

**Туристско-спортивный союз России
Новосибирское отделение туристско-спортивного союза России
Новосибирский Государственный Педагогический Университет
Туристский клуб «Ювента»**



ОТЧЕТ

о прохождении велосипедного туристского спортивного маршрута пятой (V) категории сложности (0840061411Я) по территории Киргизии (Тянь-Шань, Памиро-Алай) совершенному группой туристов г. Новосибирска, НГПУ т/к «Ювента» в период с 29.06 по 20.07 2014 года.

**Маршрутная книжка №.0-106-14
Руководитель группы Пономарев С.Ю.
электронная почта: way-wind@mail.ru**

Маршрутно-квалификационная комиссия Сибирского Федерального округа рассмотрела представленный отчёт и считает, что пройденный маршрут соответствует пятой (V) категории сложности и может быть зачтен всем участникам и руководителю.

**Отчет использовать в библиотеке Новосибирского отделения Туристско-спортивного союза России
Судья маршрутной квалификации**

Штамп МКК

Новосибирск 2014 год..

Содержание

1. Справочные сведения.....	3
1.1. Проводящая организация.....	3
1.2. Место проведения.....	3
1.3. Общие справочные сведения о маршруте.....	3
1.4. Подробная нитка маршрута.....	3
1.5. Список группы.....	4
1.6. Адрес хранения отчёта.....	6
1.7. Выпускающая МКК.....	6
2 Обзорная карта и высотный график маршрута	7
3. Организация прохождения маршрута.....	9
3.1. Общая смысловая идея маршрута.....	10
3.2. Варианты подъезда и отъезда.....	10
3.3. Аварийные выходы с маршрута.....	11
3.4. Изменения маршрута и их причины.....	11
3.5. Краткое описание маршрута.....	11
4. Сведения о районе прохождения маршрута.....	12
5. График пройденного маршрута.....	14
6. Техническое описание маршрута по дням:.....	16
День 1.....	16
День 2.....	19
День 3.....	24
День 4.....	29
День 5.....	31
День 6.....	35
День 7.....	38
День 8.....	43
День 9.....	50
День 10.....	53
День 11.....	57
День 12.....	62
День 13.....	66
День 14.....	71
День 15.....	74
День 16.....	78
День 17.....	81
День 18.....	84
День 19.....	91
День 20.....	95
День 21.....	99
День 22.....	103
7. Определяющие препятствия маршрута, расчет категории сложности.....	106
8. Выводы и рекомендации.....	108
9. Литература.....	109
10. GPS координаты основных путевых точек маршрута.....	110

1. Справочные сведения

1.1. Проводящая организация

Россия, Новосибирская область, 630126 г. Новосибирск, ул. Виллюйская 28. Корп. 3. Новосибирский Государственный Педагогический Университет, туристский клуб "Ювента", www.uventa-club.ru.

1.2. Место проведения

Спортивный маршрут был пройден в Республике Кыргызстан по административной территории Иссык-Кульской, Нарынской, Джалал-Абадской и Ошской областям. С точки зрения физико-географического районирования маршрут проходил по горным районам Тянь-Шаня и Памиро-Алая.

1.3. Общие справочные сведения о маршруте

Дисциплина маршрута (вид туризма)	Категория сложности маршрута	Протяженность активной части маршрута, км	Продолжительность		Сроки проведения
			общая	ходовых	
На средствах передвижения (велосипедный)	5 (пятая)	1058	23	22	29.06-20.07.2014

Пройденное расстояние 1058 км из них:

Асфальтовые дороги – 522 км (49%)

Грунтовые и щебёночные дороги – 470 км (45%)

Тропы и бездорожье – 66 км (6%)

Суммарный набор высоты – 17188 м

1.4. Подробная нитка пройденного маршрута

г. Каракол – п. Теплоключенка – п. Ново-Вознесеновка – р. Тургенаксу – пер. Чонашу (3822 м) – р. Оттук – р. Сарыджаз – р. Учкель – пер. Акшийрак 1А (ряд до 3605 м) – р. Учкель – ур. Соломо – пер. Ишигарт (3963 м) – ур. Кульджамуз – ур. Карагеру – р. Карасай – п. Карасай – р. Чакыркорум – р. Нарын – п. Караколка – р. Нарын – Нарынский заповедник – р. Чалкак – п. Ак-Булун – п. Алыш – г. Нарын – п. Кызыл-Аскер – п. Куланак – п. Актал – п. Узут – п. Аккыя – пер. Нарынский (2800 м) – п. Дюдомель – п. Казарман – пер. 2975 м – п. Архангельское – п. Октябрьское – г. Джалал-Абад – (автозаброска) Алайская долина – пер. Талдык (3615 м) – р. Гульча – п. Кызыл-Коргон – пер. Чыйырчык (2389 м) – г. Ош

1.5. Список группы



Пономарев Сергей Юрьевич

26.01.1987

г. Новосибирск

Разряд КМС

4 Р (вело) Центральный Алтай

4 Р (вело) Восточный Казахстан

4 У (горная) хр. Терскей Алау

1 Р (горная) Центральный Алтай

Руководитель, штурман

Велосипед: Superior XC 810



Шрайнер Борис Александрович

12.08.1979

г. Новосибирск

1 разряд

4 У (вело) Центральный Алтай

2 У (горная) Заилийский Алау

Медик, фотограф

Велосипед: Specialized



Елфимова Таисия Михайловна

21.05.1993

г. Новосибирск

Разряд КМС

4 У (вело) Центральный Алтай

4 У (горная) Терской Алатау

Завхоз

Велосипед: Superior XC 740



Мокроусов Андрей Владимирович

31.12.1984

г. Новосибирск

1 разряд

4 У (вело) Центральный Алтай

4 У (горная) Терской Алатау

Реммастер, фотограф

Велосипед: Element



Традиционное фото у дверей секции перед началом маршрута (28.06.2014 г.)

1.6. Адрес хранения отчета

Отчёт о пройденном туристско-спортивном маршруте хранится в библиотеке МКК Сибирского Федерального округа. Электронная версия находится на сайте НО ТССР www.no-tssr.ru и т/к «Ювента» НГПУ www.uventa-club.ru.

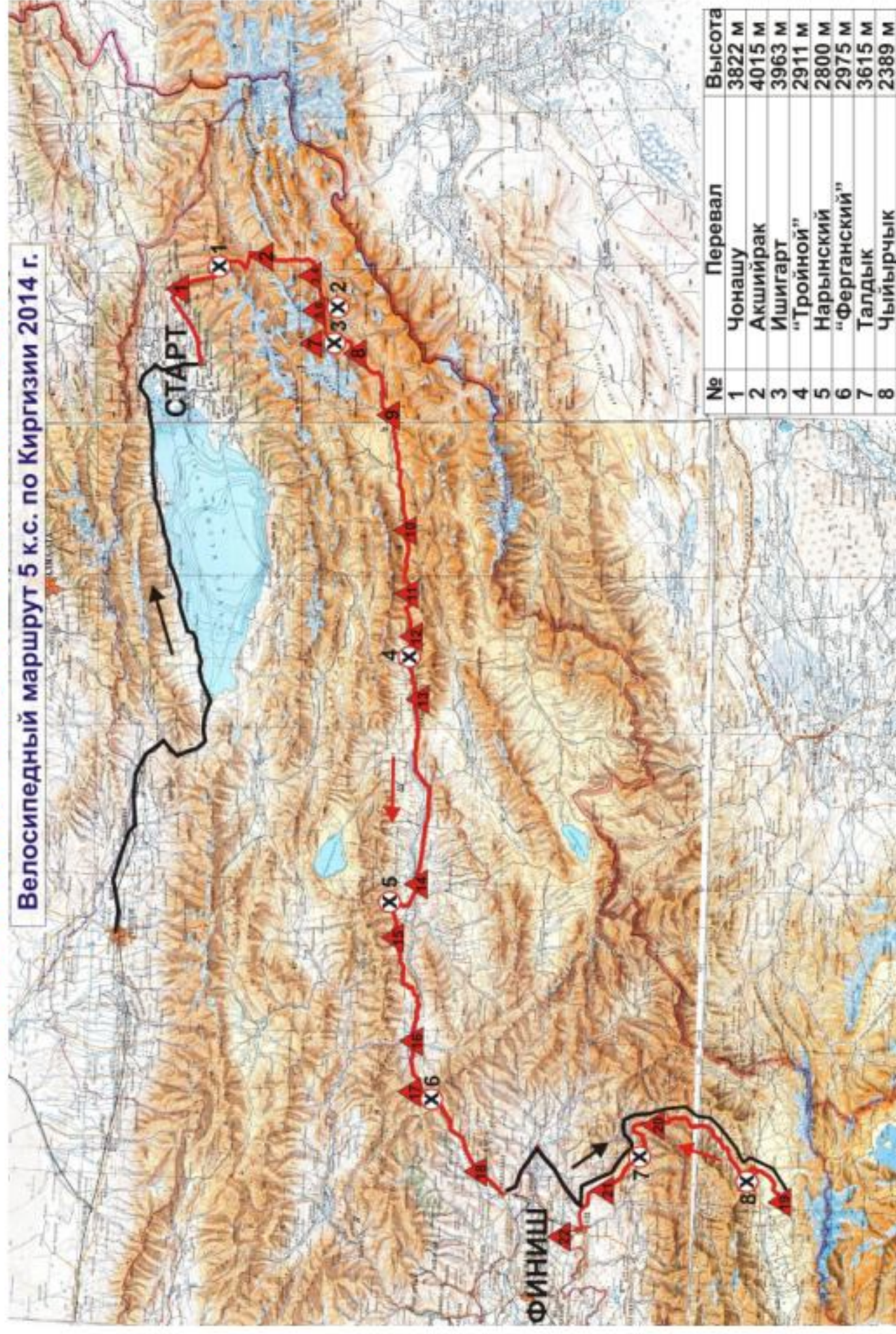
1.7. Выпускающая МКК

Туристско-спортивный маршрут рассмотрен в МКК Сибирского Федерального округа № 154- 00 – 666656555 Новосибирского Отделения Туристско-спортивного Союза России.

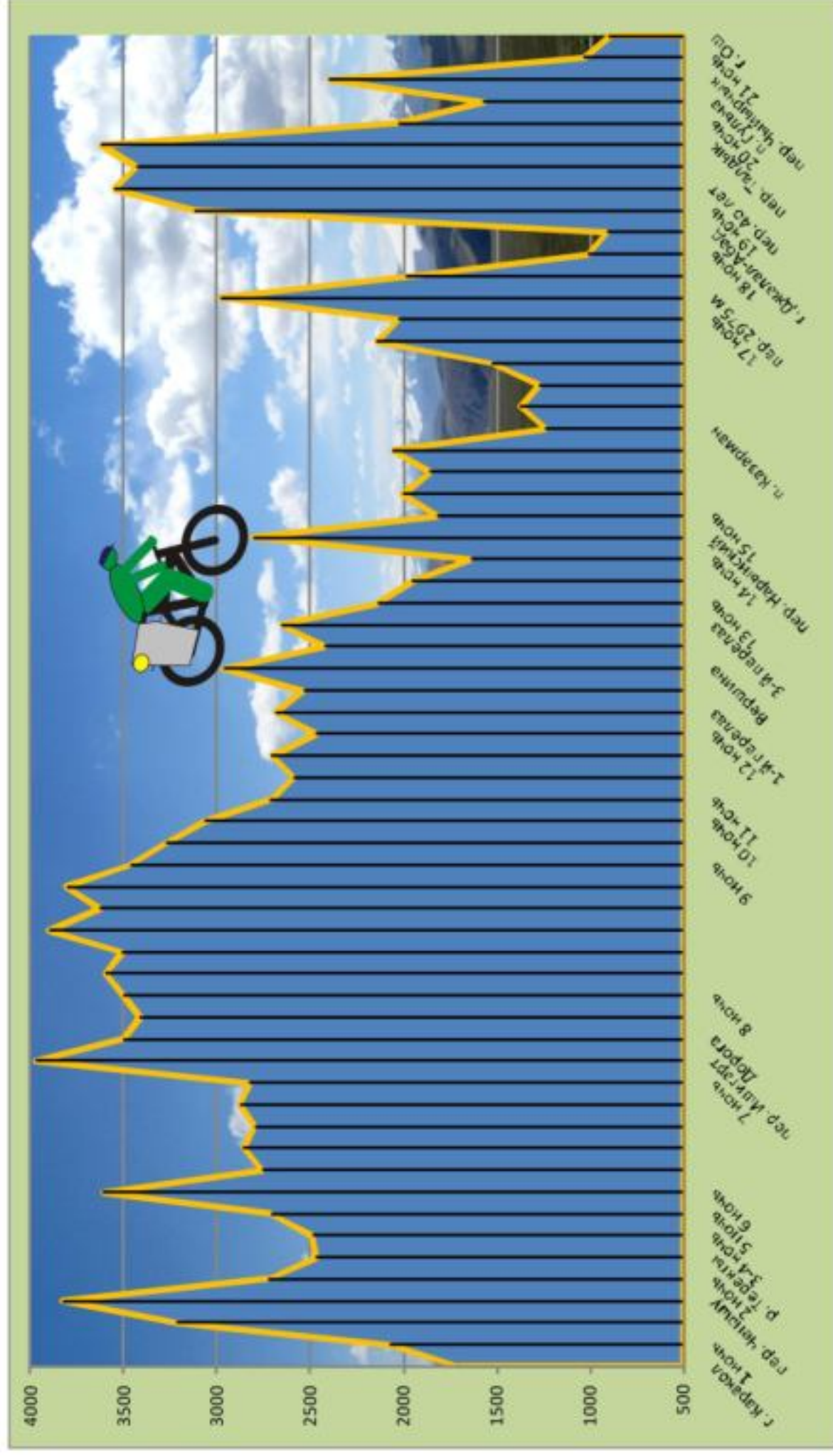


2. Обзорная карта района проведения туристского маршрута

Велосипедный маршрут 5 к.с. по Киргизии 2014 г.



Высотный график пройденного маршрута



Суммарный набор высоты 17 188 м

3. Организация прохождения маршрута

3.1. Общая смысловая идея маршрута

Разработанный и пройденный группой маршрут является результатом упорной и последовательной работы. На протяжении последних пяти лет наша группа совершало по одному – два категорийных велосипедных маршрута в год, каждый год мы постепенно повышали сложность проходимых нами маршрутов. И к 2014 году мы, наконец, дошли до возможности пойти в пятёрку. Мы планировали пройти сложный маршрут с большим количеством разнообразных велосипедных препятствий, в то же время хотелось побывать в Центральной Азии в высоких горах. В итоге выбор пал на Киргизию, где все участники группы бывали неоднократно в горных походах. Разработкой маршрута занимались более полугода, собирали материал по крупницам, хотелось пройти по малопосещаемым районам. В итоге родилась основная идея маршрута, увидеть в одном велопоходе высшие точки Центрального Тянь-Шаня (пик Победы 7439 м) и пик Хан-Тенгри 6995 м) и одну из высших точек Памира (пик Ленина 7134 м). Основными источниками информации при подготовке к маршруту были отчеты (Л. Исакова, А. Королева, А. Андрушевича, В. Клеина и др). Так постепенно появилась основная нитка маршрута, далее следовала подробная подготовка, покупались билеты, готовились пропуска, особое внимание было уделено снаряжению.

В общем перед нами стояло несколько основных задач:

- 1) Пройти сложный велосипедный маршрут 5 к.с.
- 2) Познакомится с новыми интересными уголками Центральной Азии
- 3) Активно отдохнуть от повседневной городской жизни

Группа выражает глубокую благодарность Томасу Игорю и Маслобоевой Ольге за конструктивные советы и помощь при подготовке и выпуску на маршрут. Добариной Ирине и Жигареву Олегу за многолетнюю поддержку. Лугавой Елене и Лугавому Александру за помощь при организации заброски и радушному приюту. Ханину Игорю за оперативную и четкую подготовку пропусков.

Автор от всей души благодарит участников маршрута, за многолетнее терпение, упорство и смелость при достижении общей цели.

3.2. Варианты подъезда и отъезда

Подъезд к началу спортивного маршрута осуществлялся на самолете «Новосибирск – Бишкек» (5600 руб./ч) далее следовала пересадка на заранее заказанный микроавтобус до г. Каракол (1250 руб./ч). Отъезд осуществлялся на самолете сообщением «Ош – Новосибирск» (5500 руб./ч). Заброска из Джалал-Абада в Алайскую долину осуществлялась на автомобиле (1000 руб./ч).

3.3. Аварийные выходы с маршрута и его запасные варианты

В случае возникновения аварийной ситуации при прохождении маршрута группе необходимо заехать в один из ближайших населённых пунктов, через которые проходила нитка маршрута. При возникновении аварийных ситуаций на автономных частях маршрута следует осуществлять аварийный выход с учетом рационального взвешивания всех сложившихся условий.

3.4. Изменения маршрута и их причины

Изначально планировался более сложный маршрут с прохождением перевала Кубюргенты и посещением района пика Данкова, но в результате отставания от графика было принято решение проехать по запасному варианту, вдоль р. Нарын.

3.5. Краткая характеристика маршрута

Пройденный группой спортивный маршрут можно разделить на несколько логически взаимосвязанных частей.

Участок г. Каракол – пер. Чонашу 3822 м – п. Иныльчек, проходил по дорогам с относительно хорошим качеством, включал в себя подъезд, подъем, и спуск с перевала Чонашу, данная часть была задумана как акклиматизационная.

Участок п. Иныльчек – р. Учкель – пер. Акшийрак (попытка первопрохождения) – пер. Ишигарт (3963 м) – п. Карасай. Основная, наиболее сложная и наиболее возвышенная часть нашего маршрута, связана с прохождением основных определяющих препятствий: р. Учкель, попытка велопервопрохождения пер Акшийрак, пер. Ишигарт, высокогорная дорога «Акшийрак – Карасай»

Участок п. Карасай – г. Нарын. Продолжение 11 дневной автономной части нашего маршрута, с прохождением сложного пятидесяти километрового участка вдоль р. Нарын по конным тропам Нарынского Заповедника.

Участок г. Нарын – г. Джалал-Абад. Включал движение по относительно равнинной асфальтовой дороге от г. Нарын до п. Угут, сильнопересеченный гравийный участок от п. Угут до п. Казарман, с прохождением нескольких среднегорных перевалов в центральной части Киргизии. Преодоление перевала через Ферганский хребт и спуск в Ферганскую Долину

Участок Алайская долина – г. Ош. Памиро-Алайский участок нашего пути. Движение по асфальтовой дороге хорошего качества, с преодолением нескольких несложных перевалов, Включал автозаброску в Алайскую долину «Прикосновение к Памиру» и знакомство с южной частью Киргизии и её «столицей г. Ош.

4. Сведения о районе прохождения маршрута

В систему Тянь-Шаня входят следующие орографические районы:

- Северный Тянь-Шань: хребты Кетмень, Заилийский Алатау, Кунгей-Алатау и Киргизский;
- Восточный Тянь-Шань: хребты Борохоро, Ирен-Хабырга, Богдо-Ула, Карлыктаг Халыктау, Сармин-Ула, Куруктаг
- Западный Тянь-Шань: Каратау, Таласский Алатау, Чаткальский, Пскемский и Угамский хребты;
- Юго-Западный Тянь-Шань: хребты, обрамляющие Ферганскую долину и включающие в себя юго-западный склон Ферганского хребта;
- Внутренний Тянь-Шань: с севера ограничен Киргизским хребтом и Иссык-Кульской котловиной, с юга хребтом Кокшалтау, с запада Ферганским хребтом, с востока - горным массивом Акшийрак.

Тянь-Шанские горы считаются одними из самых высоких в мире, среди них насчитывается более тридцати вершин высотой более 6000 метров. Высочайшей точкой горной системы является пик Победы (Томур, 7439 м), расположенный на границе Киргизии и Синьцзян-Уйгурского автономного района Китая; следующая по высоте — пик Хан-Тенгри (6995 м) на границе Киргизии и Казахстана.

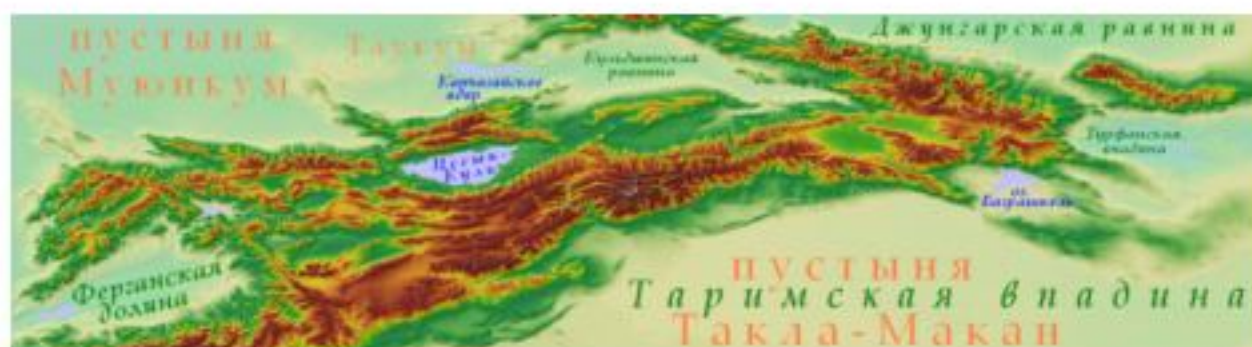
От Центрального Тянь-Шаня к западу расходятся три горные цепи, разделенные межгорными котловинами (Иссык-Кульская с озером Иссык-Куль, Нарынская, Ат-Башынская и др.) и соединенные на западе Ферганским хребтом.

В Восточном Тянь-Шане две параллельные горные цепи (высота 4—5 тыс. м.), разделенные впадинами (высота 2—3 тыс. м.). Характерны высокоподнятые (3-4 тыс. м) выровненные поверхности — сырты. Общая площадь ледников — 7,3 тыс. км², наиболее крупный Южный Иньльчек. Порожистые реки — Нарын, Чу, Или и др. Господствуют горные степи и полупустыни: на северных склонах лугостепи и леса (главным образом хвойные), выше субальпийские и альпийские луга, на сыртах так называемые холодные пустыни.

Протяжённость Тянь-Шаня с запада на восток составляет 2500 км. Горная система в Ср. и Центр. Азии. Длина с З. на В. 2500 км. Альпийская складчатость, остатки древних выровненных поверхностей сохранились на высоте 3000—4000 м в виде сыртов. Высока современная тектоническая активность, часты землетрясения. Горные хребты сложены магматическими, котловины — осадочными породами. Месторождения ртути, сурьмы, свинца, кадмия, цинка, серебра, в котловинах — нефть. Рельеф преимущественно высокогорный, с ледниковыми формами, осыпями, выше 3200 м распространена многолетняя мерзлота. Есть плоские межгорные котловины (Ферганская, Иссык-Кульская, Нарынская). Климат континентальный, умеренный. Снежники и ледники. Реки относятся к бассейнам внутреннего стока (Нарын, Или, Чу, Тарим и др.), оз. Иссык-Куль, Сонг-Кель, Чатыр-Кель.

Рельеф большей части гребней хребтов Тянь-Шаня высокогорный. Высокогорные цепи Тянь-Шаня имеют резкие гребни с острыми вершинами - "пиками" в буквальном значении этого слова, т.е. типичный горно-ледниковый "альпийский" рельеф. Нередко, однако, особенно в Центральном

и внутреннем Тянь-Шане, на гребнях хребтов располагаются плоские древние поверхности выравнивания, наклоненные в одну сторону вследствие их складчатой деформации. Такая поверхность, наклоненная к югу, венчает хребет Терской-Ала-Тоо. Ровные поверхности нередко имеют и гребни средневысотных хребтов. Во Внутреннем и Центральном Тянь-Шане выровненной поверхностью образованы днища высокогорных долин, прикрытые моренными и другими наносами. Днища долин, покрытые травянистой растительностью и служащие пастбищами, местное киргизское население называет сыртами. Название "сырт" - полезная пастбищная площадь высокогорья - как бы противопоставляется горам с каменистыми склонами - "тау" и горам, покрытым вечными снегами и льдами, - "бель". На склонах хребтов Тянь-Шаня интенсивно развиваются осыпи и камнепады, оползни, в ущельях - сели. Высокая селевая активность наблюдается в долинах, расчленяющих северный склон Заилийского Алатау. Сели из долин Большой и Малой Алмаатинки причиняли существенный ущерб городу Алма-Ате. Для его защиты в обеих долинах созданы высокие (40 и 150 м) противоселевые плотины. Живописное озеро Иссык (к востоку от Алма-Аты) было уничтожено в 1963 г. катастрофическим селом. Разрушительными селями, громадными оползнями и обвалами сопровождалась в Заилийской провинции Северного Тянь-Шаня и сильные землетрясения. Предгорные ступени хребтов, большей частью сложенные рыхлыми осадками палеогена, неогена и нижнечетвертичными, расчленены эрозией. В Северном Тянь-Шане они получили название прилавков. На днищах долин и котловин Тянь-Шаня развиты аккумулятивные террасы. На их плоские поверхности наложены конусы выноса боковых ущелий, что придает волнистость рельефу этих днищ. Из межгорных котловин выделяются своими размерами Иссык-Кульская и Нарынская.



Климат. Расположение Тянь-Шаня далеко от Атлантического океана, откуда в умеренном поясе Евразии приходят циклоны, в сравнительно низких широтах среди сухих пространств пустынных равнин определяет в целом резкую континентальность его климата. Однако большие амплитуды высот, сложность и расчлененность рельефа создают значительные контрасты в температурах и увлажнении.

Влияние соседних пустынь в большей степени отражается на климате предгорий и нижних ярусов гор. Западные воздушные течения, проходящие на значительной высоте над среднеазиатскими пустынями, приносят с Атлантики к горам Тянь-Шаня насыщенные влагой воздушные массы. Горный рельеф вызывает обострение атмосферных фронтов и выпадение осадков (местами более 1600 мм в год) в среднегорных и высокогорных высотных зонах, преимущественно на склонах, обращенных к западу и северо-западу. На восточных же склонах и в долинах Внутреннего и Центрального Тянь-Шаня создаются засушливые условия (осадков - 200-300 мм в год). Максимум осадков приходится на лето, но на западных склонах гор много осадков выпадает и зимой. На них и в открывающихся к западу долинах толщина зимнего снежного покрова достигает 2-3 м, в то время как на восточных склонах и за ними, особенно в долинах Внутреннего и Центрального Тянь-Шаня, зимой снег почти не выпадает и эти долины используются в качестве зимних пастбищ. Прогревание воздуха над пустынями Средней Азии летом способствует поднятию уровня конденсации в горах Тянь-Шаня. Этим обусловлена большая высота снеговой линии: во Внутреннем и Центральном Тянь-Шане перевалы высотой даже более 4000 м летом свободны от снега.

Климат в горах Тянь-Шаня изменяется в соответствии с высотной зональностью от климата знойных пустынь у подножий гор до холодного климата снежно-ледяного высокогорья. Средняя температура июля в долинах нижнегорного яруса 20-25°C, а на вершинах горных хребтов падает до 0°C и ниже.

Зимой всюду, кроме высокогорья, холодные периоды чередуются с оттепелями, хотя средние январские температуры отрицательные. Широко распространены температурные инверсии.

На климат Иссык-Кульской котловины смягчающее влияние оказывает озеро. Его громадная водная масса повышает в январе температуру воздуха примерно на 10°C. Восточная часть Иссык-Кульской котловины увлажнена значительно лучше западной, пустынной. Подобная картина наблюдается и в

Ферганской котловине. В обеих котловинах приходящие с запада и юго-запада атмосферные фронты размываются при спуске с гор западного обрамления и восстанавливаются под влиянием восточных горных барьеров. В Иссык-Кульской котловине повышение температуры за счет фёнового эффекта, создаваемого нисходящими западными ветрами, зимой сочетается с обогревающим влиянием водной массы озера. Фёны в горах и предгорьях Тянь-Шаня распространены широко.

5. График пройденного маршрута

День	Дата	Участок	КМ	Набор Высоты м	Характер участка	Способ передвижения	Погода
1	29.06	г. Каракол – п. Теплоключенка – р. Тургенаксу	51	321	Асфальт	велo	Я, ПО, Д
2	30.07	р. Тургенаксу – пер. Ченашу 3822 м – р. Куйлю	76	2026	Асфальт, гравийная дорога	велo / пеше	Я, ПО
3	1.07	р. Куйлю – п. Иньльчек – р. Теректы – р. Учкель	47	1215	Асфальт, гравийная дорога, каменная грунтовая дорога	велo / пеше	Я
4	2.07	р. Учкель (полудневка)	2	57	Каменная грунтовая дорога	пеше	ПО, Д
5	3.07	р. Учкель – под пер. Акшийрак	18	348	Каменная грунтовая дорога	пеше / вело	Я
6	4.07	пер. Акшийрак 1А попытка вело-первопрохождения до высоты 3605	2	758	Бездорожье	пеше	Я, ПО
7	5.07	под пер. Акшийрак – р. Учкель – ур. Соломо	17	534	Бездорожье, тропа, каменная грунтовая дорога	пеше / вело	ПО, Д, Я
8	6.07	ур. Соломо – пер. Ишигарт 3963 м – ур. Кульджакус	30	1395	Каменная грунтовая дорога, гравийная дорога, Гравийная дорога	велo / пеше	Я, ПО
9	7.07	ур. Кульджакус – р. Карасай	60	1102	Гравийная дорога	велo / пеше	Я, ПО, Д
10	8.07	р. Карасай – р. Каракол	62	575	Гравийная дорога, каменная грунтовая дорога	велo	Я, ПО, Д
11	9.07	р. Каракол – р. Нарын	34	689	Каменная грунтовая дорога, тропа	велo / пеше	ПО, Я

12	10.07	р. Нарын – р. Кашкасу	35	892	Заросшая конная тропа	пеше / вело	Я, ПО
13	11.07	р. Кашкасу – п. Алыш	40	1098	Заросшая конная тропа, гравийная дорога, асфальт	вело / пеше	Я
14	12.07	п. Алыш – п. Угут	115	386	Асфальт	вело	Я
15	13.07	п. Угут – пер. Нарынский – р. Чон-Киндык	50	1233	Гравийная дорога	вело / пеше	Я, ПО
16	14.07	р. Каинды – п. Дюдомель – п. Казарман	68	546	Гравийная дорога, асфальт	вело / пеше	ПО, Я
17	15.07	п. Казарман – р. Урум-Баш	43	1127	Асфальт, гравийная дорога	вело / пеше	Я
18	16.07	р. Урум-Баш – пер. 2975 м – п. Октябрьское	94	1105	Гравийная дорога, асфальт	вело / пеше	Я, ПО
19	17.07	п. Октябрьское – г. Джалал-Абад – Алайская долина	18	48	Асфальт	вело	Я, ПО
20	18.07	Алайская долина – п. Сопу-Коргон	80	664	Асфальт	вело / пеше	Я
21	19.07	п. Сопу-Коргон – п. Кара-Эчки	101	937	Асфальт	вело / пеше	Я
22	20.07	п. Кара-Эчки – г. Ош	15	132	Асфальт	вело	Я
		ВСЕГО	1058	17188			

Я – ясно; ПО – переменная облачность; П – пасмурно; Д – дождь

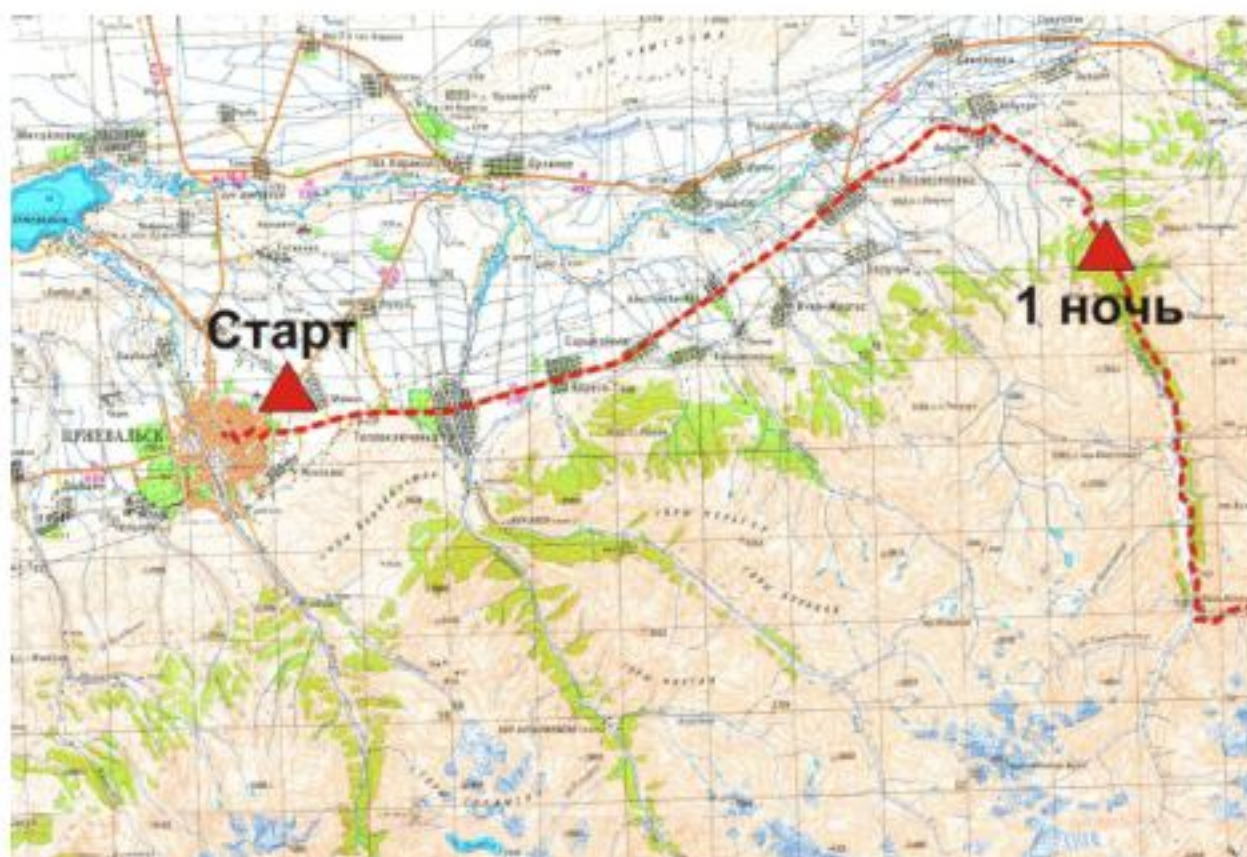
6. Техническое описание маршрута

День 1 (29.06)

**г. Каракол – п. Теплоключенка – р. Тургенаксу; пробег 51 км;
набор высоты 321 м**

28.06 (суббота). Выезжаем из Новосибирска в 8:30. Велосипеды уже качественно упакованы для перелёта. Самолет до г. Бишкек вылетает в 12:40. В Бишкеке в 14:00 по местному времени, сразу садимся в заранее заказанную машину и едем в г. Каракол. В г. Каракол приезжаем в 21:00. Останавливаемся на приюте у наших друзей Али и Саши.

29.06 (воскресение). Подъем в 6:30. Продолжаем начатые накануне вечером сборы на приюте. Собираем велы, покупаем продукты, заехали к Игорю Ханину за пропусками, всё идет по плану. Погода преимущественно солнечная температура около 20° С. Начинаем наш маршрут в 12:00 (рис. 1). Движемся по направлению п. Теплоключенка по асфальтовой дороге (рис. 2). Едем довольно быстро и к 15:00 приезжаем в п. Ак-Булун (рис. 3), далее дорога сворачивает на юг в сторону пер. Чонашу (3822 м). Горы на юге затянуты тучами и дует сильный встречный ветер, впереди видны молнии (рис. 4). Продолжаем подъем по долине р. Тургенаксу, доезжаем до первого леса, уже накрапывает дождик, решаем не мокнуть и не тратить силы на сопротивление встречному ветру. Встаем на ночлег в 16:15.



Карта первого дня пути



Рис. 1. На старте в г. Каракол



Рис. 2. Движение от г. Каракол



Рис. 3. В п. Ак-Булун, дорога поворачивает на юг и начинается подъем



Рис. 4. Впереди плохая погода

День 2 (30.06)

р. Тургенаксу – пер. Ченашу 3822 м – р. Куйлю; пробег 76 км; набор высоты 2026 м

Подъем в 7:00. Выход в 8:40. Движемся по направлению к пер. Чонашу (рис. 5). Постепенно набираем высоту, дорога разбитый асфальт. Далее дорога становится хуже, переходит в гравий идти тяжело, сказывается акклиматизация. Выходим на относительно пологий участок по нему движемся быстрее до поворота налево (рис. 6-8). Встаем на обед в 13:00 на высоте 3200 м. Выходим с обеда в 14:00, дальше следует более крутой набор высоты. Проходим два больших витка серпантина (рис. 9). Вокруг нас возвышаются уже довольно серьёзные горы, высотой около 4000 м. На пер. Чонашу (3822 м) мы в 17:00 (рис. 10). На перевал с трудом заезжает Газ 66 с группой иностранцев. С перевала на юг открываются хорошие панорамы на пятитысячники массива Куйлю. Фотографируемся и мчимся вниз (рис. 11). Дорога, хорошо наезженная гравийка. Спускаемся в долину р. Оттук (рис. 12), представленную живописным каньоном. Доезжаем до впадения р. Оттук в р. Сарыджаз и вдоль последней доезжаем до устья р. Куйлю (рис. 13). Встаем на ночевку в 20:00. Сегодня был очень тяжелый рабочий день.



Рис. 5. Утро 2-го дня, продолжаем подъем на пер. Чёнашу



Рис. 6. Пологий участок пути



Рис. 7. У мемориала строителям дороги



Рис. 8. Движение после поворота на лево



Рис. 9. Серпантин



Рис. 10. На пер. Ченашу 3822 м, на фоне пятитысячников массива Куйль



Рис. 11. Начало спуска с перевала Ченашу



Рис. 12. В долине р. Оттук



Рис. 13. Дорога постепенно разрушается

День 3 (01.07)

**р. Куйлю – п. Иныльчек – р. Теректы – р. Учкель; пробег 47 км;
набор высоты 1215 м**

Подъем в 7:45. Выход в 9:30 (рис. 14). Вчера очень сильно устали решили немного подольше поспать погода солнечная. Движемся по относительно неплохому асфальту по направлению п. Иныльчек (рис. 15). Дорога идет по правому берегу живописного каньона р. Сарыджаз то вниз, то вверх. Доезжаем до моста через р. Сарыджаз, река здесь очень мощная. Доезжаем до п. Иныльчек, который располагается на месте впадения одноименной реки (рис. 16). Проходим проверку на КПП погранотряда, проезжаем весь поселок, зрелище угнетающее, все заброшено, именно отсюда начинаются большинство маршрутов на Хан-Тенгри и пик Победы. Спросили местных про магазин, говорят, что нет такой у них радости. Доезжаем до старого моста через р. Сарыджаз, мост сильно обветшал, аккуратно переходим по нему (рис. 17). За мостом начинается основная, наиболее сложная часть нашего пути. Дорога поначалу прослеживается, но она вся завалена камнями различного диаметра, темп нашего движения резко снижается, идем в основном велопешком (рис. 18). Доходим до брода реки Теректы в 13:20. Река не очень буйная ширина около 10 м, глубина около 60 см, течение 2 м/с (рис. 19). Решаем подстраховаться и натягиваем страховочные перила. Заканчиваем переправу в 14:00 и встаем на обед сразу после брода. До обеда проехали 30 км.

Выходим с обеда в 15:30 от р. Теректы сразу идет довольно крутой набор высоты основной ориентир ЛЭП, дорога идет то вниз, то вверх, в основном идем велопешком (рис. 20). В 16:40 у Андрея ломается стойка багажника. Ремонтируем и выходим дальше в 18:10. На очередном спуске дорога упирается в обрыв, приходится снять рюкзаки и около 70 м спускаться челноком, далее дорога немного улучшается, огибаем скалу у устья р. Учкель и движемся вверх по ней 5 км, дорога такая же то вниз, то вверх, каменистая на спусках в основном едем (рис. 21). Встаем на ночлег в 20:30.



Рис. 14. Утро третьего дня, мост через р. Куйлю



Рис. 15. Движение вдоль р. Сарыджаз



Рис. 16. На въезде в п. Иныльчек



Рис. 17. Старый мост через р. Сарыджаз



Рис. 18. Начало «интересной» дороги



Рис. 19. Брод р. Теректы, с опорой на перила



Рис. 20. Вот она, такая Центральная Азия



Рис. 21. Движение вдоль р. Учкель, обходим промону

День 4 (02.07)

р. Учкель (полудневка; пробег 2 км; набор высоты 57 м)

Подъем ранний выход в 7:30, проходим около 2,5 км и выходим к броду через р. Учкель (рис. 22). Река в этом месте имеет две протоки, первая проходится относительно спокойно (рис. 23). Впереди основное русло реки, река нам сразу не понравилась, ширина метров 50, вода мутная и холодная, и сильнейшее течение, такую реку нам еще не приходилось преодолевать. Решаем действовать по заранее спланированному сценарию. Строим плот, для чего без особого труда находим крепкие палки, связываем раму, привязываем к ней, надувные круги и камеры, строительство плота заняло около часу времени, спускаем плот на воду, держится нормально (рис. 24). По нашему плану, который мы подчеркнули из отчета Клеина, первый, переплывает реку, со страховкой, далее снаряжение и люди переправляются на плоту, методом перетягивания. Первые попытки переплыть реку сразу же дали понять, что это не возможно. В итоге мы решили отказаться от идеи с плотом, и пойти на разведку выше по течению. Пока ходили на разведку погода испортилась, пошел сильный дождь, и о переправе сегодня пришлось забыть, у нас вынужденная полудневка.



Рис. 22. Утро 4-го дня, ноздреватые скалы



Рис. 23. Брод первого рукава р. Учкель



Рис. 24. Плот готов

День 5 (03.07)

р. Учкель – под пер. Акшийрак; пробег 18 км; набор высоты 348 м

Выход в 7:40 движемся вверх по р. Учкель к намеченному при вчерашней разведке броду. После того как дорога ушла на другой берег идти стало очень трудно, узкая тропа, прижимы и промоины, заросли кустарников, крупные валуны, вот, что было на нашем пути (рис. 25-26), доходим до разлива, здесь река разделяется на 3-4 рукава. Идем на разведку, снова неудача на одном из рукавов (рис. 27). Решаем продолжить путь вверх по течению. Тропа всё так же тяжела. Идем до следующего разлива около 2 км. Находим интересное место, преодолеваем два рукава пешком вброд, последний рукав, основная струя, но рукав узкий, около 20 м и на противоположенном берегу стоит дерево. Решаем попробовать, Борис попутается переплыть через рукав, и зацепится за дерево на противоположенном берегу, после чего мы натянем горизонтальные перила и переправим все остальное. Для этого на нашем берегу строим опору из ствола большого дерева и кучи больших камней, опора получается очень надежная. И вот наступил решающий момент, Борис готовится переплыть реку, мы готовимся его страховать, предварительно мы обсудили действия при любой возможной ситуации. Первая попытка неудачная, течение очень сильное и сносит Бориса ещё до середины реки. Но Борис понял, что переплыть эту протоку реально. Вторая попытка, Борис с разгону забегает в реку и гребет изо всех сил, момент напряженный у нас замирают сердца, и вот он хватается за ветки берега на другом берегу и выбирается на него, ура победа! Натягиваем переправу и траваем переправляем груз и переправляемся по перилам сами, хорошо, что мы взяли с собой обвязку и карабины (рис. 28). Последний развязывает верёвку на исходном берегу, и его быстро перетягивают на целевой берег. Все переправа закончена. Начали переправу в 10:30 закончили в 13:30. Обедаем на месте переправы и в 15:30 продолжаем движение вверх по реке. Быстро находим дорогу, она очень разнообразная, подъёмы и спуски, местами камни и заросли (рис. 29). Встаем на ночлег в 20:00 под пер. Акшийрак.



Карта 5 – 10 дня пути



Рис. 25. Утро 5-го дня, движение по левому берегу р. Учкель



Рис. 26. Идти тяжело



Рис. 27. Вторая разведка брода



Рис. 28. Успешный брод через р. Учкель, навесная переправа



Рис. 29. Движение после переправы



Рис. 30. Вид на верховья р. Учкель

День 6 (04.07)

**пер. Акшийрак 1А попытка вело-первопрохождения до высоты 3605;
пробег 2 км; набор высоты 758 м**

Подъем дежурного в 6:00, выход на маршрут в 7:40. Сразу начинается подъем. Вначале уклон позволяет толкать велосипеды вместе с рюкзаком. Доходим до березового леса, уклон возрастает, вешаем рюкзаки на плечи и толкаем велосипеды дальше. Выходим из зоны леса, начинаются заросли колючки, идти очень неприятно, приходится маневрировать (рис. 31). Колючки позади, а впереди крутая морена (рис. 32), продолжаем движение уклон постепенно увеличивается идти очень тяжело. Начинаем носить рюкзаки и велосипеды отдельно, челноком метров по 100-150 (рис. 32). Попадаются особо крутые участки, где трудно идти даже с рюкзаком. Встаем на обед в 14:20 на склоне (рис. 34). Выходим с обеда в 15:40, движемся далее, все такой же крутой подъем продолжаем идти челноком. В 17:00 выходим к относительно ровной площадке, с которой открывается вид на перевальный взлет. Виден довольно крутой подъем по заснеженному кулуару. Решаем поставить лагерь сегодня идти на перевал смысла нет. Идем на разведку, хочется посмотреть взлет поближе. С морены видно, что перевал довольно сложный, скорее всего, придется повешать несколько веревок, категория сложности не ниже 1Б (рис. 35). Но всё же решаем дожждаться утра. Вечером начинается дождь. В итоге за день прошли около 2 км, набрали 750 м высоты, причем большая часть челноком, общее время работы около 8ч 30 мин. Ночуем на высоте 3605 м.



Рис. 31. Утро 6-го дня, начало подъема на пер. Акшийрак



Рис. 32. Впереди морена



Рис. 33. Движение по морене, челноком



Рис. 34. Обед на морене



Рис. 35. Перевальный взлет пер. Акшийрак 4015 м

День 7 (05.07)

**под пер. Акшийрак – р. Учкель – ур. Соломо; пробег 17 км; набор
высоты 534 м**

Проснулись как всегда рано, за бортом туман и моросит дождик. Решаем немного подождать пока развееется. Выходим в 10:00 начинаем спуск (рис. 36-37). На перевал решили не идти, так как туман, в просветах видно, что за ночь в перевальном кулуаре подсыпало немало снега. Спускаемся по пути подъема довольно быстро в 11:30 доходим до зоны леса, тут нас накрывает довольно сильный дождик, пережидаем его около 15 мин и движемся дальше к дороге вдоль р. Учкель (рис. 38). Спускаемся до дороги, продолжаем движение по ней, до места, где дорога спускается к реке и переходит на другую сторону. Вброд решаем не идти, вспоминая предыдущие приключения. Дальше дороги нет, только козы тропы по крутому правому берегу. Дорога сложнейшая, идти очень сложно, постоянные подъемы и спуски, промоины. Идем велопешком, рюкзаки на спине (рис. 39-41). В итоге выходим к крутому спуску, далее дорога идет вдоль реки, но и здесь не проще, много прижимов и камней, локальных бродов, очень тяжело (рис. 42,43). В 19:15 выходим к дороге, пройдя по ней несколько км, становимся на ночлег (рис. 44).



Рис. 36. Утро 7-го дня, спуск с перевала



Рис. 37. Продолжаем спуск с велосипедами



Рис. 38. Движение по дороге, у останков Архара



Рис. 39. Дорога ушла вброд, движение по сложной тропе



Рис. 40. Опасные участки тропы



Рис. 41. Подъемы и спуски



Рис. 42. Преодоление промоины



Рис. 43. По самой бровке р. Учкель



Рис. 44. Вышли на дорогу

День 8 (03.05)

ур. Соломо – пер. Ишигарт 3963 м – ур. Кульджамус; пробег 30 км; набор высоты 1395 м

Вышли в 7:40. Погода, переменная облачность. Сразу набираем 150 м высоты и выходим на плато правого берега р. Учкель, дорога идет вдоль высоковольтной ЛЭП (рис. 45). Постепенно приближаемся к повороту налево в долину правого притока р. Учкель по которой идет дорога к перевалу Ишигарт 3963 м (рис. 46). Переезжаем приток вброд, и начинаем набирать высоту, вскоре дорога уходит от реки и идет по левому берегу (рис. 47). Далее следует серия серпантинов и основной набор высоты, дорога по которой мы движемся, имеет довольно хорошее гравийное покрытие. После серии серпантинов выходим на пологое плато и движемся далее постепенно набирая высоту. На плато пасутся стада лошадей и яков (рис. 48), ЛЭП вдоль которой мы движемся, уходит на лево по ходу движения, наша дорога идет вдоль неё, а ещё одна дорога уходит прямо в долину р. Кoenды, наша же дорога ведет в долину р. Ишигарт (рис. 49). Выходим на некрутой перевальный взлет. На перевале дует довольно сильный ветер, с перевала открываются красивые виды на юг, на заснеженные хребты внутренней Киргизии (рис. 50). Фотографируемся и просматриваем траекторию спуска. Дорога, по которой мы ехали, продолжает идти вдоль ЛЭП, которая в свою очередь, уходит на лево по ходу движения и идет траверсом бокового хребта. Нам данная траектория кажется, не совсем оптимальной и мы решаем двигаться прямо вниз по долине р. Ишигарт (рис. 51). Сначала следует довольно крутой спуск, который мы преодолеваем велопешком, но потом долина начинает выполаживаться и мы, оседлав свои бййки, летим по козьим тропам прямо вниз (рис. 52). Выезжаем на дорогу «Акшийрак – Карасай» в 15:00 (рис. 53). Тут у Бори происходят неприятности со втулкой переднего колеса, ремонт занимает около 1 часа времени. Едем дальше, спускаемся в долину р. Кoenды, через реку стоит мост, а за мостом стоят домики. Решаем сходить к хозяевам в гости, возле домиков нас встречают молодые киргизы с недоуменными глазами, приглашают нас в гости, на чай, говорят по русски плохо, но диалог все равно налаживается, это первые люди за последние пять дней пути. Хозяева угощают нас чаем с лепешками и сметаной, красота. Оказывается, что они работают на WWF (всемирный фонд охраны дикой природы) и отслеживают в местных горах популяцию снежных барсов (рис. 54). Сидеть хорошо, но уже поздно, и скоро нужно вставать на ночевку, тепло прощаемся с местными чабанами инспекторами, которые напоследок суют нам бутылку с айраном и движемся дальше. Преодолеваем подъем и выезжаем из долины р. Кoenды. Погода не очень радует, дует сильный ветер, довольно прохладно, и вокруг ходят угрожающие тучи (рис. 55). Ищем место для стоянки. Проезжаем ручей и решаем встать на нем и не сразу замечаем, что он на глазах наполняется водой, редкое зрелище (рис. 56). Встаем на ночлег в 20:00.



Рис. 45. Утро 8-го дня, движение по высокому, правому берегу р. Учкель



Рис. 46. Путь подъема на пер. Ишигарт



Рис. 47. Подъем на пер. Ишигарт



Рис. 48. Выход на перевальное плато



Рис. 49. Движение вдоль ЛЭП



Рис. 50. Мы на перевале Ишигарт 3963 м. Ура!



Рис. 51. Вид на юг, в сторону спуска с перевала



Рис. 52. Пологий спуск с перевала Ишигарт



Рис. 53. Вышли на дорогу «Акшийрак – Карасай»



Рис. 54. У памятной доски заповедника Сарычат



Рис. 55. Живописная дорога



Рис. 56. «Рождение» ручья

День 9 (07.07)

ур. Кульджамус – р. Карасай; пробег 60 км; набор высоты 1102 м

Выходим в 7:40, продолжаем движение по самой высокогорной автомобильной дороге Киргизии по направлению п. Карасай (рис. 57). Покрывтие, хороший гравий. Дорога очень тяжелая проходит на высоте 3600-3900 м постоянно чередуются подъемы и спуски, мы огибаем отроги массива Акшийрак. С одного из первых подъемов замечаем на востоке пик Победы 7434 м (рис. 58), очень радуемся этому, так как я планировал увидеть его с перевала Акшийрак, на который нам залезть не удалось до пика победы около 120 км, но его довольно хорошо видно, даже удастся сфотографировать. Движемся далее, вверх вниз наборы и спуски примерно по 250 м. Спускаемся в долину р. Тез где устраиваем обед. Погода очень переменчивая. Едем дальше, преодолеваем небольшой перевальчик и спускаемся в долину р. Карасай. По долине ходят грозные тучи, доезжаем до моста (рис. 61), переезжаем на другую сторону и движемся по направлению к п. Карасай, на нас налетает сильный встречный ветер с дождем, решаем остановиться и встать на ночь сегодня немного раньше в 18:40.



Рис. 57. Ясное утро 9-го дня пути

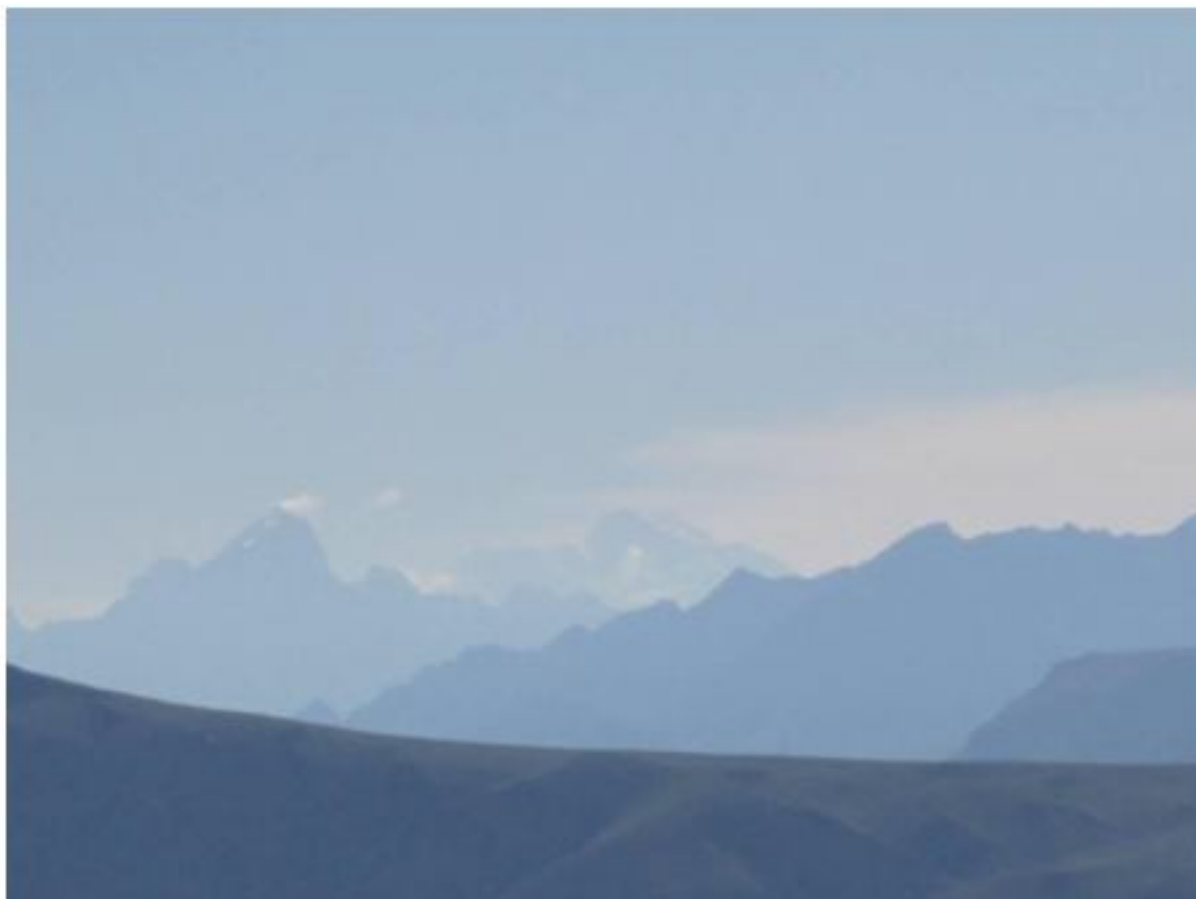


Рис. 58. По центру пик Победы 7434 м, до него примерно 120 км



Рис. 59. Массив Акшийрак



Рис. 60. Высокая дорога



Рис. 61. Мост через р. Карасай

День 10 (08.07)

р. Карасай – р. Каракол; пробег 62 км; набор высоты 575 м

Ночью было очень холодно и выпал снег (рис. 62). Выходим в 8:00, погода ясная. Быстро, что бы согреться едем к п. Карасай (рис. 63). Поселок представляет собой небольшое селение в 10 домов на одной стороне реки, и пограничную часть на противоположенной стороне. Мост, через р. Карасай не имеет нескольких пролетов, поэтому совершаем не очень приятный утренний переход вброд (рис. 64). Подъезжаем к пограничной заставе, нас уже заметили и ждут, вышедшие нам на встречу, пограничники проверяют наши документы, расспрашивают нас, о том от куда мы и куда движемся. Пограничники оказались очень радушными и приятными людьми, с ними было приятно пообщаться. Пока общались, погода резко испортилась, пограничники сказали, что с погодой в этой долине беда. На прощание доброжелательные погранцы, рассказали нам о предстоящей дороге, налили нам литр солярки, на всякий случай, и пожелав нам удачи отпустили в путь. Дорога, по которой мы движемся грунтовая, имеет множество разветвлений, периодически прерывается руслами рек с несложными бродами (рис. 65). Обедаем после слияния р. Карасай с р. Нарын в месте, где р. Нарын близко подходит к дороге, дров мало, поэтому добавляем в костер кизяк, которого здесь предостаточно. Пока готовим есть, замечаем приближение стены дождя, быстро ставим тент палатки, и забираемся во внутрь, поднимается сильный ветер, обедаем, отдыхаем и переживаем непогоду. Погода не хочет униматься, решаем ехать дальше, быстро сворачиваем лагерь, и едем под дождем и сильным ветром вниз по дороге (рис. 66). Буквально прорываемся через фронт непогоды и вот уже светит солнце, а мы обрадованные продолжаем путь. Не доезжая п. Караколка натываемся на кош, с толпой киргизов вокруг. Подъезжаем, и видим, что у киргизов, какой то сабантуй, они зовут нас присоединиться, и мы не надолго вступаем в их шумную компанию. Немного посидев, откушав арбуза и пообщавшись, едем дальше. Доезжаем до р. Караколка уже вечером, брод неприятный, но проходится без перил (рис. 67). Бродим, и становимся на ночлег на берегу в 20:00.



Рис. 62. Холодное утро 10-го дня маршрута



Рис. 63. Дорога в п. Карасай



Рис. 64. Брод р. Карасай, перед погранзаставой



Рис. 65. Движение по грунтовой дороге после погранзаставы



Рис. 66. Движение после обеда



Рис. 67. Брод р. Каракол

День 11 (09.07)

р. Каракол – р. Нарын; пробег 34 км; набор высоты 689 м

Выход в 7:40, продолжаем движение вниз вдоль р. Нарын (рис. 68). С утра переменная облачность, к обеду проясняется. Наша грунтовая дорога прыгает вверх-вниз (рис. 69). Доезжаем до брода р. Угут, в реке стоит и охлаждается огромный як, ждем пока он уйдет, и начинаем бродить (рис. 70). Брод не сложный ширина реки метров 20, воды по колено, переносим сначала вёлы, а потом и рюкзаки (рис. 71). Практически сразу за бродом, дорога заканчивается и начинается конная тропа (рис. 72). Дальше нас ждет 50 км сложнейшей тропы вдоль р. Нарын по территории Нарынского заповедника (рис. 73). Тропа идет через заросли колючек и кустов, пересекает вброд многочисленные ручьи и реки, часто завалена камнями и прыгает то вверх то вниз. Темп движения резко снижается. Обедаем с 13:30 до 15:00 и продолжаем движение. Река Нарын здесь представляет собой мощнейший поток. После обеда дорога резко забирается наверх метров на 200 (рис. 74). Далее идет по верху, высоко над рекой, обходит прижим, потом следует резкий спуск (рис. 75, 76). Становимся на ночлег в 19:30 место красивое рядом стоит избушка охотников.



Рис. 68. Утро 11-го дня, продолжаем движение



Рис. 69. Дорога изобилует локальными крутыми подъемами



Рис. 70. Як охлаждается



Рис. 71. Брод р. Угут



Рис. 72. Дорога кончилась



Рис. 73. Сложная конная тропа



Рис. 74. Обход прижима по верху



Рис. 75. Один из многочисленных бродов левых притоков р. Нарын

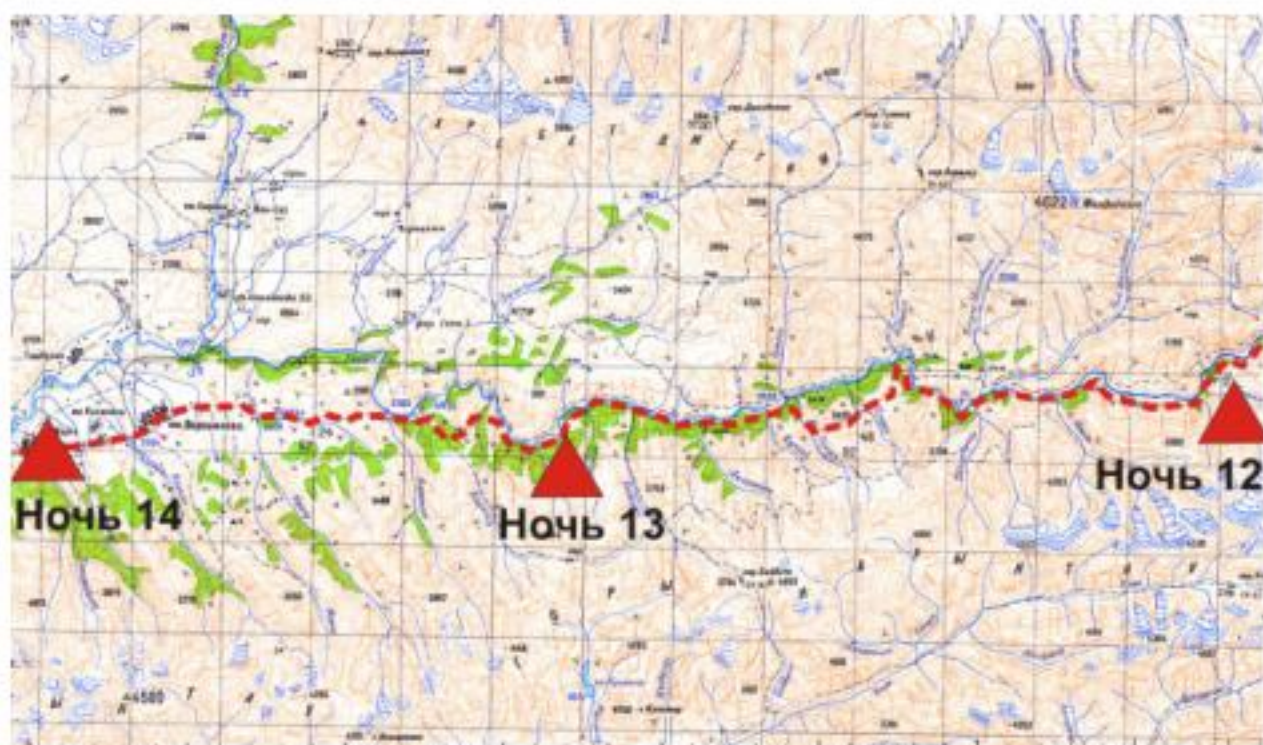


Рис. 76. Дебри

День 12 (10.07)

р. Нарын – р. Кашкасу; пробег 35 км; набор высоты 892 м

Выходим сегодня на маршрут в 8:20, продолжаем движение вдоль р. Нарын (рис. 77). Погода с утра ясная в обед немного затягивает, к вечеру опять проясняется. Тропа всё так же очень сложная. Весь день мы продирались, сквозь сложнейшие препятствия, порой приходилось таскать велосипеды и рюкзаки отдельно, челноком, пожалуй, это был один из сложнейших дней маршрута (рис. 78-80). Обедали и отдыхали с 13:00 до 15:00. Ближе к вечеру тропа вновь ушла высоко на левый берег реки (рис. 81). Местами, особенно при движении по открытым, полевым участкам, дорога еле различима, постоянно приходится ориентироваться. Встали на ночлег в 19:00 очень сильно устали (рис. 82).



Карта 12 – 14-го дней пути



Рис. 77. Утренние процедуры



Рис. 78. И снова крутой подъем



Рис. 79. Дорога по песку



Рис. 80. Некоторые подъемы проходятся челноком



Рис. 81. Редкие участки где можно схать



Рис. 82. Место ночевки

День 13 (11.07)

р. Кашкасу – п. Алыш; пробег 40 км; набор высоты 1098 м

Вышли на маршрут в 7:30. Идем вдоль реки по направлению к первому перевалу. Тропа уходит от реки налево и начинает довольно круто подниматься вверх (рис. 83). Лезем в гору, преодолеваем первый подъем в 9:00 (рис. 84). С первого перевала идет резкий спуск около 150-200 м вниз к ручью (рис. 85). От ручья начинается второй, основной подъем, тропа здесь заросла густой травой, тропа идет короткими серпантинами (рис. 86). Забираемся на перевал в 10:40. С перевала делаем радиальный выход на соседнюю вершину справа по ходу движения высотой 2950 м (рис. 87). Спуск с перевала идет, огибая боковой отрог, спуск довольно крутой, часть спуска проходим пешком (рис. 88). Спускаемся к р. Нарын, и сразу же начинается мощная тропа на третий перевал, за которым будет населенка и конец 11 дней автономной части нашего маршрута. Лезть на перевал сложно, тропа очень крутая, к тому же становится жарко (рис. 89). На перевале начинается автомобильная дорога (рис. 90, 91). Быстро спускаемся по ней к реке, на которой несколько баз отдыха. Покупаем в местной кафэшке свежие баурсо, и отъехав подальше от глаз устраиваемся на обед. После обеда, едем по гравийной дороге, преодолеваем очередной подъем из долины реки. И движемся к п. Таш-Башат, в поселке закупаем продукты и едем в направлении г. Нарын, скоро начинается асфальтовая дорога. Встали на ночлег в 20:10, не доезжая 15 км до г. Нарын.



Рис. 83. Утро 13-го дня, подъем на первый перевал



Рис. 84. На первом перелазе



Рис. 85. Брод после спуска с первого перелаз



Рис. 86. Подъем на основной перевал



Рис. 87. На вершине 2950 м



Рис. 88. Спуск с основного перевала



Рис. 89. Крутой подъем на третий перевал



Рис. 90. На третьем перелазе



Рис. 91. Впереди спуск и населёнка

День 14 (12.07)

п. Алыш – п. Угут; пробег 115 км; набор высоты 386 м

Выход в 8:00, едем по асфальтовой дороге в г. Нарын, крупнейший населённый пункт центральной части Киргизии. Погода солнечная, ожидается знойный день. Приезжаем в г. Нарын довольно рано, ещё не все магазины открыты, решаем дождаться открытия нужных нам магазинов, а пока катаемся по г. Нарын (рис. 92). Весь провиант у нас подошел к концу, поэтому надо закупить продуктов. Ездим по магазинам, покупаемся и движемся дальше, замечаем большую стройку, читаем информационное табло, это строится университет Центральной Азии. На выезде из города преодолеваем небольшой перелаз (рис. 93), быстро спускаемся с него и хорошо разогнавшись, едем по широкой долине р. Нарын (рис. 94). Обедаем недалеко от моста через р. Ат-баши, день очень теплый, купаемся, стираемся, отдыхаем и продолжаем путь (рис. 95). Дорога асфальт хорошего качества, имеет небольшие перепады высот, только немного жарковата. Места, по которым мы едем, отличаются своеобразным колоритом, вокруг причудливые осадочные холмы, имеющие пеструю окраску, с преобладанием желтых тонов (рис. 96). Встаем на ночлег в 20:10, перед мостом через р. Нарын.



Рис. 92. В центре г. Нарын



Рис. 93. Вид на г. Нарын с перелаза



Рис. 94. Асфальтовая дорога по долине р. Нарын



Рис. 95. Обед и отдых на р. Ат-Баш



Рис. 96. Пейзажи 14-го дня пути

День 15 (13.07)

п. Угут – пер. Нарынский – р. Чон-Киндык; пробег 50 км; набор высоты 1233 м

Выход в 8:00, проезжаем мост через р. Нарын. Далее дорога гравийная, идет вдоль реки, но вскоре уходит на северо-запад и начинается подъем (рис. 97). Заезжаем в п. Аккыя, закупаем там недостающие продукты и движемся дальше (рис. 99). День сегодня очень жаркий. Постепенно набираем высоту. Далее следует спуск в долину р. Кокжар, дорога вначале идет вдоль реки, потом уходит в сторону. На обед встаем на арыке, не доезжая поворота на перевал. После обеда начинаем подъем по серпантину на перевал (рис. 100). Серпантин состоит из большого числа витков, не менее 20. С подъема открываются очень красивые виды на долину р. Нарын (рис. 101). Выходим наверх, здесь находятся стойбища (рис. 102). Спуск с перевала, «Нарынский» 2800 м, идет так же по серпантину (рис. 103), спускаемся быстро в долину р. Каинды. Встаем на ночлег у моста, выше по течению.



Рис. 97. Утро 15-го дня пути



Рис. 98. Склеп



Рис. 99. Начало подъема от п. Аккыя



Рис. 100. Очередной виток серпантина подъема на пер. «Нарынский»



Рис. 101. Живописная долина р. Нарын



Рис. 102. На перевале «Нарынский» 2800 м



Рис. 103. Спуск с перевала

День 16 (14.07)

**р. Каинды – п. Дюдомель – п. Казарман; пробег 68 км; набор
высоты 546 м**

Выход в 8:00, сразу начинается подъем (рис. 104). Погода переменная облачность. Преодолеваем несколько витков серпантина. Выходим на водораздел. На водоразделе стоит кош, отдыхаем. Начинаем спуск, дорога хорошая гравийка. На спуске встречаем велотуриста из Англии, путешествует он один, выехал из г. Ош едет на озеро Иссык-Куль, фотографируемся и едем дальше. Впереди небольшой подъем заходим на него велопешком, дальше идет спуск к п. Каинды. Далее дорога идет с небольшими наборами и спусками (рис. 105). Обедаем, не доезжая п. Дюдомель на р. Каракаин. После обеда начинается подъем, но он не сложный, часть проходим велопешком (рис. 106). После подъема идет продолжительный спуск в долину р. Нарын (рис. 107). Нарын здесь уже совсем другой, гораздо шире и мощней, вода в реке темная. Переезжаем его по мосту. Продолжаем движение по левому берегу реки. Дорога гравийная, но отличается наличием стиральной доски, этот факт немного снижает скорость нашего движения. Проезжаем п. Казарман, поселок оставил приятное впечатление (рис. 108), жизнь в нем кипит, много детей. Встаем на ночлег за поселком уже в сумерках.



Рис. 104. Утро 11-го дня пути, и снова подъем



Рис. 105. На пути к п. Дюдомель



Рис. 106. Подъем от поселка Дюдомель



Рис. 107. Спуск к р. Нарын



Рис. 108. На въезде в п. Казарман

День 17 (15.07)

п. Казарман – р. Урум-Баш; пробег 47 км; набор высоты 1127 м

Выход в 8:00, едем по асфальтовой дороге от п. Казарман (рис. 109). Очень жарко и пыльно, вокруг идет строительство новой дороги через Ферганский хребет, как нам сказали местные жители, дорога будет проходить через хребет туннелем. Забираемся на невысокий перелаз, наверху стоит памятник (рис. 110). Дорога становится гравийной, идет спуск к р. Кугарт (рис. 111), останавливаемся, что бы немного освежиться. Двигаемся дальше, наша дорога постепенно набирает высоту, проезжаем п. Кокирим. После поселка дорога идет с постоянным набором высоты (рис. 112), петляя среди холмов, ехать, довольно тяжело сказывается набор высоты и жара. Проезжаем сверток налево, на п. Атай, нам же прямо. Дорога продолжает набирать высоту, едем отрогами Ферганского хребта (рис. 113). Спускаемся в долину р. Урумбаш, вокруг нас находятся коши и вагончики с ульями. Встаем на ночлег возле реки.



Рис. 109. Утро 17-го дня пути



Рис. 110. На перелазе за п. Казарман



Рис. 111. Река Кугарт



Рис. 112. Набираем высоту



Рис. 113. На фоне серпантинов перевала через Ферганский хребет

День 18 (16.07)

р. Урум-Баш – пер. 2975 м – п. Октябрьское; пробег 94 км; набор высоты 1105 м

Выход в 7:50, погода ясная, переезжаем р. Урум-Баш по мосту и начинаем подъем на перевал через Ферганский хребет. Дорога хорошая гравийка. Вокруг много кошей, пасутся стада коров, лошадей и баранов. Начинаются серпантины, набираем высоту (рис. 114). Большую часть подъема удастся ехать, остальную наиболее крутую часть проходим велопешком (рис. 115). С подъема открываются живописные виды на восток, хорошо просматривается долина р. Нарын и окружающие её горные хребты. Продолжаем набор, уже видна широкая седловина, по которой проходит ЛЭП (рис. 116). И вот в 11:50 минут мы на перевале 2975 м. Подъем занял 4 часа. На седловине есть небольшое озеро, и каменное изваяние в виде орла (рис. 117). Устраиваем перекус и фотосессию, фотографируемся с местными аксакалами, захавшими сюда на автобусе (рис. 118). Спуск с перевала так же идет по серпантинам, повороты довольно резкие, так что нужно быть особо внимательными (рис. 119). Спускаемся осторожно, на спуске встречаются живописные водопады (рис. 120). Спускаемся в долину р. Урумбаш (название такое же, как у реки по ту сторону хребта). На спуске встречаем двух велотуристов из США и Дании (рис. 121). Ребята путешествуют уже давно, в Киргизию приехали из Таджикистана. Немного пообщавшись, едем дальше. Решаем не обедать, а устроить плотный перекус, хочется сегодня как можно ближе подъехать к г. Джалал-Абад. Дорога идет по левому берегу высоко над рекой (рис. 122). Доезжаем до места, где сошла большая сель и устроила запруду на реке (рис. 123). Продолжаем спуск, встречаем двух велотуристок из Венгрии и Австрии, смелые девушки. И вот мы спускаемся в Ферганскую долину, все залито солнцем, вокруг разноцветные поля, это житница Киргизии (рис. 124). За поселком Архангельское начинается асфальтовая дорога, быстро спускаемся по ней к р. Кугарт, переезжаем реку по мосту и продолжаем движение по направлению к г. Джалал-Абад. Дальше идет движение по асфальтовой дороге, с проездом нескольких населенных пунктов (рис. 125). Встаем на ночлег за п. Октябрьское. Долго высматривали подходящее место, но всё либо застроено, либо поля. Мы нашли уютное местечко, прямо за огородами крайних домов поселка. Вечером к нам пришли местные гости, общались очень хорошо, гостеприимные киргизы угощали нас фруктами, пловом и лепёшками, за что им огромное спасибо. Стоит заметить, что большинство фруктов, здесь уже поспели, хотя ещё только середина июля.



Рис. 114. Утро 18-го дня пути, начало подъема на пер. 2975 м



Рис. 115. На крутых участках идем велопешком



Рис. 116. Вид на перевальную седловину



Рис. 117. На перевале 2975 м



Рис. 118. Фото с местными аксакалами

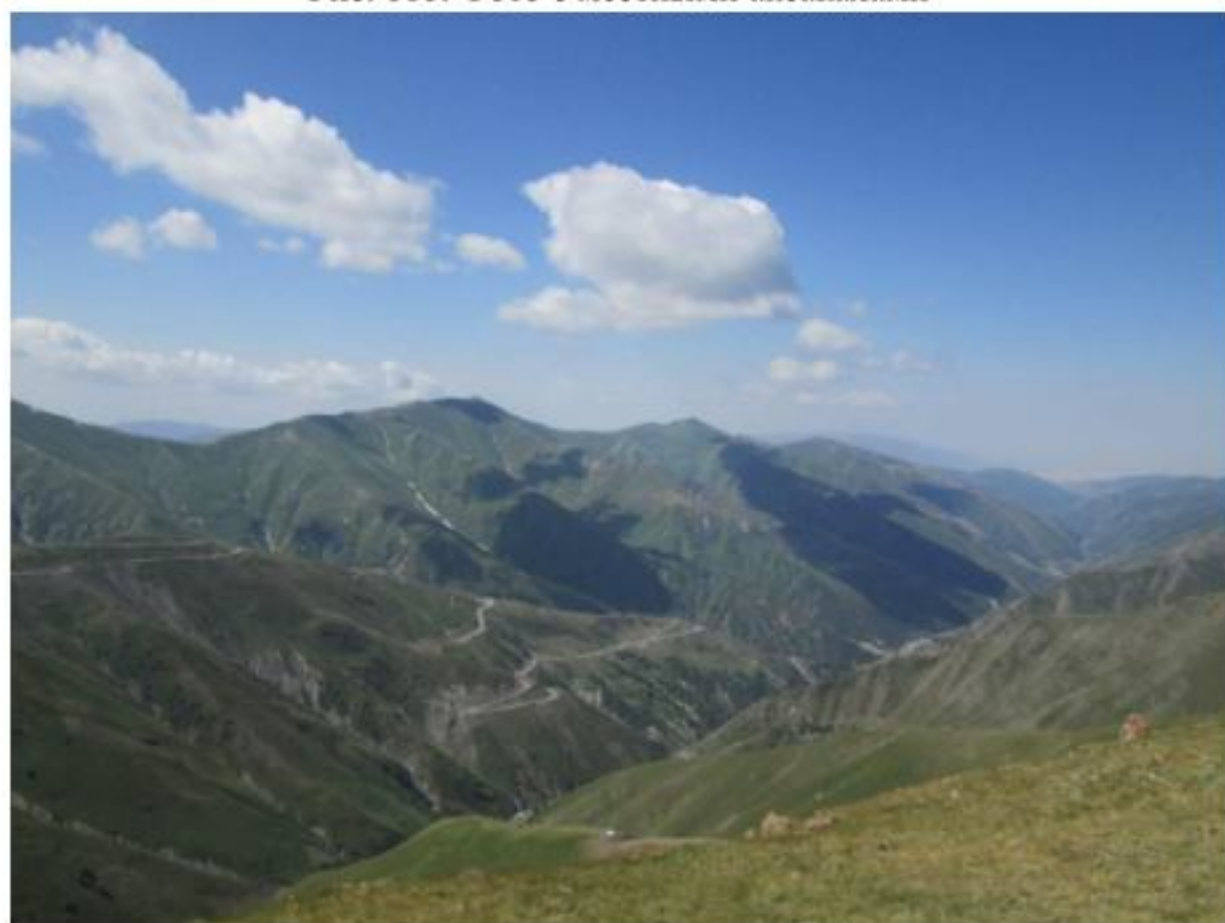


Рис. 119. Вид на спуск с перевала и долину р Урум-Баш



Рис. 120. Водопадик у дороги



Рис. 121. С иностранными коллегами



Рис. 122. Спуск вдоль р. Урумбаш



Рис. 123. Вид на сошедшую сель в долине р. Урумбаш



Рис. 124. Ферганская долина



Рис. 125. Асфальтовая дорога по направлению к г. Джалал-Абад

День 19 (17.07)

**п. Октябрьское – г. Джалал-Абад – Алайская долина; пробег 18 км;
набор высоты 48 м**

Выход в 7:40, едем по асфальтовой дороге по направлению к г. Джалал-Абад. Погода солнечная. Едем довольно быстро. Сегодня нам нужно найти транспорт и забросится в Алайскую долину. Приезжаем в Джалал-Абад около 9:20. Узнаем у местных, где находится автовокзал, и едем туда. Подъехав к автовокзалу, оставляем велосипеды вместе с Андреем и Тасей. Мы же с Борей идем на автовокзал, договариваться. В итоге решаем ехать на минивэне с местным таксистом за 5 тыс. сом (порядка 4 тыс. руб.). Быстро грузимся, водитель оказался хорошим мужиком. По дороге заехали в г. Узген (рис. 126), на дешевый (как сказал наш таксист) базар здесь и впрямь большой и не дорогой. В 12:30 выезжаем из города Узген и движемся в сторону Алайской долины. Дорога идеальный асфальт, её строили китайцы, качество отличное. По мере приближения к горам, погода портится у перевала Талдык, попадаем под небольшой дождь. Переваливаем в Алайскую долину. Водитель высаживает нас у моста через р. Кызыл-Суу (рис. 127). Прощаемся с водителем, душевно благодарим его и пожелав друг другу хорошего пути расстаемся. Погода в Алайской долине переменная, Заалайский хребет Памира плотно затянут облаками, этот факт нас немного печалит. Собираем велосипеды и едем на юго-запад, в поисках спокойного и тихого места (рис. 128, 129). Проезжаем около 6 км и становимся на ночлег (рис. 131). По пути попадаются редкие коши. Здесь довольно прохладно, сказывается высота, более 3100 м. Ставим палатку и начинаем готовить ужин, режим купленные в г. Узген арбуз и дыни, красота. Выходим вечером из палатки, Памир все так же затянут, что же ложимся спать с надеждой, что завтра увидим Памир.



Рис. 126. По пути в г. Узген



Рис. 127. Собираем велосипеды за мостом через р. Кызыл-Суу



Рис. 128. Движемся по грунтовой дороге Алайской долины



Рис. 129. На небольшом бархане посреди Алайской долины



Рис. 130. Памир в облаках



Рис. 131. Место ночевки

День 20 (18.07)

Алайская долина – п. Сопу-Коргон; пробег 80 км; набор высоты 664 м

Ночью было довольно прохладно. Проснулись очень рано в 6:15, ещё только светало. И нам повезло, на небе ни облачко и весь Заалайский хребет как на ладони. Фотографируемся на фоне пика Ленина (7134 м), любуемся грандиозным зрелищем, рассвета над Заалайским хребтом (рис. 132, 133). Решаем ещё немного поспать. Повторно просыпаемся в 9:00. Выходим из палатки, красота, начинаем собираться в дорогу. Устраиваем фотосессию, такое видишь не каждый день (рис. 134). Выезжаем в обратном направлении в 10:30 (рис. 135). С запада начинают плыть облачка, постепенно закрывая горы. Как нам повезло. Движемся к п. Сары-Таш. После моста через р. Кызыл-Суу начинается прекрасный асфальт. Начинаем подъем на пер. 40 лет ВЛКСМ Киргизии 3550 м (рис. 136). Подъем простой, но идем медленно, у Таисии болит живот после вчерашнего смешивания дыни с майонезом. На перевал забираемся в 13:50 (рис. 137). Далее следует небольшой спуск. После спуска устраиваем небольшой отдых. После отдыха начинаем подъем на основной перевал Талдык (3615 м). На перевале Талдык мы в 16:15. С перевала идет отличный спуск, несколько витков серпантина, и спуск в долину р. Гульча (рис. 138). Держим хороший темп, Таин живот практически не болит, поэтому немного прибавляем. К вечеру начинает дуть сильный встречный ветер. Встаем на ночь в 20:00 за п. Сопу-Коргон.



Рис. 132. Утро 19-го дня, в Алайской долине



Рис. 133. Рассвет над пиком Ленина (7134 м)



Рис. 134. Салют



Рис. 135. До свидания Памир



Рис. 136. Подъем на пер.40 лет Киргизии



Рис. 137. На пер. 40 лет Киргизии



Рис. 138. Движемся по долине р. Гульча

День 21 (19.07)

п. Сопу-Коргон – п. Кара-Эчки; пробег 101 км; набор высоты 973 м

Выход в 8:30, погода солнечная ехать легко, нет вчерашнего встречного ветра (рис. 139, 140). Доезжаем до поселка Гульча в 11:30 (рис. 141), закупаем продукты и едем дальше. После п. Гульча начинается подъем на перевал Чыйырчык 2389 м. Встаем на обед в 13:20 за п. Тамбашат на ручье. Продолжаем движение вверх на перевал. Подъем не слишком сложный, большую часть удаётся проехать в седле, лишь на заключительной стадии подъема иногда идем велопешком. На перевале Чыйырчык мы в 16:20 (рис. 143). На перевале много различных памятников и монументов. Устраиваем перекус из купленного при подъеме у местных чабанов айрана и лепёшки. Спускаемся быстро, и продолжаем держать хороший темп, дорога идет накатом по левому берегу р. Талдык. Попадаем на ремонтируемый участок дороги, здесь нужно двигаться аккуратно из под колёс летят камни (рис. 144). Встаем на ночь в 19:40 за п. Кара-Эчки на арыке в огородах, какого-то совхоза, присхавший хозяин, увидев наш жалкий вид, разрешает нам остаться здесь на ночь (рис. 145).



Рис. 139. Утро 21-го дня пути, смазываем велосипеды



Рис. 140. Движемся по направлению к п. Гульча



Рис. 141. Памятник в п. Гульча



Рис. 142. Пешеходный мост за п. Гульча



Рис. 143. На пер. Чыйырчык 2389 м



Рис. 144. Участок ремонтируемой дороги



Рис. 145. Увидев нас, хозяин разрешил нам остаться на ночь и быстро удалился

День 22 (20.07)

п. Кара-Эчки – г. Ош; пробег 15 км; набор высоты 132 м

Сегодня последний ходовой день нашего маршрута. Погода отличная. Выходим в 8:30, едем по асфальтовой дороге в г. Ош, южную столицу Киргизии. Въезжаем в город в 10:10 (рис. 146), город очень большой, жизнь кипит. У нас сегодня по плану много дел. В первую очередь едем к святыне города горе Сулейман-Тоо (рис. 147). По очереди совершаем на неё восхождения и посещаем местный музей, который находится внутри горы. Город Ош очень древний ему более 2000 лет. С горы Сулейман-Тоо открываются грандиозные панорамы на весь город, очень красиво (рис. 148). После горы едем на вторую не менее важную достопримечательность, Ошский базар. По базару ходили очень долго, он огромный. Ближе к вечеру едем в аэропорт, ночью должен быть наш рейс. Приехав в аэропорт узнаем, что рейс отменен и нам теперь еще ждать следующего два дня, эта новость нас сильно разозлила, и мы как следует «наехали» на представителей компании, они и впрямь хотели нам помочь, но были не в силах. В итоге мы заселились в заброшенный дом недалеко от аэропорта, его хозяева живут в новом коттедже не подалёку и разрешили нам пользоваться старым домом, за что им большое спасибо. Два последующих дня мы мирно отдыхали, отъедались и ждали возвращения домой. 23 июля мы с честью и выполненным долгом благополучно улетели домой. Оставив позади более тысячи километров и массу незабываемых впечатлений о интереснейшей стране Центральной Азии (рис. 150).



Рис. 146. Утро 22-го дня пути, въезжаем в г. Ош



Рис. 147. На фоне музейного комплекса и горы Сулайман-Тоо



Рис. 148. На вершине Сулайман-Тоо



Рис. 149. Высокое искусство



Рис. 150. Мы это сделали!

7. Определяющие препятствия маршрута

Название препятствия	Вид препятствия	Категория сложности	Характеристика
Перевал Ченашу 3822 м	горное	четвертая	Каменистая горная дорога, мелкокаменный грейдер. Суммарный набор высоты 1834 м
Участок п. Иныльчек – верховья р. Учкель	равнинное	<u>пятая</u>	Бездорожье, козы тропы, крутые склоны, броды, прижимы, протяженность 43 км
Подъем на перевал Акшийрак 1А до 3605 м	горное	<u>пятая</u>	Бездорожье, заросли, морена, подъем крутизной до 40°
Перевал Ишигарт 3963 м	горное	четвертая	Каменистая горная дорога, затяжной подъем
Участок дороги «Акшийрак – Карасай»	равнинное	четвертая	Каменистая горная дорога, мелкокаменный грейдер, большие перепады высот, большая относительная высота
Участок вдоль р. Нарын «Нарынский заповедник»	равнинное	<u>пятая</u>	Бездорожье, заросли, прижимы, заросшие тропы, множество бродов, большие перепады высоты, протяженность 52 км
Участок п. Угут – п. Казарман	равнинное	третья	Каменистая горная дорога, мелкокаменный грейдер
Перевал 2975 м «Ферганский»	горное	третья	Каменистая горная дорога, мелкокаменный грейдер, суммарный набор высоты 1022 м



Локальные препятствия

Тип	Местонахождение	Длина	Эквивалентный километраж
Переправа 1а	р. Теректы	15 м	10
Переправа н/к	Первая протока р. Учкель	15 м	2
Переправа н/к	2-я попытка переправы р. Учкель	2х15 м	4
Переправа 2б	р. Учкель	20 м	80
Перевальный взлет пер. Акшийрак 1б	пер. Акшийрак	2,5 км	75
Осыпь 1а вдоль р. Учкель	р. Учкель	2 км	80
Переправа н/к	р. Карасай	15	2
Растительный покров н/к	Долина р. Нарын	50 км	250
Общий эквивалентный километраж			503

Интенсивность: $I = (1058 * 0,8 + 503) * 16 / 22 * 800 = 1,22$

Наименование	Кпр	Кпк	Кпв	Ккр	Кв	СГ	Баллы	КТ
Перевал Ченашу 3822 м	1,2	1,2	2,2	2,6	1,4	1,2	13,8	4
Участок п. Иныльчек – верховья р. Учкель	1,43	3,5	1,5	1,7	1,25	1,1	17,5	5
Подъем на перевал Акшийрак 1А до 3605 м	1,03	2,5	1,3	3,8	1,4	1,1	19,6	5
Перевал Ишигарт 3963 м	1,15	1,8	1,6	2,0	1,6	1,2	12,7	4
Участок дороги «Акшийрак – Карасай»	1,63	1,2	2,0	1,7	1,6	1,2	12,7	4
Участок вдоль р. Нарын «Нарынский заповедник»	1,52	3,5	2,2	1,1	1,2	1,1	17,0	5
Участок п. Угут – п. Казарман	1,8	1,2	1,5	1,4	1,2	1,1	6	3
Перевал 2975 м «Ферганский»	1,2	1,2	1,5	1,7	1,25	1,1	5	3

Сумма баллов за ПП: = 104.3 балла, в зачет 89 баллов

Автономность

$A = 2,0 * (10/20) + 0,8 * (10/20) = 1,4$

Категория сложности: $89 * 1,22 * 1,4 = 152$ балла

8. Выводы и рекомендации

На основании анализа пройденного нами маршрута, можно сделать следующие выводы. Маршрут полностью соответствует всем нормам маршрутов 5 к.с. Маршрут был пройден в высочайшем спортивном режиме, на что косвенно указывает потеря веса в среднем около 8 кг на человека. Маршрут имел большую автономную часть 11 ходовых дней. Средний пробег составил более 50 км в день. Маршрут проходил по сложной горной местности и включал преодоление большого количества разнообразных велосипедных препятствий.

По организации, длительный период подготовки принес свои плоды. Хочется отметить высокую степень спланированности нашего маршрута, большую часть организационных вопросов, таких как провоз велосипедов в самолете, трансферт до г. Каракол, ночевка в Караколе, пропуска в приграничную зону, фасовка продуктов мы решили заранее, что помогло нам существенно сэкономить время в первые дни маршрута. Маршрут мы прошли с незначительными изменениями, связанными с объективными причинами.

По снаряжению, для прохождения схожего маршрута необходим тщательно подобранный и максимально укомплектованный ремонтный набор, особое внимание следует обратить на наличие запасных камер (минимум 2 шт./ч) и заплаток, так как в центральной части Киргизии много колючек. Так же важно иметь надежные стойки багажника, и наличие в ремнаборе запасных частей для их ремонта. Рюкзаки должны быть оснащены удобной системой транспортировки на спине. Необходимо наличие надежной и проверенной горелки, желательно газовой или надежной мультитопливной с хорошим топливом, лучше иметь запасную. Хочется заметить, что на участке дороги «Акшийрак-Карасай» и дальше вниз по р. Нарын дров нет, первые дрова появляются после брода р. Угут. Для переправы р. Учкель необходимы надежные веревки, основная длиной не менее 45-50 м и дополнительная более тонкая такой же длины, так же необходимо иметь хотя бы нижнюю обвязку и пару карабинов. Надувные круги и другие плавсредства нам показались не безопасным и сложным вариантом переправы. Река Учкель представляет серьёзную опасность, поэтому к её броду следует подходить очень

ответственно, и не лениться искать наиболее удобное место переправы, координаты места нашей переправы приведены ниже. Необходимо иметь несколько пар удобной и практичной обуви, желательно иметь сандалии или лёгкие кроссовки и трекинговые ботинки для вело-пешеходных участков. Во внутренней Киргизии на высоте даже в июле возможны существенные колебания температуры (от -5 до +30° С), поэтому необходимо иметь теплые вещи и теплые спальные мешки. Желательно наличие GPS навигатора и спутникового телефона. Аптечка так же должна быть максимально укомплектована, особое внимание следует уделить наличию средства от загара.

Перевал Акшийрак 4015 м оказался намного сложнее, чем мы планировали заранее. Информации о перевале мы не смогли найти, снимки из космоса не дают полного представления о характере данного препятствия. Пройденную нами часть, до перевального взлета мы оцениваем как 1А, весь перевал, скорее всего, будет соответствовать 1Б категории сложности.

9. Литература

- 1) Жигарев О.Л. Отчёт о совершенном туристско-спортивном мероприятии. – Новосибирск: ОЦДОД, 2009. – 64 с.
- 2) Отчет о велосипедном маршруте 5 к.с. по Киргизии, Руководитель Исаков Л., маршрутная книжка 1/5-501, Москва, 2002 г.
- 3) Отчет о велосипедном маршруте 6 к.с. по Киргизии, Руководитель Андрушевич А.Ю., маршрутная книга № 03/07, Днепропетровск, 2007 г.
- 4) Отчет о велосипедном маршруте 5 к.с. Киргизия, Руководитель Королев А. Пермь, 2002 г.
- 5) Регламент по спортивному туризму. Москва 2008 год.
- 6) www.veloway.ru

GPS координаты ключевых точек маршрута

№	Точка	Высота (м)	Координаты
1	<i>Первая ночевка</i>	2064	<i>N: 42°34.831' E: 078°53.183'</i>
2	<i>Обед второго дня</i>	3207	<i>N: 42°25.226' E: 079°00.645'</i>
3	<i>пер. Ченашу</i>	3822	<i>N: 42°23.330' E: 079°03.709'</i>
4	<i>Вторая ночевка р. Куйлю</i>	2719	<i>N: 42°11.271' E: 079°05.315'</i>
5	<i>Старый мост через р. Сарыджаз</i>	2480	<i>N: 42°01.809' E: 079°03.733'</i>
6	<i>Брод р. Теректы</i>	2463	<i>N: 42°00.232' E: 079°03.950'</i>
7	<i>пер. Теплый Ключ</i>	2906	<i>N: 49°24.513' E: 088°02.164'</i>
8	<i>Третья ночевка на р. Учкель</i>	2483	<i>N: 41°55.704' E: 078°59.702'</i>
9	<i>Удачный брод р. Учкель</i>	2527	<i>N: 41°55.704' E: 078°55.490'</i>
10	<i>Пятая ночевка на р. Учкель</i>	2703	<i>N: 41°54.233' E: 078°46.013'</i>
11	<i>Обед 6-й день</i>	3450	<i>N: 41°53.230' E: 078°45.801'</i>
12	<i>Шестая ночь</i>	3605	<i>N: 41°53.031' E: 078°45.773'</i>
13	<i>Седьмая ночь</i>	2849	<i>N: 41°53.901' E: 078°38.274'</i>
14	<i>пер. Ишигарт</i>	3963	<i>N: 41°49.700' E: 078°30.741'</i>
15	<i>Восьмая ночь</i>	3492	<i>N: 41°45.113' E: 078°28.136'</i>
16	<i>Девятая ночь</i>	3457	<i>N: 41°36.157' E: 078°03.079'</i>
17	<i>Десятая ночь</i>	3057	<i>N: 41°28.305' E: 077°18.529'</i>
18	<i>Одиннадцатая ночь</i>	2706	<i>N: 41°28.425' E: 076°52.577'</i>
19	<i>Двенадцатая ночь</i>	2462	<i>N: 41°27.310' E: 076°35.970'</i>
20	<i>Первый перевал</i>	2680	<i>N: 41°28.006' E: 076°34.467'</i>
21	<i>Брод р. Караташ</i>	2414	<i>N: 41°28.113' E: 076°31.279'</i>
22	<i>Третий перевал</i>	2648	<i>N: 41°28.040' E: 076°30.428'</i>

23	<i>Тринадцатая ночь</i>	2133	<i>N: 41°26.854' E: 076°10.816'</i>
24	<i>Перевал «Нарынский»</i>	2793	<i>N: 41°31.558' E: 074°42.659'</i>
25	<i>Пятнадцатая ночь</i>	1815	<i>N: 41°29.424' E: 074°35.571'</i>
26	<i>Шестнадцатая ночь</i>	1232	<i>N: 41°25.443' E: 073°58.923'</i>
27	<i>Семнадцатая ночь</i>	2019	<i>N: 41°20.313' E: 073°38.655'</i>
28	<i>Перевал через Ферганский хребет</i>	2975	<i>N: 41°17.291' E: 073°37.737'</i>
29	<i>Восемнадцатая ночь1004</i>	1004	<i>N: 41°17.291' E: 073°37.737'</i>
30	<i>Ночь в Алайской долине</i>	3115	<i>N: 39°39.824' E: 073°09.959'</i>