

ОТЧЕТ о велосипедном походе пятой категории сложности по Киргизии, совершенном с 23 июля по 14 августа 2016 г.

аршрут: Кегеты — пер. Кегеты (3805 м) — пер. Каракол (3485 м) — р. Зап. Каракол — Сусамыр — Чаек — пер. 88 м — пер. Каракичи — оз. Сонг-Кёль — пер. Молдо-Лиуу (3205 м) — Баетов —пер. Мэлс-Лиуу (3380м) — пер. пак-Лиуу (3400м) — Таш-рабат — Нарын-р. Болгарт — р. Джилысу — пер. Тосор (3893 м) — Тосор — Тамга — ущ прекаун— пер. Барскаун (3754 м) — плато Арабель — пер. Джуку (3633 м) — Саруу — Джеты-Огуз — пристань МАРШРУТИЯ КОМИССИЗ ФСТ — ОТМ РЕССИО ТУКЛА ОТ ГЕТ И СПИТАЕТ, СТО ПОХОР УЧАСТИИМАМ И РУКОВОЗИТЕЛЬО ОТ ГЕТ И СПИТАЕТ, СТО ПОХОР УЧАСТИИМАМ И РУКОВОЗИТЕЛЬО ОТ ИСТИТАЕТ, СТО ПОХОР УЧАСТИИМАМ И РУКОВОЗИТЕЛЬО ОТ ИСТИТАЕТ, СТО ПОХОР ОТ

аршрутная книжка № 1/5-5

уководитель группы: Гришин Дмитрий Викторович ел. 89854341695

#### СПРАВОЧНЫЕ СВЕДЕНИЯ О ПОХОДЕ

Группа велотуристов велоклуба «3х9» из 4 человек совершила со 23 июля по 14 августа 2016 г. велосипедный поход 5 КС по Киргизии по маршруту:

Кегеты – пер. Кегеты (3805 м) – пер. Каракол (3485 м) – р. Зап. Каракол – Сусамыр – Чаек – пер. 3388 м – пер. Каракичи – оз. Сонг-Кёль – пер. Молдо-Ашуу (3205 м) - Баетов –пер. Мэлс-Ашуу (3380м)- пер. Кулак-Ашу(3400м) - Таш-рабат – Нарын-р. Болгарт – р. Джилысу – пер. Тосор (3893 м) – Тосор – Тамга – ущ. Барскаун – пер. Барскаун (3754 м) – плато Арабель – пер. Джуку (3633 м) – Саруу – Джеты-Огуз – пристань Пржевальск – Чонг-Сары-Ой – пер. Кок-Айрык (3889 м) – р. Чонг-Кемин – Тегирменти – Кемин

За поход пройдено: 1373 км

По горным и грунтовым дорогам: 908 км

По асфальту: 465 км

Общая продолжительность похода – 23 дня

Количество ходовых дней – 23 дня

Количество днёвок – 0, вынужденных полудневок по погоде – 2

#### УЧАСТНИКИ ГРУППЫ

ФИО	Год рожд.	Фото	Турист. опыт	Обязанности
Гришин Дмитрий Викторович	1980		5 ВелР Монголия	Руководитель, штурман, фотограф
Долотов Павел Сергеевич	1983		3ВеУ-Грузия	Механик, видеоператор
Казакова Ксения Андреевна	1987		5 ВелУ Монголия	Завпит, технический фотограф
Журавлев Евгений Владимирович	1981		4 ВелУ Казахстан	Медик, видеоператор

Также к нам на первые 2 недели пути присоединилась Чугуева Мария из альпклуба МАИ, у нее был опыт 3ВеУ-Грузия

#### ХАРАКТЕРИСТИКА РАЙОНА ПОХОДА

При написании данного раздела мы не ставили перед собой цели рассказать читателю обо всём, что связано с Киргизией и Тянь-Шанем. Собранная ниже информация является обобщённой характеристикой района похода и содержит сведения, которые могут оказаться полезными при планировании велосипедных походов по данному региону. Заинтересованным читателям за более подробной информацией по истории, культуре, географии и т.д. мы рекомендуем обратиться к неисчерпаемым возможностям интернета.

#### КИРГИЗИЯ — ТЯНЬ-ШАНЬ

# Население

Население Киргизии — 6 000 000 человек (ноябрь 2015 года). До 1960-х годов население республики быстро росло за счёт миграционного и естественного прироста, который был особенно значительным у сельских киргизов, узбеков и других среднеазиатских народов.

Большая часть населения сосредоточена в предгорных долинах — Чуйской (на границе с Казахстаном) и Ферганской (на границе с Узбекистаном), долинах Нарына и Таласа, а также в Иссык-Кульской котловине.

Очень доброжелательный и общительный народ киргизы. Традиции гостеприимства и отношения к путникам достойны восхищения!

#### Транспорт

Сообщение в стране преимущественно автодорожное. От Бишкека до берега Иссык-Куля, до Балыкчи, можно добраться на поезде. Асфальтовые дороги в хорошем состоянии, трафик даже на крупнейших магистралях приемлемый для велосипедистов. Не рекомендуем включать в маршрут протяжённые участки трассы вокруг Иссык-Куля, т.к. трафик тут наибольший.

Заброска и выброска самолётом возможна в Бишкек и Ош. Кроме того, недалёкое расположение Алма-Аты и Бишкека (около 250 км) позволяет использовать комбинированные варианты. Также можно связать одним маршрутом Каракол и Чарынский каньон, включив отлично подходящий для велосипеда участок по плато Асы. Ранее (до 2010-х годов) связка Алма-Ата – Иссык-Куль через перевалы Озёрный и Кок-Айрык в 2015 году для велотуристов оставалась недоступной – погранпереход запрещён.

Оформить переброску группы велосипедистов на Газели/микроавтобусе не составляет проблем.

#### Культура

Советуем ознакомиться перед походом с местными сказками, легендами и приданиями про озёра Иссык-Куль и Сонг-Кёль, Джеты-Огуз, Бишкек, историю народа киргизов, почитать эпос Манас.

Отдельного внимания заслуживает местная кухня. Рекомендуем попробовать лагман, шурпу, кесме, плов (особенно на юге страны), самсы, куырдак, бризоль и молочные напитки – айран и кумыс, солёные шарики курд.

Одним из вкуснейших сочетаний мы считаем свежие лепёшки, густо намазанные каймаком и мёдом. Ну и конечно свежие арбузы и дыни.

#### Флора и фауна

Вся территория Киргизии лежит выше 500м над уровнем моря. Более половины её располагается на высотах от 1000 до 3000 м и примерно треть — на высотах от 3000 до 4000 м. Горные хребты занимают около четверти территории и простираются параллельными цепями в основном в широтном направлении. Территория Киргизии расположена в пределах двух горных систем. Северо-восточная часть лежит в пределах Тянь-Шаня, юго-западная часть относятся к горной системе Памиро-Алая. Тянь-Шань - одна из самых больших и высоких горных систем Азии и всего мира. Большая часть хребтов Тянь-Шаня имеет типичный горно-ледниковый "альпийский" рельеф, однако наряду с резкими гребнями и острыми вершинами в центральном и внутреннем Тянь-Шане располагаются сырты -поверхности выравнивания, плоские, полого падающие широкие долины, сохранившиеся в верхнем поясе гор, и межгорные просторные впадины, расположенные в среднем и нижнем поясах гор.

Сырты и днища высокогорных долин во Внутреннем и Центральном Тянь-Шане покрыты травянистой растительностью, и являются пастбищами. На склонах хребтов интенсивно развиваются эрозийные процессы, образуются осыпи, камнепады, оползни, в ущельях - сели. Растительный покров горно-степных ландшафтов, распространенных на высотах от 2200 до 3000 м, представлен в основном дерновинными и ковыльными горными степями. Здесь часто встречаются скальные обнажения и каменистые осыпи. Горные степи, занимая наиболее прогреваемые склоны, почти всю зиму остаются без постоянного снежного покрова, что привлекает сюда травоядных животных.

Летом для горных степей характерны наиболее высокие для региона температуры воздуха и почвы. В это время начинается рост полыни, тимьяна, эфедры и т.д. В конце июля, когда растительность горных степей начинает усыхать, склоны приобретают однотонный желтовато-серый оттенок, зеленеют лишь кустарники и полукустарники. Горно-луговые комплексы широко распространены на территории Центрального Тянь-Шаня, они очень разнообразны. Состав среднегорных лугов на черноземных почвах очень богат, на площади 1 м2 насчитывается до 30 видов трав. Высота травянистого полога может достигать 150 см. Для среднегорных ландшафтов характерна древесно-кустарниковая растительность из тяньшаньской ели, тянь-шаньской рябины, стланиковой арчи, березы, жимолости, караганы и т.д. У верхней границы среднегорных лугов на высоте 2700-3000 м обычно есть узкая переходная полоса между средне и высокогорными ландшафтами. На высоте 3000 – 3500 м, местами достигая 3800 м, формируются альпийские луга. Они перемежаются со скальными гребнями, осыпям и, моренами, ледниками и снежниками.

Особенную живописность этим местам придают небольшие приледниковые озера.

#### Паспортный режим

Пребывание в течении 60 дней без визы.

#### Сотовая связь

Связь только в прямой видимости крупных населённых пунктов или внутри них. В горах связи почти нет.

Деньги

Сомы. На момент нашего посещения курс сома и рубля сравнялся. Деньги лучше всего конвертировать в Бишкеке посредством снятия с карты. В основном распространена Visa, а MasterCard мало где работает. Мы снимали через банкоматы DemirBank, он поддерживает MasterCard и не берет комиссию.

#### СМЫСЛОВАЯ ИДЕЯ ПОХОДА

Целями похода являлись:

- 1. Прохождение спортивного горного велосипедного маршрута. Мы ставили целью посетить хребты Тянь-Шаня и взять перевалы, подходящие для велосипеда. Обязательно побывать на Сонг-Кёле и Иссык-Куле. Посмотреть на горные водопады и тянь-шаньские ели, бурные горные реки и снежные вершины.
- 2. Знакомство с культурой, местным населением и нравами киргизов. Путешествие по стране для нас непредставимо без того, чтобы познакомиться с её обычаями. Мы общались с пастухами, с киргизами в юртах на джайляу (горных пастбищах), в городах, в посёлках и везде, где только могли. Это позволило узнать нам много интересного о Средней Азии. Обязательным пунктом программы было посещение музея Пржевальского близ Каракола.

#### ВАРИАНТЫ ПОДЪЕЗДА И ОТЪЕЗДА, ДРУГИЕ ПОЛЕЗНЫЕ СВЕДЕНИЯ ПО ТРАНСФЕРАМ

Основным транспортным средством, с помощью которого можно добираться в Киргизию, является, самолет.

Киргизия – страна небольшая, поэтому международных аэропортов здесь всего два - один находится недалеко от Бишкека, а другой - возле Оша.

Основные авиакомпании, осуществляющие перевозку из Москвы: Аэрофлот, Уральские Авиалинии, Turkish Airlines и другие.

Мы летели авиакомпанией Уральские Авиалинии (https://www.uralairlines.ru/). По правилам авиакомпании норма багажа в эконом-классе: багаж – 23 кг, ручная кладь – 10 кг. При этом в рамках веса багажа можно перевозить велосипед без дополнительной оплаты, но его габариты в упакованном виде не должны превышать 203 см в сумме трех измерений.

Стоимость билетов «туда-обратно» составила 20000-27000 рублей на 1 человека. Это наименьшая стоимость билетов из предложенных разными авиакомпаниями.

Рекомендуем прибыть в аэропорт минимум за 2 (два) часа до отправления международного рейса. Полет занимает 4-4,5 часа (разница во времени между Москвой и Бишкеком +3 часа).

Вылет и прилет всех рейсов указан по местному времени:

Туда: Обратно:	
----------------	--

Вылет 22.07.2016 20:35 Москва Домодедово, Россия U6-2803 Прилёт 23.07.2016 03:40 Бишкек Манас, Киргизия Вылет 15.08.2016 04:55 Бишкек Манас, Киргизия U6-2804 Прилёт 15.08.2016 06:25 Москва Домодедово, Россия

Далее заброска осуществлялась на попутных машинах.

На маршруте также была осуществлена одна проброска — из Каракола до Чолпон-Ата. Данный участок маршрута проходит по асфальтовому шоссе вдоль озера Иссык-Куль. Шоссе узкое, обочины неудобные, трафик достаточно напряженный, никакой культурной и природной ценности участок не несет. Расстояние составляет примерно 200 км. Мы поймали попутную машину за 600 сом.

## АВАРИЙНЫЕ ВЫХОДЫ С МАРШРУТА

На участках высокогорных пастбищ возможна помощь пастухов. Близ берегов Иссык-Куля встречается много пеших, вело и горных туристов. Особенно популярен перевал Тосор.

### **ИЗМЕНЕНИЯ МАРШРУТА**

Заявленный маршрут пройден полностью, без изменений.

#### ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ -

# График движения заявленный

Дата	День	Участок	Км
23.07	1	Бишкек - (проброска) - Алмалуу - Советское - ущ. Кегеты	
24.07	2	ущ. Кегеты - под пер. Кегеты (3780 м)	40
25.07	3	пер. Кегеты (3780 м) - р. Вост. Каркол - под пер. Каракол (3485 м)	40
26.07	4	пер. Каракол (3485 м) - р. Зап. Каракол – Сусамыр-Чаек	
27.07	5	м/н-Каракичи	75
28.07	6	м/н-пер. Каракичи-оз. Сонг-Кель	
29.07	7	м/н-пер. Молдо- Ашуу -Баетов	80
30.07	8	м/н-пер. Кулак-Ашу-Таш-рабат	70
31.07	9	м/н-Нарын	100
01.08	10	м/н-р. Болгарт - р. Джилусу - р. Учемчек	60
02.08	11	р. Учемчек - р. Ашулутебе - пер. Тосор (3893 м) - Тоссорчик - Тосор - Тамга	70
03.08	12	Тамга - Барскаун - р. Барскаун - ущ. Джунгуроме	45
04.08	13	ущ. Джунгуроме - пер. Сары-Мойнок (3126 м) - пер.Барскаун (3754 м) - р. Арабельсу - оз. Чоколыкёль	47
05.08	14	пер. Джуку (3633 м) - р. Джуку - р. Джукучак	50
06.08	15	р. Джукучак - Сары - Джеле - Дебе - ущ. Джети-Огуз	70
07.08	16	ущ. Джети-Огуз - Липенка - Каракол	45
08.08	17	Каракол - (проброска) - Чон-Сары-Ой	12
09.08	18	Чон-Сары-Ой - р. Орто-Кой-Суу - р.Туйк-Тер - под пер. Кок- Айрык(3889м)	40
10.08	19	пер. Кок-Айрык (3889 м) - долина реки Чонг-Кемин	40
11.08	20	р.Уч-Эмчек -Новороссийка - Восточный -ущ. Копчегай	70
12.08	21	ущ. Копчегай - Быстровка - Токмак	60
13.08	22	Запасной день	
14.08	23	Запасной день	

# График движения фактический

Дата	День	Участок	Км
23.07	1	Дорога в Кегетинское ущелье	52
24.07	2	Кегетинское ущелье, подъем на перевал Кегеты	33
25.07	3	Перевал Кегеты, перевал Каракол	37
26.07	4	Лагерь после перевала Каракол, трасса А367, село Кожомкул	
27.07	5	Трасса А367, река Кекемерен, река Джумгал, село Баш- Кууганды	
28.07	6	Дорога от Баш-Кууганды к перевалу Каракичи	32
29.07	7	Угольный рудник, перевал Каракичи, озеро Сон-Кюль, перевал Молдо-Ашуу	
30.07	8	Река Нарын, Баетов, высохшая река Беуройлю	
31.07	9	Река Беуройлю после дождя, перевал Мэлс-Ашуу	31
01.08	10	пер. Кулак-Ашу, крепость Таш-Рабат, трасса А365 из Китая	94
02.08	11	Ат-Баши, город Нарын	115
03.08	12	Ущелье Капчигай, река Малый Нарын	60
04.08	13	Река Джилусу, горячий источник Джилусу	
05.08	14	пер. Тосор (3893 м) - Тоссорчик - Тосор	
06.08	15	Озеро Иссык-Куль, Кумторская технологическая дорога	
07.08	16	Лагерь на технологической дороге, пер.Барскаун (3754 м), брод реки Ара-Бель-Суу	41
08.08	17	Лагерь у озера Чоколы-Кель, перевал Джуку, река Джууку	54
09.08	18	Лагерь в поле у арыка, озеро Иссык-Куль в районе села Советское	
10.08	19	Курорт Джети-Огуз, красное ущелье, город Пристань- Пржевальск	
11.08	20	Лагерь у музея Пржевальского, город Чолпон-Ата, озеро Иссык- Куль	
12.08	21	Подъем на перевал Кок-Айрык	24
13.08	22	Перевал Кок-Айрык,	41
14.08	23	Долина реки Чонг-Кемин	95

За поход пройдено: 1373 км. (по велокомпьютеру Паши)



Техническое описание маршрута

1-й ходовой день, 23 июля

Паспортный контроль и иные формальности проходят быстро и без проблем. Для посещения Киргизии сроком до 30 дней гражданину РФ нужен только паспорт. Загран или внутренний. Про возможность проезда с внутренним паспортом появились непонятки в 2015м году, власти Киргизии хотели принять законопроект, который бы отменял эту возможность. И как с того времени появились статьи об этом в интернете, так они до сих пор и висят, хотя эти поправки не были приняты. С нами хотела еще поехать в поход Таня, у нее не был готов загранпаспорт к моменту поездки. Она съездила в посольство, и там ответили что они сами ездят с загран, а насчет российского не знают. А на официальный запрос из посольства ответили только через 1,5 месяца, когда было уже поздно...

Из аэропорта в город можно уехать на маршрутке 380. Они начинают ходить не в 6 утра, как написано на сайте аэропорта, а с 4х. Проезд стоит от 50 до 100сом с человека, в зависимости от объема багажа, и «как договоришься». Курс сом / рубль в 2016 году можно считать практически как 1 : 1. Мужик-водитель нам сказал что сколько мы займем мест со своим барахлом, за столько и оплатить. Но пока мы ждали ребят из параллельной группы, он уехал. Следующая маршрутка была уже хорошо забита народом, ждать следующую не хотелось и мы нашли на стоянке мужичка с микриком, который добросил нас до города.

В городе мы встретились опять с группой Крамара и очень долго ждали пока нам наконец принесут заказанный бензин «галошу». Собирали велы, сбегали в соседний магаз закупиться, но он оказался с плохим ассортиментом. Пришлось ехать на проспект Жибек-Жолу в супермаркет. На Ошский базар мы побоялись ехать, начитавшись про тамошних приставучих ментов. Поменяли и сразу деньги с запасом, так как дальше по маршруту это сделать непросто.

Доехали до восточного автовокзала, где попытались вписаться в маршрутку в Кегеты. Водитель нужного нам рейса сказал что повезет если только всю ее снять, другие были такие же несговорчивые, так что мы поехали дальше по трассе сами. Трасса очень мерзкая с огромным трафиком, загазованностью и отсутствием обочины. Мы довольно быстро застопили машину до поворота в Красной речке. Вообще в Кегеты основной поворот в Ивановке, здесь немного длиньше, но ехать по трассе очень не хотелось, так что мы сразу свернули здесь. И, как я и предполагал, вдоль южного большого канала была грунтовка, по которой мы срезали на Ак-сай. Здесь за поворотом нарвали вкусных яблок и поехали дальше до поворота на Отогон. Отсюда дорога уже идет более разбитая, начинается само ущелье Кегеты. Набор высоты теперь уже виден глазу. Хотя и до этого от трассы мы ехали вверх, но это как и Бэль в Монголии, уклон настолько мал, что не увидишь высоты пока назад не обернешься.

17.21 – 37.1 км – въезжаем в ущ. Кегеты, долина постепенно сужается, уклоны на дороге растут.

18.41 – 44 км – поворот на пер. Бельсаз.

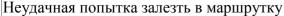
19.48—52 км — встаём на ночёвку на берегу речки Кегеты рядом с какой-то «гостевой фермой» для туристов. Там же купили молока на вечер, и нам сказали что в 6-30 можно будет прийти и купить утренний удой. Цена — 50сом за 1,5 литровую бутылку

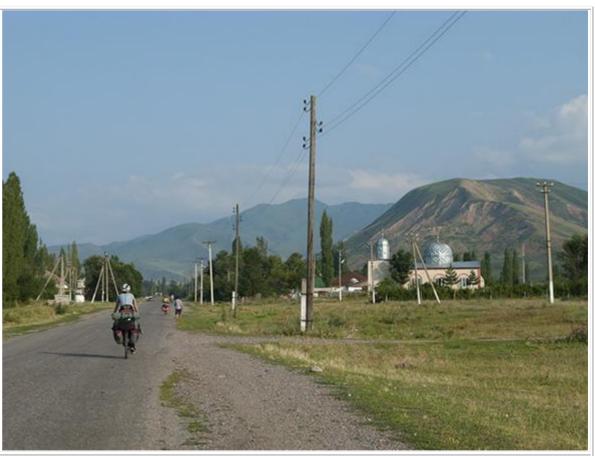
За день пройдено: 52 км.

Асфальт – 40 км Грунтовые горные каменистые дороги – 12 км

Высота ночёвки 1402 м. Набор высоты: 840 м.







Дорога в Кегетинское ущелье

2-й ходовой день, 24 июля (воскресенье).

Утром ясно, +13 oC. После полудня около 23oC. Вечером +5oC. Ночью +5-0oC.

8.45 – 5 км – водопад в Кегетинском ущелье. Типичное попсовое место, куда достаточно легко доехать на машине, соответственно мусор и куча народу.

Дальше водопада нам сказали что дорога становится труднее, и уклон у нее возрастает. Уклон действительно у нее возрос, только вот машины дальше все-равно ездят. И не сказать бы что их мало, вроде едем в «образцовый» пятерочный перевал, а тут все только и гонют на пикники вокруг, выходной же. Я вот все думал неужели и сам перевал проезжаем на машине? Ведь многие ехали дальше. Но тут остановилась одна машина, и оттуда спросили у нас – а можно ли проехать через перевал?? Через 2 часа они вернулись и сказали что нельзя. Прямо перед перевалом лежит большой снежник, но на веле мы облезем. Получается все эти машины что нас обгоняли доезжали до перевала и возвращались – или это прикол такой или никто правда не знает есть ли сквозная дорога?

Дальше по дороге легко проезжаемые броды через ручьи и малые притоки реки Кегеты. Везде, где дорога пересекает основную реку ущелья – проезжаемые на велосипеде мосты.

9.04 – 12 км – приток реки Кегеты по орографически левому берегу, через приток мост.

17.20 – 26 км – после серпантина в четыре витка дорога пересекает реку Кегеты вброд, река тут уже небольшая, выходит из под курумника, все просто перейти по камням. Набираем воду на готовку и небольшой запас ходовой на утро, так как дальше реки уже не будет. Но нам обещали озеро прямо перед перевалом, хотелось бы доехать туда на ночевку. 19.50 – 33 км – Встали на ночевку у упомянутого «озера», которое представляет собой лужу диаметром несколько метров в углублении от растаявшего снежника на поляне. Но тут как раз есть достаточно ровные места с травкой.

За день пройдено: 33 км по каменистым горным дорогам с бродами.

Высота ночёвки: 3450 м. Набор высоты: 2180 м.





Лагерь в Кегетинском ущелье

Подъем на перевал Кегеты

3-й ходовой день, 25 июля (понедельник).

Утром (6.00) ясно +4 оС. После обеда собираются тучи, и после 15.00 нас накрывает дождь на полчаса, +15 оС. К вечеру все постепенно проясняется, но и холодает. Ночью небольшой заморозок.

Подъём в 6.00, в 8.10 выходим на маршрут.

Дорога идёт размеренным серпантином, уклон позволяет ехать в седле. Последние 4 витка серпантина дорога идёт по осыпному склону, и в конце мы видим упомянутый вчера снежник как раз на последнем повороте серпантина. По двое мы легко обкатываем затаскиваем велы вновь на дорогу. Вообще на удивление дорога до перевала очень хорошая, получается что все это накатали «авторадиальщики»

10.02 – 5 км – пер. Кегеты, 3780 м взят. Он представляет собой просто «проруб» в скале, все вокруг в камнях, и спуск дальше такой же, какой же контраст с дорогой на той стороне! По отчету Кузова дорогу на спуск здесь расчищал бульдозер в том году, и похоже что после этого с ней никто ничего не делал. Таявший всю весну снежник подвинул и «размягчил» сыпуху, так что ехать на спуск нам удавалось далеко не везде. Весь перевальный взлет с южной стороны пришлось проламывать по это этим каменным россыпям. И только когда мы спустились к реке Кегеты, серпантины закончились, и дорога опять стала твердой и проезжей.

11.20 – 8 км – мост через реку Кегеты. Дальше вниз по долине нет юрт и скотины практически до самой долины Каракола. Тем временем тучи все сильнее сгущаются, обедаем пока не полило.

12.34 – 17 км – слияние рек Кегеты, Вост. Каракол и Итурлу. Дождь нас все-таки накрывает, но видно что классический послеполуденный горный дождь, он длится не более получаса. По

долине Вост. Каракола идёт хорошо накатанная грунтово-каменистая горная дорога. Виды на заснеженные шапки хр. Карамойнок очень красивы. А все дно долины занимает джайлоо – летнее высокогорное пастбище. Сейчас самый сезон, и в долине очень много юрт. Практически все они с южной стороны долины, дорога же наша идет по северному, мы встретили пару мостов через Вост. Каракол на его южный (орографически правый) берег.

Но чем вот странно что в верховьях долины опять нет ни одной юрты. Доезжаем до речки Пытый, здесь во время какого-то паводка она проложила себе новую дорогу рядом с мостом, так что приходится бродить, но ничего сложного нет, брод чуть выше щиколотки.

17.03 – 32 км – дорога пересекает реку Кара-Тер по мосту. Дальше, опоясывая гору 3795, идёт серпантин к перевалу Каракол. До самой седловины перевала идёт хорошо проезжаемая на велосипеде дорога, только у самого перевала дорогу преграждает глубокий снежник, и серпантин, обходя его, проложен еще выше. Чувствуется что это тут частое явление, объездная уже очень хорошо накатана.

19.05 – 35 км – пер. Каракол, 3450 м, на закате красиво, но очень холодно, так что скорее едем вниз.

19.25 – 37 км – спустились с перевала Каракол, сбросив всего пару сотен метров высоты. Нашли место прямо у дороги, где вроде не дуло, тут же и встали. Отсюда открывался прекрасный вид на ледник перевала Каратор Западный.

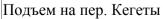
За день пройдено: 37 км – по каменистым горным дорогам.

Высота ночёвки: 3300 м. Набор высоты: 1140 м.



Лагерь на поляне перед пер. Кегеты







Привал на пер. Кегеты





Подъем на пер. Каракол по новой дороге

Вид на пер. Каракол, на старую дорогу

4-й ходовой день, 26 июля (вторник).

B~6.00~ температура +2~ оС. Утром солнечно, безоблачно, к 8~ утра разогревается до +14~ оС. K~ обеду +28~ оС. Вечером кратковременный дождь, +15~ оС. 6.00~ подъём. 8.30~ выходим на маршрут. Утром к нам в лагерь заехал пастух на лошади, машины за ночь по дороге ни одной не проехало.

9.12 – 5 км – следуют несколько бродов через притоки зап. Каракола. Они или проезжаемы в седле либо легко проходятся по камушкам. Здесь мы встретили группу горных туристов Болотина из МГТУ. Они нам сказали что на Киргизском хребте за последнюю неделю погода очень ненастная. Не успели мы отъехать от встречи с ними и пару км, как меня догоняет всадник, и приглашает пройти к нему в гости в юрту. Оказывается он сперва сказал это ехавшей сзади Ксюше, на что она сказала что мол руковод уже уехал не догнать. Всадник конечно очень возмутился: « да я то не догоню?!»

14.15 – 35 км – добираемся до места, где в реку Зап. Каракол втекает приток Алаарча. Здесь мы отобедали на берегу реки в тени дерева и искупались, а то днем жарит очень нехило. Отмечу странным то что в долине западного Каракола юрт очень мало, только в верховьях было несколько штук, и здесь у у впадения Алаарчи была одна. Неужто здесь настолько хуже чем в соседней долине Восточного Каракола? Соответственно в средней части долины красота ненаселенки ощущается намного лучше.

Дальше в нижней части долины появлется ужн постоянная населенка – какие-то строения, но людей все-равно практически не видно, как впрочем и машин на дороге – какая же радость после подъема на Кегеты. Сама дорога – хорошая ровная грунтовка практически без гребенки. Над долиной Сусамыра видно что двигаются на нас дождевые облака, но встретились мы с ними только когда добрались до дороги А-367.

18.05 – 87 км – на дороге А-367, как я прочитал в отчетах, была уже гребенка. Это был грейдер с трафиком ~1-2 маш/мин. Причем тут ездили и пылили фуры, в общем достаточно мерзко. Но гребенка не такая уж и плохая – практически везде можно найти где можно ехать без нее. По самой долине Сусамыра рядом в поле проложена грунтовка, по которой можно проехать без гребенки. Навстречу нам проехала милицейская машина, из которой показали fuck! Но хоть «проверкидокументов» не стали делать.

Проезжаем село Кожомкул (бывш. 8 марта), магазины в нем есть. На выезде, у слияния Каракола с Сусуманом стоит древняя могила богатыря Кожомкула — красивое место. Дальше уже начинает мощная сплавная река Кекемерен и дорога идет в ее каньоне. Я читал, что этот каньон красив, и мы как раз начинаем туда въезжать в самое красивое время на закате. Тут нас накрыл небольшой дождь, но от него зато появилась радуга.

Река очень мощная, водников мы не видели, зато есть много стоянок для чалки, на одной из них мы и заночевали, она чуть ниже дороги, и нас практически с нее не видно.

За день пройдено: 103 км – горным каменистым дорогам.

Набор высоты: 468 м. Высота ночёвки: 1940 м.







В долине р. Каракол



Приглашает в гости

В юрте





Небольшой дождь в с. Кожомкул

Вид в противоположную сторону

5-й ходовой день, 27 июля (среда).

B~6.00~температура +15~оC, ясно. Днём ясно, жарко +34~оC. Вечером пасмурно, постепенно небо затягивает тучами, +20~оC.

Утром трафика на дороге намного меньше. Каньон очень красив, только вот после поселка Кызылой с запада приходит линия ЛЭП и подпарчивает вид. Примерно в 2км за поселком на т.н. «красном мосту» нам сказали что можно набрать воды — она у них как родник. Красный мост оттого что перила красные. В нескольких километрах ниже по дороге есть еще один такой впадающий справа приток, там даже памятник барану стоит.

Самое красивое место в каньона Кекемерена в его нижней части, в месте впадения р. Кичикул. Здесь видны разноцветные слои скал – прямо как в Фанах!

13.08 – 35 км – село Арал. К полудня жара стала очень сильной, и, так как с моста через Кекемерен мы увидели место где можно сойти к воде и искупаться, то мы этим конечно воспользовались.

Дальше дорога идет уже вверх по притоку Джумголу. Здесь клали новый асфальт к руднику Мин-куш. Нам сегодня надо закупиьтся, и я раздумывал где это сделать в пос. Чаек или Каирма. Хоть второй и выглядит большим по карте, но именно Чаек райцентр, и все магазы и минирыночек именно в нем. Мы спрятались в тенек, и закупились дынями и мороженым чтобы переждать самую жару. Группа Дещеревского отсюда хотела напрямую срезать к перевалу Каракичи, но они тогда заблудились, я сейчас тоже смотрел космосъемку, сквозных дорог не нашел. Хотя рельеф тут прекрасно позволил бы срезать

18-30 — 58км - пос. Акчий. Перед ним находится старое кладбище с усыпальницами, похожими на могилу Кожомкула. Дальше трек Сорокина делал крюк через Баш-Кууганды, я же решил что можно срезать напрямую через поселок Акчий. Это нам удалось, но только наполовину. Впереди хорошо была видна сопка Чонтёбе с какой-то антенной, там то и шла наша дорога. Мы хотели было прорваться по тропам напрямую к ней, но встреченные женщины сказали нам что там брод через Джумгол, а мост есть в 1 км. восточнее, как раз там то и шел трек, так что небольшой крюк все же пришлось сделать. После моста сразу же пошел долгий муторный подъем по педименту. Но хорошо что гребенки на дороге практически нет. Дело клонилось к закату, и доехать до гор бы мы уже не успевали. Так что мы встали у деревьев, которые росли у арыка. По темноте можно было бы проехать и еще дальше, но до самых гор деревьев, а значит и сушняка, больше не просматривалось.

Как стемнело мы наблюдали практически повсюду вокруг грозы, но над нами светили звезды – очень классно!

За день пройдено: 72 км – асфальт, грейдер. Высота ночёвки: 2040 м. Набор высоты: 805 м.





Трасса А365 вдоль р. Кекемерен

6-й ходовой день, 28 июля (четверг).

Утром пасмурно, +14 oC. Вскоре начинается затяжной «теплофронтовой» дождь, +15 oC. K вечеру характер погоды сильно не меняется +11 oC.

Утром видно что погода за ночь не развеялась, а наоборот, облака клубятся у вершин гор, нехороший знак, жди дождя днем. Так оно и оказалось, часов в 9 начался дождь, он усиливался и мы встали сперва под тентом, а потом поставили палатку.

14-10 - 7 км – поспав и пообедав в палатке, дождались пока сильный дождь пройдет, пока раскроет горы и ущелье впереди от тумана, мы выдвинулись дальше. Ехать по бэлю-педименту очень муторно, горы приближаются очень медленно. Самосвалы на расположенный впереди угольный рудник Каракичи ездят, но не очень часто ~5 шт/час.

15-50 – 15 км – Наконец мы добрались до ущелья и до самой реки Каракичи. От дождя она вся мутного коричневого цвета, ее даже для кипячения не очень то применишь. Но раз в несколько км попадаются стекающие со скал читые ручьи. Само ущелье очень красиво, вокруг выходы красноватых скал.

17-25-24 км - впадение речки Кичи-Каракичи. Здесь расположены какие-то строения, и в них есть и люди. Есть и будка с надписью милиция. Непонятно это поселок или что-то типа

экологического поста, на нас никто внимания не обратил.

19-00 – 30км впадение речки Тогузтеке, здесь тоже наблюдаются строения и скопление юрт. Дальше дорога идет в «висячей долине», к реке уже спуститься затруднительно. С деревьями уже тоже напряженка, так что как увидели подходящее место, где дорога начинала поднималась на небольшой пупырь, но влело шла заброшенная отворотка на спуск к реке, то там то мы и встали. Тем более что опять пошел моросящий дождь.

За день пройдено: 32 км по грейдеру, каменистым горным дорогам.

Высота ночёвки: 2750 м. Набор высоты: 811 м.



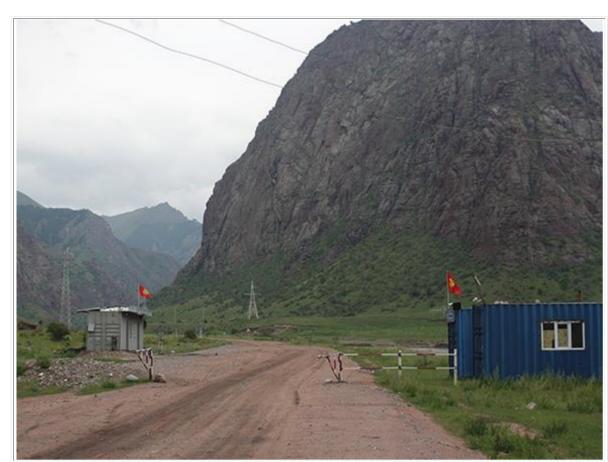
Лагерь возле арыка в поле около с. Баш-Кууганды



Погода в этот день была не очень



Дорога от Баш-Кууганды по направлению на Каракече-Уголь





Пост

Дорога, ведущая в Каракече-Уголь

7-й ходовой день, 29 июля (пятница).

Утром облачно, +12 oC. Потом развеивается, но к полудню опять натягивает облаков, +15 oC и до вечера кратковременные грозы сменяются переменной облачностью и солнечными просветами. Вечером ветрено, пасмурно, +18 oC. Моросит лёгкий дождик, с наступлением ночи небо становится ясным и звёздным.

Подъём в 6.00. Стартуем на маршрут в 8.20.

9-20-5 км – рудник и поселок Каракичи, видно что работа тут идет, самосвалы тужатся едут в подъемы. За рудником идет уже серпантин на перевал, дорога хорошо накатана, да и трафик на озеро наличествует  $\sim 10-20$  маш/час. На втором витке серпантина мы увидели как стекающий ручеек сос клона выведен в трубу – скорее всего рабочие так оборудовали себе его. Мы там тоже набрали воды. Чем выше тем лучше открываются виды на хр. Молдотау, но и видно насколько обширны отвалы от рудника...

11-30 – 12 км – пер. Каракичи 3364м., как и написано в отчете Сорокина, озера Сонг-Кёль не открывается нашему взору. Хотя конечно если присмотреться, то на самом горизонте краешек его заметен. Перекусили и погнали дальше, ведб очень хочется искупаться, пока не полило, а тучи вокруг собирались нехилые. Рельеф дальше – всхломленное плато, постоянно вверх-вниз, но виды на Сонг-Кёль и хребет за ним. И видно как же его там полощит. Нас тоже накрыло пару раз зарядами, пришедшими с ЮЗ, но в целом нам часто удается ехать в солнышке.

Нам после озера ехать на перевал Молдо-Ашуу, и, чтобы нам не ехать туда-обратно по одной дороге, я хотел проехать срезать через ур. Акташ, но на месте дорога оказалась очень плохо наезженной. Так время не выиграть, поедем тогда по основной дороге. Трафик на ней еще выше до 1 маш/мин. Тут полно юрт, гостевых юрточных городков для туристиков, в общем дикой природой это уже никак не назвать. Но надо хотя бы сгонять искупаться, дорога ближе всего подходит к озеру в ур. Сары-Булунг. Берега у озера практически повсеместно заболочены, а раз там дорога подходит близко значит скорее всего там каменистые берега и может будет зайти в воду. Туда то мы и погнали. Нас обогнала полицейская машина, смотрят тут в такой толпе за порядком.

14-10 – 56км - Мимо очередного юрточного городка мы проехали прямо к берегу, но чуда не случилось, здесь тоже было все заболочено, и максимум что мы смогли сделать это «помочить ножки». Пообедали, и начали быстро собираться, потому что теперь уже на нас летел суровый дождевой заряд. Он длился всего минут 15, но был очень холодный. Хорошо что было видно что он локальный и приближалось солнце.

16-50 – 68км – ур. Молдо-Ашуу, здесь стояла перед подъемом на перевал стояла юрта, в которой продавала Камыз, причем здесь его останавляивались даже местные покупать, так что купили и мы, цена 50сом за 1,5 литра.

17-20 — 72км — пер. Молдо-Ашуу 3200м. Почему-то на указателе написана высота 3345м, но как позже оказалось это еще весьма скромное завышение. Южный склон за перевалом очень крут, видны многочисленные витки серпантина «что смотришь влево, что направо». Виды открываются отменные, видны даже белые скалы долины Нарына. Здесь останавливаются и практически все легковушки, что заехали сюда. Спуск по всем виткам серпантина занял больше часа, и только после этого мы наконец начали продвигаться вперед по долине речки Суулу-Куртка. Удивлял просто огромнейший трафик наверх, до нескольких маш\мин. И это на грунтовом серпантинном перевале! Но, как потом оказалось, именно в эти надвигающиеся выхи на озере должен был состояться праздник с народными состязаниями, вот все туда и ломили, а то мы даже правительственные эскорты видели. Эх, надо было бы проехать нам там на лень позже.

Ниже в долине появляется много деревьев и сушняка, воду можно набрать с боковых ручьев-родников, тух их много. На ночевку мы встали в лесочки на берегу реки Куртка напротив впадения реки Кель-Кайынг, там был пешеходный мост на восточный берег, куда мы и переправились. Но через некоторое время мы увидели, что кто-то подъехал на машине к речке со стороны трассы. Про то что есть пешеходный мост к нам они видимо не знали. Мы думали они хотят встать здесь переночевать, но они уехали.

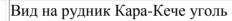
За день пройдено: 83 км – по каменистым горным дорогам

Набор высоты: 1310 м. Высота ночёвки: 1940 м.





Лагерь у дороги на Кара-Кече уголь







У озера Сонг-Кёл

На пер. Молдо-Ашуу

8-й ходовой день, 30 июля (суббота).

Утром облачно, +17 оС. Днем Ясно +30 оС, вечером ясно, +18 оС.

Подъём 6.00. Утром видно что облака висят над горами, но хотя бы не цепляются за вершины. Но к моменту выхода из лагеря все очень даже неплохо развеялось.

9.55 – 8 км – за поселком Джаны-Талап начинается асфальт, это пришла дорога с Казармана. Следует отметить что нижняя часть долины куртки очень красива, и скотины практически нет

10-05 - 9км — мост через реку Нарын. Вода в реке очень мутная коричневая, а ведь так хотелось искупаться, жара то нарастала! Но зато есть на нашем северном берегу слева заводь, и даже съезд туда. Вода оказалась немного с «запашком», она же намного более застойная чем река, но мы все равно залезли охладиться, а потом туда еще и местная ребятня приехала на велах

За мостом мы попадаем на дорогу на Баетов, малоразбитый асфальт, трафика в первый час казалось что вообще нет, но потом все-таки машины стали проезжать – несколько в час. У паши появилась грыжа на покрышке, меняем на запасную, и жрем в это время облепиху, тут ее полно. Заодно уж тогда и пообедали чтобы время не терять.

14-50 – 38км – пос Угут, за ним асфальт становится более разбитым. Но виды вокруг отменные, и практически никого нигде нет

17-00 – 55км - Баетов, закупаемся на следующие 3,5 дня. Здесь в магазине мы обнаружили так полюбившиеся нами в Казахстане слоеные печенья. Причем изготавливаются они в подмосковье, но там мы их никогда не видели, а вот в средней азии пожалуйста)

В Баетове асфальт заканчивается, дальше грунтовка на Терек, причем надо расспросить местных где именно надо вывернуть, а то полевок тут как грязи.

18-00 – 65км – Терек, здесь набираем воды и едем в сторону перевала Кулак- Ашуу по треку. Дорога подходит к руслу Терека, а затем пересекает его по мосту. Однако русло сухое, и дорога уже проложена рядом с мостом. Виды вокруг очень красивые – прямо вылитая Монголия! Дальше дорога уходит в русло Беуройлю. Оно тоже сухое, и даже дорога идет по руслу – привет из Гоби! Я даже немного забеспокоился о том хватит ли нам воды, не ожидал встретить такие аридные ландшафты тут. На ночевку встали в одном из распадков у реки, чтобы нас не было видно с дороги.

За день пройдено: 72 км по грунтовым дорогам — 17 км по асфальту — 55 км

Набор высоты: 530 м. Высота ночёвки: 2050 м.





Лагерь посреди деревьев в долине р. Куртка



Грыжа на задней покрышке Kenda K-SHIELD



Выезжаем из с. Баетов (с. Байгенчек)

Высохшее русло р. Беуройлю

Утром и днем дождь +15 oC. K вечеру проясняется, +10oC, c темнотой очень быстро холодает до заморозка.

Утром опять идет дождь, и все горы впереди закрыты туманом, вновь задерживаемся. В реке появилась вода и мы сбегали пополнили в ней запасы. Через еще пару часов дождя вода в реке уже стала коричнево-красной, а ты то когда набирали думали она мутноватая была.

Наконец после полудня давление начало расти, и тучи хотя бы раскрыли дорогу впереди, так что мы пообедали и в 12-40 покатили вверх по долине. На карте обозначены 2 «загона», оба они обитаемы. У второго мы перекусили и полюбовались открывающимся видом на серпантин. Ну и покатили вкручивать, тем более что погода все более улучшалась. Чем выше мы поднимались тем красивее открывались виды на каньон Терека и красноватые горы рядом с ним.

17-25 - 16км - Но вот наконец мы влезли по серпантину на хребет Бабачетау, дальше казалось что должно быть выполаживание. Так оно и было, только дорога лезла на самый верх пупыря слева

18.15 – 20 км – Мы взобрались на этот пупырь, который обозначен на нашей карте как перевал пер. Беуройлю 3268м. Здесь уже стояла машина, киргизы отмечали взятие перевала, они угостили и нас баурсаками и мясом. Они нам также дали воды, набранной как раз в Ташрабате, откуда они держали путь. Они также сказали что внизу сейчас будет очень холодно. «Тут вам немножко тяжело еще будет, а потом вниз». Мы поспешили поехать дальше, а то время то было уже вечернее. Дорога вроде бы начала сбрасывать высоту, но это длилось недолго. Дорога стала забирать на северо-запад, это я помню видел и по космосъемке, но только вот она шла с постоянным набором высоты. А времени до темноты оставалось все меньше, и температура падала очень быстро, было уже около +5 с сильным ветром

19.45 – 25 км – пер Мэлс-Ашуу 3380м. Это название не помечено на картах, однако же перевалом стоит считать именно это место, мы набрали с «ложного» перевала 200м. Отсюда открываются отличные виды на хребет Ойнакаджар. Но нам надо спускаться туда где потеплее. Хорошо что серпатнтин теперь уже идет вниз без подъемов, и через 7 км мы нашли место, укрытое от ветра, хоть и неполностью. Рельеф тут опять всхломленный, и иногда турбулентностью к нам залетали порывы.

За день пройдено: 31 км – по грунтовым горным дорогам

Набор высоты: 1500 м. Высота ночёвки: 3020 м.



Лагерь у р. Беуройлю. После дождя из неё стало возможно набрать воду





Дорога на пер. Мэлс-Ашуу



Подъем на пер. Мэлс-Ашуу



Пер. Мэлс-Ашуу

Пер. Мэлс-Ашуу

10-й ходовой день, 1 августа (понедельник).

Утром ясно, -4 оС. После обеда переменная облачность, +18 оС, Вечером ясно, безоблачно + 19 оС.

Утро очень бодрило, мы даже залезли кушать завтрак на ближайший пригорок, который был освещен солнцем.

От стоянки продолжаем спуск до реки Акбейит. Здесь уклон выполаживается и мы едем по практически горизонтальному дну долины

9-20 – 11км – брод через реки Акбейит и Калкагар, если это можно назвать бродами, 2 рукава глубиной по 10-15см и шириной 2-3 м. Дальше дорога вдоль речки Калкагар, начинается подъем, но уклоны очень малы, ехать можно практически не снижая передачу.

9-40 – 16км – брод через Пшукасу, за ним уклон возрастает до 3-4%. Дорога огибает хребет Ойнакджар, теперь можно полюбоваться вблизи теми скальными выходами, что мы вчера видели с перевала. На карте нарисовано множество родников, но практически везде у них стоит юрта и сам родник весь обгажен скотиной.

12-10 – 32км – перевал Кулакашу 3400м, на самом перевале видов нет, так что здесь особо останавливаться и не стали. А вот на спуске красиво видны скалы хребта Ойнакджар. Затем дорога идет ровно вниз вдоль сухого русла Текейлютор. На этом участке колея стала намного хуже наезженной, но скрость мы здесь все-равно держали под 30 км/ч

13-00 – 45км – трасса а365 с Торугарта, машин практически нет, асфальт идеальный, нам надо проехать 2км на запад до поворота на Ташрабат. Здесь был и указатель, так что не промахнуться. Только вот дальше шел грейдер с гребенкой, но левее в поле есть хорошая грунтовка.

14-00 – 54км – долина прорезает хребет Чакташ, здесь очень красивые скалы, здесь же мы тогда и отобедаем

15-40 – 61км – крепость Ташрабат, вокруг понаставлено множество гостевых и тп юрт. Тут же снимали уже какой-то фильм, но нас впутили. Вход платный 100сом с иностраносов и 20 с местных. Под кого должны сойти мы было предметом спора и торга, в итоге сошлись на чем-то среднем.

18-25 – 75км – вернулись на трассу 365. Дальше до Ат-баши она идет на спуск, так что ехать по идеальному асфальту красота. Справа постоянно меняются виды на ледники хребта Ат-Баши – очень красиво.

19-50 – 94км – поворот на дер. Кызыл-Туу. Здесь росло очень много сушняка, а если свернуть налево, то можно попасть к заброшенной ферме, у которой мы и остановились ночевать. За день пройдено: 94 км

по грунтовым горным каменистым дорогам – 72 км по асфальту – 22 км

Набор высоты: 1516 м. Высота ночёвки: 2350 м.





Лагерь на спуске с пер. Мэлс-Ашуу



Небольшой перевал через холм



Дорога с пер. Мэлс-Ашуу к трассе А365

Дорога от трассы А365 к Таш-Рабат





Крепость Таш-Рабат

Сбор топлива для печки на трассе А365

11-й ходовой день, 2 августа (вторник).

6.30. Подъем. Ночевка в поле, лагерь возле заброшенной фермы

С утра прохладная погода, где-то 12 ОС. Как только появляется солнце становится тепло, потом жарко

7.00. Завтрак

В 8.30. Выходим на асфальтовую дорогу Трасса А365 в районе с. Ат-Баши, ведущая к границе с Китаем. Трафик небольшой, в основном китайские фуры, в сторону Нарына. Дорога идет с отрицательным уклоном, едем быстро, можно практически не крутить педали и ехать со скоростью 30 км/ч и больше.

9.45. Решили остановиться в поселке, купить молока. Купили 3 л молока овцы и коровы в разных местах

Спуск заканчивается красивыми видами на горы, переезд по мосту через реку Ат-Баши.

11.00 Дальше все также идеальный асфальт, подъем в гору к небольшой свалке, недалеко от города. Проехали подальше, до выезда из города Ат-Баши, остановились на перекус.

12.30 Дорога в подъем между горами на пер. Кызыл-Бэль. Рабочие нам сказали что дорога до Нарына на ремонте, и что на веле проехать там сейчас нельзя. Нашли китайские фуры, в которые мы смогли запихнуть велы и проехать до въезда в город. Но идеальный асфальт закончился, все в тучах пыли от фур. В Нарыне снова асфальт и незначительное количество машин.

14.30 Закупка еды в магазине, на рынке. В Нарыне есть небольшой рынок, где можно купить фрукты и сухофрукты. Мы купили дыню, 3 кг абрикосов, обменяли деньги. Обед в кафешке. Заказали манты и чай. Было очень вкусно, но возможно мы отвыкли от такой еды. Днем жарко.

16.10 Дальше делаем несколько кругов, решаем по какой дороге нам ехать. Едем на восток. Дорога вдоль реки малый Нарын.

Асфальт сменяется очень пыльной гравийной дорога.

16.45 Останавливаемся в деревне у колонки набрать воды и помыть абрикосы, устаиваем привал и перекус. Местные дети смотрят с интересом. Дальше подъем в гору, пыль гравий.

17.30 Нас позвали в гости. Пили чай с лепешками, вареньем из вишни, угостили арбузом.

19.50 пересекаем мост через реку Нарын недалеко от впадения реки Малый Нарын, встаем на ночевку

За день пройдено: 115 км

Высота ночевки: 2200 м



Лагерь в поле у заброшенной фермы





Трасса А365 в районе с. Ат-Баши

Город Нарын





Едем из Нарына на восток

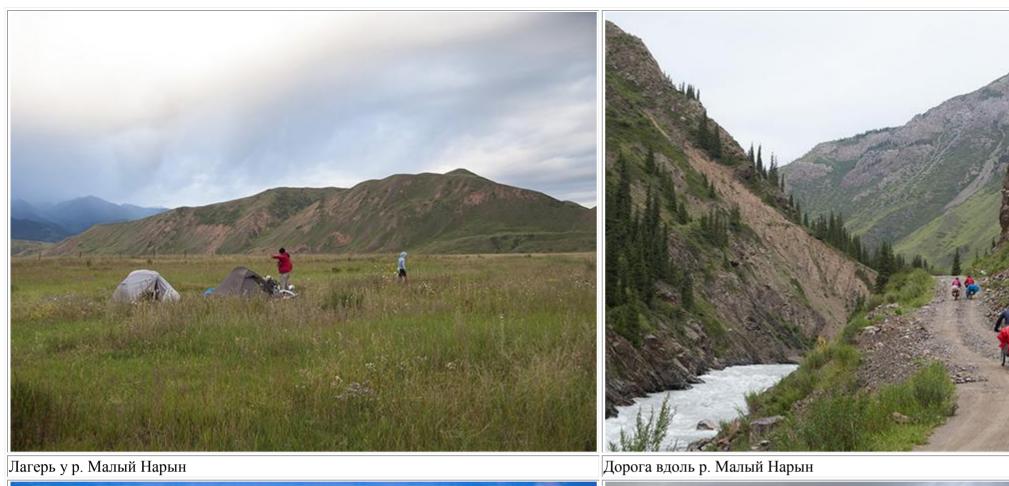
Дорога в долине р. Малый Нарын

12-й ходовой день, 3 августа (среда).

Полъем в 6 30

- 8.10. Погода пасмурная. Кажется в ближайшее время будет дождь, но видно светлое небо.
- 8.25 Медленно собираемся. Готовим кушать. Распределяем еду на всех, чтобы был равномерный вес. Собираем палатки и оставшиеся вещи, выдвигаемся дальше. Теперь нас ждет постоянный подъем к перевалу Тосор.
- 9.50 По грунтовой дороге едем вдоль реки Малый Нарын, пересекаем мост через реку. Свх. Эки-Нарын. Начинается непродолжительный дождь. Прячемся под деревом. Минут через 10-15 дождь заканчивается. Покупаем молоко.
- 10.40 Едем по крутой горке вверх се также по ущелью вдоль реки. Покрытие твердое, каменистое, иногда не удается заехать, приходится идти.
- 11.05 Доезжаем до ручья, набираем воду.
- 12.20 Едем до моста через реку. На мосту перекус. Доедаем абрикосы, запивая молоком.
- Дорога идет по ущелью, подъемы сменяются спусками, едем параллельно реке, вокруг ели.
- Иногда идет небольшой дождь, но в тоже время появляется солнцем.
- 14.40. Дорога каменистая, погнулся задний тормозной диск от прилетевшего камня.
- 14.55 Ремонт и одновременно обед у дороги.
- 16.30 Попадаем в долину, проезжаем до поселка Тамды-Суу, останавливаемся на перекус, дальше вверх, встречаем двух поляков, велотуристов.
- 18.35 Едем по долине, река необычного серо-голубого цвета.
- 19.45. Покупаем молоко. Начинает темнеть, много юрт и баранов. По навигатору смотрим направление пути. Мост через реку Карасаз, за мостом основная дорога уходит налево, в сторону перевала Джалпакбель и поселка Сары-Булак. Едем на седловину по грунтовой срезке, открываются красивейшие виды, одно из запоминающихся мест. В низине стоят 2 палатки, возможно альпинистов, мы проезжаем чуть дальше, спуск в долину Болгарт, встаем у реки, ниже дороги, дальше от нас стоит палаточный лагерь из 5-7 палаток Red Fox. За день пройдено: 60,11 км

Высота ночевки: 2350 м







Дорога вдоль р. Малый Нарын

В долине р. Болгарт

13-й ходовой день, 4 августа (четверг).

Утро. Подъем в 6.30.

9.30 Погода прохладная, так как уже набрали высоту. Через какое-то время появляется солнце, едем по долине мимо свистящих сусликов вдоль реки Болгарт. Дорога хорошая. Долина Джилссу. Встречаются речки и ручьи.

15.10 Подъезжаем к броду через приток р. Кашкасу, перебираемся на противоположную сторону, гГде находится горячий источник Джилсуу, куда можно попасть за 150 сом. Погода прохладная, но солнце греет.

прохладная, но солнце греет.
15.45 Останавливаемся на обед, кто-то идет окунаться в источник, кто-то отдыхает, покатались на лошадке. Лошади в Киргизии сильные и красивые, есть у всех, живущих в юртах. У горячего источника есть хозяин, который хочет сделать это место достопримечательностью, чтобы место было более туристическим.

Встречаем 2х мотоциклистов

16.50 Обед окончен. Забираемся по крутому склону обратно на дорогу. Дорога засыпана сначала небольшими камешками, потом встречаются огромные булыжники, мы проезжаем, а вот машина вряд ли проедет.

17.42 Через какое-то время начинается дождь, мы не останавливаемся. Дождь ледяной с градом, все промокли насквозь, но прятаться не стали, едем дальше, холодно

Когда совсем промокли и замерзли, остановились, поставили палатку, накрыли велосипеды. Только залезли в палатку, дождь закончился, появилось солнце.

18.40 Устроили перекус. Решили ехать дальше. На пути встретили что-то похожее на баранов, но с длинной черной шерсть - это яки, с левой стороны река и холмы.

29.45 Скоро стемнеет, а дорога упирается в поток бурной воды, ищем места обхода, спускаем ниже, много камней, переходим брод через приток реки Джилсуу.

20.20 Затем проходим разрушенный бетонный мост через приток реки Джилсуу.

20.30 Ночевка. Ставим палатки на холме, ищем более-менее ровное место, одна палатка оказывается в районе маленькой ямки. Сегодня спать холодно, так как мы поднялись достаточно высоко, а температура в горах с заходом солнца быстро опускается. Сидим у костра, много звезд на небе, осуждаем все самое инитересное

22.30. Идем спать.

За день пройдено: 49,57км

Высота ночевки: 2790м





Ночевка у р. Болгарт



сооружение моста через приток р. Джилсуу



Дорога в долине р. Джилсуу





Брод через приток р. Джилсуу

Разрушенный мост через приток р. Джилсуу

14-й ходовой день, 5 августа (пятница).

6.00 Подъем.

7.00. Завтрак

8.30 Выход. Продолжаем свой равномерный подъем к перевалу. Дорога постепенно выходит на высокогорное плато.

В стороне стоит юрта местных киргизов, они заметив нас подошли к дороге, предлагают нам войлочные сувениры.

9.50 На пути снова встречаем небольшой брод через приток реки Джилсуу и встречаем киргиза на лошади, он с интересом наблюдает за нашими перемещениями.

В очередной раз нас догоняют мотоциклисты, кажется они едут с нашей скоростью.

10.43 Еще один небольшой брод преграждает дорогу, проходится легко, по камешкам.

12.10 Делаем привал, перекус перед основным подъемом.

Уже видно дорогу к перевалу. Дорога серпантин, на которых можно видеть участников, уехавших вперед, как на ступеньках, дорога каменистая, достаточно крутой подъем, часто приходится слезать с велосипеда и идти пешком.

Без продолжительных остановок преодолеваем подъем. Погода пасмурная, вот-вот пойдет дождь. Но дождя как такового не было, нам повезло, совсем немного капает, ветренно. Оглянувшись назад, видим, что в долине, из которой мы приехали, темное небо и идет сильный дождь.

13.45 Мы на перевал. Перевал Тосор 3887 м. Уходим туда, где не так ветрено, дует сильный ветер со стороны озера Иссык-куль, фотографируемся на фоне ледника. Тут совсем безжизненно, камни, снег и лед, совсем нет зелени, много осыпей и огромных камней. Сначала небольшой крутой и опасный участок спуска, потом дорога выравнивается, камней встречается меньше и уже можно ехать быстрее, но все равно стоит быть осторожным, так как россыпи камней, промоины встречаются. У небольшого водопада останавливаемся набрать воды.

15.50 Спускаемся еще, уже появляется какая-то зелень, сильный ветер со стороны озера. Решаем остановится на обед на повороте дороги и спрятаться от ветра за холмом, ветер такой сильный, чуть ли не сносит вместе с велосипедом.

Дальше спуск в долину, очень красиво, там значительно теплее, все зеленое, дорога грунтовая, появляется поселок. Уже видно озеро Иссык-Куль, похожее на море. Организм чувствует перепад высот. На спуске 1 прокол.

18.55 Проезжаем небольшой мостик через реку Бугумуйуз, приток впадает в реку Тосор, попадаем в скалистое ущелье, дорога неровная каменистая, сменяется гравийной, затем появляется где-то песок. После ущелья видно вдалеке озеро, Иссык-Куль. На пути встречаются деревья облепихи, абрикосы, проезжаем мимо деревни и на закате выезжаем на дорогу, идущую вдоль озера.

19.45 Ищем место для ночевки, уходи недалеко, по песочку к берегу озера. Ночевка на песчаном пляже. Позже заметили палатки путешествующих велотуристов из Франции За день пройдено: 59,47

Высота ночевки: 1690 м



15-й ходовой день, 6 августа (суббота).

На пер. Тосор

Утром пасмурно +15 oC. В 9.00 температура +21 oC. В пасмурно полдень +25 oC. После обеда пременная обласность, вечером дождь, +12 oC

Подъём в 6.00. В 8.30 выходим на маршрут. Сажаем Машу на маршрутку в Бишкек, это стоит 500 сом. Сами же едем по трассе в обратную сторону к повороту на Барскоон. Я хотел срезать через Тамгу, но местные уверили что проезда дальше нет.

Спуск с пер. Тосор

10.20 – 11 км – Поворот на технологическую дорогу на рудник Кумтор, о чем стоит указаьель, но нам надо закупиться продуктами, так что мы едем до следующего поворота в Барскоон. 11.00 – 15 км – Барскоон. До Барскауна ведёт разбитый, но довольно ровный асфальт. В Барскооне несколько магазинов на площади, все необходимое мы там закупили. От Барскауна идет дальше дорога в горы, которая через 4 км соединяется с технологической дорогой на рудник. Это превосходный магистральный грейдер, который даже поливают водой, чтобы он меньше пылил – это дорога на рудник Кумтор. Главное что на нем нет гребенки! Трафик машин большой ~50 шт/час, выходной - все едут на пикники. 15.20 – 33 км – Барскаунские водопады. Тут красиво, но жутко попсовое место, десятки машин и юрт, стараемся побыстрее уехать отсюда выше. Дальше легковушки практически не

ездят, только грузовики рудника – их примерно 5-7 в час. 17.10 – 41 км – ручей Джунгуроме впадает в реку Барскаун. Здесь отличное место для ночёвки – травка, тянь-шаньские ели и много мест под палатку вдали от дороги.

17.25 – 43 км – пост экологического контроля. Здесь в прошлом году ободрали группу Кузова на 1500 сом, мы были готовы дать отпор, или же как-то попытаться объехать, или же у когото в кузове проехать. Но охранник посмотрел на нас, спросил куда едем и поднял шлакбаум. Тут начинается долго собиравшийся дождь, мы пережидаем его под тентом, когда он закончился продолжили движение по серпантину и встали на ровном месте между витками серпантина, из-за отвалов на дороге с нее нас не видно.

За день пройдено: 46 км по грейдеру – 38 км по асфальту – 15 км Набор высоты: 1480 м. Высота ночёвки: 2970 м.



Утром пасмурно, +10. В полдень +12 оС, ясно, ветренно. К вечеру быстро холодает, +4 оС. Ночью +1Подъём в 6.00. Выходим на маршрут в 8.15.

8.58 – 4 км – пер. Сарымойнок 3126 м. Но подъем дальше продолжается – и какой придурок обозвал это перевалом? Причем он и на официальных картах подписан. Здесь еще вывеска стоит, где указана высота 3442м, вот это я понимаю «погрешность»!

От Сарымойнока до самого рудника Кумтор ведёт превосходный грейдер. Ровный, без гребёнки, широкий. Дорога от Сарымойнока на Барскаун полностью проезжается в седле, очень красивый путь по суровым каменистым горам, почти лишённым растительности, повсюду указатели о лавинной опасности, но камни вроде не прилетают.

12.45 – 13 км – пер. Барскаун 3756 м взят. После перевала продолжается плавный набор высоты и выход на плато Арабель. Вокруг очень красиво – на горах следы свежего снега. Вскоре открывается вид и на массив Ак-шийрак. Здесь то мы решили и отобедать.

15-00 – 25км – развилка дорог на перевал Суек и на Рудник, нам налево.

Движемся по долине Арабель до поворота с дороги к озеру Чоколыкёль. Здесь уже стоит опасаться фур с рудника – по прямой они носятся под 80км/ч, от них пыль стоит столбом. 16-25 – 33км – сворачиваем с грейдера напролом к реке Арабель-су в месте, где она максимально близко приближается к перевалу Джуку.

16.55 – 35 км – брод через р. Арабельсу. Ширина 30 м (посередине островок), глубина максимальная по бедро, течение 1м/с, дно – илистый песок пополам с камнями, но ближе к северному берегу надо быть осторожнее там под водой большие невидимые камни, в спешке можно об них и спотыкнуться. Переносим велосипеды и рюкзаки отдельно.

17.50 – 38 км – берег озера Чоколыкёль. От брода до сюда пешком – дорог нет, почва кочкастая, затраты сил на езду выше, чем пешком. От середины восточного берега озера можно ехать по какому-то тракторному следу. Перевал Джуку впереди как исчадие ада - позади совершенно чистое небо, впереди, в направлении перевала кромешный ад из туч и пелены

18.55 – 41 км – Хоть время еще есть, но идти прямо в дождь из солнца не хочется, встаем у какого-то ручейка.

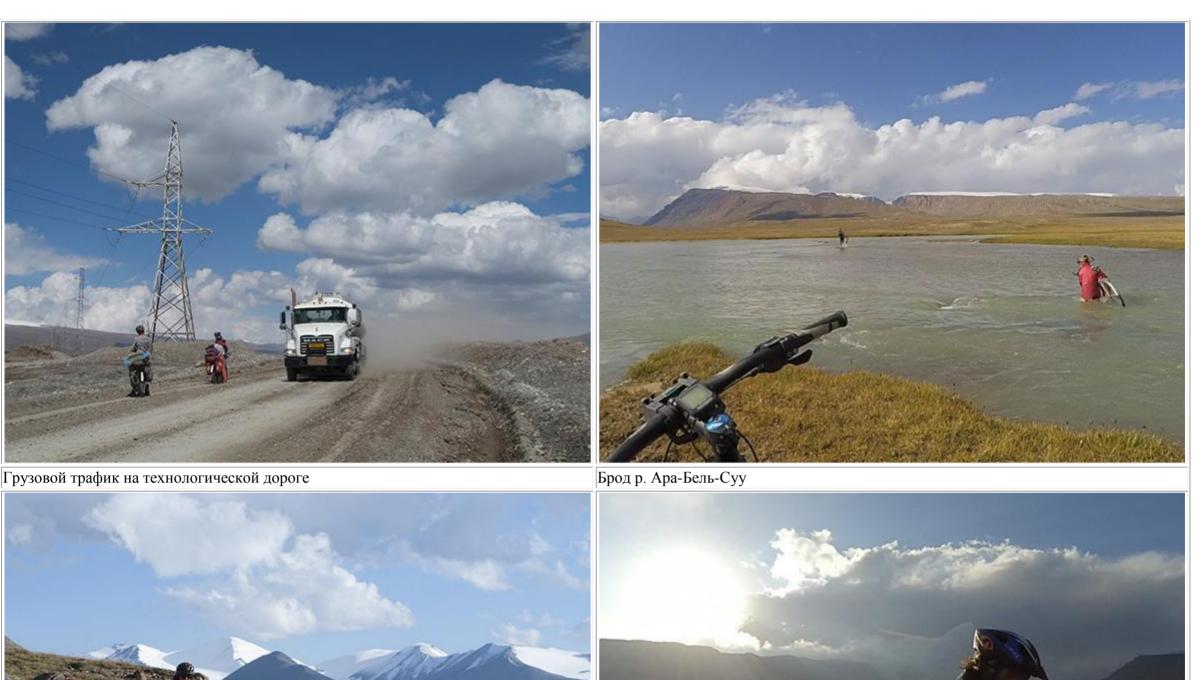
За день пройдено: 41 км

по грейдеру – 36 км по бездорожью – 5 км

Набор высоты: 1030 м.

Высота ночёвки: 3705 м.









Около пер. Джууку Характерная погода пер. Джууку (вдали)

17-й ходовой день, 8 августа (понедельник).

Утром в 6.00 +2 оС. В полдень +22 оС. Вечером +24 оС. Весь день солнечно, почти безоблачно. Слабый ветер.

Утром характер вчерашней вечерней погоды на перевале не изменился – вокруг безоблачно, а на перевале тучи. Но пока мы собирались там начало немного развеиваться

8.45 — выходим на маршрут. Дорога довольно заболоченная, главное не терять колею, она все-таки тверже окружающего грунта.

10.50 — 6 км — пер. Джуку 3600 м. Перед перевалом перешли вброд по камням речку. Брод довольно мерзкий — дно или с крупными камнями или же с очень вязким илом. Тут вообще то был построен мост, но большой рукав реки сейчас течет мимо него. Перевалом конечно это место назвать сложно, мы вниз едем уже от самой реки Арабель, но именно отсюда начинается спуск с крутым уклоном. Он представляет собой пропаханную бульдозером колею в крупнообломочных камнях. Ехать тут можно мало где, приходится пешкодралить. 12.03 — 9.5 км — первое озеро из каскада горных озёр пер. Джуку, самое крупное. Мы тут конечно искупались. После второго озера дорога принимает вид нормальной колеи, по которой ехать уже не так стремно.

14.25 – 18 км – брод через р. Дунгуроме, два рукава в 400м друг от друга, ширина каждого 3-5 м, глубина 30см, с разбега не проехать, приходится разуваться. Все остальные броды поблизости либо проезжаются, либо легко проходятся по камням с сухими ногами.

15.10 – 20 км – в «Долине Камней» обедаем, тут очень красиво.

Спуск по долине идет с частыми наборами на прижимы, так что быстро ломить не выходит, и надежда ночевать на Иссык-куле тает на глазах.

16.50 – 29 км – брод через приток реки Джуку. Ширина 5 м, дно мелкие камни, течение небыстрое, глубина по щиколотку. Проезжаем в седле и проходим по камням с сухими ногами.

19.05 – 42 км – мост через р. Джуку, за ним уже какое-то подобие населенки «Заукинское леснич». Здесь находятся красивые красные скалы как в Жеты-Огузе, а также «пещера» в них справа от дороги. Но залезть там особо некуда – она глубиной метров 10 всего. После моста делаем привал – здесь отличный вид на красные скалы.

Уже начинало темнеть, надо было искать место ночевки, но населенка тут уже практически везде, но мы конечно же нашли как встать незаметно у Арыка ближе к реке Джуку.

За день пройдено: 54 км – по каменистым горным дорогам и тропам.

Высота ночёвки: 1803 м. Набор высоты: 223 м.



Спуск с пер. Джууку с видом на озеро в одноименной реке

Встречный табун на пер. Джууку



18-й ходовой день, 9 августа (вторник).

Утром в 6.00 +18 oC. В полдень +29 oC. Вечером +19 oC. Весь день солнечно, почти безоблачно. Слабый ветер.

9.05 – 6 км – Сару. Набираем в посёлке из колонке ходовую воду. От Сару едем по грейдеру на советское, откуда по песочной грунтовке на Кайнар. Там мы набрали воды в колонке и покатили по полевой «магистрали» на север, к месту, почеченному как «пионерлагерь». Здесь оказалось отличное место для купания – песок и чистейшая вода. Немного местных знает об этом месте, и тут очень уединенно.

Дальше мы пытались ехать максимально вдоль берега по абрикосовым садам, заодно и подкрепиться можно)

13-30 32км – северная окраина Боз-Бешика, дальше также идет наезженная грунтовка на восток, но через 10 км она исчезает в полях, пришлось идти напролом на юг к грейдеру на Ак-Дёбе. Выход на него был осложнен пересечением сухого арыка глубиной 3м, пришлось затаскивать велы по двое.

16.55 – 55 км – Тилекмат, трасса на Каракол, трафик высокий 10-20 маш/мин.

17.30 – 60 км – Жети-Огуз. Есть магазин с бедным ассортиментом.

19.05 – 75 км – курорт Жети-Огуз, вокруг все в машинах, отдыхающих и юртах, я уже пожалел что сюда мы поехали. Дальше асфальт заканчивается, дорога идёт по ущелью и имеет характер горной дороги с крупными закрепленными камнями. Но проезжается хорошо. Перед въездом в ущелье пункт сбора денег, по отчету в 2015 с велосипедистов сдирали денег, сейчас пропустили бесплатно.

19.45 – Ущелье узкое, и незаметных мест для палаток практически нет, но примерно в 5км от экопоста слева есть небольшой пойменный «лесок», куда вела натоптанная тропка, там никого не было и место под наши палатки нашлось.

За день пройдено: 80 км

по каменистым горным дорогам – 62 км, по асфальту – 18 км

Набор высоты: 650 м. Высота ночёвки: 2220 м.



Локальное препятствие в виде арыка

Дорога на курорт Джети-Огуз

19-й ходовой день, 10 августа (среда).

Утром (6:00) ясно, +9 C, днем +22 C, вечером холодает до +16 C. Утром и днем была небольшая облачность, к вечеру прояснилось.

Подъем в 6:00. Готовим на горелке, чтобы не привлекать внимание дымом от костра.

8:00 Выезжаем поздно, так как палатки в темном ущелье сохнут долго.

Дорога весьма плохого качества, однако проходима обычными автомобилями и автобусами.

8:30 Доезжаем до некого объекта, именуемого «пещерой», но на самом деле представляющего собой искусственную выработку каменоломни. Там темно, сыро и судя по наличию будки скорее всего посещение стоит каких-то денег. Из-за раннего времени суток сборщик отсутствовал и проход получился бесплатным.

10:30 В отличие от ненастоящей пещеры в Джети-Огуз есть настоящий водопад Девичьи Слёзы. Чтобы добраться до него, велосипеды придется оставить на поляне, состегнув тросом. Во время осмотра водопада произошло общение с группой киргизов, приехавших сюда на машине. В ходе беседы они сказали, что в Джети-Огуз есть весьма красивое ущелье, куда стоит съездить/сходить.

13:00 В ущелье заехали на обратном пути, покинув нац. парк и двигались по асфальтированной дороге. Уже знакомая компания догнала нас на своем черном Мерседесе. Скалы вокруг дороги имеют красный цвет и довольно живописны, но весь вид портит хаотичная застройка, в том числе заброшенные и недостроенные здания. Около одного из недостроев справа от основной дороги (если двигаться от курорта) есть малоприметный проход в ущелье. В самом ущелье построек практически нет, имеется только изгородь с воротами. Это место используется кем-то как загон, тут обитает табун лошадей. Лошади, перемещающиеся на фоне красных скал, позволяют сделать красивые фотографии.

14:00 Проселочными дорогами двигаемся по направлению к г. Пристань-Пржевальск.

14:30 Обедаем

18:00 Посещаем магазин в г. Пристань-Пржевальск. В городе много русских. Два дедка-пастуха гонят стадо и обсуждают пропажу двух баранов.

19:00 Гуляем по парку музея Пржевальского. В парке установлен памятник собственно самому Пржевальскому, а также местному деятелю науки Карасаю Уулу Кусейичу.

19:30 Заходим собственно в сам музей, в котором мы единственные посетители.

20:30 Смотритель музея позволяет поставить лагерь рядом со своим домовладением недалеко от музейного парка. Во дворе есть скважина, правда вода не очень вкусная. В доме можно подзарядить аккумуляторы. На участке есть сухие дрова.







Водопад в районе курорта Джети-Огуз

Красное ущелье в районе курорта Джети-Огуз

20-й ходовой день, 11 августа (четверг).

Утром (6:00) ясно, +15 C, днем +30 C, вечером холодает до +18 C. Весь день была ясная погода без осадков, так как в горы мы не поднимались.

Подъем в (6:00). Разжигаем печку дровами, которых на предоставленном нам участке довольно много. Питьевая вода осталась в большом количестве со вчерашнего дня.

7:55 Благодарим хозяев домовладения за гостеприимство и выдвигаемся в путь.

9:00 Заезжаем на дикий пляж, расположенный в небольшом заливчике. Время еще относительно раннее, поэтому пока мы единственные посетители. Купаемся и двигаем дальше, правда недалеко.

10:40 Нас приглашают на участок с домиком и абрикосовым садом. Абрикосов много, а девать их некуда, заодно можно и пообщаться. Хозяин дома – азербайджанец по национальности – успел пожить в различных местах, в том числе и в России.

11:10 Выезжаем на дорогу, проезжаем некоторое расстояние и видим машину, люди из которой идут куда-то в заросли. Там находится родник, обустроенный при помощи куска шифера. Пользуясь случаем выливаем невкусную воду, набранную вчера из скважины, и набираем нормальную.

11:30 Выезжаем на трассу и начинаем ловить машину. Нас соглашается подбросить владелец фургона. Бесплатно, но не далеко. После чего приходится опять голосовать.

12:00 Останавливается металлический фургон Mercedes, водитель которого уже хочет денег, причем 100 сом сразу, за услуги наводчику (который нас увидел и «вызвал такси») и потом сколько дадите. Сам водитель, правда, все равно едет по направлению к Бишкеку. Велосипеды грузим в грузовой отсек, а сами в два слоя размещаемся в кабине. Да, эта дорога для велосипеда мало подходит. Расстояния большие, движение интенсивное, а на части дороги идет реконструкция с перспективой расширения до четырех рядов.

13:20 Выходим в г. Чолпон-Ата. Прикинув расход старого Мерседеса, решаем заплатить водителю 500 сом – затраты на топливо.

13:30 Посещаем местную закусочную.

14:30 Заходим в местное почтовое отделение. Ксюша отправляет себе домой почтовую открытку. Далее едем искать сад камней с петроглифами. Нам говорят, что музей находится за бывшим аэропортом.

14:40 Находим не действующую ВПП, которая в настоящее время используется как автомобильная дорога. ВПП имеет ярко выраженный уклон в сторону озера Иссык-Куль, покрытие пока еще в хорошем состоянии.

15:00 Доезжаем до торца ВПП и обнаруживаем за Т-образным перекрестком искомый музей. Причем, вполне возможно он является платным, но как раз в этом месте расположена дыра в заборе. Официальный же вход с будкой охранника находится значительно правее.

Так как камней на участке очень много, то те, которые содержат петроглифы, помечены флажками. Есть подписи на трех языках. Сами картинки на камнях очень нечеткие.

16:00 Заканчиваем просмотр и едем по ВПП в том направлении, в котором раньше взлетали самолеты. Попутно заезжаем в полуразрушенное здание аэропорта. Оно не используется, а вот в КДП похоже кто-то живет. Недалеко от здания чем-то занимаются киргизские военные.

Двигаемся на запад по дороге ЭМ-05, объезжая многочисленные ремонты.

17:40 Заезжаем в последний раз за данный поход на озеро Иссык-Куль. Этот кусок пляжа общедоступный, но берег заболочен.

19:00 Начинаем подъем по дороге, ведущей на перевал Кок-Айрык. По пути удается найти дрова, можно будет обойтись без бензиновой горелки.

19:50 Темнеет, встаем на ночевку у дороги недалеко от домовладения. Уже в темноте по дороге проехало 2 машины, но нас они похоже не заметили.



Лагерь у музея Пржевальского

Недействующая ВПП аэропорта Чолпон-Ата

21-й ходовой день, 12 августа (пятница).

Утром (6:00) ясно +9 С. После полудня начинается дождь, затем небольшой град, к вечеру погода проясняется и холодает. Ночью заморозки.

Подъем в 6:00, в 7:50 выходим на маршрут. Дорога идет с небольшим уклоном наверх, однако покрытие оставляет желать лучшего – часто заднее колесо пробуксовывает в смеси песка и камней. Иногда мимо нас проезжает машина – дорога используется владельцами хозяйств, расположенных до перевала и пастухами.

10:00 Едем в долине реки Орто-Кой-Суу. По мере того, как встает солнце, становится все жарче. При этом питьевых источников воды не наблюдается. На топографической карте отмечены два родника, однако на их месте мы обнаруживаем стойбище пастухов с баранами, пить эту воду нельзя.

13:00 Становится пасмурно, начинается дождь, затем град. Останавливается и пережидаем непогоду под тентом от палатки, использовав велосипеды в качестве опоры. Уже сидя под тентом, обнаруживаем, что неудачно выбрали место – сюда собирается стекающая с горы вода. Используем эту остановку, чтобы пообедать.

13:40 Нас обнаруживает проезжающий мимо на лошади пастух и сообщает, что дождь уже почти закончился. Продолжаем движение к перевалу.

Дорога становится все хуже, несколько раз встречаются завалы из камней, где уже проще переносить велосипед руками (не снимая рюкзак), чем пытаться его катить по такой поверхности. Тем не менее, преодолев эти завалы, мы обнаруживаем едущий на встречу а/м "Нива". Водитель говорит, что объезжает эти завалы понизу. Разминувшись, мы наблюдаем, как он это делает.

17:00 После подъема на высоту более 3000 м появляется возможность набрать воду – с горы течёт ручей. Пока мы заполняем водой бутылки, за нами наблюдает небольшое стадо коров, они пришли сюда с той же целью.

19:20 Не сумев найти подходящей площадки, ставим палатки прямо на дороге недалеко от очередного ручья. С места стоянки открывается красивый вид на ледник.



Лагерь по дороге к пер. Кок-Айрык



Осыпавшаяся дорога

Подъем на пер. Кок-Айрык

22-й ходовой день, 13 августа(суббота).

Утром (6:00) ясно -3 С. После обеда начинается небольшой дождь, к вечеру погода проясняется. По мере спуска с перевала становится теплее.

6:00 Подъем, готовим на бензиновой горелке, завтракаем, собираем палатки.

7:30 Выдвигаемся. На следующем витке серпантина наблюдаем ручей, покрывшийся коркой льда.

Дорога представляет собой грейдер, во многих местах заваленный осыпавшимися камнями. Попадались также места, размытые горными ручьями, не захотевшими течь через специально предусмотренную строителями дороги трубу. Ближе к перевалу стала попадаться брошенная строительная техника, из которой было извлечено все, что может быть полезно для хозяйства.

10:40 Достигли перевала Кок-Айрык. На перевале до сих пор стоит металлическая арка, надпись на которой посвящена проекту строительства так и не востребованной автомобильной дороги Чолпон-Ата – Алма-Ата.

Серпантин с северной стороны представляет собой печальное зрелище. Состояние дороги намного хуже, чем с южной стороны перевала. Если и получается ехать, то на непродолжительных участках, не заваленных камнями. В ряде случаев разумно срезать засыпанные витки серпантина.

К 14:00 становится пасмурно, приходится даже переждать небольшой дождь под тентом от палатки, совместив это занятие с приемом пищи.

Сам перевал и спуск вплоть до высоты 3300 м производят впечатление безлюдной местности. Нам не встретились ни пастухи, ни скотина. Спускаясь ниже, мы наблюдали вдали автомобиль 4х4, едущий в сторону перевала, но до нас он так и не доехал, возможно водитель решил развернуться, увидев состояние дороги.

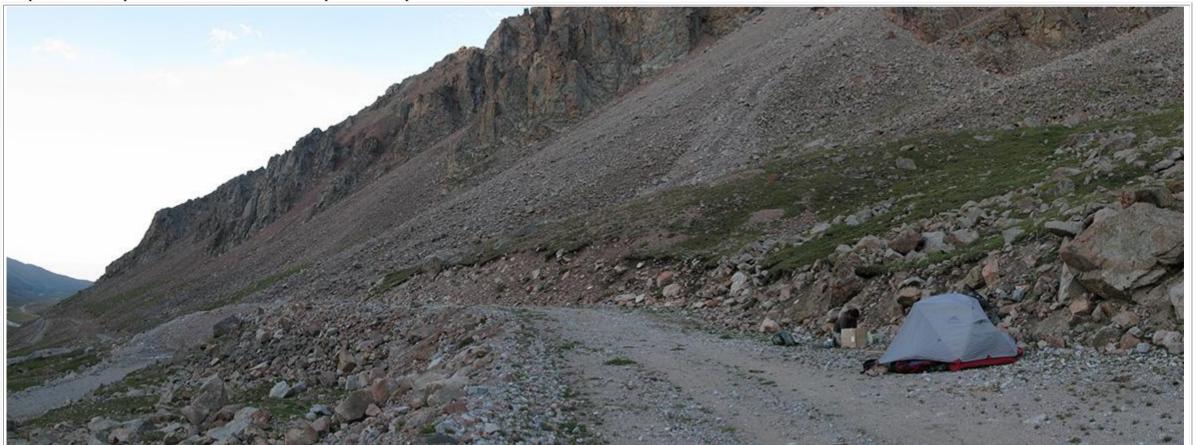
16:30 Выезжаем в долину р. Чонг-Кемин, встречаем там немецкого велотуриста-соло. Пообщавшись на английском языке, продолжаем движение по дороге в долине. Спустя некоторое время встречаются немецкие туристы-пенсионеры на двухместном велосипеде. Интересно, как они потащат его на перевал?

16:50 Выполняем брод первого притока р. Чонг-Кемин. Снимать рюкзак с велосипеда не требуется, велосипед можно перекатить через речку.

17:40 Выполняем брод второго притока р. Чонг-Кемин. Течение здесь сильнее, велосипед и рюкзак лучше перенести по отдельности.

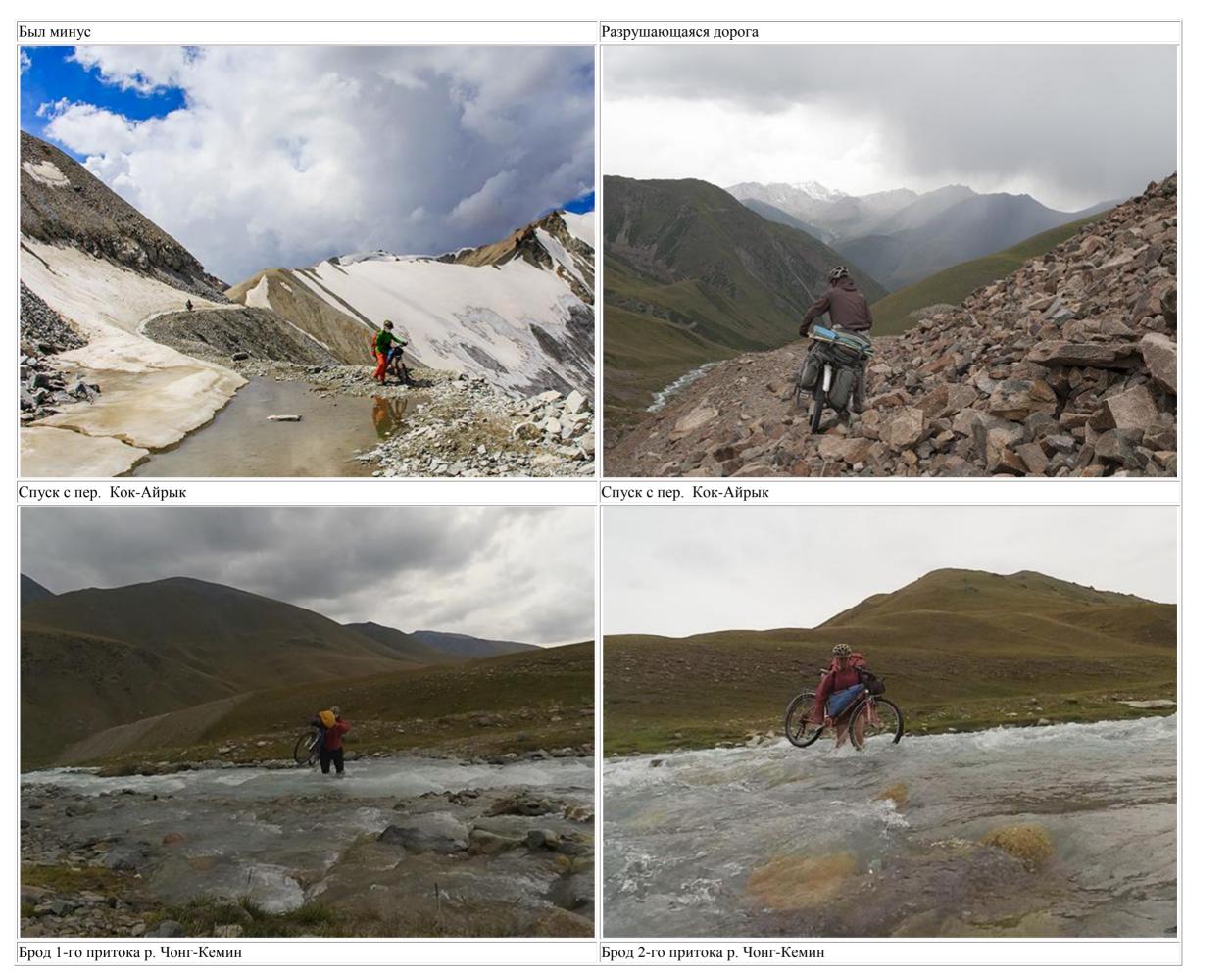
Около речек расположены стойбища пастухов, оба брода проходимы на автомобиле.

В 19:20 встаем в ельнике около ручья. Это место просматривается с дороги, и судя по всему мы тут не первые – уже есть кострище. Сухие дрова тоже есть. Вместе с дровами в костер отправляется покрышка Kenda K-SHIELD с порванным кордом.



Лагерь перед пер. Кок-Айрык





23-й ходовой день, 14 августа (воскресенье).

Утром (5.00) ясно, температура +10 C, днем +20, вечером холодает до +15. После обеда начинается небольшой дождь,  $\kappa$  вечеру погода проясняется.

- 5:00 Подъем, завтрак, сушка вещей и сборы. Необходимо также отремонтировать пару проколотых камер.
- 6:50 Выезжаем на дорогу и следуем дальше на запад, на остановках собираем чабрец.
- 8:40 Переходим вброд небольшую речку. Через нее предусмотрен мост, но вода течет и под ним, и перед ним.

По краям дороги часто попадаются группы отдыхающих, выехавших на природу на машине.

По мере продвижения дорога улучшается, на прямых участках под гору развивается скорость порядка 30 км/ч. Однако встречаются и наборы высоты, связанные со скальными прижимами.

12:00 Экологический пост проследуем без остановки, никто не требует денег за посещение национального парка.

После поста начинают попадаться животноводческие хозяйства с коровами, баранами и лошадьми. Собаки хоть и гавкают, но долго гонятся.

14:00 Постепенно погода начинает портиться, небольшой дождь мы пережидаем на автобусной остановке с. Шабдан, устраивая там обед. Избыточный хлеб идет на корм местным курам, а лишняя соль достается всаднику, ведущему сцепку из двух лошадей.

Далее дорога идет по ущелью, где мы наблюдаем заброску рафтеров в р. Чонг-Кемин. У нас же наоборот сейчас будет выброска.

В 14:40 наша дорога выходит на трассу ЭМ-07 (Балыкчи-Токмок), которая по скорости и интенсивности движения примерно соответствует нашим автомагистралям (как МКАД, только полос меньше). Дальше ехать на велосипедах нежелательно, поэтому начинаем ловить машину. Никто на наш автостоп не реагирует, все проезжают мимо, хотя место для парковки имеется — автобусная остановка. Выше на склоне горы видна более медленная дорога-дублер, но добраться туда невозможно. Из всего потока в течение 20 мин удалось поймать только 2 машины: маршрутку, которую сразу пришлось отпустить и бортовой грузовик для перевозки баранов, на котором мы собственно и уехали. Водитель попросил деньги, но не сказал сколько. Решили оплатить 700 сом, это примерно стоимость солярки, которая потребовалось для нашей поездки.

По дороге был непродолжительный ливневый дождь. Рюкзаки практически не намокли.

16:30 Высадились на развязке ЭМ-01 и Васильевского тракта – скоростной трассы в аэропорт Манас. В с. Ак-Жол, расположенном около развязки купили дыню и сувениры - колбасу «Тойбос», сделанную из мяса. Для этого местные жители посоветовали заехать в спальный район. В одной из хрущевок на первом этаже был продуктовый магазин. У кассы, где у нас обычно продаются жвачки, лежали пакетики со странной зеленой субстанцией. Насвай решили не покупать.

В 18.00 продолжили движение в сторону аэропорта Васильевскому тракту. Дорога имеет посередине отбойник и на момент нашей поездки не до конца была введена в эксплуатацию. На встречной половине движение практически отсутствовало, а на нашей половине было в обе стороны.

19:40 Прибыли в аэропорт.







Едем вдоль р. Чон-Кемин Накатанная дорога

#### Эксплуатация и ремонт средств передвижения

Каждому участнику похода рекомендовалось иметь в личном ремнаборе следующие вещи:

- 1. Тормозные колодки 2 комплекта.
- 2. Спицы 3-5 шт подходящего размера.
- 3. Камеры 2 шт.
- 4. Набор заплаток и клей.
- 5. Монтажные лопатки.
- 6. Петух 1-2 шт.

#### Описание средств передвижения

Участник	Модель велосипеда	Вилка	Передний тормоз	Задний тормоз	Багажник
Гришин	litespeed Titan	marzocchi	V-Brake	V-Brake	Станкоагрегат/Крамар
Долотов	Trek 4300	SR Suntour XCM	Disc-гидро	Disc-гидро	Topeak DX с прямыми стойками
Казакова	Kona хромоль	marzocchi	V-Brake	V-Brake	Topeak DX с прямыми стойками
Журавлев	Merida Matts TFS 300	RockShoxx XC30	V-Brake	V-Brake	Topeak DX с прямыми стойками
Чугуева	Merida Matts TFS 500	RockShoxx XC30	Disc-гидро	Disc-гидро	Topeak DX с прямыми стойками

#### Упаковка в аэропорту

В багаж велосипеды сдавались со снятыми колесами в чехлах. На хрупкие места приматывались бутылки 1,5 литра, снимался задний переключатель и руль. Особое внимание следует обращать на исключение возможности пережатия гидролиний и рубашек тросиков. Для исключения поломки перьев рамы были изготовлены транспортировочные проставки (распорки) длиной 10 и 13 см. Для этого хорошо подошла алюминиевая труба диаметром 16 мм, купленная в мебельном отделе магазина Леруа Мерлен. Помимо своего основного предназначения одна из проставок пригодилась при поломке дуги в палатке.

## Ремонтный набор и средства технического обслуживания велосипедов

Наименование	вес [г] / Количество	Использование			
Инструменты					
Насос низкого давления	320 / 3 шт.	часто			
Ключ разводной	270	по прямому назначению; для правки мятых дисков			
Ключ спицевой	50	_			
Ключи 14/15/16/17 для втулок (конусный)	175 / 2 шт	регулировка подшипников; снятие педалей			
Съемник кассеты / трещётки	35	_			
Мультитул велосипедный с выжимкой	170	отвертки; шестигранники; монтажка			
Пассатижи/кусачки (мультитул Leatherman)	255	пассатижи; отвертки; нож			
Противоугонный тросик	200 / 2 метра	символическое использование			
Кусок полотна ножевки по металлу	30	_			
Надфиль	5	_			
Набор шестигранников	100	использовались			
	Основные запчаст	и			
Переключатель задний под Shimano	295	_			
Универсальный петух	5	_			
Ось эксцентрика задняя с эксцентриком и проставкой для установки на перед	60	_			
Подседельный хомут	70	_			
Тросики/рубашки для тормоза и переключателя	215 / по 1 шт	_			
Покрышка кевларовая 26"	1000 / 2 шт	использована 1 шт.			
	Мелкие детали				
Болты M4, M5, M6. Гайки, шайбы	300	переустановка багажника в первый день			
Золотник	5	_			
Колпачек	5	_			
Транспортировочные проставки в перья (труба 16 мм)	175 / 10 шт	упаковка в аэропорту; как ремонтная гильза для дуги			
Средства соединения					
Хомуты металлические в ассортименте	135 / 10 шт.	ремонт багажника "Станкоагрегат"			
Хомуты сантехнические в ассортименте	125 / 3 шт	_			
Пластиковые стяжки в ассортименте	20 / много	крепление навигатора и пр.			
Проволока медная	100	_			
Скотч армированный	45	попытка ремонта грыжи			

	ı	<del>                                     </del>		
Изолента электротехническая	20	крепление фонаря на руль		
Скотч	155	упаковка в аэропорту		
Капроновая нить + иголка	5	ремонт крепления Alu крыла		
Супер-клей (цианакрилат)	5	_		
Швеллер для ремонта обода	100 / 3 шт	_		
	Смазки			
Литол-24	20	подмазка резьбы педалей		
Смазка цепи (от МКПП)	300	200 мл хватило на 23 дня * 5 вел.		
WD-40	100	промывка рубашки переключателя		
От грязи				
Перчатки рабочие	80 / 2 пары	иногда		
Тряпка	20	иногда		
Щетка-смётка	30	иногда		

Вес общественной части ремнабора, представленной в таблице: 5 кг.

#### Регламентные работы

Каждый 1-2 дня проводилась подтяжка винтов крепления багажников, контроль затянутости колесных эксцентриков и проверка люфтов подшипников втулок и рулевой колонки.

Смазка производилась каждые 2-4 дня по мере надобности, как правило перед подъемом на перевал. Грязь на цепь в этом походе не попадала. Использовалось дешевое масло для автомобильной МКПП.

По мере износа заменялись тормозные колодки.

#### Описание поломок/неисправностей велосипедов и их устранения

#### Проколы и грыжи

Основная неисправность, которая нас сопровождала - это прокол покрышки и камеры. Колючек растительного происхождения в данной местности очень много, причем многие растут прямо на дороге. С самой дороги лучше не съезжать, а на стоянки закатывать велосипед вручную, возможно даже без рюкзака.

Два из трёх насосов вышли из строя. Один плохо накачивал, начиная с давления 2 атм, а у второго от холода отломился пластмассовый нажимной рычажок.

Ни одного прокола от колючек не было на покрышках Kenda K-SHIELD (полуслик), однако при попытке поехать со скоростью около 20 км/ч с перевала Кегеты произошел змеиный укус на переднем колесе. Также спустя 2-3 недели на обоих этих покрышках произошел разрыв корда в боковине (грыжа). Одну из покрышек пришлось заменить на запаску, не дожидаясь взрыва. Таким образом для туризма эти покрышки не рекомендуются, несмотря на антипрокольный слой.

Больше всего проколов было на покрышках, которым уже несколько лет.

#### Поломка багажника

Два раза типичным образом ломался багажник Крамара - сначала с одной стороны, потом с другой. Оба раза проблема была устранена при помощи хомутика. Поломка произошла спустя 5 лет эксплуатации.



Рис. хх. Типичная поломка и ремонт багажника Станкоагрегат/Крамар.

#### Выводы и рекомендации по ремнабору и обслуживанию велосипедов

Данный поход характеризуется большим количеством дорог низкого качества, вследствии чего особое внимание следует уделить багажникам. Использование багажников типа "Topeak ... Disc" не допускается. Скорее всего уголки на концах стоек будут сломаны. Допускается использование багажников только с прямыми стойками, например Крамара или "Topeak DX" без упоминания дисковых тормозов в названии.

Для крепления багажников рекомендуется использовать винты, чуть длиннее, чем нужно. Кончик винта должен проходить через перо и выглядывать с другой стороны, но не мешать дисковому тормозу или малой звездочке. В случае поломки за него можно будет ухватиться пассатижами и выкрутить.

Часть багажников была смонтирована на каленые винты с классом прочности 12.9, купленные в специализированном магазине крепежа. Тем не менее, по сравнению с комплектными винтами, идущими с багажником, у особопрочного крепежа есть недостаток - низкая коррозионная стойкость.

На спусках по каменистым дорогам не рекомендуется разгоняться более 20-25 км/ч, так как велика вероятность змеиного укуса и возникновения грыжи. В качестве запаски желательно брать кевларовые покрышки весом порядка 600-700 г. Если запаска легкая (350-500 г), то ее допустимо использовать только на переднем колесе, где нагрузка меньше.

Самодельный противоугонный трос с петельками на концах следует изготавливать из расчета 2 м на 5 велосипедов. Велосипеды такой длиной троса можно будет состегнуть с рюкзаками, например в населенном пункте. Однако на многих ночных стоянках велосипеды использовались как груз для растяжек к палаткам и не состёгивались.

#### Видеоаппаратура и генерация электроэнергии

Видеосъемка производилась при помощи камеры Хіаоті Үі. Для камеры были крепления на шлем, на рулевую колонку и на вилку. Все крепления сделаны из алюминия и обладают хорошей жесткостью.

Со шлема получается наилучшая обзорность, однако видео получается с неприятной тряской. Хорошую съемку можно получить только на асфальте, которого в этом походе было очень мало.

При съемке с вилки качество материала получается лучше, видно работу амортизатора.

На рулевой колонке в кадр попадает подрулевая сумка.

Для схемке на Иссык-Куле использовался водонепроницаемый корпус.

За 1 час видеосъемки камера полностью разряжает 1 Ач аккумулятор, поэтому каждый день требовалась подзарядка. Для этих целей использовалась солнечная батарея отечественного производства "SOLARIS-4-9-F". Она имеет USB выход 5,5 В и в наилучших условиях может выдавать ток 1,4 А. В реальности, расположив батарею на рюкзаке, за день удавалось собрать порядка 3 Ач, что впрочем позволяло зарядить не только аккумуляторы камеры, но и небольшой смартфон.

Тем не менее следует учитывать, что сложные устройства типа телефонов и камеры, напрямую от USB-разъема батареи заряжаются весьма плохо из-за постоянных перебоев в подаче электроэнергии (тучи, тени от деревьев). Телефон к тому же не признает в ней родную зарядку и берет только 0,5 А. Китайская аналоговая USB-зарядка для аккумуляторов камеры напротив работала очень хорошо, высасывая всю доступную энергию солнца.

Вес солнечной батареи 420 г.

#### ОТЧЁТ КАЗНАЧЕЯ, ЗАТРАТЫ

Национальная валюта Киргизии – сом, 1 сом состоит из 100 тыйын. В период нашего пребывания :

Покупка 1 RUB - 1.11 KGS

Продажа 1 RUB - 1.02 KGS

Благодаря небольшой разнице между валютами, удобно ориентироваться в ценах.

Деньги можно брать в рублях, евро или долларах и свободно менять в обменных

пунктах. Банкоматы можно найти только в крупных городах.

Обмен валют осуществлялся нами в таких городах как Бишкек, Нарын, Каракол, посредством снятия через банкомат или в обменном пункте. Так как основная часть маршрута проходит в малонаселенных районах, группа должна иметь необходимый запас наличных денежных средств на время похода.

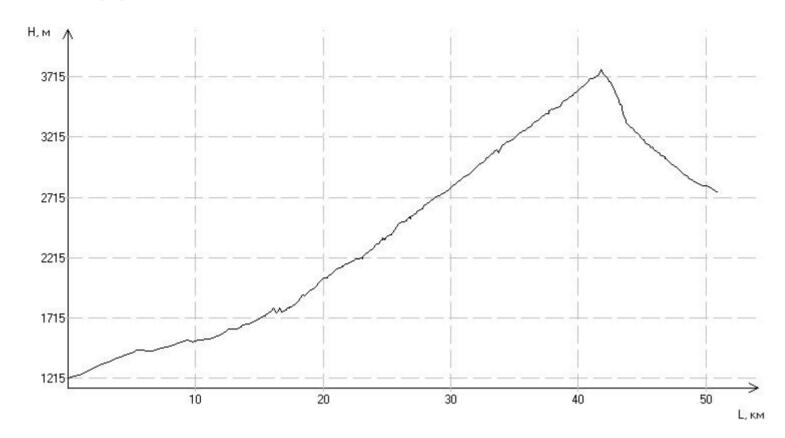
Расходы	На 1 человека, руб.	На 5 человек, руб
Билеты на самолет туда и обратно Москва-Бишкек- Москва (покупка 16.06.2016)	20528	102640
Затраты в Москве:		
Питание (1,8 кг говяжий фарш, сухое молоко)	760	3800
Аптечка (покупка необходимого к существующей аптечке)	200	1000
Общественный ремнабор	250	1250
Затраты в походе:		
Транспортные расходы (аэропорт - Бишкек - аэропорт)	586	2930
Питание (закупка продуктов, молоко у местных жителей)	3670	18350
Кафешки	320	1600
Экскурсии: музеи (музей Пржевальского, Крепость Таш-Рабат, горячий источник)	250	1250
Связь	120	600
Бензин для горелки	60	300
Личные расходы ( в среднем)	1430	7150
Итого	28174	140870

## Общие сведения

Наименование: Перевал Кегеты

Район: Киргизия, Тянь-Шань

Высотный профиль:



## Параметры препятствия

Протяжённость препятствия: 50,959 км

Минимальная высота: 1215 м

Максимальная высота: 3776 м

Набор высоты: 2748 м

Сброс высоты: 1223 м

Начало ПП: Начало Кегетинского ущелья, село Кегеты.

Конец ПП: Слияние р. Восточный Каракол и р. Кегеты.

#### Расчёт КТ

## Коэффициент покрытия (Кпк)

		Характеристика покрытия
Длина участка, м	Описание	Кпк
39687	Мелкий камень, Разбитый, Сухой	1.40
11272	Крупный камень, Разбитый, Сухой	1.90

 $K\pi K = 1.51$ 

## Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район похода: Тянь-Шань

 $K_B = 1.28$ 

#### Коэффициент набора высоты (Кнв)

Набор высоты: 2748 м

 $K_{HB} = 2.37$ 

## Коэффициент протяжённости (Кпр)

Протяжённость препятствия: 50,959 км

Кпр = 1.51

## Коэффициент крутизны (Ккр)

 $K\kappa p = 1.96$ 

#### Сезонно-географический показатель (С\*Г)

Сезонный фактор: Благоприятный сезон

C = 1.00

Географический фактор: Малоблагоприятные районы

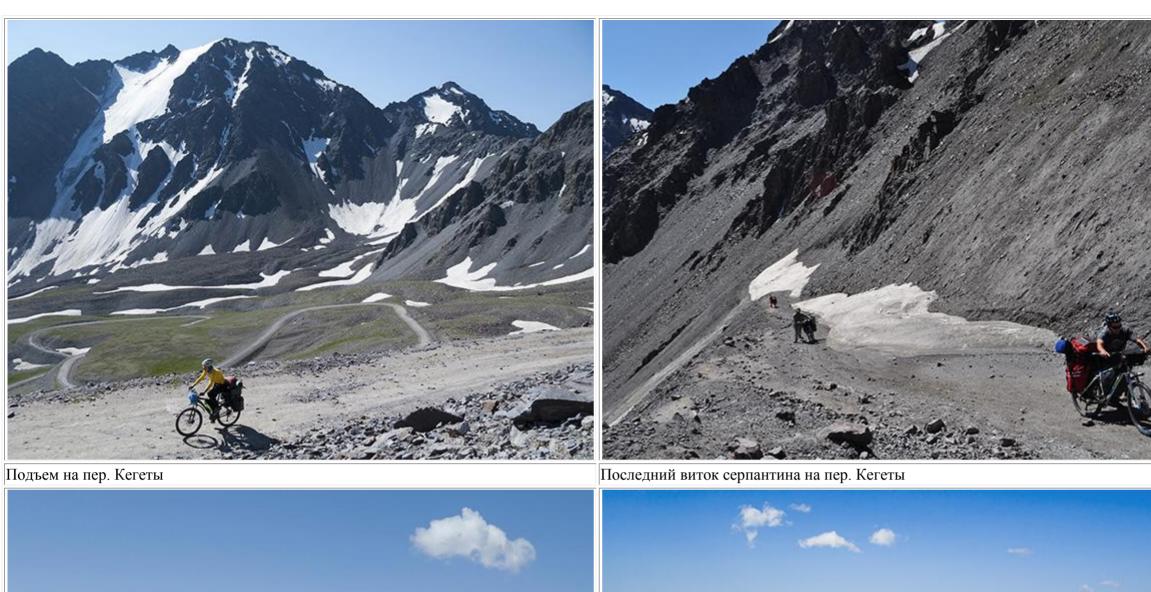
 $\Gamma = 1.10$ 

#### Категория трудности

KT = Kпк \* Kв \* Kнв \* Kпр \* Kкр \* C \* Г

KT = 1.51 \* 1.28 \* 2.37 \* 1.51 \* 1.96 \* 1.00 \* 1.10 = 14.91

Препятствие соответствует V категории трудности







На пер. Кегеты

Разбитая дорога на спуске с пер. Кегеты

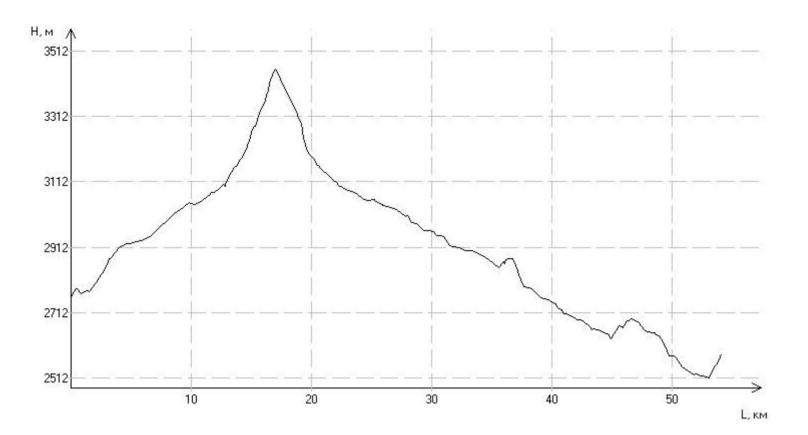
## ПП2 - Перевал Каракол

## Общие сведения

Наименование: Перевал Каракол

Район: Киргизия, Тянь-Шань

Высотный профиль:



## Параметры препятствия

Протяжённость препятствия: 54,093 км

Минимальная высота: 2512 м

Максимальная высота: 3457 м

Набор высоты: 905 м

Сброс высоты: 1103 м

Начало ПП: Слияние р. Восточный Каракол и р. Кегеты.

Конец ПП: Слияние р. Западный Каракол и р. Западный Суек.

## Расчёт КТ

#### Коэффициент покрытия (Кпк)

		Характеристика покрытия
Длина участк	а, м Описание	Кпк
44093	Грунт, Хор. качества, Сухой	1.40
10000	Грунт, Хор. качества, Мокрый	1.80

 $K\pi K = 1.47$ 

## Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район похода: Тянь-Шань

 $K_B = 1.38$ 

#### Коэффициент набора высоты (Кнв)

Набор высоты: 905 м

 $K_{HB} = 1.45$ 

## Коэффициент протяжённости (Кпр)

Протяжённость препятствия: 54,093 км

Кпр = 1.54

## Коэффициент крутизны (Ккр)

 $K\kappa p = 1.20$ 

## Сезонно-географический показатель (С\*Г)

Сезонный фактор: Благоприятный сезон

C = 1.00

Географический фактор: Малоблагоприятные районы

 $\Gamma = 1.10$ 

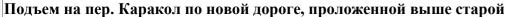
#### Категория трудности

KT = Kпк \* Kв \* Kнв \* Kпр \* Kкр \* C \* Г

KT = 1.47 \* 1.38 \* 1.45 \* 1.54 \* 1.20 \* 1.00 \* 1.10 = 5.98

Препятствие coomветствует III категории трудности







Вид на пер. Каракол, на старую дорогу





Подъем на пер. Каракол

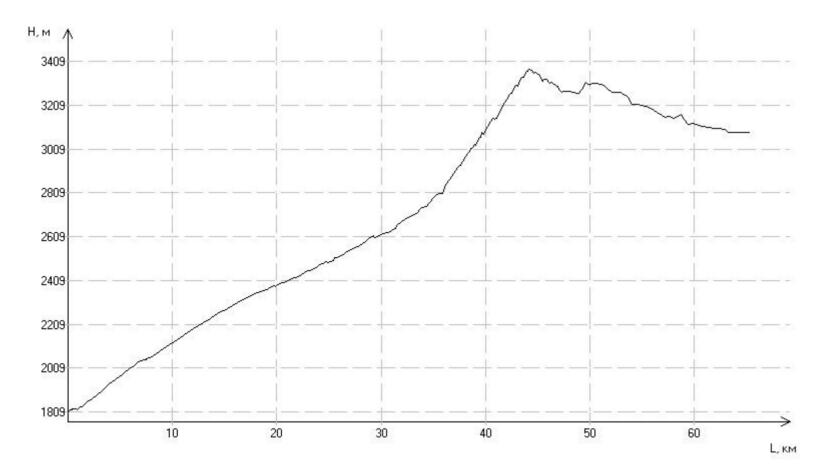
Отдых перед спуском с пер. Каракол

## ППЗ - Перевал Кара-Кече

Наименование: Перевал Кака-Кече

Район: Киргизия, Тянь-Шань

## Высотный профиль:



## Параметры препятствия

Протяжённость препятствия: 65,375 км

Минимальная высота: 1809 м

Максимальная высота: 3373 м

Набор высоты: 1707 м

Сброс высоты: 435 м

Начало ПП: Село Баш-Кууганды, р. Джумгал.

Конец ПП: Выход дороги с пер. Кара-Кече на дорогу, соединяющую оз. Сонг-Кёл и пер. Молдо-Ашуу.

#### Расчёт КТ

#### Коэффициент покрытия (Кпк)

		Характеристика покрытия
Длина участка, м	Описание	Кпк
30000	Грунт, Хор. качества, Мокрый	1.80
15000	Мелкий камень, Хор. качества, Мокрый	1.40
20375	Мелкий камень, Хор. качества, Сухой	1.20

 $K\pi K = 1.52$ 

#### Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район похода:

 $K_B = 1.33$ 

## Коэффициент набора высоты (Кнв)

Набор высоты: 1707 м

 $K_{HB} = 1.85$ 

#### Коэффициент протяжённости (Кпр)

Протяжённость препятствия: 65,375 км

Кпр = 1.65

## Коэффициент крутизны (Ккр)

Ккр = 1.23

## Сезонно-географический показатель (С\* $\Gamma$ )

Сезонный фактор: Благоприятный сезон

C = 1.00

Географический фактор: Малоблагоприятные районы

 $\Gamma = 1.10$ 

## Категория трудности

KT = Kпк \* Kв \* Kнв \* Kпр \* Kкр \* C \* Г

KT = 1.52 \* 1.33 \* 1.85 \* 1.65 \* 1.23 \* 1.00 \* 1.10 = 8.35

Препятствие соответствует IV категории трудности





Грунтовая дорога на Кара-Кече уголь

Вид с перевала на рудник Кара-Кече уголь

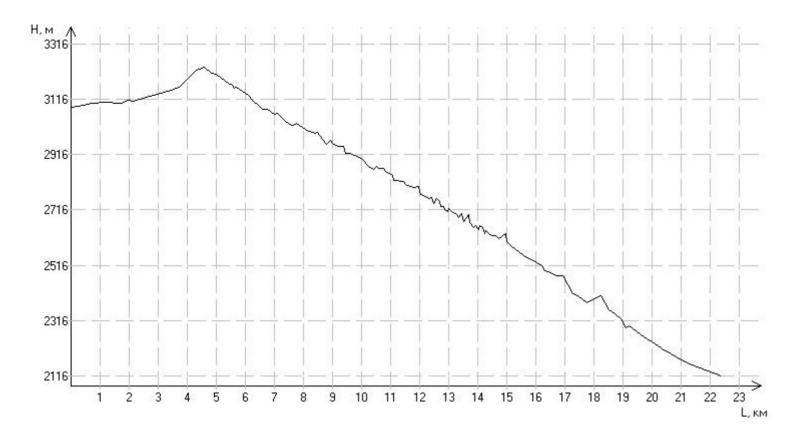
## ПП4 - Перевал Молдо-Ашуу

#### Общие сведения

Наименование: Перевал Молдо-Ашуу

Район: Киргизия, Тянь-Шань

Высотный профиль:



## Параметры препятствия

Протяжённость препятствия: 22,39 км

Минимальная высота: 2116 м

Максимальная высота: 3231 м

Набор высоты: 336 м

Сброс высоты: 1314 м

Начало ПП: Выход дороги с пер. Кара-Кече на дорогу, соединяющую оз. Сонг-Кёл и пер. Молдо-Ашуу.

Конец ПП: Выход в долину р. Куртка.

### Расчёт КТ

## Коэффициент покрытия (Кпк)

 Длина участка, м
 Описание
 Кик

 22390
 Грунт, Хор. качества, Сухой
 1.40

 $K\pi K = 1.40$ 

## Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район похода: Тянь-Шань

 $K_B = 1.34$ 

#### Коэффициент набора высоты (Кнв)

Набор высоты: 336 м

 $K_{HB} = 1.17$ 

#### Коэффициент протяжённости (Кпр)

Протяжённость препятствия: 22,39 км

#### Коэффициент крутизны (Ккр)

Kкр = 1.42

#### Сезонно-географический показатель (С\*Г)

Сезонный фактор: Благоприятный сезон

C = 1.00

Географический фактор: Малоблагоприятные районы

 $\Gamma = 1.10$ 

## Категория трудности

KT = Kпк \* Kв \* Kнв \* Kпр \* Kкр \* C \* Г

KT = 1.40 \* 1.34 \* 1.17 \* 1.22 \* 1.42 \* 1.00 \* 1.10 = 4.18

#### Препятствие coomветствует III категории трудности



На пер. Молдо-Ашуу

Серпантин пер. Молдо-Ашуу

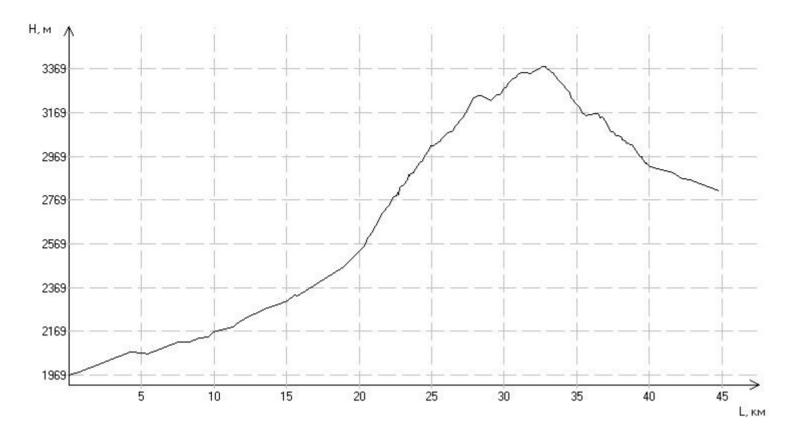
## ПП5 - Перевал Мэлс-Ашуу

#### Общие сведения

Наименование: Перевал Мэлс-Ашуу

Район: Киргизия, Тянь-Шань

Высотный профиль:



#### Параметры препятствия

Протяжённость препятствия: 44,813 км

Минимальная высота: 1969 м

Максимальная высота: 3380 м

Набор высоты: 1472 м

Сброс высоты: 643 м

Начало ПП: Село Баетово.

Конец ПП: Слияние р. Акбеит и р. Колкагар.

#### Расчёт КТ

## Коэффициент покрытия (Кпк)

		Характеристика покрытия
Длина участка, м	Описание	Кпк
19000	Грунт, Хор. качества, Сухой	1.40
10813	Крупный камень, Хор. качества, Сухой	1.30
15000	Крупный камень, Разбитый, Сухой	1.90

 $K\pi K = 1.54$ 

#### Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район похода: Тянь-Шань

 $K_B = 1.32$ 

## Коэффициент набора высоты (Кнв)

Набор высоты: 1472 м

 $K_{HB} = 1.74$ 

#### Коэффициент протяжённости (Кпр)

Протяжённость препятствия: 44,813 км

Кпр = 1.45

#### Коэффициент крутизны (Ккр)

Ккр = 1.45

#### Сезонно-географический показатель (С\*Г)

Сезонный фактор: Благоприятный сезон

C = 1.00

Географический фактор: Малоблагоприятные районы

 $\Gamma = 1.10$ 

#### Категория трудности

$$KT = Kпк * Kв * Kнв * Кпр * Kкр * C * Г$$

Препятствие соответствует IV категории трудности





Дорога на пер. Мэлс-Ашуу



Подъем на пер. Мэлс-Ашуу



Пер. Мэлс-Ашуу

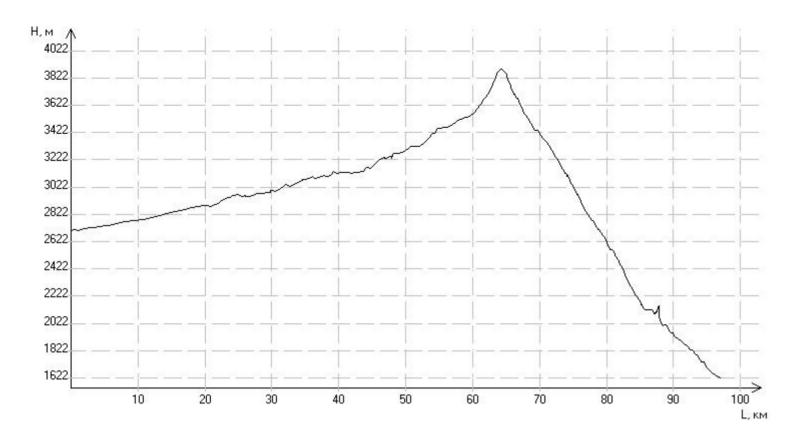
## ПП6 - Перевал Тосор

## Общие сведения

Наименование: Перевал Тосор

Район: Киргизия, Тянь-Шань

Высотный профиль:



## Параметры препятствия

Протяжённость препятствия: 97,135 км

Минимальная высота: 1622 м

Максимальная высота: 3887 м

Набор высоты: 1404 м

Сброс высоты: 2492 м

Начало ПП: Слияние р. Болгарт и р. Арчалы.

Конец ПП: Впадение р. Тосор в оз. Иссык-Куль.

#### Расчёт КТ

## Коэффициент покрытия (Кпк)

		Характеристика покрытия
Длина участка, м	Описание	Кпк
27135	Мелкий камень, Хор. качества, Сухой	1.20
30000	Крупный камень, Хор. качества, Сухой	1.30
20000	Крупный камень, Разбитый, Мокрый	2.10
20000	Крупный камень, Со множеством техн. препятствий, Сухой	2.50

 $K\pi K = 1.68$ 

## Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район похода: Тянь-Шань

 $K_B = 1.40$ 

#### Коэффициент набора высоты (Кнв)

Набор высоты: 1404 м

#### Коэффициент протяжённости (Кпр)

Протяжённость препятствия: 97,135 км

#### Коэффициент крутизны (Ккр)

Kкр = 1.20

## Сезонно-географический показатель (С\*Г)

Сезонный фактор: Благоприятный сезон

C = 1.00

Географический фактор: Малоблагоприятные районы

 $\Gamma = 1.10$ 

#### Категория трудности

KT = Kпк \* Kв \* Kнв \* Кпр \* Kкр \* C \* Г

KT = 1.68 \* 1.40 \* 1.70 \* 1.80 \* 1.20 \* 1.00 \* 1.10 = 9.50

Препятствие соответствует IV категории трудности





Техническое препятствие на пути к пер. Тосор

Брод очередного притока р. Джил-Суу





Подъем на пер. Тосор

Спуск с пер. Тосор

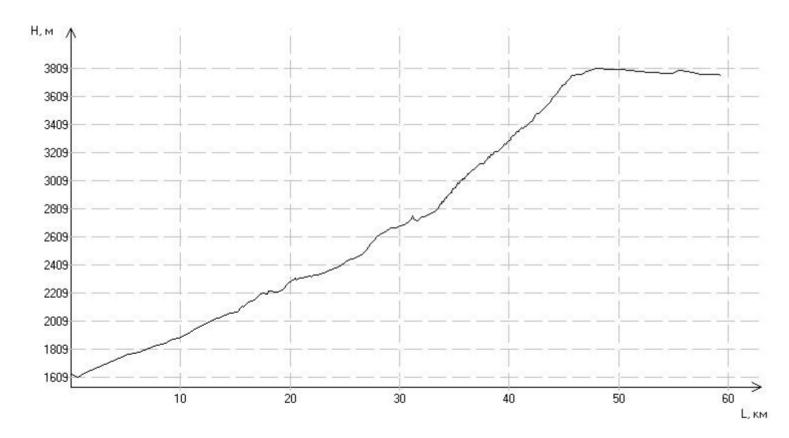
## ПП7 - Перевал Барскоон

#### Общие сведения

Наименование: Перевал Барскоон

Район: Киргизия, Тянь-Шань

Высотный профиль:



## Параметры препятствия

Протяжённость препятствия: 59,342 км

Минимальная высота: 1609 м

Максимальная высота: 3806 м

Набор высоты: 2310 м

Сброс высоты: 185 м

Начало ПП: Впадение р. Барскоон в оз. Иссык-Куль.

Конец ПП: Выход в долину р. Арабель-Суу.

#### Расчёт КТ

#### Коэффициент покрытия (Кпк)

П		Характеристика покрытия
Длина участка, м	Описание	Кпк
44402	Грунт, Хор. качества, Сухой	1.40
5140	Грунт, Хор. качества, Мокрый	1.80
9800	Мелкий камень, Хор. качества, Сухой	1.20

Kпк = 1.40

## Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район похода: Тянь-Шань

 $K_B = 1.38$ 

## Коэффициент набора высоты (Кнв)

Набор высоты: 2310 м

 $K_{HB} = 2.16$ 

## Коэффициент протяжённости (Кпр)

Протяжённость препятствия: 59,342 км

Кпр = 1.59

## Коэффициент крутизны (Ккр)

Kкр = 1.49

## Сезонно-географический показатель (С\* $\Gamma$ )

Сезонный фактор: Благоприятный сезон

C = 1.00

Географический фактор: Малоблагоприятные районы

 $\Gamma = 1.10$ 

#### Категория трудности

KT = Kпк \* Kв \* Kнв \* Kпр \* Kкр \* C \* Г

KT = 1.40 \* 1.38 \* 2.16 \* 1.59 \* 1.49 \* 1.00 \* 1.10 = 10.88

Препятствие соответствует IV категории трудности





Српантин технологической дороги, ведущей на пер. Барскон

На пер. Барскоон

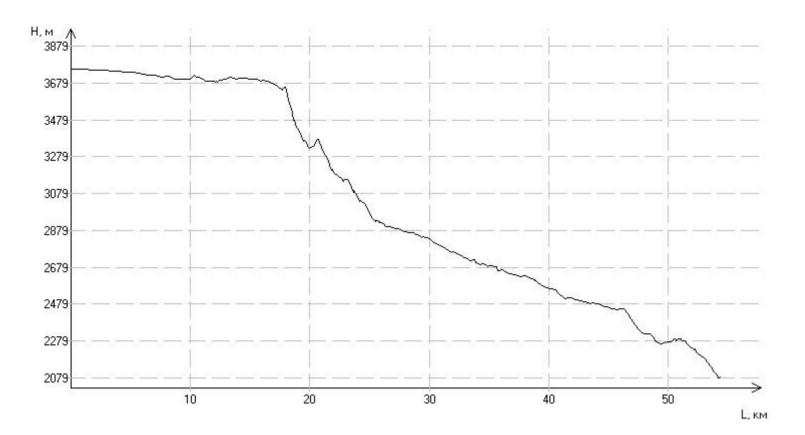
## ПП8 - Перевал Джуку

## Общие сведения

Наименование: Перевал Джуку

Район: Киргизия, Тянь-Шань

Высотный профиль:



## Параметры препятствия

Протяжённость препятствия: 54,429 км

Минимальная высота: 2079 м

Максимальная высота: 3755 м

Набор высоты: 316 м

Сброс высоты: 1989 м

Начало ПП: Долина р. Арабель-Суу.

Конец ПП: Слияние р. Джуку и р. Дунгуроме

### Расчёт КТ

## Коэффициент покрытия (Кпк)

		Характеристика покрытия
Длина участка, м	Описание	Кпк
54429	Крупный камень, Со множеством техн. препятствий, Мокрый	2.80

 $K\pi K = 2.80$ 

## Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район похода: Тянь-Шань

 $K_B = 1.44$ 

## Коэффициент набора высоты (Кнв)

Набор высоты: 316 м

 $K_{HB} = 1.16$ 

## Коэффициент протяжённости (Кпр)

Протяжённость препятствия: 54,429 км

Кпр = 1.54

#### Коэффициент крутизны (Ккр)

 $K\kappa p = 1.11$ 

#### Сезонно-географический показатель (С\*Г)

Сезонный фактор: Благоприятный сезон

C = 1.00

Географический фактор: Малоблагоприятные районы

 $\Gamma = 1.10$ 

## Категория трудности

KT = Kпк \* Kв \* Kнв \* Kпр \* Kкр \* C \* Г

KT = 2.80 \* 1.44 \* 1.16 \* 1.54 \* 1.11 \* 1.00 \* 1.10 = 8.79

Препятствие соответствует IV категории трудности





Около пер. Джууку

Характерная погода пер. Джууку (вдали)



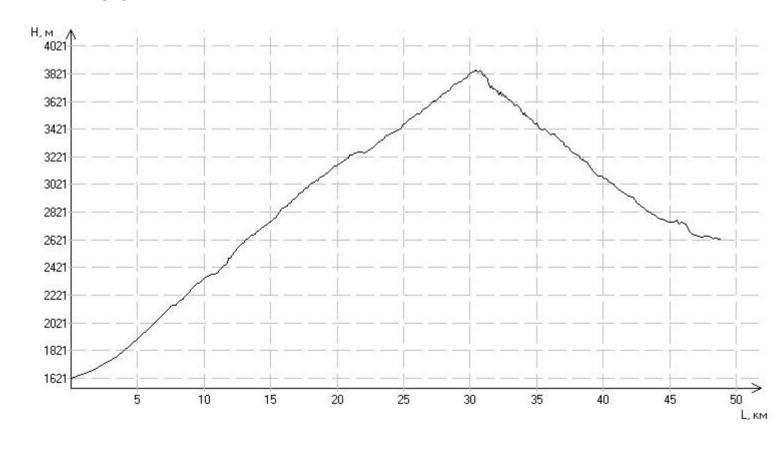
# ПП9 - Перевал Кок-Айрык

## Общие сведения

Наименование: Перевал Кок-Айрык

Район: Киргизия, Тянь-Шань

Высотный профиль:



## Параметры препятствия

Протяжённость препятствия: 48,877 км

Минимальная высота: 1621 м

Максимальная высота: 3849 м

Набор высоты: 2389 м

Сброс высоты: 1420 м

Начало ПП: Берег оз. Иссык-Куль.

Конец ПП: Выход в долину р. Чонг-Кемин

#### Расчёт КТ

#### Коэффициент покрытия (Кпк)

		Характеристика покрытия
Длина участка, м	Описание	Кпк
18877	Крупный камень, Хор. качества, Сухой	1.30
20000	Крупный камень, Разбитый, Сухой	1.90
10000	Крупный камень, Со множеством техн. препятствий, Сухой	2.50

 $K\pi K = 1.79$ 

## Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район похода:

 $K_B = 1.40$ 

## Коэффициент набора высоты (Кнв)

Набор высоты: 2389 м

 $K_{HB} = 2.19$ 

## Коэффициент протяжённости (Кпр)

Протяжённость препятствия: 48,877 км

## Коэффициент крутизны (Ккр)

Kкр = 1.94

## Сезонно-географический показатель (С\* $\Gamma$ )

Сезонный фактор: Благоприятный сезон

C = 1.00

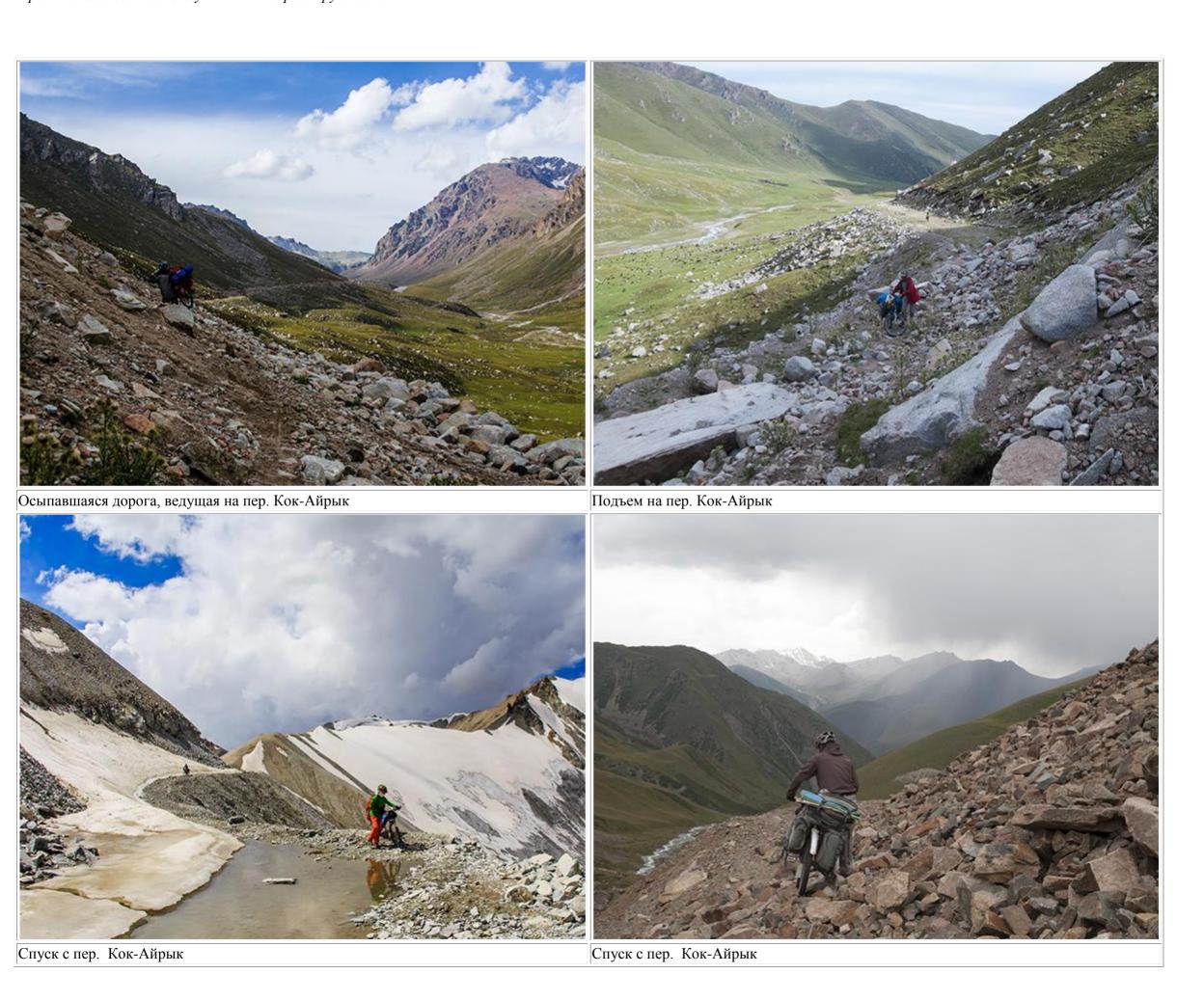
Географический фактор: Малоблагоприятные районы

 $\Gamma = 1.10$ 

KT = Kпк \* Kв \* Kнв \* Kпр \* Kкр \* C \* Г (2)

KT = 1.79 \* 1.40 \* 2.19 \* 1.49 \* 1.94 \* 1.00 \* 1.10 = 17.45

Препятствие соответствует V категории трудности



Расчеты велись по Регламенту категорирования велосипедных туристских маршрутов, действительному на 2016-2017 г.г.

Оценка категории сложности велосипедного туристского маршрута (КС) в баллах определяется по формуле:

## (1) **КС** = S\*I\*A, где

S – показатель сложности маршрута, определяется как сумма баллов по всем идущим в зачет протяженным препятствиям, вычисленным по формуле (2)

**I** – показатель интенсивности, вычисленный по формуле (3)

А – показатель автономности, вычисленный по формуле (4)

#### Интенсивность

$$I = (L\phi * K \ni \pi + JII) * T + / (T\phi * L + ) = (1373 * 0.997 + 141.5) * 16 / (23 * 800) = 1.35 (3)$$

**Lф** – фактическая протяженность маршрута, **1373 км** 

**Lн** – мин. протяженность маршрута по EBCKM для 5 к.с., **800 км** 

Тф – фактическая продолжительность прохождения маршрута, 23 дня

Тн – мин. продолжительность похода по ЕВСКМ для 5 к.с., 16 дней

**Кэп** — коэффициент эквивалентного пробега, 0.6\*0.17+0.8\*0.21+1.0\*0.33+1.3\*0.25+1.8\*0.04 =**0.997** 

ЛП – локальные препятствия на маршруте, 141,5 км

#### Кэп – коэффициент эквивалентного пробега

Тип дороги	км	% от Сф	Кэп для 5 КС
Дорога с твёрдым покрытием (Кпк = 0,801,10)	240	17	0,6
Дорога без покрытия хорошего качества (Кпк = 1,201,50)	290	21	0,8
Дорога без покрытия среднего качества (Кпк = 1,602,00)	470	33	1,0
Дорога без покрытия низкого качества (Кпк = 2,12,40)	350	25	1,3
Заброшенные дороги, тропы, бездорожье (Кпк = 2,503,50)	60	4	1,8

#### ЛП – локальные препятствия на маршруте

Категория трудности препятствия	Характеристика препятствия	Эквива- лентный пробег (ЭП), км	Число
	Переправы		
н\к (простейшая)	Переходы по бревну или вброд, индивидуальная страховка	2	18
1а (простая)	Для организации переправы требуются усилия не менее 2 – 3 человек, индивидуальная страховка	10	6
	Перевальные взлеты (за каждые 100 м пути)		
Н/к	Не менее 100 м перевального взлета, движение затруднено осыпями,	1,5	25

	растительностью, легкими скалами, не требующими коллективной страховки.		
1a	Простые, осыпные, снежные и скальные склоны крутизной до 30 градусов; пологие (крутые травянистые склоны, на которых возможны участки скал. Простейшая индивидуальная техника передвижения, самостраховка.	2,0	4
		Итог	о: 141,5 км

#### Автономность

(4) 
$$A = A1*\mu1 + A2*\mu2 + ... + An*\mu n$$

В походе было 6 автономных 72-часовых участков, 1 автономный 48-часовой участок и 1 участок длительностью 24 часа с проброской.

Длительность похода за вычетом дней заброски/выброски составляет 504 часа (21 день)

Согласно формуле (4), автономность маршрута определяется так:

$$A = 6*(0,7+72/200)*72/504 + 1*(0,7+48/200)*48/504 + 1*0,5*24/504 = 1,02$$

## Сумма балов за препятствия

Протяжённые препятствия	Баллы	КС
пер. Кегеты	14,91	V
пер. Каракол	5,98	III
пер. Кара-Кече	8,35	IV
пер. Молдо-Ашу	4,18	III
пер. Мэлс-Ашу	8,18	IV
пер. Тосор	9,5	IV
пер. Барскаун	10,88	IV
пер. Джуку	8,79	IV
пер. Кок-Айрык	17,45	V

Согласно таблице 2 «Регламента категорирования велосипедных маршрутов», в зачет протяженных препятствий пойдут:

10 баллов за III КС,

25 баллов за IV КС,

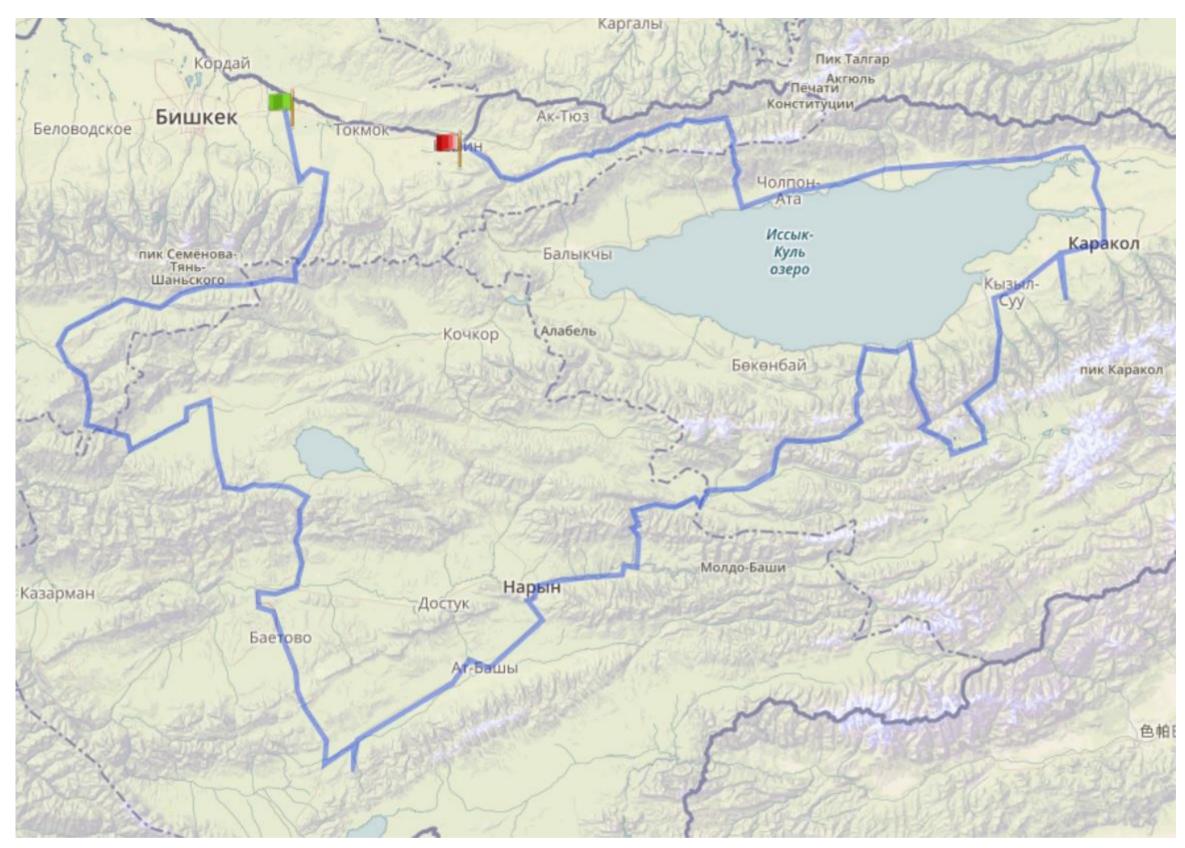
32,36 балла за V КС.

Следовательно, S = 10 + 25 + 32,36 = 67,36 балла

## Итоговая категория сложности похода

$$KC = S*I*A = 67,36*1,35*1,02 = 92$$
 балла

Таким образом, согласно табл. 1 Регламента, категория сложности маршрута соответствует 5 КС.



Трек здесь https://yadi.sk/d/sn\_px2kizqpmZ