



ОТЧЕТ

о велосипедном походе V категории сложности по Тянь-Шаню,
совершенном с 02 по 24 июля 2011 года

Маршрут: *Алма-Ата - (авто) - граница Казахстан/Киргизия - Бишкек - Сосновка — пер. Тео-Ашуу(авто/тоннель, 3200м) — Суусамыр - Кызылой - пер. Кырк-Кыз(авто, 3223м) — пер. 2170(авто) - пер. 1790(авто) - р. Кекемерен - Арал - Чаек – р. Каракечи — пер. Каракичи (авто, 3392 м) - оз. Сонг-Кель - пер. Тескей-Торпо (авто, 3133 м) — р. Сонгкёль - пер. Джаан-Булак (авто, 3013 м) - Нарын - Эки-Нарын - р. Кичи-Нарын - р. Болгарт - ист. Джилу-Суу - пер. Тон (нк, 4023 м) - Бокомбаевское - оз. Иссык-Куль - Каракол - Ананьево - Семеновка - пер. Кок-Бель (авто, 2375м) - пер Аксу Северный(1А, 4052 м)/пер. Кок-Айрык(нк, 3889м) - долина реки Чонг-Кемин - Новороссийка - Токмак - (авто) - Алма-Ата*

Маршрутная книжка - легализация

Руководитель группы: **Чумало Дмитрий Юрьевич**

Адрес: г. Уфа Республика Башкортостан, ул. Менделеева д.114/2 кв.51

тел: 8-916-071-41-15

e-mail: 140all@mail.ru

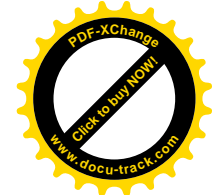
Маршрутно-квалификационная комиссия рассмотрела отчет и считает,
что поход соответствует _____ категории сложности
и засчитывается руководителю и всем участникам

2011 г.



ОГЛАВЛЕНИЕ

СПРАВОЧНЫЕ СВЕДЕНИЯ О ПОХОДЕ	4
Определяющие препятствия маршрута.....	4
Участники группы	5
Характеристика района похода	7
Варианты подъезда и выезда.....	8
Цели и общая характеристика маршрута	8
Аварийные выходы с маршрута	8
Изменение маршрута и их причины.....	8
График похода.....	9
ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ МАРШРУТА	11
0 день/02.07.2011.....	11
1 день/03.07.2011.....	11
2 день/04.07.2011	13
3 день/05.07.2011.....	15
4 день/06.07.2011.....	17
5 день/07.07.2011.....	20
6 день/08.07.2011.....	24
7 день/09.07.2011.....	26
8 день/10.07.2011.....	30
9 день/11.07.2011.....	32
10 день/12.07.2011.....	35
11 день/13.07.2011.....	39
12 день/14.07.2011.....	43
13 день/15.07.2011.....	44
14 день/16.07.2011.....	45
15 день/17.07.2011	45
16 день/18.07.2011 (подгруппа 1).....	48
16 день/18.07.2011 (подгруппа 2).....	49
17 день/19.07.2011 (подгруппа 1).....	51
17 день/19.07.2011 (подгруппа 2).....	54
18 день/19.07.2011 (подгруппа 1).....	58
18 день/19.07.2011 (подгруппа 2).....	60
19 день/21.07.2011.....	63
20 день/22.07.2011.....	66
ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ.....	67
ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СВЕДЕНИЯ О ПОХОДЕ	68
Раскладка.....	68
Случаи оказания медицинской помощи в походе	70
Перечень транспортных средств и поломок.....	70
ПРИЛОЖЕНИЕ 1. РАСЧЕТ КАТЕГОРИИ СЛОЖНОСТИ ПРОТЯЖЕННЫХ ПРЕПЯТСТВИЙ	71
ПП1 Перевал Тео-Ашуу.	71
ПП2 Перевал Кырк-Кыз.	73
ПП3 Перевал Каракичи.....	75
ПП4 Перевал Джаан-Булак.....	77
ПП5 Перевал Тон	79
ПП6 Перевал Кокбель.....	81
ПП7-1 Перевал Аксу Северный.....	83



ПП7-2 Перевал Кок-Айрык.....	85
ПРИЛОЖЕНИЕ 2. БАЛЬНАЯ ОЦЕНКА СЛОЖНОСТИ ВЕЛОСИПЕДНОГО ПОХОДА.....	87
Расчет эквивалентного пробега по ЛП	87
Переправы	87
Осыпи и морены.....	88
Перевальные взлёты без тропы.....	89
Снежно-ледовые участки.....	89
Каменные завалы.....	89
Интенсивность	90
Расчет категории сложности велопохода.....	91
ПРИЛОЖЕНИЕ 3. СХЕМА МАРШРУТА	92
ПРИЛОЖЕНИЕ 4. ВЫСОТНЫЙ ПРОФИЛЬ ПОХОДА	94



СПРАВОЧНЫЕ СВЕДЕНИЯ О ПОХОДЕ

Группа туристов в составе 5 человек совершила с 02 по 24 июля 2011г. велосипедный поход пятой категории сложности по Тянь-Шаню по маршруту:

Алма-Ата - (авто) - граница Казахстан/Киргизия - Бишкек - Сосновка — пер.Тео-Ашуу(авто/тоннель, 3200м) — Суусамыр - Кызылой - пер. Кырк-Кыз(авто, 3223м) — пер. 2170(авто) - пер. 1790(авто) - р. Кекемерен - Арал - Чаек – р. Кара-Кечи — пер. Каракичи (авто, 3392 м) - оз.Сонг-Кель - пер.Тескей-Торпо (авто, 3133 м) — р. Сонгкёль - пер.Джаан-Булак (авто, 3013 м) - Нарын - Эки-Нарын - р.Кичи-Нарын - р.Болгарт - ист.Джилу-Суу - пер.Тон (нк, 4023 м) - Бокомбаевское - оз. Иссык-Куль - Каракол - Ананьево - Семеновка - пер. Кок-Бель (авто, 2375м) – пер Аксу Северный(1А, 4052 м)*/пер. Кок-Айрык(нк, 3889м)** - долина реки Чонг-Кемин - Новороссийка - Токмак - (авто) - Алма-Ата

Протяженность активной части	- 1237*/1308** км
Общая продолжительность похода	- 23 дня
Количество ходовых дней	- 18*/19** дней
Количество дней	- 2*/1** день
Суммарный набор высоты	- 15574*/15694** м




Определяющие препятствия маршрута

Вид препятствия	Название	Категория трудности	Характеристика препятствия
горное	Перевал Тео-Ашуу	3	Авто, 3200м, асфальт отличного качества
горное	Перевал Кырк-Кыз	4	Авто, 3223м, горная грунтовая дорога
горное	Перевал Каракичи	4	Авто, 3392м, горная грунтовая дорога
горное	Перевал Джаан-Булак	3	Авто, 3013м, горная грунтовая дорога
горное	Перевал Тон	5	Н/к, 4023м, почти полностью разрушенная грунтовая дорога на подъеме, снежники, каменные осыпи и завалы на спуске
горное	Перевал Кокбель	2	Авто, 2375м, грунтовая дорога
горное*	Перевал Аксу Северный	6	1А ос-лд, 4052м, конная тропа на подъеме, открытый ледник Аксу Восточный на спуске
горное**	Перевал Кок-Айрык	5	Н/к, 3889м, сильно разрушенная горная грунтовая дорога, снежные заносы, осыпи и каменные завалы

* для подгруппы пересекавшей хр. Кунгей-Алатау через пер. Аксу Северный

** для подгруппы пересекавшей хр. Кунгей-Алатау через пер. Кок-Айрык

Участники группы

Фамилия И.О.	Год рожд.	Адрес, телефон	Туристский опыт	Обязанности в группе
Чумало Дмитрий Юрьевич 	1979	Респ. Башкортостан г. Уфа 89160714115 140all@mail.ru	5Р Памиро-Алай	Руководитель
Абдула Виталий Александрович 	1983	г. Волгодонск avaphysics@narod.ru 89263914568	5У Памиро-Алай	Фотограф
Скородумова Татьяна Олеговна 	1974	г. Санкт-Петербург tatus_terra@rambler.ru 89215577517	3Р Крым(без справки)	Хронометрист

Лямшин Константин Анатольевич 	1981	г. Самара xrcat@yandex.ru +79277014408	ЗУ Южная Америка(без справки)	Завхоз
Шакина Валентина Константиновна 	1984	г. Москва cutmeat@yandex.ru +79035176979	ЗУ Кольский п-ов(без справки)	Медик



Характеристика района похода

Тянь-Шань - одна из наиболее высоких (вторая после Памира) и одна из наиболее посещаемых туристами и альпинистами (после Кавказа) горных систем в б. СССР. Бывшая советская часть Тянь-Шаня находится в основном в Киргизии, северные и самые западные хребты расположены в Казахстане, юго-западная оконечность Тянь-Шаня заходит в пределы Узбекистана и Таджикистана. Наиболее высокие вершины - пик Победы(7439м), Хан-Тенгри(6995м).

Большая часть горных цепей Тянь-Шаня имеет широтное или субширотное простирание. Они вытянуты с запада на восток примерно на 1200 км (в пределах б. СССР) и имеют максимальную ширину 350-400 км. На севере Тянь-Шань ограничен Илийской долиной, на юге - Ферганской котловиной, восточнее которой он смыкается с Алайским хребтом Гиссаро-Алайской системы.

По орографическому строению Тянь-Шань обычно разделяют на Северный, Западный, Центральный, Внутренний и Восточный (последний на территории КНР).

Климат Тянь-Шаня резко континентальный: жаркое лето в предгорьях и долинах и совсем нежаркое в нивальной и субнивальной зоне, необычно суровая для этих широт зима, большие суточные и годовые колебания температур, небольшая облачность и значительная сухость воздуха. Здесь много солнца. Среднегодовая продолжительность солнечного сияния колеблется в этом районе в пределах 2500-2700 часов (в Москве - около 1600 часов). Однако сложность рельефа Тянь-Шаня, выражающаяся в сочетании высочайших хребтов и глубоких впадин, наличии самых разнообразных экспозиций в горах, вносит много местных поправок в продолжительность солнечного сияния. Определенное влияние на продолжительность солнечного сияния у поверхности земли оказывает и облачность, среднегодовая величина которой по районам Киргизии составляет 5-6 баллов. Максимум облачности приходится на март-апрель и достигает 7-8 баллов, минимум - на август-сентябрь и составляет 3-4 балла.

В связи с повышением континентальности климата с северо-запада на юго-восток в этом же направлении поднимается и снеговая линия. На Таласском Алатау и Киргизском хребте она находится на высоте 3600-3800 м на северных склонах и 3800-4200 м на южных. В Центральном Тянь-Шане, в районе Хан-Тенгри - пика Победы, она расположена на высоте 4200 - 4450 м. Однако именно Центральный Тянь-Шань характеризуется наибольшим оледенением, что определяется его большой высотой. Здесь находятся крупнейшие ледники Тянь-Шаня: Южный Инылчек (около 60 км), Северный Инылчек (около 35 км), Каинды (26 км), Семенова (21 км), Мушкетова (20 км). Общая площадь отделения Тянь-Шаня превышает 7300 кв. км., общее число ледников достигает почти 7800.

На Тянь-Шане много озер, из них самое большое и красивое - Иссык-Куль. Оно занимает глубокую тектоническую впадину между хребтами Кунгей-Алатау и Терскей-Алатау. Его максимальная глубина - 702 м, средняя - 278 м, длина - 182 км, наибольшая ширина - 58 км. По площади Иссык-Куль занимает седьмое место среди озер б. Советского Союза, по глубине - третье (после Байкала и Каспия). Наиболее значительные озера Внутреннего Тянь-Шаня - Сонг-Кель и Чатыр-Кель, из которых первое сточное, а второе бессточное, в настоящее время высыхающее. На сыртах в понижениях моренного рельефа встречается довольно много небольших озер. В высокогорье есть также приледниковые озера.



Варианты подъезда и выезда

Традиционным местом старта походов на Тянь-Шань является столица Киргизии г. Бишкек, куда можно добраться поездом(3 суток) или самолетом(4 часа). Мы же решили организовать заброску через Алма-Ату, так как во-первых это давало возможность посмотреть самый «цивилизованный» город Средней Азии и его достопримечательности(Медео, БАО), а во-вторых, на момент покупки, авиабилеты в Алма-Ату были на 30% дешевле, чем в Бишкек. Добраться же из города в город не составляет никаких проблем — на автовокзалах легко можно найти подходящий микроавтобус(у нас получалось ~3000р).

Цели и общая характеристика маршрута

Целью данного похода являлось первое знакомство участников с регионом Тянь-Шаньских гор, в связи с чем из имеющихся вариантов был выбран кольцевой маршрут, охватывающий основные регионы Центрального и Северного Тянь-Шаня.

Условно маршрут может быть разделен на следующие части:

- ***вкаточная*** — пересечение Киргизского хребта через перевал Тео-Ашуу и далее выход в нижнее течение р. Кекемерен через пер. Кырк-Кыз
- ***плато озеро Сонг-Кель*** с перевалами Каракичи на подъеме и Тескей-Торпо и Джаан-Булак на спуске
- ***пересечение хребта Терскей-Алатау*** через перевал Тон с последующим объездом озера Иссык-Куль
- ***пересечение хребта Кунгей-Алатау*** через перевалы Аксу Северный/Кок-Айрык

При планировании акцент делался на постепенное увеличение трудности, проходя основные перевалы(Тон, Аксу Северный/Кок-Айрык) в заключительной части похода, что позволило приобрести необходимую акклиматизацию и подготовку, явившихся залогом успешного прохождения маршрута.

Аварийные выходы с маршрута

Район похода достаточно населён, практически каждый день встречались поселки или пастушьи стоянки(сырты), где в случае необходимости можно было получить помощь. Исключение составляют участки высокогорных перевалов Тон и Аксу Северный/Кок-Айрык, где нет постоянных или летних поселений, исходя из чего необходимо заранее планировать свои действия в случае возникновения чрезвычайных ситуаций.

Изменение маршрута и их причины

Маршрут пройден группой полностью без изменений за исключением участка пересечения хребта Кунгей-Алатау, который было решено проходить двумя подгруппами — через перевал Аксу Северный и Кок-Айрык. Причиной данного решения явилась оценка участниками своего текущего состояния, а также имевшегося на тот момент опыт прохождения аналогичных препятствий.

График похода

День	Маршрут	Пробег, км	Набор высоты, м	t дв., час	Высота ночевк и, м	Погодные условия	Вср., км/ч
1	г. Алма-Ата - /авто/ - г.Бишкек — г.Кара-Балты — подъем на пер. Тео-Ашуу	86.5-асф	279	4.04	802	Ясно, +30	21.2
2	пер. Тео-Ашуу(3200м, авто, тоннель) - р.Суусамыр	82.5-асф	2277	6.42	2181	Ясно, до +39	12.3
3	Суусамыр-р.Кекемерен- Кызылой — подъем на пер. Кырк-Кыз	66 (4- асф)	1065	4.50	2760	Ясно, +33	14.3
4	пер.Кырк-Кыз (3223м, авто) - Кебюк-Суу - пер.2170м(авто)- Сары- Камыш - Анкелот	41	875	4.47	1445	Утро - ясно, после 17 ч. дождь, +22	8.7
5	Анкелот — пер.1795м(авто)- р.Кекемерен — Кызыл- Курган - Арал	68.3	1265	6.28	1501	Утро - ясно, после 16 ч. кратковрем. Дождь, +25	10.5
6	Арал — Чаек — Каирма- р.Кара-Кичи - подъем на пер.Кара-Кичи	64.5	1374	5.47	2930	Солнечно, вечеру дождь, +22	11.1
7	пер.Кара-Кичи (3364м) - оз.Сонг-Кель - пер.Тескей- Торпо (3133м) - р.Сонгкель	75.5	1023	6.11	2540	Пасмурно, грозы, +4+16.	11.9
8	р. Сонгкель — пер.Джаан- Булак(3013м, авто) - г.Нарын	87	975	5.37	2035	Малооблачно, +23	15.4
9	Нарын — Эки-Нарын- р.Малый Нарын - р.Карагоман	95	1500	7.30	2540	Ясно. +33	12.6
10	р.Карагоман — р.Болгарт - горячие ист.Джилусу - подъем на пер.Тон	37.8	857	3.47	3517	Солнечно, +18	9.9
11	пер.Тон (4023м, нк) - Боконбаевское — Каджи-Сай - озеро Иссык-Куль	61.6 (27- асф)	506	9.00	1600	+8+35, Переменно: солнце, дождь, снег	5.5
12	Южный берег озера Иссык- Куль — Чичкан — г. Каракол	108-асф	605	5.36	1717	Переменно, дождь, встречный ветер, +15+20	19.2

13	г. Каракол - Ананьево	100.3-асф	440	5.10	1586	+25+30, солнечно.	19.3
14	Дневка	-	-	-	-	+25+30, солнечно.	-
15	Ананьево - Семеновское ущелье - пер.Кек-Бель (2376м, авто) - Григорьевское ущелье - Ананьево	62.8 (26-асф)	837	3.52	1586	+25+30, солнечно.	16.2
16*	Ананьево – Семеновка – Семеновское ущ – пер Кок-Бель(2376м, авто) – р. Чонг-Ак-Суу	56.2	1818	6.46	3120	+26, ясно	8.3
16**	Ананьево - Григорьевка-Чолпон-Ата - Чон-Сары-Ой - р.Орто-Кой-Суу	78	857	4.48	2150	+25+30, солнечно.	16.3
17*	р. Чонг-Ак-Суу – пер. Аксу Северный(4052м, 1А) – лед. Аксу Восточный – р. Зап. Ак-Суу	18.5	963	7.24	3200	+0..+12С, пасмурно, временами снег/дождь.	2.5
17**	Подъем на пер.Кок-Айрык (до высоты 3500 м)	18	1350	4.03	3500	Пасмурно, дождливо, переменнo, снег, град, -2+16	4.4
18*	р. Чонг-Ак-Суу – долина р. Чонг-Кемин – р. Орто-Кой-Суу	34.5	462	5.0	2578	+20С, облачно	6.9
18**	пер.Кок-Айрык (3889м, нк) - р.Чонг-Кемин	36	500	8.13	2491	Снег, переменнo, +4+18	7.3
19	р.Чонг-Кемин — Новороссийка - Кызыл-Октябрь	96.6 (46.6-асф)	562	6.11	1204	Солнечно, холодный ветер,+22+24	15.6
20	Кызыл-Октябрь — г. Токмак - /авто/ - г. Бишкек-/авто/-г. Алма-Ата	42-асф	4	2.57	710	Солнечно, +22+30	21.2

* для подгруппы пересекавшей хр. Кунгей-Алатау через пер. Аксу Северный

** для подгруппы пересекавшей хр. Кунгей-Алатау через пер. Кок-Айрык



ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ МАРШРУТА

Текущие значения высоты и набор за день по треку GPS, километраж и хронометраж — по велокомпьютеру хронометриста, время московское.

0 день/02.07.2011

Алма-Ата

Прилет в 5 утра в Алма-Ату рейсом а/к «Трансаэро» Москвы. Днем прогулка по городу, сборка и настройка велосипедов. К вечеру прилетел пятый участник похода, Костя из Самары. На ночь заселились в гостиницу при автовокзале "Сайран"(200 тенге/чел).

1 день/03.07.2011

г. Алма-Ата - /авто/ - г.Бишкек — г.Кара-Балты — подъем на пер. Тео-Ашуу

Утром поиски машины до границы Киргизии, где планировалось начать поход. Участок 200км от Алма-Аты до границы проходит по оживленной автотрассе и не имеет природных достопримечательностей, поэтому его рекомендуется не включать в веломаршруты, проезжая на автотранспорте.

Граница Казахстан/Киргизия. Прошли без проблем, поставив штампы о пересечении границы. Для въезда в Киргизию гражданам РФ достаточно общегражданского паспорта, регистрация не требуется при нахождении в стране менее 90 дней.

(0 км) Старт активной части маршрута.

(34 км) Столица Киргизии г. Бишкек(*Фото 1*). Город достаточно молодой(начало 19в) и не имеющий особенных культурных достопримечательностей, но при этом очень зеленый и чистый, а потому симпатичный. Проехали по центральным улицам, попутно поменяв деньги (курс рубль:сом 1:1.5) и очень вкусно и недорого покушали в кафе. На горизонте отчетливо видны предгорья Киргизского хребта.



Фото 1. Бишкек

Первые километры идут вдоль гор через бесконечную череду поселков. Едем колонной стараясь успеть максимально проехать засветло.

(80 км) г. Кара-Балты. На кольцевой площади повернули налево, дорога плавно поднимается вверх, фактически поворот есть начало подъема на перевал Тео-Ашуу(3200м).

(86 км) Темнеет, пора вставать на ночевку. Съезжаем влево на грунтовку, по направлению к указанному по карте оросительному арыку.

(86.5 км) Место ночевки. Утром выяснилось, что ночевали совсем рядом с местным аэродром(**Фото 2**).



Фото 2. Первая почевка.

2 день/04.07.2011

пер. Тео-Ашуу(3200м, авто, тоннель) - р.Суусамыр

(0/86.5 км) Выезд в 9-30 (Фото 3).

(18/104.5 км) Сосновка, дорога уходит в ущелье р.Кара-Балта.



Фото 3. В горы.

(65/151.5 км) До высоты 2000м подъем достаточно плавный, выше же начинается крутой серпантин(**Фото 4**). Покрытие отличный асфальт, проложенный в 2005г корейской фирмой Самсунг.



Фото 4. Серпантин на пер.Тео-Ашуу

За почти 6 часов подъема подобрались наконец к тоннелю у перевала. Здесь заметно прохладнее +16 (**Фото 5**) **Основной** перевал находится на высоте 3500м и от тоннеля проглядывается старая дорога к нему, состояние которой на сегодняшний день довольно плачевно.



Фото 5. Тоннель под перевалом Тео-Ашуу

(68/154.5 км) 3-х километровый тоннель освещается слабо, но с хорошей вентиляцией, имеющиеся данные в отчетах прошлых лет о сильной загазованности тоннеля устарели, сейчас его состояние вполне пригодно для продвижения на велосипеде. Половина пути имеет подъем, а потом спрямляется, покрытие довольно разбитое.

(80/166.5 км) Спуск по серпантину до развилки на Суусамыр. Здесь много юрт, в которых продают кумыс и еду. Поворот налево.

(82.5/169 км) Стоянка на берегу реки Суусамыр

3 день/05.07.2011

Суусамыр-р.Кекемерен-Кызылой — подъем на пер. Кырк-Кыз

(0/169 км) До с.Суусамыр разбитый грейдер по широкой долине.

(10/179 км) В селе три магазина с ограниченным выбором, делаем закупку на следующие дни.

(21/190 км) Поворот направо, по мосту через р. Западный Каракол. Далее дорога уходит в очень живописное ущелье р. Кекемерен (**Фото 6**)



Фото 6. Ущелье р. Кекемерен

(55.5/224.5 км) с. Кызылой. Уходим направо с основной дороги в сторону гор Сарыкамыш с целью перевалив их выйти в нижнее течение Кекемерена. Серпантин вверх, очень крутые подъемы, местами идем пешком. *(Фото 7)*



Фото 7. Начало подъема к перевалу Кырк-Кыз.



Фото 8. Дорога на перевал.

(66/235 км) Стоянка на одном из притоков на высоте 2760м. Начинается дождь(**Фото 8**).. Пока ужинали в палатках, грозу унесло дальше по ущелью и небо расчистилось.

4 день/06.07.2011

пер.Кырк-Кыз (3223м, авто) - Кебюк-Суу - пер.2170м(авто)- Сары-Камыш - Анкелот

(0/235 км) Подъем в 8 утра. Солнечное и ясное небо.

(9/243 км) Перевал Кырк-Кыз, заехали за 1.5 часа по очень каменистой дороге. Вокруг настоящие альпийские луга (**Фото 9**).



Фото 9. Подъем на перевал.

Перевал довольно пологий (**Фото 10**), сильный холодный ветер. Фотографируемся. Спуск живописный, каменистая грунтовка тянется по ущелью вдоль реки.



Фото 10. Перевал Кырк-Кыз.

(16/250 км) Спуск сменяется подъемом на следующий перевал 2170 м (Фото 11). Неплохая грунтовка, однако начинается дождь и дорога размокает. Приходится с максимальной осторожностью спускаться вниз на тормозах.



Фото 11. Перевал 2170 м.

(41/276 км) с.Анжелот, дождь все не прекращается. Местные породы почти полностью состоят из глины и возможность передвигать велосипед исчезает через несколько метров вследствие блокировки колес . Приходится вставать на ночлег прямо рядом с дорогой (*Фото 12*). К счастью в десятке метров река, где можно отмыть велосипеды и набрать воды для приготовления еды.



Фото 12. Раскисшая дорога.

5 день/07.07.2011

Анжелот — пер.1795м(авто)-р.Кекемерен — Кызыл-Курган - Арал

(0/276 км) Солнечное утро и на момент выезда в 11 утра дорога подсохла и снова пригодна для передвижения на велосипеде

(2/278 км) Мост через р. Кебюк-Суу, за которым подъем на очередной перевал.



Фото 13. Перевал 1795 м

(7.7/283.7 км) Перевал (1795 м), который не успели вчера из-за глины. Перевал как ворота, сверху перекинут желоб для воды (Фото 13, 14).



Фото 14. Перевал 1795 м

Сильно каменистый спуск возвращающий нас в долину Кекемерена (*Фото 15*). Здесь он заметно шире и спокойнее чем в верховьях, по обоим сторонам ущелья стены каньонов высотой более 100м. В конце спуска несколько бродов (9.6 км, 11.4 км, 12 км, 22 км).



Фото 15. Ущелье р. Кекемерен

Продвигаемся вдоль Кекемерена. Дорога сильно разбитая грунтовка, постоянно набирающая десятки метров от реки и тут же возвращающаяся спусками вниз. (*Фото 16*).



Фото 16. Вдоль реки

(35/311 км) с.Кызыл-Курган, есть магазин, хлеб можно спросить там же, пекут сами.

(36.2/312.6 км) Мост через Кекемерен, поворот налево. Широкая хорошая грунтовка (Фото 17).



Фото 17. Дорога.

(57/333 км) с. Арал, асфальт пришел на смену грунту.

6 день/08.07.2011

Арал — Чаек — Каирма-р.Кара-Кичи - подъем на пер.Кара-Кичи

(0/344.3 км) По асфальту и жаре выехали на вторую автономную часть маршрута.

(8.8/353.1 км) Райцентр Чаек, закупили продукты на следующие 3 дня.

(25.2/369.5 км) До п.Каирма асфальт, поворот направо. До выезда из поселка плохой асфальт, потом гравийка - самая ужасная дорога за весь поход. Каменистая щебенка, гребенка. Скорость упала до 4-6 км/ч, жарко и пыльно (**Фото 18**).



Фото 18. Ужасная дорога

Первые 10 км дорога имеет заметный подъем, набирая почти 800м, при подходе к горам немного выравнивается и улучшается(**Фото 19**).



Фото 18. Въезжаем в ущелье

(63/407.3 км) Угольный разрез Кара-Кичи. В советское время активно разрабатываемый, но сейчас почти заброшенный.

(64.5/408.8 км) Стоянка на 2930 м. Готовим ужин под начинающимся дождем (**Фото 20**).



Фото 20. Под перевалом Кара-Кичи

7 день/09.07.2011

пер.Кара-Кичи (3364м) - оз.Сонг-Кель - пер.Тескей-Торпо (3133м) - р.Сонгкель

(0/408.8 км) С выездом начинается дождь, усиливающийся по мере приближения к перевалу (9/417.8 км) 460 м высоты набирали под дождем, сменившимся снежной крупой(**Фото 20**).



Фото 20. Подъем на пер.Кара-Кичи

Температура +4. Едва сфотографировавшись летим вниз к теплу вниз(**Фото 21**).



Фото 21. Дорога к оз. Сонг-Кель

(30/438.8 км) Развилка - направо дорога к пер. Куртка и далее в долину Нарына, мы же уходим налево к озеру.



Фото 22. Озеро Сонг-Кель

(34/442.8 км) Озеро Сонг-Кель (**Фото 22**) - высокогорная жемчужина Киргизии (высота 3016 м) оказалась весьма серьезной кузницей дождей. Ехали вдоль него довольно долго, и все это время озеро было покрыто темной завесой туч. На берегу сильный ветер. У первых встреченных юрт попросились на чай.

По нормальной грунтовке миновали озеро.

(64/472.8 км) Развилка. Дорога уходит к северному берегу налево, мы же едем направо к перевалу Тескей-Торпо (**Фото 23**).



Фото 23. Дорога на пер.Тескей-Торпо. Тучи над оз.Сонг-Кель.

(70/478.8 км) Перевал Тескей-Торпо. Со стороны Сонг-Келя подъем почти не выражен, набор всего около 200м, со стороны спуска же крутой серпантин(**Фото 24**), самый выразительный за весь поход. К сожалений, насладиться его прохождением не получается — накатывает вторая волна непогоды, дождь, ветер, судорожно сжатые пальцы на тормозных ручках.



Фото 24. Спуск с пер. Терскей-Торпок (3133 м)

Со спуском вниз закончился дождь и стало заметно теплее +10С
(75.5/484.3 км) Лагерь в этот раз оказался в красивом и ровном месте в долине реки Сонкель.

8 день/10.07.2011

р. Сонгкель — пер.Джаан-Булак(3013м, авто) - г.Нарын

(0/484.3 км) Покидаем гостеприимную стоянку и движемся дальше вниз по течению реки Сонкель

(3.2/487.5 км) Мост, поворот налево. Дорога плавно набирает высоту к перевалу Джаан-Булак.
(Фото 25)



Фото 25. Дорога в долине.

(10/494.3 км) Начало перевала, крутой серпантин.

(12/496.3 км) На перевале памятная табличка, рассказывающая о том, что дорога была реконструирована в 2009г на деньги посольства Германии в Киргизии. (Фото 26)



Фото 26. Перевал Джаан-Булак 3013 м

(21/505.3 км) Извилистый спуск по каменистой дороге, заканчивается мостом через реку Тесык.
(28/512.3 км) Еще несколько километров грунтов и выкатываемся на асфальтовую трассу Нарын - Кочкорка(Фото 27). Налево вверх на перевал Долон, мы же в противоположную сторону к Нарыну. Хороший асфальт, удастся держать крейсерскую скорость 20-30км/ч. Погода наладилась, жарко



Фото 27. Путь на Нарын.

(72/556.3 км) Объездная дорога. Продолжаем спуск вниз к городу.
(75/559.3 км) Нарын - низкий городок, зажатый в ущелье и вытянутый вдоль реки на значительное расстояние (**Фото 28**). Довольно развит по местным меркам — множество магазинов, кафе. И даже троллейбусная линия по центральной улице.



Фото 28. Нарын.

(87/571.3 км) Пообедали в кафе, закупили продукты на участок пересечения хребта Терскей-Алатау и заночевали в первом удобном месте по выезду из города. Река Нарын заметно отличается от всех виденных ранее горных рек своей полноводностью и мощностью и это не удивительно, ведь Нарын — киргизское название р. Сырдарья.

9 день/11.07.2011

Нарын — Эки-Нарын-р. Малый Нарын - р. Карагоман

(0/571.3 км) Ночью сильный дождь, но утро ясное и солнечное. Выдвигаемся в путь по унылой щебенчатой дороге вдоль травяных полей (**Фото 29**).



Фото 29. Вдоль р.Нарын.

(18/589.3 км) После п.Дебель дорога улучшилась, вокруг снежные вершины хребтов Нарынтау и Нура.

(40/611.3 км) Проезжаем п.Эски-Нарын и спускается к мосту в примечательном месте слияния Малого и Большого Нарынов. Далее наш путь вдоль Малого Нарына. Спустя несколько километров реку сжимает ущелье Капчигай - одно из самых живописных мест пройденного маршрута. Узкий каньон, поросший густым лесом тянь-шаньской ели, с дорогой «качелями» взлетающей вверх-вниз, **(Фото 30, 31).**



Фото 30. Ущелье Капчигай.



Фото 31. Ущелье Капчигай.

(60/631.3 км) Пройдя ущелье река поворачивает направо в широкую долину предгорий хр. Капкатас.

(95/666.3 км) Лагерь на р. Карагоман (**Фото 32**).



Фото 32. Стоянка у р. Карагоман

10 день/12.07.2011

р.Карагоман — р.Болгарт - горячие ист.Джилусу - подъем на пер.Тон

(0/666.3 км) Продолжаем движение вчерашней дорогой уже по долине р. Болгарт(**Фото 33**).



Фото 33. Впереди горячие источники Джилусу.

(24/690.3 км) Развилка в месте слияния рек Бурхан и Джилусу(вместе образующих р. Болгарт), нам налево вдоль на р. Джилусу.

(32.6/698.9 км) Брод через р.Джилусу. На подъезде виден серпантин на перевал Тон, через который мы планируем пересечь хр. Терсей-Алатау.

(33/699.3 км) Горячие источники Джилусу, которые можно посетить за небольшую плату,

После отдыха и купания в 15.45 выдвигаемся на подъем по конной тропе. Серпантин дороги хорошо видно снизу, но первые витки разрушены и поэтому приходится набирать высоту в лоб. по склону под углом 40-45 град.,**(Фото 34)**.



Фото 34. Конная тропа.

Далее путь пересекает бурная речка с сильным течением, сбивающим с ног. Метров 100 ниже виден мост, скрытый высокими берегами, а потому пропущенный нами. Спускаться вниз нет никакого желания, ищем более спокойное место, где решаем переправляться. Для страховки натягиваем веревку и аккуратно перенесли вещи и велосипеды (**Фото 35**).



Фото 35. Переправа

После переправы еще метров 40 набора по склону, а затем наконец выходим на серпантин дороги, который сейчас сильно разрушен и непригоден для движения автотранспорта, да и пешком проходима лишь узкая кромка шириной метр-полтора. Идти становится легче (37.8/704.1 км) Стоянка на высоте 3517 м (Фото 36).



Фото 36. Самая высокая ночевка — 3517 м

11 день/13.07.2011

пер.Тон (4023м, нк) - Боконбаевское — Каджи-Сай - озеро Иссык-Куль

(0/704.1 км) Встали рано в 6.30 и уже в 8.15 закинули рюкзаки на спины. До перевала набирать более 500 м высоты, пока солнечно, но погода, судя по тучам за спиной, поменяться может очень быстро. Характер пути тот же самый - конная тропа по бывшей дороге, за счет чего идти довольно просто, хотя в двух местах осыпи полностью разрушили полотно и приходится залезать до следующих витков без дороги. Вокруг снежники, но дорога была проложена по солнечному хорошо продуваемому склону, в связи с чем снега под ногами нет до самых последних метров подъема. **(Фото 37)**



Фото 37. Подъем на пер.Тон

(3/707.1 км) До перевала шли 2,5 часа. Седловина засыпана снегом(Фото 38), снег и на спуске до высоты примерно 3700м. Много фотографируемся, наслаждаясь открывшимися видами.



Фото 38. Перевал Тон 4023 м

Спуск сложный: тропа почти вся покрыта снегом и периодически занесена снежными языками.

Крутой склон. Выстроились в ряд: первый тропит по колено в снегу, остальные идут след в след. (Фото 39). К счастью, фирна и льда почти нет и несмотря на крутой уклон идти траверсом снежников довольно безопасно.



Фото 39. Снежники перевала Тон

Снежных языков 6 в начале спуска, потом тропа по краю насыпи, местами полностью засыпанная (Фото 40,41).



Фото 40. На склоне.



Фото 41. Серпантин

Начался дождь со снегом, но ненадолго. Остальная часть спуска прошла при самой солнечной погоде и заняла 4.5 часа. Дорога очень плохая: вначале крупная сыпучая щебенка с большими камнями до 3200м, далее почти до Бокомбаевского «стиральная доска» (**Фото 42**).



Фото 42. Каменистый спуск.

(40/744.1 км) п.Бокомбаевское. Далее асфальтовой дорогой едем вдоль южного берега оз.Иссык-Куль(**Фото 43**).

Найти место под ночевку непросто, с водой плохо, редкие ручьи и речки пересохла, где вода все же есть, полно людей.

(61.6/765.7 км) Встали на ночлег на территории строящегося то ли кемпинга, то ли парка развлечений.



Фото 43. Озеро Иссык-Куль

12 день/14.07.2011

Южный берег озера Иссык-Куль — Чичкан — г. Каракол

(0/765.7 км) Долгие утренние сборы, связанные с необходимостью проведения ТО велосипедов и снаряжения, выезжаем только в 12.30. Асфальт среднего качества (**Фото 44**) вдоль озера. Стоит отметить, что южный берег куда менее обжит, чем северный, встречались участки более 10км без постоянного поселения людей.



Фото 44. Вокруг Иссык-Куля

(52/817.7 км) п. Чичкан. Погода портится, дождь.

(108/873.7 км) Под непрекращающимся дождем доезжаем до г. Каракол. Решаем заночевать в комфортных условиях, находится и подходящая гостиница «Азия» (300 сом/чел) на самом въезде в город.

13 день/15.07.2011

г. Каракол - Ананьево

(0/873.7 км) Выехали в 11.20. Асфальт.

(100.3/974 км) Объехали озеро по восточной стороне, перевалив с южного на северный берег. Разница очевидна. Больше поселков, трафик увеличился, берега застроены пансионатами и кемпингами разной степени комфортности.



Фото 45. На подъезде к Ананьево.

п.Ананьево, местные указали гостевой дом - двухэтажное здание бывшего банка с необходимым минимумом удобств, в т.ч. со стиральной машиной.

14 день/16.07.2011

Дневка

Отдых, купание. Вечером обнаружили трещину в ободе колеса у Вали. Выезд на маршрут отложили на 1 день: решив, что я еду Бишкек, с целью найти обод/колесо на замену, а у остальных радиальный осмотр окрестностей.

15 день/17.07.2011

Ананьево - Семеновское ущелье - пер.Кек-Бель (2376м, авто) - Григорьевское ущелье - Ананьево

(0/974 км) Ананьево. Радиалка по двум ущельям, соединенным перевалом.

(11/985 км) В п.Семеновка есть указатель "Кыркын" к ущелью. Дорога стандартная - укатанная щебенка. Непосредственно перед ущельем шлагбаум, въезд платный по 250 сом с человека, но можно торговаться по 50.

(20/994 км) Семеновское ущелье. Дорога сильно забирает вверх. Видно, что место туристическое, встречаются прокаты лошадей и мальчишки, предлагающие сфотографироваться с хищными птицами.



Фото 46. Подъем к перевалу.

(30/1004 км) Перевал Кек-Бель (**Фото 46**) соединяет два ущелья и сам по себе довольно красив. С него открывается замечательный вид на долину р.Чонг-Суу (**Фото 47**).



Фото 47. Перевал Кек-Бель

(32/1006 км) Григорьевское ущелье, чем-то напоминающее пройденной ранее ущелье Капчигай:

Бурная река с перекатами, отвесные скалы с обеих сторон, темные ели. Дорога очень каменистая, несмотря на то, что постоянно поддерживается техникой в приличном состоянии. Впечатление портит лишь сильная загрузка туристическими приманками: юрты, прокаты, палатки, шашлыки, лотки с кумысом и медом и т.п. на каждом из многочисленных поворотов (*Фото 48*).



Фото 48. Григорьевское ущелье.

(46/1020 км) Григорьевка.

(63/1037 км) Ананьево.

Моя поездка в Бишкек прошла успешно — удалось найти подходящий обод на замену и переспицевать колесо. Завтра продолжаем движение.

По плану похода далее нам надо перевалить хребет Кунгей-Алатау через перевал Аксу Северный (4052м, 1А). Вечером состоялся совет, на котором решили, что я с Костей иду по плану через Аксу Северный, а Таня, Валя и Виталий через альтернативный перевал Кок-Аырык (3889м, НК), где в начале 2000-х была проложена автодорога. Также договорились о месте встречи через два дня в долине Чонг-Кемина.

16 день/18.07.2011 (подгруппа 1)

Ананьево – Семеновка – Семеновское ущ – пер Кок-Бель(2376м, авто) – р. Чонг-Ак-Суу

(10 км) Семеновка. Дальше наши пути расходятся – нам Костей направо в горы, девченкам с Виталием прямо. Желаем друг другу удачи и договариваемся о месте встрече через два дня в долине Чонг-Кемина.

(30 км) Проехав ущелье, спускаемся к реке Чонг-Аксу через небольшой перевал Кок-Бель(2370м). Дальше либо налево вниз по Григорьевскому ущелью, как и ребята вчера, либо вверх вдоль р.Чонг-Аксу. Дорога хорошего качества идет с небольшими наборами-спусками по хвойному лесу чуть в стороне от реки(**Фото 49**).



Фото 49. Долина р. Чонг-Аксу



Фото 50. Конец дороги

(53.2 км) Заканчивается дорога на высоте 2700м, дальше набитая тропа (**Фото 50**), круто уходящая на высокую террасу. Ехать уже нельзя, перевешиваем рюкзаки на спину и идём пешком. Тропа оказалась коварной, раз уйдя вверх она так и продолжала идти высоко по склону. Смеркается и пора вставать, но сделать это на 45-градусном склоне абсолютно нереально. Идем до упора, находя нормальный спуск к реке лишь почти в полной темноте.

16 день/18.07.2011 (подгруппа 2)

Ананьево - Григорьевка- Чолпон-Ата - Чон-Сары-Ой — р.Орто-Кой-Суу

(0/1037 км) Уже с утра становится жарко.

(10/1047 км) Семеновка.

(70/1107 км) Чон-Сары-Ой. 60 км дороги запомнились только жарой, большим трафиком и унылостью. Купили все нужные продукты, кроме сухофруктов, пообедали в кафе. Поворот направо. Дорога (камни, песок, гребенка) без серпантина (**Фото 51**).



Фото 51. *Снова в горы.*

(78/1115 км) По серпантину проехали 3 или 4 петли и встали в единственном доступном для ночевки месте, как можно ближе к воде. А так река течет глубоко внизу в ущелье, и к ней не спуститься (**Фото 52**).



Фото 52. Ночевка у р.Орто-Кой-Суу

В итоге: за 8 км 500 м набора высоты, 2.5 часа

17 день/19.07.2011 (подгруппа 1)

р. Чонг-Ак-Суу – пер. Аксу Северный(4052м, 1А) – лед. Аксу Восточный – р. Зап. Ак-Суу

(0 км) Хмурое утро. Вчера, да и все дни на Иссык-Куле погода радовала солнцем и отсутствием осадков, но сегодня от неё ничего хорошего ждать не приходится. Выходим под начинающий моросить дождь.

(0.6 км) В самом начале сделали ошибку, перебродив реку и уйдя на противоположный берег вверх к пастбищу, соблазнившись хорошей тропой. Пастбище закончилось, сменившись каменным лабиринтом(**Фото 53**), обрывающимся на полусотню метров опасной осыпью. С большим трудом и риском спускаемся вниз, потеряв на все не меньше полутора часов. Правильнее было переходить выше и спокойно идти вдоль р.Чонг-Аксу.



Фото 53. Каменный лабиринт

(2.2 км) Километр по сравнительно ровной долине, а далее, следуя карте, надо уходить вправо через сплошную сетку линий горизонталей, на деле означающих очень крутой уклон. Что не удивительно, до перевала всего три километра, а набирать ещё больше 800 метров.

Здесь немного повезло, на подъеме догнали трое всадников из местных пастухов, направляющихся через перевал к родственникам в Чонг-Кемин - лошади заметно утоптали тропу, облегчив продвижение по осыпным участкам. Начинается снег, идти становится невозможно, так как видимость падает до нескольких метров. Пережидаем непогоду укрывшись велочехлом.

(11.3 км) Перевал. Взгляд на другую сторону на ледник Восточный Аксу. Долго не засиживаемся, со стороны спуска по ущелью заползает огромная туча. Записка в перевальный тур, несколько фото на память (**Фото 54**) и быстрее вниз.



Фото 54. На перевале Аксу Северный

Тропа как и на подъеме идет траверсом по склону. На 3700м накрывает вторая волна непогоды. Снег, шедший больше часа(**Фото 55**).



Фото 55. Снежная буря

(13.2 км) Продолжив спуск почти сразу теряем засыпанную снегом тропу, идти же по осыпи без неё крайне сложно, ноги неконтролируемо съезжают вниз. Решаем спускаться вниз на краевую морену ледника. Пока камни небольшие идти более-менее нормально, но постепенно они переходят в завалы из валунов в человеческий рост, пролезать через которые получается с огромным трудом. Решаем идти по леднику. Ледник открытый, снега нет и трещин не видно. Небольшой уклон и почти нет камней, при большом желании даже можно съехать на велосипеде **(Фото 56)**.



Фото 56. Спуск с ледника

(18.5 км) Встаем на высоте 3200м, пройдя весь ледник и ещё километр по сильно каменистой долине.

17 день/19.07.2011 (подгруппа 2)

Подъем на пер.Кок-Айрык (до высоты 3500 м)

(0/1115 км) На тенте палатки нет конденсата, что вероятнее всего говорит о том, что солнца нам сегодня не видать. Так и есть, небо затянуто облаками.

Завтрак, собираемся быстро, начал моросить дождь. Ехать постоянно не получалось, но за час и 5 км набрали почти 500 м. Двигаемся не торопясь, и снова 5 км еще плюс 500 м высоты **(Фото**

57, 58).



Фото 57. Серпантин.



Фото 58. Подъем к пер.Кок-Айрык.

Места дикие. Дорога очень каменистая, частенько осыпи из огромных валунов (11/1126 км) Сильный обвал, засыпало почти 100 м дороги, переносим велосипеды и рюкзаки отдельно (Фото 59).



Фото 59. Завал

Подъем постоянный и заметный, вокруг высятся скалы со снежными верхушками, иногда видны языки ледников.

Прошли отметку 3241, здесь сливаются Орто-Кой-Суу и ее приток Тейу-Тер, и поставлен металлический мост с памятной гравировкой о создателях моста. Поднимаемся выше по сужающемуся ущелью (**Фото 60**).



Фото 60. Высота 3241.

(18/1133 км) Время 16 ч, высота 3500 м, набрали 1350 м, вполне достаточно для ходового дня, тем более, судя по карте, мест далее под стоянку почти нет, и подходов к воде тоже. Стоянка на склоне ниже водопада с ледника (**Фото 61**).



Фото 61. Водопад

Сильная ледяная гроза. Температура упала до +6. К 19 ч стало ясно и еще холоднее (**Фото 62**).



Фото 62. Холодный вечер.

18 день/19.07.2011 (подгруппа 1)

р. Чонг-Ак-Суу – долина р. Чонг-Кемин – р. Орто-Кой-Суу

(0 км) Очень холодная ночь. По утру тент палатки покрыт льдом, лед и на реке у берега.

(2.1 км) Долго идём оставшиеся два километра до конца ущелья р Западная Аксу. По эту сторону от перевала спуск сильно каменистый что серьезно его усложняет **(Фото 63)**.

В конце концов спускаемся в долину Чонг-Кемина. Вдоль реки широкие травяные террасы, по которым уже можно потихоньку ехать. Пересекаем два несложных брода через притоки Чонг-Кемина применяя командную тактику – один перепрыгивает через рукав реки, второй передает вещи и велосипеды.

(9.2 км) Видим на другой стороне серпантин на перевал Озерный(3503м) **(Фото 64)**, дорога от которого идёт в одну сторону на Алма-Ату, а в другую к Иссык-Кулю через проходимый в это время второй частью нашей команды перевал Кок-Айрык. К сожалению, сейчас из-за границы перевал Озерный недоступен для прохождения и дорога неуклонно разрушается.



Фото 63. Непростой спуск



Фото 64. Серпантинны перевала Озерный

(19.4 км) Через два километра дорога перешла на наш берег, мост давно смыт, но нам на другую сторону и не надо. Сначала довольно много камней и щебенки, но чем дальше, тем лучше. К вечеру доехали до поворота к перевалу Кок-Айрык, на спуске с которого увидев много свежих велосипедных следов. Внизу стоят юрты пастухов, подъехали. С их слов наши проехали всего несколько часов назад. Хорошие новости, значит, как и планировали завтра утром соединимся.

18 день/19.07.2011 (подгруппа 2)

пер.Кок-Айрык (3889м, нк) - р.Чонг-Кемин

(0/1133 км) Ранний подъем. Ночью была минусовая температура, все замерзло. Ровно в 9 вышли на маршрут, начинается дождь, потом снег (**Фото 65**)



Фото 65. Снег

По высоте нужно еще набрать метров 300. С появлением солнца стало припекать, без очков двигаться совершенно невозможно. Перевал виден издалека: железные ворота между двух скал со знаменательной надписью о большом значении данной дороги.

(5/1138 км) Последний перевальный взлет и мы у цели: 5 км, 389 м набора, 2 часа пути (**Фото 66**).



Фото 66. Перевал Кок-Айрык

Спуск издалека кажется простым, но в реальности оказался гораздо суровее (Фото 67, 68)



Фото 67. Снова снежные языки



Фото 68. Снег, вода и камни

Камни разных калибров, несколько участков с глобальными завалами, где нужно переносить вещи отдельно, снежные языки и вода. Каменистые осыпи продолжались весь спуск, все 20 км. 10-ти километровый серпантин перешел в петляющую дорогу вдоль ущелья реки. По странному совпадению, река и с этой стороны перевала имеет тоже название (**Фото 69**).



Фото 69. Вдоль Орто-Кой-Суу.

(25/1158) Долина р.Чонг-Кемин (*Фото 70*), брод через приток.

(29/1162) Брод с сильным течением, дно из валунов.

(36/1169) Ж/б мост. Стоянка.



Фото 70. Долина р.Чонг-Кемин

19 день/21.07.2011

р.Чонг-Кемин — Новороссийка - Кызыл-Октябрь

(0/1169 км) В этот день предстояло спуститься по долине реки Чонг-Кемин и выбраться на асфальт.

Долина реки очень красива. Дорога - укатанная грунтовка (*Фото 71, 72*). Спустя два часа нагоняем наших девчонок с Виталием. Долгий обмен впечатлениями о пройденных перевалах.



Фото 71. Долина р. Чонг-Кемин



Фото 72. Долина р. Чонг-Кемин

(50/1219 км) Новороссийка. Асфальт (**Фото 73**).



Фото 73. Долина заканчивается

Выезд на трассу на Токмак. Поворот направо в сторону Бишкека.
(97/1266 км) Кызыл-Октябрь. Стоянка выше поселка на берегу реки.



Фото 74. Заключительная стоянка

20 день/22.07.2011

Кызыл-Октябрь - Токмок-/авто/-Бишкек-/авто/-Алма-Ата. **42 км.** Солнечно.

(0/1266 км) Поднялись рано, день обещает быть солнечным. Выежаем и легко катим по асфальту к Токмаку.

(42/1308) г. Токмак. 11ч. Официальный финиш маршрута! **(Фото 75).**

На автовокзале договорились с подброской до Бишкека, это порядка 70 км.

(110 - авто) Бишкек. 17 часов выезд.

(350 - авто) Алма-Аты. 21 ч - автовокзал "Сайран", гостиница.



Фото 75. Токмак. Финиш!

В оставшиеся до отлёта домой полтора дня катались по Алма-Ате и окрестностям, съездив на местные достопримечательности — высокогорный каток Медео и Большое Алмаатинское озеро и даже поучаствовали в велопробеге в поддержку казахского велогонщика Александра Винокурова.



ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

Группой успешно пройден поход по запланированному маршруту. Из пройденного, наиболее интересными местами с нашей точки зрения являются каньон р. Кекемерен, ущелье Капчигай, а также высокогорные перевалы Тон и Аксу Северный/Кок-Айрык, оставившие самые сильные воспоминания и впечатления.

Оптимальным временем проведения походов по данному региону являются летние месяцы, а также сентябрь, когда стоит устойчивая благоприятная погода. Однако, стоит принимать во внимание её изменчивость в горах на высотах выше 2000м, когда погода может меняться несколько раз за день. При планировании стоит также учитывать преобладание западной розы ветров.

Цены в магазинах ниже московским, выбор в городах(Бишкек, Каракол) хороший, в поселках ниже среднего. Практически невозможно купить хорошую тушенку, поэтому рекомендуется брать её с собой или альтернативу в виде сублимированного мяса. Приятной неожиданностью стало наличие в Бишкеке нескольких веломагазинов с неплохим выбором запчастей, что позволило найти подходящий обод на замену при поломке.

Для граждан РФ достаточно общегражданского паспорта, при нахождении в республике менее 90 дней не нужно оформлять и регистрацию. Стоит отметить, что пройденный участок долины р. Чонг-Кемин является погранзоной с Казахстаном и формально требует оформления пропусков, однако на практике проверять их там некому, граница со стороны Киргизии никак не охраняется.

Отношение местных жителей к туристам очень благожелательное, проблем и конфликтов как с простыми киргизами, так и представителями власти не было.

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СВЕДЕНИЯ О ПОХОДЕ

Раскладка

Наименование	Ед. изм.	Валя	Дима	Виталий	Костя	Таня
ОБЩЕСТВЕННОЕ СНАРЯЖЕНИЕ						
Палатка	шт.		2м	2м		1м
Горелка мультитопливная + ветрозащитный экран	шт.	1				1
Емкость для бензина(бензин/керосин купим на месте)	шт.				2	
Кан для готовки	шт.	1				1
Щетка мыть посуду	шт.	1				1
Швейный набор шить одежду	шт.					1
Карты, описания	комплект		1			
Фото (почти)зеркалка	шт.			1		
Фото мыльница	шт.	1	1			1
GPS	шт.	1(?)		1		
Зарядка универсальная для сотовых 220В	шт.			1		
Компас	шт.		1			
Велотросы-замки	шт.		1		1	
Репшнур 6 мм. (веревка)	м	20				
Вес	кг	2.7	3.2	3.5	2.2	2.7
РЕМКОМПЛЕКТ						
Общественный набор						
Запчасти						
Покрышка (с кевларовым кордом)	шт.				1	
Тросики (переключ и тормоза)	комплект		1		1	
Ось эксцентрика передняя	шт.				1	
Ось эксцентрика задняя	шт.				1	
Звенья цепи	шт.	5	5	5	5	5
Ролики от заднего переключателя(верхний и нижний)	комплект.				1	
Монтажные пластиковые стяжки	шт.				10	
Инструменты						
Пассатижи	шт.				1	
Напильничек и пилка по металлу	шт.		1			
Выжимка для цепи	шт.		1		1	
Насос высокого давления	шт.				1	
Ключ на 15 педальный	шт.				1	
Ключ 14/15/16 для втулок	шт.		1			
Съемник кассеты	шт.				1	

Индивидуальный набор						
Запчасти						
Спицы с ниппелями	шт.	4	4	4	4	4
Смазка для цепи	тубик	1	1	1	1	1
Камеры	шт.	1	1	1	1	1
Тормозные колодки	комплект	1	1	1	1	1
Петух	шт.	1	1	1	1	1
ЛИЧНОЕ СНАРЯЖЕНИЕ						
Велосипед (байк)						
Велосипед (байк)	шт.	1	1	1	1	1
Чехол для перевозки	шт.	1	1	1	1	1
Багажник	шт.	1	1	1	1	1
Велорюкзак или рюкзак	шт.	1	1	1	1	1
Фара	шт.	1	1	1	1	1
Посуда						
Тарелка	шт.	1	1	1	1	1
Кружка	шт.	1	1	1	1	1
Ложка	шт.	1	1	1	1	1
Нож	шт.		1	1	1	
Зажигалка или спички	шт.	1	1	1	1	1
Одежда, обувь						
Спальник	шт.	1	1	1	1	1
Коврик или пенка	шт.	1	1	1	1	1
Велотрусы/шорты	шт.	1	1	1	1	1
Велоштаны/спортивные штаны	шт.	1	1	1	1	1
Веломайка/майка с коротким рукавом	шт.	2	2	2	2	2
Веломайка с длинным рукавом	шт.	1	1	1	1	1
Толстовка флисовая или полартек	шт.	1	1	1	1	1
Штаны утепленные с начесом	шт.	1	1	1	1	1
Белье нижнее	комплект	1	1	1	1	1
Плащ от дождя или ветровка	шт.	1	1	1	1	1
Перчатки велосипедные	пара	1		1	1	1
Перчатки велосипедные	пара	1	1	1	1	1
Носки	пара	2	2	2	2	2
Велотуфли/кроссовки	пара	1	1	1	1	1
Сандали/шлепанцы/сменные кроссовки	пара	1	1	1	1	1
Велошлем	шт.	1	1	1	1	1
Шапка теплая	шт.	1	1	1	1	1
Очки солнцезащитные	шт.	1	1	1	1	1
Салфетки одноразовые влажные	упаковка	1	1	1	1	1
Фонарик налобный	шт.	1	1	1	1	1
Связь сотовая	шт.	1	1	1	1	1
Документы, деньги						
Загранпаспорт	шт.	1	1		1	1
Паспорт РФ	шт.			1		1
Деньги	руб.	По 8000				



Случаи оказания медицинской помощи в походе

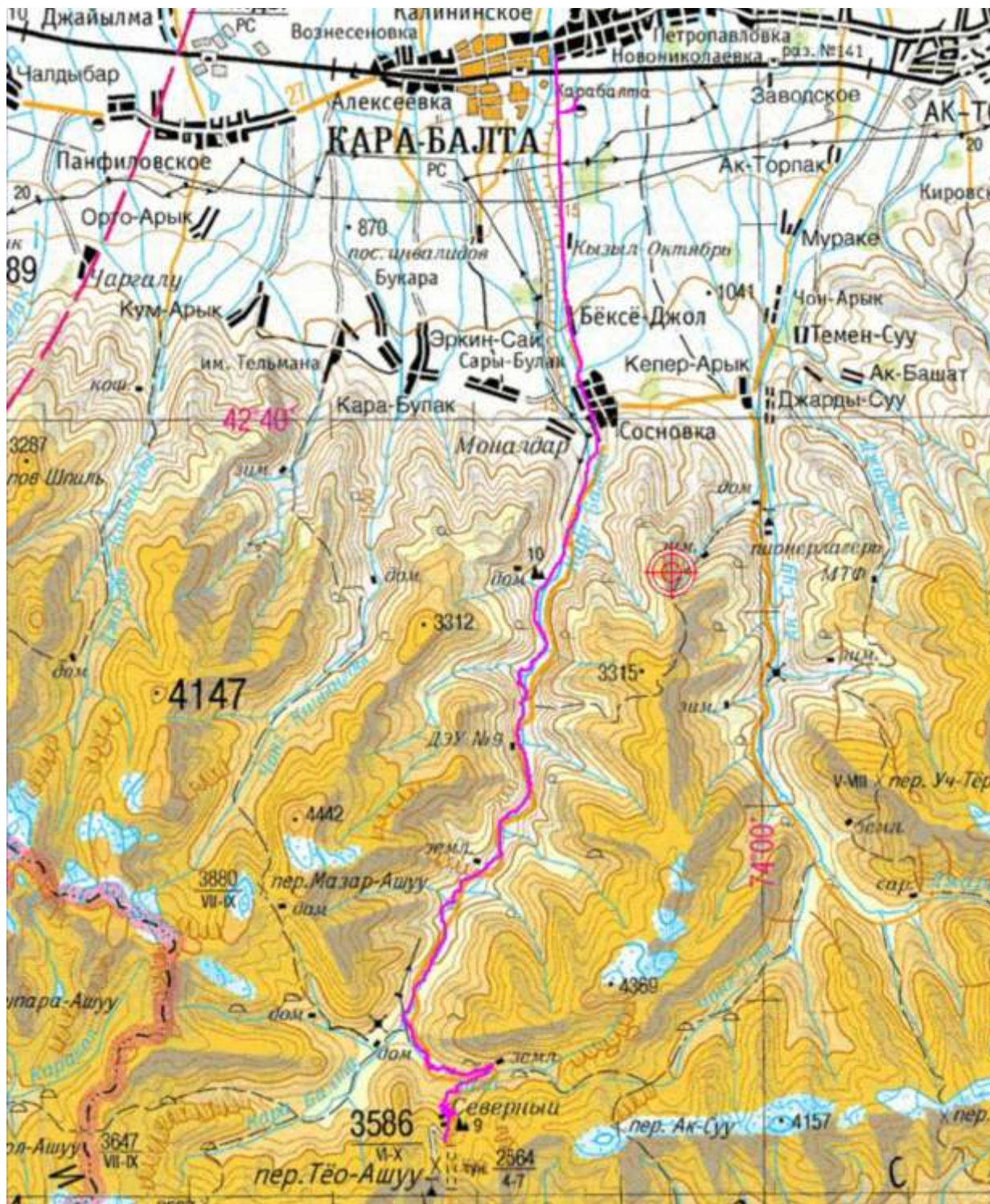
- Ушибы и ссадины – йод, марганцовка.
- Потёртости и солнечный ожог – мазь “Спасатель”, Пантенол.
- Отравления и кишечные инфекции — имодиум, ципролет.

Перечень транспортных средств и поломок

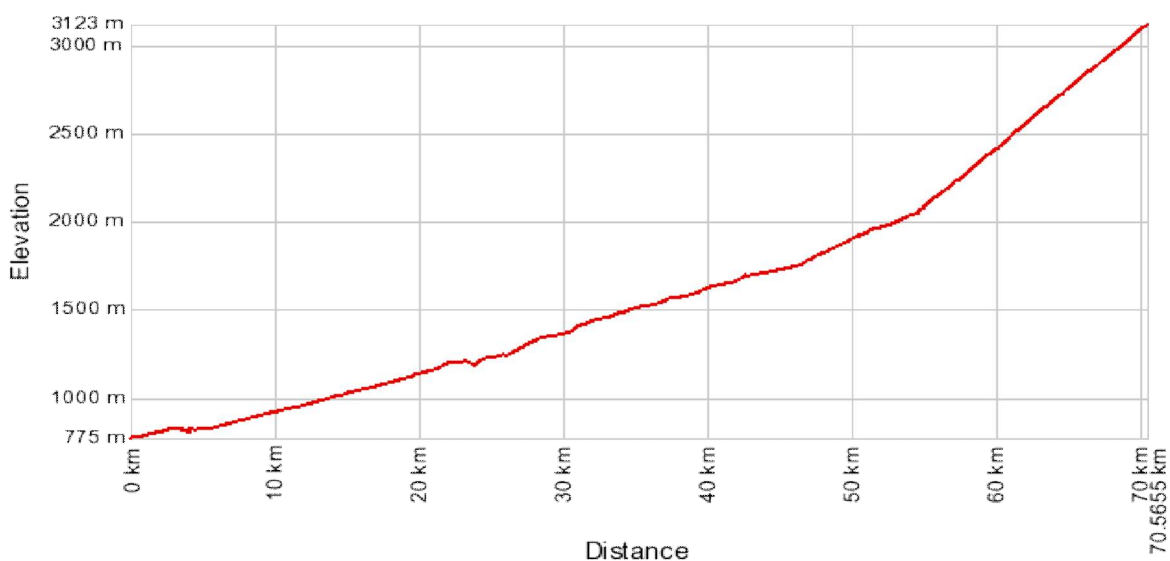
ФИО участника	Велосипед	Комплектация	Поломки и профилактика
Чумало Дмитрий	Merida 900V	Deore-Deore XT	- 2 прокола, 6 пробоев «змеиный укус». Низкое давление в камерах, мягкий компаунд покрышки. Ремонт наложением заплаток - Порез 3см по борту задней покрышки. Причина - наезд на стекло. Ремонт штопкой капроновой ниткой с армированием шва суперклеем.
Абдула Виталий	Merida Trans-Mission 500D	Deore-DeoreXT	- Поломок не было
Скородумова Татьяна	Trek 6700D	Deore XT	- Лопнула стойка багажника. Конструктивный дефект. Шина из подручных средств.
Лямшин Константин	Merida 500V	Deore – Deore XT	- Лопнул передний эксцентрик. Облегченная версия, для подходов не подходит. Заменяли на запасной из ремнабора.
Шакина Валентина	Cube LTD Race	Deore XT	- 6 проколов. Ремонт наложением заплаток - Трещина заднего обода вследствие износа. Замена на новый в Бишкеке с переспицовкой втулки.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1. РАСЧЕТ КАТЕГОРИИ СЛОЖНОСТИ ПРОТЯЖЕННЫХ ПРЕПЯТСТВИЙ

ПП1 Перевал Тео-Ашуу.



1:500000



created by GPSVisualizer.com

Район: Тянь-Шань.

Подрайон: Северный Тянь-Шань, Киргизский хребет.

Границы: Кара-Балта – тоннель под пер. Тео-Ашуу.

Вид препятствия – горное.

Классификация – автомобильный

Протяженность препятствия – 70,5км

Максимальная высота – 3123м

Минимальная высота – 775м

$KT = K_{nv} * K_v * K_{pk} * K_{kr} * CG$

Коэффициент набора высоты (K_{nv}) – 2,75

Общий набор высоты – $3123 - 775 = 2348\text{м}$

Коэффициент абсолютной высоты (K_v) – 1,52

Абсолютная высота 3123м

Коэффициент дорожного покрытия (K_{pk}) – 0,8

Асфальт

Коэффициент крутизны (K_{kr}) – 1

$KP = (V_k - V_n) / L_p \text{ (в \%)} = 2348 / 70500 * 100\% = 3,3\%$

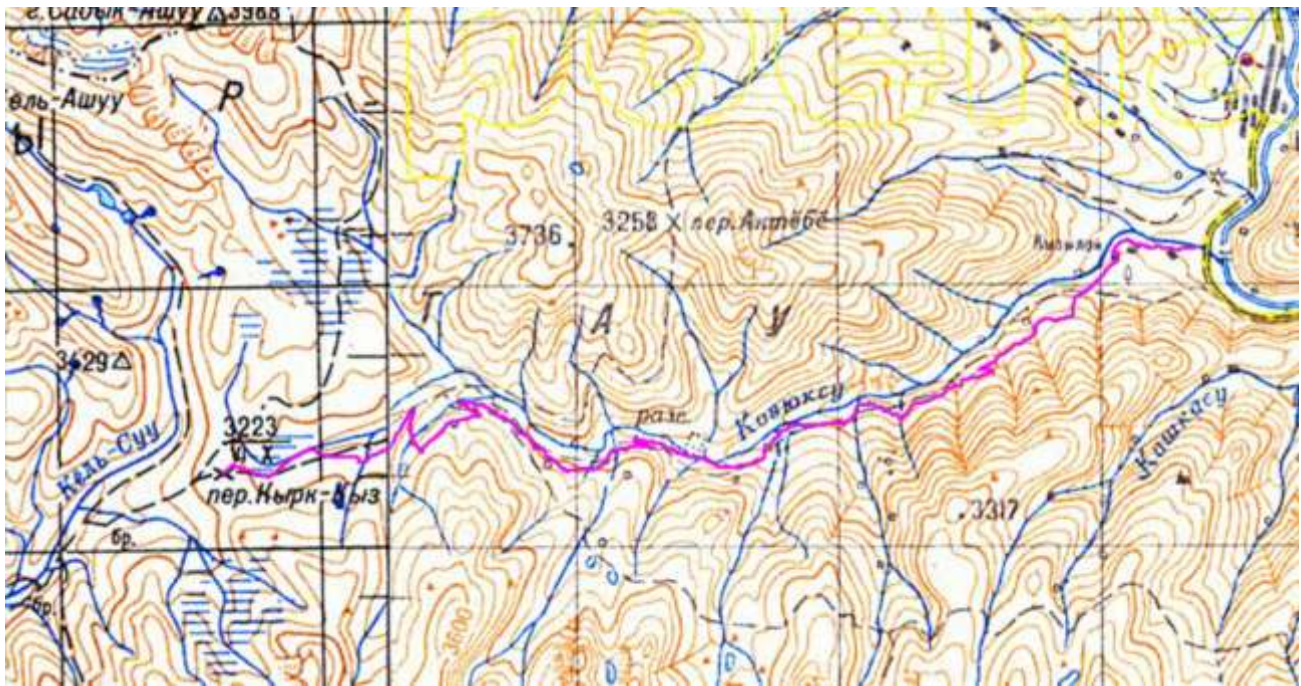
Сезонно-географический показатель (CG) – 1,1

Высокогорье, лето

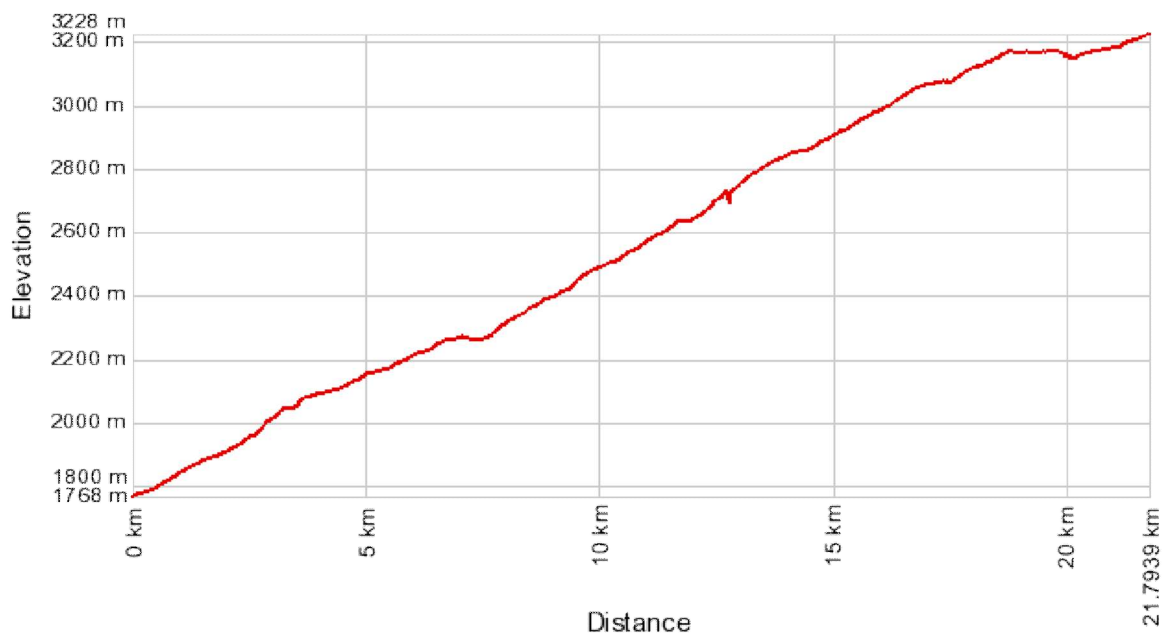
$KT = 2,75 * 1,52 * 0,8 * 1 * 1,1 = 3,67$

Препятствие 3 KT

ПП2 Перевал Кырк-Кыз.



1:200000



created by GPSVisualizer.com



Район: Тянь-Шань.

Подрайон: Центральный Тянь-Шань, хр. Сусамыртау.

Границы: р. Кекемерен – пер. Кырк-Кыз.

Вид препятствия – горное.

Классификация – автомобильный

Протяженность препятствия – 21,8км

Максимальная высота – 3228м

Минимальная высота – 1768м

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

Коэффициент набора высоты ($K_{нв}$) – 1,83

Общий набор высоты – $3228 - 1768 = 1460\text{м}$

Коэффициент абсолютной высоты ($K_{в}$) – 1,55

Абсолютная высота 3228м

Коэффициент дорожного покрытия ($K_{пк}$) – 1,3

Каменистая грунтовая дорога, профилированная горная дорога

Коэффициент крутизны ($K_{кр}$) – 1,12

$KP = (Вк - Вн) / Lп \text{ (в \%)} = 1460 / 21800 * 100\% = 6,7\%$

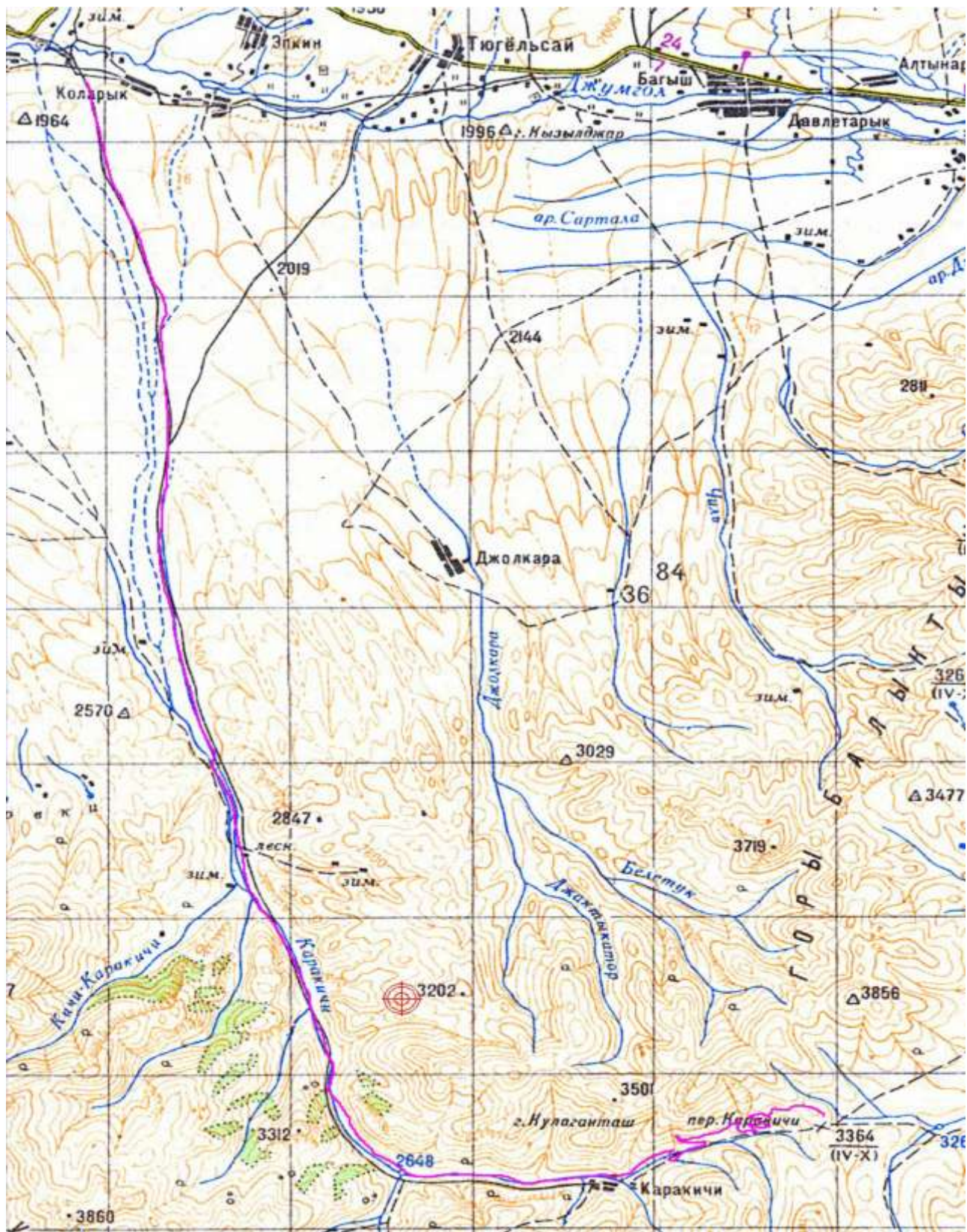
Сезонно-географический показатель ($СГ$) – 1,1

Высокогорье, лето

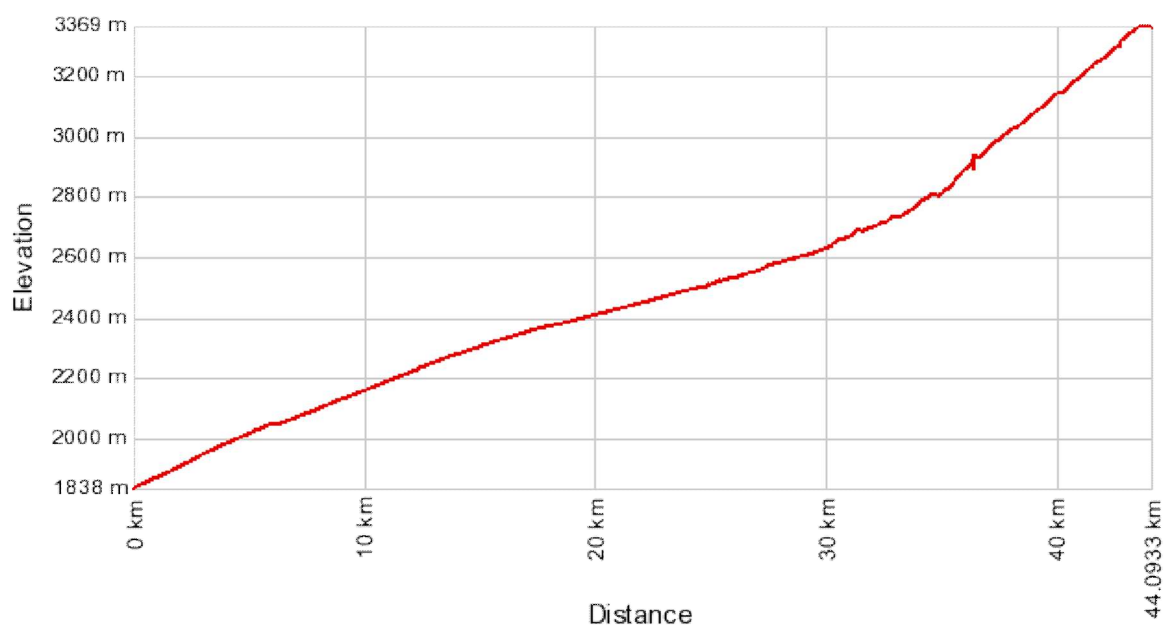
$КТ = 1,83 * 1,55 * 1,3 * 1,12 * 1,1 = 4,54$

Препятствие 4 КТ

ППЗ Перевал Каракичи



1:200000



created by GPSVisualizer.com

Район: Тянь-Шань.

Подрайон: Центральный Тянь-Шань, хребет Сонкельтау.

Границы: Коларык — пер. Каракичи

Вид препятствия – горное.

Классификация – автомобильный

Протяженность препятствия – 44 км

Максимальная высота – 3369м

Минимальная высота – 1838м

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

Коэффициент набора высоты ($К_{нв}$) – 1,93

Общий набор высоты – $3369 - 1838 = 1531$ м

Коэффициент абсолютной высоты ($К_{в}$) – 1,56

Абсолютная высота - 3369м

Коэффициент дорожного покрытия ($К_{пк}$) – 1,3

Каменистая грунтовая дорога, профилированная горная дорога

Коэффициент крутизны ($К_{кр}$) – 1

$КР = (В_k - В_n) / L_p \text{ (в \%)} = 1531 / 44000 * 100\% = 3,4\%$

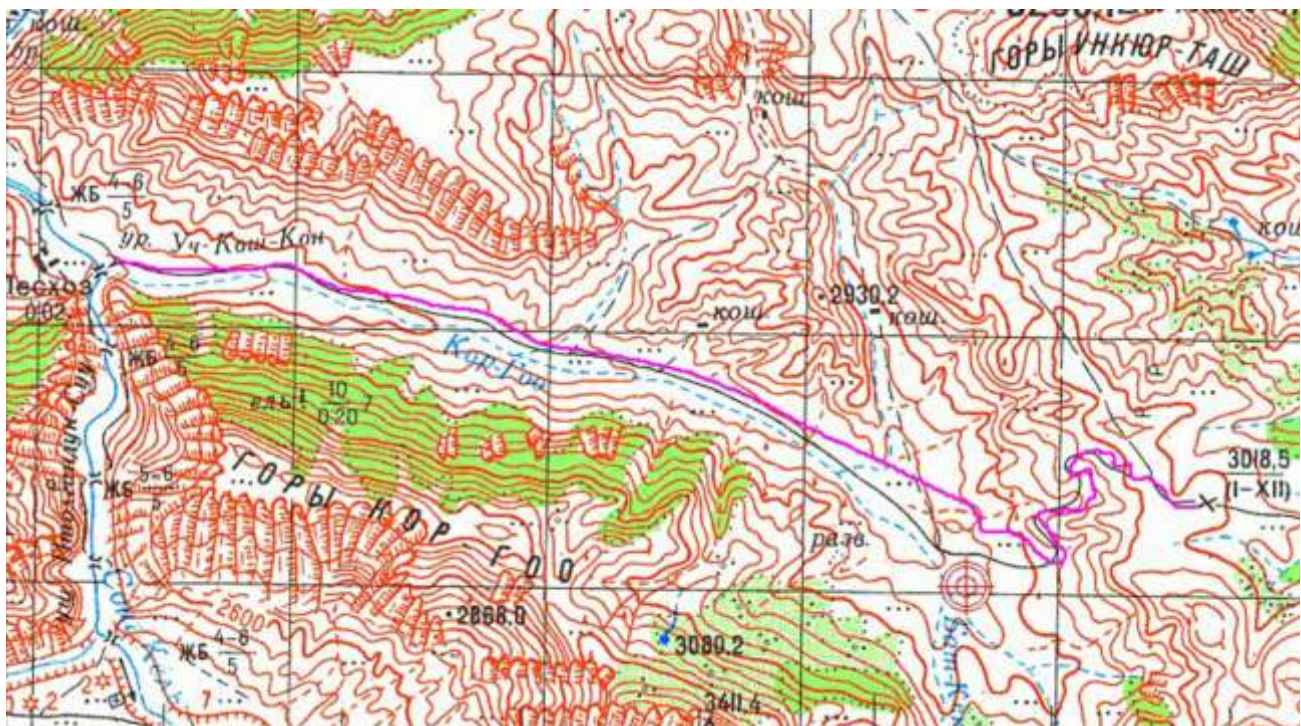
Сезонно-географический показатель ($СГ$) – 1,1

Высокогорье, лето

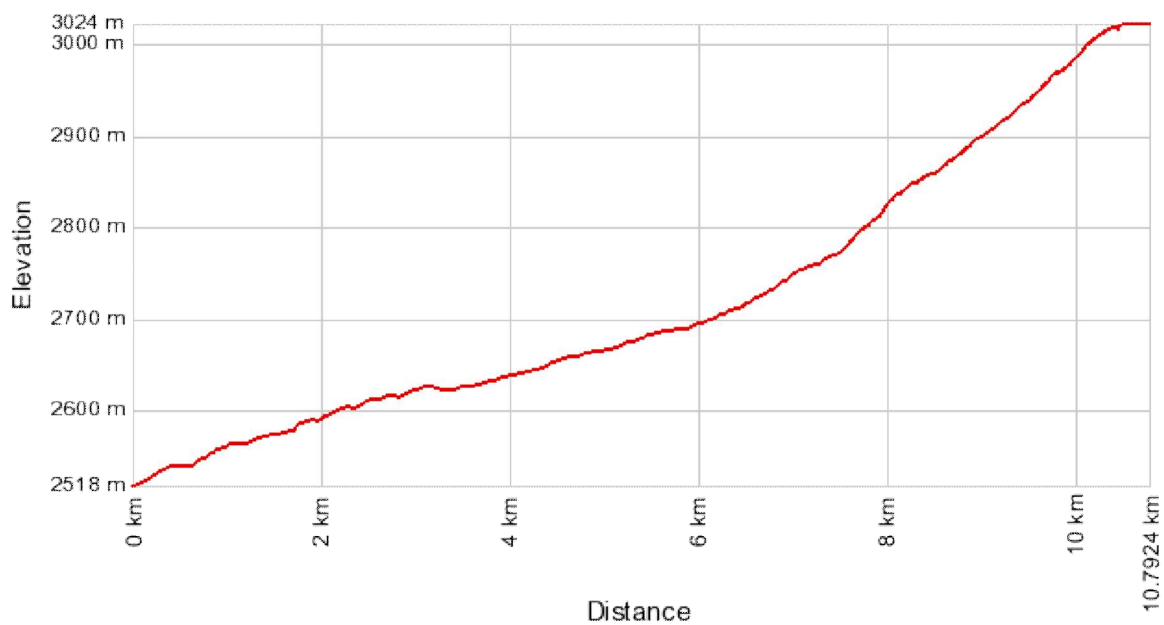
$КТ = 1,93 * 1,56 * 1,3 * 1 * 1,1 = 4,3$

Препятствие 4 КТ

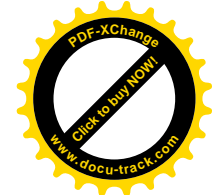
ПП4 Перевал Джаан-Булак



1:100000



created by GPSVisualizer.com



Район: Тянь-Шань.

Подрайон: Центральный Тянь-Шань, южные отроги хр. Байдулы.

Границы: ур. Уч-Кош-Кон — пер. Джаан-Булак

Вид препятствия — горное.

Классификация — автомобильный

Протяженность препятствия — 10,8км

Максимальная высота — 3024м

Минимальная высота — 2518м

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

Коэффициент набора высоты ($K_{нв}$) — 1,15

Общий набор высоты — $3024 - 2518 = 506\text{м}$

Коэффициент абсолютной высоты ($K_{в}$) — 1,5

Абсолютная высота - 3024м

Коэффициент дорожного покрытия ($K_{пк}$) — 1,3

Каменистая грунтовая дорога, профилированная горная дорога

Коэффициент крутизны ($K_{кр}$) — 1,02

$KP = (V_k - V_n) / L_{п} \text{ (в \%)} = 506 / 10800 * 100\% = 4,6\%$

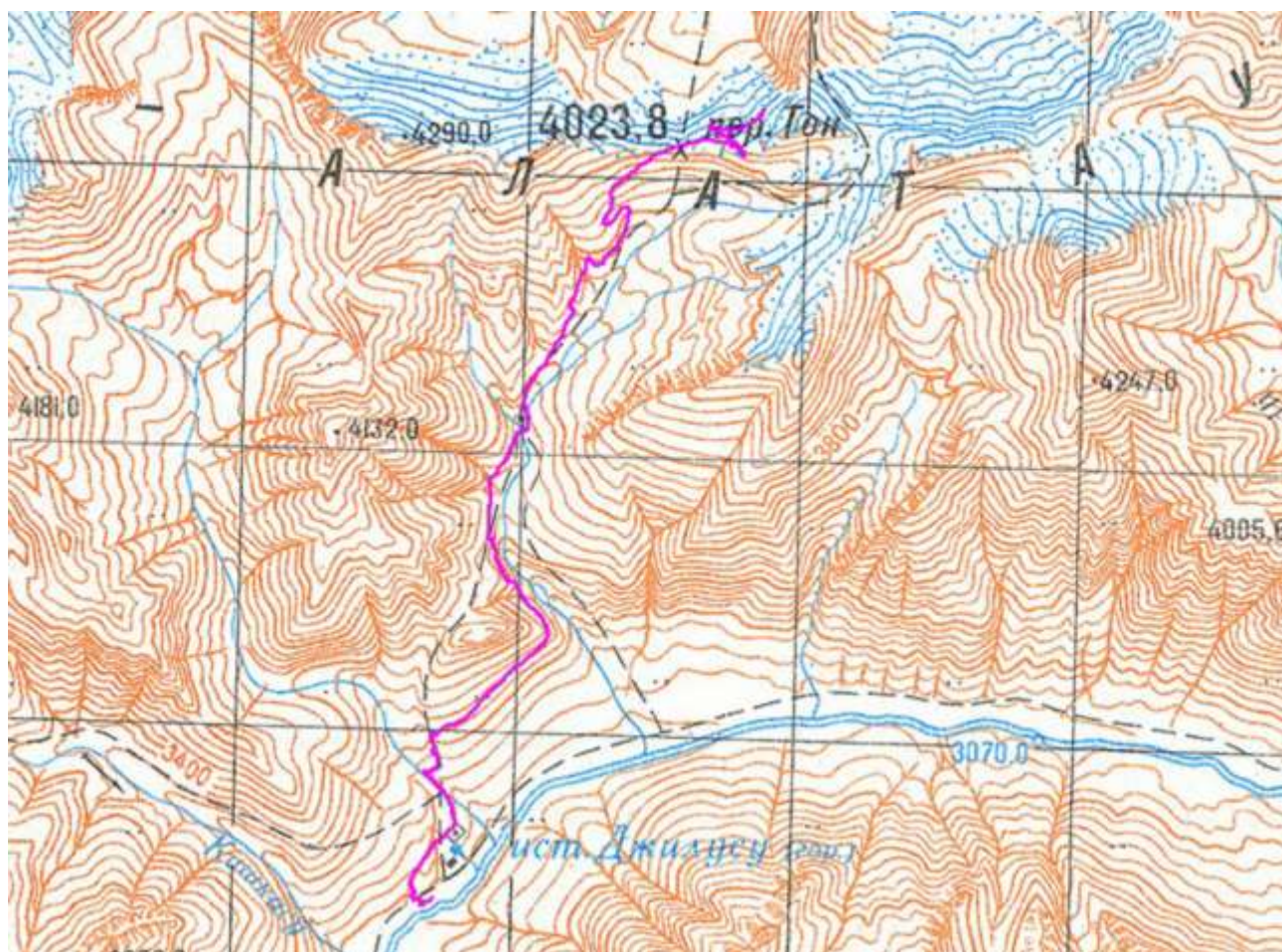
Сезонно-географический показатель ($СГ$) — 1.1

Высокогорье, лето

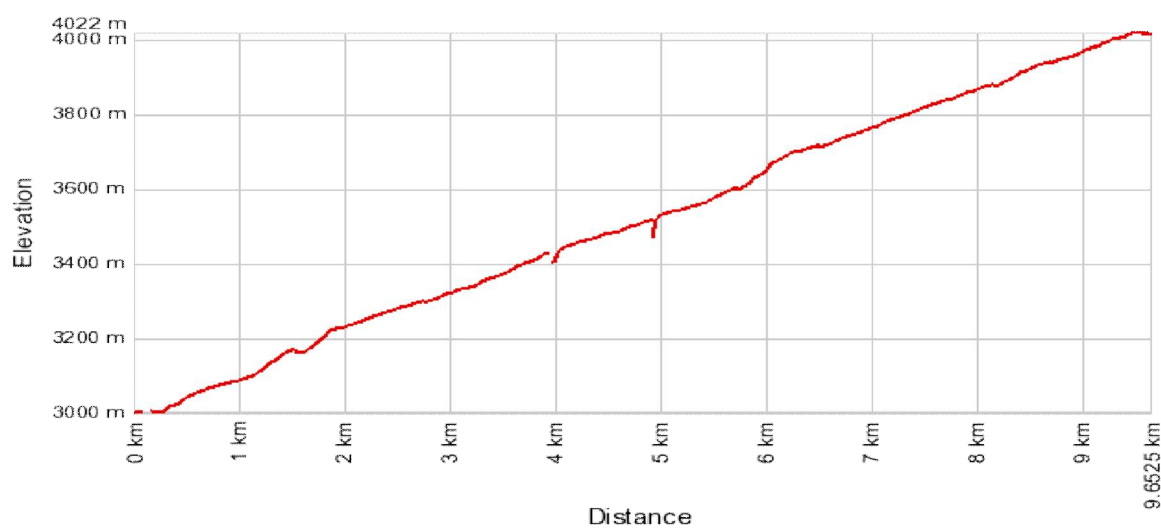
$КТ = 1,15 * 1,5 * 1,3 * 1,02 * 1,1 = 2,51$

Препятствие 3 КТ

ПП5 Перевал Тон



1:100000



created by GPSvisualizer.com



Район: Тянь-Шань.

Подрайон: Центральный Тянь-Шань, хребет Терской Алатау.

Границы: Источники Джулусу – пер. Тон.

Вид препятствия – горное.

Классификация – некатегорийный (несмотря на наличие в прошлом автодороги, её текущее состояние не позволяет проезд автотранспорта)

Протяженность препятствия – 9,6 км

Максимальная высота – 4022 м

Минимальная высота – 3000 м

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

Коэффициент набора высоты ($K_{ив}$) – 1,25

Общий набор высоты – $4022 - 3000 = 1022$ м

Набор высоты без участков, прохождение которых на велосипеде не является ни логичным, ни безопасным способом передвижения по МКВМ - 700 м

Коэффициент абсолютной высоты ($K_{в}$) – 1,8

Абсолютная высота 4022 м

Коэффициент дорожного покрытия ($K_{пк}$) – 2,5

Туристская, конная тропа

Коэффициент крутизны ($K_{кр}$) – 1,33

$KP = (V_k - V_n) / L_p \text{ (в \%)} = 1022 / 9600 * 100\% = 10,6\%$

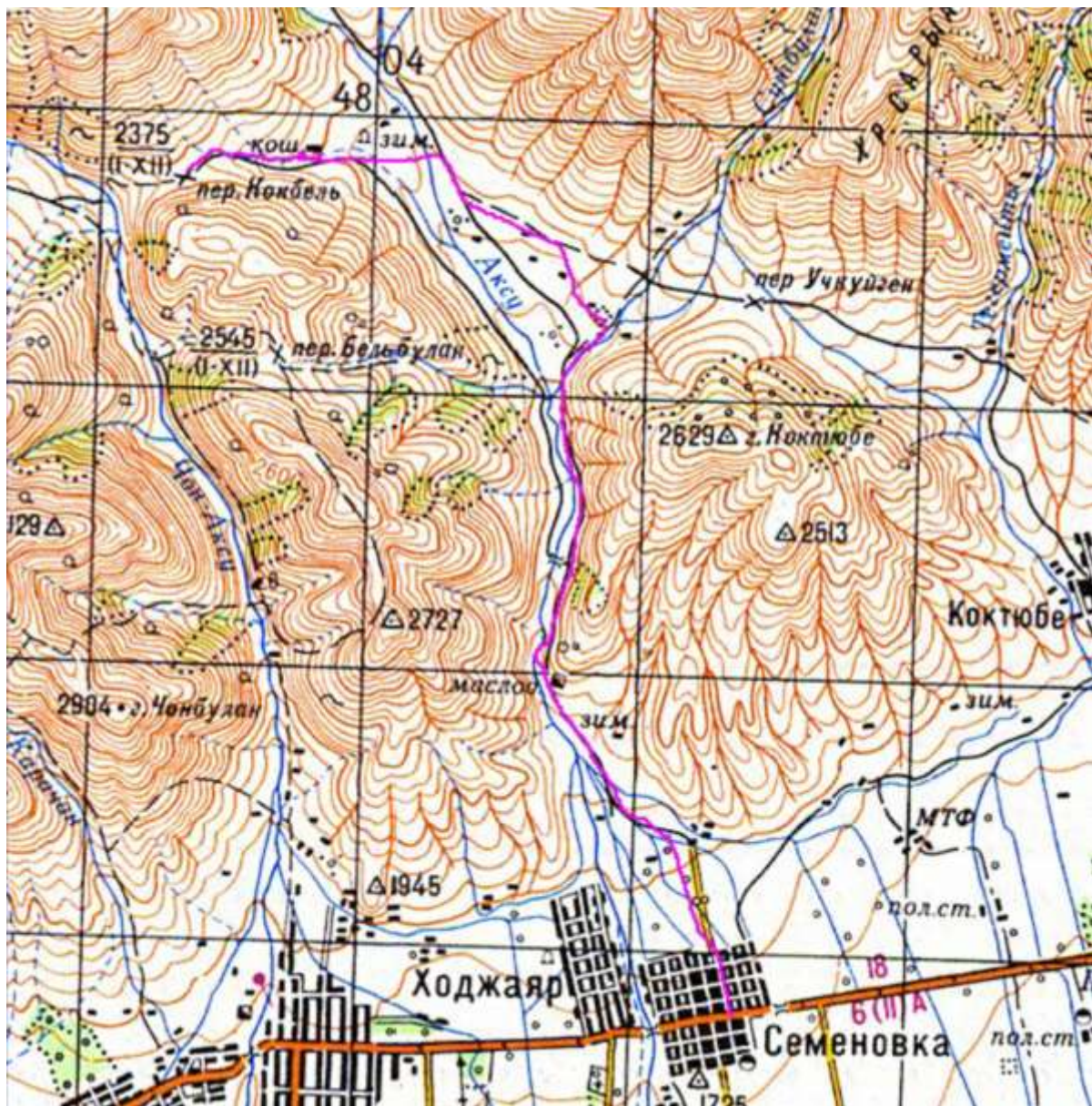
Сезонно-географический показатель ($СГ$) – 1,1

Высокогорье, лето

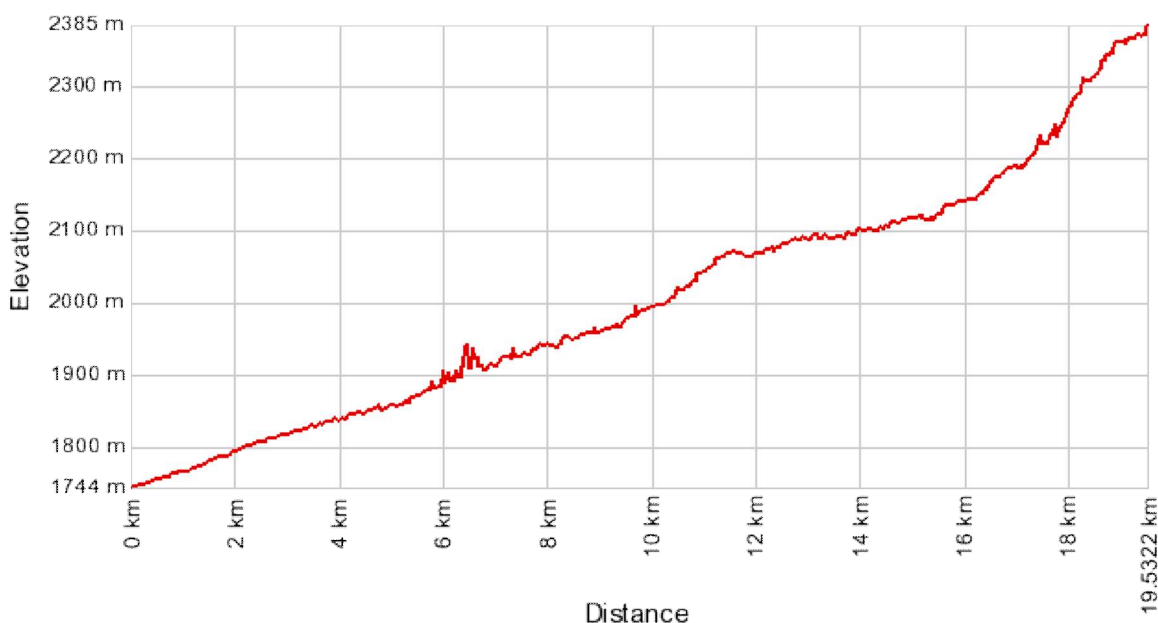
$КТ = 1,25 * 1,8 * 2,5 * 1,33 * 1,1 = 8,22(7,9)$

Ввиду невыполнения дополнительных требований МКВМ для ПП 6КТ (набор высоты не менее 1500 м) данное ПП рассматривается как 5КТ и оценивается по верхней границе для пятой категории, то есть 7,9.

ПП6 Перевал Кокбель



1:200000



created by GPSvisualizer.com

Район: Тянь-Шань.

Подрайон: Северный Тянь-Шань, южные отроги хребта Кунгей-Алатау.

Границы: Семеновка — пер. Кокбель.

Вид препятствия — горное.

Классификация — автомобильный

Протяженность препятствия — 19,5 км

Максимальная высота — 2385м

Минимальная высота — 1744м

$КТ = К_{нв} \cdot К_{в} \cdot К_{пк} \cdot К_{кр} \cdot СГ$

Коэффициент набора высоты ($К_{нв}$) — 1,22

Общий набор высоты — $2385 - 1744 = 641\text{м}$

Коэффициент абсолютной высоты ($К_{в}$) — 1,37

Абсолютная высота - 2385м

Коэффициент дорожного покрытия ($К_{пк}$) — 1,3

Профилированная горная дорога

Коэффициент крутизны ($К_{кр}$) — 1

$КР = (В_k - В_n) / L_p \text{ (в \%)} = 641 / 19500 \cdot 100\% = 3,2\%$

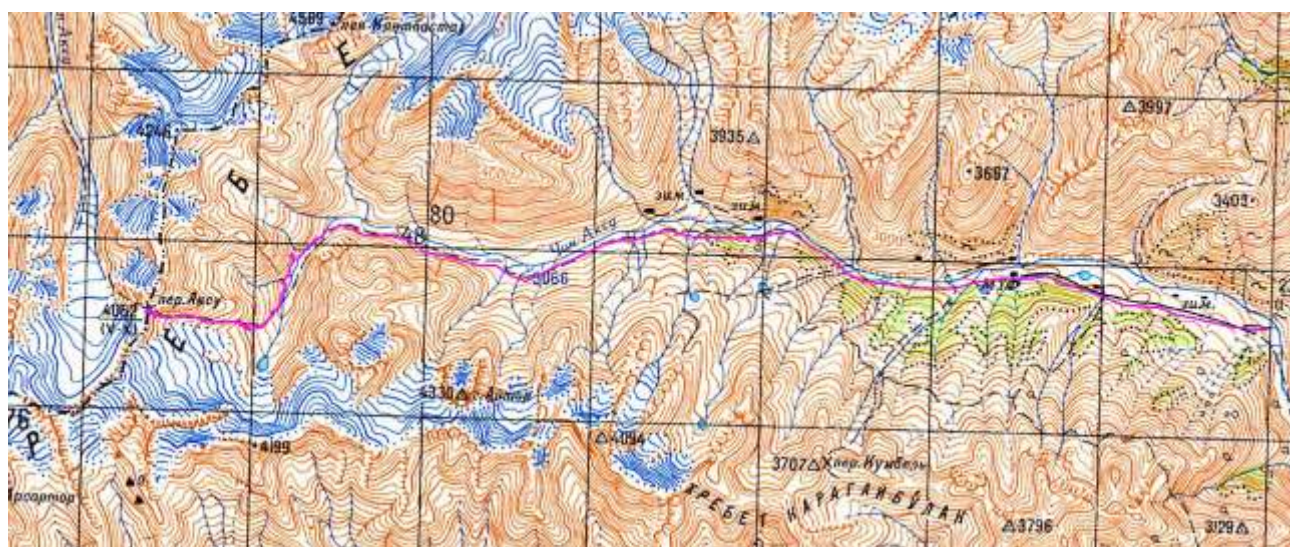
Сезонно-географический показатель ($СГ$) — 1

Среднегорье, лето

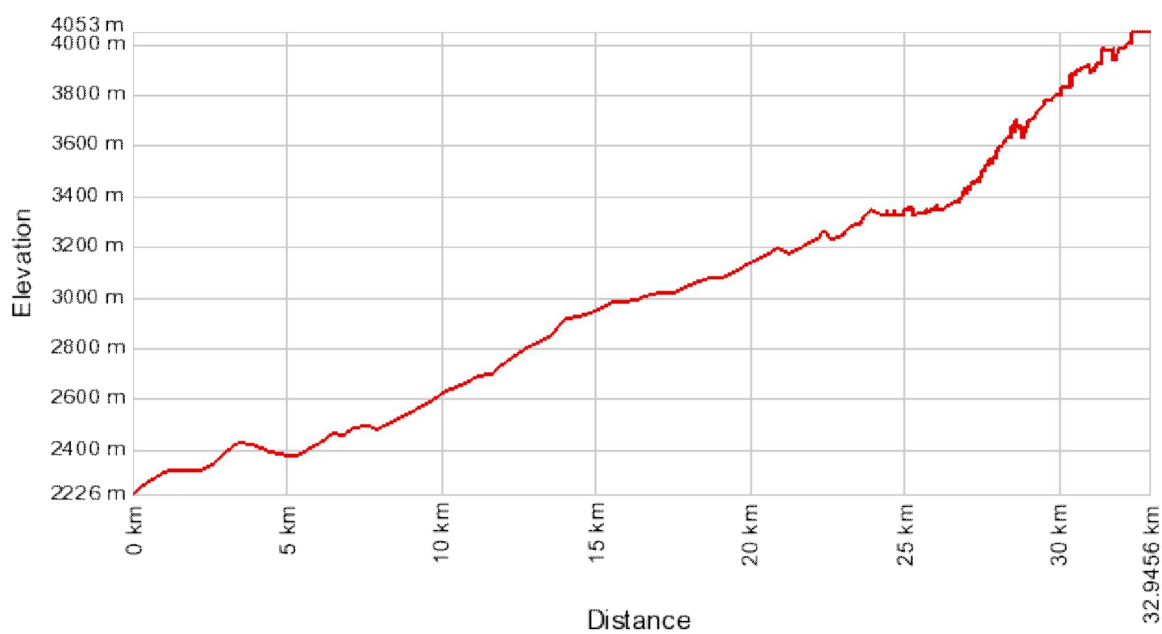
$КТ = 1,22 \cdot 1,37 \cdot 1,3 \cdot 1 \cdot 1 = 2,17$

Препятствие 2 КТ

ПП7-1 Перевал Аксу Северный



1:200000



created by GPSvisualizer.com



Район: Тянь-Шань.

Подрайон: Северный Тянь-Шань, хребет Кунгей-Алатау.

Границы: р. Чон Аксу — пер. Аксу Северный.

Вид препятствия — горное.

Классификация — 1А

Протяженность препятствия — 32,9 км

Максимальная высота — 4053м

Минимальная высота — 2226м

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

Коэффициент набора высоты ($K_{нв}$) — 1,9

Общий набор высоты — $4053 - 2226 = 1827$ м

Набор высоты без участков, прохождение которых на велосипеде не является ни логичным, ни безопасным способом передвижения по МКВМ - 1520м

Коэффициент абсолютной высоты ($K_{в}$) — 1,82

Абсолютная высота - 4053м

Коэффициент дорожного покрытия ($K_{пк}$) — 2,05

Профилированная горная дорога — 4 км

Крупнощебеночная дорога(преобладающий размер камней 30мм и выше) — 10,9 км

Туристская, конная тропа — 18км

$K_{пк} = (4 \times 1,3 + 10,9 \times 1,6 + 18 \times 2,5) / 32,9 = 2,05$

Коэффициент крутизны ($K_{кр}$) — 1,07

$KP = (V_k - V_n) / L_p \text{ (в \%)} = 1827 / 32900 * 100\% = 5,5\%$

Сезонно-географический показатель ($СГ$) — 1,2

Высокогорье, лето

Увеличение СГ от базового значения 1,1 произошло вследствие сложных погодных условий на высоте свыше 3500м(снежная буря).

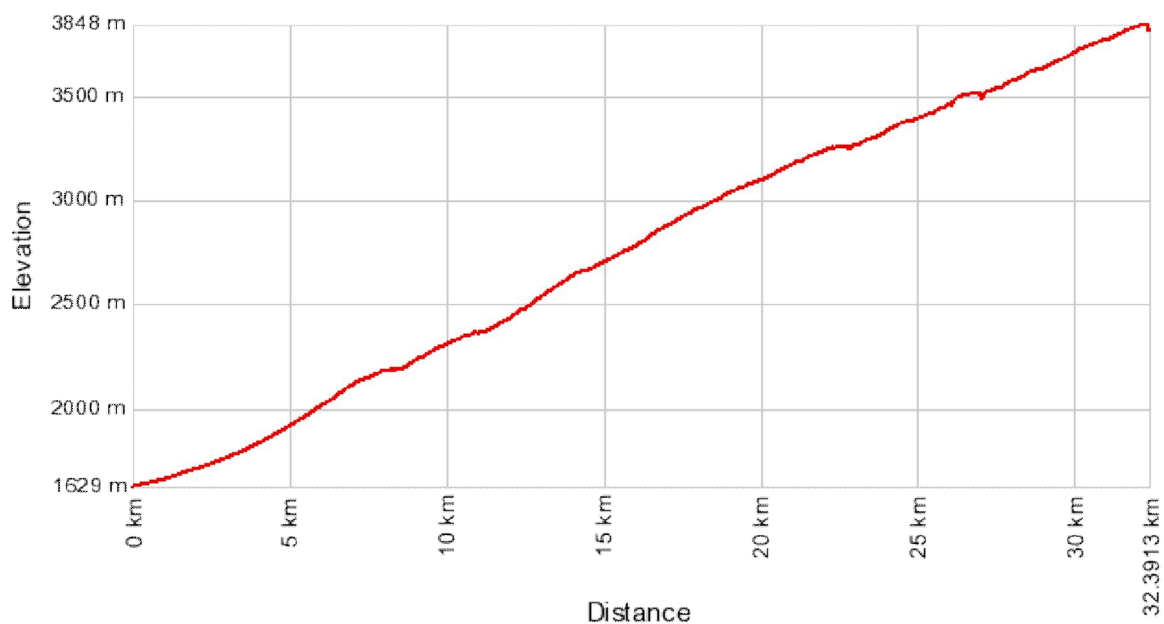
$КТ = 1,9 * 1,82 * 2,05 * 1,07 * 1,2 = 9,1$

Препятствие 6 КТ

ПП7-2 Перевал Кок-Айрык



1:500000



created by GPSVisualizer.com



Район: Тянь-Шань.

Подрайон: Северный Тянь-Шань, хребет Кунгей-Алатау.

Границы: Орнёк — пер. Кок-Айрык.

Вид препятствия – горное.

Классификация – некатегорийный(несмотря на наличие в прошлом автодороги, её текущее состояние не позволяет проезд автотранспорта)

Протяженность препятствия – 32,4 км

Максимальная высота – 3848м

Минимальная высота – 1629м

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

Коэффициент набора высоты ($K_{нв}$) – 2,45

Общий набор высоты – $3848 - 1629 = 2219\text{м}$

Набор высоты без участков, прохождение которых на велосипеде не является ни логичным, ни безопасным способом передвижения по МКВМ - 2080м

Коэффициент абсолютной высоты ($K_{в}$) – 1,77

Абсолютная высота - 3848м

Коэффициент дорожного покрытия ($K_{пк}$) – 1,41

Профилированная горная дорога — 27 км

Снежная дорога(рыхлый снег) глубиной 3-5 см.) — 5,4 км

$K_{пк} = (27 \times 1,3 + 5,4 \times 2) / 32,4 = 1,41$

Коэффициент крутизны ($K_{кр}$) – 1,15

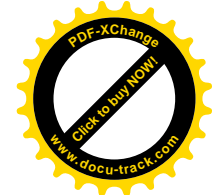
$KP = (V_k - V_n) / L_p \text{ (в \%)} = 2219 / 32400 * 100\% = 6,8\%$

Сезонно-географический показатель (СГ) – 1,1

Высокогорье, лето

$КТ = 2,45 * 1,77 * 1,41 * 1,15 * 1,1 = 7,73$

Препятствие 5 КТ



ПРИЛОЖЕНИЕ 2. БАЛЬНАЯ ОЦЕНКА СЛОЖНОСТИ ВЕЛОСИПЕДНОГО ПОХОДА

Расчет эквивалентного пробега по ЛП

Переправы

Местоположение	Кол-во	Характеристика препятствия	Эквивалент, км
р. Айтаг-Суу	1	Н/К (простейшая), небольшая скорость течения (не более 0,5 м/сек); глубина 0,5-0,6 м переходы по бревну или вброд при ширине потока мене 5м	2
р. Котур-Суу	1	Н/К (простейшая), небольшая скорость течения (не более 0,5 м/сек); глубина 0,5-0,6 м переходы по бревну или вброд при ширине потока мене 5м	2
Безымянные реки на подъеме на пер. Тон	2	Н/К (простейшая), небольшая скорость течения (не более 0,5 м/сек); глубина 0,5-0,6 м переходы по бревну или вброд при ширине потока мене 5м	4
Безымянная река на подъеме на пер. Аксу Северный	1	Н/К (простейшая), небольшая скорость течения (не более 0,5 м/сек); глубина 0,5-0,6 м переходы по бревну или вброд при ширине потока мене 5м	2*
р. Западная Аксу	1	Н/К (простейшая), небольшая скорость течения (не более 0,5 м/сек); глубина 0,5-0,6 м переходы по бревну или вброд при ширине потока мене 5м	2*
р. Долон-Ата	1	Н/К (простейшая), небольшая скорость течения (не более 0,5 м/сек); глубина 0,5-0,6 м переходы по бревну или вброд при ширине потока мене 5м	2*
р. Северный Чолпон	1	Н/К (простейшая), небольшая скорость течения (не более 0,5 м/сек); глубина 0,5-0,6 м переходы по бревну или вброд при ширине потока мене 5м	2*



р. Тетюнчю-Кой-Суу	1	Н/К (простейшая), небольшая скорость течения (не более 0,5 м/сек); глубина 0,5-0,6 м переходы по бревну или вброд при ширине потока мене 5м	2*
р. Чонг-Кой-Суу	1	Н/К (простейшая), небольшая скорость течения (не более 0,5 м/сек); глубина 0,5-0,6 м переходы по бревну или вброд при ширине потока мене 5м	2*
р. Орто-Кой-Суу	1	Н/К (простейшая), небольшая скорость течения (не более 0,5 м/сек); глубина 0,5-0,6 м переходы по бревну или вброд при ширине потока мене 5м	2
р. Кой-Суу	1	Н/К (простейшая), небольшая скорость течения (не более 0,5 м/сек); глубина 0,5-0,6 м переходы по бревну или вброд при ширине потока мене 5м	2
Итого за броды и переправы			24*/12**км

* для подгруппы пересекавшей хр. Кунгей-Алатау через пер. Аксу Северный

** для подгруппы пересекавшей хр. Кунгей-Алатау через пер. Кок-Айрык

Осыпи и морены

Местоположение	Характеристика препятствия	Протяженность, км	Эквивалент, км
Спуск с пер. Тон	нк Камни небольшие, крутизна склона — 15-20 градусов	0,2	4
«Каменный лабиринт» на подъеме к пер. Аксу Северный	нк Камни небольшие, крутизна склона — 15-20 градусов	0,3	6*
Спуск с пер. Аксу Северный	нк Камни небольшие, крутизна склона — 15-20 градусов	1,5	30*
Спуск с пер. Кок-Айрык	нк Камни небольшие, крутизна склона — 15-20 градусов	1,1	22**
Итого за осыпи и морены			40*/26**км

* для подгруппы пересекавшей хр. Кунгей-Алатау через пер. Аксу Северный

** для подгруппы пересекавшей хр. Кунгей-Алатау через пер. Кок-Айрык



Перевальные взлёты без тропы

Местоположение	Характеристика препятствия	Протяженность, км	Эквивалент, км
Перевал Тон	н/к Движение затруднено осыпями, не требующими коллективной страховки.	1,5	22
Перевал Аксу Северный	1а Простые, осыпные, снежные и скальные склоны крутизной до 30 градусов	2,0	40*
Перевал Кок-Айрык	н/к Движение затруднено осыпями, не требующими коллективной страховки.	0,7	10**
Итого за перевальные взлёты без тропы			62*/32**км

* для подгруппы пересекавшей хр. Кунгей-Алатау через пер. Аксу Северный

** для подгруппы пересекавшей хр. Кунгей-Алатау через пер. Кок-Айрык

Снежно-ледовые участки

Местоположение	Характеристика препятствия	Протяженность, км	Эквивалент, км
Перевал Тон	н/к Снежный покров глубиной 10-25 см. Лед, покрытый сыпучим кристаллическим снегом глубиной 10-15 см.	0,5	10
Ледник Аксу Восточный	н/к Снежный покров глубиной 10-25 см. Лед, покрытый сыпучим кристаллическим снегом глубиной 10-15 см.	1,0	20*
Перевал Кок-Айрык	н/к Снежный покров глубиной 10-25 см. Лед, покрытый сыпучим кристаллическим снегом глубиной 10-15 см.	0,5	10**
Итого за снежно-ледовые участки			30*/20**км

* для подгруппы пересекавшей хр. Кунгей-Алатау через пер. Аксу Северный

** для подгруппы пересекавшей хр. Кунгей-Алатау через пер. Кок-Айрык



Каменные завалы

Местоположение	Характеристика препятствия	Количество	Эквивалент, км
Красвая морена ледника Аксу восточный	Простой, Камни (валуны) средним размером 1-1.5 м, уклон 0-8%	3	6
Итого за каменные завалы			6км

Итого:

Эквивалентный пробег для подгруппы пересекавшей хр. Кунгей-Алатау через пер. Аксу

Северный – 162км ЛП=162

Эквивалентный пробег для подгруппы пересекавшей хр. Кунгей-Алатау через пер. Кок-Айрык – 90км ЛП=90

Интенсивность

$$I = (L_{\phi} + ЛП) * 1,2 * T_{\phi} / (T_{\phi} * L_{\phi})$$

Для походов 5КС при расчете L_{ϕ} участки маршрута в равнинной местности по асфальтированным дорогам (где $K_{пк}$ и $K_{пер}=0,8$) учитываются ограниченно в части маршрута, пройденной сверх номинальной протяженности: 20% от превышения протяженности маршрута сверх номинальной. При этом, при подсчёте T_{ϕ} , дни, что были затрачены на прохождение участков, исключённых из L_{ϕ} , во внимание не принимаются.

Интенсивность для подгруппы пересекавшей хр. Кунгей-Алатау через пер. Аксу Северный

В равнинной местности по асфальту было пройдено – 286км, из них не учитываются $286 * 0.8 = 229$ км

Таким образом

$$L_{\phi} = 1237 - 229 = 1008 \text{ км}$$

$T_{\phi} = 15,5$ дней (2 дня затрачено на преодоление исключенных асфальтовых равнинных участков)

$$I = (1008 + 162) * 1,2 * 16 / (15,5 * 700) = 2,07 = 2*$$

*по МКВМ $I < 2,0$

Интенсивность для подгруппы пересекавшей хр. Кунгей-Алатау через пер. Кок-Айрык

В равнинной местности по асфальту было пройдено – 344км, из них не учитываются $344 * 0.8 = 275$ км

Таким образом

$$L_{\phi} = 1308 - 275 = 1033 \text{ км}$$

$T_{\phi} = 16$ дней (2,5 дня затрачено на преодоление исключенных асфальтовых равнинных участков)

$$I = (1033 + 90) * 1,2 * 16 / (16 * 700) = 1,92$$

$A = 1,0$ — средняя степень автономности, когда количество населенных пунктов не превышает одного на 1 день похода



Сумма баллов за препятствия

Протяженные препятствия	КТ	Баллы
Перевал Тео-Ашуу	3	3,67
Перевал Кырк-Кыз	4	4,54
Перевал Каракичи	4	4,3
Перевал Джаан-Булак	3	2,51
Перевал Тон	5	7,9
Перевал Кокбель	2	2,17
Перевал Аксу Северный	6***	9,1*
Перевал Кок-Айрык	5	7,73**

* пройден подгруппой пересекавшей хр. Кунгей-Алатау через пер. Аксу Северный

** пройден подгруппой пересекавшей хр. Кунгей-Алатау через пер. Кок-Айрык

***по МКВМ допускается замена ПП на более сложные при достаточном опыте участников группы

Расчет категории сложности велопохода

Для подгруппы, пересекавшей хр Кунгей-Алатау через пер. Аксу Северный:

$\Sigma (\Pi) = \text{ПП5} + \text{ПП4} + \text{ПП3}(\text{суммарно не более 5}) + \text{ПП2}(\text{суммарно не более 5})$

$\Sigma (\Pi) = (7,9+9,1) + (4,54+4,3) + (3,67+2,51) + (2,17) = 17 + 8,84 + 5 + 2,17 = 33.01$

$\text{КС} = \Pi * \Gamma * \text{А} = 33,01 * 2 * 1 = 66 \text{ баллов}$

Для подгруппы, пересекавшей хр Кунгей-Алатау через пер. Кок-Айрык:

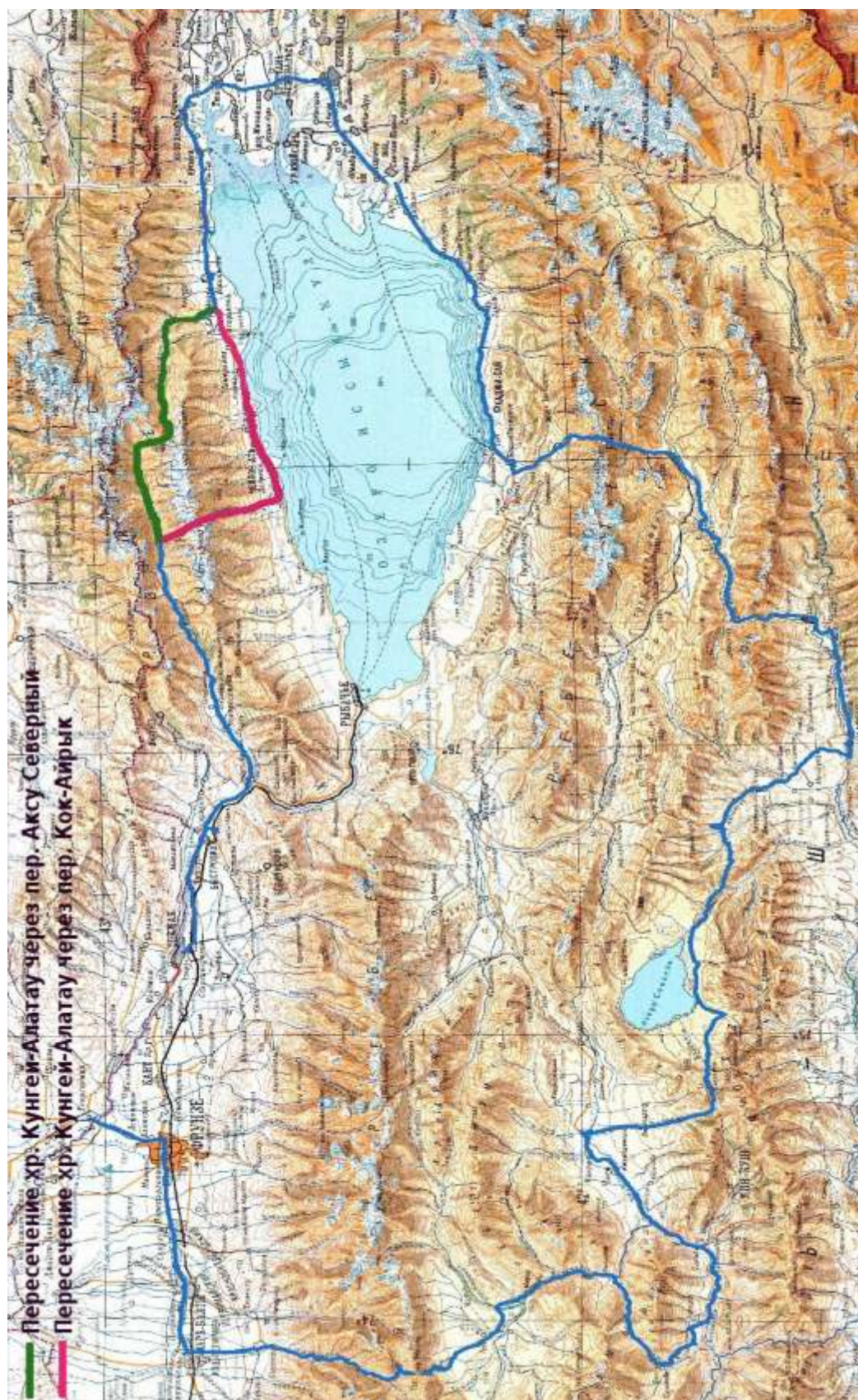
$\Sigma (\Pi) = \text{ПП5} + \text{ПП4} + \text{ПП3}(\text{суммарно не более 5}) + \text{ПП2}(\text{суммарно не более 5})$

$\Sigma (\Pi) = (7,9+7,73) + (4,54+4,3) + (3,67+2,51) + (2,17) = 17 + 8,84 + 5 + 2,17 = 31.64$

$\text{КС} = \Pi * \Gamma * \text{А} = 31,64 * 1,92 * 1 = 61 \text{ балл}$

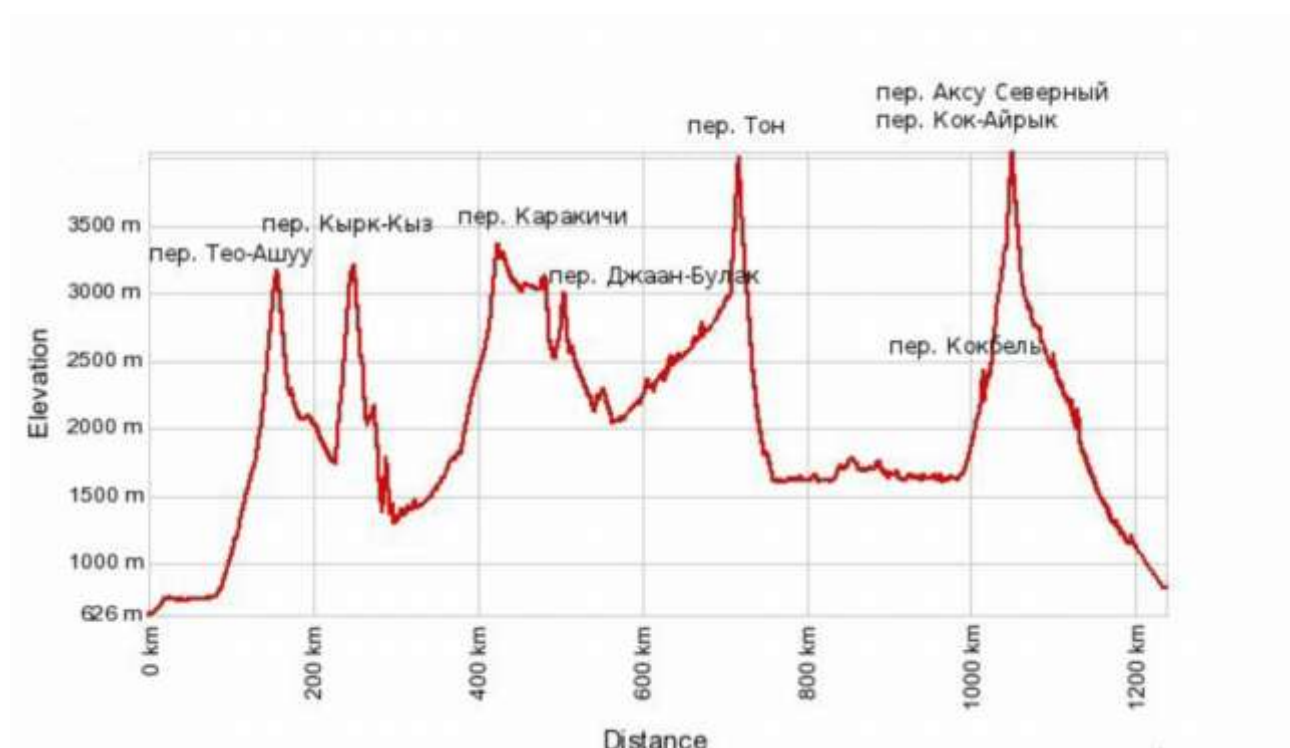
В обоих случаях пройденные маршруты соответствуют требованиям МКВМ для походов **5КС**

ПРИЛОЖЕНИЕ 3. СХЕМА МАРШРУТА





ПРИЛОЖЕНИЕ 4. ВЫСОТНЫЙ ПРОФИЛЬ ПОХОДА



Треки похода находится по адресам

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

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