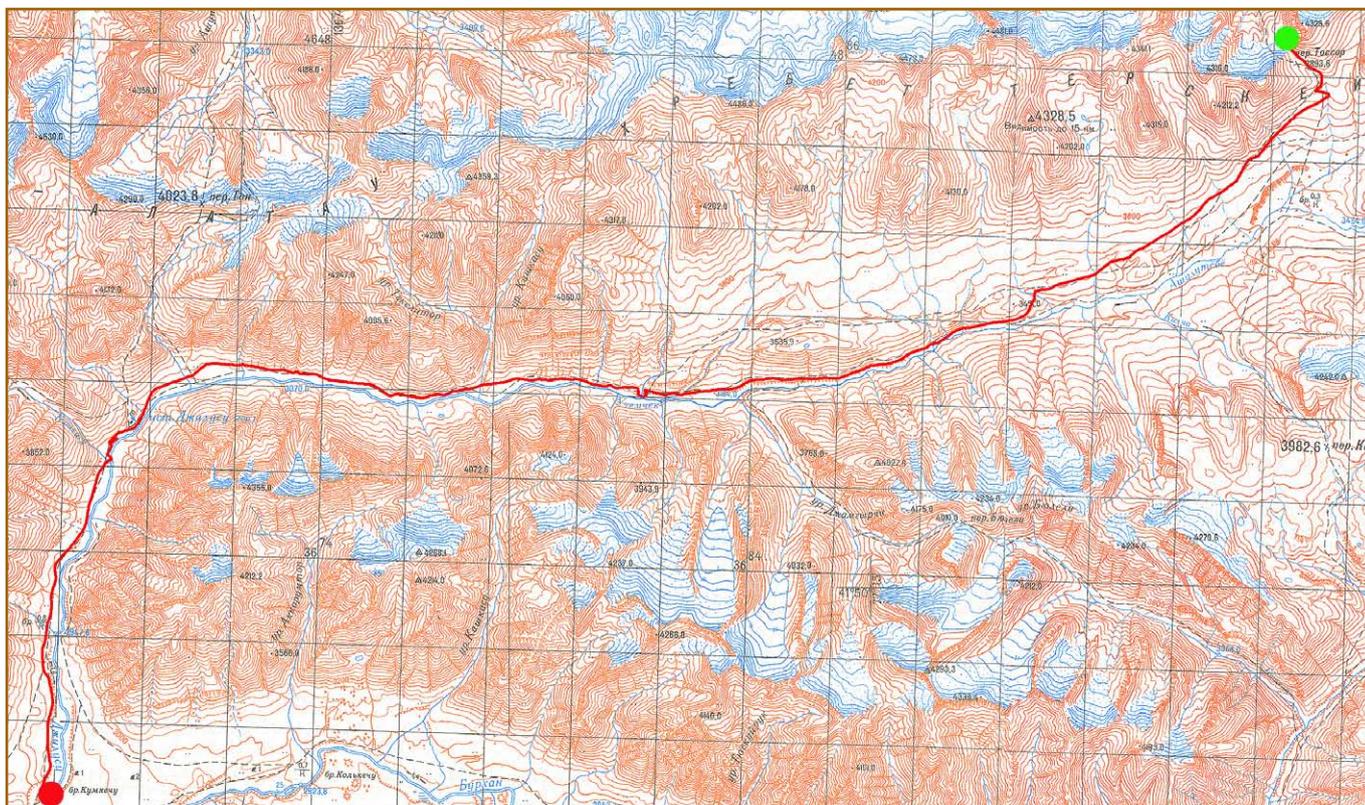
Район: Киргизия, Тянь-Шань

Подрайон: хребет Терской Алатау

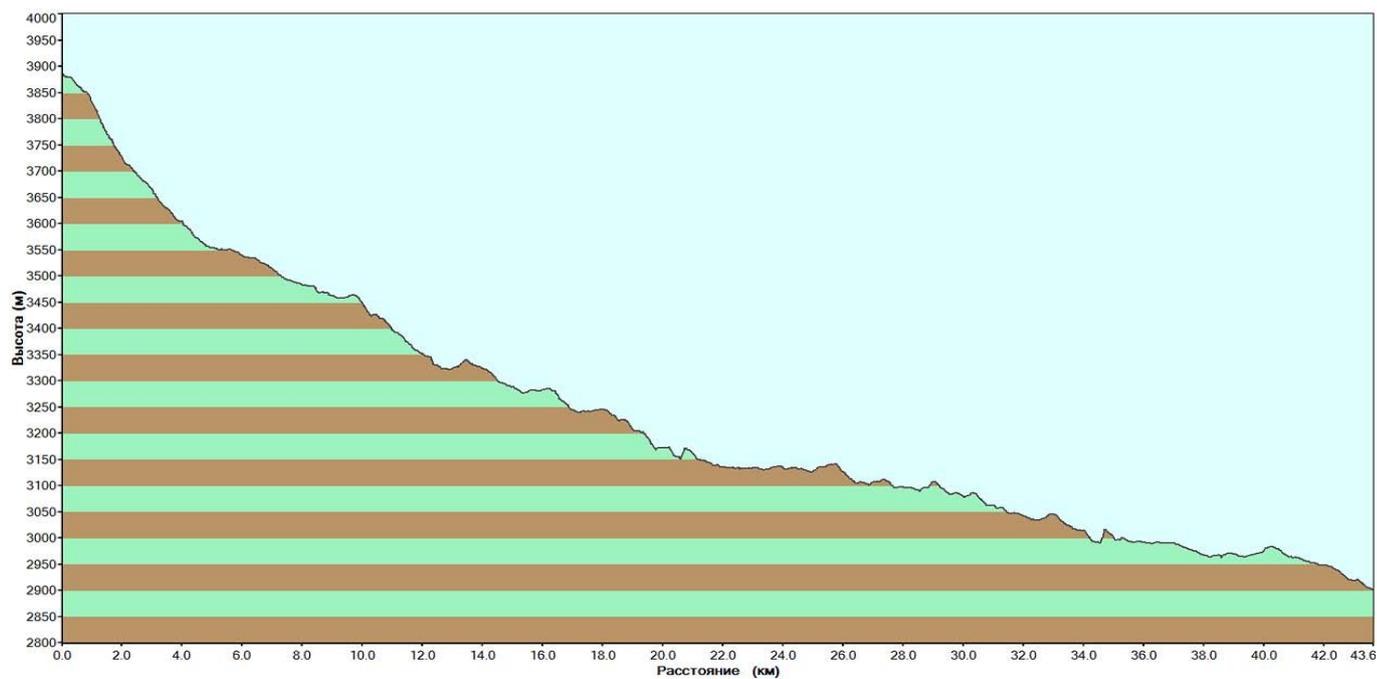
Границы: пер. Тоссор – мост через р. Джилусу в направлении р. Бурхан

Вид препятствия: равнинный

Карта и трек препятствия



Высотный профиль препятствия



Описание препятствия

Протяженность (км): 43,6

Max высота (м): 3886

Min высота (м): 2900

Суммарный набор высоты (м): 387

Суммарная потеря высоты (м): 1371

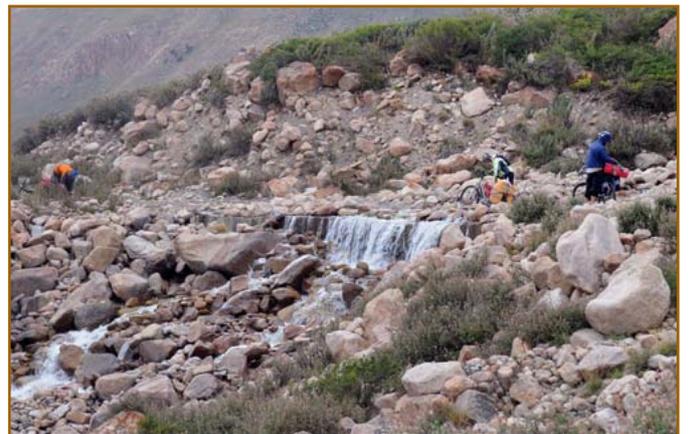
Спуск с пер. Тоссор вдоль бравого берега реки Джилусу (в верхнем и среднем течении она носит названия Ашулутёбё и Учемчек соответственно) к горячим источникам Джилусу, устью реки Кашкасу.

В начале спуска наблюдается небольшой серпантин по сравнительно крутому градиенту (до 10%) . Далее дорога выполаживается, изредка попадаются даже небольшие подъемы. Много бродов, в середине участка есть даже несколько серьезных речек, которые надо бродить спешившись, по крупным камням, а в одном случае – по разрушенному мосту. Дорога на всем протяжении препятствия идет вдоль правого берега Джилусу, иногда взбираясь на холмы, обходя прижимы. Достаточно населенное место – попадаются летники и группы туристов. Горячие источники Джилусу тоже знают многие. Препятствие заканчивается речкой Кашкасу, брод через которую представляет определенные трудности (это самый сложный брод на участке), когда с гор стекает большое количество воды или лето дождливое. Нам пришлось бродить несколько ее рукавов.

Дорога представляет собой классическую каменистую горную. Первые 1,5-2 км покрытие больше подходит под крупнокаменистое. Весь участок легко проезжается в седле, за исключением нескольких бродов и каменных завалов.

Фотографии участков препятствия





Расчет КТ препятствия

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

Коэффициента дорожного покрытия (Кпк) – 1,3

(каменистая горная дорога)

Коэффициент протяженности препятствия – 1,44

$$К_{пр} = 1 + L_{пп}/100 = 1 + 43,6/100 = 1,44$$

Коэффициент пересеченности местности (Кпер) – 0,8

(Плоская равнина с перепадами высот не более 30 м)

Коэффициент абсолютной высоты (Кв) – 1,56

(взят из табл. 7 Методики с учетом среднего значения высоты (3300 м) по всему высотному профилю)

Сезонно-географический показатель (СГ) – 1,0

$$КТ = 1,3 * 1,44 * 0,8 * 1,56 * 1,1 = 2,57$$

Препятствие соответствует 3 КТ

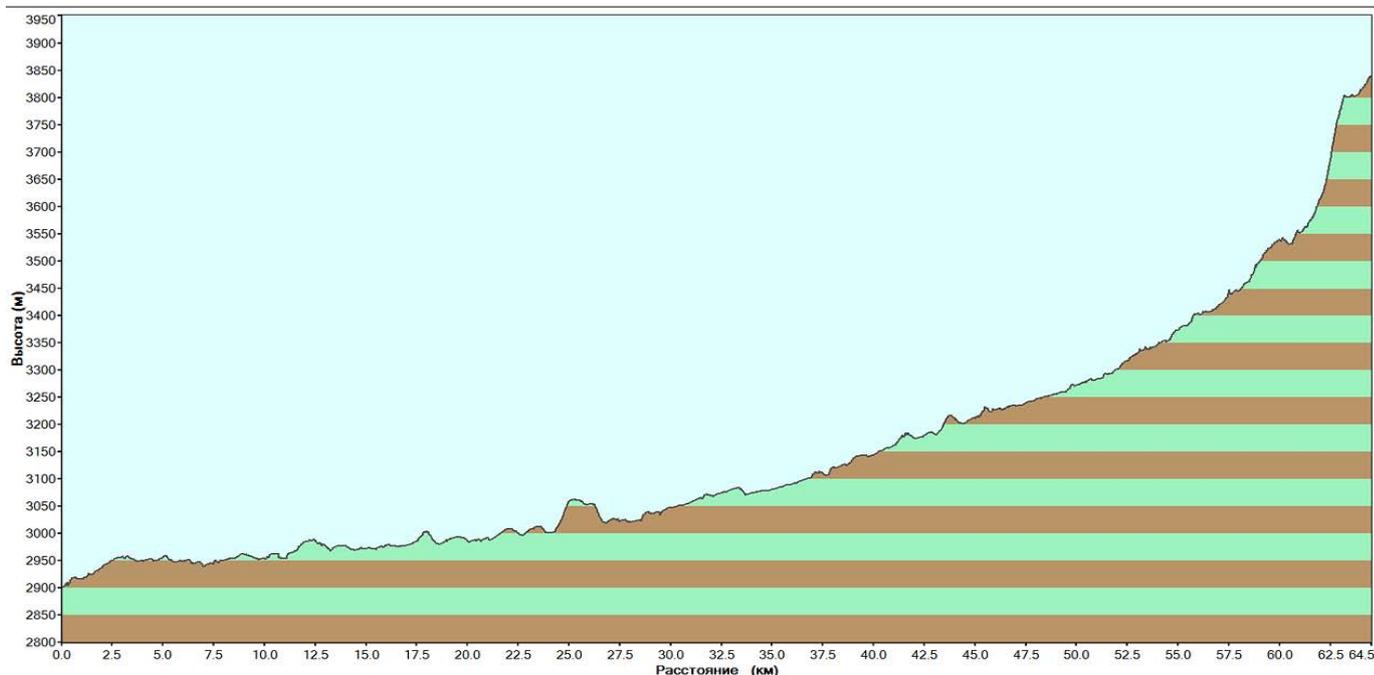
Комментарии к расчету

До нас участок был пройден группой Томаса (2009 г., спуск не посчитан) и группой Дещеревского в обратную сторону (2011 г., 3 КТ, 3,48 балла). У последнего $K_{пк} = 1,31$ (с учетом последних 2 км с коэф. 1,6).

Вопросов по расчету не возникло, препятствие является «троечным» за счет $СГ = 1,1$.

По ощущениям спуск здесь гораздо проще, чем с пер. Кок-Айрык, но на результирующей КТ ощутимо сказалась средняя высота. По нашему мнению, препятствие скорее сильная «двушка».

Высотный профиль препятствия



Описание препятствия

Протяженность (км): 64,46

Мак высота (м): 3840

Мин высота (м): 3840

Абсолютный набор высоты (м): 939

Суммарный набор высоты (м): 1662

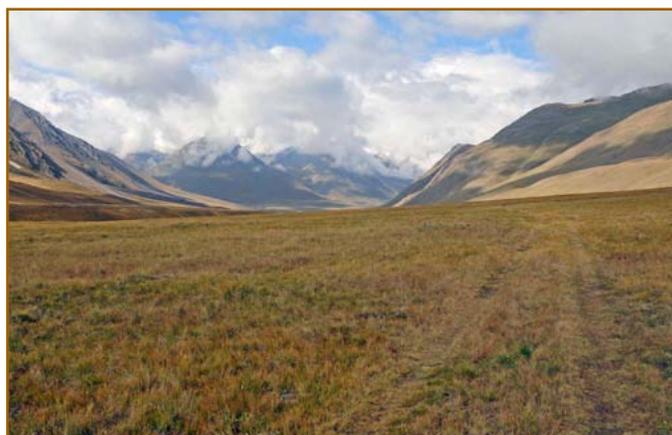
Подъем вдоль реки Бурхан к перевалу Арабель от устья реки Кашкасу по грунтовым малоюзженным дорогам. Тут стоит отметить, что многие велотуристы почему-то считают перевалом Арабель конец подъема по серпантину, но это не так. Во-первых, высота в конце подъема составляет 3791 м, а, во вторых, карты ГШ уверяют, что перевал находится северо-восточнее и его высота – 3840 м, что действительно так, как мы убедились на местности, посмотрев в собственный GPS.

Препятствие характеризуется общим набором высоты, на фоне которого попадает множество мелких спусков-подъемов, образованных в результате выноса грунта реками с окружающих гор. Как следствие, на каждом из таких подъемов встречается брод. Еще одно следствие – на возвышенностях дорогу можно описать, как горную каменистую, а в низинах и ровных участках как грунтовую травяную. Подъем происходит вдоль реки Бурхан, которая, несколько раз изгибаясь, приводит к подножию серпантина на пер. Арабель. Сам подъем по серпантину очень крутой, хотя и короткий – 4-5 полочек. В результате дорога выводит на плато Арабель, но до перевала надо добираться еще километра два почти по незаметному подъему по вездеходной дороге. В нашем случае вмешались такие погодные факторы, как дождь, а выше – снег.

Дорожное покрытие на протяжении всего участка неоднородно. Условно все препятствие можно разбить на три части. В первой части каменистая дорога постоянно меняется на грунтовую травяную и наоборот. Количество того или иного покрытия можно определить, как 50х50. Во второй части (от мог. Мурза до серпантина на перевал) соотношение выглядит как 30х70. И последняя часть – это крупнокаменистая дорога по серпантину + вездеходная грязно-мокрая дорога к самому перевалу по плато Арабель. Возможно, по сухой погоде грунты просыхают и ехать по таким покрытиям достаточно легко, но в нашем случае грунт был преимущественно мягкий, с кочками, двигались по нему медленно.

Все препятствие, за исключением подъема по серпантину, берется в седле. Хотя скорость передвижения по грунту существенно падает.

Фотографии участков препятствия





Расчет КТ препятствия

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

Коэффициента набора высоты (К_{нв}) – 1,38

(определялся интерполяцией по таблице 6 Методики)

Коэффициент абсолютной высоты (К_в) – 1,74

(определялся интерполяцией по таблице 7 Методики)

Коэффициента дорожного покрытия (К_{пк}) – 1,54

16,69 км – каменная горная дорога (К_{пк}=1,3);

42,27 км – травяная грунтовая дорога (грунтовые колеи с камнями, местами рыхлые, заросшие кочковатой травой К_{пк}=1,6);

2,5 км – крупнокаменная горная дорога (К_{пк}=1,6);

3,0 км – вездеходная грязно-мокрая дорога (К_{пк}=2,0)

$$(16,69 \times 1,3 + 44,77 \times 1,6 + 3,0 \times 2,0) / 64,46 = (21,697 + 71,632 + 6) / 64,46 = 99,329 / 64,46 = 1,54$$

Коэффициент крутизны (К_{кр}) – 1,0

Определяется по среднему значению уклона КР на подъеме

$$КР = (Вк - Вн) / Lп \text{ (в \%)} = (939 / 64460) * 100\% = 1,46\%$$

Сезонно-географический показатель (СГ) – 1,1

Высокогорье (свыше 2500 м), лето

$$КТ = 1,38 * 1,74 * 1,54 * 1,0 * 1,1 = 4,07$$

Препятствие соответствует 4 КТ

Комментарии к расчету

Хотя со стороны долины реки Бурхан на перевал Арабель велосипедисты взбирались неоднократно, расчетов по перевалу достаточно мало. Мы нашли только, что в 2011 г. в нашем направлении его брала группа Клеина В. из Екатеринбурга. Перевал у них посчитан как 3 КТ (3,17 балла, считали от последнего поворота р. Бурхан к перевалу). В этом году с перевала спускалась группа Поляковой И., возможно, спуск они посчитают.

Лично у нас при расчете препятствия возникло несколько проблем.

1. *Откуда корректно брать начало участка?* Здесь сложность в том, что хотелось бы получить «подъем по ущелью» вдоль одной реки. А на реке Бурхан есть точка (описана нами в хронометраже, **41°48'41.34" С, 77°34'34.22" В**), где с разных сторон вливаются несколько рек, причем, какая из них – Бурхан, по картам определить не получилось. Мы решили, поскольку информации недостаточно, принять за исходную точку для расчетов мост через р. Джилусу. Именно здесь мы начинаем подъем вдоль реки Бурхан к перевалу.

2. *Определение коэффициента дорожного покрытия.* На протяжении выбранного нами участка оно постоянно меняется с одного на другое. Поэтому мы не учитывали каждый метр, а взяли примерные пропорции соотношения одного покрытия к другому, что отражено в расчете.

3. *Было затруднительно определить, какому значению соответствует К_{пк} травянистых грунтовых колеи с кочками.* Бездорожьем это назвать нельзя, а просто грунтовка с коэф. 1,0 – достаточно просто и не соответствует действительности. Например, часть препятствия (вдоль р. Бурхан) посчитана у В. Клеина, он как раз указывал К_{пк}=1,0. Но при этом отмечал: «...средняя скорость составляет 8-9 км/ч, что ясно характеризует трудность для передвижения». На наш взгляд ехать по такой грунтовке гораздо сложнее, чем по грейдеру с К_{пк}=1,3. В результате, проконсультировавшись со специалистами в велоМКК, выбрали К_{пк}=1,6, что, на наш взгляд, соответствует действительности.

4. *Определение коэффициента К_{нв}.* Его величина существенно влияет на величину КТ препятствия. Мы произвели расчет, руководствуясь теми соображениями, что набор высоты стоит брать абсолютный, то есть вычесть от наибольшей высоты на участке наименьшую. В результате имеем КТ=1,38*1,74*1,54*1,0*1,1=4,07, что соответствует горному препятствию 4 КТ. С другой стороны, в Методике нигде не упомянуто, что набор высоты должен быть абсолютным. При преодолении препятствия мы постоянно набирали и сбрасывали высоту, что отражалось на наших энергозатратах. Если посчитать честный набор высоты на участке (так называемый суммарный набор), то получится, что набрали мы не 939 м, а 1662 м. Это значит, что К_{нв} у нас будет составлять 2,06 и расчет тогда примет вид КТ=2,06*1,74*1,54*1,0*1,1=6,07, что соответствует уже 5 КТ. По личным ощущениям преодолеть это препятствие было не легче, чем взять тот же перевал Тоссор. Но все же в расчетах решили оставить вариант с 4 КТ, поскольку на общую сложность похода одно это препятствие не влияет.

ПП8: Перевал Джуку

Общая информация о препятствии

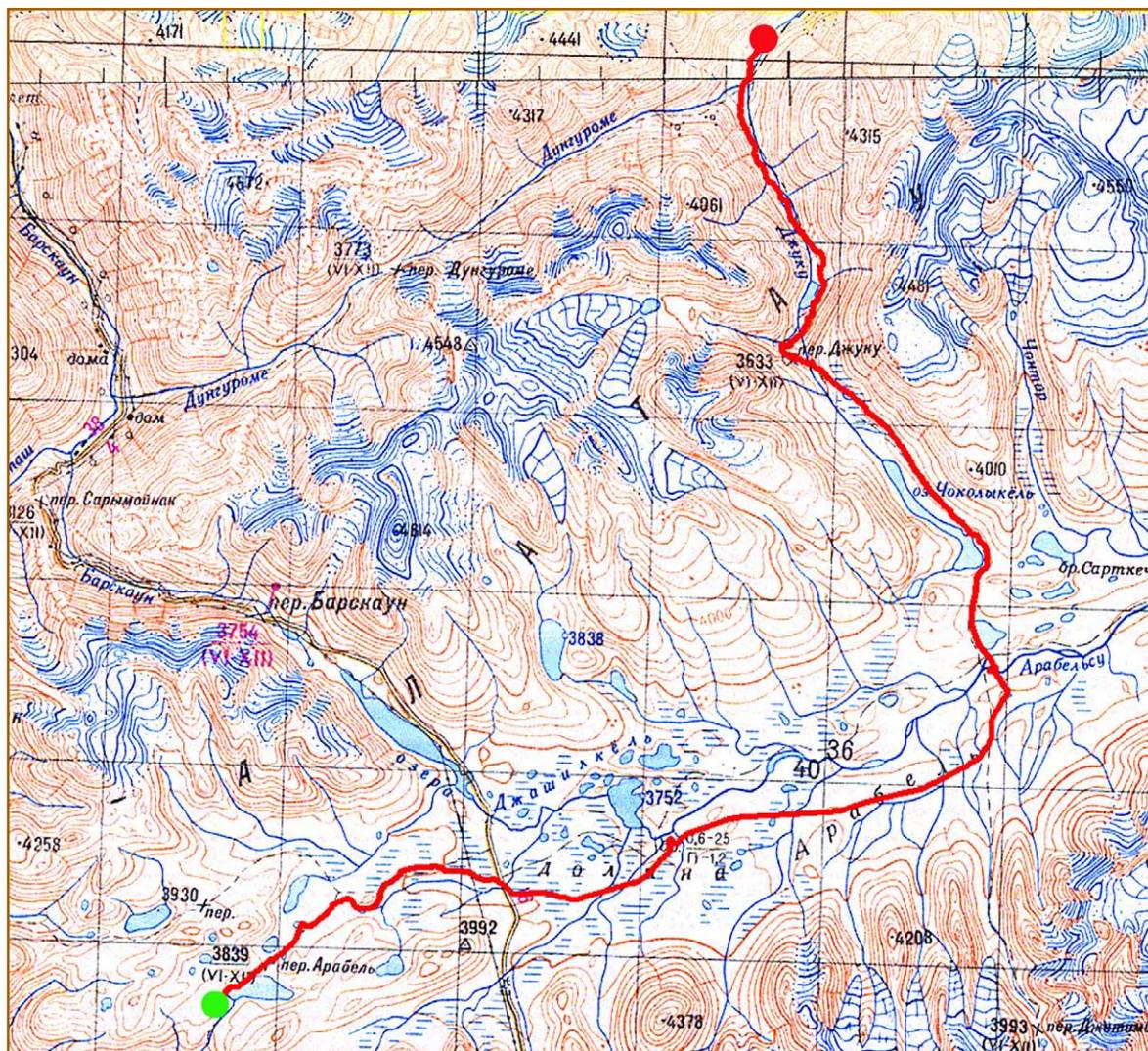
Район: Киргизия, Тянь-Шань

Подрайон: хребет Терской Алатау

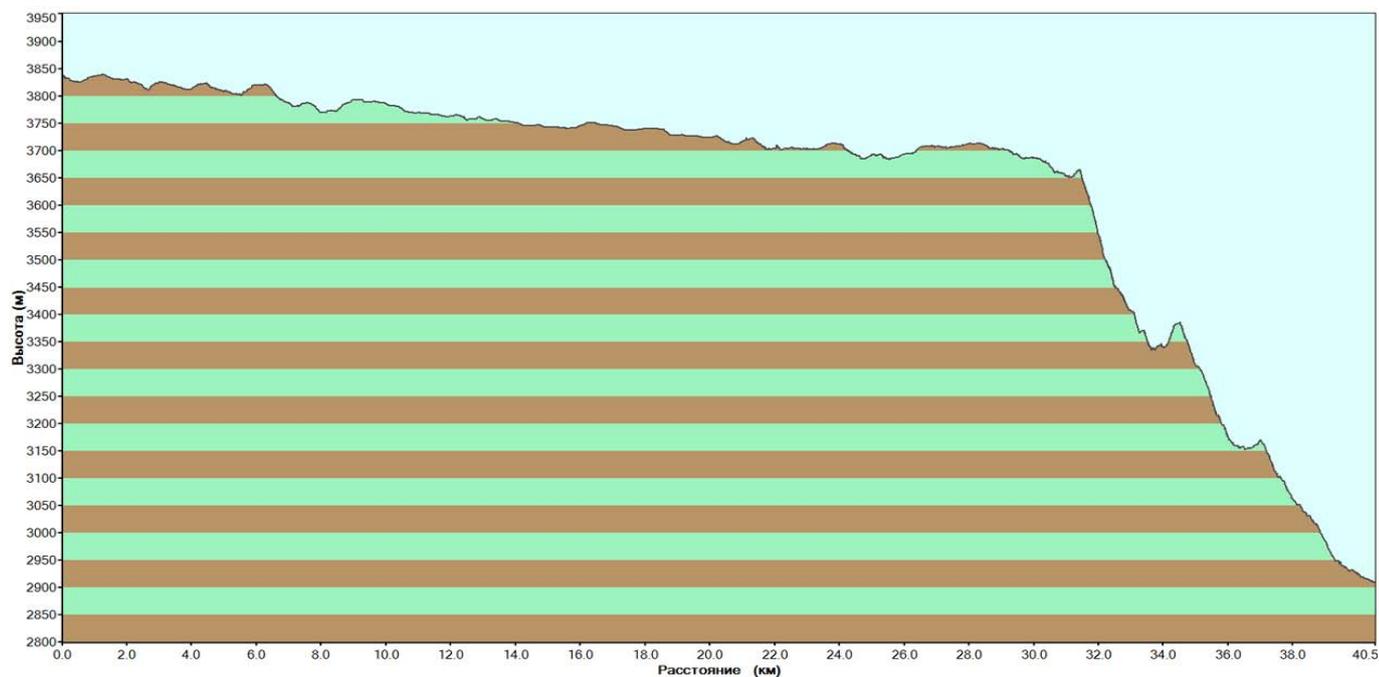
Границы: пер. Арабель – долина Арабель – пер. Джуку (3666 м) – устье р. Дунгуроме

Вид препятствия: равнинный

Карта и трек препятствия



Высотный профиль препятствия



Описание препятствия

Протяженность (км): 40,5

Max высота (м): 3840

Min высота (м): 2900

Суммарный набор высоты (м): 595

Суммарная потеря высоты (м): 1520

Плавный спуск с перевала Арабель, пересечение плато Арабель в направлении к перевалу Джуку и спуск с перевала Джуку вдоль одноименной реки к устью реки Дунгуроме.

Характеризуется плавным спуском в первой половине препятствия и достаточно сложными крутыми уклонами во второй половине. На фоне общего спуска проявляются несколько коротких, но крутых подъемов, которые проблематично взять в седле. В начале препятствия дорога с перевала спускается к профилированному грейдеру, по которому ходят большегрузы до рудника Кумтор, потом идет грейдерная часть и поворот на бездорожье к перевалу Джуку, которое надо преодолевать по направлению входа в ущелье Джуку. По пути к перевалу бродится достаточно широкая речка Арабельсу. Около озера Чоколыкель бездорожье постепенно превращается в тракторную дорогу, подводящую к перевалу Джуку. Но перед этим преодолевается еще одна речка – исток Джуку, мост через которую разрушен. Спуск с перевала затруднителен из-за засыпанной крупными камнями дороги. За крутым серпантинном дорога несколько выполаживается, но опять резко набирает высоту по восточному берегу безымянного озера, после чего уже идет преимущественно на спуск до устья р. Дунгуроме, где упирается в свежий (в нашем случае) сель, через который надо аккуратно перебираться, поскольку в песок с камнями глубоко погружаются ноги и колеса.

Покрытие на участке разнообразно: сперва это грунтовка с крупными камнями, потом профилированный грейдер, затем глинистое с травой бездорожье и, в конце концов, заброшенная тракторная и крупнокаменистая горная дорога.

Большая часть препятствия берется в седле. Исключение составляет бездорожье на грани проезжести (по нему можно ехать, но жалко технику, которая постоянно проваливается в ямы или упирается в камни или кочки), спуск по крутому, засыпанному камнями серпантину и резкий короткий подъем у безымянного озера. Местами даже едет сель.

Фотографии участков препятствия





Расчет КТ препятствия

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

Коэффициента дорожного покрытия (Кпк) – 1,85

13,3 км – профилированная горная дорога (Кпк=1,3);

6,3 км – травяная грунтовая дорога (грунтовые колеи с камнями, местами рыхлые, Кпк=1,6);

5,32 км – крупнокаменная горная дорога (Кпк=1,6);

10,15 км – заброшенная тракторная дорога (Кпк=2,5);

5,43 км – бездорожье на грани проезжести (Кпк=2,5)

$$(13,3 \times 1,3 + 11,62 \times 1,6 + 15,58 \times 2,5) / 40,5 = (17,29 + 18,592 + 38,95) / 40,5 = 74,832 / 40,5 = 1,85$$

Коэффициент протяженности препятствия – 1,41

$$K_{пр} = 1 + L_{пп} / 100 = 1 + 40,5 / 100 = 1,41$$

Коэффициент пересеченности местности (Кпер) – 1,0

(участок нельзя назвать однозначно плоским, поскольку на нем было несколько подъемов, один из которых – более 50 м)

Коэффициент абсолютной высоты (Кв) – 1,58

(взят из табл. 7 Методики с учетом среднего значения высоты (3400 м) по всему высотному профилю)

Сезонно-географический показатель (СГ) – 1,1

$$КТ = 1,85 * 1,41 * 1,0 * 1,58 * 1,1 = 4,53$$

Препятствие соответствует 4 КТ

Комментарии к расчету

До нас этот участок в 2012 году проходила группа Романова, у них это был первопроезд. Препятствие было посчитано как равнинное 4 КТ (5,3 балла). В обратную сторону в этом, 2013, году на перевал совершила восхождение группа Поляковой И., расчеты будут еще предоставлены.

Особых вопросов по расчету препятствия не возникло. Некоторые проблемы возникли при обозначении конца препятствия. Романов в своем расчете решил его определить в кишлаке Сары, где начинается асфальт. Мы решили, что будет достаточно логичным обозначить конец участка после устья р. Дунгуроме. По нашему мнению покрытие там из крупнокаменистого горного переходит в обычную каменистую грунтовку, спускаться по которой уже не составляет особого труда. Какого-то преимущества при расчете такое окончание не дает. Можно также посчитать препятствие до выезда на хорошо укатанный грейдер в месте слияния рек Джуку и Джукучак. В этом случае получится $КТ = 1,61 * 1,72 * 1,0 * 1,45 * 1,1 = 4,41$. То есть сложность в баллах практически не изменилась – увеличился Кпр, но уменьшились Кв и Кпк.

Еще хотелось бы отметить, что Кпер нами выбран равным 1,0. Если посчитать его в Программе по расчету велосипедных препятствий Журавлева А. В., то он получается 0,87, то есть «плоской равнины» на обозначенном препятствии нет (расчет ПП с таким коэф.: $КТ = 1,85 * 1,41 * 0,87 * 1,58 * 1,1 = 3,94$, все равно 4 КТ). Мы посчитали, что вполне корректно будет определить его, как 1,0 (Романов в своем расчете выбирал его равным 1,1), поскольку на некоторых участках попадались ощутимые подъемы.

СУММА БАЛЛОВ ЗА ПРЕПЯТСТВИЯ

ПРОТЯЖЕННЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ	КТ	КС
Перевал Кегеты (3775 м)	5	8,2
Ущелье Чонг-Кемин	3	3,4
Перевал Кок-Айрык (3855 м)	5	6,23
Спуск с перевала Кок-Айрык	3	2,4
Перевал Тоссор (3887 м)	5	8,2
Долина реки Джилусу	3	2,57
Перевал Арабель (3840 м)	4	4,07
Перевал Джуку	4	4,53

Согласно Таблице 2 «Методики категорирования велосипедных маршрутов», в зачет протяженных препятствий пойдут 5 баллов за 3 КТ, 8,6 балла за 4 КТ и 22,63 балла за 5 КТ

Следовательно, $\Pi = 5 + 8,6 + 22,63 = 36,23$

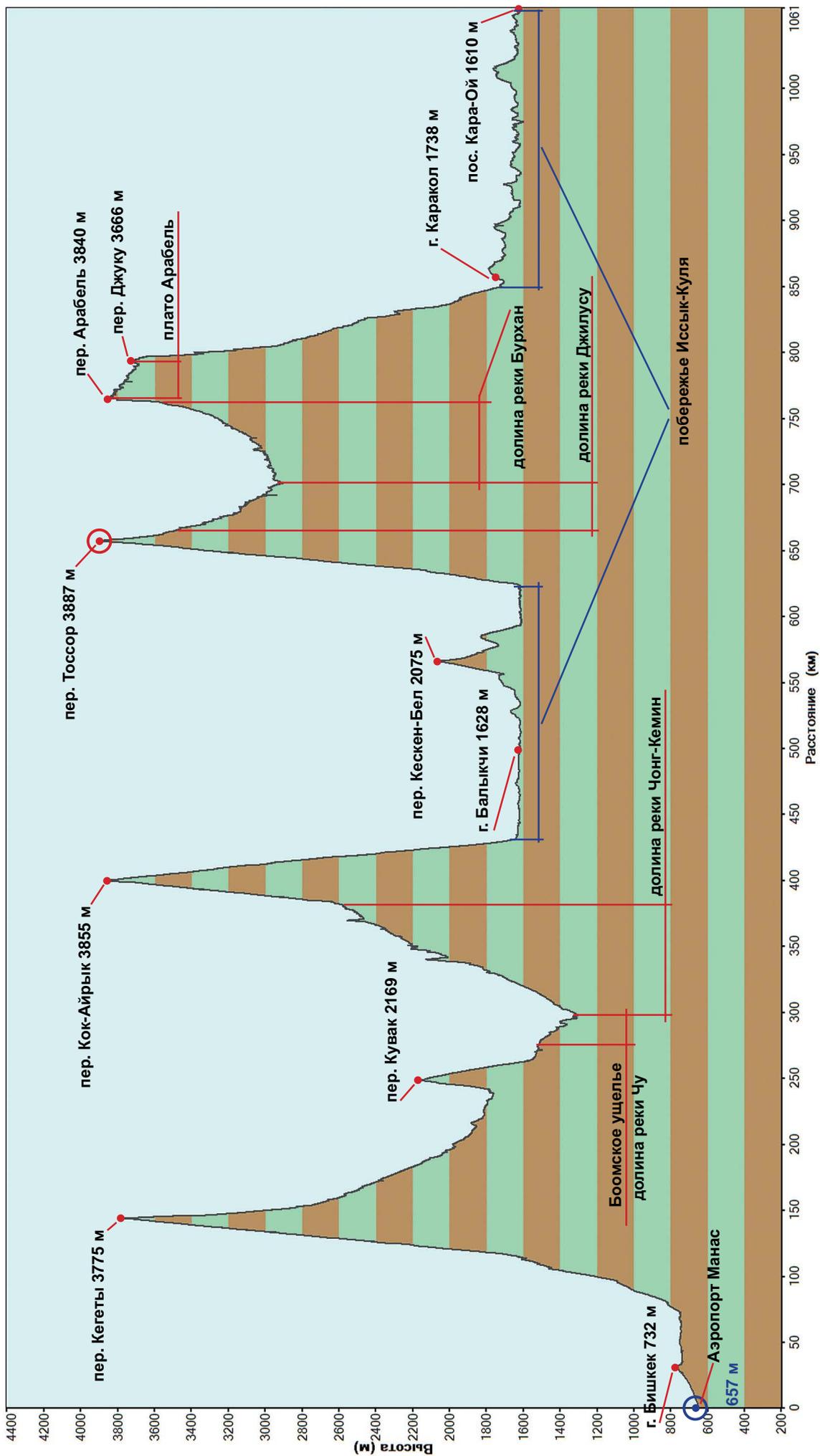
Категория сложности

$$КС = \Pi * I * A = 36,23 * 1,76 * 1,14 = 72,7 \text{ балла}$$

Категория сложности маршрута соответствует (согласно табл. 2 Методики) 6 КС. Однако, в соответствии с той же Методикой, «превышение балльного норматива по КС, заложенного в Таблице 2, не даёт оснований для повышения КС похода», если не выполнены условия по наличию определяющих препятствий (в нашем случае – отсутствие 6 КТ). Поэтому можно резюмировать, что поход с запасом соответствует 5 КС.

ВЫСОТНЫЙ ПРОФИЛЬ ПОХОДА

Высотный профиль похода



Суммарный набор высоты – 16 731 м Макс высота – 3908 м
 Суммарная потеря высоты – 15 490 м Мин высота – 657 м

СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМОЙ В ПОДГОТОВКЕ К ПОХОДУ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Отчёт группы туристов велоклуба МКВ о походе шестой категории сложности по Тянь-Шаню в августе 2012 года по маршруту:

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

Руководитель — Романов Д. А.

2. Отчет группы велотуристов из Новосибирска о велосипедном походе пятой категории сложности по Тянь-Шаню, совершенном с 27 июля по 14 августа 2009 г. по маршруту:

КПП «Каркара» – р. Каркара – р. Джаналач – пер. Эчкилиташ (3723 м) – р. Сарыджаз – пер. Чон-Ашуу (3822 м) – с. Ак-Булак – г. Каракол – кур. Жеты-Огюз (рад.) – с. Тосор – пер. Тосор (3893 м) – гор. ист. Джилу-Суу – р. Болгарт – с. Орюк-Там – с. Эки-Нарын – г. Нарын – с. Оттук – пер. Джаан-Булак (3013 м) – пер. Тескей-Торпо (3133 м) – оз. Сонг-Кель – пер. Кара-Кичи (3364 м) – с. Баш-Куганды – с. Чаек – с. Арал – с. Орнёк (Кызыл-Курган) – пер. 1795 м – с. Сары – Камыш – пер. 2170 м – р. Кебюк-Суу – пер. Кырк-Кыз (3223 м) – с. Кызылой – с. Суусамыр – пер. Тёо-Ашуу (3210 м) – г. Кара-Балта – г. Бишкек.

Руководитель — Томас И. А.

3. Отчёт группы туристов пущинского клуба «Азимут» и московского Велоклуба 3х9 о походе четвертой категории сложности по Тянь-Шаню, совершенном с 31 июля по 21 августа 2011 г. по маршруту:

Ст. Кара-Балта – Сосновка – р. Кара-Балта – озера Суулу (3230) – пер. Тюз-Ашу (3586) – Сусамыр – Кожомкул – р. Кеккермен – Арал – р. Джумгол – Чаек – Каирма – р. Каракичи – пер. Каракичи (3364) – оз. Сонгкель (3016) – пер. Молдо-Ашу (3201) – р. Сулукуртка – Тогуз-Булак – Джангы-Талап – р. Нарын – Угут – Дюрбельджи – р. Терек – пер. Беурайлю (3268) – перевал Мэлс-Ашуу (3420) – р. Акбеит – р. Калкагар – пер. Кулакашу (3399) – р. Кулакасу – р. Таш-Работ – Таш-Рабат (3200) – Кара-Булун – р. Ат-Баши – пер. Чаар (2600) – г. Нарын – с. Дебелю – Таш-Башат – с. Экинарын – р. Малый Нарын – р. Болгарт – р. Джилусу – источники Джилусу – пер. Тосор (3894) – р. Тосор – с. Тосор – с. Тамга – Тамга-Таш (2100) – Дархан – Каракол – Теплоключенка – р. Аршан (2200) – Теплоключенка – Каракол – пристань Пржевальск – мыс Ирлык – с. Михайловка – Тюп – Курменты – Кутурга – с. Ананьево – пер. Учкуйген (2220) – р. Аксу – пер. Кокбель (2375) – р. Чон-Аксу (2200) – Григорьевка – Чолпон-Ата – с. Тамчи – с. Кошкель – мыс Карагул – Балыкчи – Боомское ущелье – Джиль-Арык – Чуйская ГЭС – Быстровка – Орловка – Кызыл-Су – Кайырма – Шамси (1300) – Кызыл-Аскер – БЧК – Алга – Бурана – Ден-Арык – Кегетинский каскад БЧК – Городище Ак-Бешим (825) – БЧК – Ивановка – Кант – Бишкек (автовокзал) – погранпереход Георгиевка – пер. Курдай (1233) – Алма-Ата.

Руководитель — Дещеревский А. В.

4. Отчет велотуристов с Украины о походе шестой категории сложности по Тянь-Шаню, совершенном в августе 2012 г. по маршруту:

Бишкек – Ивановка – долина р. Кегеты – пер. Кёгёты 3788 м н/к – долина р. Вост. Каракол – Кочкорка – долина р. Чонг-Кемин – ледник Ак-Суу – пер. Сев. Ак-Суу 1А, 4052 м – пер. Кёк-Бель 2375 м – пер. Уч-Кюнген 2220 м – Ананьево – Тюп – Каракол (Пржевальск) – Барскаун – пер. Сарымойнок 3126 м, а/м – оз. Чункур-Кель – пер. Керегеташ 3684 м – пер. Тоссор 3893 м – Тоссорчик – Боконбаево – пер. Тон 4021 м н/к – ист. Джилу-Суу – пер. Джалпак Бель 3300 м, а/м – Сары-Булак – Кочкорка

Руководитель — Козинев С.

ЗАПИСКИ, СНЯТЫЕ С ПЕРЕВАЛОВ

С перевала Кегеты:


Детско-юношеский туристский клуб
Гадкий утёнок
Россия * Москва

125358, г. Москва, ул. Тухачевского, д. 20
125310, г. Москва, Ангелов пер., д. 2, к. 2
www.g-utka.ru

КОНТРОЛЬНАЯ ЗАПИСКА

Группа туристского клуба «Гадкий утёнок» г. Москвы под руководством Чоловничкой Ю.С., совершая туристический поход 1 к.с., в 13 час. 45 мин. 12.08.2013 г. вышла на пер. Кегеты (Н/К) со стороны р. Кегеты.

В группе 12 чел., состояние группы хорошее.

Метеоусловия: туман, снег, град.

Уходим в направлении р. Кегеты юго-восток.

Сняли записку группы г.из 2. Чемадыкеева под руководством Владимир Сергий.

Особые отметки, пожелания:
Солнца!

С перевала Кок-Айрык:

Группе велосипедистов из г. Москва (Россия) в количестве 2х человек в августе 2013г. взяла перевал Кок-Айрык со стороны оз. Мескее-Кули.

Ясно. Тепло. (Ане +4°C и град, как по было раньше :))

Тур разрушен. Валились не обнаружено.

Дубинчук Евгений (руж.)
Андреев Михаил

Всем погода, друзья!!!

dubinechuk.livejournal.com
dubinechuk07@gmail.com

С перевала Тоссор:

25.07.2013г. группа велосури-
стов из г. Йошкар-Ола в чис-
ленности 2х человек взяла
перевал "Тоссор" со стороны
долины "Джиксу".
t +10°C Пасмурно Холодно
Круже Дождь.
Дубинчук Евгения (рр)
Андреянова Марина
Еще запись велосуристов
из г. Москва от 05.06.13г
dubinchuk.livejournal.com
Всем погоды!!!

С перевала Джуку:

Группа велотуристов из Москвы
в составе семи человек вышла
к туру на пер. Джуку со
стороны ущелья р. Джуку
16.08.13 в 16:30.
Солнечно, ветрено.
Состояние группы отличное,
настроение бодрое.
Маршрутная книжка: 1/5-503
Руководитель: Ирина Полякова.
E-mail: imna0988@gmail.com
Дальше едем в сторону
пер. Арабель.
Всем счастливого
пути!
Сняли запись группы
из г. Йошкар-Ола в составе
2х человек - Дубинчука Евгения
и Андреяновой Марины - от
28.07.2013

Состав группы:
Ирина Полякова
Ирина Загулянова
Андрей Лоскутников
Андрей Воротников
Сергей Лебедев
Сергей Ольчев
Леша Кузов
Вперед!!! ➡
