



КИРГИЗИЯ - 2011

о походе 4 к/с, состоявшемся в августе 2011г по маршруту:

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

Маршрутная книжка № 1-5/305

Руководитель Дещеревский Алексей



КРАТКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПОХОДА	3
СОСТАВ ГРУППЫ, КОНТАКТЫ, СВЕДЕНИЯ О ВЕЛОСИПЕДАХ.....	6
ИЗМЕНЕНИЯ МАРШРУТА ПО СРАВНЕНИЮ С ЗАЯВЛЕННЫМ ВАРИАНТОМ	7
ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ МАРШРУТА	9
ВЪЕЗД В РЕСПУБЛИКУ, ЗАБРОСКА-ВЫБРОСКА, АВАРИЙНЫЕ СХОДЫ	9
31.07. КАРА-БАЛТА – СОСНОВКА (ГЭС).....	10
31.07. ПОЛУДНЕВКА. СОСНОВКА – УСТЬЕ Р.АБЛА.....	10
1.08. УСТЬЕ Р.АБЛА – ОЗЕРА СУУЛУ. ПОЛУДНЕВКА.	11
2.08. ОЗЕРА СУУЛУ – ПЕР.ТЮЗ-АШУ (3586) – Р.КЕККЕРМЕН.	12
3.08. Р.КЕККЕРМЕН – ЧАЕК – РАЗВЕДКА СЫРТОВ НА ЮВ ОТ ПОСЕЛКА.	14
4.08. ЧАЕК – ПЕР.КАРАКИЧИ.	16
5.08. ПЕР.КАРАКИЧИ (3364)– ОЗ.СОНГКЕЛЬ – ПЕР. МОЛДО-АШУ (3201) – Р.КУРТКА.....	18
6.08. Р.КУРТКА – БАЕТОВО – Р.БЕУРАЙЛЮ.....	19
7.08. Р. БЕУРАЙЛЮ – ПЕР.МЭЛС-АШУУ (3420) – ПЕР.КУЛАКАШУ (3399) – ТАШ-РАБАТ.....	21
8.08. ТАШ-РАБАТ – Р.АТБАШИ. ПОЛУДНЕВКА	23
9.08. Р.АТБАШИ – ПЕР.ЧААР (2600) – Г.НАРЫН – НИЖНИЙ КАНЬОН Р.МАЛЫЙ НАРЫН.....	25
11.08. НИЖНИЙ КАНЬОН Р.МАЛЫЙ НАРЫН – ИСТОЧНИКИ ДЖИЛЫ-СУ.	26
12.08. ИСТОЧНИКИ ДЖИЛЫ-СУ – ПЕР.ТОСОР (3894)– Р.ТОГУЗ-БУЛАК	28
13.08. УСТЬЕ Р.ТОГУЗБУЛАК – ЗАЛИВ БАРСКАУН. ПОЛУДНЕВКА.....	30
14.08. ЗАЛИВ БАРСКАУН – КАРАКОЛ – ТЕПЛОКЛЮЧЕНСКИЕ ИСТОЧНИКИ.	31
15.08. ТЕПЛОКЛЮЧЕНКА–ПРИСТАНЬ ПРЖЕВАЛЬСК.....	32
16.08. ЗАЛИВ ПРЖЕВАЛЬСКОГО – ОРЮКТЫ-ХУТОР.	33
17.08. ЖАРКЫНБАЕВО – Г.ПРИШИБ. ПОЛУДНЕВКА	35
17.08. АНАНЬЕВО – УЧКУЙГЕН (2200) – Р.АКСУ.....	36
18.08. Р.АКСУ – ПЕР. КОКБЕЛЬ (2375) – Р.ЧОН-АКСУ – ГРИГОРЬЕВКА.....	36
18.08. Г.ПРИШИБ – МЫС КАРАГУЛ. ПОЛУДНЕВКА	36
20.08. МЫС КАРАГУЛ – БАЛЫКЧИ – БОЛЬШОЙ ЧУЙСКИЙ КАНАЛ.	38
21.08. БОЛЬШОЙ ЧУЙСКИЙ КАНАЛ (Р.ШАМСИ) – БУРАНА – БИШКЕК.	39
ИНТЕРЕСНЫЕ МЕСТА ПО МАРШРУТУ (С НАШИМИ КОММЕНТАРИЯМИ).....	42
МИНЕРАЛЬНЫЕ И ТЕРМАЛЬНЫЕ ВОДЫ КИРГИЗИИ.....	56
НЕКОТОРЫЕ СВЕДЕНИЯ ИЗ ИСТОРИИ ВЕЛИКОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ	58
БАТЫР КОЖОМКУЛ.....	58
ПОСЛЕСЛОВИЕ ОТ РУКОВОДИТЕЛЯ.....	60
ПРИЛОЖЕНИЕ 1. СХЕМА МАРШРУТА	62
ПРИЛОЖЕНИЕ 2. ВЫСОТНЫЙ ГРАФИК И ПРОЙДЕННЫЕ ПЕРЕВАЛЫ.....	63
ПРИЛОЖЕНИЕ 3. ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ	64
ПРИЛОЖЕНИЕ 4. ПОДРОБНЫЙ ХРОНОМЕТРАЖ.....	65
ПРИЛОЖЕНИЕ 5. РАСЧЕТ КАТЕГОРИИ СЛОЖНОСТИ	76
ПРИЛОЖЕНИЕ 6. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ МКВСМ.....	80
ПРИЛОЖЕНИЕ 7. ОБЩЕСТВЕННОЕ И ЛИЧНОЕ СНАРЯЖЕНИЕ	80
ПРИЛОЖЕНИЕ 8. РЕМОНТНЫЙ НАБОР	81
ПРИЛОЖЕНИЕ 9. АПТЕЧКА.....	82
ПРИЛОЖЕНИЕ 10. ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ КАРТОГРАФИЧЕСКИЕ МАТЕРИАЛЫ, КООРДИНАТЫ НЕКОТОРЫХ ТОЧЕК, WGS-84.....	83



КРАТКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПОХОДА

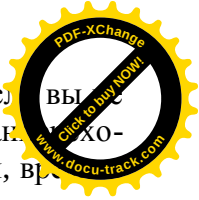
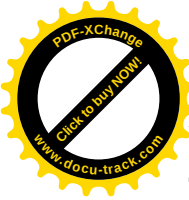
Идея похода состояла в том, чтобы за три недели максимально познакомиться с природой и историей северной части Киргизии, посетив все природные зоны, доступные велотуристу, и уделив значительное внимание осмотру различных достопримечательностей и исторических памятников, что нечасто удается сделать в сложном спортивном маршруте. Исходя из целей похода, маршрут был проложен преимущественно по дорогам, в том числе и асфальтовым, позволяющим наиболее быстро переехать из одного интересного региона в другой. Все пройденные перевалы вполне проезжаемы на велосипеде, за исключением отдельных коротких «пешеходных» участков.

Основное внимание было, естественно, уделено горной части Киргизии. Специфика горной Киргизии – наличие большого числа высокогорных долин и перевалов с развитой сетью автомобильных дорог с незначительным трафиком. Как действующие, так и заброшенные дороги вполне проезжаемы на велосипеде, за исключением нескольких трансреспубликанских трасс, где изобилие транспорта серьезно мешает комфортному отдыху на велосипеде. Впрочем, для таких трасс типичен хороший асфальт, что позволяет быстро преодолевать эти участки, выбирая для этого те часы, когда поток машин минимален. Красивая природа и хорошая транспортная доступность, дружелюбное население и отсутствие искусственных «бумажных» запретов и ограничений привели к тому, что здесь активно развивается водный, горный, велосипедный, автомобильный и конный туризм. В наиболее посещаемых местах, на озере Сонг-Кель и в районе крепости Таш-Рабат существует развитая туристическая инфраструктура, но и на остальной части маршрута мы встречали многочисленные группы как «диких», так и организованных путешественников, большое количество кемпингов и приютов самого разного уровня. Впрочем, при желании здесь легко можно найти и дикие уголки, почти не посещаемые как туристами, так и местными жителями – надо только чуть-чуть отойти в сторону от главных дорог.

Значительную часть времени мы провели на озере Иссык-Куль. Отличное купание, вкусные дикие абрикосы по берегам, огромное количество исторических памятников и интересных природных объектов делают «кругосветку» по Иссык-Кулю незабываемой частью любого похода. Основным недостатком озера с точки зрения велотуриста – это весьма напряженное автомобильное движение по дороге, окружающей озеро, особенно на восточном и северном берегах. Что самое неприятное, движение здесь не имеет четко выраженных перерывов и «оконов», когда дорога пустеет и велосипедист может почувствовать себя хозяином положения. В пик туристического сезона, с середины июля до конца августа, машин особенно много, а в выходные они вообще идут непрерывным потоком. Кроме того, асфальт на этой дороге весьма неудобен для велосипеда (впрочем, это часто компенсируется хорошей широкой обочиной, по которой зачастую можно ехать быстрее, чем по асфальту). Удобных альтернативных дорог по берегу озера практически нет, а объезд через локальные горные перевалы, хотя и вносит приятное разнообразие, но увеличивает продолжительность кругосветки не менее чем в три раза.

Обилием впечатлений отличалась и третья часть путешествия от Иссык-Куля до Бишкека. Количество заслуживающих внимания музеев, исторических памятников, современных технических сооружений оказалось намного больше, чем ожидалось при планировании маршрута, поэтому за отведенные на этот участок два дня мы смогли посетить только часть наиболее интересных объектов. Основным недостатком этого региона – это исключительно напряженный в пик туристического сезона автомобильный трафик на дороге Бишкек-Балыкчи, с которой надо уезжать при первой возможности. Вариантов для этого достаточно много – ездить можно как по второстепенным дорогам, так и вдоль многочисленных здесь каналов. Как правило, вдоль каналов идут вполне проезжаемые грунтовки, почти в любом месте можно купаться, не так уж сложно найти хорошее место для лагеря. Гидротехнические сооружения весьма интересны для жителя европейской равнины, а «нулевой уклон» вдоль канала делает эти дороги доступными даже для не очень подготовленных велотуристов.

Дополнительный к основному маршруту участок – дорога от Бишкека до Алма-Аты – позволяет познакомиться еще с одной природно-климатической зоной – зоной степей. Однако какие-либо достопримечательности, как природные, так и культурные, здесь отсутствуют. Пустота трассы, почти полное отсутствие населенных пунктов с дешевыми вкусностями на базарах резко контрастируют с соседней Киргизией, а в редких кафешках и магазинах цены сопоставимы с московскими. Ехать здесь стоит только из чисто спортивного интереса, и то только в слу-



чае, если дорога уложится в одни сутки. Здесь часто дуют ураганные ветры, поэтому если вы уверены в своих силах, узнайте заранее прогноз погоды. При попутном ветре от погран. да до Алма-Аты легко можно проехать за 10 часов. Если же ветер окажется встречным, ваш путь может вырасти в несколько раз.

Общая продолжительность похода составила 22 дня, в том числе две дневки и семь полудневок, тринадцать полноценных ходовых дней. Маршрут был пройден в достаточно высоком темпе. Средний километраж (без учета двух дневок) составил **74 км/день**, а средний набор высоты **750 м/день**, причем в эти цифры не входит эквивалентный километраж локальных препятствий и дополнительных радиальных экскурсионных поездок, совершенных во время дневок и полудневок. Максимальные же значения **175 км/день** и **2500 м/день**.

Общий километраж по основному маршруту – более **700 км** по грунтовым дорогам и тропам, **780 км** по асфальту, всего **1483 км**. За поход мы посетили шесть музеев (еще в три попасть не смогли, т.к. они были закрыты), осмотрели пять древних городищ, один дендропарк, две группы горячих источников, угольный разрез Кара-Кичи, несколько интересных гидротехнических сооружений, а также большое количество курганов, могильников и другие объекты.

Ниже в отчете приводится собранная нами информация о достопримечательностях маршрута, которая отсутствует в общедоступных источниках. Наоборот, общеизвестные и легко доступные в Интернете сведения о физико-географических особенностях региона в отчете мы решили не приводить. Замечу только, что раньше (в 70-80 гг) в конце лета для низкогогорья и среднегорья Средней Азии, Киргизии в том числе, была типична в Киргизии типична устойчивая теплая и сухая погода, о чем говорится и в физико-географических описаниях. В последние годы эта тенденция нарушается, все больше вероятность столкнуться с осадками (у нас это повторяется уже в четвертом походе).

Маршрутный хронометраж мы приводим в табличной форме, так удобнее считать сводные показатели по отдельным участкам. Для дополнительной характеристики качества грунтовых дорог предлагается использовать новый показатель «комфортная скорость», или Т-скорость. Данный показатель определяется как удобная для движения по дороге на спуск скорость на велосипеде с жесткой вилкой. При всей субъективности данного показателя он позволяет, однако, сравнивать между собой различные дороги, пройденные группой в рамках одного похода, что облегчает читателю планирование графика движения при использовании нескольких подобных дорог.

Сведения о ремонтном наборе, аптечке, личном и групповом снаряжении, а также фотоматериалы в отчете приводятся в ограниченном объеме; более полная информация имеется в электронной версии отчета, которая будет выложена на сайтах клубов 3x9 и клуба «Азимут».

Поддерживать высокий темп помогало рациональное планирование тактики движения, строгое соблюдение режима дня, минимизация бессмысленных потерь времени, особенно по утрам, а также при заездах в населенные пункты. Важную роль сыграла хорошая скатанность группы, ведь мы уже много лет ездим вместе. Двое участников, присоединившихся к нам впервые, в основном ехали в одинаковом с нами темпе, и хотя они придерживались более агрессивного стиля катания, это не создавало особых проблем.

Самым сложным оказался восьмой день похода (р.Беурайлю – Таш-Рабат), когда мы проехали сразу два перевала 4кс. Непростым получился и десятый день, от р.Ат-Баши до Эки-Нарына. На протяжении 30 км вместо ожидавшегося асфальта мы встретили крупный злой щебень, из-за чего не успели приехать на плановую стоянку засветло. А вот движение по ущельям Болгарта и Эки-Нарына и подъем на самый высокий в походе пер.Тосор оказались заметно проще, чем мы ожидали. Вероятно, сказалась хорошая форма участников, которую мы набрали к середине похода.

Во многих отчетах о велопоходах по этим районам Киргизии неоднократно упоминаются сложности с выбором места ночевки, отсутствием хорошей воды, дров и т.д. Некоторые велотуристы из-за этого даже останавливались на ночь в гостинице. На мой взгляд, эти проблемы надуманны, и при аккуратном планировании и некоторой самодисциплине их можно почти всегда избежать, тем более в горной Киргизии! Главное – это не ехать вечером «до упора»! Плохое место стоянки, потери времени на установку лагеря вечером в темноте, поиски воды и приго-



товление пищи, отсутствие полноценного отдыха, ремонт велосипедов с утра... В результате следующий день скомкан, программа дня невыполнена, опять поздняя остановка на ночевку и так каждый день – чем дальше, тем хуже.

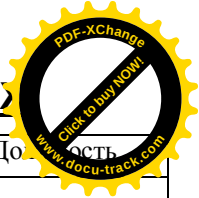
Мы за все время нашего путешествия только четыре раза заканчивали движение в сумерках, причем в двух случаях это было накануне дневки. Существенно, что при этом мы не ехали «неизвестно куда», а точно знали место и условия предстоящей ночевки. Стоянки Чаек и Эки-Нарын посещались ранее членами группы, и было известно, что там гарантирована комфортная ночевка с водой и дровами, а обустройство лагеря в темноте не представляет проблемы. На место ночевки на мысе Карагул мы пришли уже в темноте, однако разведку мыса и выбор места стоянки провели засветло, но потом долго шли через полуостров с груженными велосипедами по рыхлым пескам. Только ночевка на Большом Чуйском канале была по-настоящему аварийной. Проблема возникла из-за того, что за предыдущие два часа мы не смогли найти достаточно дикое и удобное место: все потенциальные стоянки либо находились в пределах видимости населенного пункта, либо отсутствовала хорошая вода. На «крайнем» плановом месте стоянки, где нас застала ночь, неожиданно обнаружилось полное отсутствие воды в русле достаточно крупной горной реки Шамси. Было принято решение не ночевать без воды (возя ее в бутылках из ближайшего села Кызыл-Аскер), а проехать в темноте еще два километра до Большого Чуйского канала по шоссейной дороге с незначительным автомобильным движением. Описания места стоянки на канале у нас не было, из карты мы знали только, что в указанной точке имеется лесополоса и вода при отсутствии населенки. В результате заночевали с водой, но в 100м от дороги, между двумя рядами деревьев.

Благодарности: Участники благодарят Фефелова Александра (в просторечии – Крамара), спонсировавшего нас своей шестиместной палаткой, а также мультитопливной горелкой. Вторую горелку нам дал напрокат Костя Мальцев. Спасибо форумчанам 3x9 и авторам использованных отчетов за полезную информацию, которая пригодилась при планировании маршрута и подготовке отчета. Благодарим сотрудников музеев за интересные, неформальные рассказы. Спасибо гостеприимной Киргизии! Мы постараемся приехать сюда еще раз.

Статистика маршрута:

Протяженность активной части маршрута	Основной маршрут	Дополнительно*	Всего
Общая протяженность маршрута, включая ЛП	1538	380	1918
В том числе дорог с асфальтовым покрытием, км	780	270	1051
В том числе гравийных и грунтовых дорог, км	693	105	798
Протяженность троп, км	11	5	16
Эквивалентный километраж ЛП, км	55	1	56
Количество перевалов, шт	8	4	12
Суммарный набор высоты, км	15.0	3.4	18.4
Максимальная высота, м	3894	2680	3894
Продолжительность похода, сут	22	4+1	23
Общее ходовое время (от стоянки до стоянки), ч	187	42	229
Количество дней, шт	2	0	2
Количество музеев (с экскурсиями), шт	7	0	7
Количество древних крепостей, городищ (осмотр), шт	4	0	4
Прочие достопримечательности, заслуживающие внимания (шт)	15	2	17

* Участки, пройденные во время дней и полудней неполным составом



СОСТАВ ГРУППЫ, КОНТАКТЫ, СВЕДЕНИЯ О ВЕЛОСИПЕДАХ

Участник	Место работы, учебы	Место жительства	Г.р.	Должность
Дещеревский Алексей Владимирович	Научный сотрудник ИФЗ РАН	Подмосковье, г. Пушкино, В-10-34	1964	Рук
Иванов Михаил Евгеньевич	а/о Теменос	Пушино, АБ-5-15, 73-05-15	1962	Механик
Матвеев Георгий Михайлович	ГУ ЦСПСиД "Хорошевский"	Москва, Варшавское ш., д.152, корп.12, кв.47z	1986	Хронометрист
Полякова Ирина Владимировна	РА "Солист"	Москва, Красностуденческий пр-д 2, кв.216	1988	Снаряженец
Семушина Светлана Геннадьевна	ФИБХ РАН	Пушино, В-8-25, (903)2545719		Врач
Фурсова Ксения Константиновна	ФИБХ РАН, м.н.с.	Пушино, В-35-134, (926)1365871		Завхоз

Контакты:

e-mail: Дещеревский Леша: adeshere@ifz.ru; Иванов Миша: mivanov62@gmail.com; Матвеев Гоша: gosh-matv*yandex.ru.

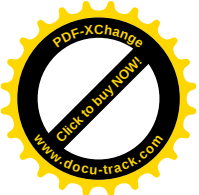
Форум: <http://www.3x9.ru/forum/>

Сайт: <http://azimut.psn.ru>, <http://www.3x9.ru>

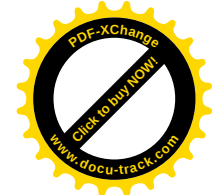
Участник	Велосипед		Поломки	Проколы, Пробои
Леша	«Турист» ХВЗ, 1985, модернизированный	28"	Отлетело крепление тормоза (приварили на место в автосервисе в Караколе). Замена тормозного тросика.	3
Миша	Kona Fire Mountain, 2010	26"	По утрам сбоил велокомпьютер (беспроводной)	0*
Гоша	GT Avalanche 1.0 disc, 2009г	26"	Развинтилось и потерялось крепление багажника (обход дискового тормоза). Изготовили замену на р.Абла. Отвалился компьютер на р.Кеккермен (примотали)	~15
Ира	Merida Matts Speed V 2005, модернизированная	26"	Временно отказали собачки после спуска в Сусамыр. Потом заработали сами по себе. Сломалась стойка багажника на подъеме на пер.Тосор. Починили	~15
Света	Wheeller Cross 6.4, 2010г	28"	Восьмерка по дороге к Шамси, заменили спицу	~20
Ксюша	Wheeller Cross 6.4, 2010г	28"	Отвинтился и выпал болт крепления багажника на спуске в Сусамыр. Заменили болт. Восьмерка на пер.Чаар.	~15

* Есть версия, что за отсутствие проколов Миша должен благодарить покрышки Continental Travel Contact Reflex Tyre 26 x 1.75. Впрочем, у меня на «туристе» стояли самые простые покрышки за 400р, а с проколами повезло почти так же... особенно по сравнению с остальными

Основной текст отчета и техописание подготовлены Дещеревским Лешей, за исключением участка Ананьево – ущелье Аксу – Григорьевка, который описан Поляковой Ирой. Данные по достопримечательностям и комментарии к ним – Дещеревский Леша. Расчет сложности протяженных препятствий выполнен Поляковой Ирой. Раздел «Аптечка» подготовлен Семушиной Светой, «Ремнабор» – Ивановым Мишей. Запись трека, обработка GPS-данных, фиксация точек – Иванов Миша. (Запись трека проводилась на участках «первопрохождения», а также на перевалах; при движении по шоссе и общеизвестным дорогам трек не записывался для экономии памяти прибора. Более полные данные имеются в электронной версии отчета). Подготовка фотоотчета и макетирование фотографий в текст – Иванов Миша, Фурсова Ксюша. Хронометраж и сводные данные по маршруту подготовлены А.Дещеревским. Первичные записи хронометража велись Матвеевым Гошей и Поляковой Ирой. Подготовку отчета существенно осложнило то обстоятельство, что хронометрист крайне затянул с обработкой первичных записей и представил файл только через три месяца после похода.



ИЗМЕНЕНИЯ МАРШРУТА ПО СРАВНЕНИЮ С ЗАЯВЛЕННЫМ ВАРИАНТОМ



Первоначально мы планировали совершить поход по Таджикистану, однако от этих планов пришлось отказаться, поскольку погранпереход Самарканд-Пенджикент, закрытый зимой, так и не заработал, а у двух участников до самого последнего момента не было ясности, получают ли они третью неделю отпуска, или же им придется сходить с промежуточной точки маршрута, что в высокогорном Таджикистане достаточно неудобно. Решение кардинально поменять планы, и отправиться вместо Таджикистана в Киргизию мы приняли в последний момент, и из-за этого не успели достаточно детально проработать маршрут к моменту заявки похода. Предварительно мы оценили сложность маршрута как 3к/с. Предполагалось, что хотя отдельные участки маршрута могут соответствовать 4кс, в целом поход будет не сложнее 3кс из-за относительно низкого темпа движения. В маршрутный график были заложены значительные резервы времени для посещения музеев, памятников старины и прочей «культурной программы».

Существенно, что наша команда совершила примерно в этом составе около десятка многодневных походов, и мы отлично знаем друг друга. Одновременно я хорошо представлял себе характер дорог и препятствий, ожидавшихся на маршруте, поскольку неоднократно бывал ранее в Киргизии, Казахстане, Таджикистане. Поэтому даже без формального расчета сложности отдельных препятствий была твердая уверенность в том, что запланированный маршрут вполне по силам нашей команде.

Маршрутная комиссия при выпуске группы согласилась с этой аргументацией, и поход был заявлен как 3кс. Правоту предварительных оценок о соответствии уровня подготовки группы характеру предполагаемого маршрута подтверждает тот факт, что поход был пройден нами с существенным опережением запланированного темпа движения, без каких-либо аварийных ситуаций и травм, с большим количеством дней и полудней. Систематическое опережение графика позволило нам включить в маршрут дополнительные участки и радиальные выезды с целью посещения природных и культурных достопримечательностей, а также увеличить количество времени, проведенное на озере Иссык-Куль, что привело к некоторому росту километража по сравнению с первоначально заявленным вариантом. В таблицах «График движения» и «Статистика маршрута» добавочный километраж приводится отдельно от километража по основному маршруту в столбце «Дополнительно».

Расчеты, выполненные уже после возвращения, показали, что фактически нами был пройден маршрут 4кс. Помимо перевала Тосор, четвертую категорию сложности имеет, как выяснилось, перевал Кара-Кичи, а также два перевала на участке от Баетово до Таш-Рабата. Последний участок мы ехали в режиме первопрохождения из-за отсутствия в Интернете необходимой информации по нему, поэтому заранее оценить его сложность не представлялось возможным. Мы знали, что здесь недавно проложена автодорога, но ни нитка дороги, ни даже высоты перевалов известны не были.

Всего на маршруте оказалось четыре или пять препятствий 4кс, что не позволяет считать маршрут «троечным». Перевал Тюз-Ашу (по старой дороге) формально является препятствием 4кс, однако в пройденном нами варианте (учитывая наш график движения), его, возможно, следует расценивать на категорию ниже. Это перевал был пройден в начале маршрута, поэтому для обеспечения более щадящей высотной акклиматизации мы разбили подъем на три дня, набирая не более 1км в день, причем дважды за эти три дня устраивали полноценные полудневки. (В обоих случаях группа рвалась вперед, но я как руководитель посчитал неправильным брать максимальный темп сразу же с первых дней похода). Общее ходовое время подъема на перевал от Сосновки составило 4, 5 и 2 часа в день. В течение первых двух дней был пройден участок до озер Суулу, причем асфальтовая часть подъема представляет собой препятствие 3кс, а участок от асфальта до озер имеет протяженность менее 4км и не может быть квалифицирован, как самостоятельное препятствие. Участок от озер до перевала мы прошли на третий день всего лишь за два ходовых часа, причем его протяженность также менее 5км. На всем протяжении подъема группа имела большой «запас прочности», интенсивность движения была существенно ниже предельно возможной. Благодаря выбранной тактике перевал был пройден без какого-либо риска ЧП, а успешная акклиматизация облегчила прохождение последующих участков маршрута.



Ниже приводится более детальное описание всех изменений первоначально заявленного маршрута:

1) Первоначально на перевале Тюз-Ашу предполагалось воспользоваться автомобилем и туннелем. Однако, акклиматизация протекала на удивление легко, возможно по причине хорошего высотного опыта у большинства членов группы, включая ночевки на высотах более 5000м. К portalу туннеля мы подъехали раньше, чем планировалось, и совсем не уставшими. Учитывая загазованность туннеля, а также эстетические соображения, мы приняли решение отказаться от его прохождения. Вместо этого мы объехали туннель через перевал по старой дороге, истратив на это запасной день (в дальнейшем его удалось нагнать за счет более быстрого, чем планировалось, прохождения перевала Тосор). Дорога, которая до строительства туннеля шла через перевал, заброшена лет 20-30 назад. В настоящее время она местами перекрыта оползнями и обвалами, и проезд через перевал на а/м невозможен, но с велосипедом пройти вполне можно. Подробная информация приведена в техническом описании.

2) В с.Чаек мы приехали с 3-часовым опережением суточного графика, и решили разведать альтернативный путь подъема в долину р.Каракичи: не по стандартной дороге через с.Коларык, а напрямую по сыртам. Разведка показала, что проехать здесь можно, но для этого требуется больше времени, чем у нас фактически было. Имеющиеся на местности дороги и тропы существенно отличаются от показанных на километровке и 500-метровке, и ведут не к р.Кара-Кичи, а к пастушеским кошам, расположенным на указанных сыртах. Местность здесь очень дикая, исключительно приятная и удобная для велосипеда, однако нет ни воды, ни тени. Пришлось вернуться на ночевку в долину р.Джумгол и утром продолжить маршрут по стандартной нитке.

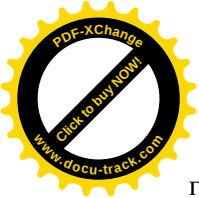
Пройденное нами кольцо по сложности примерно соответствует протяженному препятствию Зкс. Перевал в долину р.Кичи-КараКичи, по-видимому, не проще 4кс.

Подробнее результаты разведки изложены в техническом описании.

3) В ходе Иссык-Кульской кругосветки мы совершили дополнительную поездку в Теплоключенскую долину горячих источников с ночевкой на р.Арашан. Кроме того, во время плановых дневков и полудневок на озере отдельные члены группы ездили на экскурсии в Ананьевское, Семеновское и Григорьевское ущелья, к буддистским памятникам Тамга-Таш, а также в парк петроглифов в ущелье р.Барскаун.

4) На момент заявки похода, мы еще не имели достаточной информации о заслуживающих внимания природных и культурных достопримечательностях на заключительном участке маршрута от Балыкчи до Бишкека, поэтому в плане похода было заявлено движение по основной трассе. Точная нитка маршрута на этом участке разрабатывалась в последний момент перед выездом, и она отличается от заявленного варианта использованием дорог местного значения, позволяющих двигаться параллельно основной трассе с посещением наиболее интересных объектов. Пройденный в итоге маршрут по Большому Чуйскому каналу с посещением музея Бурана и городища Ат-Баши оказался удивительно приятным и познавательным, однако километраж значительно превысил изначальные планы, поэтому эти дни получились достаточно напряженными (в первый день 175км, во второй – 93, и это при довольно основательной «культурной программе»). Несмотря на приличный темп, перед Бишкеком нам пришлось вновь вернуться на основную дорогу с напряженным движением, чтобы вовремя успеть на автовокзал. Правильнее было бы выделить на этот участок три дня, что позволило бы минимизировать движение по трассе Бишкек-Балыкчи, посетить дополнительные «интересности», а также спокойно погулять по столице Киргизии перед отъездом в Алма-Ату.

5) Формально маршрут оканчивался в Бишкеке, однако обратные билеты у нас были из Алма-Аты. Один из участников похода не захотел воспользоваться маршруткой, которые ходят здесь через каждые полчаса, и проехал от Бишкека до Алма-Аты своим ходом, поэтому данный участок также включен в техническое описание.



ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ МАРШРУТА

В техническом описании собрана информация обо всех участках маршрута, пройденных группой, так и отдельными участниками. Формализованная информация о километраже, наборе высот, качестве покрытия и т.д. приведена в таблицах «хронометраж» и «график движения».

Для ночевки мы старались выбирать комфортные и приятные стоянки, укрытые от посторонних глаз, которые обычно находились несколько в стороне от основной нитки маршрута. Это приводило к некоторому увеличению километража (обычно на 1-3км) по сравнению с движением непосредственно по главной дороге – смотрите внимательнее техописание.

При подведении статистики путешествия отдельно учитывалась основная нитка маршрута, и «дополнительные экскурсии». В расчет сложности включена только основная нитка маршрута.

Въезд в республику, заброска-выброска, аварийные сходы

Киргизия выгодно отличается от соседей тем, что российским туристам здесь не требуется регистрация. Режим на границе достаточно дружелюбный, да и в самой Киргизии туристы могут не опасаться каких-то проблем и излишних вопросов со стороны представителей власти. Единственная трудность, с которой сталкиваются россияне, прибывающие на поезде, это отсутствие пограничников на станции Кайнды. Мы хотели поставить в паспорт штамп о въезде в Киргизию, но оказалось, что пограничники почти сразу после прибытия поезда уехали обратно в отряд, даже не заглянув к нам в вагон. Для выезда из Киргизии штамп в загранпаспорте совершенно не обязателен, но если вы потом собираетесь переехать в Узбекистан, то из-за отсутствия киргизского штампа могут возникнуть лишние вопросы на узбекской границе. Впрочем, въехать в Киргизию можно и по российскому паспорту. Миграционные карты в любом случае не выдаются, а для подтверждения продолжительности пребывания в республике надо сохранять билет. Впрочем, у нас при выезде из Киргизии вообще ничего не спросили.

К месту старта в поселок Кара-Балта можно доехать прямым поездом из Москвы или на самолете через Алма-Ату, а затем на автомашине. Можно прилететь и в Бишкек, но разница в цене авиабилетов с Алма-Атой намного больше, чем стоимость трансфера из Алма-Аты.

Из Москвы в Бишкек ходят два поезда (номера 18 и 28), которые курсируют в разные дни недели по одному расписанию и отличаются только местом формирования. Поезд 28 – российского формирования, поезд 18 – киргизского. С 2011г поезда стали ходить быстрее, в результате они прибывают в Бишкек в очень неудобное время, посреди ночи по местному времени, а на ст.Кара-Балта и того раньше.

В Алма-Ате автобус и маршрутки в Бишкек отправляются с автовокзала Саяхат. Арендовать машину можно и непосредственно в аэропорту, но это заметно дороже. Самый дешевый вариант – доехать рейсовым транспортом до автовокзала, затем на маршрутке в Бишкек и так далее, но это заметно дольше и неудобнее, а главное, с велосипедами, снаряжением и продуктами такое количество пересадок не стоит копеечной экономии. Один из участников похода находился в Алма-Ате в длительной командировке, и он заранее нашел машину и договорился о трансфере к началу маршрута.

Для обратного возвращения из Бишкека в Алма-Ату можно использовать прямые маршрутки либо автобусы, а также автобусы Чолпон-Ата – Алма-Ата. Автобусы с Иссык-Куля существуют как регулярные, с автовокзала, так и «левые», отправляющиеся непосредственно от санаториев. В пик сезона, особенно в конце августа, с местами могут быть трудности, поэтому купить билеты (договориться о поездке) надо заранее.

***Миниа:** Билеты на автобус Чолпон-Ата – Алма-Ата можно купить на автостанции Чолпон-Аты как непосредственно перед отправлением автобуса, так и предварительно. Лучше заранее уточнить возможность провоза велосипедов в автобусе, поскольку багажники в них могут быть разных типов и некоторые из них малопригодны для перевозки велосипедов. Очень желательно договориться с водителем автобуса и погрузить велосипеды в автобус заблаговременно, поскольку после начала посадки погрузить велосипеды в общий багажник практически невозможно из-за повышенной активности остальных пассажиров.*

Аварийные сходы с маршрута возможны на всем его протяжении, кроме перевала Тосор и прилегающих участков дороги, с использованием попутного автотранспорта. Регулярное пассажирское сообщение имеется только на Иссык-Куле, а также в гг.Нарын и Баетово и на участке Кара-Балта – пос.Чаек. На дорогах Баетово – Таш-Рабат и особенно Таш-Башат – источники Джилы-Су движение крайне нерегулярное, не более 1-2 машин в сутки, причем преимущественно легковых. Оказать помощь и вывезти пострадавшего, скорее всего, не откажутся, а вот с транспортировкой велосипеда в случае ЧП возможны проблемы. По-видимому, стоит заранее разузнать телефоны фирм, организующих велосипедные туры по Киргизии, и в случае проблем обращаться за помощью к ним. Либо заказывать спасательную а/м, либо надеяться, что поблизости случайно окажется машина сопровождения одной из коммерческих групп – вероятность этого достаточно велика.

Чтобы не терять полдня на решение технических вопросов, мы заранее закупили продукты на первую часть похода, и привезли их частично на поезде, а частично из Алма-Аты. Из Москвы везли субли-

мированное мясо (в качестве аварийного резерва) – 0,3 кг и сухое молоко на первую половину маршрута – 1,5 кг. В Алма-Ате купили сухофрукты на весь маршрут, а также сублимированный картофель, суп и тушенку на первую половину маршрута. Остальные продукты закупили на первые несколько дней, поскольку мы планировали пополнять запасы через каждые 3-5 дней в магазинах.

Как и предполагалось, на маршруте возникли некоторые проблемы при покупке сухого молока – даже в Нарыне (тем более мелких поселках) можно найти только так называемые “сливки для кофе”, с добавлением растительных компонентов (впрочем, для нас это было не критично). Трудно купить хорошую тушенку, в некоторых случаях мы заменяли ее рыбными консервами. Сублимированную картошку (которая хороша с рыбой) удалось ценой огромных усилий найти в Нарыне, в единственном магазине на весь город.

На участке от Нарына до Иссык-Куля магазины отсутствуют, за исключением с.Орюк-Там. Впрочем, «магазином» это место можно назвать с трудом, в частном доме можно купить только самые простые продукты (сахар, вермишель, конфеты). С другой стороны, расположенные вокруг несколько домиков на «поселок» тоже «не тянут».

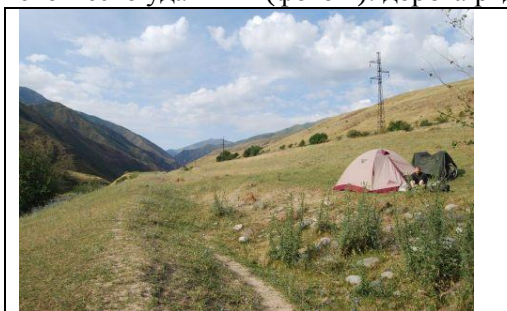
Деньги заранее обменяли в Алма-Ате. Обменники в Киргизии встречаются только в райцентрах и работают, естественно, днем, а мы не хотели оставаться в Кара-Балте до начала рабочего дня. У нас сложилось впечатление, что курс обмена на доллары немного выгоднее, чем на рубли, но в общем, разница незначительная.

Киргизия – довольно бедная и, соответственно, недорогая страна. Питание, музеи, другие мелкие траты на маршруте составили около 5500р/чел за 22 дня. В эту сумму входят все обеды в кафе, ночевка на источниках Джилы-Су, и те продукты, которые мы закупили заранее: аварийный запас концентратов от Гала-Гала и др. Заметный вклад в общую цену внес купленный и съеденный нами баран (см.ниже). Но все же самой существенной статьей бюджета похода остаются транспортные расходы. Ж/д билеты до Алма-Аты (плацкарт) стоили 5100, до Бишкека 5500в одну сторону. Авиабилеты в Алма-Ату около 16т.р. (туда+обратно), что всего лишь на треть дороже поезда, если не доплачивать за багаж. Машина Алма-Ата – Сосновка обошлась в 3400р, еще 600р пришлось отдать пограничникам, чтобы не разгружать багаж для досмотра. Маршрутки Бишкек – Алма-Ата очень дешевы (порядка 300 рублей на российские деньги), но водитель потребовал дополнительно оплатить 4 задние места, которые складываются для увеличения размера багажника, – иначе не соглашался брать велосипеды.

31.07. Кара-Балта – Сосновка (ГЭС).

Выгрузившись из поезда в полночь, быстро собрали велосипеды и сразу поехали к заранее намеченному месту ночевки в поселок Сосновка. От вокзала спустились на север на бишкекскую трассу, затем проехали по ней до поворота на Сусамыр, оттуда тянется ровный равномерный тягун до начала ущелья. Асфальт везде неплохой, движение посреди ночи умеренное, светоотражатели и фонарики мы заготовили еще дома, поэтому ночной переезд прошел без особых проблем.

На выезде из Сосновки имеется контрольный пост, который мы во избежание лишних вопросов постарались проехать, не останавливаясь. Сразу за постом дорога спускается к речке, здесь мы начали искать обещанное в некоторых описаниях «удобное место для ночевки возле забора ГЭС». Я бы не назвал это место удачным (фото 1): дорога рядом, вода далеко, пользоваться костром неудобно...



1. "Полуночевка" на р. Кара-Балта перед выходом на маршрут

Если бы не заранее запланированная здесь встреча с участниками, добравшимися через Алма-Ату, я бы предпочел проехать по ущелью чуть дальше, чтобы найти местечко получше. Впрочем, поставить палатку и поспать пару часов до восхода солнца у нас вполне получилось и здесь.

31.07. Полудневка. Сосновка – устье р.Абла.

На всем протяжении от Сосновки до устья р.Абла ущелье р.Кара-Балта узкое, найти уютную, укрытую от посторонних глаз стоянку непросто. Периодически у реки попадаются травяные лужайки, куда можно спуститься с дороги. Ровное место и вода – единственные достоинства этих стоянок. Спрятать лагерь в редких деревьях не получится, а за дровами придется побегать (фото 2).

Шум текущей воды несколько приглушает гул проходящего автотранспорта, но если ночью «под шумок» кто-то захочет пошарить по вашему лагерю, то вы это, скорее всего, не услышите. С другой стороны, населенка в ущелье отсутствует, что уменьшает вероятность появления таких визитеров.

Для ночевки 31/1 мы отъехали примерно 1.5км вверх по ущелью р.Кара-Балта по грунтовой дороге, ответвляющейся от основной трассы при впадении р.Абла. Стоянки на р.Кара-Балта очень комфортные, с дровами и водой. В 2км от шоссе прямо через дорогу течет родник, там же можно удобно съехать в приречный кустарник.

День получился ненапряженным, но после бессонной ночи мы не стремились набрать максимальный километраж. Окончательное решение о стоянке именно здесь помог принять развалившийся Гошин багажник – отвинтилась и потерялась втулка, обеспечивающая обход диска тормоза стойкой багажника. Лично я, при всем уважении к производителям, вообще не понимаю, как такая система может работать... тем не менее после ремонта багажник успешно прошел весь маршрут. Не считите за крамолу, но похоже, что при наличии грамотного механика и основательного ремнабора в несложные велопоходы можно ездить даже на этом...



2. Привал на р.Кара-Балта

1.08. Устье р.Абла – озера Суулу. Полудневка.

Благодаря ранней остановке накануне, без проблем перешли на походный режим. Дежурные встали с рассветом (хотя все равно немного проспали), но благодаря удобному месту мы смогли собраться за час и в 7 утра уже заправлялись родниковой водой у выхода на дорогу, а в 7.30 выехали вверх по шоссе (фото 3).



3. Вид на серпантин перед тоннелем через пер. Тёо-Ашуу

Еще до того, как солнце осветило дорогу, по утренней прохладе поднялись почти до тоннеля. В такое замечательное утро лезть в черную вонючую дыру никому не хотелось. После небольшого обсуждения решили объехать тоннель через перевал по старой дороге, истратив на это запасной день. Заранее мы такой вариант не готовили, по отчетам установить проезжаемость старой дороги не удалось, поэтому перед принятием окончательного решения пришлось проштудировать карты и расспросить местных аборигенов. Начало дороги было хорошо видно на склоне (фото 4)

; спуск с южной стороны, судя по карте и отзывам местных проблем не готовил – там действующая дорога к метеостанции. В конце подъема с северной стороны дорога, по словам местных, перерезана осыпью, однако лошадь проходит. По карте вероятная осыпь угадывалась, длина «проблемного» участка не более 500м... Для нас этого было достаточно, чтобы оценить перевал как вполне проходимый, и даже рассчитать примерное время его прохождения. (Позже выяснилось, что я ошибся примерно на час – осыпь оказалась короче, и на перевал мы поднялись быстрее, чем ожидалось – но при движении в режиме «первопрохода» всегда правильнее иметь запас и оценивать время по-максимуму, чем словить движение в темноте или аварийную ночевку в середине подъема).

К обеду мы поднялись до озер Суулу (3250м). Измеряем пульс под нагрузкой и после отдыха. Не у всех есть высотный опыт, а мы набираем по километру в день, но пока высоту все переносят нормально. Встретили местных чабанов, говорят, дорога дальше завалена, но пешком пройти можно.

Пока перекусывали, на небе собрались тучи. Согласно расчетам, подняться на перевал мы смогли бы не ранее 16-17ч, и это без учета возможных непредвиденностей и случайностей, связанных с неизвестной дорогой. Учитывая отсутствие акклиматизации и неясность с ночевкой на спуске, решили устроить полудневку, а на перевал идти утром. Какой смысл проходить самые красивые точки маршрута уставшими, вечером в облаках при отсутствии видимости? Не имея времени посидеть на перевале в свое удовольствие, т.к. надо ломиться вниз искать стоянку и воду?

Удобные места для ночевки есть в конце первого витка серпантина, надо только немного пройти вперед с поворота дороги (фото 5).

Ручей с питьевой водой вытекает из морены примерно в 200м от этого места, идти к нему надо траверсом почти без потери высоты по травянисто-курумному склону.

Поставив лагерь (фото 6,7), купили у чабанов хромого барана.



4. Вид на тоннель через пер. Тёо-Ашуу



5. Объездная дорога (старая дорога) на пер. Тёо-Ашуу

6, 7. Ночевка на старой дороге на перевал Тёо-Ашуу

Я при этом рассчитывал, что нам сделают скидку по сравнению с ценами местного рынка – ведь чабанам не придется туда этого барана везти. Однако, чабаны запросили гораздо больше, видимо включив в цену барана стоимость его доставки с рынка в долину. Но все уже настолько настроились поесть свежего мяса, что торговаться никто не стал.

Чтобы сварить барана на настоящем костре, сходили за дровами вверх по долине. Кустов и леса здесь конечно же нет, но под крутым склоном в изобилии валяются деревянные части машин, упавших сюда с перевальной дороги. Дров хватит на целое стадо баранов, только надо не полениться пройти до них 500 метров по моренам и снежникам, заполняющим восточную часть цирка.

Часть мяса сварили, другую часть пожарили на костре, сделав импровизированные шампуры из запасных спиц (учитывая большой ассортимент размеров колес, запасных спиц у нас было много) (фото 8).



8. Велошашлык (шампуры из спиц, потом вставили их обратно в колеса)

Остальное завялили на ветру и дальше везли с собой в пластиковых бутылках с отрезанным дном, которые защищали мясо от пыли и мух, но обеспечивали хорошую вентиляцию (фото 9).

2.08. Озера Суулу – пер.Тюз-Ашу (3586) – р.Кеккермен.

Несмотря на вечерние посиделки с гитарой, костром и бараньим супом, дежурные встали в 4.30, чтобы готовить не торопясь (первый день на горелках!), и в 5.30 разбудили всех к завтраку. Собрались за час с небольшим, но у Гоши прокол. Пока он меняет камеру, носим велосипеды и рюкзаки на дорогу. Наконец в 7.25 все готово, можно двигаться к перевалу. Первый виток серпантина (от шоссе до места ночевки) вполне проезжаем, второй, безусловно, проезжаем на спуск, и при некотором усилии – на подъеме. Выше дорога тоже пригодна для велодвижения, но валяющиеся на ней мелкие камни совсем не укатаны и мы постепенно перешли на движение пешим порядком – почти с той же скоростью, но с гораздо меньшей затратой сил, чем в седле (фото 10).



9. Способ приготовления вяленой баранины



10, 11.. Подъем на перевал Тёо-Ашуу по старой заброшенной дороге.

Верхняя часть дороги (выше 3500м) местами засыпана оползающим склоном, однако почти везде можно пройти, ведя велосипед «в поводу», и только в двух или трех наиболее неудобных местах его надо нести на протяжении пары десятков метров (фото 11).

На перевале мы были в 9.30, но облака уже заслонили вид на Сусамырскую котловину (фото 12)



12. На перевале Тёо-Ашуу. Облако приближается.

13. Вид с пер. Тёо-Ашуу на северную сторону

Обзор на север оказался гораздо лучше (фото 13).

Отметив удачный почин, поехали вниз по хорошей грунтовой дороге, и через час были у южного портала тоннеля (фото 14).

По пути останавливались для фото- и видеосъемки, а также замены отвинтившегося болта у багажника Ксюши.

На спуске с перевала впервые за весь поход купили айран и кумыс, а также пополнили запасы бензина. Втулка у Иры не выдержала большой скорости, начали прокручиваться собачки в трещотке. Впрочем, на трясучей гравийке по пути к Кожомкулу работоспособность втулки как-то восстановилась, обошлось без ремонта.

У поселка Тунук остановились возле колонки, девчонки мою голову теплой водой, а я попробовал разузнать про древнее городище, которое якобы находится где-то здесь, если верить сайту «Киргизия» (См. приложение: «список достопримечательностей»). Увы, привязки и координаты на сайте оставляют желать много лучшего. Фактически все упомянутые в списке объекты надо искать при помощи подробных расспросов местного населения. И хотя нам удалось найти и посетить почти все, что мы сочли интересным, для этого пришлось затратить немало времени и усилий. Вероятно, городище в Тунуке при желании тоже можно было найти, однако на тот момент мы еще не предполагали, что сможем ехать настолько быстрее графика, чтобы выделять по несколько часов в каждый день для осмотра достопримечательностей и экскурсий, так что это городище стало досадным исключением из общего правила.

В приложении приведена подробная информация об экскурсионных объектах, упомянутых на цитированном выше сайте, которые мы посетили, а также написано, как их найти и даются другие поправки и уточнения к информации, выложенной на указанном сайте.

В пос. Сусамыр пополнили запасы еды в магазинах, а также зашли в чайхану, расположенную в юго-юго-западной оконечности поселка, на максимальном удалении от основной трассы. Цены в чайхане неприятно удивили – заметно дороже, чем на равнине. Но перекусывать надо, ведь во время обеда мы заряжаем видеокамеру. А вот фрукты и бахчевые в магазинах пока нахалыву, особенно дыни. И сюда, и в Бишкек их везут из Ферганской долины через Токтогул; в Нарыне и тем более на Иссык-Куле все заметно дороже.

От Сусамыра остатки асфальта кончаются, дорога превращается в настоящую «стиральную доску». К счастью, очень часто можно ехать по полевому проселку параллельно главной дороге. Проселок – земляная дорога с отдельными камнями, местами практически гравий, но все равно лучше, чем главная трасса. Для характеристики качества подобных дорог я бы ввел такой показатель, как «комфортная скорость» на велосипеде с жесткими вилками – таком, как «турист». Понятно, что показатель «Т-скорость» достаточно субъективный, и, тем не менее, он как минимум позволяет сравнить и ранжировать разные автотрассы в пределах маршрута. А если кто-нибудь из читателей лично знаком хотя бы с одной из этих дорожек, то у него будет полное представление и обо всех остальных пройденных нами дорогах. Так вот, если на основной дороге от Сусамыра до первого моста через р.Кеккермен (или здесь она еще называется Каракашат?) «комфортная» Т-скорость не превышает 15км/ч (а иногда и 12), то по объездной мне было вполне комфортно ехать со скоростью 20, а иногда даже 25 км/ч.

После моста с параллельными дорогами начинаются трудности, едем по главной трассе. Впервые за поход почувствовали настоящую киргизскую жару. Воды нет, обходимся тем, чем заправились в Сусамыре. На выезде из пос.Кожомкул (бывший пос. 8 марта) посетили могилу батыра (фото 15).



14. У выезда из тоннеля

Судя по описаниям, все его достижения сильно небезупречны, особенно в свете сравнения с действительно легендарными героями разных времен. Так, суперкамень, заваливший дорогу, он вовсе не двигал сам, а лишь отдавал приказы «соратникам», что же надо с ним сделать. Такой вот героизм советской эпохи... Попросту говоря, был такой небольшой местный начальник, очень вовремя вступивший в КПСС. А потом изменилось время, каждый уважающий себя колхоз возжелал иметь своего собственного батыра – и пошло-поехало. Впрочем, подняться на холм к мавзолею все же стоит – вид неплохой. А чуть дальше, за холмом с мавзолеем, незаметно притаилось местное кладбище. Похоже, что хоронить здесь начали уже после строительства мавзолея – ну так ведь это почетно, быть похороненным рядом с батыром. Удивительно, но за весьма небольшой пор историческим меркам срок – не более 50 лет – надгробия, мавзолеи и обелиски на кладбище пришли в такой вид, будто им уже многие тысячи лет, ну или сотни по меньшей мере. Да, умели все-таки строить в советское время!

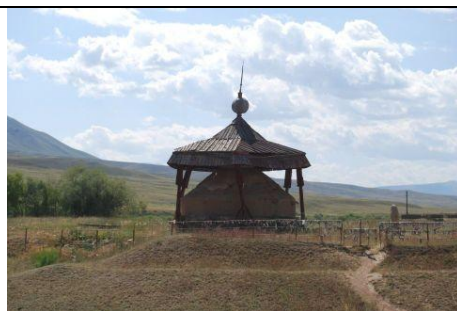


15. Привал у памятника Кожомкулу

Отобедав у памятника Кожомкулу, поехали вниз по р.Кеккермен. Дорога одна, но грунт более укатан (фото 16), местами разгоняемся до 20км/ч и более. Постоянно притормаживаем и собираемся у особенно живописных мест для фотографирования (фото 17,18). У моста, где дорога переходит на П берег, устроили привал с купанием. Наконец-то освежились после многочасового катания по палящему солнцу. Чуть выше моста у дороги заросли почти спелой черной смородины – больше в походе мы таких зарослей не встречали, только в ущелье р.Кеккермен. Ущелье весьма живописно, выше пос. Кызыл-Ой оно дикое, но дорога – грейдер со «стиральной доской» (только в поселке есть кусочек асфальта)



16. Сусамырская долина



17. Достопримечательности Сусамырской долины



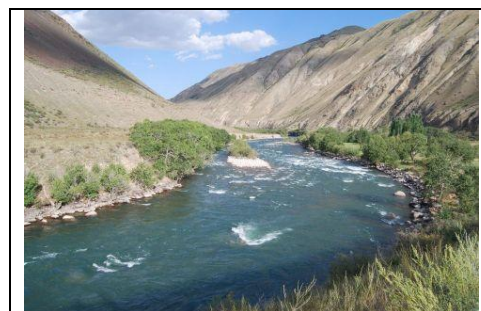
18. р.Кеккермен

В 2 км выше пос.КызылОй на берегу речки – стоянка с автомобильным подъездом. Место неплохое, явно обжитое водниками, но мусора многовато, да и дорога рядом. Несмотря на приближающийся вечер, решаем ехать дальше, за пос. Кызылой. Заночевали в 500м ниже устья р.Ковьюксу, на Л повороте реки (фото 19).

Место удобное, над самым берегом и с дровами, но лагерь видно с поворота дороги. Впрочем, палатку мы поставили уже в сумерках, машин было немного, и нас никто не побеспокоил.

3.08. р.Кеккермен – Чаек – разведка сыртов на ЮВ от поселка.

Как обычно, дежурные встали с рассветом, в 4.30. Завтрак в 5.20, в 6.30 выход. Снова не смогли собраться за час... но это лишь полбеда. Сразу после выезда начались проколы. Но у нас пока много новых запасных камер, да и дорога не такая ужасная, как могло показаться из описаний. Даже несмотря на многочисленные проколы (за утро шесть штук), темп движения вдоль р.Кеккермен и Джумгол оказался более быстрым, чем ожидалось, так что в с.Чаек мы приехали в 10 утра, а не после обеда (фото 20).



19. Место ночевки на р.Кеккермен

Чаек – это крупный поселок, скорее даже агломерация. Здесь хороший климат и высокие урожаи, на рынке и в магазинах – изобилие. Судя по отзывам местных, один из самых благополучных районов в республике.

После перекуса и закупки продуктов, в половину одиннадцатого, устроили очередной «совет стаи». Можно, не напрягаясь, ехать дальше на пер.КараКичи по стандартной гравийной дороге, идущей от угольного разреза к с.Коларык, но так интересно попробовать отыскать альтернативный маршрут по сыртам от с.Чаек через перевал высотой около 2100м. Эта возможность обсуждалась при планировании маршрута, и мы имели на этот случай подробные карты района: генштабовские километровки и 500-метровки. Точную высоту перевала мы оценить не могли из-за низкого качества найденных карт, однако

многочисленные дороги, показанные на всех этих картах и ведущие в нужную сторону, позволяя убедиться, что проезд там возможен.

В начале 12-го мы пересекли р.Джумгол и выехали из пос.Чаек по дороге, идущей в нужную сторону. Выезд найти не сложно, поворот в нужный сай находится сразу за военкоматом. По саю течет ручеек, примерно в 3 км от устья сая есть удобные места для стоянки в рощице тополей. Родник чуть выше по саю, но там стоять хуже.

У брода через ручей долго уговариваю всех умыться и освежиться, полить водой одежду и шапки. Судя по карте, воды дальше долго не будет. Но отдельные товарищи смотрят на меня, как на врага человечества: еще бы, от прошлого привала проехали всего полчаса, надо крутить, а я торможу! Посмотрим, что они скажут после двух-трех часов на жаре... Тем более, что прошлая остановка была «сухой», без ручья, и следующие будут такими же...

По хорошей, очень удобной для велосипеда дороге относительно быстро поднялись в район отметки 2104м (фото 21).

Дальше дорога раздваивается: левая продолжает движение в правильном юго-восточном направлении, а правая идет почти точно на юг. Но снизу, из сая, этого не видно, поэтому мы решили ехать направо по главной дороге.

Как только дорога поднялась из ложины наверх, стало ясно, что мы уклоняемся с курса. Здесь я сделал ошибку: лучше было сразу вернуться и попробовать проехать по левой дороге. Но я понадеялся, что если даже наша дорога пойдет правее, чем нужно, мы траверсируем к реке Кара-Кичи по обозначенной на километровке и 500-метровке дороге, идущей в направлении запад-восток в двух километрах южнее. А левая дорога, возможно, идет вообще не туда – ее продолжение мы тоже не видели.

Утомительный подъем по самой жаре привел нас к зимним домикам чабанов, расположенным около родников на высоте 2600м, восточнее отметки 2610 (фото 22).



22. Зимовки на Чаекской петле

Никакой поперечной дороги в нужном нам направлении мы не заметили. Видимо, эта дорога, обозначенная на всех картах, на самом деле представляет собой заброшенную тропу, которую мы даже не опознали на местности.

Двигаясь в ярусе зимовок к востоку, мы пересекли несколько небольших хребтиков и котловин, и, поднявшись на очередной перевальчик (2680м, фото 23, 24), оказались перед выбором: вверх или вниз.



23, 24. Перевалы Чаекской петли. А теперь вниз, Чаек заждался!

Тропа, идущая вверх, поднимается к зеленым лугам, по которым можно перевалить к реке Кичи-Каракичи. Высота перевала около 2900-3000м, спуск в долину р.Кичи-Каракичи, как мы убедились на следующий день, также проходит по зеленым лугам, где наверняка имеются скотопрогонные тропы. Сброс высоты с перевала до основной речки около 500м.

Увы, двигаясь по самой жаре, мы потеряли чересчур много времени и сил, потому идти на перевал не рискнули. До темноты оставалось не более 3 часов, надежных данных про спуск и про наличие там стоянок с водой нет – разведку неизвестного перевала в таких условиях я бы назвал авантюрой.



20. Чаек. Рыночная площадь.



21. Чаекская петля

Перекусив, поехали вниз по ущелью. Тропа вполне позволяла ехать, т.к. была проложена по старой, давно не использовавшейся дороге. Примерно через 3км, на высоте ~2450м мы выехали на тропу, уходящую вверх на юго-юго-восток – ту самую, на которую не свернули в начале подъема. По всей вероятности, эта дорога идет к другой группе зимних домиков чабанов, расположенных чуть южнее отметки 2638м. В ущелье р.КараКичи она, судя по всему, не спускается. Во всяком случае, двигаясь на следующий день вдоль р.КараКичи, мы не заметили дорог, подходящих к реке с запада в этом районе. Однако, проехав дальше по упомянутой выше дороге, можно, вероятно, спуститься к реке КараКичи по конным тропинкам, преодолев травянистый перевал с перепадом высот около 200м. (Фотографии перевала и склонов со стороны р.Кара-Кичи имеются в электронной версии отчета). Но во время разведки мы об этом не знали, и, опасаясь встретить труднопроходимый обрыв, или нетривиальный брод, решили двигаться вниз по сыртам в поисках гарантированного пути. Тем более, что на картах восточнее отметки 2104м показана целая россыпь дорог, идущих в нужном нам направлении.

Увы, в то время как основная дорога упрямо забирала на северо-запад к поселку Чаек, никаких поворотов или развилок в нужном нам направлении не просматривалось. Решили свернуть на тропу, идущую на северо-восток. Поднялись на гребень к очередному домику чабана и выехали на сырты – удивительно красивое и эффектное место (фото 25).

Однако, все тропы, по которым мы пытались проехать, почему-то упорно поворачивали на запад, к поселку Чаек. Возможно, чабанам просто незачем гонять стада траверсом, и они кочуют только вверх-вниз?

Пересекать сырты, не имея надежной тропы, мы не рискнули. Тем более, что р.КараКичи в этом месте нарисована как пересыхающая, поэтому мы не имели гарантий, что выйдя к ней, найдем воду. За час до наступления сумерек, убедившись, что в нужном направлении дорог нет вообще никаких, мы прекратили попытки перевалить к р.КараКичи, и поехали вниз по ущелью на присмотренное в начале подъема место стоянки. Как обычно, в самый неподходящий момент на нас обрушилась эпидемия проколов, в результате к роще и роднику мы приехали уже в сумерках, так что едва успели до темноты обустроить водозабор и выбрать места для палатки и велосипедов. А дров здесь куча.

В целом, по результатам разведки можно сделать два вывода.

Во-первых, многих обозначенных на генштабовских картах дорог сейчас нет, либо они представляют собой неиспользуемые скотопрогонные тропы. Поэтому просто проехать от пос.Чаек напрямую в ущелье р.КараКичи не получится.

Во-вторых, перевалить здесь все же возможно, однако на это надо планировать полный ходовой день, с обязательным отдыхом в жаркое время суток. Вода и тень на сыртах имеются только в самом начале подъема (родник в 4км от пос.Чаек, на высоте около 1850м). Выше вода появляется только в районе зимовок на высоте 2500-2600м, а деревьев и тени нет вовсе.

Наиболее интересный маршрут проходит через перевал высотой 2900-3000м, ведущий в среднее течение р.Кичи-Каракичи к большому лесному массиву, где наверняка имеются удобные места для стоянки. Из эстетических и тактических соображений этот маршрут гораздо привлекательнее стандартного пути по дороге через пос.Каирма, однако для его прохождения нужен дополнительный день.

Более простой, но менее интересный вариант связан с траверсом сыртов на высоте от 2100 до 2500м, по разведанным нами дорогам и неразведанным тропам. По времени это вариант тоже значительно дольше, чем стандартный объезд по дороге, а учитывая отсутствие точных данных о тропях, на него также надо планировать полный день.

4.08. Чаек – пер.КараКичи.

После сложного дня накануне дежурные встали на час позже, в 5.30. Но горы дров и оставшиеся с вечера угли сделали свое черное дело, в 5.55 завтрак уже готов. Выезжаем в 7.10.

Дорога к угольному карьеру начинается от пос.Коларык. Можно свернуть с трасы не по основному съезду, а чуть раньше, срезав угол от поворота дороги. От моста дорога ровно и равномерно ползет в гору. Гравий в меру укатанный, Т-скорость порядка 15 км/ч (фото 26)



25. Сырты на закате

Незадолго до входа в ущелье дорога пересекает арык с быстро текущей прохладной водой (фото 27), где мы искупались (фото 28).



26. Дорога на ущелье Кара-Кичи



27, 28. Арык. Спасение от перегрева. Главное крепче держаться за стенки.

Это первая вода от начала подъема. Нормальной тени нет на протяжении 15-20км.

В средней части ущелья, после первого моста, вдоль дороги идет арык, однако искупаться или набрать воду в нем сложно из-за высоких вертикальных бетонных стенок. Течение стремительное, того гляди, утащит прямым ходом до Коларыка. У реки появляется кустарник, в котором можно расположиться, но удобных выездов к самой воде не так много.

У второго (или четвертого?) по счету моста, где дорога возвращается на П берег р.Каракичи, мы нашли удобное место для большого привала с деревьями и экзотическими скалокаменьями (фото 29).

При желании, здесь можно с комфортом заночевать, спрятав лагерь на зеленой лужайке за большими камнями.

После долгого плодотворного обеда с арбузом и прочими фруктами, по спадающей жаре выехали вверх к перевалу. Дорога вполне удобна для велосипеда, Т-скорость 15-20 км/ч.

Река Тогутеке в период таяния ледников по водности превосходит главную речку. Интересно наблюдать за слиянием разноцветных водяных струй, но в Киргизии это можно увидеть достаточно часто. От устья р.Тогутеке крутизна увеличивается, дорога поднимается довольно высоко над рекой. Несмотря на наличие хорошего елового леса, поставить здесь лагерь проблематично, т.к. выше дороги воды нет, а спуск от дороги к реке по крутому склону довольно длинный и возможен не в любом месте.



29. Привал с обедом в ущелье Каракичи

Через полчаса подъехали к угольному карьеру. На самом деле здесь много разрезов, как действующих, так и уже отработанных – старые карты не дают представления о масштабах работ. В отработанных котлованах – живописные озера с теплой водой, можно купаться. В сентябре-октябре карьер отгружает до 100 машин угля в день, и велосипедисту на дороге совсем неудобно, но в начале августа осенние заготовки еще не начались, и редкие угольные машины (4-6 штук в день) велотуризму практически не мешают.

От карьера хорошая гравийная дорога поднимается на перевал Каракичи. Чуть выше последних разрезов дорога переходит на П берег реки. Здесь у первого витка серпантина есть мощный родник с хорошей водой. Выше дорогу часто пересекают ручьи, а чуть отойдя, можно найти и родник – вода не проблема.

Посмотрев на разрез (фото 30), мы поднялись под перевал и встали на ночевку примерно на высоте 3200, траверсом (без потери высоты) спустившись с дороги вправо к родникам по старой тропе.



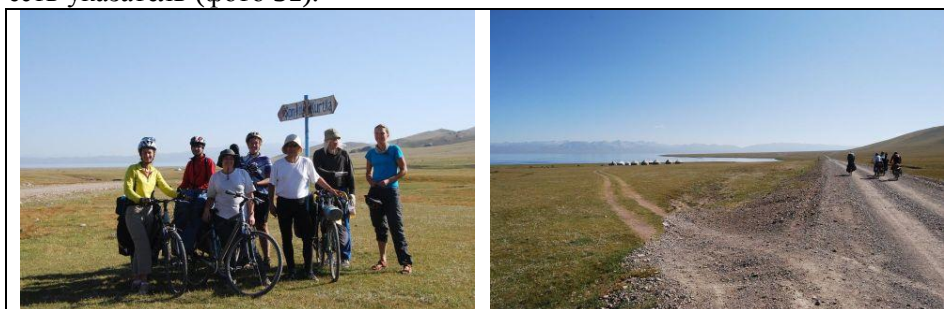
30. Вид на угольный карьер с дороги на пер. Каракичи

5.08. Пер.КараКичи (3364)– оз.Сонгкель – пер. Молдо-Ашу (3201) – р.Куртка.

По случаю перевала дежурные встали пораньше, в 4.40. Завтрак варили на газе, общий подъем в 5.20. В 6.45 вышли (без костра холодновато, плюс подъем в сумерках – собирались дольше обычного) и через 15 минут были на дороге. Еще полчаса – и вот перевал!

Дорога на удивление хорошая, пугавшая предшественников «стиральная доска» чередуется со вполне скоростными участками (Т-скорость до 30км/ч). На одном из коротких привалов купили у чабанов сыр и кумыс. Вода на этой стороне перевала также имеется, но стоянки менее комфортные, т.к. все наиболее удачные места заняты чабанами.

Спуск с перевала пологий и длинный, возможность проехаться «с ветерком» как нельзя кстати. На старых картах новой дороги нет, она идет чуть восточнее вершины 3223 и в урочище Молдоашу соединяется с дорогой Сонгкель-Куртка. Место очень популярное, велотуристы едут сплошным потоком, на развилке даже есть указатель (фото 31).



31. Развилка оз.Сон-Кёль - пер. Куртка. Фото на память с австрийцами.

32. Движемся в сторону оз. Сон-Кёль на обед.

По хорошей дороге доехали до урочища Джилдызкель на озере Сонгкель. На берегу стоят юрты, явно предназначенные для туристов (фото 32).

Но удобных мест для купания мы не заметили – берег подболочен, кругом мусор и мошара, а озеро мелкое и илистое. Говорят, северный берег в этом отношении лучше, хотя по карте это не очень заметно.

Отметившееся купание настолько расстроило группу, что мы напрочь забыли о могильнике Таштулга, к которому вполне можно было заехать. Но все торопятся скорее спуститься в лесную зону на р.Куртка. Дорога настолько хорошая, что мы едем заметно быстрее, чем ожидалось, так что после обеда намечается полудневка.

На перевал Молдо-Ашу нас чуть не «вздуло» попутным ветром (фото 33).



33. На пер. Куртка.

34. Серпантин на спуске с пер. Куртка на юг.

Все-таки, приятно подгадывать график движения так, чтобы максимально использовать утренний дневной бриз. На перевале едим традиционную дыню. Спуск с перевала – выдающийся серпант (фото 34).

Приходится иногда останавливаться и остужать тормоза. Воды на перевале нет, только в середине спуска появляются ручейки. Впрочем, их трудно назвать питьевыми.

Посередине серпантина встретили кортеж Жамина Акималева, академика киргизской академии сельхознаук. Оказалось, он бывал у нас в Пушкино, когда защищал диссертацию! А сейчас снимает фильм о дикой природе Киргизии. Нас тоже на всякий случай засняли – вдруг одичаем?

Преодолев серпантин, спускаемся к реке Сулукуртка. Здесь много удобных мест для стоянки. Можно подняться чуть вверх по реке, но лучше проехать метров 500-100 вниз, затем спуститься к ручью. Здесь, у самой воды на обоих берегах есть удобные тенистые площадки под елками (фото 35).

Дров – море, вода рядом, что еще нужно для полудневки? А, вот что: Ира достает из рюкзака «трехперевальные» огурцы. А трехперевальный арбуз мы сожрали над серпантином...

Стоит отметить, что расширение долины с показанным на карте лесом, располагающееся в 2км ниже по реке (в 2км выше слияния с р.Эдио-Ункюр), для стоянки не так удобно, т.к. там построен приют для «официальных» туристов. Лесные стоянки возле приюта, вероятно, тоже имеются, но заведомо не такие уединенные (а возможно, и платные).



35. Ночевка на р. Куртка

6.08. р.Куртка – Баетово – р.Беурайлю.

После полудневки выехали пораньше. Дежурные встали в 4.45, завтрак в 5.45, через час начинаем выкарабкиваться на дорогу. С утра мочить обувь не хочется, через р.Куртка переправляемся по камням, аккуратно передавая велосипеды. Затем небольшой каменистый уступ с колючками, в самых крутых местах гуженные велосипеды поднимаем вдвоем.

В семь утра мы на дороге. Спускаемся к р.Нарын по попутному ветру. Гравий здесь более злой (Т-скорость 12-15 км/ч), но кое-где его можно объехать по параллельным грунтовкам. Как обычно, избежать проколов не удалось, ремонт следует за ремонтом. В результате к мосту через Нарын (каких-то 30км от ночевки!) подъехали только в 9 часов (фото 36, 37).



36. Спуск от пер.Куртка в сторону р.Нарын.

37. Мост через бурные воды Нарына

Утренний бриз вот-вот сменится на дневной (вверх по долине), торопимся проскочить по асфальту до с.Угут, пока ветер не переменится.

От Угута к Баетово (предыдущее название села – Дюрбельджи) едем уже при активной дневной циркуляции, т.е. ветер снова попутный. Центр Баетово находится в стороне от трассы, но как раз по пути в пос.Терек. Новая дорога срезает угол вокруг поселка, при ориентировании по старым картам будьте внимательны! Автовокзал находится там, где на старых картах показан край поселка. Становится жарко, но мы уже нашли чайхану в поселке. Пока готовится заказанная еда, покупаем на рынке продукты на следующую неделю. До Нарына больше магазинов не ожидается.

По пути к Тереку тщетно ищем воду и тень, чтобы продолжить обед свежезакупленными дыньками и арбузом. Предвкушая привал, мы запаслись ими с избытком, багажники еле выдерживают такой груз. К моменту начала подъема на перевал достаточно иметь 2-3 арбуза/дыни на группу, а у нас пока столько на человека. Но вода есть только в арыках вблизи поселков, а здесь останавливаться не хочется из-за обилия доброжелательных, но чересчур любопытных детей.

От Терека до Таш-Рабата мы ехали в режиме первопрохождения, поскольку свежестроенная дорога на наших картах отсутствовала, а в отчетах информацию об этой дороге мы не нашли. Поэтому опишем этот участок чуть подробнее.

От Баетово до пос.Терек новая дорога идет по кратчайшей прямой, точно по линии показанной на карте старой дороги. На выезде из Баетово рядом с дорогой проходит арык с водой, но нет тени. Еще один арык пересекает дорогу на въезде в пос.Терек, но для привала место не очень удобное. Далее дорога пересекает поселок в восточном направлении. У окраины села – развилка. Старая дорога (она есть на

карте) поворачивает на юг у последних домов и потом полями идет к переправе через р.Терек. по этой дороге сейчас не ездят, но возможно, для велосипеда этот вариант предпочтительней, путь по новой дороге, т.к. очень «злой» гравий не дает ехать по ней быстрее 10-12км/ч.

Новая дорога огибает село с востока на значительном удалении, поворачивая на юг примерно в 500м от крайних домов. Сразу за селом дорога пересекает арык, но останавливаться мы не стали, т.к. здесь нас уже сопровождала целая стайка детей. В надежде найти место для обеда на берегу р.Терек (издалека там виднелись отдельные кусты), мы проехали поворот дороги и продолжили разведку в восточном направлении. Увы, русло оказалось абсолютно сухим – вся вода разобрана по арыкам. Пришлось вернуться к дороге и двинуться по ней на юг, в сторону Беурайлю. Дорога идет чуть восточнее обозначенного на картах холма с могилами (фото 38).

Деревьев и тени нет, солнце жарит...

Перед руслом р.Терек дорога раздваивается. Здесь мы немного колебались, т.к. обе дороги выглядят, как равнозначные, а вопрос задать некому. Но затем все же сделали правильный выбор: дорога на пер.Беурайлю идет по долине р.Беурайлю, так что р.Терек надо здесь пересечь.

Русло реки по-прежнему абсолютно сухое, но вода здесь бывает, об этом свидетельствуют остатки размытого моста (фото 39, 40).



38. В поисках тенистого места.



39. Разрушенный мост в пересохшем русле р. Терек



40. Пересохшая р. Терек

За мостом имеется несколько деревьев и ферма, но воды нет. Мы остановились на обед под этими деревцами (фото 41),

а зря – в нескольких километрах отсюда в русле р.Беурайлю появляется вода, разогретая солнцем до 30-40 градусов. Освежиться в такой кипятке сложновато, а вот помыться вполне.

Выше развилки (поворота) на оз.Торпо в долине р.Беурайлю река постепенно вырождается в ручей, и вскоре вода совсем скрывается под камнями. Вдоль русла Беурайлю растет кустарник и деревца, здесь можно заночевать. Чуть дальше есть приют для туристов и несколько домиков, на карте обозначены родники. Мы заночевали у самого русла реки в километре выше приюта, сразу за цепочкой курганов. Подниматься выше не стоит, т.к. дорога удаляется от русла реки, да и воды в нем может не быть. Найти описание этих курганов мы не смогли, поэтому осматривать их не стали, несмотря на наличие времени.

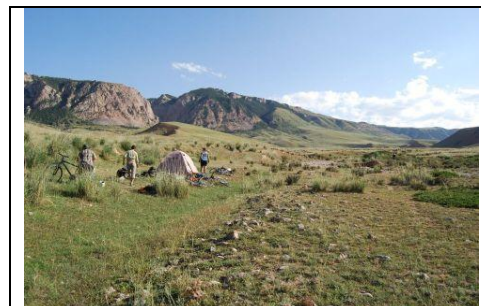
У ручья есть и кусты, можно набрать дров на костер (фото 42).

Впервые в этом походе испробовали навеску кострового тропика на двух велосипедах. Система успешно прошла испытания, для функционирования необходимы тяжелые камни для фиксации колышков и придавливания рулей велосипедов.

Как только стемнело, по дороге начали проноситься велосипедисты, спускающиеся с перевала. Похоже, они ехали из Таш-Рабата в расположенный ниже приют. Ехали налегке и с вытаращенными от ужаса глазами. Нам завтра предстоит проехать этот же путь в обратную сторону, с рюкзаками, и в Таш-Рабате никто нас не ждет...



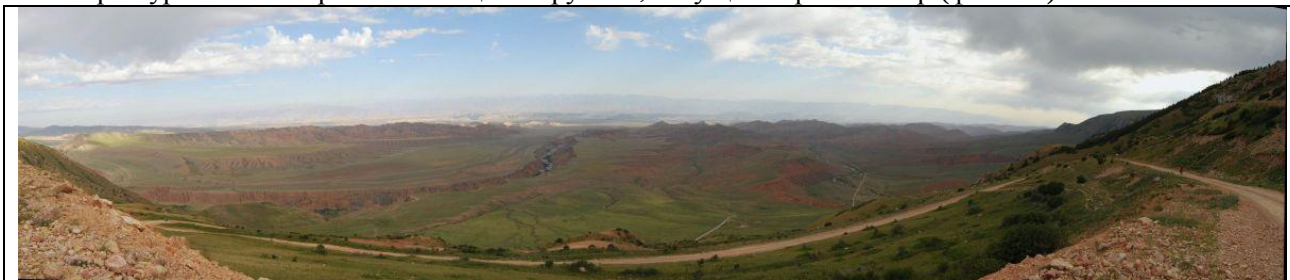
41. Привал в раскидистом, но безводном оазисе Терека.



42. Ночевка на р. Беурайлю

7.08. р. Беурайлю – пер.МЭЛС-Ашуу (3420) – пер.Кулакашу (3399) – Таш-Рабат.

Чтобы подняться на перевал до жары, встаем еще затемно (дежурные в 5.05, остальные в 5.15) и в 6.45 мы уже на дороге. Пока солнце не встало, успеваем набрать половину из ожидаемых 600м, ну и приблизившись к четко читаемому по генштабовской 500-метровке уступу. Второй переход – и мы на перевале Беурайлю. Однако, дорога вовсе не следует прекрасно прорисованной на 500-метровке тропе, а продолжает лезть в горку по водораздельному гребню, поднимающемуся на восток между одним из истоков р.Беурайлю и хитро извивающимся ручьем, текущим в р.Калкагор (фото 43).



43. Подъем на пер. Беурайлю

У ручья есть чабанские стойбища, но в конце лета вода, возможно, уходит, и чабанов нет.

Скотопрогонная тропа сворачивает направо, на юг, а мы продолжаем подниматься по гребню, оглябая с севера хорошо видимую вершину 3465. Наконец, набрав высоту 3420м, подъезжаем к перевальному монументу, установленному на седловине в 1км северо-восточнее высоты 3465. Рядом пасутся лошади, впереди виден длинный спуск к р.Акбеит. По имени стеллы, этот неподписанный на картах перевал называем Мэлс-Ашуу (фото 44).

Плавню траверсируя склон, серпантин уходит далеко на восток, а затем разворачивается на 180 градусов, возвращаясь к устью р.Акбеит. Чем ниже, тем укатаннее дорога – в конце спуска можно разогнаться до 30км/ч. Обозначенная на карте зимовка представлена парой домиков: похоже, здесь есть постоянное население. Но мы торопимся дальше. После несложных бродов через р.Акбеит и р.Калкагор останавливаемся у чистого ручейка (фото 45), впадающего в р.Калкагор слева, чтобы съесть традиционную перевальную дыню.



44. Перевальный монумент МЭЛС-Ашуу



45. Красоты цветов Калкагора

Дальше дорога идет вдоль левого борта долины р.Калкагор, повторяя нитку обозначенной на 500-метровке тропы. У уреза воды 2889, там, где слияние рек Пшукасу и Шарап образует р.Калкагор, дорога переходит на правый берег... и на другой, более свежий лист 500-метровки, где она уже нарисована. Впрочем, дороги на Таш-Рабат на этом листе все равно еще нет...

Продолжаем лезть вверх по хорошей гравийной дороге. Уклон и покрытие позволяют нормально ехать, но это уже второй «четверочный» перевал за день, и все немного устали. Примерно на высоте 3100м, в верхней части урочища Мазарбулак, дорогу пересекает хороший ручей, вытекающий из двух родников, расположенных в 200метрах от мостика. Родники довольно своеобразны: вода вытекает не одной мощной струей, а сочится из склона едва заметными струйками, которые всего через несколько метров собираются в удивительно мощный поток. Левый исток истоптан скотом, поэтому питьевую воду мы набирали в правом истоке. Пока я ходил за водой, Миша сходил за овраг к чабанам и купил там очередную бутылку кумыса.

Траверсируя склон, дорога постепенно приближается к ущелью р.Олкоджар, но к воде не спускается. Интересная речка: на протяжении пары десятков км она четыре раза меняет название! Олкоджар, Шарап, Калкагор, Терек... Вторая такая же «имяпеременная» речка будет на нашем маршруте у перевала Тосор.

На перевале Кулакашу едим традиционный арбуз (фото 46).

Даже удивительно вспоминать, как же мы утащили с собой такие бахчевые запасы...

На перевале гравий становится злее, но чем ниже, тем выше комфортная скорость (фото 47).



47. Спуск с пер. Кулак-Ашу в сторону Таш-Рабата

После выхода из ущелья можно разогнаться до 30км/ч, только иногда приходится останавливаться, чтобы остудить тормоза. Воздух тут разреженный, а ветер попутный, так что вся энергия торможения рассеивается ободами и дисками.

На дороге Нарын-Тогуарт нас встретила жуткая пыль. После каждого грузовика видимость падает почти до нуля, приходится эвакуироваться на обочину, чтобы спасти дыхалку и не быть сбитым одной из следующих машин, которые, по-видимому, ездят по этой дороге «на ощупь». К счастью, до нашего поворота менее километра. По хорошему гравию спускаемся к р.Карасу, за которой просматриваются голубые конструкции асфальтового завода. Китайские рабочие приветливо улыбаются, а мы даже не можем поздороваться по-китайски.

До Таш-Рабата проложена хорошая гравийная трасса. На молодом гравии Т-скорость 12-15км/ч, но в районе асфальтового завода можно объехать гравийку по параллельной грунтовке. Выше дорога становится чуть получше (фото 48).



49. Родник перед въездом в Таш-Рабат



48. Последние километры до Таш-Рабата

День получился довольно длинным, но многочисленные привалы, абрикосы, арбузы и дыни сделали свое дело, и группа уверенно карабкается к караван-сарая. Впрочем, изобилие фруктов пошло на пользу не всем. Еще при подготовке к походу я настоятельно звал всех участников ехать поездом, чтобы привыкнуть к жаре и экзотической пище. В крайнем случае, если время есть только на самолет, провести перед вылетом серию тренировок на выносливость в бане, забаррикадировавшись в парилке и сожрав там ведро абрикосов. Увы, некоторые не прислушались... и вот теперь перевальные витамины вышли им боком...

От р.Карасу до караван-сарая надо набрать почти 400 метров. Перед последней развилкой, в 1км от караван-сарая, справа возле дороги есть хороший родник (фото 49).

Два года назад в этом месте располагался шлагбаум и касса, но теперь билеты продают прямо у караван-сарая, что гораздо удобнее. К караван-сарая (фото 50) мы приехали в пять часов – как раз вовремя, чтобы успеть на экскурсию. Но вообще-то строгого режима работы у него нет, хозяева живут здесь же и при необходимости можно договориться о посещении во внеурочное время.



50. Вот оно, сокровище Шелкового Пути!



51. Юрт-кемпинг в Таш-Рабате

Рядом с реконструированными развалинами куча кемпингов на любой вкус и кошелек, можно переночевать в юрте или заказать ужин (фото 51).

Мы поставили палатку на специально отведенной площадке рядом с другими туристами, платно. Купили в столовой лепешку и молоко, за умеренные деньги взяли напрокат лошадь. Мы не хотели заказывать конную экскурсию к перевалу Таш-Рабат или Джомат, но желающих покататься оказалось всего полтора человека, поэтому решили не расходовать полудневку, а приберечь ее для более интересных объектов.

Дров в окрестностях нет, готовить можно только на газе.

День получился довольно сложным – возможно, наиболее сложным в этом походе. Взяли два перевала, а затем подъем к Таш-Рабату с общим набором высоты 2.5км, проехали больше 70км на абсолютной высоте 3км по средним и «злым» гравийно-каменистым дорогам с достаточно полными рюкзаками... Наверно, сказалось и то обстоятельство, что еще только середина похода, и мы пока не достигли пика формы.

8.08. Таш-Рабат – р.Атбаши. Полудневка

Несмотря на сложный вчерашний день, дежурные встали в 4.30. Все-таки, на ночевку мы приехали в 17ч, успели как-то восстановиться. Но на улице дождь... я не вижу смысла в такую погоду вставать и собираться затемно под дождем, учитывая, что вокруг безлесная (и бездровная) зона. Завтракаем в палатке, дождик усиливается. Судя по всему, это проходит фронт, дождь будет коротким и сильным. Объявляю дополнительные полтора часа сна... все, кроме дежурных, довольны ;-)

В 7.10 дождь начинает ослабевать, на небе появились просветы в тучах. Встаем и аккуратно пакуемся, не торопясь и не моча снаряжение. Наконец в 8.30 дождик иссяк – можно ехать.

Дорога Нарын–Тогуарт повторяет одну из ветвей Великого Шелкового Пути (ВШП). Вдоль правого берега р.Каракол расположены многочисленные развалины разных времен. Одного взгляда на километровку достаточно, чтобы понять: развалин здесь гораздо больше, чем жилых кишлаков. А сколько еще есть необозначенных!

Таш-Рабат – это восстановленный караван-сарай (фото 52), в котором можно окунуться в дух старых времен.

Считается, что в Киргизии очень мало памятников истории, но на самом деле эта земля буквально пронизана древней историей. Однако в отличие от, например, англичан, готовых превратить в музей с привидениями каждый дом старше 200-летнего возраста, киргизы относятся к окружающим их балбалам, петроглифам и курганам, как к повседневному будничному ландшафту, даже если этот балбал много старше всех привидений Британии, вместе взятых. Ну и конечно, сказывается кочевой образ жизни и отсутствие письменных памятников – богатейшее античное и средневековое историческое наследие приходится изучать исключительно методами археологии. Даже относительно исторической судьбы Таш-Рабата у местных ученых нет единого мнения, что уж говорить о менее известных городищах и памятниках, руки до которых у исследователей еще не дошли.

Еще несколько лет назад старый советский асфальт на тогуартской дороге лежал лишь местами. Одной из достопримечательностей дороги был запасной военный аэродром в районе Карабулуна – участок дороги с усиленным и расширенным асфальтовым полотном, который в мирное время активно использовался китайскими и киргизскими дальнобойщиками для отдыха на этой ужасной дороге – мы еще успели его посмотреть.

В походе 2009г мы ехали от Ат-Баши к Таш-Рабату и вдоволь наглотались пыли в разрывах реликтового асфальта. Группа была достаточно сильной, тем не менее до караван-сарая добрались уже вечером и изрядно уставшие – сказался поздний выезд и пустая продуваемая дорога в голой сухой долине, где напрочь отсутствуют удобные места для привалов. В этот раз нас ожидал спуск вместо подъема, за счет этого мы надеялись выкроить два-три часа на посещение городища и музея Кошой-Коргон. Кроме того, мы намеревались максимально использовать попутный утренний бриз, и не без оснований рассчитывали, что при том же километраже у нас получится полноценная полудневка даже с учетом музея.

Действительно, самый неприятный гравийный участок мы проскочили еще до жары, а пыль на нем была прибита дождем. Затем начался скоростной 20-километровый спуск по свежееуложенному асфальту (фото 53).



52. Таш-Рабат прохладным ранним утром

Похоже, ремонт дороги китайцы начали с запасного аэродрома, постаравшись как можно быстрее ликвидировать это потенциально опасный для них военный объект, засыпав все гравием. Увы, асфальтовый спуск оказался не столь стремительным, как хотелось бы, из-за успевшего разыграться встречного ветра.

После Карабулуна новый асфальт закончился, а старый оказался погребен под 15-сантиметровым слоем молодого злющего гравия (камни размером с кулак, с угловатыми острыми гранями), что обещало веселенькие мучения после обеда. Тем не менее мы не стали отменять экскурсию в Кошой-Коргон. Само городище, несмотря на огромную площадь, не очень-то интересно. Земляные стены частично разрушены дождями, частично хозяйственной деятельностью (фото 54, 55).



53. Скоростная «китайская» трасса



54, 55. Огромные площади Кошой-Коргона

А вот рядом отстроен новый музей (фото 56), возведенный на деньги местного «нового киргиза». По-моему, гораздо более достойный способ оставить о себе добрую память, чем возведение часовенки или жертва «на храм».

Самую жару мы «переждали» в музее, потом, перекусив, двинулись дальше. По свежему гравию ехали очень медленно (впрочем, через пару лет здесь наверняка уже будет асфальт), и к реке подъехали уже сильно после обеда. Впрочем, времени для полудневки еще оставалось достаточно, поэтому решили не лениться и поискать наиболее удобное место для отдыха.

Площадки на П берегу р.Ат-Баши выше моста, где мы останавливались в 2009 году, нам не понравились сразу. Во-первых, река «отгрызла» часть берега, места стало поменьше. Во-вторых, на берегу добавилось мусора и навоза. Но самое главное, рядом с мостом появился вагончик со строителями-китайцами, а проводить полудневку в такой компании мы совсем не планировали.



56. Музей Кошой-Коргона

Ниже моста П берег р.Ат-Баши не очень удобен для отдыха, т.к. река здесь бурная, пляжа нет, а в кустах грязновато, шипато и комарато.

Вернулись обратно на левый берег. В 1 км ниже моста у воды есть чистые и удобные, не очень заметные из деревни площадки (правда, проехать туда незаметно по открытому берегу вряд ли удастся). Здесь вполне можно остановиться: дров сколько угодно, у реки замечательный пляж, в старом русле можно набрать не очень мутную воду. Однако здесь нет деревьев и тени, поэтому после разведки всех вариантов мы решили остановиться на Л берегу р.Ат-Баши, но не ниже, а выше моста. В километре от трассы проселочная дорога пересекает прозрачный приток, оттуда мы прошли еще пару сотен метров по слегка мокрой лужайке и остановились на укромной площадке у протоки с прозрачной водой. Основным недостаток этого места – чуть дальше, выше по течению р.Ат-Баши, по-видимому, находится что-то похожее на местный городской пляж. Каждые полчаса к броду через приток подъезжала газель, высаживавшая и забиравшая пассажиров, которые по дороге шли мимо нас к расположенному выше по течению пляжу. В основном, это были семьи с маленькими детьми, и к нам они относились вполне дружелюбно и уважительно: спокойно шли мимо, в лагерь не заходили, разговор начинали только в том случае, если кто-то из нас выходил из лагеря на тропинку. Говорят, что согласно киргизским традициям, не положено без приглашения подходить к чужой юрте = палатке. Но все равно, тот факт, что нас видели, не позволил нам чувствовать себя абсолютно спокойно. Остаток дня мы провели за стиркой, купанием, техобслуживанием велосипедов и поеданием разных вкусностей у костра, так, чтобы проходящим было не ясно, как долго мы еще тут задержимся. И только после наступления сумерек, когда все отдыхающие с пляжа разъехались, мы наконец достали палатку и устроились на ночевку.

9.08. р.Атбаши – пер.Чаар (2600) – г.Нарын – нижний каньон р.Малый Нарын.

Сегодня первые полдня у нас будет асфальт, поэтому мы позволили себе немного расслабиться. Журные встают в 5, завтрак в 5.45, выезжаем в семь ровно. Программа-максимум – добраться до ручья Джал Джакши в каньоне реки Малый Нарын, образовавшемся при строительстве новой дороги. Место отличное, при этом ближе долина Нарына плотно заселена и встать негде. Смущает только одно: когда мы проезжали этот участок в 2009 году, мы ехали в противоположную сторону, от озера к Ат-Баши. Тогда мы легко уложились за день, но ведь мы дорога шла вниз под горку, а с перевала Чаар мы скатились на скорости по довольно неплохому асфальту. К тому же это была «шестерка», так что мы могли двигаться в быстром темпе, а сейчас у нас «тройка», то есть ехать надо в два раза медленнее... В общем, перевалим в Нарын, а там посмотрим.

Почти сразу же после выезда я ощутил себя неудавшимся маразматиком. Вчера целый вечер я рассказывал группе, как с утра мы помчимся по скоростному шоссе к перевалу. Куда же делся этот проклятый асфальт? Разве мы не ехали по нему два года назад? Разве может нормальная асфальтовая дорога на ровном нормальном месте бесследно исчезнуть?

Увы, очень скоро я убедился, что душевное здоровье здесь ни при чем, а нашим надеждам не суждено сбыться. Проведенные на поворотах археологические раскопки выявили, что дорога никуда не исчезла. Просто слои, относящиеся к советскому периоду 20-го века, за два последние года ушли глубоко в почву. Китайцы, ремонтирующие и расширяющие транзитную магистраль, почти на всем протяжении засыпали старую нитку шоссе тем же самым злым гравием, который мучил нас накануне. Только сегодня его не омыло дождем, и пуль стоит столбом во все стороны. Похоже, сегодня добраться до озера Джал Джакши у нас не получится.

Вопреки обычному стилю, при подъеме на перевал решили не собираться всей группой на каждом мелком привале, а двигаться мелкими группами до самого верха, каждая в своем темпе. Кто-то крутил с остановками, другие поехали до самого верха в одну длинную ходку. В результате поставили печальный рекорд: разрыв между первым и последним поднявшимся наверх составил почти полчаса. Впрочем, на прямой дороге с взаимной видимостью это, наверное, не фатально. Во многих спортивных группах интервалы между участниками бывают и больше, что не мешает прохождению ими маршрута.

Подъем к перевалу очень пологий. Если б не гравий, такой перевал можно и не заметить.

На перевале произошел интересный случай. Из кабины остановившегося грузовика вылезла иностранная женщина и после обычных приветствий на не очень понятном английском спросила, нет ли у нас воды. Мы слегка удивились (где еще «пассажики» просят воду у велотуристов?!), но поскольку всегда берем воду с избытком, отдали ей полбутылки. Еще больше мы удивились, когда она принесла нам эту бутылку обратно, залитую доверху. Оказывается, она просто хотела нас поддержать! Похоже, здесь это принято. На перевале Чаар набрать питьевую воду практически негде. И дальше, стоило нам присесть у дороги, как водители, не сговариваясь и невзирая на наши протесты, просто кидали нам бутылки с водой из кабины, иногда даже не останавливаясь.

Спускаться к Нарыну нам тоже предстояло по гравию – этот подъем мы запомнили в 2009 году. Только у самого перевала, а затем уже около города на дороге наконец-то появился асфальт, так что последние несколько километров можно проехать с ветерком. (Ира: Спуск с перевала идет среди красивых разноцветных гор. В основном – каменистая горная дорога + «волнистый» асфальт. У Ксюши сильная восьмерка, приходится править).

В Нарыне первым делом отправились на рынок (он тут обширный, есть практически все), закупили еду и бензин на оставшуюся часть маршрута до Иссык-Куля, перекусили в кафешке. Разумеется, пополнили запасы фруктов, арбузов и дынь. Впереди несколько дней пути почти без людей, запасные дни на случай погоды... Если мы хотим нормально питаться – все «вкусности» придется везти с собой.

Уже уезжая из города, встретили на перекрестке дорог велотуристку из Швеции. Пригласили ее на арбуз, который тут же дружно схомячили (фото 57,58).



57,58. Нарын. Обсуждение маршрутов.

Она путешествует по Киргизии в одиночку, не зная язык. Да, есть же еще экстремалы на белом свете! Наверно, стоило забраться сюда, на край света, чтобы вживую поглядеть на таких сумасшедших!

Из города собирались выехать в три, но из-за знакомства, арбуза, жары и т.д. не очень-то торопились и фактически выехали в четыре.

(Ира: В Нарыне едем на центральный базар и «заселяемся» в чайхану. Закупаем раскладку (шесть!) дынь, арбуз и выдвигаемся к речке продолжать обед. Местные говорили нам про паром, его не нашли и обосновались у довольно грязного ручья недалеко от трассы. Пока разделяем Леша успевает где-то раздобыть еще один, а так же познакомиться с велотуристкой из Швеции. Пригласили ее на арбуз, болтаем с ней о Киргизии и т.д.

Парк, который нам рекомендовали, обнаружился через 5км от города (после столба 4км) по нашему направлению. Место довольно приятное, есть как кафе, так и просто зеленые полянки, вполне пригодные для отдыха).

В Кенеше асфальт закончился, дальше едем по гравию. В 2009 году я путешествовал по этой дороге на байке, тогда мне казалось, что на «туристе» здесь ехать в принципе невозможно. Однако на деле все оказалось не так уж страшно. За два прошедшие года дорога слегка укаталась, и кажется отдыхом по сравнению с жутким гравием около Ат-Баши. Конечно, езда по гравию на советском «гибриде» с относительно узкими шинами и перегруженным рюкзаком требует аккуратности – если просто ломить вперед со всей дури, можно и проколоться. Однако, ехать со скоростью группы – не в лидерах, но и не отставая – мне здесь удавалось без особых усилий. И, что особенно удивительно, по числу пробоев/проколов мои 37-миллиметровые шины в разы уступали всем остальным, кроме Миши. Но он подошел к этому очень серьезно, и заранее обзавелся какими-то супернепробиваемыми покрышками.

Увы, но перегруженные рюкзаки на багажнике дают о себе знать. Прокол следует за проколом, а особенно продуктивный день нынче у Светы. Уже истрачены все запасы на 28", прямо на дороге приходится ставить заплатки. До темноты остается пара часов, а мы еще не доехали даже до «трех нарынов».

В нескольких километрах от Ак-Булуна, устраиваем совет. Ночевать в кустах у дороги не хочется, а дневка лучше, чем полудневка. Решаем все же напрячься и доехать сегодня до озера, хотя бы и в темноте. Место стоянки известно, мы идем в гарантированный комфорт. А завтра устроим дневку – первую за поход.

Иру, Ксюшу и Гошу отправляем вперед – собирать дрова, обустроить лагерь, готовить ужин. Леша, Миша и Света, с аптечкой и ремнабором, остаются клеить камеры и фотографировать удивительные пейзажи у слияния трех Нарынов. На закате эти места очень красивы (фото 59, 60), но аппарат не справляется с наступающей темнотой. Лучше было бы здесь проехать на пару часов пораньше.



59, 60. Дорога к слиянию двух Нарынов на закате

У моста через Нарын устраиваем привал, включаем налобные и велосипедные фонари. По нашим расчетам, первая группа должна уже ставить лагерь, так что нам можно не торопиться. Не в моих правилах ездить ночью, но здесь случай особый: мы точно знаем, что впереди нас ждет хорошее место стоянки, а завтра мы весь день будем отъедаться арбузами и смородиной, отдыхать и купаться в озере. Дорога почти все время идет на подъем, так что нам почти не приходится себя сдерживать, чтобы не набрать в темноте опасную скорость и не наскочить, не заметив, на острый камень, грозящий очередным проколом. Особенно осторожно едем на спуске к мосту через Малый Нарын. Современные фонари достаточно экономны по батарейкам, дорогу хорошо видно в их ярком свете, так что до лагеря мы доезжаем всего лишь с одним пробоем – естественно, снова у Светы. Надо было с самого начала, от выезда из Нарына, ехать в два раза медленнее! Тогда бы мы не потратили столько времени на замену-заклейку камер, и могли бы успеть на озеро до темноты.

11.08. Нижний каньон р.Малый Нарын – источники Джилы-Су.

Накануне была дневка. Слово **Ире:** «Дневка!!! Первая в этом походе.

Выпрашиваем у завхоза сахар и варим варенье из яблок и собранной на месте черной смородины и жимолости. Миша с Лешей клеят камеры – проколоть к этому моменту мы успели все, что было в наличии, а многое и не по одному разу».

После дневки выехали пораньше. Сегодня вновь надо повторить «шестерочный» день, только в 2009г мы ехали налегке и под горку, а теперь поднимаемся к перевалу с недельными запасами еды и бензина. Не считая арбузов и дынь, разумеется. Можно, конечно, и не повторять (в плане похода километраж записан более скромный), но тогда, как и в походе 2009г, не получится ночевки на горячем источнике. Обидно дважды забраться в такую даль и оба раза проехать мимо.

Света сменила резину – поставили купленную в Нарыне покрышку. Еще в начале похода Миша подозрил, что покрышки у Светы и Ксюши чересчур тонковаты, и к тому же начали протираться. Купили в магазине вторую (нескладную) запаску. Складную кевларовую запаску мы тоже везем в наборе, но приберегаем на крайний случай...

Новая резина хотя и выпущена в Китае, но по виду напоминает советскую. Она намного жестче, тяжелее и толще, чем наша походная. Чтобы ее поставить, пришлось смазывать обод мылом. Миша не поленился, и от души накачал камеру. Короче, ничто не предвещало беды...

Первые километра три Света не могла нарадоваться новой покрышке, а на четвертом у нее вырвало корд. То ли покрышка оказалась дефектной, то ли прочность нарушилась от долгого лежания в магазине, а может быть, следовало ограничиться при накачивании тремя атмосферами... Так или иначе, пришлось вернуть покрышку на место, а мы лишились еще одной камеры.

После дневки едется хорошо, только Гоша, похоже, переел абрикосов. Теперь постоянно уходит с дороги в разные заросли. Мы понимающе ждем. Он же хронометрист – ему надо исследовать и записать для отчета информацию о возможных стоянках. Лес здесь великолепный, но места для ночевки есть только на протяжении 15км, причем только там, где в Эки-Нарыгн впадают боковые притоки. Рассчитывать на воду из основной реки не стоит – она течет в глубоком каньоне, дорога спускается к воде только вблизи мостов.

В поселке Тамдысу заехали в магазин, свернув для этого с трассы. Магазин оказался очень интересным – это жилой дом, ассортимент озвучила вышедшая к нам женщина. Можно купить рыбные консервы, сахар, макароны, конфеты, хлеб. Нам, правда, хлеб достался бесплатно – сначала нас угостили лепешкой в доме, где мы спрашивали дорогу к магазину, а в магазине угостили второй лепешкой. Купили сахар. Теперь на перевале его можно не экономить.

На выезде из поселка нас останавливает парень с олененком в руках и просит сфотографировать. Фотоаппарат далеко, но идем парню навстречу, фотографируем. Хотим, как обычно, записать адрес, чтобы потом послать фотографию... но оказывается, с нас хотят денег?! Совсем развратили молодежь интуристы!

Проехали устье реки Кара-Саз. Основная дорога ушла на запад, в Сары-Булак – Балыкчи. Автомобильное движение на участке вдоль Малого Нарына почти нулевое, похоже, что эту закольцовку сделали целенаправленно для туристов. Как и дорогу Баево-Таш-Рабат, где почти никто, кроме туристов, не ездит. Осталось еще восстановить мосты на дороге Эныльчек-Карасай – Барскоон и соединить эту трассу с малонарынской, и связность дорожной сети Киргизии возрастет почти до европейского уровня.

Заканчивается живописная долина р.Малый Нарын. Крутые красивые скальные берега, довольно неплохая дорога, которая то идет по почти горизонтальной террасе, то вдруг карабкается на 200-метровую высоту, чтобы обойти какой-то прижим.

Преодолев пару небольших перевалов между притоками, дорога спускается к р.Болгарт. После ущелья на Малом Нарыне поражает простор, в отдалении стоят пятитысячные вершины со снежными шапками. Стоящие посреди плоской долины правильные круглые горы подозрительно напоминают вулканы (фото 61).



62. Загадочные каменные круги на р.Болгарт

61. Долина реки Болгарт

Все здесь буквально истоптано древними караванными тропами. На карте то тут, то там обозначены развалины и могильники, скорее всего, достаточно древние. Когда-то по этим удобным ущельям шли товары в Китай... а теперь катаются велотуристы и фуры с товарами. Но официальных туристов (не-экстремалов) в долину Болгарта не возят, вероятно поэтому древности нигде не описаны. Остановившись чуть выше устья р.Арчалы для привала, мы натолкнулись на огромный каменный круг, вероятно, захоронение (фото 62).

Может, тут жили люди, или проходило какое-то войско...

Холодает, погода портится, сзади за нами гонится жуткая черная туча (фото 63).



63. В плену у тучи

та привала у ручейка за г.Каралтебе. Справа ее близнец – гора Аралтебе. По орографии горы подозрительно напоминают вулканы...

Наконец-то мы заслужили обед, но ветер и холод совсем не располагают к спокойному отдыху. Впервые за весь поход охлажденный арбуз не вызывает особых эмоций (фото 64).



66. Приют у горячих источников на р. Джилысу



еды, как не здесь? Полный комплект услуг обошелся нам в 2200 сомов на шестерых, т.е. меньше 100 рублей с человека. Не так уж дорого, если учесть, что любая порция обычной еды в Сусамыре стоит 60 сом.

До наступления темноты оставалось всего два часа, поэтому первым делом сходили в купальню. Вода довольно горячая, при вылезании могут быть неожиданности (особенно если пересидишь). Вечером ели впечатляющий в этой глуши бешбармак, лепешки, кислое молоко и другие национальные деликатесы. А за затянутым полиэтиленом окном идет снег.

12.08. Источники Джилы-Су – пер.Тосор (3894)– р.Тогуз-Булак

Утром встали попозже. В случае непогоды о перевале нечего думать, если же вчерашнее ненастье было досадной случайностью, то лучше выехать с солнцем, чтобы выпавший за ночь снежок осел и не мешал ехать, а ноги не мерзли в промоченной с вечера обуви.

Дорога на удивление хороша, едем в свое удовольствие (фото 67, 68).

Я предлагаю прибавить темп, и спрятаться от нее в долине реки Джилы-Су, но понимания не встречаю. Приходится останавливаться, чтобы желающие могли достать дождевую воду. Потом надо снова закрыть рюкзак, запаковать и затянуть дождевую накидку. Минуты уходят, туча все ближе, но дождя еще нет. Выезжаем... и начинаем потихонечку отрываться от тучи. Передовое черное облако свернуло к горам, а главные силы все еще на подходе. Опять приходится останавливаться, теперь уже чтобы раздеться, так как ехать в плащах и накидках чересчур жарко. Мне надоели постоянные остановки, отправляюсь вперед до места

Укрывшись от снежной крупы, наскоро перекусываем, и отправляемся дальше. До горячих источников Джилысу осталось всего ничего, но удастся ли нам возле них найти хорошее место для лагеря?

Слава Аллаху, дорога позволяет нормально ехать. В движении согреваемся, впереди показались источники. Но что это: пешеходный мостик через реку Кишкасу, по которому мы переправлялись два года назад, похоже, разрушен. Приходится преодолевать реку вброд (фото 65).

Водичка бодрит, но больше всего беспокоит мокрая обувь. По правде сказать, мы не рассчитывали бродить реки под снегом и при отрицательной температуре... Надо скорее ставить палатку: после горячего чая и хорошего ужина проще будет придумать что-нибудь с обувью.



65. Брод через р. Кишкасу

Возле источников есть приют (фото 66),

куда приезжают туристы и отдыхающие, а также больные. Семья киргизов ухаживает за купальней, сдает отдыхающим абсолютно пустые и холодные комнаты в своем бараке, готовит по заказу еду. А вот палатку возле источников поставить негде. Ровные площадки есть или прямо перед приютом, или на большом удалении от источников и воды.

Сделав пару разведок, проехавшись по дороге вперед и верх, и расспросив поподробней у хозяев про цены, решили остановиться в приюте. Застели пол ковриками, кинули спальники, в соседней комнате поставили велосипеды. На ужин, по-барски, заказали бешбармак у хозяев. Где же еще поесть национальной



67.. Оптимистичное солнечное утро. На пути от горячих источников к пер.Тосор

68. Долина р.Учемчек

Через первый приток есть мост, второй проезжаем, не замочив ног. Дорога идет по северной стороне широкой долины. Сразу после восхода солнца снег начал таять, и скоро от него не остается следов, кроме затененных участков. Речка здесь уже называется Учемчек, дорога примерно следует показанной на 500-метровке тропе. Ущелье широкое, но встречаются обходы прижимов, местами приходится существенно сбрасывать высоту.

Перед перевалом Тосор есть несколько витков серпантина, где приходится спешиться из-за ураганного ветра. Сегодня тяжелее всех Ире – ветер дует в привязанную к ее велосипеду гитару, к тому же у нее сломался багажник. Останавливаемся на ремонт в одном переходе от перевала (фото 69), заодно съедаем последнюю нарынскую дыню. Забираем гитару, разгружаем Ирин рюкзак. Теперь понятно, почему она не хотела отдавать нам продукты: сахар в ее рюкзаке равномерно рассыпан по двум штанинам, для его перегрузки нужен половник, или как минимум, ложка (фото 70).



69. Ремонт багажника на подъеме на Тосор.

70. «Вам в рюкзак сколько ложечек сахара положить?»

Нет, не зря мы таскали с собой пять кило ремнабора! Отремонтированный багажник не только выдержал каменистый спуск к Иссык-Кулю и вибротестовые шоссе вокруг озера, но и проехал потом без аварий следующий походик по Ахтубе. Единственная проблема, из-за задержки со снегом и незапланированного ремонта мы опять поднимаемся к перевалу после обеда. Но останавливаться на ночевку по эту сторону слишком рискованно: кто знает, что будет завтра с погодой?

В четыре часа мы, наконец-то, на перевале (фото 71)

Как всегда в это время, самые лучшие виды теряются в облаках...Спасает одно: мы не горники, можно не бояться вечерних лавин и раскисшего снега. Пишем и прячем записку, съедаем перевальную шоколадку. Все, теперь вниз.

Дорога, хотя и проезжая для вездеходов типа ГАЗ-66, не позволяет чересчур разгоняться (фото 72, 73).



71. На пер. Тосор



72, 73. Спуск с пер.Тосор местами был сложнее подъема

То и дело попадаются ямы, промоины, крупные и средние камни. Медленнее и осторожнее идет Света, ей очень хочется избежать новых проколов. Гоша и Ира, наоборот, стремятся к спортивному спуску, поэтому через каждые 10 минут им приходится останавливаться и нас ждать. На одной из остановок купили кумыса (фото 74).

Вот и «лесная зона», но где же тут встать на ночевку? Кругом только заболоченные лужайки и камни, чабаны и дороги; нет ни дров, ни хорошей воды, ни просто укромного места.

После куэстовой долины с неясным названием река и дорога прорезают горы Узункыр. Довольно интересное место: хребет довольно полого спускается к Иссык-Кулю, но обрывается крутыми стенами к югу. Ущелье довольно узкое (фото 75)

Перед входом в ущелье дорога по двум мостам пересекает реки Текесу/Бугумуйуз и Тосор. Еще несколько километров, и мы наконец-то находим лужайку в устье левого притока (фото 76).



74. Парное кобылье молоко



75. Каньон р.Тосор (пересечение хр.Узункыр)



76. Стоянка древних и не очень древних людей

Видно, что несколько лет назад кто-то снял на площадке дерн, выбрав аккуратные прямоугольники. Тем лучше – палатке и велосипедам не будут грозить колючки. Только утром сообразили, что дерн был снят археологами! Мы заночевали на раскопанной несколько лет назад неолитической стоянке... Да, умели древ-

ние люди выбирать правильные места для ночлега!

13.08. Устье р.Тогузбулак – залив Барскаун. Полудневка.

Утром устроили полудневку. Накануне был сложный день, и мы снова опередили график (и кто только его составлял?!). После стирки – торжественно кремируем порванную покрышку (фото 77).



77. Торжественное сожжение Чаекской покрышки

В резерве лежат нетронутые складные покрышки на каждый размер, без второй запаски иы точно теперь уже обойдемся.

Выдвигаемся к озеру, по пути подкрепляемся ягодами эфедры, в изобилии растущей вокруг дороги (фото 78).



78. Эфедра.
Постановлением Правительства РФ от 3.09.2004 г.представители рода Хвойник (лат. Ephedra L.) были включены в список растений, содержащих наркотические вещества, которые запрещены для культивирования на территории РФ.

Переехав по прииссыккульской трассе мост через р.Тосор, едем в одноименный поселок, чтобы пополнить запасы хлеба, фруктов и бахчевых. Остальной еды у нас пока что хватает – выезжая из Нарына, мы взяли с собой 8-дневный запас на случай отсидки, на самом же деле доехали за четыре ночевки, одна из которых, на источниках Джилы-Су, обошлась на хозяйских харчах почти без расхода продук-

тов.

Купание и привал запланировали в заливе Барскаун. Немного не доезжая этого места, на речке Тамга есть одна из местных реликвий – священный камень с буддийскими письменами Тамга-Таш. Когда-то от этого камня начиналась рискованная и тяжелая дорога в Китай. Ну как не заехать в очаг «забугорной» культуры, чудом вклинившийся в мусульманское царство? Однако, на озеро тоже хочется поскорее, ведь мы еще даже не искупались! Впервые за поход решаем применить новую тактику: желающие поедут на осмотр Тамга-Таш, чтобы привести фотографии и рассказы, а остальные постараются за них искупаться. Увы, вскоре выяснилось, что к камню я поеду один... (описание дороги к Тамга-Таш см. в приложении).

Место для купания и стоянки в заливе Барскаун найти непросто. На левом берегу залива есть пляж, но его оккупируют отдыхающие из санаториев. По правому берегу тянется цепь кустов и колючек. Что-

бы отъехать в чуть более укромное место, свернули на грунтовую дорогу, уходящую в сторону озера. 200м от моста через речку, чуть дальше заправки. Дорога начинается возле огороженной автобусной остановки, много поднимается в горку, и вскоре заканчивается на какой-то незаконченной стройке. Дальше – деревенские изгороди и огромное поле колючих кустов, вероятно, используемое как пастбище. По едва заметной тропинке с трудом дошли до воды, проколов по дороге сразу три колеса. Но место козырное: уединенный пляж, куча дров, рядом роща нормальных деревьев. Расположились на единственном пятачке, где можно устроить костер (фото 79), а велосипеды оставили на тропинке, чтобы не наделать дополнительных дырок в колесах. И чуть было не оказались наказаны: по тропинке на водопой пришло несколько лошадей, только чудом не затоптавших велосипеды...

Обилие фруктов и дырок в колесах, теплое море и спокойная обстановка сделали свое дело. Сегодня мы никуда не поедим, останемся ночевать у воды. Еще неизвестно, сколько камер придется сменить по пути до шоссе, так стоит ли менять место ради пары часов на дороге? Лучше завтра собраться пораньше, и проехать побольше.

14.08. Залив Барскаун – Каракол – Теплоключенские источники.

После довольно спортивного путешествия по горам в группе ощущается некоторая расслабленность. Совсем рядом с нами – поле петроглифов на речке Барскаун, но желающих встать на час-два пораньше, чтобы их осмотреть, опять не находится. Тем более, что расположение этих петроглифов указано очень примерно, а местные ничего ровным счетом не знают. Придется опять отдуваться за всех. Ну что ж, не найду петроглифы, так хотя бы согреюсь... ну или покатаюсь. И действительно, хотя петроглифы я не нашел, зато от души покатался. Новая дорога Барскаун-Кумтор, которая идет по левому берегу р.Барскаун, произвела неизгладимое впечатление – сильнее всяких петроглифов. Это грунтовка, но она поддерживается в таком состоянии, которое здешнему асфальту и близко не снилось! Ее регулярно чистят, ровняют, укатывают, через каждые два часа поливают водой, чтобы предотвратить образование пыли! Денег, видимо, не жалеют, т.к. дорога ведет к золотрудному месторождению, которое обеспечивает существенную часть доходов Киргизии.

Сперва мы все удивлялись, не проще ли проложить здесь асфальтовый автобан, ведь это наверняка намного дешевле, чем прикладывать столько усилий для содержания грунтовой дороги. И только дома сообразили: местные службы просто не в состоянии проложить асфальт аналогичного качества! Возвращаясь по кумторской дороге обратно к шоссе, я пролетел 10км на «туристе» со средней скоростью более 40 км в час, при том что по самым лучшим участкам асфальта на Иссык-Куле боялся разогнаться более 30 (а иногда и 20 казались пределом мечтаний).

Спустившись к Барскауну, я выехал на шоссе и отправился догонять группу. Уложиться в отведенные для экскурсии два часа у меня немного не получилось, и к месту встречи я опоздал, поэтому ребята не стали дожидаться меня у выезда на шоссе, а сразу поехали в сторону Каракола. На Иссык-Куле почти везде работает мобильная связь, поэтому разделение группы не представляет особой проблемы. Увы, рассыпанные по дороге шурупы с колючками, обильно втыкавшиеся в колеса, не позволили лидерам насладиться полчасовой форой (фото 80).



79. Первый привал на Иссык-Куле.



80. Саморез зашел шляпкой (это не самодельная шипованная резина для перевала!)

Вскоре мы уже вместе клеили камеры и обдирали спелые яблоки с придорожных деревьев.

Для экономии времени при проколах мы применяли технологию, апробированную в параллельных компьютерах. Механик (или другой помощник) и пострадавший оставались менять колесо, а остальные сразу ехали дальше, чтобы побыстрее добраться до места следующего прокола. Иногда на дороге в трех разных местах мы меняли сразу три камеры: тройная экономия времени по сравнению с очередным ремонтом. На шесть человек у нас было полтора десятка запасных камер, что в большинстве случаев позволяло днем обходиться заменой камеры, а все дырки заклеивать «оптом» вечером на стоянке, опять-таки параллельно с хозяйственными работами, варкой ужина и другими делами.

Если между проколами проходило более получаса, ремонт обычно совмещался с мини-привалом и перекусом, причем еду и фрукты доставал (собирал с придорожных деревьев) кто-нибудь приехавший первым. Догоняющему гораздо приятнее сразу получить все готовенькое прямо в руки, и



немедленно приступить к полноценному отдыху, не тратя личное время на распаковку вещей и иски в рюкзаке чего-то съедобного.

В Караколе мы разделились. Мы со Светой сразу отправились в Теплоключенку. Остальные поехали на базар и, по-моему, совершенно напрасно. Базар находится в стороне от дороги, проще было бы купить все необходимое на развязке у въезда в город с западной стороны (на выезде в сторону Теплоключенки арбузы и дыни не продаются). В результате нам со Светой почти час пришлось ждать припозднившихся «фуражиров». Около пяти вечера мы проехали центр Теплоключенки и свернули направо в горы, к горячим источникам на речке Аршан. Наверно, проехать за оставшееся до темноты время непосредственно до источников мы бы смогли, но помимо экскурсий, надо же еще обустроиться на ночевку!

На выезде из Теплоключенки дорога раздваивается. Левая трасса идет к близлежащему санаторию, где все воды полностью окультурены, а для посещения бассейна требуется справка врача и разрешение медсестры. Правая по ходу дорога поднимается по живописному ущелью реки Аршан к более диким, но и более удаленным источникам, выше которых в альпийских долинах имеются многочисленные водопады и ледники. К сожалению, лимит времени на сегодняшние экскурсии мы уже исчерпали. Отъехав по правой дороге примерно километр от развилки, мы заночевали на левом притоке, на еловой поляне в 200м от дороги. Текущий по этому оврагу ручей почти полностью уходит в водопровод, поэтому устье оврага сухое, но на самом деле воды здесь достаточно. Очень красивое и эффектное, удобное для лагеря место, но довольно-таки посещаемое. Пришлось заняться уборкой мусора и немного побегать за дровами по склону.

Альтернативные, еще более эффектные стоянки в еловом лесу имеются рядом с гидроузлом на р. Аршан, чуть выше устья притока. Нам они не понравились тем, что расположены слишком близко к дороге, а также сильным шумом реки, мешающим пению под гитару. Впрочем, за ночь по дороге никто не проехал, так что опасения, связанные с дорогой, вероятно, напрасны.

15.08. Теплоключенка–пристань Пржевальск.

Спортивная часть похода закончена, всю отдаемся отдыхательно-обжирательной. Сегодня придется напрячься: на день запланировано пять экскурсий, посещение кафешки и рынка, а также ночевка в абрикосовой роще. А перед отъездом нам надо справиться с абрикосами, виноградом, арбузом, оставшимися от вечернего праздника живота. Тем не менее подъем дежурных в 5.40, завтрак и общий подъем в 6.15. Через полтора часа выезд... но Гоши оказались проколоты оба колеса. Ира осталась ему помогать, а Миша и Леша и Света идут в теплоключенский дендропарк.

Официальных экскурсий парк сейчас не проводит, они завершились с распадом СССР, но о посещении можно договориться на кордоне в 200м от развилки дорог, причем совершенно бесплатно. К основной территории парка надо проехать или пройти по грунтовой дороге около 3км (набор высоты 300м). В парке – невообразимое изобилие разных видов берез, елок, кленов и сосен, есть и более экзотические растения. К сожалению, таблички с названиями пород и видов растений не обновлялись с советских времен. Зато на самом видном месте стоит обелиск в честь визита Акаева.

В 09.15 встречаемся на развилке у поворота на дендропарк. Дальше все вместе едем горячим источникам, только Леша, загулявший в соснах, догонит нас чуть попозже. (Справедливости ради, сосен в дендропарке значительно больше трех, мы насчитали пару десятков видов).

В ущелье Ак-Суу с советских времен функционирует крупный курорт. Лечение платное, но цена для граждан Киргизии символическая. Для иностранцев заметно дороже, но вполне по карману не только россиянам, но и жителям соседних с Киргизией стран. Вероятно, поэтому курорт никогда не пустует.

Увы, но найти «дикий» ключ с естественной ванной здесь нереально. Вся вода разбирается и по трубам поступает в оборудованные купальни. Можно набрать минеральной воды для питья, однако это далеко не нарзан. Мы предпочли обычную родниковую воду из источника перед началом курорта.

После экскурсии на курорт устроились на привал у дороги под абрикосовым деревом. Обстановка весьма напряженная: надо спускаться в Каракол, к рынку, а у нас еще не доедены дыня с арбузом, закупленные накануне. Впрочем, жаркое солнце помогло нам решить обе эти проблемы.

Спускаемся в Каракол по теплоключенской трассе. Дорога, преимущественно, идет на спуск, однако удовольствия от катания мало из-за обилия автотранспорта. В Караколе сначала заехали в городской парк (фото 81), где послушали рассказы про военное время. Центр парка – аллея памяти. Когда-то, видимо, был вечный огонь, сейчас его нет. Грустно!

Большинство фамилий на памятнике – типично русские. Мы и не знали, что население приисыккулья еще с царских времен было преимущественно русскоязычным. Для кочевой скотоводческой жизни лучше подходят не плодородные окрестности озера, а высокогорные пастбища.

Следующий пункт программы – музей (он находится в центре города). Из музея едем в православную церковь (фото 82)



82. Православный храм в Пржевальске

, затем на рынок, где перекусываем и покупаем продукты. У «Туриста» проблемы: отвалилась планка крепления заднего тормоза, поэтому вместо закупок я еду в ближайшую авто-сварку, где за 15 минут пожилой русский сварщик ставит планку на место.

После ремонта еду догонять группу. По пути останавливаюсь в дунганской мечети, она расположена на выезде из города. Мечеть уникальна, по внешнему виду это типичная китайская пагода, и только внутри все сделано, как и положено по мусульманским традициям.

Почти сразу за городом догоняю народ: у них снова прокол. Еще полчаса, и мы в музее на пристани Пржевальского (фото 83).



83. Памятник Пржевальскому.



84. Иссык-Кульские двуцветные ели



85. Стоянка-ночевка на Иссык-Куле недалеко от музея Пржевальского

«дикарями» на Иссык-Куле, поэтому вдоль побережья идет хорошо проезжаемая грунтовка. Но к вечеру все отдыхающие обычно уезжают домой, поэтому найти стоянку на ночь не так уж сложно. Весь южный берег залива Пржевальского – это сплошной дикорастущий абрикосовый сад с песчаными пляжами. Мы выбрали для стоянки уютную полянку в 4-5км от музея (фото 85).

Пресную воду на берегу залива найти невозможно, но для приготовления пищи вполне подходит вода Иссык-Куля. А вот чай из нее невкусный, поэтому на стоянку мы всегда привозили заранее набранную пресную воду. В поселке Пристань Пржевальского колонок нет, воду просили у местных жителей. И конечно, спастись от жажды помогали арбузы, абрикосы и дыни, запасы которых мы постоянно возили с собой.

16.08. Залив Пржевальского – Орюкты-хутор.

Подъем дежурных в 4.45, завтрак в 5.50. Хочется побольше проскочить до жары, но не тут-то было. У Ксюши прокол. Гоша активно поглощает аптечку. Пока суть да дело, остальные купаются. Выезжаем в 8.45.

Вернувшись к музею-пристани Пржевальск, едем дальше по берегу озера (надо свернуть налево на дорогу, огибающую музей по берегу озера). Прямо под музеем – пристань, ныне не действует. На генштабовских картах нет ни дороги, ни моста через р.Жаргалан, но местные водители хорошо знают эту



81. В парке в Пржевальске.

дорогу. Вначале она асфальтовая, затем начинается гравий. Первую половину Михайловки проехать по асфальту по главной дороге, но примерно посередине деревни сворачиваем на север. По гравийной реке и поля идет неплохая грунтовка, в конце деревни надо свернуть на поле на север. Отъехав с деревни метров 500, встречаем поперечный канал, вдоль которого выезжаем к дороге Тюп-Пржевальск.

Основной минус Иссык-кульских «кругосветных» маршрутов – это интенсивное движение на автодорогах, окружающих озеро. Южная ветка чуть поспокойнее, а вот обход озера с севера и востока достаточно неприятны, особенно в выходные дни в туристский сезон. К сожалению, вариантов объезда основной трасы не так уж и много. Участок от Каракола до Тюпа – один из немногих, где можно с успехом проехать по второстепенным дорогам, причем без существенного проигрыша во времени.

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

В Тюпе последний большой относительно недорогой базар на нашем пути – на северном берегу фрукты заметно дороже. В двухэтажном универсаме пополнили запас велокамер, а также купили новые плоскогобцы. Старые я погнул еще в Теплоключенке при попытке поправить советское жестяное крыло на своем «туристе». Вот и говори после этого о преимуществе современных материалов...

Следующий экскурсионный объект – курганное поле у с.Курменты. Сразу за СарыБулаком у дороги появляются многочисленные курганы очевидно искусственного происхождения. Удивительно, но местные жители не обращают на них никакого внимания. А ведь все эти горы насыпаны просто руками, без всякой техники.

Колонки в Сары-Булаке и Курментах не работают – мы не ожидали такой подставы. Для текущего потребления вода есть (на жаре без этого никуда), но надо уже присматривать место обеда. Купание и перекус запланированы на берегу Иссык-Куля возле «пещеры», но для этого надо сперва найти пресную воду. К счастью, как раз на нужной дороге есть скважина с артезианской водой.

Сворачиваем с трассы на юг в с.Курменты чуть восточнее бензоколонки. Через 700-800м полевая дорога раздваивается, справа – та самая скважина. Набираем воду и едем дальше на юго-запад. Пещера и скит, которые мы хотим посмотреть, находятся на частной территории, но встреченный по пути председатель колхоза, у которого мы расспрашивали дорогу, дал свое разрешение на посещение скита.

Оставив велосипеды у ворот огороженной территории (примерно в 1.5км от скважины), дальше идем по тропинке, придерживаясь цепочки холмов между двумя заливами Иссык-Куля. Холмы земляные. Где же тут можно найти пещеру, ведь никакими известняками здесь и не пахнет!

На одном из последних холмов стоит крест, явно свежий, а снизу виден провал подземного хода (фото 86). Интересно, что холм полностью глиняный, без каких-то намеков на камни. Очевидно, что подземелье выкопано монахами целенаправленно для жилья. Внутри – длинный ход и две кельи, а также второй выход наружу (вероятно, для вентиляции). Сухой здешний климат позволяет таким пещерам сохраняться десятилетиями. Подробнее об истории скита, наверно, можно узнать в расположенном неподалеку монастыре.



86. Здесь жил монах

Обедаем в тени полевой изгороди, без ручья, экономя привезенную с собой воду. Лужайка довольно чистая и культурная, у нас даже возникает дискуссия, можно ли здесь оставить в траве дынные корки.

Чтобы минимизировать движение по шоссе, я планировал проехать полями до поселка имени Фрунзе (он сейчас переименован, новое название мы не записали). Однако, никаких тропинок вокруг залива здесь нет, только камыши в человеческий рост и колючки. Вокруг каждого поселения – радиальная система дорог и дорожек, используемых при сельхозработах. На территорию соседних аулов жителям ездить незачем, единственный путь к ним лежит через основную дорогу...

В с.Кутурга школьный учитель (школа имени Герцена) собрал старинные изваяния с близлежащих курганов, но сейчас лето и в школе никого нет. О посещении надо было списываться и договариваться заранее... Приходится ехать дальше ни с чем. Впрочем, культурная программа минимум на день выполнена, пора бы подумать о том, чтобы встать на ночевку пораньше и искупаться, пока солнце жарит, а вода еще теплая.

«Издалека» я планировал заночевать у поселка Орюкты-хутор, где есть большие участки дикого берега. Действительно, с дороги видно, что на берегу есть пустынный песчаный пляж, отгороженный от

дороги полоской кустарника, и что примерно половину пути до озера от шоссе можно проехать по сухой грунтовке. До пляжа оставались какие-то сто метров, когда мы уперлись в болото (фото 87, 88).



87, 88. На пути к ночевке на озере.

Глубина всего по колено, но обойти никак невозможно. Пытаясь сохранить от грязи велосипеды, кое-как пробрались на пляж. Ноги и обувь вымоем в озере, а вот велосипеды лучше от соленой воды поберечь.

В надежде отыскать альтернативный выход на берег вокруг болота, пошли по пляжу как можно дальше на запад. Песок средней паршивости, местами трудно вести груженный велосипед, а кое-где мне даже удастся проехать. Но все остальные почему-то упорно идут пешком (фото 88). Наверно, боясь раскиданных на пляже колючек – с трудом лавируя по песку, не заметить такую пакость гораздо легче.

Увы, после получаса мучений утыкаемся в «непроход». Идти по берегу мешают кусты, колючие ветки густой стеной свешиваются прямо в воду. А пересекающая кусты конная тропка пересекает болото глубиной уже по бедро, и гораздо более длинное... Ну ничего, зато место классное (фото 89).



89. Ночевка у с. Орюкты-Хутор.

А утром вернемся на трассу той же дорогой.

17.08. Жаркынбаево – г.Пришиб. Полудневка

Утром выбрались на дорогу, едем на рынок в Ананьево. Дальше решили разделить: Ира и Гоша отправляются на кольцевую экскурсию в долину Чон-Аксу, а у остальных будет полудневка на озере.

Велотуристы, совершающие несложные велопоходы по берегу Иссык-куля, любят включать перевалы Кокбель и Учкуйген в свой маршрут. Пожалуй, это наиболее логичный вариант кольцевого, а не линейно-радиального выезда в горы на северном берегу

озера. Прохладные ущелья, невысокие, но «видаобильные» перевалы вносят приятное разнообразие в асфальтодорожный маршрут по берегу озера. Однако мы уже насмотрелись перевалов и гор, и теперь стремимся на озеро. В Пушино у нас хватает проселков, поэтому в отличие от москвичей, мы не страдаем асфальтофобией... Да и к избытку абрикосов в питании у пушинцев отношение тоже гораздо спокойнее.

В Семеновке попали на какой-то национальный праздник. Бравые работники телевидения (!?) быстро возводят праздничную юрту близ мавзолея, посвященного местному поэту-киргизу. Юрта огромная, вдвое больше стандартной, но в разобранном виде перевозится на машине «газель». Рядом со «стройкой» прямо на зеленой траве женщины подправляют на ручных швейных машинках тканевые украшения, которые будут на юрте висеть. Похоже на какой-то фольклорный ансамбль, но выступать будут не они, а приглашенные гости. А телевидение весь этот праздник заснимет. Нас пригласили зайти, посмотреть как строится юрта. Но мы не стали злоупотреблять гостеприимством и мешать хозяевам, – было видно, что времени у них маловато, а дел еще много – и после взаимных приветствий и пожеланий отправились дальше.

Встречу с Ирой и Гошей назначили в районе г.Пришиб. Ближе к Чолпон-Ате берег плотно застроен, трудно найти стоянку. Понадеялись, что в промежутке между «григорьевской» и «чолпонатинской» агломерациями остались кусочки «дикого» берега. И действительно, перед пос.Комсомол есть автомобильный выезд на озеро, а прямо под горой Пришиб можно найти площадки для установки палаток. Мы проехали чуть-чуть западнее дальше горы, и нашли там заброшенный сад с вишневыми, абрикосовыми и яблочными деревьями. Дров – куча, берег песчаный, о чем еще можно мечтать? Единственный минус – застройка берега в этих краях идет столь активно, что через год-два наша стоянка станет, возможно, уже недоступной.

Вечером Ира с Гошей не появились. Ничего страшного, такая возможность заранее оговаривалась на случай, если они предпочтут устроиться в кемпинге в долине Чон-Аксу. Мы не в обиде, варим шурпо, едим свежие фрукты.

17.08. Ананьево – Учкуйген (2200) – р.Аксу.

Этот и следующий разделы написаны Ирой.

Решаем разделиться – жаждающий полудневки народ едет на берег Исыккуля, а мы с Гошей р прокатиться через два перевала и с группой встретимся либо вечером на стоянке, либо завтра в Чолпон-Ате. Делим снарягу, гитару сегодня придется отдать :-)

Пересекаем дорогу и едем перпендикулярно трассе в сторону пос. Четбайсаур. Очень приятная тихая асфальтовая аллея, слева чистый арык. Попадаются абрикосы. Гордо проезжаем мимо! ☺ Через 10км на-езженная грунтовка уходит влево к кошу, а ехать к перевалу нужно прямо по неочевидной в этом месте, размытой и зарастающей грунтовке выше коша. Еще через 3км проезжаем поселок, слева пришла дорога из Коктюбе, качество дороги улучшилось. Наша дорога из центра Ананьево – не самый короткий путь к перевалу.

Преодолев перевал (набор высоты около 600м), спускаемся в юрт-городок в Семеновском ущелье. Заказываем обед, я уезжаю кататься на лошади (стоит это удовольствие 400 сом/час. Изначально просили 600 сом/час, но «торг уместен»). После катания, посмотрев на часы (16:45), решаем остаться жить в юрточном городке. Ребята на озере знают, что мы можем остаться, и несмотря на отсутствие связи, не волнуются.

Кормят тут вкусно, а небо над перевалом угрожающе чернеет.

Поселили нас в теплой юрте, завтра в семь завтрак и вперед – штурмовать перевал. К обеду планируем оказаться в Чулпон-Ате и успеть еще покататься по городу. В 5 вечера остальные нас будут ждать на автовокзале.

18.08. р.Аксу – пер. Кокбель (2375) – р.Чон-Аксу – Григорьевка.

Подъем в 6:30. Утром юрта оказалась совсем не такой теплой, как предполагалось вечером. Температура та же, что и на улице, только ветра нет и ковры мягкие.

Как нам рассказали вчера, раньше здесь была перевалочная база для туристов, идущих из Казахстана через пер. Озерный. Сейчас турбаза не работает, зато напротив есть несколько юрт, где можно переночевать, поесть, покататься на лошадях или сфотографироваться с соколом.

Выехали в 8:45. За полтора часа поднялись на несложный перевал (2375м, набор высоты 250м).

Спускаемся с перевала к мосту через Чон-Аксуу. Еще совсем рано, решили подняться по Григорьевскому ущелью до первого озера (5 км от моста). По берегам речки, вытекающей из озера, бесподобные места для стоянки – ровные площадки, куча сухих дров, чистая вода и красивые виды.

Ниже моста через Чон-Аксуу – юрточный городок. Все весьма попсово. Хорошо, что вчера сюда не доехали!

К 14ч спустились на трассу в Григорьевку, нашли магазин. Дальше по асфальту. Еще два часа – и мы на автовокзале в Чолпон-Ате. Воссоединились с группой в чайхане «Саякат» рядом с вокзалом. Чайхана дорогая и не очень хорошая, для «обычных» туристов. Местные сюда почти не заглядывают.

18.08. г.Пришиб –мыс Карагул. Полудневка

Связь с Ирой и Гошей появится только после обеда, когда они спустятся на дорогу, а встреча назначена ближе к вечеру. Поэтому мы не торопимся, разлагаемся посреди сада на берегу озера. После полудневки выбираемся на дорогу, едем осматривать достопримечательности в Чолпон-Ате. Два музея, огромное поле петроглифов (фото 90, 91), взлетная полоса заброшенного аэропорта.



90. Музей петроглифов в Чолпон-Ате (под открытым небом)

91. Балбал.

В советские времена он ежедневно принимал несколько самолетов из Алма-Аты, но после парада суверенитетов аэропорт не получил статус международного, и полеты были прекращены. Катимся вниз по хорошо сохранившемуся асфальту. Полоса уникальна тем, что имеет весьма серьезный уклон, приближающийся к 10% (фото 92).



92. Взлетная полоса в Чолпон-Ате

Взлет и посадка возможны только в одном направлении – от озера, взлет – в сторону озера, поэтому графики полетов здесь согласовывался с утренним и дневным бризом. Жаль, что теперь аэропорт не работает, а на территории аэровокзала устроен вещевого рынок.

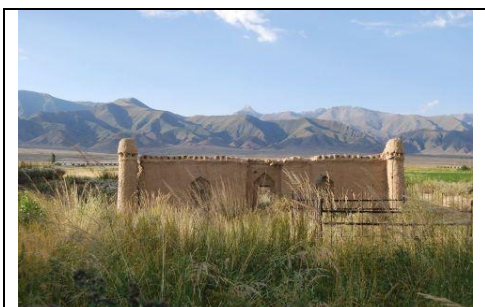
После экскурсий едем на автостанцию. Ира, Гоша и Миша решили вернуться в Алма-Ату на сутки раньше, прямым автобусом из Алма-Аты. Перевалов и гор на нашем пути больше не будет, спортивная часть маршрута, в основном, пройдена, и ребята хотят избежать стокилометрового «прогона» по автомагистрали в Боомском ущелье. Нижняя, окультуренная и «оканальная»

Киргизия их не очень-то привлекает, зато у них будет лишний день в Алма-Ате, чтобы съездить в Медео. Мы со Светой, наоборот, уже неоднократно бывали и в Алма-Ате, и в Талгаре, и хотим познакомиться с новыми для себя местами. А Ксюша просто не хочет скоростно сходить с маршрута, поскольку есть возможность проехать его до конца.

Что интересно, все остающиеся на маршруте участники едут на 28-дюймовых колесах. Возможно, именно поэтому нас совсем не пугают скоростные асфальтовые участки, хотя, разумеется, лучше было бы ехать по ним без машин. Другая половина участников, на велосипедах с маленькими колесиками, с удовольствием ездят по бездорожью, а вот асфальта не то что боится, но относится с подозрением.

Учитывая предстоящее разделение группы, немного меняем планы. Последнюю ночевку на озере я намечал сделать как можно ближе к Балыкчи, чтобы наутро проскочить Боомское ущелье как можно раньше, пока машин еще мало, а ветер попутный. Но послезавтра ребятам предстоит возвращаться на автобус в Чолпон-Ату... Поэтому ночевать решили на мысе Карагул, посередине между Чолпон-Атой и Балыкчи. Назавтра у нас будет вторая и последняя за поход дневка, а послезавтра каждая группа отправится в своем направлении.

Несмотря на будний день, движение по шоссе Чолпон-Ата – Балыкчи весьма напряженное, ехать некомфортно. Любимся видами массива Чок-Тал, останавливаемся у постоянно попадающих у дороги развалин неопределенного возраста (фото 93).



93. Захоронения на фоне Чок-Тала

После села Чок-Тал справа виден военный аэродром, явно не киргизский. Надписи на воротах, вроде бы, русские, но тотальная автоматизация, а также чистота и порядок, заставляют подозревать американское происхождение аэропорта. Постояли чуть-чуть у забора, но самолетов не видно.

В заливе между селами Тамчи и Кошкель просматриваются участки дикого берега, вероятно, пригодного для ночевки. Но нам не нравится близость трассы (до нее всего 300м), а кроме того, мы надеемся заночевать около соленого озера Кош-Кель и на дневке съездить туда искупаться.

Проехав село Кош-Кель, сворачиваем на грунтовку, идущую на юго-восток к обозначенному на пятисотметровой пансионату. Правильнее было свернуть еще до села, отсюда к пансионату ведет асфальтированная дорога, но мы надеялись объехать населенку и выскочить сразу на мыс. Увы, наша дорога ведет к тому же пансионату, а сам он разросся по сравнению с картой и представляет собой современный многоэтажный комплекс гостиниц. Поворачиваем на юг в сторону соленого озера, но его нигде нету. По словам местных жителей, после строительства пансионата поступление воды в озеро прекратилось и оно пересохло.

Ну ничего, мы все равно сегодня ночуем на Иссык-Куле. У пансионатов асфальт кончается, дальше гравий с песочком. Слева – забор, за ним какие-то странные домики в стиле «техно». Судя по всему, тоже военные, возможно связанные с аэродромом. Сразу за забором дорога поворачивает направо и упирается забор строящегося санатория, не показанного на карте. От забора поворачиваем налево и попадаем в пустующий кемпинг. До мыса остаются какие-то 500 метров, но кругом мягкий рыхлый песок, в котором можно утонуть даже пешком, не только с велосипедом. Первые сто метров можно пройти вдоль берега, у кромки воды песочек плотнее, но затем кусты вынуждают вернуться в песчаную кашу. Уже в сумерках выходим на мыс и устраиваемся на ночевку на восточной стороне мыса на узкой полоске галечно-песчаного пляжа между водой и кустами.

Дров маловато, в основном, собираем плавник. Но место достаточно уединенное, чистое и приятное (фото 94): пансионатов не видно, шум музыки не мешает, можно наслаждаться чистым воздухом и теплой водой.



94. Последняя ночевка на Иссык-Куле

Стоят ли эти удовольствия часового маршброска по песчаным барханам – решать вам. Завтра у нас будет дневка. За овощами и фруктами съездили в Кош-Кель.

20.08. Мыс Карагул – Балыкчи – Большой Чуйский Канал.

Несмотря на ранний, еще в темноте, подъем, и выход с рассветом, до дороги добрались только в 7.40. Торопимся в Балыкчи, пока не поднялся ветер. Асфальт традиционно «иссык-кульский», с избытком мелких неровностей, но ехать можно. Поток машин с утра уменьшается, но все равно неприятно. Когда мимо тебя то и дело проносятся легковушки со скоростью много больше 100км/ч.

Основная дорога обходит Балыкчи справа, со стороны гор. Мы решили посмотреть город и немного попетляли по улицам. На автостанции купили какие-то пирожки и мороженое, устроили перекус. Но особенно расслабляться некогда, хорошо бы побольше проехать «до ветра».

Проезжаем знаменитые «ворота Иссык-Куля». Увы, но у Ксюши в ф/а сел аккумулятор (а запасной она не взяла, несмотря на все мои уговоры), а Миша свое чудо техники бережет, и нам не отдал. Жаль, многое из того, что мы увидели по дороге к Бишкеку, стоило бы сфотографировать...

По воспоминаниям из похода 2006г, самый неподходящий для велосипеда асфальт лежит в Боомском ущелье. Однако не так страшен черт, как его малютки. Закаленные «кругосветкой», едем во вполне приемлемом темпе. Дорога не хуже и не лучше той, по которой мы катались всю эту неделю.

Гораздо хуже другое – поднявшийся горно-долинный ветер начинает серьезно нас тормозить. Выстроившись в колонну, терпеливо боремся с ветром, сразу же разгоняясь вдвое быстрее на редких закрытых от ветра участках дороги.

Привал собирались устроить у Красного моста, перед въездом в основное ущелье. Выход к воде там действительно есть, но кругом жуткие кучи мусора. Нет, здесь останавливаться не стоит. К счастью, чуть дальше находим висячий мостик над речкой. На другом берегу – зеленая травка, тень от деревьев, уютная бухточка для купания.

Ветер крепчает, но горки и повороты дороги пока спасают. Только за поворотом долины, при впадении Чон-Кемина мы наконец почувствовали силу ветра. К счастью, в паре километров отсюда находится «долина шашлычных», где останавливаются на обед практически все машины, следующие по этой дороге. Цены не слишком демократичные, и у всех одинаковые, поэтому при выборе места следует ориентироваться на разнообразие пищи в меню и на скорость приготовления.

Обедаем не торопясь, в надежде что ближе к вечеру ветер стихнет. По минимальному плану, где-то здесь можно уже вставать на ночевку, но общее настроение в том, чтобы проехать побольше и выгадать лишнее время для завтрашней экскурсионной программы.

Хорошо отдохнув, в начале четвертого отправляемся дальше. Встречный ветер буквально сдувает с дороги, даже в колонне трудно ехать быстрее 10-12км/ч. Делаем небольшой привал у придорожного абрикоса, пережидая наиболее сильные порывы ветра. Мимо проходят домашние овцы, собирают упавшие яблоки. Под нашим деревом яблок особенно много, но приманить овец вплотную не удастся. Брошенные им яблоки они охотно едят, а вот из рук не берут.

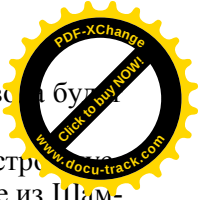
Заезжаем на Чуйскую ГЭС. В горах ГЭС может обойтись без плотины: вода по каналу отводится из реки и через несколько километров падает вниз на турбины. Дешево и со вкусом.

Ветер никак не стихает, езда по шоссе – сплошное мучение. К счастью, нам надо проехать чуть больше 20км до Быстровки, затем свернем в горы. Вот наконец-то и поворот. Быстро покупаем арбуз и фрукты на вечер, дальше поедem в горы по тихому асфальтированному проселку Быстровка-Орловка-Шамси.

Дорога крайне приятная, особенно по контрасту с только что мучившей нас ужасной трассой. Впервые, стоило нам удалиться от центра долины, как ветер сразу же стих. Дорога укрыта домами и садами, а затем и вовсе уходит ближе к горам, где нет такой «трубы», как в центре ущелья. Движение почти нулевое, асфальт хотя и с ямами, но, в общем, хороший. Очень рекомендуем этот «объезд» тем, кто задумает повторить наш пример и добраться в Бишкек своим ходом.

В Орловке можно спуститься на Большой Чуйский канал (по местному – в БЧК) и дальше двигаться вдоль канала. Однако водители, которых мы расспрашивали об оптимальном маршруте еще в Быстровке, советовали ехать по дороге через Шамси. Так нам придется подняться значительно выше, но я надеюсь найти уютное место ночевки на берегу одного из ручьев, вытекающих с гор. Вода в БЧК поступает из Чуи, она мутновата, среди ручейков наверняка найдется что-то почище.

Увы, но у каждого ручейка расположен обширный поселок. Вода разбирается на арыки, которые расходятся веером по конусу выноса, всюду дома и сельхозугодья. Да и с прозрачностью не все гладко,



многие реки довольно мутны. Приходится ехать дальше. Мы уже знаем, что хорошая чистая вода в реке Шамси.

Проехали Кайырма. В середине поселка – поворот на Прогресс, по этой дороге можно быстро спуститься вниз к БЧК. После поселка – сад, дорогу пересекает арык с чистой водой – видимо, уже из Шамси. Если свернуть вдоль арыка направо, можно остановиться на ночевку посреди поля у растущих рядом с арыком деревьев. Но мы уже почти доехали до реки, в ее пойме наверняка можно подыскать более удачное место! Хватило бы только времени засветло встать на стоянку: день получился длинным и напряженным, не только из-за километража, но и встречного ветра. Вдобавок вечером мы потеряли еще почти час, пережидая дождь и меняя проколотые камеры.

Уже в сумерках выезжаем на развилку дорог в поселке Шамси. Река совсем рядом с нами, в глубоком ущелье, но спускаться туда не резон, надо выехать из поселка. Поверху над обрывом каньона идет отличный асфальт, летим по нему вниз под горку. Смущает только одно: спуститься с обрыва к реке без дорог невозможно, а там, где есть хоть какой-нибудь спуск, внизу стоят домики или другие признаки населенки.

Уже почти в темноте доехали до поворота в Кызыл-Аскер. Сворачиваем к мосту, расходимся на разведку. Внизу у реки много хороших кустов, дрова и укрытие от ветра – дождя, но в реке нет воды! Конечно, у нас есть аварийные запасы в бутылках, можно и съездить за водой до поселка, но после трудного дня нам хочется хоть как-то помыться... Решаем проехать еще 2 км до канала: в нем вода точно есть, а насчет остального посмотрим.

Машин на дороге нет вовсе, поэтому несмотря на наступившую темноту, ехать не страшно. Вот и канал. Для облегчения веса мы после разделения группы не взяли с собой палатку, решили обойтись тентом, тем более, что летом в среднеазиатских пустынях вероятность осадков ничтожна. Но сегодня все небо в тучах, сверху постоянно капает, и нам нужно найти хотя бы два дерева, чтобы натянуть тент.

К счастью, подходящие деревья у канала находятся. Рядом есть маленький арычок, купаться и набирать воду в котором гораздо удобнее, чем в канале. Все, спальные места оборудованы, можно съест дыню!

21.08. Большой Чуйский Канал (р.Шамси) – Бурана – Бишкек.

Горки и перевалы на сегодня не запланировано, но ожидается насыщенная экскурсионная программа, поэтому выезжаем достаточно рано, несмотря на сложный вчерашний день. По возможности, лучше устроим днем, на жаре, длинный обед с купанием и едой.

Дальше едем вдоль БЧК – по его насыпи почти везде есть дорога. На восток, к Мичурино, дорога довольно накатана. Пока мы завтракали, проехали две машины (и еще пара проехала вечером). А вот на запад движение почему-то отсутствует.

Вскоре становится ясно, что виноваты чудеса гидротехники. Мне приходилось видеть оросительные каналы, которые по лотку пересекают промоины и овражки с ручьями и речками, порой на значительной высоте. Даже на равнине канал имени Москвы пересекает реку Сестра. Но вот чтобы дикая горная речка по лотку пересекала канал, такое я увидел впервые!

Выше БЧК долина р.Шамси сдавлена гравийной обваловкой, которая направляет русло в бетонный лоток. Этот лоток по специальному мостику проходит над БЧК! В бортах БЧК сделаны для лотка специальные выемки, через которые нельзя проехать на автомашине.

Чтобы спуститься в лоток и переправиться на другую сторону, надо преодолеть вертикальный полуметровый каменный бортик. Передаем велосипеды по очереди. На выходе чуть попроще, у стенки лотка подложены камни, да и сама стенка слегка нарушена.

Дальше едем без приключений. Оставляем справа поселок Алга, пересекаем шоссе, потом по уходящей с канала грунтовке спускаемся в пос.Бурана. Знаменитая башня находится на противоположном краю поселка, там расположен целый музейный комплекс. Официально музей открывается в 10, но сегодня тут намечается праздник – старт конного пробега батыров, посвященного Дню независимости Киргизии. Кругом суетится начальство, готовится праздничное угощение для аксакалов, на проводы приедут высокие гости. Нас приглашают остаться на праздник, но мы больше хотим в музей и на башню.

Получив от экскурсовода ключ, поднимаемся на смотровую площадку. Панорама окрестностей, открывающаяся с ...-метровой высоты, завораживает даже нас, привычных жителей небоскребов. Каково же было впечатление от подъема во времена создателей этой башни, когда высочайшими искусственными сооружениями были юрты?

В музее еще интереснее. Как тесно все-таки перекликается местная история с русской! А православие, судя по археологическим находкам, пришло сюда даже раньше ислама! Да, приезжать сюда надо было предварительно подготовившись, тогда экскурсия была бы намного полезней и глубже.

В России ни в советское время, ни сейчас, не любят и не любили вспоминать среднеазиатские события 1916 года. А ведь февральская, а затем и октябрьская революции буквально спасли киргизский на-

род! Эта история достаточно поучительна, чтобы о ней рассказать. Приисыкулье было одним из регионов Средней Азии, занятых русской армией. Это произошло почти в то же время, когда и в г.Верный (ныне Алма-Ата). Казаки постепенно занимали земли, пригодные для земледелия, началу это не очень мешало киргизам, кочевавшим со своими стадами. Но к началу 20 века конфликт интересов стал настолько существенным, что киргизы подняли восстание против русских. Восстание было жестоко подавлено царской армией, имевшей подавляющее военное превосходство. Началось массовое бегство киргизов в Китай, а оставшиеся безжалостно истреблялись. И все это происходило в то время, когда Россия вела тяжелые бои на фронтах первой мировой!

Русская революция привела к прекращению репрессий, и фактически спасла киргизский народ. Возможно, именно по этой причине многочисленные памятники Ленину, которые были в советское время установлены почти в каждом городе и поселке, до сих пор остаются в Киргизии на прежних местах, в отличие от соседних Узбекистана и Казахстана, не говоря уже о России.

Отведав праздничных пирожков, которыми нас на прощание угостили, отправляемся к городищу Ак-Бешим. Официальная дорога к нему идет через Токамк-Акбешим, но это огромный крюк. Нам предлагают менее традиционный, но более интересный маршрут вдоль БЧК. Особого выбора у нас нет, так как точные координаты городища нам неизвестны.

Через Ден-Арык выезжаем на БЧК, затем вдоль Кегетинского каскада спускаемся к городищу. Дорого вдоль канала красива, но засыпана неукатанным щебнем. Несмотря на малую скорость, Света получает очередной пробой. Возможно, быстрее было бы спуститься из Ден-Арыка по шоссе вниз к селу Джаны-Джол, затем, не доезжая села, повернуть влево вдоль Усман-арыка, и затем спуститься непосредственно к городищу мимо садов у пл.207км. Оставляем этот вариант для проверки нашим последователям.

Городище Ак-Бешим находится в 3 км к запад-юго-западу от одноименного поселка. Западная цитадель городища обозначена на километровке как высота 825.2м. Поворот к городищу с Кегенского каскада БЧК легко идентифицировать по виднеющейся впереди высоковольтке, пересекающей канал возле его поворота. Не доезжая 200м до этого поворота, вправо уходит проселочная дорога. Проехав по ней полтора километра к востоку, видим слева земляные бугры – остатки стен и строений. Площадь городища просто огромна, несколько квадратных километров! Повсюду – раскопы, искусственные неровности, остатки фундаментов и строений. С хорошим экскурсоводом или хотя бы путеводителем здесь было бы интереснее. Надо было готовиться к походу заранее, прорабатывать маршрут более основательно!

Погуляв и покатавшись по городищу, едем обратно к каналу. Мы уже посетили музей и городище, программа-минимум выполнена, теперь можно предаться обеду и обжорству, а заодно искупаться в теплой водичке. Пока мы кипятим чай обедаем, снова собрался дождь, пока еще небольшой. Дождь летом в Бишкеке второй день подряд! Мы пока еще относимся к этому, как к небольшому недоразумению, но тент все-таки натянули.

Время идет, а дождь и не думает прекращаться. Наоборот, тучи сгущаются, времена налетают порывы ветра. Ждать больше нельзя, выезжаем.

После поворота канала дорога неожиданно становится непроезжей. Велосипеды проваливаются в песок, ехать почти невозможно. Пытаемся объехать справа от дамбы, но отходящие туда дорожки идут на поля и быстро кончаются. Приходится вернуться к каналу.

У моста – место купания, киргизы приезжают на машинах со стороны Кен-Булука. Хороший берег, теплая вода, можно попрыгать в воду с моста... Поприветствовав друг друга, едем дальше.

Тучи сгущаются, налетает шквалистый ветер. Начинается гроза, дождь превращается в ливень. Приходится остановиться, чтобы переждать непогоду. Удивительно – летом посреди среднеазиатских полупустынь попасть в дождик второй день подряд...

Наконец гроза поутихла. Ветер немного ослаб, и хотя продолжает кидать в лицо всякий мусор, песок и мелкие камни, но уже не грозит скинуть нас вместе с велосипедом в канал. Дождик тоже ослаб, но мы и не собираемся дожидаться его окончания, наоборот, торопимся выехать на асфальт, пока глина не пропиталась водой в глубину и мы можем ехать. К счастью, дорога преимущественно песчано-каменная, и мы без потери времени проезжаем последние километры.

Вот и асфальт. Дождик снова усилился, но нас это уже не пугает. От верхней Ивановки катимся вниз к автотрассе. В сухую погоду по идеальному асфальту при хорошем уклоне тут можно было бы проехать «с ветерком»... но сейчас совершенно независимый от нас встречно-боковой «ветерок» вкуче с лужами на асфальте не дают разогнаться быстрее «тридцатника».

Короткий привал в Ивановке-нижней, дальше придется ехать по трассе. Будь у нас лишний день, можно было бы и дальше ехать проселками вдоль каналов, но девчонки сегодня вечером должны уехать в Алма-Ату.

Начинается самая жуткая часть нашего путешествия. Дождик не прекращается, проносящиеся мимо машины обрушивают на нас кучи брызг, дорога покрыта лужами, скрывающими неровности асфальта. Встречный ветер не дает разогнаться, приходится ехать в плотной колонне, а ветер кидает в лицо грязь и брызги из-под переднего велосипеда... Температура упала до плюс десяти, а солнце давно скрылось за



гучами и не греет. Несмотря на плащи и накидки, мы хорошенько промокли, и сразу же замерзли на тановках. Кто мог подумать, что в Бишкеке нас ждет такая погода?

Честно говоря, при планировании я совсем не так представлял себе этот участок маршрута. А дорога почти идеальный, дорога идет на спуск... Я надеялся, что, слегка поднапрягшись, мы сможем на скорости проскочить эти километры за час с небольшим. Увы, борьба с ветром, песком и дождем не прошла даром: девчонки устали, и даже в колонне мы едва делаем 25 км/ч. С учетом привалов, до Бишкека добирались почти два часа, и потом еще почти час ехали по городу к новому автовокзалу, с которого ходят автобусы в Алма-Ату. К счастью, приехали вовремя, к предпоследнему рейсу. Водитель маршрутки нам очень обрадовался, сложил последний ряд кресел и освободил кучу места для велосипедов. Естественно, взяв оплату не только за пассажиров, но и за «сложенные» места. Напрасно я объяснял, что два *полностью* разобранных вела можно засунуть в багажник, даже не складывая сиденья. Видимо, водитель боялся, что столько пассажиров не наберется, и не хотел упустить «дармовую» выручку. Впрочем, транспорт все равно обошелся дешевле, чем выезд автобусом с Иссык-Куля. Еще сильнее можно было бы сэкономить, приехав на вокзал на час-два пораньше, до отхода последнего автобуса на Алма-Ату. В автобусах обычно есть большие багажники, куда хорошо влезают велосипеды.

ИНТЕРЕСНЫЕ МЕСТА ПО МАРШРУТУ (С НАШИМИ КОММЕНТАРИЯМИ)

При подготовке маршрута мы запланировали значительные резервы времени для осмотра достопримечательностей и экскурсий. Наиболее полный список «экзотики» нашли на сайте «Киргизия» <http://www.kyrgyzstantravel.info/glossary/a-r.htm>. Там же есть фотографии, которые здесь для экономии места не приводятся. Советуем посетить этот сайт заранее, до планирования нитки похода – вполне возможно, что после чтения сайта у участников появится желание полностью перестроить маршрут.

Обилие достопримечательностей, перечисленных на сайте, впечатляет, однако привязки и координаты оставляют желать много лучшего, а описание несколько одностороннее и ориентировано на организованных туристов в составе групп. В спортивном походе все эти объекты надо искать при помощи подробных расспросов местного населения. К тому же после распада СССР многие населенные пункты меняли название, что затрудняет поиск по карте. Дополнительный прикол состоит в том, что в Киргизии довольно много поселков с похожими или одинаковыми названиями, и очень часто такие пары расположены на противоположных берегах Иссык-Куля. Тем не менее, нам удалось найти и посетить почти все, что мы сочли интересным. Вместо названий поселков мы искали на картах названия рек – и, как правило, угадывали местоположение переименованного.

Ниже приведена информация с сайта «Киргизия» об осмотренных нами объектах *и наши дополнения к ней (выделены курсивом)*.

Кара-Балта, город (Карабалта, переводится с кыргызского «Черный топор»). Административный центр Жайылского района Чуйской области. Город находится в 60 км на запад от Бишкека на пересечении 2 главных автодорог: Бишкек – Тараз (Джамбул) – Ташкент и главной кыргызской автодороги идущей с севера на юг Бишкек – Ош, которая поднимается через ущелье Кара-Балта, проходит через перевал Туу-Ашу и спускается в Суусамырскую долину.

В Средние века на месте современного города с VI в. существовал город Нузкет, находившийся на Великом шелковом пути и разрушенный до основания монгольскими завоевателями в XII веке, после чего жители покинули его. Только спустя шесть веков, с образованием Кокандского ханства, при хане Мадалы на месте Нузкета была построена для контроля западной части Чуйской долины кокандская военная крепость Шиш-Дебе.

После присоединения к Российской империи в 1863 году земель кыргызов-солтинцев русские и украинские переселенцы создали в 1860-1870-х годах на месте развалин крепости Шиш-Дебе станцию (затем – посёлок) Кара-Балта, на восточном берегу реки Кара-Балта, по имени которой был назван посёлок). В 1933 году в Кара-Балте был введен в строй крупнейший в Киргизии сахарный завод, ставший главным градообразующим предприятием. В начале 1950-х годов XX столетия были открыты Мин-Кушское, Каджи-Сайское, Майли-Сайское, Сумсаро-Шакафтарское урановые месторождения, для освоения которых был построен на окраине Кара-Балты секретный Кара-Балтинский горнорудный комбинат (КГРК), положивший начало развитию атомной промышленности СССР и до 1991 года оставался одним из крупнейших в СССР, ураноперерабатывающих предприятий

(Поезд приходит в Кара-Балту почти в полночь, когда городок уже спит. У вокзала есть пара клугосуточных Ларьков со стандартным ассортиментом)

Шиш-Дебе, городище. Расположено в северной части г. Кара-Балта. Общая его площадь около 6000 га. Это был крупнейший город Нузкет (VI-XII вв.) в левобережной части реки Чу. Город стоял на Великом шелковом пути и был разрушен до основания монгольскими завоевателями в XII веке, после чего жители покинули его. Только спустя шесть веков, с образованием Кокандского ханства, при хане Мадалы на месте Нузкета была построена для контроля западной части Чуйской долины кокандская военная крепость Шиш-Дебе.

Крепость была разрушена при присоединении этих земель к Российской империи в 1863 году.

На месте городища вскрыты постройки, жилые и хозяйственные помещения. Найдены глиняная посуда, изделия из стекла, металла, кости, камня. На территории городища Шиш-Дебе обнаружены два наиболее крупных клада монет (около 5000 медных и серебряных) XI-XII веков.

Суусамыр, долина. Высокогорное плато, расположено на высотах 2200-2600 метров с окружающими вершинами до 4500 м. Находится на расстоянии 160 км от Бишкека.

Протяженность долины - 155 км. С севера ее охватывает Кыргызский Ала-Тоо, с юго-запада - хребет Суусамыр-Тоо, с юго-востока - хребет Джумгал-Тоо. Обширные пространства Суусамыра простираются с запада от перевала Ала-Бель до начала реки Кекемерен на востоке. Площадь долины более 4 тыс. кв. км, пользуется славой одного из лучших джайлоо Кыргызстана. На протяжении 130-160 дней здесь лежит снег высотой до 70 см. По долине протекает две реки: Западный Каракол и Суусамыр, которые, сливаясь, образуют реку Кекемерен.

В советское время в этой области занимались разведением овец. До 4-х миллионов овец перегоняли сюда через горные перевалы, чтобы они могли пастись на сочных травах Суусамыра. С 1991 года поголовье овец существенно уменьшилось.

После спуска в долину, стоит знак, указывающий на деревню Суусамыр, находящуюся в 15 км к западу от дороги, а также развилка дорог на юг в сторону Ош и дорога на перевал Отмек в сторону Таласа.

От деревни Суусамыр отходят две дороги на Кочкор. Северная проходит у подножия Кыргызского хребта и практически пустынная. Здесь нет никаких поселков. *(Дорога очень привлекательна для велопоходов, но к сожалению, не всегда вписывается в нитку маршрута).*

Южная дорога проходит через деревни Кожомкул и Кызыл-Ой, затем на Мин-Куш или Чаек и Кочкор, которые очень плохие. *(Не согласимся. Да, грейдер, да, стиральная доска, но очень плохими я бы их не назвал. Хуже).*

На территории Суусамырской долины встречаются 7 видов крупных травоядных млекопитающих используемых в качестве пастбищных угодья (кабан, сибирская косуля, горный козел, горный баран, красный сурок, заяц, большеухая пищуха), 6 видов из числа занесенных в красную книгу (обыкновенная кутора, каменная куница, бурый медведь, рысь и снежный барс), 6 видов птиц. Промысловыми являются 18 видов животных, в том числе волк, лисица, американская норка, азиатский барсук, кабан, сибирская косуля, горный козел, горный баран, красный сурок, заяц, огари, кряквы, гималайский улар, кеклик, бородатая куропатка, перепел, вяхирь, клintух и большая горлица. В нижней части долины встречаются каменные изваяния древних тюрков (6-12 вв.), курганные могильники древних племен сако-усуньского времени (6 в до н.э. - 5 в. н.э.).

Севернее села Тунук находится городище Суусамыр (10-11 вв.). *(В селе Тунук мы попытались расспросить местных жителей, как найти городище. Потратили полчаса, опросили человек пять, но никто ничего не знал. Вероятно, надо спрашивать не случайных прохожих, а искать аксакалов и краеведов, школьных учителей и т.д. Но это намного дольше. Может, хотя бы после наших расспросов местные заинтересуются городищем?)*

Кожомкул, деревня, названная в честь мужчины - гиганта (он был ростом 2,3 м), который умер в 1955. Деревня имеет маленький музей, где можно увидеть фотографии этого человека, его одежду, и огромные камни, которые он, как говорят, поднимал на свои плечи. Дорога на Кызыл-Ой (Красный Шар) проходит через узкую долину Кекемерен, по сторонам которой круто возвышаются горы. *(Музей и могила находятся ближе к ЮВ краю села, за поворотом шоссе. Могилу хорошо видно с дороги, она стоит на холме в 500м от дороги. Под холмом – памятник батыру, за холмом – кладбище, основанное, судя по всему, уже после смерти батыра.*

По нашим впечатлениям, легенды про батыра изрядно его приукрашивают немало привирают. Видимо, сказывается местный патриотизм (каждое село хочет иметь своего выдающегося человека), а еще больше тот факт, что батыр был членом КПСС и местным начальником. Ну а к начальству в Ср.Азии отношение известно, какое)

Кекемерен, река. Образуется от слияния рек Суусамыр и Восточного Каракола. Протекает по узкой долине к югу от Суусамырской долины, мимо деревни Арал и впадает в реку Нарын. Вдоль берега реки проложена автомобильная дорога, позволяющая любоваться видами реки на всем ее протяжении. Место популярно для рафтинга. Вначале река течет относительно спокойно, но потом появляется все больше порогов и она становится более бурной. С весны до осени здесь очень хорошая рыбалка. *(Несмотря на разноцветные горы вокруг, вода в реке удивительно чистая и прозрачная. Вдали от поселков во многих местах можно удобно заночевать. По берегам есть смородина, но в начале августа еще недоспелая. А вот диких фруктов мы не заметили).*

Кызыл-Ой, поселок (по-кыргызски «красная чаша»). Расположен в 40 км на юго-восток от поселка Суусамыр, по дороге на Кочкор и Сон-Куль. Дорога проходит по узкому ущелью вдоль реки Кекемерен и ведет к широкой чаше, окруженной горами красного цвета. Местная глиняная почва использовалась при строительстве домов, которая придавала поселку своеобразный стиль. Горы, окружающие поселок - хорошее место для конных и пеших прогулок, а река – для рафтинга. Джайлоо Джет-Тор в 5 км от поселка имеет родники. Там имеется возможность пожить в юртах. Путешествие по джайлоо Чон-Таш, которое находится в 40 минутах езды на лошадях от деревни, приведет вас на перевал Мункур к леднику, который питает 3 горных озера

(Мы приехали в поселок около 17ч, надеялись купить хлеба и каких-нибудь фруктов, но все магазины были уже закрыты, а рынок, если и есть, то только с утра. Но разноцветные горы вокруг действительно очень красивы)

Кара-Кече. самая известная открытая угольная шахта по дороге от Чаек до Сон-Куля, где добывается самое большое в Кыргызстане количество угля, около 100 миллионами тонн. *(На самом деле это не шахта, а целый комплекс относительно небольших и неглубоких разрезов. Отработанные котловины заполнены водой, получились удивительно симпатичные озера. Очень советуем посетить карьер всем, кто не сталкивался с горным делом. Это и познавательно, и прикольно. Наиболее активно карьеры работают осенью, когда идет заготовка угля на зиму. К карьере подведены хорошие дороги со всех направлений для вывоза угля. В начале августа движение по ним незначительное, карьер отгружает всего несколько машин в день, велосипеду это совсем не мешает.)*

Таш-Тулга. Каменные круги на южном берегу озера Сон-Куль. Это восьмикаменники, приблизительно датированные I в. до н.э. и имеющие аналоги на территории Алтая, Тувы, Западной Монголии. Таш-Тулга состоит только из жертвенников - восьмикаменников и не привязан к курганам, что отличает его от тех же алтайских памятников. Каждый жертвенник представляет собой выкладку из восьми камней, расставленных по кругу. Девять таких восьмикаменников выстроены в одну линию с ориентацией на север-юг на протяжении 200 м. Таким образом, Таш-Тулга имеет планировочную структуру с числовой символикой. Таш-Тулга, представляющий собой огромный ритуальный очаг, сложенный в круг из восьми каменных глыб. По мнению многих исследователей, он издревле служил ритуальным центром и местом сбора для кочевых племен скотоводов, с наступлением теплого времени года пригонявшим свои стада на сочные, изобилующие травой и водой высокогорные пастбища. Севернее от каменных кругов, ближе к озеру, находятся захоронения, сверху которых рассыпан щебень.

(Мы не стали подъезжать к могильнику, посмотрели издали. Берег озера в этих местах неудобен для купания и стоянки, это надо учитывать при планировании маршрута)

Тео-Ашуу, перевал (3586 м). Является самой высокой точкой автостреды Бишкек – Ош. Связывает Чуйскую и Суусамырскую долины. Перевал сложен большим набором высоты. Выезжая из тоннеля по другую сторону пере-

вала, перед глазами открывается замечательным вид на Суусумырскую долину. (Тоннель имеет сложную форму с верхней точкой посередине, и не очень хорошую вентиляцию. Прохождение тоннеля на велосипеде возможно только при минимальном потоке машин, иначе в нем очень душно. Тоннель можно объехать (обойти) по дороге через перевал, на что требуется дополнительно полдня или день. Но озера на пути к перевалу и виды с ху с лихвой окупают эту «потерю времени»!)

Таш-Рабат, караван-сарай

В живописном ущелье Кара-Коюн (Нарынская область) находится один из редких памятников древней азиатской архитектуры – каменная крепость Таш-Рабат. Кто построил Таш-Рабат никто не знает. Сооружение остается загадкой. История утверждает, что это был местный правитель Мухаммед хан. Народные предания связывают Таш-Рабат то с именем узбекского хана Абдуллы, то с именем эмира бухарского или даже Тимура. По народным легендам, Таш-Рабат построили выходцы из Рима (несториане). В других легендах имеются лирические мотивы постройки замка богатырем и т.п. Очевидно, эти сведения о Таш-Рабате связаны с тем, что мастера, его строившие, были западного, среднеазиатского происхождения.

По результатам археологических и архитектурных исследований последних лет, мы знаем, что Таш-Рабат был возведен в 10 в. н.э. Вероятно, что это был монастырь христиан – несторианцев (или буддистов) еще до нашествия монголов и до распространения ислама. Во времена развития Шелкового пути, крепость служила караван-сараем (гостиницей) на древнем караванном пути из Семиречья в Кашгар.

Таш-Рабат прекрасно вписывается в окружающий ландшафт. Он представляет собой прямоугольник размерами 35,7 x 33,7 м с несколькими куполами. Строение состоит из большого центрального зала (в его интерьере сохранились элементы штукатурки из «ганча» - обожженной глины и следы краски) и 31 комнаты, расположенных вокруг зала, увенчанных 20 куполами и 11 сводами. В крепости множество подземных переходов, есть секретные выходы и подземные тюрьмы (зинданы). Они использовались как укрытие для беженцев и отшельников, как место изучения религии и пристанище для торговых караванов в течение веков.

Все здание основано на естественном грунте, на довольно широком фундаменте. Материал постройки состоит из неотделанных плит синих и красных горных сланцев, с кладкой на грубом цементе. Весь материал для кладки был взят в окрестностях (не далее 200 м. от здания) из скал отлогого западного склона; известь же, по-видимому, выжигалась в 2-3-х км. Ниже по речке Таш-Рабат, из открытых скал известняка.

Здание состоит из прямоугольных в основании покоев; все эти покои завершены таковым же материалом, как и стены; с половины их высоты - сводчатыми потолками, оканчивающимися квадратными в 61 см отверстиями, которые, по-видимому, служили окнами. В больших комнатах и коридорах по три, а в кельях по одному такому окну. Просветы между потолочными сводами с наружной стороны кровли запланированы землей до горизонтальной плоскости кровли всего здания; эта кровельная площадь с множеством оконных отверстий была окружена со всех сторон возвышением капитальных внешних стен, выше кровли здания на 90 см, каковые продолжения стен и служили как бы преградой кровельной площади здания.

Полы в храме и в некоторых комнатах глинистые; они устланы гладкими плитами того же горного сланца с заливкой цементом. Чтобы видеть полы здания нужно сделать шурф глубиной в 1,5-2 метра, т.к. полы всех помещений закрыты частью слоем мусора от обрушившихся сводов потолков, а частью накопившимся от времени навозом. По этой причине все входные в комнаты и кельи дверные проемы снизу загромождены на две трети их высоты. Прежде двери и выходы, как говорят местные жители, были так высоки, что можно было проезжать верхом, теперь же можно войти лишь согнувшись.

Внутренние стены здания имеют толщину до 1,40 м и сложены на алебастре. Внешний фасад здания представляет как бы вид обыкновенного мазара, сложенного из плитного камня, грубой работы, без всякой штукатурки, где передний фасад состоит из входной с восточной стороны арки, с круглыми колоннами по двум углам загороди. Единственным входом в здание служит двойная сводчатая арка с выступом, как в высоту, так и по основанию линии фасада. При входе в арку длинный коридор по прямому направлению ведет в арковидные двери храма, имея направо две и налево три двери, ведущие в коридоры келий и другие комнаты.

Одна из небольших комнат именуется здесь храмом. В основании она имеет крестообразный вид; завершается высоким куполом с окнами по сторонам. Высота этого храма от пола до вершины 12,8 м. Центральный купол Таш-Рабата повторяет конструкцию перекрытий малых комнат. Глядя на кровлю Таш-Рабата, нельзя освободиться от впечатления, что это какой-то окаменелый стан кочевников с большой богатой юртой в центре.

(Вокруг караван-сарая активно развивается индустрия туризма, причем в отличие от наших «нацпарков» киргизы совсем не пытаются брать плату «за воздух». Так, приехать и поставить палатку здесь можно совершенно бесплатно. Но вокруг столько услуг на любой вкус и кошелек, от этногостиницы до конных походов, что бизнес развивается очень успешно, и все гости уезжают довольными.)

Ат-Баши. Город, стоит на поселении 8-14 в.в. Главная дорога от Нарына до Торугарта, через перевал Кызыл-Бель, с видами на гребень горной цепи Ат-Баши, приведет к деревне Ат-Баши и соседним руинам маленькой цитадели в Кара-Суу, 10-12 в.в. 5-ти метровые стены, известные как Кошой-Коргон, где, как предполагается, легендарный кыргызский герой Манас похоронил своего друга Кошой. Перед концом асфальтированной дороги и началом гравийной, шоссе расширяется, была построена в советский период военная взлётно-посадочная полоса, на случай военных действий с Китаем (никогда не использовалась и сейчас находится в плохом состоянии). Далее дорога на караван-сарай Таш-Рабат - архитектурный памятник средневековья. Это в 125 км от Нарына, и 80 км от пограничного поста Торугарт, на высоте 3530 м. Затем дорога проходит вокруг горы Ат-Баши, мимо озера Чатыр-Куль к пограничному посту.

(Летом 2011г дорога от Нарына до Таш-Рабаты была почти полностью гравийная. Китайцы строят автомагистраль для торговли. Старый асфальт они уже полностью засыпали крупным гравием – подушкой трассы, а новый пока положили лишь на отдельных участках. В том числе, засыпали и взлетную полосу)

Кошой-Коргон, городище. Расположено в 12 км от села Ат-Баши, Нарынской области. Представляет собой остатки существовавшего в VII-X веках на караванном торговом пути города-крепости, в котором находилась ставка тюркских ханов. Здесь находятся стены 5 метровой высоты - часть руин маленькой цитадели, 10-12 вв. Крепость имеет прямоугольную форму. Общая длина стен - свыше 1000 м. Стены сделаны из глины и укреплены башнями. Раскопки на городище вскрыли ряд построек из сырцового кирпича. Полы в них были частично глинобитными, частично вымощенные камнем, а оштукатуренные стены сохранили следы росписей голубой, белой, желтой и красной цветовых гаммах. Среди находок из глины, кости, камня, металла следует выделить обнаружение зернотерок, указывающих на занятие земледелием в этом высокогорном районе, находящемся на высоте порядка 3000 м. над уровнем моря, а также украшений из нефрита и перламутра

(Городище находится на ЮВ окраине села Карасу, в 2км от трассы. Свернуть с шоссе можно в центре, у магазина (тогда по дороге посмотрим новую мечеть) или в 300м восточнее, на выезде из села. Затем по одной из центральных улиц выезжаем на восточную окраину села и движемся по грунтовой дороге на юг, к городищу. Городище остается чуть справа, оно огорожено заборчиком против скота, а дорога сперва приводит в музей. Имеет смысл еще в поселке уточнить, есть ли кто-то в музее. Мы просто расспрашивали дорогу, а потом увидели, как нас обгоняет легковушка – это директор музея, услышав о нашем приезде, отправился нас встречать. Музей построен совсем недавно на деньги одного местного богача, экспонаты для него собирают всем миром (и уже набралось на два этажа). В музее очень рады гостям (их тут бывает немного), нам рассказали много интересного о природе и культуре этих мест. А мы подарили в коллекцию несколько российских монет, которых здесь еще не было. Интересно сравнить лежащие в одной витрине древние и современные китайские, среднеазиатские и европейские деньги)

Нарын, город. Расположен на высоте 2500 м над уровнем моря, на берегу одноименной реки, на пересечении автомобильной трассы Бишкек-Торугарт. Город Нарын является областным и районным культурно-административным центром, здесь расположен Нарынский государственный университет, краеведческий музей и музыкальный драматический и национальный театр "Манас Руху". Для гостей города будет интересно наблюдать за имеющим себе равных высокогорным ландшафтом, окружающего город, его называют доступ к воротам Китая. Так же представляет интерес культурное богатство и гостеприимство нарынчан.

История его возникновения уходит далеко в века, город возник вблизи укрепления, стоявшего на торговом пути в Кашгар. Расстояние до контрольно-пропускного пункта «Торугарт» на границе с КНР 186 км. Климат резко континентальный, засушливый. Зима холодная, продолжительная длительность 145-165 дней. Средняя температура января - 17°С, иногда до -25°-38°С. Лето сухое, умеренно теплое. Средняя температура июля - 18°С. Среднегодовое количество осадков 250-300 мм. Основная религия ислам. Город имеет свободную экономическую зону «Нарын». Здесь располагается офис таможни «Торугарт», консульский отдел МИД КР.

(Нарын – это большой и современный город, есть несколько парков, гостиниц, куча столовых и ресторанов. Огромный по сравнению с окрестными селами рынок, обслуживающий все прилегающие территории, расположен ближе к западной части города. В городе даже есть троллейбусная линия, но она не всегда работает. Цены на фрукты и бахчевые выше, чем в долине Чаек, но ниже, чем на Иссык-Куле. Дешевле всего, естественно, можно купить продукты местного производства, но из-за того, что долина довольно высокая, климат здесь более суровый и далеко не все среднеазиатские «вкусняшки» растут)

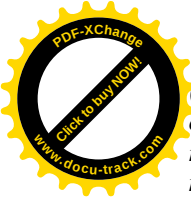
Эки Нарын (Два Нарына), место слияния Большого и Малого Нарына в 44 км восточнее города Нарын, на высоте около 2250 м. Здесь, есть долина с растущими соснами и Национальный парк для защиты дикой природы, где водятся горные козлы, олени, дикий боров, медведи и снежные барсы. Поблизости археологи раскопали остатки древних оселений. От Эки Нарына можно проехать к Озеру Иссык-Куль.

(Обе реки текут в глубоких каньонах, прорезающих широкую плоскую долину, над которой возвышаются снеговые хребты. Зрелище завораживающее! Любителям фототуров можно посоветовать задержаться на этом месте подольше, особенно вечером, – наверняка будет, что поснимать)

Шаар, водопад. Находится в ущелье речки Баш-Каинды (притока Ат-Баши, Нарынская область). Заметить его можно издали, километров за 50, на въезде в долину. (Там есть замечательный холмик, с которого открывается чудесная панорама реки и хребта Ат-Баши). Водопад малоизвестен. От подъезда машины до водопада примерно полдня пути пешком по тропе. В высоту водопад примерно 300-400 метров, состоит из нескольких каскадов, и полностью виден только издали.

(Доверившись описанию, мы всю дорогу по пути подъема от Ат-Баши к перевалу Чаар, постоянно останавливались и разглядывали хребет Ат-Баши. Было еще утро, и не слишком плотная дымка позволяла увидеть панораму множества рек, текущих с альпийского высокогорья. Но ни бинокль, ни трансфокаторы в видеокамере и фотоаппарате не позволили нам увидеть сам водопад. Река Баш-Каинды обозначена на километровке, но сам водопад не обозначен.)

Джили-Суу, горячие минеральные источники (2390 м). Расположены на правом берегу реки Чон-Кызыл-Суу, в одноименном ущелье, в 20 км от поселка Кызыл-Суу (Иссык-Куль, южное побережье). Температура воды в источниках 43°. Вода чистая, прозрачная, ощущается запах сероводорода. Источники относятся к хлоридно-сульфатно-натриевым. Здесь можно принять ванну (время пребывания в бассейне не должно превышать 8 - 10 мин).



(Источники показаны на карте, домик зрителей хорошо виден с дороги. Через перевал с Иссык-Куля вода только экстремалы в виде диких туристов, остальные добираются по долине снизу, из Кочкорки ли на. Мы остановились здесь на ночевку. В бассейне просидели заметно больше 10 мин, вероятно поэтому у некоторых участников возникли проблемы при вылезании из бассейна. Но разумеется, это никак не связано ни с температурой, ни с минеральными солями – просто вода чуть-чуть горячее, чем нужно ;-)

Тосор. Деревня, западнее Тамги на южном берегу озера. Тосор переводится с тюркского как “передовой пост” или “застава”. Подтверждением этому служат развалины небольшой крепости - Тосор, размером 100м x 100м, расположенной на окраине западной части села. В окрестностях села Тосор и в пойме одноименной реки находятся многочисленные исторические памятники. Одним из самых интересных является палеолитическая стоянка первобытных людей Тосор. Стоянка расположена на правой пойменной террасе реки Тосор, в 5 км от трассы Балыкчи-Каракол. Возраст стоянки датируется 100-140 тысяч лет. Выше деревни каньон Тосор.

(Палеолитическую стоянку мы нашли совершенно случайно, подыскивая место для ночевки (см. описание маршрута). Только к утру мы сообразили, что аккуратно снятый ровными квадратами дерн – это не заготовленные кем-то площадки под палаточный лагерь, а следы бывших раскопок. Без знания истории и археологии, неподготовленному человеку трудно найти на этой стоянке что-либо для себя интересное.

Крепость Тосор – это относительно небольшое глиняное укрепление, хорошо заметное с дороги при въезде в поселок с западной стороны. По всему периметру крепости установлены железные и каменные заграждения, но это не фортификация, а... современное кладбище. Согласно киргизским традициям, хоронить надо на возвышении, и остатки крепостных стен подходят для этого, как нельзя лучше. Территория внутри крепости пока что использована не полностью, но к этому явно идет. Увы, но аналогичную картину можно наблюдать и на других древних развалинах. Возможно, общеизвестное отсутствие сохранившихся исторических памятников в Киргизии объясняется вовсе не тем, что их не было изначально, а всего лишь чересчур прагматичным отношением к этому наследию пришлое киргизское население?)

Сказка, ущелье. Недалеко от деревни Тосор находятся разрушенные песчаные скалы в виде разнообразных столбов, меняющих цвет от красного до оранжевого. Здесь вы попадете в нерукотворный сказочный город. Двойная крепостная стена, растянувшаяся на несколько километров по гребням холмов, охраняет покой спящих замков и удивительных зверей из красной глины и песчаника - слонов, бегемотов, змей и каких-то уж вовсе невиданных животных.

(Мы хотели туда заехать, расспрашивали о нем в Тосоре. Увы, оказалось, что вход в ущелье находится в 7км западнее устья р.Тосор, то есть не по дороге. Дополнительная примета – на повороте с дороги находится большое урюковое растение)

Этномир, экологическое поселение. *(На сайте информации о нем нет, мы нашли поселок случайно. Находится он в между с.Тосор и озером, и занимает приличную территорию. Больше всего это похоже на кемпинг-турбазу, тут есть администрация, юрты для гостей, расписан график заезда посетителей и т.д. От обычных турбаз «этнопоселение» отличается запретом на шум, алкоголь и наркотики и довольно серьезным уклоном к природе, с креном во всякую этнику и эзотерику. На въезде в этнопоселение стоит двухметровый рефлектр, в фокусе которого на подставке готовится пища. Мы честно признались, что у нас на маршруте тоже сухой закон, а из наркотиков мы едим только зеленые абрикосы. За что были приняты благосклонно и дружелюбно, для нас даже разыскали одного из инструкторов, который рассказал, как найти Тамга-Таш. Но вообще-то посторонним гостям здесь не рады, особенно «просто туристам», поэтому если вы все же решите сюда заглянуть, будьте максимально деликатны при посещении)*

Аалам Ордо, культурно-этнографический центр. Расположен в 8 км восточнее Каджи-Сая, южное побережье озера Иссык-Куль. По задумке автора культурного центра Ташкула Керексизова, Аалам Ордо должен стать неким «центром Вселенной», собравшим в себе главные общечеловеческие ценности. (Он же автор "Культурного Центра Рух Ордо Ташкул Ата", возведенного на северном берегу Иссык-Куля в курортной зоне Чолпон-Аты). Желаящие смогут познакомиться здесь практически со всеми кыргызскими традициями и обычаями. Кроме того, в этом центре будут представлены традиционные символы кыргызского народа - орлы, ястребы и другие животные. В юртах будут звучать мелодии комуза, предлагаться различные национальные напитки. На продажу и употребление алкоголя будет наложен полный запрет. С 30 августа по 5 сентября 2011 года на базе культурно-этнографического центра Аалам Ордо пройдут I Международные тюркские игры. Вход будет свободным. Национальные игры будут проходить на природе, и направлены на объединение людей. Это будет показателем единства народов, взаимоуважения народных традиций, прежде всего, национальные одежды, обычаи и традиции народов мира.

(Возможно, это как раз и есть тот самый Этномир, где мы побывали? Но «наш» этномир находится в с.Тосор, т.е. в 22км восточнее Каджи-Сая, а не в 8).

Тамга, ущелье. Находится выше села Тамга, южное побережье Иссык-Куля. Слово Тамга имеет значение как родового знака у тюркских и некоторых других народов.

В ущелье расположены 4 камня, отстоящими друг от друга на 1 км, с тибетскими наскальными текстами. Ближайший камень находится в двух километрах от села Тамга, именуется в народе "Тамга-Таш" (камень с клеймом). Камень лежит на высокой ровной местности у старой тропы проходящей вдоль берега реки Тамга. Он закрыт растительностью и заметить его можно только с близкого расстояния.

На нем выбита буддистская мантра “Ом мани падме хум”, своеобразная молитва, которая может употребляться при любых обстоятельствах. Она характерна для ламанизма. Дословный перевод означает “О! Жемчужина в цвет-

ке лотоса". Данная молитва помогает пробудить природу Будды. По мнению ученых тамгинские надписи самими тибетцами, расселившимися по побережью Иссык-Куля в середине VIII-XI в.в.

(Оптимальный маршрут к камням зависит от того, с какой стороны вы подъезжаете: с запада или с востока. Подъезжая с востока, надо подняться в село Тамга, проехать его по асфальту насквозь, затем свернуть вправо к электростанции. Дальше по грунтовой дороге, огибающей небольшие овраги и огороженные забором сады, спуститься в основное ущелье р.Тамга примерно в то место, где его пересекает показанная на геологических картах ЛЭП. При движении с запада лучше съехать с шоссе в 2км западнее залива Тамга, и двигаться по грунтовым дорогам на юг, ориентируясь на столбы низковольтной линии электропередач. Примерно через 2км дорога уходит левее, поднимается на небольшой перевал и траверсом, почти без потери высоты, спускается в ущелье р.Тамга. Отсюда около 1км до домика лесника, который находится на левом берегу речки у самой дороги.

К ближайшему камню отсюда лучше идти пешком: в 200м от домика лесника перейти вброд речку Тамга, обогнуть участок с сараями (еще 200м), и идти дальше вверх по р.Тамга по скотопрогонной тропе, придерживаясь аррыка с водой. Примерно в 500м от сараев рядом с аррыком на поросшей кустарником зеленой плоской площадке находится первый камень. Камень хорошо видно с расстояния 50-100м Судя по всему, этот камень обозначен на километровке знаком «курган».

Остальные три камня мы не искали. Один из них находится на левом берегу р.Тамга примерно в 2км выше домика лесника у места впадения левых притоков (туда можно подъехать на велосипеде). Про остальные два камня уточняйте у лесника, либо в экологическом поселении «Этномир» в поселке Тосор)

Барскоон (Барскаун), городище. Расположено возле устья реки Барскоон, на её правом берегу. Городище состоит из центральных развалин (цитадели и шахристана) и территории, окружённой длинной стеной. Общая его площадь 8 - 9 км.кв. Отождествляется с древним городом. Барсхан, упоминаемый в письменных источниках IX - XIII вв. Городище открыл Д. Ф. Винник в 1959. При раскопках на нём вскрыты остатки помещений, хозяйственной ямы, собраны изделия из глины и камня. Полученный материал характерен для VIII - XII вв. В округе городища сохранилось около 20 мелких поселений X - XII вв.

(Судя по описанию, мы ночевали практически на территории городища, во всяком случае, проходили его по пути на ночевку. Однако явных признаков древних строений не обнаружили, зато кругом идет современная стройка. Киргизы, как это у них, видимо, принято, про городище не знают. Впрочем, особо тщательно мы не расспрашивали – торопились на озеро после гор)

Барскоон, река и ущелье. Протекает по территории Джетиогюзского района. Начинается в центральной части Терской Ала-Тоо с перевала Кереге-Таш (Н-3684) и впадает в оз. Иссык-Куль. Длина 62 км, площадь водосбора 352 км². Свыше 40 притоков крупные притоки: Дюнжюрёмё, Шаркырак, Ат-Джайлоо, Джаны-Коргон, Кереге-Таш и др. Основной источник питания - талые снеговые и ледниковые воды. Половодье начинается в мае и кончается в сентябре. Средний годовой расход воды 4,07м³/с. Через ущелье проходил один из Шелковых путей через перевал Бедель (4284 м) в Китай. Сейчас эта дорога идет к золотому руднику Кумтор и поддерживается в очень хорошем состоянии.

У входа в ущелье находится село Барскоон (древнее название "Барсхан"). Барсхан в прошлом являлся ставкой хана, который жил в замке. Рядом располагались города Великий и Нижний Барсханы. Ученый 11 в. Махумуд аль-Кашгари (также известный как Барсхани) был уроженцем этой местности. Он является автором первого тюркского языкового словаря, который написал, живя в Багдаде в 1072-1074 годы. Он также является автором книги "Карты Мира", трудов по истории, культуре и др.

У самого въезда в ущелье на коричневой отвесной грани скалы можно увидеть метровое изображение летящего в прыжке козла, а чуть дальше по дороге - оплывший четырехугольник вала с угловыми башнями. Это - остатки некогда могучей крепости (IX-XIV вв.).

В пойме реки Барскоон, в основном вдоль её левого берега находятся наскальные изображения. Встречаются они на участке от берега озера до входа в ущелье. На камнях и скалах выбиты изображения козлов, оленей, лошадей, верблюдов, сцены охоты и другие. Преобладают фигуры козлов. Большая часть изображений дана в лучших традициях скифо-сибирского звериного стиля. Рисунки оставлены саками, обитавшими в Барскоонской долине в VII - III в.в. до н. э. Открыты в 1959 Д. Ф. Винником.

(Местные про эти изображения, городище и др. абсолютно не в курсе, хотя я расспрашивал не случайных людей, а таксистов у бензоколонки. Подробно обследовать весь участок от ущелья до устья у нас не было времени, удалось только пробежаться вверх и вниз от моста новой дороги Барскоон-Кумтор. Рядом с мостом у реки установлен информационный щит, но прочесть надпись не удалось. На камнях намечаются следы каких-то изображений, но распознать их мы не смогли: больше всего они похожи на набор палочек и крючочков, а не описанные фигуры. По-видимому, наиболее сохранившиеся фигуры мы не нашли)

Оргочор, село. Южное побережье Иссык-Куля. В 1990 году здесь открыт музей Жеты-Огуз (музей Марко Поло) и сделана запись местной истории с киргизской точки зрения. Это место рождения Телекмата Сартикиева (1799-1863), который служил послом в Китае, России и Кокандском ханстве. В деревне были размещены японские военнопленные Второй Мировой войны.

(Село находится прямо на трассе, музей расположен напротив памятников в центре села. Мы очень хотели зайти в музей и познакомиться с киргизской версией истории, ведь историки разных народов рассказывают об одних и тех же событиях совершенно по-разному! К сожалению, мы приехали в субботу, и в музее был выходной. Как нам рассказали, можно было списаться заранее, и директор бы нас дождался, а так он еще с утра уехал в горы на пастбище. По нашей просьбе, соседи позвонили пастухами, но оказалось, что директор уже ушел еще выше,

туда где связь не работает, и найти его можно не быстрее, чем через 3-4 часа. Обидно... Последова-
жем посоветовать приезжать в музей в будние дни и обязательно утром)

Желе-Добо (Джеле-Дебе), небольшая деревня (Иссык-Куль, южное побережье). Здесь находится непримет-
дом Тенти, который с 12 лет охотится с орлами. Он один из немногих оставшихся специалистов этого искусства. В
деревне Желе-Добо имеется древнее кладбище и древние курганы.

*(Деревня находилась прямо на нашем пути, но мы проезжали ее в самую жару и к курганам не заглянули. К орло-
воду тоже не поехали, т.к. видели прирученного орла у смотрителя источника Джилы-Су)*

Жети-Огуз (Джеты-Огуз - "Семь Быков"), ущелье. В 25 км юго-западнее г. Каракол находится одно из наиболее
живописных ущелий - Жети-Огуз. Его длина 37 км. Узкий вход в ущелье сформирован высокими красными скаль-
ными породами очаровательных форм. За тесниной, с которой начинается Жети-Огузский каньон, расположено
красивое место Кок-Джайик. Оно известно водопадами, причудливыми скалами, хвойными лесами и альпийскими
лугами.

В ущелье Жети-Огуз на поверхность выходит шесть источников. В одном из них температура достигает 25 граду-
сов. Такую воду люди пьют для пользы пищеварения. Другие выбросы радоновой воды прогреты почти до 36 гра-
дусов и в виде ванн идеально используются для лечения опорно-двигательного аппарата.

Здесь расположен курорт Жети-Огуз (на высоте 2200 м) с горячими минеральными источниками, окруженный
изумрудными лугами, лесами стройной тянь-шаньской ели и скалами, отполированными ветрами.

Южнее курорта (5 км) находится Долина Цветов, которая пылает от цветения множества маков, начиная с мая и до
начала лета. Здесь часто ставят юрты и можно в них разместиться и отдохнуть.

Весь отряд советских космонавтов в свое время релаксировал именно в "Жети-Огузе". В долине цветов Кок-
Жайык были выстроены маленькие домики, где звездные путешественники восстанавливали свое здоровье.

Самую верхнюю часть долины замыкает многометровая стена, в средней части которой возвышается красивейшая
двойная вершина Огуз Баши (голова быка) высотой 5170 м. Эту вершину многие сравнивают с красавицей швей-
царских Альп – горой Юнгфрау. В деревне Желе-Добо имеется древнее кладбище и древние курганы.

*(Мы предпочли вместо ущелья Жеты-Огуз посетить теплоключенское ущелье. Но один из участников бывал
здесь ранее, и по его словам, Жеты-Огуз действительно одно из самых эффектных в Прииссыккулье)*

Жууку, ущелье. Расположено южнее села Саруу, южное побережье озера Иссык-Куль. (...)

(На геништабовской километровке река называется Джуку, а село – Сары)

Челпек: деревня южнее Каракола, где собрано множество экспонатов («Сокровища Челпек»), времен сакского пе-
риода (включая алтарь в форме женщины-жрицы).

*(Поселок обозначен на карте, на самом деле он находится запад-юго-западу от Каракола. Если въезжать в Кара-
кол с запада, то с дороги надо сворачивать вправо, на юг, не доезжая до города около 2км. Примерно в 1.5км от
поворота с шоссе жутко разбитая асфальтовая дорога входит в поселок и разделяется на двое. Здесь мы пыта-
лись расспрашивать местных жителей, но только пятый опрошенный хоть что-то знал про «сокровища» и как
к ним проехать! От развилки можно двигаться по любой из дорог – прямо вперед или чуть-чуть левее. Метров
через 500 дороги пересекает поперечная улица, на которой, чуть ближе к левой дороге, и находится парк с па-
мятниками. Местные знают его прежде всего как «парк» с памятником погибшим в войне. Там же установлены
три каменных памятника, в том числе «трон» (или алтарь) женщины-жрицы. Около памятников есть надписи
по-киргизски, но опрошенные местные жители не смогли их прочесть. Сказали только, что трон якобы был сюда
привезен из Китая... Чтобы узнать больше про эти памятники, надо расспрашивать не случайных прохожих, а
краеведов. Большинству киргизов, не вполне забывших кочевые традиции своих не таких уж далеких предков, эти
экспонаты не интересны. Если вдруг кто забыл, к оседлому образу жизни киргизы начали переходить лишь при
советской власти. Нвнешние киргизы – это первое поколение, выросшее при оседлых родителях)*

Каракол.

Административный центр Иссык-Кульской области. Основан в 1869 году на месте крепости Ак-Суу. Расположен в
400 км от г. Бишкек, в восточной части Иссык-Кульского побережья. Самый крупный город в Иссык-кульской об-
ласти. «Каракол», что в переводе означает «Черная река», был назван так по одноименному названию реки, на ко-
торой он расположен. Этот сравнительно молодой город изначально был основан русскими переселенцами в 1869
году как военно-административный центр на караванной дороге из Чуйской долины в Кашгарию. Позднее сюда
приехали исследователи для того, чтобы нанести на карту неизвестные горные вершины. В числе ученых был и
знаменитый русский путешественник и исследователь Центральной Азии Н.М. Пржевальский (см.ниже). В его
честь Каракол в 1889 году по указу царя был переименован в город Пржевальск. В 1921 году Ленин вернул городу
его прежнее название Каракол. В 1939 году Сталин вновь переименовал Каракол в Пржевальск в связи со столети-
ем со дня рождения Н.М. Пржевальского. И только в 1991 году городу было возвращено его историческое назва-
ние - Каракол.

Архитектура города отражает все разнообразие культур и традиций народов, населявших эту территорию в разное
время.

Храм Святой Троицы, г. Каракол. В биографии города, основанного 1 июля 1869 г. храм Божий занимает одну из
самых ярких страниц. С организацией самостоятельной Туркестанской епархии в 1871 г. из села Теплоключенка
была перенесена в новый уездный город войлочная походная церковь, в которой до 1876 г. проходили богослуже-
ния. Сюда, на престольный праздник Святой Троицы, собирались все православные верующие Каракольского уез-

да. И в честь этого большого престольного праздника в дальнейшем храм получил название - Храма Святой Троицы.

В 1876 году по распоряжению военной администрации Семиреченской области взамен войлочной церкви в Троицком построено кирпичное здание. Прежнюю же захоронили на месте ныне стоящего храма. Точное место захоронения в архивных документах не обнаружено. Троицкая церковь являлась крупнейшей в Пржевальском уезде, территория которой составляла 93700 кв. м. В 1887 году сильное землетрясение разрушило храм до основания. Вновь из царской казны были выделены средства на строительство нового храма. Он был возведен из дерева за неполных два года и освещен в 1895 году. Пятиглавой с колокольной, церковь построена по проекту архитектора и инженеров из города Верного (Алматы). В начале план церкви имел форму равноконечного креста, ориентированного на восток, с входом с юго-западной стороны. Позднее здание приобрело прямоугольноломанную конфигурацию и размеры его составляли 35,5х18 метров. Стены его сложены из тесаных бревен, крыша чердачная с пятью восьмигранными барабанами, покрытыми ранее шатрами. Фасады украшены резьбой: на карнизе, фронтонах, наличниках. Главное крыльцо сложено из гранитных блоков, залитых позднее цементным раствором. Цоколь сложен из кирпича и штукатурки. Он опирается на ряд гранитных блоков и булыжный фундамент. Пол дощатый, на кирпичных столбиках. Снаружи стены обшиты досками, а изнутри церковь оштукатурена по дроби. Здание церкви имеет звонницу, вход в которую осуществляется по внутренней лестнице.

Но не всегда храм был действующим и не всегда выглядел так великолепно. После революции, где-то в 30-х годах храм был закрыт и здание передали детской спортшколе. Были произведены значительные переделки, храм сильно изменился, утратив свое былое великолепие. Были убраны за ненадобностью 4 шатра над барабанами, звонница и 2 боковых крыльца, убраны все кресты. Сохранился только центральный барабан и его внутренний шатер. Процент утраты и переделок составил 50%.

В годы ВОВ храм вновь возвращен верующим, которые своими силами сделали ремонт. Но в начале 60-х в храм вновь возвращается детская спортшкола, которая находится в этом здании до 1982 года. Затем здание пустует в течение 3-х лет, после чего в 1986 году начинаются реставрационные работы по восстановлению первоначального облика храма.

С 1993 года храм вновь возвращен верующим и снова как 100 лет назад мелодичный звон собирает тысячи людей, как в праздничные дни, так и в будни.

Изюминкой церкви является икона Божьей матери, являющейся чудотворной. По поверью икону расстреливали, но она нисколько не пострадала, только в местах попадания пуль из иконы сочилась кровь, поэтому ее и считают чудотворной.

Дунганская мечеть, г. Каракол - историко-художественный памятник, одно из величайших сооружений дунганского

зодчества. Мечеть представляет собой великолепный образец китайского архитектурного стиля эпохи Цин (1644-1911 гг.). Китайская архитектура развивалась на протяжении более 5 тысячелетий. За это время она выработала ряд приемов как строительных, так и композиционных. Мечеть была построена, специально приглашенным для этого из Пекина, китайским зодчим Чжоу-Сы, которому в то время было около 40 лет. Он работал с 20-ью мастерами, приехавшими из Китая. Фундаменты и каменные работы делали местные мастера, а все деревянные - китайцы. Чжоу-Сы рисовал на дереве орнаменты, которые сразу же вырезали его помощники. В соответствии с проектом продумывалась каждая деталь, предусматривалась каждая мелочь. Части будущего здания готовили около 3-х лет. В течение 3-х месяцев были собраны все детали и построено здание. Строительство мечети было окончено 10 мая 1910 года. Мечеть в длину имеет 27 м. В ширину - 15 м. Фронтоны 3-х крыш обращены на юг. 30 золотисто-желтых колонн на темно-синих основаниях поддерживают кровлю. На фасадах создано несколько различных типов сказочных драконов прекрасной резьбы, олицетворяющих те или иные благопожелания. Опооясывающий здание многоярусный деревянный карниз украшен изображениями растений (виноград, гранаты, груши, персики). Традиционные цвета - красный, зеленый, желтый - придают яркость оригинальной форме здания. Остроумная система врубов позволила строителям обойтись без единого гвоздя и каких-либо металлических скрепляющих средств. Впоследствии мечеть сильно пострадала. Во многих местах выломана резьба, внутри погибло все убранство.

К памятникам архитектуры относится также и торговый павильон (1893 г.).

Недалеко от города Каракол разместилась опытная станция НИИ лекарственных растений, а также Каракольский рыболовный завод.

В городе Каракол имеются областной совет по туризму, бюро экскурсий и клуб туристов.

Стоит посетить городской парк с уникальными аллеями из тянь-шаньских елей, основанный военным врачом и активным общественным деятелем Н.М. Барсовым в 1895 г.

Есть городской музей, который содержит богатые сведения об истории края, археологии, богатой национальной кыргызской культуре и искусстве.

(Троицкий храм находится в центре города, в двух кварталах от исторического музея. Смотрится очень живописно, на территории – цветники, сад и даже небольшой огород. Обязательно загляните! Дунганская мечеть расположена в северной части города, справа от дороги Каракол-Тюп. Достаточно нестандартная для ислама архитектура. Сказывается влияние китайцев, приходивших сюда с караванами ВШП. Парк расположен в южной части города, у дороги на Теплоключенку. В парке мы обратили внимание на фамилии героев и просто погибших в ВОВ – они преимущественно русские! Как нам рассказали местные жители, Прииссыкул вошло в состав Российской империи значительно раньше, чем остальная Средняя Азия, а сто лет назад русскоязычное население здесь преобладало над аборигенным. В парке прохладно и тихо, но для большого привала это место не очень подходит из-за отсутствия поблизости воды в любом виде – как питьевой, так и технической).

Пристань Пржевальского. В 9 км за городом Каракол есть музей, посвященный знаменитому русскому путешественнику и исследователю Центральной Азии Н.М. Пржевальскому, который внес огромный вклад в изучение горных районов Пржевальскому. В 1888 году Пржевальский заболел тифом и умер на пути в свое 5-е путешествие и завещал похоронить его на берегу Иссык-Куля, около Каракола.

На месте его дома в бухте Михайловка был открыт мемориальный комплекс-музей с могилой и памятником, который расположен около пристани на высоком берегу. Монументальная девятиметровая скала из серого гранодиорита увенчана бронзовой фигурой орла. У ног птицы свешивается карта Центральной Азии с маршрутами путешествий Пржевальского. Несколько ниже орла крест, а под ним барельеф Пржевальского в профиль — большая копия золотой медали, отлитой Российской Академией наук в 1866 г. в знак признания научных открытий неутомимого исследователя. Под барельефом краткая надпись: “Николай Михайлович Пржевальский. Первый исследователь природы Центральной Азии. Род. 31 марта 1839 г., ск. 20 окт. 1888 г”. Возле памятника могила путешественника, накрытая каменной плитой и цветником.

В советское время здесь была военная база, где испытывали торпеды. В настоящее время база является Российской собственностью

(В музее очень приятная обстановка, сад с абрикосами, тутовником (все можно есть) и удивившими нас «полусеребристыми» елями. Молодые побеги у них серебристые, а более старые ветки – зеленые. Конечно, такие гибридные елки можно найти и в других местах, но в день нашего приезда контраст цветов был настолько сильным, что мы первым делом удивились именно елкам, и только потом уделили внимание остальному музею.

В музее привыкли как к организованным, так и самодеятельным туристам. Как и везде в музеях Киргизии, складывается впечатление, что экскурсовод никуда не торопится, и если он видит интерес, то готов рассказывать бесконечно. Кстати, экскурсии здесь проводятся на трех языках. Торпедная база, насколько мы поняли, находится чуть западнее устья р.Каракол. Местные рассказывают, что торпеды при испытаниях иногда попадали на пляж. Формально база, возможно, еще существует, но никакой активной деятельности не ведет, испытания прекратились, а находящиеся за забором и колючей проволокой корпуса выглядят, как заброшенные. В поселке есть трудности с набором воды, колонок мы не нашли, поэтому воду для ночевки лучше набрать после экскурсии прямо в музее).

Арашан, Ак-Суу, Теплоключенка, дендропарк. Ущелье Арашан расположено в 10 км к востоку от г. Каракол. На протяжении 5 км от своего начала, с высокими скалистыми бортами, проросшими кустарниками, ущелье Арашан имеет ширину всего 20-30 м. Затем оно расширяется и становится удобным для путешествий. Склоны густо заросли елью и представляют изумительное зрелище. На высоте 2600 м, в широкой долине с еловым лесом, зелеными лугами и душистыми цветами, на правом берегу реки, расположен небольшой курорт "Алтын-арашан" ("Золотой источник"). Курорт организован в 1963 году на базе горячих источников с повышенной минерализацией и радиоактивностью.

ное озеро. Другими достопримечательностями долины Арашан являются: морено-ледниковое озеро Кашка-Суу у северного ледника вершины, Аксуйская стена и водопад на реке Ак-Суу - верхнем притоке Арашана. Очень красивые водопады Шар-кыратма, Таш-Тектир, Кулдурек. Особой популярностью пользуется озеро Ала-Куль, расположенное у одноименного перевала на высоте 3532 м, на пути в соседнюю долину Каракол. Верхнюю часть ущелья замыкает обледенелая гигантская трапезиевидная вершина Аксуйская стена (5022 м) и восточнее - пик Советская Россия (4900 м). В этой зоне расположен Теплоключенский зоологический заказник, в котором осенью можно организовать лицензионную охоту.

В нижнем течении реки Арашан расположено село Ак-Суу (бывшая Теплоключенка), названное так в честь многочисленных горячих источников, расположенных вблизи села в одноименном ущелье. Вода источников содержит радон и применяется при лечении заболеваний нервной системы. Ширина дна ущелья 30-40 м, высота склонов до 300 м. Примерно в 3 км от села у самой реки на высоте 1920 м расположен курорт Ак-Суу. Поблизости из трещин гранитных скал вытекают термальные (31—57°) радоновые источники. Лечение здесь производится с конца 90-х годов 19 века.

Перед развилкой рек Ак-Суу течет в узком ущелье из серых и красных гранитов. Чуть выше курорта располагается красивый водопад Ак-Суу высотой 25 м. Ущелье постепенно расширяется, нижняя часть склонов покрыта живописными куртинами тянь-шаньской ели, притоки стекают с обоих склонов долины водопадами. Из достопримечательностей ущелья можно выделить моренно-ледниковое озеро и красивый водопад, высота которого 30 м, находящегося у подножия пика Озерного в верховьях Кашка-Суу – правого притока реки Ак-Суу. Также следует отметить огромную скалу Бууркан-Таш, которая напоминает сфинкса из красноватого гранита.

(Село Ак-Суу все по-прежнему называют Теплоключенкой, новое название никому не известно. В самом поселке мы не задержались, сразу поехали к расположенным выше по долине источникам. На окраине села дорога делится надвое. Левая (асфальтированная) переходит через речку на правый (орографически) берег реки и поднимается к санаториям Ак-Суу, полностью занимающим все ущелье с горячими водами. Все источники полностью окультурены, вода поступает в санаторий по трубам и разводится по бассейнам и питьевым кранам. В бассейн просто так не попасть – требуется справка врача и разрешение медсестры. Выше санатория дороги нет, только тропинки; про якобы расположенный там водопад сотрудникам санатория ничего не известно. Ниже санатория вдоль реки имеются домики и сады, удобных укромных мест для стоянки нет.

Правая по ходу дорога поднимается по живописному ущелью реки Арашан к более диким, но и более удаленным источникам, выше которых в альпийских долинах имеются многочисленные водопады и ледники. Вдоль дороги тянутся деревенские дома, в одном из последних живет директор дендропарка (питомника), расположенного на склонах высоты 2606. Про дендропарк мы узнали от местных жителей, в описаниях про него не сказано. Сейчас парк не проводит официальных экскурсий, а работает как питомник, снабжающий саженцами всю Киргизию.

Таблички с описаниями растений у значительной части экспонатов повреждены. Впрочем, о посещении договориться, а у руководства есть планы возобновить экскурсионную деятельность)

Джергаланский фаунистический комплекс. Находится в окрестностях курорта "Джергалан", в 8 км. от Горького Каракола, в песчаном карьере одноименной реки. Разрез представляет собой глубокий, подмытый водой реки обрыв, на котором легко читаются древние земные слои и отложения. Здесь на правобережье реки Джергалан были найдены почти полный скелет мамонта, нижняя челюсть бизона, челюсть и зубы осла, зуб мамонта. Весь комплекс имеет большую ценность для науки, в частности, для изучения палеолита в Прииссыккулье, поскольку на берегах Иссык-Куля, в его западной части, было найдено поселение охотников, занимавшихся обработкой шкур, и кости этих животных (стоянка Саламат-Булак). В Джергалинском разрезе археологами найден фрагмент бивня мамонта и останки ледникового слона.

(Мы пересекали р.Джергалан по мосту вблизи устья, у пос.Михайловка. Правый обрывистый берег речного каньона действительно выглядит, как готовый геологический разрез. Однако фрагментов животных и растений при беглом осмотре мы не заметили. Описанный выше песчаный карьер не искали, про его расположение не расспрашивали)

Царские курганы, с. Курменты, с.Тегирменты Тюпского района, Иссык-Кульской области. От предгорий к озеру тянутся ряды царских курганов, в которых были захоронены знатные скифы-саки. Аналогичные памятники имеются как на Иссык-Куле, так и в других районах Кыргызстана. Это погребальное сооружение саков-скотоводов, проживавших на территории Средней Азии с VII в. до н.э. по II в. н.э., являвшихся грозной силой, остановивших персидские полчища Кира и Дария, а затем Александра Македонского.

Все правители Европы и Азии уважали этот народ за безудержную смелость и любовь к свободе. Именно саки под предводительством своей легендарной царицы Томирис дали достойный отпор армии персидского царя Кира Великого. Когда царице принесли отрубленную голову Кира, она приказала дать ей кожаный бурдюк, наполненный кровью, и опустила туда голову царя со словами: «Ты хотел крови? Пей же ее вволю!»

(Количество курганов поражает воображение. Некоторые из них находятся рядом с дорогой, другие видны в отдалении, и это только самые крупные! Подозреваю, что менее монументальные курганы были просто распаханы во времена колхозного строя – остались лишь те, которые оказались «не по зубам» сельскохозяйственной технике. Многочисленные курганы и курганные группы имеются практически по всему побережью Иссык-Куля, но наибольшая их концентрация на участке от Орнока до Тюпа. Подробнее см. сайт «Киргизия»)

Светлый мыс (Ак-Булун). Село Курменты, Иссык-Куль. Эта местность известна в течение более 16 веков как место захоронения Святого апостола Матфея. Предположительно под водами залива находится несторианский монастырь X века. На Каталанской карте мира, датированной 1375 г. на северном берегу озера Иссык-Куль изображено здание с крестом, а рядом надпись: «Место, называемое Иссык-Куль. В этом месте монастырь братьев армянских, где пребывает тело святого Матфея, Апостола и Евангелиста». П.П. Семенов - Тан-Шанский, изучавший Каталанскую карту, полагал, что монастырь находился в бухте Курменты – между селами Светлый мыс и Тюп.

В 1888 году по приказу русского царя Александра III на их месте был построен православный монастырь, который был разрушен в 1916 году во время восстания.

Сейчас на месте монастыря располагается Сельхозтехникум и детский дом «Мээрим Булагы». Сохранилась монастырская мельница и здание монастырской церкви, которые используются под гражданские нужды.

(К монастырю мы не поехали, но посетили вместо этого пещеру отшельника на мысе Ак-Булун. Дорога к пещере начинается у бензоколонки в центре поселка. От скважины с артезианской водой (1 км от шоссе) надо повернуть на правую дорогу, примерно через километр она упирается в забор частной территории. О том, что пещера находится на частной территории, мы не знали. Около скважины остановили какую-то машину спросить дорогу. Водитель назвал главой местной администрации, и сказал, чтобы мы передали владельцу участка, что он (глава) разрешил нам сходить к пещере. Впрочем, владельца на месте не оказалось, и мы прошли так – ворота были открыты.

Тропинка, идущая к мысу, начинается сразу же от ворот. На холме с пещерой установлен православный крест, он виден издали. Восточный вход в пещеру слегка обвалился (но пролезть можно), западный в полной сохранности)

Кутургу, село. Тюпский район, Иссык-Куль. К северо-востоку от села на большом расстоянии друг от друга расположены 7 крупных курганов диаметром до 26 м и высотой до 2 м. На территории самого села зарегистрировано шесть курганов диаметром 9–15, высотой до 1,5 м. С западной стороны села на значительном расстоянии друг от друга находятся 9 курганов. Насыпи земляные, сильно разрушены. Размеры: диаметр 8–14 м., высота до 1 м.

В ущелье зарегистрировано около 100 разнотипных курганов. Встречаются наброски из камней четырехугольной и округлой форм, каменные оградки. Вверх по ущелью на валунах и скалах встречаются петроглифы, группами и одиночные.

Во дворе школы имени Герцена села Кутургу стоят вкопанные в землю и забетонированные 4 каменных балбала, привезенных школьниками под руководством учителей с ближайших курганов с юго-восточной стороны села и установленных во дворе школы в 1982–1983 гг.

(Школа находится в центре села у самой дороги. Мы зашли в школу, но оказалось, что все экспонаты перенесены внутрь здания. Попастъ к ним не удалось, т.к. во время каникул в школе никого нет, и надо предварительно договориваться о визите)

Жаркынбаево, село (быв. Каменка). Иссык-Куль, Туюкский район. К северу от села Жаркынбаево у входа в ущелье расположено городище (Каменское). Хорошо видны валы высотой до 4 м, в плане городище квадратное. В западном углу находится цитадель. Городище являлось укрепленным пунктом на караванном пути, проходящем по северному берегу оз. Иссык-Куль. К сожалению, разрушается современным кладбищем. К югу от села Жаркынбаево под водами озера обнаружено много бронзовых предметов домашней утвари. Один из бронзовых котлов со сливом, датирован V-IV вв. до н.э., хранится в археологическом музее КРСУ.

(К городищу мы не поехали, но кладбище видно издалека. Поблизости есть еще одно городище севернее с. Караол-Дюбе. Здесь проходила одна из главных артерий ВШП, земля хранит огромное количество древностей, но их мало кто изучает, а найденные артефакты, как и остатки древних сооружений, не очень-то интересны местному населению. О редких исключениях – см. ниже)

Ущелья Ак-Суу, Чон-Ак-Суу.

Ущелье **Ак-Суу**, или Семеновское. Асфальт проложен до 15 км в горы от деревни Семеновка, (названной в честь русского исследователя Петра Семенова «Тяньшанского»). Дорога проходит через долину Чон-Ак-Суу («Большая Белая вода»), мимо турбазы «Кырчин» (имеет гостиницу на 240 мест, и другие средства обслуживания) и приводит в джайлоо (горное пастбище, 2010 м) до реки Кичи Ак-Суу («Небольшая Белая вода»). Река длиной 34 километра, берет свое начало с ледников и впадает в озеро Иссык-Куль, проходя через три маленьких озера, включая Суттуу-Булак (что означает «молочная весна»). Джайлоо исторически использовалось как место для собраний кыргызских старейшин. Ущелье Джель Карагей - лесной заповедник с лугами и мультикаскадными водопадами. Здесь с июня по сентябрь стоит «юрточная деревня», которая предлагает широкий ассортимент услуг. Половина из этих юрт предлагается для гостей, а в другой половине живут нескольких местных семей, которые обеспечивают услуги, развлечение, и т.д. Здесь гости имеют шанс испытать подлинный, традиционный, элемент кыргызского кочевого образа жизни. Юрты все традиционны – вы будете спать не на кроватях, а на полу. К сожалению, это также означает, что туалеты, моющиеся средства и так далее, также традиционны. Нехватка в современных удобствах, однако, более чем восполняется тем, что вам могут предложить. Здесь можно взять лошадей на прокат, столкнуться с полудикими яками, вам продемонстрируют различные ремесла и искусство верховой езды. Вы можете послушать традиционную музыку, пение «манасчи», рассказывающего выдержки из эпической поэмы «Манас», попробовать традиционную пищу, выпить кумыса и даже поучаствовать в установке юрты.

На север от села Ак-Суу расположены курганные комплексы у входа в ущелье и на восток от него. В средней части самого ущелья, где водоразделы образуют большую долину, также имеются высоконасыпные курганы, как выстроенные в цепочки, так и отдельно стоящие. Петроглифов мало и они невыразительны, преобладают изображения козлов. Вблизи села – городище, датируемое X–XII вв. Оно небольшое – квадрат размером 46х46 м. Вся площадь городища занята современным кладбищем.

Ущелье **Чон-Ак-Суу** (Григорьевское), ущелье. Длина - 35 км. Ущелье Чон-Ак-Суу считается одним из самых живописных в Иссык-Кульской области. Спускается с хребта Кунгей Ала-Тоо до села Григорьевка. В средней части ущелья находятся две снежные вершины: Кум-Бель (4200 м) и Эшенбулак (4647 м). В поясе вечных снегов находится перевал Ак-Суу (4012 м), который ведет в верховья реки Чон-Кемин и к озеру Джасыл-Кель, откуда через перевал Озерный (3507 м) можно попасть в окрестности г. Алматы (Казахстан).

Джасыл-Кель – небольшое, но очень красивое озеро. Вода его имеет голубой цвет, меняющий оттенки в зависимости от освещения. Берега озера в летнее время являются излюбленным местом отдыха туристов, путешествующих по Северному Тянь-Шаню.

С перевала Ак-Суу открывается вид на жемчужно-голубую гладь озера Иссык-Куль и главную вершину этого района - пик Советских Топографов (4530 м). В этой зоне находится основной узел оледенения хребта. Большая часть ледников находится в бассейне реки Чон-Ак-Суу (52 ледника общей площадью 65,6 км²). Самый крупный одноименный ледник имеет площадь 8,1 км², длину 6,1 км.

В ущелье находятся три высокогорных моренных озера. В первой части долины Нижнее, в верхней половине долины, в урочище Ат-Джайлоо, находится озеро Среднее и в 6 километрах от него Верхнее, которое считается самым красивым из них. За ним кончается лесная зона и начинаются альпийские луга, распространенные на высоте от 3000 до 3500 м.

По берегам реки расположены крутые скалистые склоны, на которых растут дикая облепиха, малина и крупный черный барбарис. К уникальным природным объектам относится сама зеленая долина в серебряной оправе ледников, курганные могильники (VII в. до н. э.), ели Шренка высотой до 50 м, крутые скалы, поросшие бурым и зеленым мхом.

С конца июня до конца сентября, в ущелье собираются юрты, которые предлагают разнообразные услуги, где есть возможность соприкоснуться с традициями и культурой кыргызов, кочевым образом жизни. Здесь также можно поехать верхом на лошади, увидеть демонстрации ремесленного искусства и искусства верховой езды, послушать народную музыку, выпить кумыса, отведать национальную кухню.

Из ущелья Чон-Ак-Суу можно попасть в ущелье Ак-Суу (Семеновское) через перевал Кек-Бель.

(Нижняя часть обоих ущелий, на протяжении примерно 15 км от озера, катастрофически запущена пунктами развлечения для «цивильных» туристов. Гораздо более дикие и приятные места имеются выше. Велосипед позволяет быстро, не связываясь с местным транспортом, проскочить этот неприятный участок и попасть с Иссык-Куля в красивые чистые горы, или наоборот)

Корумду, село. Название села Корумду связано с обилием камней - корумов, в этой местности. Слово корум означает «груда больших камней, отвалившихся от Больших Скал». Село расположено на северном берегу озера Иссык-Куль в 25 км восточнее г. Чолпон-Ата у подножия гор в непосредственной близости от озера, откуда открывается живописный вид.

В Корумду находится этнографический парк и обнаружены петроглифы. На небольшом расстоянии от Бера, в 10 км против села, археологи нашли фрагменты древних горшков, относящихся к Бронзовому веку. Из находок выделяются ручки ножей с изображением фигур лошадей и овец. Лошади выглядят очень реалистично: с большой головой, длинным хвостом и хорошо-развитыми мускулами ноги - типичными для степных лошадей. Из самых интересных находок со дна Иссык-Куля - жертвенный стол почти квадратной формы. Это сооружение покоится на четырех фигурах женщин, высотой 22 см. Фигуры хорошо сохранились. Глаза, широкий нос, овальный подбородок, короткая и сильная шея. Ученые считают, что именно так выглядели древние жители Иссык-Кульской области. Другая находка представляет собой большой полусферический жертвенный горшок с двумя горизонтальными ручками и тамгой (печать владельца) на которой изображен смотрящий вниз полумесяц. Такие горшки широко использовались в этой области во второй половине первого тысячелетия. Более чем 10 таких горшков были найдены на дне озера. Большой размер этих горшков говорит о больших празднествах древних скотоводов в честь их богов

(В настоящее время эти находки хранятся в музее в Чолпон-Ате. Этнографический парк, если мы не ошиблись, при взгляде с дороги, скорее напоминает ярмарку-распродажу туристических сувениров)

Чолпон-Ата – административный центр Иссык-Кульского района, третий по числу жителей город Иссык-Кульской котловины. Он расположен в 255 км от столицы республики города Бишкек, в 145 км от областного центра города Каракол. Город Чолпон-Ата расположен на береговой полосе озера Иссык-Куль, на предгорном шлейфе хребта Кунгей Ала-Тоо. Вода в летние месяцы у берегов прогревается до 20-22°C, песок на пляжах - до 50-55°C. Зима в этих местах начинается с конца первой декады декабря и продолжается 11-12 недель. Большие морозы, если они бывают, не удерживаются более 1-2 дней. Весна начинается в начале марта и продолжается 8-9 недель. Самым продолжительным временем года является лето - 13-14 недель.

Город возник из поселка русских переселенцев. До 1922 г. здесь было 15 дворов. В 1922 – 1926 гг. размещался табун Орюктинского конезавода. В 1926 году сюда приехал Леонид Львович Рапопорт, который был назначен директором конезавода № 54. Бывший командир полка в армии Буденного, прекрасный конник, он энергично взялся за дело и уже через 5 лет завод имел более 10 тысяч коней. Была выведена новая порода кыргызских лошадей.

Им также была организована посадка тополей вдоль дороги от Чолпон-Аты до первого отделения конезавода. Эта аллея названа его именем и сейчас образует зеленый тоннель, длиной почти 5 км.

В окрестностях Чолпон-Аты расположены развалины средневекового поселения (9-12 вв.). Для посещения всегда открыты краеведческий музей и дом-музей казахского писателя М.О.Ауэзова.

Уникальные памятники эпохи бронзы - это поселения и древние святилища под открытым небом с наскальными рисунками - петроглифами расположены на территории г.Чолпон-Ата. Начало созданию этих своеобразных «картинных галерей» положили еще андроновские племена (II тыс. до н.э.). Свой вклад в дальнейшее развитие петроглифов внесли племена саков (VIII-III вв. до н.э.), чьи рисунки, выполненные в технике «звериного стиля» сразу привлекают внимание мастерством и реалистичностью изображений. Наиболее поздние петроглифы датируются тюркской эпохой (VI-IX вв. н.э.).

Иссык-Кульский музей-заповедник под открытым небом является наиболее доступной и посещаемой частью североиссыккульского скопления наскальных рисунков (петроглифов). Это был гигантский храм под открытым небом, занимавший некогда западную часть Чолпон-Аты, где люди поклонялись небесным светилам и совершали религиозные ритуалы. Наскальные рисунки выполняли важную сакральную роль в осуществлении этих ритуалов, являлись своего рода и виртуальным жертвоприношением, и молитвой, запечатленной на камне. Вблизи крупных петроглифов находятся круговые каменные кладки, возможно родовые и семейные святилища, с очень интересным природным феноменом - геомагнитной аномалией, благоприятной для человека. Есть основания предполагать, что крупные каменные круги использовались как астрономические "обсерватории" для наблюдений за движением небесных объектов.

Иссык-Кульские петроглифы во аспектах являются уникальными. Во-первых, ввиду художественного реализма изображений, многие из которых относятся к шедеврам скифо-сакского "звериного стиля". Во-вторых, размер некоторых петроглифов превышает 1 м, что крайне редко встречается. В-третьих, уникальность многих



сцен и сюжетов. В-четвертых, беспрецедентная техника нанесения отдельных рисунков, к примеру, рельефное изображение оленя, выполненное с использованием естественных выпуклостей камня.

Воплощением всех этих отличительных черт является центральный петроглиф, находящийся в нижней части музея. На переднем плане изображено стадо или семейство горных козлов (тоо-теке). Фигуры горных козлов, пожалуй, самые крупные в Центральной Азии, представлены в движении с необычайной экспрессией и выразительностью, что позволяет отнести петроглиф к выдающимся образцам сакского "звериного стиля". На заднем плане представлены фигуры охотников и прирученных барсов в процессе загонной охоты. Подобный вид охоты существовал только в Древнем Египте, где для охоты на газелей чело-

век использовал прирученных гепардов. Кстати, на территории музея есть петроглиф с изображениями различных динамичных поз, что также не имеет аналогов.

(Краеведческий музей находится в центре города, между автовокзалом и бывшим аэропортом. В сезон много туристов. Советуем взять экскурсовода, это недорого, но вы узнаете много интересного. В музее есть подробная карта археологических памятников Киргизии (правда, с ней лучше было бы ознакомиться перед началом маршрута).

Музей петроглифов под открытым небом находится в 1.5 км к северо-западу, у северного торца ВПП бывшего аэропорта. В музей лучше приходить к открытию, пока еще не так жарко, а смотритель-экскурсовод может уделить все внимание вашей группе, а не разрываться между десятками экскурсантов. Территория очень большая, ходить по ней можно часами, отыскивая все новые изображения и балбалы. Менее известные группы петроглифов имеются также в окрестностях сел Чон-Сары-Ой и Орнок в 15 км западнее Чолпон-Аты. Мы не стали их посещать, удовлетворившись осмотром музея. Но при наличии времени было бы интересно сравнить эти группы. В окрестностях двух последних сел, помимо петроглифов, имеются также многочисленные искусственные каменные насыпи, могильники и курганы)

Аллея Рапопорта, Иссык-Куль. Начинается от города Чолпон-Ата до Бактуу-Долоноту. Длина аллеи свыше 4,5 км. Деревья – серебристый тополь (преобладает) и карагач. Посажены плотно в 2 ряда по обе стороны дороги в 1934 году рабочими конезавода по инициативе его первого директора Леонида Львовича Рапопорта (1899-1952). Деревья внешнего ряда отклоняются в стороны, деревья внутреннего ряда высоко смыкаются над шоссе, образуя тоннель

(Сейчас дорога Балыкчи-Тюп на значительном протяжении обсажена аллеями разных деревьев, особенно в зоне курортных поселков. На этом фоне аллея Рапопорта не кажется чем-то особенным, практически такие же аллеи есть и в других местах. Так что самое интересное в этой аллее – это ее история)

Балыкчи, город. Расположен на западе озера Иссык-Куль. Своим возникновением он обязан установлению регулярного почтового сообщения между Пишпекком и Караколом. Появившись в 1871 г. как почтовая станция Кутемалды, он представлял собой две мазанки для отдыха проезжающих и юрту смотрителя. Вскоре рядом со станцией появляется конный завод. Поселок растет и получает название Ново-Дмитровский — в честь владельца Дмитриева. В середине 1890-х г.г. там поселился отставной офицер М. Бачин, который открыл свой рыбный промысел. К 1907 г. в деревне жило уже 100 семей рыбаков, и ее переименовали в Бачино. Затем деревню переименовали в Рыбачье. Статус города получил в 1954 г.

После независимости, в 1991 году город был переименован в Иссык-Куль, но этот вызвало путаницу, и в 1992 г. получил название Балыкчи («балык» - рыба). Здесь расположена конечная остановка железной дороги из Бишкека, и поворот шоссейной дороги в Китай, а также соединение северного и южного берегов озера Иссык-Куль

В трех километрах от Балыкчи на южном берегу Иссык-Куля находится плато Боз-Бармак, где нашли стоянку древнего человека, относящуюся к мустьерской эпохе (100—40 тыс. лет назад).

(Город имеет продольно-диагональную планировку, вытянут с запада на восток. Официальные здания находятся в географическом центре, но общественная жизнь тяготеет к рынку и автостанции, расположенным в западной части города. По северной окраине города проходит объездная дорога, но на велосипеде приятнее проехать напрямик через город, по любой из продольных улиц)

Боом, ущелье. Расположено в 112 км от города Бишкека. Отделяя хребты Кюнгей и Киргизского Ала-Тоо, ущелье служит единственными удобными природными воротами, открывающими путь к озеру Иссык-Куль, Центральному и Внутреннему Тянь-Шаню. Река Чу течёт по Боомскому ущелью меж извилистых хребтов.

Общая длина ущелья составляет около 60 км. На протяжении первых 30 км оно представляет собой узкий каньон, стиснутый высокими скалистыми обрывами, сложенными из зеленоватых порфиров, буровато-красных гранитов и темно-зеленых диоритов. Высота днища Боомского ущелья 1300 - 1550 метров над уровнем моря, высота склонов над днищем 1800 - 2500 метров, крутизна - до 35 градусов. Ширина ущелья 100-220 метров. В Иссык-Кульской, верхней части ущелья преобладают более спокойные формы. В средней части Боомского ущелья проходит административная граница между Чуйской и Иссык-Кульской областями.

"Боом" в переводе с древнетюркского языка означает "крутая высокая скала, высокий утес". К западу от «Красного Моста» (железнодорожный мост через реку Чу) можно попасть в сухие каньоны Сулуу-Терек (или каньоны Кунорчок). После 50 минут ходьбы от Красного моста по каменным лабиринтам вашему взгляду откроется долина красных замков, колонн и скульптур. Эти каньоны - шедевр архитектуры природы. Они прекрасны в любой сезон, но лучше всего посещать их весной, когда все растет и цветет, или осенью, когда не так жарко. Это - долина контрастов. Это - храм. Чтобы увидеть каньоны полностью, нужно потратить несколько дней. Каньоны имеют романтические названия, такие как "Большой каньон", "Бобслей" и "Небоскреб". Они были сформированы приблизительно полтора - два миллиона лет назад, и за это время ветер и вода превратили простое плато в гигантские каменные столбы, некоторые из которых достигают 400-500 метров высоты. В каньонах практически не выпадает осадков. Если температура воздуха в Бишкеке будет минус 20° С, то в каньонах - +5° - однако климат в каньонах становится все более холоднее. Одна из основных достопримечательностей каньонов - потухший вулкан, которому 2,5-3 миллиона лет.

Уникальная красота каньона Сулуу-Терек находится в его скалах, сухом и прозрачном воздухе, длинных, падающих теней от вырезанных природой скульптур, освещенных ярким солнцем.

Сухие, практически свободные от любой растительности, каньоны имеют красный цвет из-за окисления минеральных частиц. Они похожи на скопления разрушенных замков, древние храмы, современные небоскребы, колонны и шпили. Эти каньоны - продукт процесса эрозии, длившейся сотни тысяч лет. Редкие дожди вымывали слабые мес-

та песчаника, вырезая фантастические колонны. Склоны горной местности в конечном итоге превратились в лабиринт острых горных хребтов, куполов, пирамид и столбов. Таким образом, постепенно, время, вода и ветер превратили землю сказок - Сулуу-Терек. Если смотреть с расстояния, то этот горный пейзаж напоминает руины древних городов, раскинутых на обширной территории.

Скальные Замки, это выразительно большой горный массив с плоской вершиной, возвышающийся до 300 метров, коронуемые зубчатыми башенками. Живописные тропинки, выющиеся среди стен каньонов, формируют массивные блоки скал, которые мерцают под лучами солнца оттенками темно-красных, медных и оранжевых цветов. В восходящих лучах солнца башни и купола Сулуу-Терек отливают красными и фиолетовыми оттенками, которые трепещут и играют днем и, наконец, поглощаются золотыми оттенками уходящего дня.

В мае 1948 года была построена железная дорога и через Боомское ущелье прошел первый поезд. В 1878 году через ущелье была проложена колесная дорога. Вдоль дороги расставлены статуи орла, снежного барса, оленя, «пионера», возведен мемориал погибшим в восстании 1916 года.

(Поток машин в Боомском ущелье довольно плотный, особенно в пик туристического сезона, поэтому вряд ли имеет смысл преодолевать это ущелье «снизу вверх». Гораздо лучше проскочить его в обратном направлении по пути с Иссык-Куля в Бишкек, выбирая для движения ранние утренние часы с попутным ветром. Ночевка в каньонах Сулуу-Терек обещает интересное знакомство с формами выветривания, а также логично разбивает асфальтошоссеинный участок на две более короткие части, каждую из которых можно проехать за час-два. Мы не рассчитывали таким запасом времени, и смогли посмотреть только лишь небольшую часть этих ущелий и скал, – то, что видно с главной дороги)

Башня Бурана. Минарет Буранинского городища является одним из древнейших сооружений этого рода на территории Средней Азии. Башня Бурана находится в 12 км к юго-западу от киргизского города Токмака, на территории средневекового Баласагуна, столицы Караханидского каганата (940 - 1210 гг). Караханидский каганат в X-XII веках являлся крупнейшим феодальным государством Центральной Азии. Первые Караханиды завоевали большую часть Восточного Туркестана, Центральный Тянь-Шань, Семиречье и Фергану.

Столицей этого государства был город Баласагун, основанный в середине X века в восточной части Чуйской долины. Город был обнесен двумя рядами крепостных стен. Длина внешнего кольца по периметру достигала 20 км. Через город протекала река, от нее в различных направлениях были проложены трубы водопровода и арыки. История города коротка. В 1218 году Баласагун без боя сдался передовым отрядам несметного монгольского нашествия и к середине XIV века прекратил свое существование. Имя его было забыто, и только минарет да остатки крепостных сооружений свидетельствуют о некогда существовавшей здесь столице могущественного государства.

Нынешнее название «Бурана» башня получила от арабского «монара», что означает минарет. Период правления династии Караханидов в истории Киргизии - время наивысшего уровня развития феодальных отношений в хозяйстве, торговле и политике. Башня Бурана – минарет мечети Джами (конец X в. - начало XI в.) - находится в восточной половине центральной части городища, рядом с дворцом. Минарет один из древнейших сооружений этого рода на территории Средней Азии, в конструктивных и декоративных его деталях прослеживаются приемы доисламского зодчества.

Первоначальная высота Буранинского минарета равнялась 45 метрам, верх его был увенчан куполом-фонарем, имевшим четыре дверных проема по сторонам света. Сейчас высота башни составляет 24,6 метра, остальная часть ее обрушилась во время одного из сильных землетрясений, которое было примерно в XV-XVI веках.

Башня Бурана состоит из трех частей: мощного квадратного фундамента, заглубленного на 5 метров в землю, основания в виде правильного восьмигранника высотой 4 м, круглого сужающегося кверху ствола высотой почти 18 м. Декоративная кладка ствола расчленена центрическими поясами: гладь строительной кладки чередуется с орнаментальными полосами. Вход в башню расположен с южной стороны, на высоте 5 м. от основания. После реставрации минарета в 1984 году к входу подвели винтовую лестницу.

С историей возникновения этой башни связано много легенд. Согласно одной из них, могущественный местный хан возвел минарет с целью уберечь в нем свою единственную дочь от предсказанного оракулом смертельного укуса черного каракурта, которых в этих местах водилось множество. Несмотря на старания отца, предсказание сбывается, и дочь погибает от укуса каракурта, занесенного в убежище с гроздьями черного винограда. Башня становится усыпальницей ханской дочери.

В настоящее время на Буранинском городище создан и функционирует археолого-архитектурный музей под открытым небом. Значительную коллекцию составляют каменные изваяния, которые собраны с разрушенных древнетюркских могильников Чуйской долины, Кеминской долины и Иссык-Кульской котловины. Каменные изваяния представляют собой скульптуры с тщательной проработкой черт лица, головного убора, предметов украшения, одежды, оружия и т.д. В коллекции музея представлены скульптуры, являющие собой подлинные шедевры изобразительного искусства периода VI-X веков. Они не связаны с историей города и представляют совсем другие эпохи, этносы и типы культуры древнего Тянь-Шаня.

(Музей очень интересен, – пожалуй, самый интересный из всех, которые мы посетили в этом походе. Много экспонатов посвящены доисламскому периоду истории, существовавшим с глубокой древности торговым связям с западом и востоком, а также малоизвестным у нас событиям 1916г. Что интересно, христианство пришло сюда раньше ислама, и даже раньше крещения Руси. При планировании маршрута советую отвести на посещение музея не менее 3 часов)

Ак-Бешим. Городище Ак-Бешим – это остатки средневекового города Суяб, являвшегося центром западно-тюркского каганата (5-12 век). Холмы и борозды у Ак-Бешима очерчивают большой город (35 га). Находится в 8 км к юго-западу от г. Токмок. Ак-Бешим когда-то был одним из важнейших культурных и торговых центров в Чуйской долине, населенный тюрками и согдианами. Археологи относят этот город к 5–6 векам. Эта дата основана

на записях буддистского монаха Трипитаки (602-644). Позже город находился под арабским влиянием и в исторических записях в период между 10-12 веками. Все, что сегодня осталось от города - это размытые и покрытые травой курганы. Археологические раскопки показали, что центральные части города состояли из ишахристана, окруженные плотными стенами и укрепленные башнями. В городе жители занимались прикладным искусством и торговлей. Найдены остатки жилых зданий, бытовые принадлежности, монеты, позолоченные изделия, скульптуры и др. В городе были улицы и тротуары, мощенные булыжником, водопровод, несторианская церковь, 2 буддистских храма и крепость. В храмах обнаружены скульптуры, лепнина, росписи, ажурные бронзовые золоченые бляхи с изображением Будды.

(Посещение городища без экскурсовода интересно, но неполноценно, так как вы не увидите ничего, кроме стен, фундаментов и раскопов. Заехать сюда стоит, но очень желательно собрать предварительно максимально подробную информацию об этом памятнике, чтобы не просто осматривать следы древних веков, но и понимать, что, где и как здесь было устроено)

Кант. Город Кант находится в 22 км восточнее Бишкека. В переводе с киргизского кант – сахар, и город имеет такое название из-за сахарного завода. Также в городе есть самый большой в Кыргызстане цементный завод, памятник В.И. Ленину и монумент людям, погибшим в гражданскую войну. Здесь расположилась российская авиабаза. Неподалеку протекают Красная речка и река Чуй с прекрасными местами для рыбалки. Есть пруд – любимое у местных жителей место для купания. По дороге от Бишкека в Кант находится Пакап – древнее поселение 6-12 веков *(Мы надеялись если не заехать на знаменитую российскую авиабазу, то хотя бы взглянуть на нее из-за забора. Увы, как нам объяснили таксисты, база находится довольно далеко от дороги, севернее города. Из-за плохой погоды (ливень) и отсутствия времени мы не смогли съездить к базе и посмотреть на полеты)*

Минеральные и термальные воды Киргизии

Республика обладает исключительно благоприятными курортно-климатическими ресурсами. На её территории имеются 250 месторождений минеральных вод, раз личных по температуре, минерализации, химическому и газовому составу, естественных и искусственных, вскрытых путём пробуривания скважин. Из использующихся в курортологии 40 типов минеральных вод, в Кыргызстане используются 30. Все минеральные воды в республике, в зависимости от их химического состава, свойств и лечебного значения, подразделяются на следующие бальнеологические группы.

Солёные и горько-солёные воды с минерализацией от 1,0 до 500-600 г/л. По химическому составу: азотные и метановые. В Кыргызстане они встречаются во всех меж горных артезианских бассейнах и обладают сильными лечебными свойствами. В бальнеологии используются для принятия ванн, душа, в бассейнах и в лечебно-питьевых целях.

Углекислые воды. На территории республики имеется около 30 месторождений (в составе больше 500 мг/л углекислого газа) угле кислых вод. Большинство из них встречается на территории Ферганского хребта; в бассейнах рек Жазы, Тар, Арпы, Кара-Кулжы; в Ак-Сайской, Жумгалской, Ысык-Кёльской долинах и в ограничивающих их горах. По химическому составу - гидрокарбонатно-кальциевые и гидрокарбонатно-натриевые, минерализация от 1,8 до 40 г/л. Обладают сильными лечебными свойствами. Они аналогичны известным минеральным водам - Боржоми, Ессентуки, Нарзан, Арзни. В настоящее время для промышленного розлива в лечебно-питьевых целях используются минеральные воды Беш-Белчир-Арашан, Кара-Шоро, Ак- Суу.

Кремнистые термальные воды со слабой минерализацией (от 0,4 до 2,0 г/л). В числе биологически активных компонентов: кремниевая кислота (до 60 мг/л), натрий, кроме этого фтор (до 15 мг/л). Для них характерна щелочная среда. Температура в источниках 25- 30°C, в скважинах - от 40 до 100°C. Кремнистые термальные воды встречаются почти на территории всех областей. На базе этих вод в республике функционируют курорты - Ысык-Ата, Ак-Суу, Жалал-Абад и др., бальнеологические лечебные учреждения (на Алтын-Арашане, Боз- Учуге, Жуукучаке, Кереге-Таше, Жоопе, Чаеке и др.). Кроме этого, на сев. склонах хребтов Кыргызский Ала-Тоо и Тескей Ала-Тоо имеют ся месторождения кремнистых термальных вод (в Кара-Балте, Аламюдуне, Ысык-Ате, Туюке, Жети-Огузе, Чон-Кызыл-Суу, Кереге-Таше, Ак- Суу, Боз-Учуге). Эти воды применяются на курортах при заболеваниях опорно-двигательного аппарата, кожных, гинекологических и нервных (в виде ванн).

Радоновые воды. В их состав входят воды, содержащие концентрацию радона более 5 нКи/л. Встречаются они в Чуйской долине (Кара-Балте), Ысык-Кёльской долине (Жети-Огузе, Кереге-Таше) и др. На территории Кыргызстана основным месторождением минеральных вод является Жети-Огузское. В мире нет месторождения аналогичного этому. Температура воды 20-44°C, минерализация 0,7-13 г/л, концентрация радона 5,3-154 нКи/л. Состав вод в основном натриево-кальциевый, со значительным преобладанием азота в виде газа. Радоновые воды курорта Жети-Огуз применяются для лечения в виде ванн при заболеваниях опорно - двигательного аппарата, нервной системы, гинекологических заболеваниях, а также для питьевого лечения при хронических болезнях органов пищеварения.

Сульфидные воды. Месторождения сульфидных вод имеются в зоне прилавков - адыров Ферганской долины (Кайрагаче, Ак-Са рае, Чонгаре, Риштане, Чаныр-Таше, Майлуу- Сае, Майлуу-Суу, Кызыл-Жаре). По составу аналогичны кавказским минеральным водам типа Мацеста. Железистые воды встречаются на юге Кыргызстана (в бассейнах рек Ассы, Чон-Чабая, Чон-Агатана, Кара-Шоро) и др. По химическому составу: гидрокарбонатно-кальциевые железистые, без запаха, с присутствием железа. Минерализация 180 мг/л. Несмотря на то, что в республике распространена болезнь малокровия (анемии) в настоящее время источники железистых вод нигде не применяются.

Йодо-бромные воды встречаются в Ферганской долине около тех мест, где выходит нефть, и в Ысык-Кёльской и Нарынской долинах, где минеральные воды выявляются путём пробуривания скважин. Большинство таких вод

имеется в посёлке городского типа Кочкор-Ата (Жалал-Абадской области). Концентрация йода 6-25 мг/л, бром 1-2 мг/л, общая минерализация воды 20-115 г/л. Аналогичны минеральной воде Майкоп.

Ак-Суйское месторождение минеральных вод, расположенное в 30 км к югу от ж.д. ст. Беловодское, в Ик-Ковском районе на высоте 2400 м над уровнем моря. Вода в роднике холодная, температура 7-14°С, бесцветная, слабокислая, гидрокарбонатная и кальцево-магниевая. Основным лечебным фактором является гидрокарбонат иона с содержанием 0,8-1,5 г/л. Используется для лечения желудка, печени, желчного пузыря и других заболеваний.

В 3 км к юго-западу от Ак-Суйских минеральных вод, на высоте 2500 м над уровнем моря расположено Айран-Сууское месторождение. Вода холодная 7-10°С, бесцветная, без запаха, кислая. Преобладает углекислый газ (CO₂ - 500 мг/л). Минерализация колеблется в пределах 0,4-0,6 г/л, по химическому составу гидрокарбонатно-сульфатно-кальцево-магниевая. Дебит родника около 1 л/с. Содержание молибдена превышает норму в 2 раза (0,011 мг/л), фтора - 0,35 мг/л. Вода используется для питья.

Аламудунское месторождение минеральных вод расположено в 30 км к югу от г. Бишкека, на берегу одноименной реки на высоте 1700 м над уровнем моря. Эта вода самоизливается в виде родника, бесцветная, без запаха, температура воды 20-30°С; дебит 2,5 л/сек. Минерализация колеблется в пределах 0,4-0,8 г/л. По химическому составу гидрокарбонатно-сульфатно-кальцево-натриевая. Преобладают азот (98%), барий, стронций, марганец, молибден, висмут, вольфрам, свинец, кремниевая кислота (30-50 мг/л). Вода применяется при лечении желудочных, нервных, гинекологических и других заболеваний.

Минеральные воды Бишкекского месторождения расположены в центре столицы: скв. N 1094 на пересечении улиц Орозбекова-Токтогула; скв. N 1096 - канал БЧК - ул. Тоголока Молдо. Глубина скважины 1300-2000 м. Запасы вод составляют 466,0 м³/сут. (при откачке), в т.ч. для скв. N 1094-207,0, а для скв. N 1096 - 259,0 м³/сут. Минеральная вода Бишкекского месторождения чистая, прозрачная, без осадка, соленого и горько-соленого вкуса. Температура воды 39,0-39,8°С. По химическому составу вода обеих скважин характеризуется хлоридным кальцево-натриевым составом. По величине минерализации различны. Вода показана для лечения заболеваний нервной, костно-мышечной систем, гинекологических, кожных болезней, а также питьевого лечения. В настоящее время месторождения законсервированы.

Иссык-Атинское месторождение минеральных и термальных вод расположено в 77 км к юго-востоку от Бишкека, в ущелье на высоте 1775 м. Здесь находятся многочисленные горячие источники, известные с глубокой древности. Вода бесцветная, со слабым запахом сероводорода. Суммарный дебит родников 3,64 л/сек. Здесь имеются скважины. Вода из скважин с дебитом 20 л/сек. Слабоминерализованная вода сульфато-хлоридно-гидрокарбонатно-натриевая, содержит кремниевую кислоту, азот, бром, фтор, железо, титан, ванадий, аммоний, молибден, стронций, медь, литий. На базе месторождения работает Иссык-Атинский курорт.

Барбулакское месторождение минеральных вод. Расположено в Тонском районе, в 300 метрах от озера Иссык-Куль, в 45 км. к востоку от города Балыкчи, в 2,5 км к северо-востоку от села Бар-Булак. В 1979 пробурена скважина глубиной 1100 м для вскрытия минеральных вод. Вода изливается из буровой скважины, бесцветная, без запаха, температура воды 44°С, дебит 2,5 л/с. Минерализация колеблется в пределах 4,0 - 4,7 г/л. По химическому составу являются сульфатно-хлоридно-кальцево-натриевыми. Преобладают в растворенном виде азот (88 - 90%), углекислый газ (4,2%), гелий (1,5%). Присутствуют также медь, свинец, цинк, фтор, мышьяк, молибден, никель, бром. Воды применяют для ванн, разливают в бутылки под названием «Бар-Булак» эффективны при лечении желудочно-кишечных, гинекологических и другие заболеваний. На базе месторождения функционирует пансионат Бар-Булак.

В восточном Прииссыккулье, в долине р. Арашан расположено несколько групп выходов маломинерализованных азотных терм:

1. Алтын-Арашан Южный или Чатыр-Тор, расположен вверх от устья ручья Чатыр-Тор, в 36 км к югу от г. Каракол.

2. Алтын-Арашан Средний, расположен на правом берегу р. Арашан, в 22 км к юго-востоку от г. Каракол.

3. Северный расположен на правом берегу р. Арашан, в 21 км в том же направлении от него.

Абсолютные отметки выходов терм уменьшаются от южного к северному участку и соответственно близки к 3310, 2435 и 2390 м.

Манжылы-Ата — долина священных родников. Долина представляет собой целый лабиринт неглубоких ущелий между глинистыми степными холмами, из которых бьёт множество родников. Каждый родник считается целебным. В ущелье Манжылы растут 8 священных ив, у основания которых расположены 12 основных и 5 дополнительных целебных источников. Вода выходит из под земли и снова просачивается в нее. Каждый родник имеет свое название, специфический вкус и излечение от различных заболеваний. Манжылы-Ата притягивает паломников и туристов удивительными свойствами своих лечебных источников. Здесь можно снять комнату. Вас накормят и напоят. Пищу готовят на целебной воде, взятой из источников.

1-й источник "Манжылы-Ата". Лечит заболевания крови, сердечно-сосудистую систему, дробит и выводит камни из почек и печени, омолаживает и продляет жизнь.

2-й источник лечит эндокринную систему.

3-й источник Илим - знание. Дает озарение.

4-й источник Бала - Ребенок. От бесплодия, хорошо влияет на зачатие и деторождение.

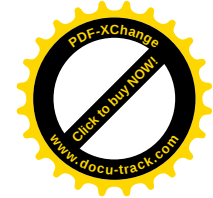
5-й источник «Здоровья».

6-й и 7-й источники Бугу Энэ - Мать Олениха. 1-й источник лечит заболевания печени. 2-й источник лечит глазные заболевания.

8-й источник Азиз Булагы - Родник Змей. Помогает избавиться от нервных заболеваний, головной боли.

Рядом находится лечебная грязь. Излечивает боли в суставах.

9-й источник «Семейный» - направлен на создание семьи и ее благополучие.



10-й источник – излечивает заболевания желудка.

11-й источник – излечивает заболевания кожи.

Некоторые сведения из истории Великого Шелкового пути

Возникновение Великого Шелкового пути относится ко II в. до н.э. А сам термин "Великий Шелковый путь" был введен в историческую науку учеными XIX столетия, после того как в 1877 году немецкий путешественник и историк К. Рихтгофен написал свою работу "Китай", в которой он впервые и определил этот торговый путь по восточным странам названием "шелковый путь".

Известно, что Китайский император Ву Ди в 138 г. до н.э. отправил своего посла Чжан Цяня на поиски союзников в борьбе против воинственных кочевых племен гуннов, которые опустошали северные окраины Китая. Путешествуя, посол попал в плен к гуннам на целых десять лет. Ему удалось бежать и через высокие перевалы Центрального Тянь-Шаня выйти к Исык-Кулю. Пройдя вдоль берега реки Нарын, он попадает в Ферганскую долину. Для него явилось неожиданностью то, что в долине располагалось множество городов, объединенных в одно государство. Он попытался договориться с правителем ферганской долины, но тот соглашался только на установление торговых отношений, и Чжан Цянь отправился дальше на юг. Возвращаясь из путешествия, он вновь попал в плен к гуннам, но на этот раз бежал спустя два года. Чжан Цянь представил императору подробный доклад о своем пребывании в Средней Азии, указал удобные пути для торговли, которые впоследствии стали основой ВШП. Император дал ему титул "Великий путешественник".

Сведения об обмене между Китаем и Средней Азией содержатся, в основном, в китайских хрониках начиная с I в. до н.э. по VII-VIII вв. н.э. Ранние свидетельства повествуют о дарственных подношениях, которые направлялись из стран среднеазиатского региона к императорскому дворцу. Отсюда также посылались дары, если Китай хотел привлечь на свою сторону кого-либо из тамошних владетелей. Из среднеазиатских даров особенно ценились знаменитые кони Давани, быстроногие скакуны, которых китайцы называли "небесными", "крылатыми". А ценились они потому, что в Китае существовала легенда: чтобы утвердить свою божественность и достичь бессмертия император должен был вознестись на небо при помощи упряжки неземных лошадей. Именно Чжан Цянь завез в Китай "небесных" коней. Этот предприимчивый путешественник вывез из Средней Азии не только лошадей, но и корм для них - семена люцерны. Вскоре посевы люцерны распространились по всему Китаю.

Постепенно торговые отношения между Средней Азией и Китаем укрепляются. Каждый год императорский двор направлял, по меньшей мере, пять миссий на запад в сопровождении нескольких сот стражников. Они везли с собой шелк и металлические изделия, которые обменивали на лошадей, нефрит, коралл и другие товары из Средней Азии. Китайские изделия предназначались не только для Средней Азии. Значительная потребность в уникальных шелковых тканях была в Персии и в государствах к западу от нее.

Караваны, выходившие из Китая, направлялись к северным Тянь-Шанским горам, пересекали территорию Средней Азии, а затем через Хорасан (западнее Амударьи) попадали в Месопотамию и к Средиземноморью.

Протяженность ВШП составляла по разным данным от 7 тыс. до 12 тыс. километров, поэтому мало кто из торговцев проходил всю шелковую дорогу полностью. В основном они старались путешествовать посменно и обменивать товары где-то на полпути.

Являясь условным названием, Великий Шелковый путь представлял собой сеть дорог, по которым в древности и средневековье осуществлялись торгово-экономические связи стран Востока и Запада, находившихся между тогдашними мировыми цивилизациями - Римской (Византийской) и Ханьской (Китайской) империями.

На грани древней и новой эры торговые караваны из Китая начинали свой путь от Чаньяни и шли к Дукьхуа - городу на границе у Великой стены. Отсюда маршрут расходился на два пути: северный и южный.

"Северная дорога" проходила вдоль южных склонов Тянь-Шаня и реки Тарим через Турфан и вела в Кашгар, Алай, а оттуда - в Ферганскую долину (Давань), среднеазиатское Междуречье (Самарканд, Мера), затем поворачивала к низовьям Волги и Северному Причерноморью (по китайским источникам - Лисянь). Она оканчивалась в местных греческих колониях. Эта дорога, однако, не была устоявшимся торговым маршрутом.

Таким маршрутом стала "Южная дорога", которая начала функционировать в 115 г. до н.э. благодаря открытию государственного почтового тракта по южной и северной окраинам пустыни Такла-Макан. Как повествуют "Описания Западного края" ханских династийных хроник, "Южная дорога" вела в Дацинь (восточные провинции Римской империи) через Памир, Хотан, Яркенд, Балх, Мерв, Гекатомпил и Экбатану (нынешний Хамадан). Затем она делилась на две ветви.

Одна из ветвей, в то время главная магистраль, вела в Селевкию-Ктесифон на Тигре и далее по древней ахеменидской дороге (царской дороге Дария) в Междуречье (Месопотамию) и Сирию. Ее терминалом была тогдашняя столица Сирии - Антиохия.

Другая ветвь отходила в Армению, ее тогдашнюю столицу Арташат. Она пролежала через Гандзак-Шахастан (Газака), тогдашний центр Атропатены Мидийской (Малая Мидия, нынешний Иранский Азербайджан). Далее дорога проходила по восточному побережью озера Урмия и пересекала реку Араке у Джуги (Джульфа). Затем через Нахичеван по левобережью реки Араке она выходила в Араратскую равнину.

Основное направление ВШП никогда не менялось, но локальные изменения на равнинах происходили довольно часто. Практически неизменными были горные дороги, пролежавшие по ущельям, перевалам и высокогорным тропам.

Батыр Кожомкул

Баатыр Каба уулу Кожомкул родился в 1888 году. Умер на 68 году жизни. Своими благородными делами и громкими спортивными достижениями Кожомкул прославил себя на века. "Не зная прошлого - не увидишь будущего", - гласит древняя кыргызская пословица. Про батыра сложено много легенд:

Светящийся лев.

Кожомкул в начале прошлого столетия только-только стал обретать свою могучую силу. Но слава разлетелась по всей Суусамырской долине. Высокий и крепкий юноша легко укладывал на лопатки здоровых бойцов. Все меньше становилось желающих сразиться с Кожомкулом в честном поединке. И тут вдруг к нему пришло приглашение из Токтогула. Тамашный бай устраивал по какому-то случаю грандиозный праздник. А какой же праздник без борцовских схваток!

Кожомкул шел в Токтогул несколько дней пешком. Ночевал, скрываясь от ветра, в ущельях. Ел, что давали в пути добрые люди. И однажды, набравшись смелости, зашел в юрту к одному известному в округе манapu. Богач посмотрел на вошедшего юношу и от удивления не смог проронить ни слова, а затем быстро встал и первым приветливо поздоровался с гостем.

Сварливая жена манapa потом начала было корить муженька за то, что он расшаркивается перед “сопливым голодранцем”. А ты разве не видела святащегося льва у него за спиной? — ответил ей, едва приходя в себя, богач.

Возможно, это была только легенда. А может, и правда. Что мы знаем о силах небесных? Во всяком случае, все суусамырцы верят в эту историю. И то правда, разве Кожомкул не олицетворял собой силу и благородство льва?

Те выступления в Токтогуле принесли Кожомкулу огромную славу. Он победил нескольких известных силачей и получил от бая приз — 50 овец и несколько кобыл. Этот подарок молодой баатыр тут же раздал бедным токтогульцам.

Поединки

Никто теперь с точностью не скажет, сколько борцовских поединков провел Кожомкул. Но одно известно: к концу 20-х годов ему не было равных во всем Кыргызстане.

Один из поединков — с казахстанским баатыром Чолоком Балбаном — стоит в особом ряду. Об этой дуэли написано много. Кыргызстанец выиграл у Чолока Балбана на 23-й минуте схватки. Но мало кто знает, что сначала Кожомкул не хотел выходить на встречу с соперником. Нет, он никогда не боялся. Просто к тому времени Кожомкул уже занимал должность председателя волостного совета и, будучи от природы человеком дисциплинированным, думал, что не к лицу ему уже выходить на публику, раздеваться перед ней по пояс, устраивать игрища. Но Кожомкула убедили вышестоящие товарищи. Говорили о необходимости постоять за честь республики. И Кожомкул принял предложение Балбана.

Потом они с Чолоком стали крепкими друзьями. Казахстанец однажды даже позвал Кожомкула на бой с Иваном Поддубным. Но здесь уж кыргызстанский баатыр был непреклонен. “Куда я поеду, зачем? — говорил он. — А как же работа, семья?”.

О силе Кожомкула рассказано немало историй. Но есть одна, которую, наверное, не знает никто. Она произошла в 30-х годах. Собрались суусамырцы по своим житейским делам в Чуйскую долину. Сели на коней — и вперед. Но на перевале Тео-Ашуу на горную тропу свалился огромный камень величиной с большую юрту. Призадумались суусамырцы: что же делать? И тут вспомнили о Кожомкуле. Он приехал и попросил рядом с этим валуном вырыть яму. Люди с трудом выполнили задание земляка. Яма оказалась, мягко говоря, весьма внушительных размеров. Затем к делу приступил Кожомкул. Он сел на землю, уперся спиной в основание горы и ногами стал сталкивать булыжник в яму. Громадина пошатнулась, затем медленно, по сантиметру, стала сползать в яму. Радостные суусамырцы принялись обнимать Кожомкула. А у него из носа пошла кровь.

Первый председатель

Кожомкул с радостью встретил Советскую власть. Он изрядно намучился, батрача на баев и манapов. Работы богатырь не боялся, но издевки мироедов терпеть не мог. 20 лет Кожомкул был председателем колхоза в Суусамырской долине. Люди к нему тянулись, охотно слушались, хотя он никогда не повышал голоса на людей. Со временем стал крепким хозяйственником.

В лихом 1937 году досталось и ему. Энкавэдэшники заставляли Кожомкула писать донос на председателя соседнего колхоза. Естественно, баатыр отказался, за что и сам вскоре угодил в тюрьму. За ним пришли два солдата. Кожомкул взял обоих за шиворот, поднял и долго тряс, а затем сказал: “Шайтан с вами. Ведите”. Около года Кожомкул отсидел в джумгальской тюрьме, и там к его словам прислушивались не только заключенные, но и охранники. После выхода на свободу Кожомкул не озлобился, не перестал верить Советской власти, чем заслужил еще большее уважение у односельчан.

В годы войны он стал настоящим спасителем для земляков. Кожомкул был отличным охотником, и почти каждый день его верная жена Акмадай готовила из дичи еду для самых бедных суусамырцев. А сколько людей спас Кожомкул от тюрьмы! Украдет бедная крестьянка ведро пшеницы для выпечки лепешек своим голодным детям, ее тут же поймают “доброжелатели” и сообщат об этом куда надо, а Кожомкул всегда вступался за доведенных до отчаяния людей. За счет своих средств компенсировал похищенное добро. В крайнем случае заставлял отработать. А родившегося накануне Победы нашего родственника именно Кожомкул назвал Тынчтыкбеком. Это имя означает “мир”, “спокойствие”.

Любовь

Любовь суусамырцев к Кожомкулу поистине не знала границ. Однажды они решили найти ему... вторую жену. Дело в том, что верная спутница жизни Кожомкула Акмадай была изящной, хрупкой женщиной. А люди хотели видеть в потомках своего знатного земляка таких же богатырей, как и он. Вот они и нашли ему в соседнем селе высокую, крупную девушку, дочку знатного силача Тооке. Несколько раз приходили к Кожомкулу люди с такой идеей, но он всегда отмачивался или переводил разговор на другую тему. Наконец суусамырцы поняли: не такой человек Кожомкул, чтобы предавать первую и единственную свою любовь.

Особенно любил он детей, независимо — своих или чужих. В селе знал всех мальчишек и девчонок. А тех, кто хорошо учился в школе, заставлял поступать в институт. Еще при жизни Кожомкула в айыл стали приезжать учителя, выходцы из этих мест.



К сожалению, сам Кожомкул был малограмотным человеком. Правда, читать и писать он умел, но ставить официальную бумагу не мог. Однажды с ним произошел комический случай: он потерял гербовую печать. Но природная смекалка быстро пришла на выручку герою. На каком-то заявлении вместо штампа он оставил след от большого пальца. В райкоме сразу поняли: это палец Кожомкула. И приняли заявление без всяких вопросов и задержек.

Есть множество версий о болезни и причине смерти Кожомкула. Мы, суусамырцы, придерживаемся своей. Нам старшие люди говорили, что однажды в тарелку Кожомкула попало какое-то насекомое, и после этого у него стал болеть желудок. Кожомкулу даже не смогли помочь фрунзенские врачи, да и не стал он долго лежать в городской больнице. Его сильно тянуло домой. Наверное, предчувствовал скорую кончину...

Физические данные богатыря. Рост — 197 (по другим сведениям - 230) сантиметров. Вес — 164 (по другим сведениям - 203) килограмма. Размер обуви — 52. Длина кисти руки — 26 сантиметров. Ширина большого пальца — 4 сантиметра.

В честь Кожомкула назван поселок, где он родился. В деревне есть маленький музей, где можно увидеть фотографии, некоторую одежду баатыра. Также можно увидеть огромные камни, которые, как говорят, он поднимал на своих плечах. Недалеко от поселка есть камень, весом 700 кг, который он поднял и перенес на могилу местного руководителя. Также говорят, что он перенес лошадь на плечах на расстояние 100 м.

На восточной окраине села похоронена мать Кожомкула, на могилу которой он водрузил огромный камень весом 160 кг. Этот камень он принес на своих плечах из поймы реки, расстояние до которой несколько километров. Дворец Спорта в Бишкеке (на улице Тоголока Молдо) назван в его честь.

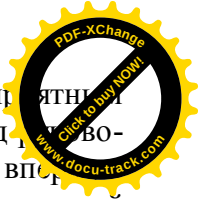
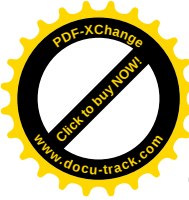
ПОСЛЕСЛОВИЕ ОТ РУКОВОДИТЕЛЯ

Выше уже обсуждалось изменение категории сложности маршрута по сравнению с заявленным вариантом. Хочу еще раз заметить, что все изменения ни в коей мере не повлияли на безопасность. Быстрый темп движения обеспечивался благодаря хорошей тактической и физической подготовке группы, правильному выбору ритма движения, хорошей психологической совместимости. Достаточно сказать, что за весь поход трения по вопросам тактики возникали лишь дважды. В обоих случаях руководитель предлагал сделать внеплановый привал в удобном месте у воды, а участники настаивали на том, чтобы ехать дальше, поскольку от предыдущего привала проехали слишком мало. Еще один серьезный конфликт мог возникнуть на перевале Тосор, когда отстающий участник, которого решили слегка разгрузить, отказался отдавать личные вещи. Понятно, что причиной конфликта послужила усталость, больше таких ситуаций не возникало.

Важную роль в успехе похода сыграла оптимизация режима дня, учитывающая особенности местного климата, в том числе дневную и ночную циркуляцию воздуха. Как правило, дежурные вставали затемно либо с рассветом. Через 30-50 минут, по мере готовности завтрака, объявлялся общий подъем. Все техобслуживание велосипедов мы старались закончить вечером, поэтому выйти на маршрут нам обычно удавалось через час с небольшим после подъема. Максимально используя для движения ранние утренние часы, мы имели возможность хорошо отдохнуть днем в обед, с отдыхом и купанием. Удобное место для лагеря начинали искать заранее, задолго до темноты, что позволяло остановиться с комфортом, а это, в свою очередь, экономило силы и время на выполнение обычных будничных дел. На большинстве стоянок пищу готовили на костре, что позволяло везти всего лишь двухлитровый запас бензина для более высокогорных стоянок. По вечерам у нас оставалось время посидеть у костра с гитарой, что улучшало настроение и тонус похода.

Для экономии времени продукты мы закупали один раз в три-четыре дня, распределив закупки по нескольким участникам для одновременного посещения всех необходимых магазинов и рынка. Помимо «сухого корма», обычно покупали пару арбузов, несколько небольших дынь и прочие фрукты. Один из арбузов съедали в этот же день в обед или вечером, второй везли до ближайшего перевала. Дыни покупали маленькие, не более 2-3 кг весом, зато много, что позволяло удобно их размещать в рюкзаках и расходовать по мере желания. С такой же периодичностью останавливались на обед в чайхане, где подзаряжали от сети видеокамеру и другие электроприборы..

Мы не брали с собой рации, поскольку планировали двигаться единой группой, а при разделении группы (например, из-за ремонта) всегда подробно оговаривались дальнейшие действия. При этом в голове и в хвосте всегда ехало не менее двух человек, а все промежуточные участники — в пределах видимости друг друга, так что никто не оставался на дороге один. Механик и врач двигались последними, кроме того у одного из участников был филиал аптечки с пакетом



перевязочных средств. Плановые разделения группы не приводили к каким-либо неприятным последствиям или задержкам, за исключением эпизода в г.Каракол. На въезде в город водитель остался с одним из участников для ремонта прокола, а все остальные поехали в г.Каракол для закупки продуктов. Договорились, что они догонят нас на теплоключенской трассе. Однако, на место встречи они опоздали на целый час, т.к. не смогли купить бахчевые по дороге, и поехали для закупок на рынок, а он находится довольно далеко от маршрута. Впрочем, рации в этой ситуации все равно бы не помогли, как не помогла надежная здесь мобильная связь. В горах, где связь не работает, гораздо правильнее вообще не доводить ситуацию до той стадии, когда могут понадобиться рации, что нам в общем-то удалось.

В заключение приведу выдержки из переписки в форуме 3x9, посвященной обсуждению тактики и категоричности пройденного маршрута:

Ира: Саш, у нас ненароком вместо похода ЗКС поход 4КС получился... Нормально? Пока что три препятствия ЗКТ и четыре препятствия 4КТ, и еще два в процессе определения...

Саша: пишите всё как есть, а категорию не ставьте - пусть МКК само решает что с вами делать;))

Леша: Если бы мы изначально прислушались к Ире, все было б нормально!!!

Она же нам предлагала крутить, не расслабляясь, весь день! и не останавливаться, пока еще можно ехать! Тогда у нас были бы все шансы сделать именно "тройку"!

Но мы - халявщики, мы так не умеем... Днем в жару мы устраивались у реки на обед, с купанием и т.п., часа на три... На каждом перевале жрали арбуз... Место ночевки начинали присматривать сразу после обеда... После обустройства лагеря и вплоть до наступления темноты (когда уже можно достать гитару) многие просто скучали. От нечего делать проверяли и чинили велосипеды, вместо того, чтобы отложить это дело на завтра. Еще с вечера клеили все запаски. Плюс гады дежурные просыпались как правило затемно. Частенько мы выезжали еще до восхода солнца. А ведь кругом горы!!! И с утра еще холодно! Волей-неволей начинаешь крутить. В результате маршрутную норму обычно выполняли уже к обеду. Все что после обеда, шло в прямое нарушение графика!

Мы, конечно, подозревали, что что-то идет не так. Пробовали устраивать полудневки... Не помогает!! После полудневки дежурные встают еще раньше, а отрегулированные велосипеды едут еще быстрее!!!

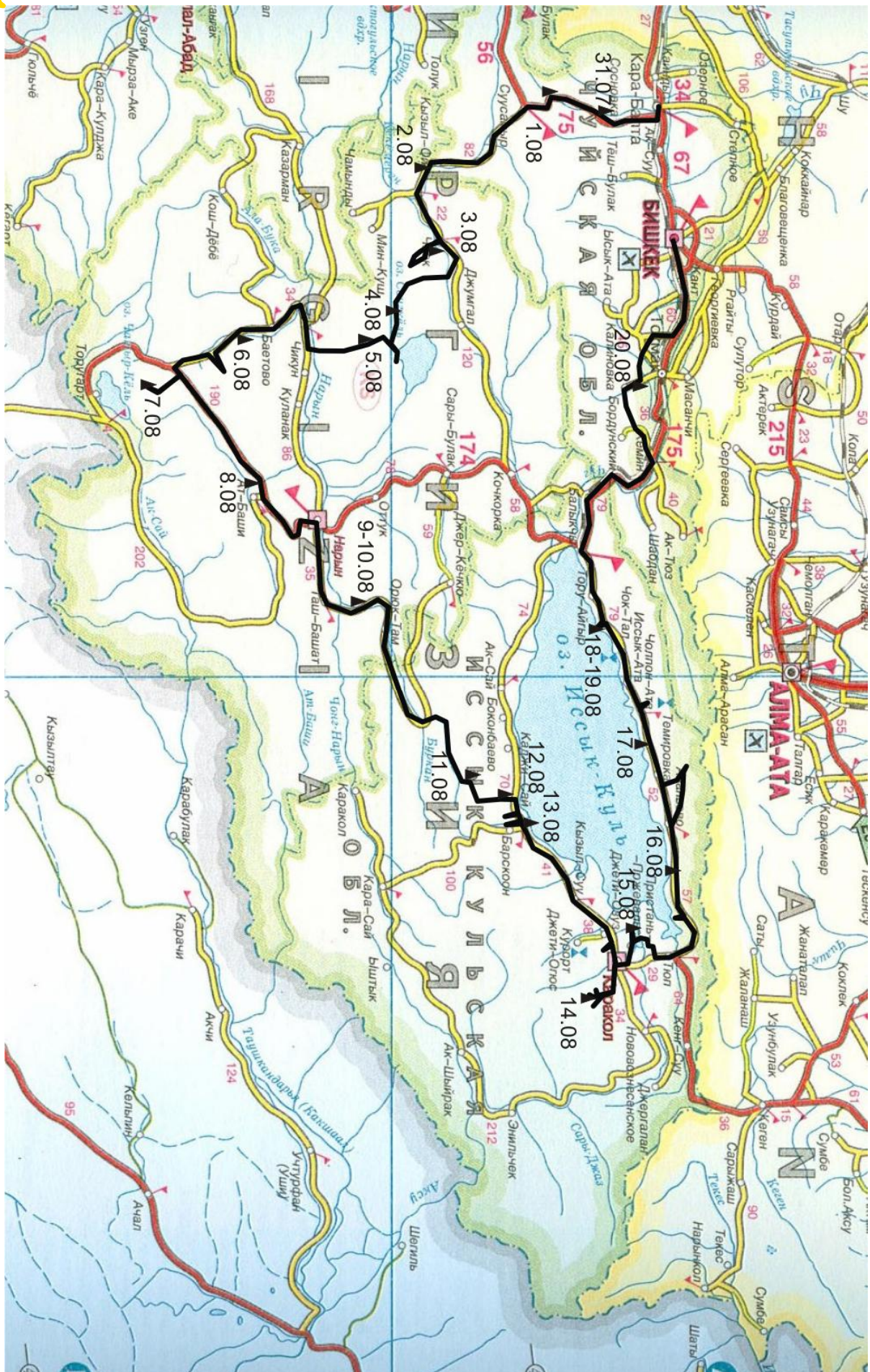
Нам стыдно смотреть в глаза настоящим суровым велотуристам, которые днем в жару не филоны, а крутят, изнывая от жажды и выбиваясь из сил. Стоянку начинают искать уже в сумерках, и полночи шарятся по кустам, ища воду. Завтракают через три часа после выезда в первой кафешке, потому что ручья и дров на месте ночевки не оказалось. А про раздолбанные накануне велосипеды вспоминают лишь после того, как механик, собравшийся первым, скрылся за поворотом.

Единственное, что я хочу сказать многоопытной МКК, так это то, что участники в этом не виноваты!

Грамотный командир даже в самых неблагоприятных условиях легко может придумать недостающие сложности! Высший класс - когда группа, падая от усталости, на рассыпающихся велосипедах, работая по 15 часов ежедневно, все-таки двигается к намеченной цели в идеальном соответствии с графиком.

В Киргизии это не получилось. Видимо, у меня не хватило квалификации.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1. СХЕМА МАРШРУТА

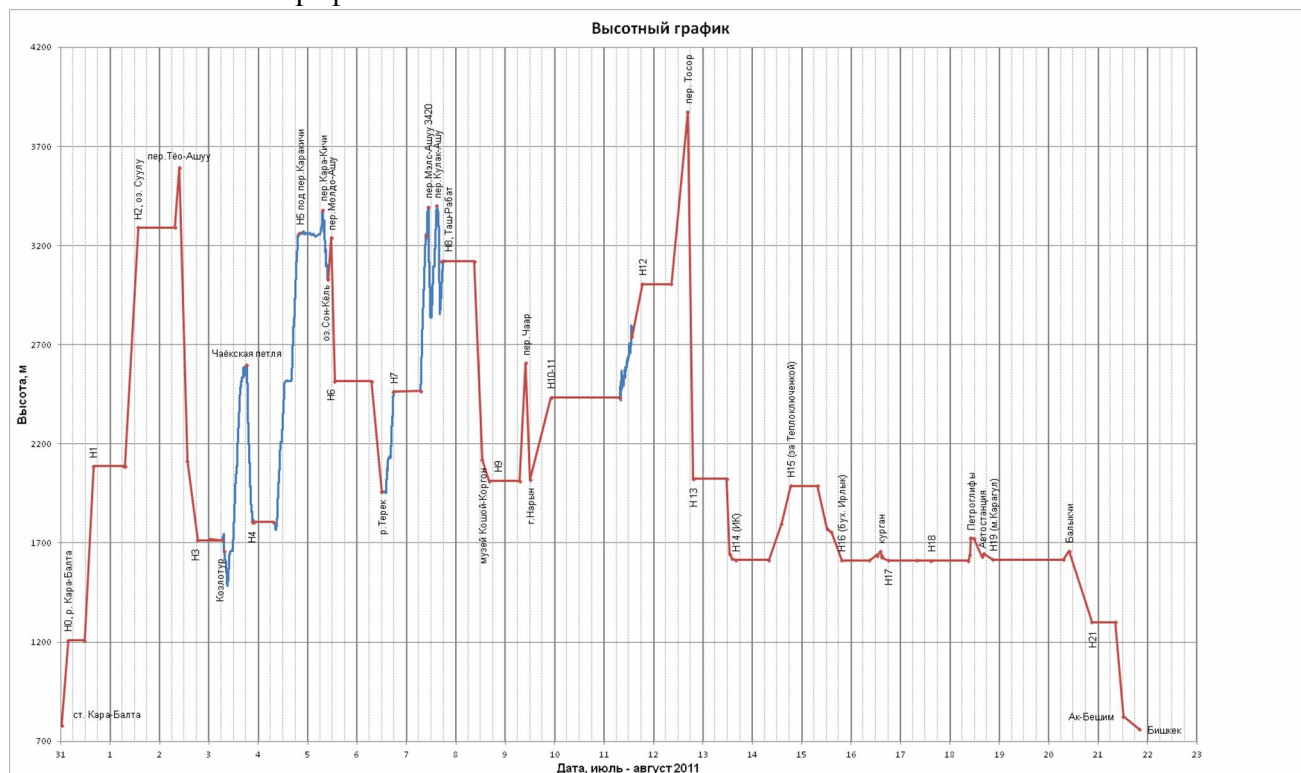


ПРИЛОЖЕНИЕ 2. ВЫСОТНЫЙ ГРАФИК И ПРОЙДЕННЫЕ ПЕРЕВЫ

Пройденные перевалы

№	Дата	Название	Высота (м)	Кат.	Покрытие	Способ прохождения
1	2.08	Тюз-Ашу	3586	н/к	дорога, тропа	От высоты 3300 подъем преимущественно пешком
2	3.08	б/названия	2600	н/к	грунтовая дорога	вело
3	5.08	Кара-Кичи	3364	н/к	грунтовая дорога	вело
4	5.08	Молдо-Ашу	3201	н/к	грунтовая дорога	вело
5	7.08	Беурайлю	3268	н/к	грунтовая дорога	вело, отдельные участки пешком
6	7.08	Мэлс-Ашуу	3420	н/к	грунтовая дорога	вело, отдельные участки пешком
7	7.08	Кулакашу	3399	н/к	грунтовая дорога	Вело
8	9.08	Чаар	2600	н/к	гравий	Вело
9	11.08	Тосор	3894	н/к	грунтовая дорога	вело, отдельные участки пешком
10	16.08	Учкуйген	2220	н/к	грунтовая дорога	вело
11	17.08	Кокбель	2375	н/к	грунтовая дорога	вело
12	22.08	Курдай	1233	н/к	Шоссе	вело

На высотном графике п-я ночевка обозначена как "Нп".



ПРИЛОЖЕНИЕ 3. ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ

Колонки в таблице: 1 – день пути, 2 - дата, 3 – маршрут; L – линейный километраж по маршруту, в том числе А –асфальт, Г – грунтовые и гравийные дороги, Т – тропы, сырты, пески, В – общее ходовое время, ч; dH – набор высоты, м; ЛП – эквивалентный километраж локальных препятствий (не входит в L); Э – экскурсионная программа

1	2	Основной маршрут	L	А	Г	Т	В	dH	ЛП	Э*
1	31.07	Кара-Балта–Сосновка – устье р.Абла. Полудневка	59	57.5	1.5		6.5	1340	0	
2	1.08	Устье р.Абла – озера Суулу. Полудневка.	21	15.7	5.0	0.3	5	1150	2	
3	2.08	Озера Суулу – пер.Тюз-Ашу (3586) – р.Кеккермен	77	14.8	61.2	1.3	11	400	6	К
4	3.08	р.Кеккермен – Чаек. (Полудневка потрачена на разведку сыртов всей группой)	44	20	24		3.5	400		
5	4.08	Чаек – пер.КараКичи	72	16	56		12	1800	0.5	
6	5.08	Пер.КараКичи (3364)– оз.Сонгкель – пер. Молдо-Ашу (3201) – р.Куртка. Полудневка.	59	0	59		6	200		
7	6.08	р.Куртка – Баетово – р.Беурайлю	93	40	53		11	900		К
8	7.08	р. Беурайлю – пер.МЭЛС-Ашуу (3420) – пер.Кулакашу (3399) – Таш-Рабат	71	0	71		10	2500	0.5	МР
9	8.08	Таш-Рабат – р.Атбаши. Полудневка	73	22	51		8	100	0.5	МР
10	9.08	р.Атбаши – пер.Чаар (2600) – г.Нарын – нижний каньон р.Малый Нарын	114	27	87		15	1700		
11	10.08	Дневка					0			
12	11.08	Нижний каньон р.Малый Нарын – источники Джилы-Су.	86	0	86		10.5	1500	1.0	КИ
13	12.08	Источники Джилы-Су – пер.Тосор (3894)– р.Тогуз-Булак	60	0	60		10.5	1200		К
14	13.08	Устье р.Тогузбулак – залив Барскаун. Полудневка	32	18	13	1	4.5	100	1.0	Р
15	14.08	Залив Барскаун – Каракол – Теплоключенка	98	95	2	1	10.5	500	1.0	М
16	15.08	Теплоключенские источники–пристань Пржевальск	50	40	10		11	500		ДИМ
17	16.08	Залив Пржевальского – Орюкты-хутор	88	71.5	15.5	1	9	300	12	СК
18	17.08	Жаркынбаево – г.Пришиб. Полудневка	45	42	2	1	5	100	12	К
19	18.08	г.Пришиб –мыс Карагул.	73	68	4	1	12		10	МП
20	19.08	Дневка					0			
21	20.08	Мыс Карагул – Балыкчи – Большой Чуйский Канал	175	171	3	1	14	300	4	Г
22	21.08	Большой Чуйский Канал (р.Шамси) – Бурана – Бишкек	93	61	28.5	3.5	12		5	ГМР
Итого			1483	780	693	11	187	14990	55.5	

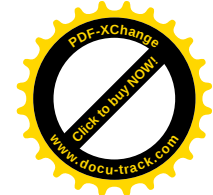
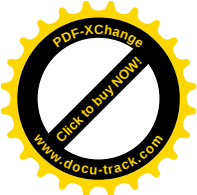
Дополнительные участки

4	3.08	Разведка дороги Чаек-Кара-Кичи по сыртам	36	0	31	5	10	1100	0.5	
14	13.08	Экскурсия в Тамга-Таш	10	2.5	7.5		2	300		П
15	14.08	Экскурсия в ущелье Барскаун	13	0	13		2	200		П
18	17.08	Ананьево – Учкуйген (2200) – р.Аксу	25	8	17		3.5	600		
19	18.08	р.Аксу – пер. Кокбель (2375) – р.Чон-Аксу – Григорьевка.	36	0	36		6	500		
22	21.08	А/вкз Бишкек – погранпереход Георгиевка	33	33			1.5	0		
23	22.08	Георгиевка – Алма-Ата (центр)	227	227			17	700		
Итого			380	270	105	5	42	3400	0.5	

Всего за поход:

1863 1051 798 16 229 18390 56

* достопримечательности: М – музеи, Р – древние городища, развалины, крепости, И – горячие источники, К – курганы и курганные группы, могильники, П – петроглифы, Д – дендропарк, С – пещерный скит, Г – интересные гидротехнические сооружения



ПРИЛОЖЕНИЕ 4. ПОДРОБНЫЙ ХРОНОМЕТРАЖ

Дата	T*	Место	Покрытие	Примечание
31.07				25км, +440м. Асфальт: 25, грунты: 0.
0.0	0.30	Ст.Кара-Балта		Выгрузились из поезда
0.0	1.20	Выезжаем со станции		Едем на север, прямой дороги в Сосновку нет
1.1	1.25	Выезд на трассу	Битый асфальт, ямы	Свернули направо, на восток
2.7	1.30	Кольцо–развилка М4	Асфальт	Дальше по М4. Ночь, машин совсем мало
16.5	2.25	Бёксё-Джол	Хороший асфальт	Тягун с равномерным уклоном. На обочине шоссе – почти велодорожка. Дует ровный встречный ветер – ночной бриз с гор
25.0	2.55	Первый мост через Кара-Балту	Хороший асфальт	Сразу за Сосновкой – КПП, за ним спуск к мосту
	3.30	Стоянка сразу за мостом справа по ходу		Полчаса потратили на разведку, искали стоянку поудобнее
	4.40	Залезли в палатку		
	5.00	На машине приехали «алма-атинцы»		Таскаем их вещи к палатке... Вот и поспали...
31.07				34км, +900м. Асфальт: 32.5, грунты: 1.5.
0.0	5.00	Стоянка в поле у Ю-3 угла забора электростанции.		Встреча группы. Сон. Подъем в 8:30. Сбор, разбор и распределения снаряжения. Обнаружено бкг неучтенной еды! Не считая «учтенных» дынь и арбузов ☺ Покупка бензина в Сосновке.
0.0	11.30	Выезжаем со стоянки	Хороший асфальт	Едем вверх по р. Кара-Балта. Встречный ветер.
6.7	12.00	Привал	Хороший асфальт	Тут возможна ночевка – ровная площадка между речкой и трассой
10.8	12.30	Устье р. Турук	Хороший асфальт	Место впадения р. Турук в р. Кара-Балта
16.0	12.50	Привал.	Хороший асфальт	Сильный встречный ветер. У дороги рядом с рекой примерно каждые 3км встречаются площадки, где можно поставить палатку.
22.5	13.40	Привал 40 минут	Хороший асфальт	Встретили группу велосипедистов из Ижевска
29.8	15.00	Привал 15 минут	Хороший асфальт	Тут возможна стоянка, но совсем рядом с дорогой
32.5	15.30	Впадение р. Абла	Хороший асфальт	Сворачиваем с шоссе на грунтовку, ищем стоянку (выше нет леса)
34.0	15.50	Стоянка у родника	Грунтовая дорога	Встали на р.КараБалта. Очень удобное место
1.08				21км, +1150м. Асфальт:15.7, грунты:5, тропы:0.3.
-1.5	7.15	Выезд из лагеря	Грунтовая дорога	Проспали на час... немного спасли быстрые сборы
0.0	7.30	Старт от места впадения р. Абла в р. Кара-Балты	Хороший асфальт	Погода идеальная, быстро лезем вверх по шоссе
6.7	8.25	Привал	Хороший асфальт	Через дорогу текут ручьи, вроде бы питьевые
11.5	-	Привал	Асфальт	Возможное место для стоянки.
15.7	10.30	Доехали до поворота на перевал у столба 129км	Асфальт	Начало старой дороги. Решили ехать на перевал в обход тоннеля
19.2	12.20	Старая дорога на перевал Тео-Ашуу.	Горная каменистая дорога	Обед 1ч. Дорога заброшена, проезжаема не везде и с трудом
19.5	13.30	Стоянка над верхним озером.	От дороги к стоянке идем пешком, вёлы несем	В долине с озерами пасут скот, воду брали из ручья, питающего верхнее озеро. У чабана купили барашка. На перевал пойдем утром
2.08				77км, +400м. Асфальт: 14.8, грунты: 61.2, тропы: 1.3.
-0.3	7.10	Лагерь	Тропа, камни	Носим велосипеды и рюкзаки к дороге



0.0	7.25	Вышли на поворот серпантина дороги	Горная каменная дорога	Дорога проезжаема на 50% с большим уклоном и рыхлого покрытия
2.5		Начало засыпанного участка дороги	Горная каменная дорога	Дорога широкая, не размытая, но с трудом проезжаема лишь на 30% из-за большого уклона и рассыпанных мелких камней
3.5		Конец засыпанного участка	Обвалившаяся дорога, тропа	Дорога частично обвалилась, идем пешком, в двух местах переносим велосипеды через локальные завалы камней
3.9	9.30	Вышли на перевал Тео-Ашуу	Горная каменная дорога	Дорога местами завалена, но велосипед везде можно катить
0.0	10.40	Начали спуск к выезду из тоннеля.	Горная каменная дорога	Дорога проезжая, по ней ездят машины на перевал к метеостанции
9.0	11.00	Южный портал тоннеля.	Горная каменная дорога	
17.2	11.40	Юрты вдоль дороги.	Асфальт	Продается кумыс и т.д.
21.8	11.50	Поворот на Суусамыр.	Асфальт	Стелла у дороги
40.2	13.00	Центр Суусамыра, мечеть.	Грейдер	Свернули направо, там целая улица магазинов, в конце улицы чайхана.
40.8	14.10	Чайхана	Грейдер	Выезжаем на грейдер напрямик по короткой дороге
55.1	15.00	Памятник батыру в пос. Кожомкул	Грейдер	
63.0	16.00	Привал у моста через р. Кекермен.	Грейдер	Тень, спуск к воде. Отдыхаем 50 минут, купаемся
73.0	17.30	центр Кызылой	Грейдер	Магазин есть, но работает только утром
77.0	18.00	Встали на ночь.	Грейдер	Живописное место, у реки. Сухие дрова в изобилии.
3.08				44км, +400м. Асфальт: 20, грунты: 24.
0.0	6.30	Выход	Грейдер	
6.0	7.20	Приток Кашкасу.	Грейдер	Над скульптурой козла возможна стоянка.
13.0	8.18	Родник	Грейдер	
19.5	8.55	Начало асфальта	Грейдер	За мостом налево. Есть рынок, магазины
21.0	9.00	Мост через Джумгол. Привал 10 мин	Асфальт с участками грейдера	За мостом налево. Есть рынок, магазины
44.0	10.00	Чаяк. Закупка еды, перекус до 11.15.	Асфальт с участками грейдера	Есть обменник (работает только в будни). Дешевый рынок.
Разведка				36км, +1100м. Асфальт: 0, грунты: 31, тропы 5.
0.0	11.15	Рынок, магазины	Асфальт	Местные утверждают, что прямой дороги на Кара-Кичи нет, но есть тропы. Решаем попробовать. Выезжаем из деревни у военкомата
0.5	11.20	Мост через Джумгол	Асфальт	За мостом дорога петляет, к военкомату можно проехать тропинками напрямик, держа курс на восток
4.0	12.00	Ручеек, роща.	Грунтовая дорога.	Удобное место стоянки
10.0	13.00	Развилка едем по правой дороге	Грунтовая дорога.	Слева у развилки – зимний кош. Правая дорога более главная
14.0	13.00	Привал	Грунтовая дорога.	Слева зимник.
16.5	15.00	Обед до 16.30	Грунтовая дорога.	Очень жарко, вода у всех закончилась. Зато мы поняли, насколько вкусным может быть арбуз!
-	16.50	Перевал	Грунтовая дорога.	Спустившись с перевала нашли питьевую воду, зимник.
20.0	18.20	Перевал 2680м	Грунтовая дорога, тропа	Поехали вниз, искали дорогу к р. Кара-Кичи, не выезжая в Чаяк. Дорог нет, а тропы рассеиваются и теряются, набиты только у кошей.
36.0	21.00	Ночевка в 4 км от моста через Джумгол	Грунтовая дорога, тропы.	Место присмотрели еще по пути наверх, как запасной вариант

**4.08**

0.0	7.10	Выезд	
4.0	7.36	Чаяк. 10 минут	Грунтовая дорога.
		дозакупка еды	
13.4	8.10	п.Каирма, центр,	Асфальт.
		колонка	
20.0	8.50	В поселке, пово-	Асфальт.
		рот на грунтовку	
22.5	9.00	Р. Джумгол	Грейдер
29.6	9.45	Привал 15 мин	Грейдер
43.5	11.45	Брод через Кара-	Грейдер
		Кичи	
44.0	11.50	Привал	Грейдер
51.0	13.00	Обед до 16.00	Грейдер
53.0	16.15	Впадение	Грейдер
		р.Кичи-Каракичи	
60.0	17.00	Привал	Грейдер
66.0	17.25	Угольные разре-	Грейдер
		зы	
66.7	18.40	Привал	Грейдер
72.0	19.20	Ночевка	Грейдер

5.08

0.0	6.45	Старт	Грейдер
0.3	7.00	Вышли на доро-	Грейдер
		гу	
1.3	7.15	Перевал Кара-	Грейдер
		Кичи	
4.6	7.45	Юрта, кумыс	Грейдер
23.7	9.00	«Т» образный	Грейдер
		перекресток	
33.0	9.50	Подъехали к озе-	Грейдер
		ру Сонг-Кель.	
47.0	11.30	Перевал Молдо-	Грейдер
		Ашу (3240м.)	
59.0	13.00	Полудневка в	Грейдер
		1км ниже сер-	
		пантина	

6.08

0.0	7.00	Выехали	
5.3	7.25	Слияние, мост	Каменистая горная дорога
6.0	7.30	Сужение долины	Злой Грейдер
10.0	7.40	Мост через речку	Злой Грейдер
25.0	8.50	Въехали в село	Злой Грейдер
26.0	8.55	Развилка равно-	Злой Грейдер
		значных дорог	
29.5	9.07	Развилка	Злой Грейдер
30.0	9.10	Нарын, мост	Грейдер
30.5	9.25	«Т» образный	Асфальт.
		перекресток.	
48.3	10.00	Начало подъема	Асфальт с выщербинами.
		к с. Баетово.	
		Привал 15 мин	

72км, +1800м. Асфальт: 16, грунты: 56.

Заливаем воду, покупаем арбузы

Курс к мосту. Можно было срезать чуть раньше

От моста - начало подъема.

Меняем камеру

Дорога переходит на Л берег.

Рядом бетонный арык, но лоток очень глубокий, во-
ду не достать.Отличное место у моста на Л берегу. За огромными
валунами – пляж, горы дров, есть тень, газон, рядом
река.

Вода в притоке намного чище, чем в реке

Привал у впадения ручья Тогу-Теке. Ручей «снеж-
ный», после обеда мутит воду в реке. До ручья на
протяжении 2-4 км – родники.

Очень красивое сине-зеленое озеро

Ручей. На подъеме на высотах 2900- 3200 много во-
ды.Хорошее место справа от дороги, на 200м ниже пе-
ревала. От левого поворота серпантина траверсом
вниз к ручью идет удобная тропинка**59км, +200м.** Асфальт: 0, грунты: 59.Дорога – хороший грейдер. Летом когда карьер не
работает дорога пустая. Осенью до 100 самосвалов с
углем в день проезжает.

За перевалом довольно полого, есть вода, чабаны

Тут сходятся дороги с озера и двух перевалов

Южный берег заболочен, купаться плохо. Вдали
видны каменные круги и балбалы. Перекусываем и
едем на пер.Молдо-Ашу.

За перевалом – эффектный серпантин!

Не протяжении 6 км ниже серпантина у самой реки
много отличных стоянок, с тенью, лужайками, ван-
нами для купания и т.д.**93км, +900м.** Асфальт: 40, грунты: 53.Абс. высота 2162м. Отсюда начинается населенка
У моста возможны удобные стоянки в кустах

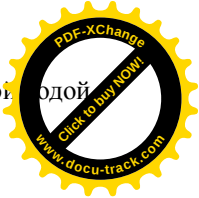
Правая дорога идет на запад в Казарман

Влево ушла дорога на Кельме

Привал 10 мин. От моста начинается асфальт

Нам направо, на запад.

Вправо уходит гравийная дорога к пос. Угут.
Дорога на Баетово уходит от р. Нарын.



60.0	11.00	Привал за с. Бай-гончак	Асфальт.
67.5	11.30	Баеково.	Асфальт.
68.5	11.42	Перекресток после автовокзала	Асфальт.
70.0	11.45	Рынок	Асфальт.
72.0	14.10	Выезжаем из Баекова.	Гравийная дорога
78.0	14.40	Пос. Терек	Гравийная дорога
81.6	14.55	Развилка	Гравийная дорога
82.0	15.00	Привал у сухого-русла р. Терек	Гравийная дорога
90.0	16.45	Брод через р. Беурайлю	Гравийная дорога
93.0	18.00	Ночевка	Гравийная дорога

7.08

0.0	6.45	Старт	Горная каменистая дорога
10.0	9.15	Пер. Беруайлю, привал 20 мин	Горная каменистая дорога
13.4	10.00	Локальный безымянный перевал	Горная каменистая дорога
15.0	10.15	Пер. Мэлс-Ашуу (3420), привал 20 мин	Горная каменистая дорога
27.0	11.45	Слияние р.Акбеит и Кол-кагар, брод	Горная каменистая дорога
38.0	13.05	Привал у родника на 3100	Горная каменистая дорога
49.0	14.30	пер. Кулакашу, 3400м.	Горная каменистая дорога
54.0	15.50	Пересекаем шоссе	Грейдер
71.4	17.00	Таш-Робат	Грейдер

8.08

0.0	8.30	Выезд	
3.2	8.45	Родник, набираем воду	Каменистая горная дорога
16.0	9.30	Шоссе	Гравийная дорога
28.0	10.00	Начало асфальтового участка	Гравийная дорога
36.0	10.30	Привал, перекус 30 мин	Идеальный асфальт
50.0	11.30	Асфальт кончился	Идеальный асфальт
59.5	12.30	Кара-Суу	Гравийная дорога
62.0	12.30	Крепость и музей Кошой коргон	Очень злой гравий
72.0	15.30	Мост через р. Ат-Баши	Гравийная дорога
73.0	16.10	Встали на Л берегу в 1км выше моста	Проселочная дорога, брод

9.08

0.0	7.00	Старт	
1.0	7.10	Мост через р. Ат-Баши	Гравийная дорога
30.5	9.50	Перевал Чаар, привал до 10.20	Злая гравийная дорога

Полощем руки и ноги в арычке с чистой водой

В Баеково 3 чайханы, гостиница.

В центр (к рынку) едем налево

Рядом есть три кафешки

Начинается гравийная дорога со «стиральной доской».

Едем налево

Едим арбуз, дыню. Привал до 16.15.

Р. Беурайлю превратилась в тонкий ручеек. Начиная отсюда и выше, можно заночевать
Встали в 500 метрах от начала серпантина (перевального взлета)

71.4км, +2500м. Асфальт: 0, грунты: 71.4

Высота пер. Беруайлю: 3270

Едем вдоль локального гребня, как бы траверсируя седло перевала

На картах перевал не показан, он находится в 1 км. к СВ от высоты 3465

У слияния на П берегу – домики, кош

Привал 40 минут. Отдыхаем, едим арбуз

Выехали на шоссе и почти тут же свернули с него к Таш-Рабату
Встали на ночевку у караван сарая

73км, +100м. Асфальт: 22, грунты: 51

Поздно выехали из-за дождя

Кругом сыро и холодно. Не верится, что днем будет жутко зноить!

Доехали до шоссе

Встречный ветер мешает насладиться скоростным спуском

Едим лепешки, пьем молоко, купленное в Таш-Рабате

Туча ушла совсем, встречный (дневной) ветер усилился, жарко

Поселок Кара-Суу

Развалины обозначены на километровке в 1.5км к ЮВ от поселка

Глубокая разведка всех берегов в поисках места для полудневки

Удобное, но заметное с проселка место

114км, +1700м. Асфальт: 27, грунты: 87

Крупный острый щебень, едем очень медленно



37.0	10.40	Восьмерка у Ксюши, распускаем тормоз, слегка правим	Асфальт/гравий
55.0	11.20	Ущелье расширяется	Горная каменная дорога
57.0	12.00	Нарын	Асфальт
60.0	12.15	Рынок, обед в кафе до 14.30	Асфальт
63.0	16.10	Выезд из Нарына	Асфальт
68.0	16.35	Парк отдыха	Асфальт
73.0	17.05	Конец асфальта	Асфальт
84.0	18.00	Привал 20 минут	Гравийная дорога
92.0	20.10	Таш-Башат (=Ворошилова)	Горная каменная дорога
100.0	21.00	Три Нарына	Горная каменная дорога
108.0	21.40	Мост через приток, прижим	Горная каменная дорога
112.0	22.00	Мост через Эки-Нарын	Горная каменная дорога
114.0	22.10	Стоянка	Горная каменная дорога

10.08

11.08

0.0	7.40	Старт	Горная каменная дорога
2.5	8.20	Мост через р.Эки-Нарын	Горная каменная дорога
8.5	8.40	Мост через р.Эки-Нарын	Горная каменная дорога
14.0	10.00	Мост через р.Эки-Нарын	Горная каменная дорога
29.0	10.40	Магазин в поселке Орюк-Там	Горная каменная дорога
32.0	11.00	Мост через р. Карагоман	Горная каменная дорога
35.0	11.25	Привал, перекус 30 минут	Горная каменная дорога
41.0	12.40	Долина р.Карасаз	Горная каменная дорога
47.0	13.10	Мост через р. Карагоман	Горная каменная дорога
75.6	16.00	Дорога идет вдоль р. Болгарт	Горная каменная дорога
80.0	17.15	Брод через приток	Горная каменная дорога
84.5	17.30	Брод р. Кашкасу	Горная каменная дорога
86.0	18.00	Ночуем на горячих источниках	Горная каменная дорога

12.08

0.0	8.40	Старт	Горная каменная дорога
10.0	9.50	Приток Учемче-ка р. Текелитор	Горная каменная дорога
15.0	10.55	Фотосессия в 1км от притока	Горная каменная дорога
25.0	12.10	Высота 3400, привал в начале	Горная каменная дорога

Покрывало все время меняется, чередуются очень волнистый асфальт, и так до Нарына перепадом больше асфальта

На спуске в основном гравий

Перед Нарыном 2км разбитый асфальт
Покупаем еду и бензин

На выезде едим арбуз со шведкой до 16.10

Света прокололась третий раз за день. Ира, Гоша и Ксюша – по разу.
Меняем камеры одну за одной. Прокол даже у Леши (второй за поход!)
Эффектный серпантин у слияния Малого и Большого Нарынов
По отчету 2009г, тут тоже можно хорошо встать. Но до озера всего 6км...

Стоянка на поляне справа чуть ниже дороги.

Дневка. Первая за поход.

86км, +1500м. Асфальт: 0, грунты: 86

Переехали на Л берег. Вдоль реки прижимы, все время вверх-вниз.
Переехали на П берег. В километре ниже моста хорошая стоянка.
Переехали на Л берег. Выше по реке лесных стоянок нет
Специально съехали к нему с трассы. Купить нечего абсолютно

Едим дыню: перевал только один, а дынь у нас много

Дорога уходит на перевальчик к Болгарту

Погода ухудшилась, пошел снег.

Дорога делает большой обходной крюк по конусу выноса
Похоже, нитка дороги меняется каждый год, чтобы обойти принесенные селями глыбы на конусах выносов боковых долин
Горячие источники, вход платный оборудована парилка. Стоимость 50 сом с человека. Ночевка в доме обошлась в 200 сом. Ужин еще 200сом.

60км, +1200м. Асфальт: 0, грунты: 60

Ждали пока растает снег. Пришлось задержаться со стартом.

Перевальный взлет в седле не проезжается. Особенно при порывистом ветре, валящем с ног



		перевального взлета.	
32.0	13.50	Привал 20 мин в Горная каменная расщелинке, за- дорога крытой от ветра.	
		Доедаем фрукты	
36.0	16.00	Перевал Тосор, Горная каменная привал 30 мин дорога	
	17.00	Спустились до Грунтовая дорога 3600	
60.4	19.20	Встали на ночь у Грунтовая дорога р.Тогузбулак	

13.08

0.0	11.30	Утром была по- лудневка.	
10.0	12.30	Шоссе Грунтовая дорога	
10.7	12.35	Въехали в То- Асфальт сорчик	
14.0	12.40	Крепость Тосор Асфальт, грунт	
15.5	13.15	«Экологический» Грунт юрт-кемпинг	
30.0	15.40	Залив Барскаун Грунт, асфальт	
32.0	16.00	Иссык-Куль, сто- Грунтовка, тропа янка у залива Барскаун	

14.08

-2.0	8.00	Вышли из лагеря Тропа, грунт	
0.0	9.00	Выезд Асфальт	
35	12.15	Въехали в Сару Асфальт	
41.6	12.35	Квзыл-Суу Асфальт	
50.0	14.00	Музей Марко Асфальт Поло	
80.0	17.00	Въехали в Кара- Асфальт кол	
94.0	18.20	Теплоключенка, Асфальт центр	
96.0	18.35	Ночевка в уще- Асфальт, грунтовая лье Арашана дорога.	

15.08

0.0	7.45	Старт	
1.0	8.00	Дендрарий Грунтовая дорога.	
4.0	9.15	Встреча на доро- Грунтовая дорога. ге	
8.0	9.50	Источник Ак- Разбитый асфальт, Суу (+200м) грунт	
24.5	12.00	Каракол: парк. Асфальт До 14.00 смот- рим город	
31.8	14.30	Базар, чайхана Асфальт	
44.0	15.30	Музей-пристань Асфальт Пржевальского	
50.0	18.30	Ночевка на ИК Гравий, песок	

16.08

0.0	8.45		
4.0	9.15	Р.Каракол Песок, потом гравий	
8.5	9.30	Дельта Асфальт	

На 34 км у Иры сломалась стойка багажника. Чиним.
ли почти час, съели дыню. Забрали у Иры сапсана,
черпая ложкой прямо со дна рюкзака

Начало спуска идем пешком из-за валунов, скаль-
ных выступов и ступенек. Удивительно, но ГАЗ-66
тут проезжает!

Дорога на спуск хорошая, но коварная из-за промо-
ин, глубиной до полуметра и такой же ширины.
Ночуем на неолитической стоянке

32км, +100м. Асфальт: 18, грунты: 13, тропы: 1
Со всех сторон – заросли эфедры с красными ягода-
ми
Выехали на трассу, идущую вокруг Иссык-Куль

Крепость на западной окраине Тосора. См. описание
достопримечательностей

«Тропа смерти» велокопес через заросли облепихи,
заслуживает считаться ЛПП

98км, +500м. Асфальт: 95, грунты: 2 тропы: 1
Пока шли до дороги, два прокола. Чиним.

Музей находится у дороги, слева. Напротив памят-
ник. По выходным музей не работает.
В городе заезжаем на рынок

Поворачиваем направо к санаторию Ак-Суу, денд-
рарию и т.д..
Встали в отличном ущелье в 1 км за Теплоключен-
кой.

50 км, +500м. Асфальт: 40, грунты: 10

Радиально 3км, +200м
Собрались у поворота к дендрарию

Радиально 8км, +200м

Посещаем городской парк, деревянную православ-
ную церковь, Краеведческий музей, чайхану.

Выдвигаемся к музею Пржевальского
Экскурсия до 17.30

Ночуем недалеко от бухты Ирлык

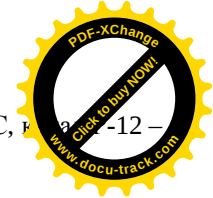
88 км, +300м. Асфальт: 71.5, грунты: 15.5, тропы
(пляж) 1.0
Едем обратно по песчаной дороге вдоль берега, по-
том на гравий
За мостом поворачиваем налево на дорогу в Михай-
ловку
Тихая приятная дорожка без а/м



		р.Жергалан			
11.0	9.55	Въезд в Михайловку	Гравий		На правом берегу – «фаунистически ком
14.5	10.05	Северный край Михайловки	Асфальт		р.Жергалан
17.0	10.20	Шоссе на Тюп	Грунты		Выехали по боковой улице, немного попетляв по поселку
29.0	11.00	Тюп, центр	Асфальт		
41.2	12.10	Курменты, поворот на грунтовку	Асфальт		Покупаем запасные камеры в двухэтажном универсаме
41.9	12.20	Артезианская питьевая скважина	Гравий		Едем искать Ак-булунские пещеру и скит
43.5	12.30	Конец дороги, обед до 13.45	Грунт		
45.8	13.55	Вернулись на шоссе	Грунт		От скважины по правой дороге
51.5	14.15	Царские курганы	Асфальт		
54.0	14.35	Родник «медведь», привал	Асфальт		Осматриваем курган, мыс, пещеру в 500м дальше конца дороги
86.0	17.30	Сворачиваем с дороги на озеро	Асфальт		
87.0	17.40	Болотце перед пляжем	Хорошая грунтовка		Курганов множество, но все давно разорены
88.0	18.00	Ночевка на песчаной косе	Полоса прибоя, песок		Вода хорошая, но кругом жуть сколько мусора
17.08					
0.0	8.00	Идем по пляжу обратно к дороге			45 км, +100м. Асфальт: 42, грунты: 2, тропы 1
1.0	8.15	Пришли к болоту	Пляж		
2.0	8.40	Вышли на шоссе	Хорошая грунтовка		Долго чистили вель и обувь после болотца
13.0	9.10	Центр Ананьево, перекресток	Асфальт		Рынок, колонка с водой. Привал, перепаковка до 10.10
23.0	10.45	Семеновка, мавзолей у р.Аксу	Асфальт		Мавзолей и памятник южнее дороги на Л берегу р.Аксу
43.0	11.40	Санаторий в с.Комсомол	Асфальт		До и после санатория есть выезды к берегу
45.0	12.20	Гора Пришиб	Асфальт		На берегу под дорогой можно вписать палатку
45.5	12.50	Пляж, стоянка в деревьях	Грунт, тропа		Заброшенный сад, можно выйти на берег
18.08					
0.0	9.00	Выезжаем в Чолпон-Ату			73 км. Асфальт: 68.0, грунты: 4.0, песок 1.0
0.5	9.15	Вышли на шоссе	Тропа, грунт		Едем шарахаться по музеям
15.5	10.00	Музей истории	Асфальт		
17.0	10.20	Музей петроглифов, экскурсия до 11ч.	Разбитый асфальт, гравий		Решили сперва посмотреть петроглифы, пока не жарко
19.0	11.55	Музей истории, экскурсия до 13.30	ВПП, гравий, асфальт		Велосипеды можно поставить на территории
20.0	14.00	Автовокзал, чайхана до 16.20	Асфальт		По пути к музею устроили привал, съели арбуз посреди ВПП
22.0	16.30	Рынок у бывшего а/п, до 17.30	Асфальт		Купили билеты для уезжающих из Чолпон-Аты
68.0	19.50	С.Кошкуль, магазин	Асфальт		Закупаем еду для дневки, перекусываем
70.0	20.10	Асфальт у санатория Кошкуль	Грунты		По пути останавливались купить фруктов, заезжали к авиабазе
72.0	20.25	Забор строящегося санатория на Ю берегу мыса Карагул	Асфальт, гравий, песок		Выехали из села по грунтовке с ЮЗ конца села
					Проводим глубокую разведку, ищем выход к берегу и стоянку. Решили идти на самый мыс по песку.



73.0	20.50	Стоянка на мысе Карагул	Рыхлый песок	Дошли уже в темноте, но на разведанном месте
20.08	t			175 км, +300 м. Асфальт: 171, грунты: 3, тропы: 1
0.0	07.05	Лагерь на мысе Карагул	Выезжаем вскоре после рассвета	
1.0	07.20	Пляж кемпинга в 1.2км севернее мыса	Пляж (гравий, песок)	30% – на пределе проезжаемости, 70% пешком
1.5	07.30	Конец асфальта, въезд в санаторий	Песчаная дорога вокруг кемпинга и забора санатория	75% – на пределе проезжаемости, 25% пешком. Смена камеры у Светы
2.0	07.35	Поворот на грунтовый «Сократ»	Асфальт (дорога к санаторию)	Едем напрямик к шоссе, к оекраине с.Кош-Кель
3.5	07.45	Выезд на поворот шоссе на ЮЗ краю с.Кош-Кель	Грунт. Т-скорость 15-20км/ч	
45.0	10.00	Автостанция и рынок в Балыкчи	Асфальт с мелкими неровностями	Большое движение, асфальт очень «трясучий»
89.0	11.30	«Красный мост». Очень замусорено	Асфальт с мелкими неровностями	Большое движение. Местами асфальт очень разбитый, идет капитальный ремонт дороги. Ветер сменился на встречный
94.0	12.00	Мостик через Чу. Привал, купание.	Асфальт с мелкими неровностями	Большое движение. Сильный встречный ветер
110.0	12.50	«Долина ресторанов».	Хороший асфальт	Очень сильный встречный ветер, прижимы, жара
125.0	16.10	Чуйская ГЭС	Хороший асфальт	Обед до 15.00
132.0	16.50	Рынок, развилка в Быстровке	Хороший асфальт	Съехали с дороги к станции. Ураганный встречный ветер, скорость 10-12км/ч
138.5	17.50	Выезд из Быстровки в Орловку	Асфальт.	Очень сильный встречный ветер. Закупаем еду
155.5	19.10	Маданият. Привал, ремонт, перекресток	Асфальт.	Новое название: Кемин.
163.0	20.20	Шамси, перекресток	Асфальт.	Слева на холме – кладбище и склепы под ЛЭП. Сюрреализм! Ветра нет вовсе
173.0	20.30	Шоссейный мост через р.Шамси	Отличный асфальт	Пережидаем дождь, меняем камеру у Свете. У дороги абрикосы, сливы и алыча
175.0	20.50	Пересечение шоссе с БЧК	Отличный асфальт	Искали стоянку, но безуспешно, кругом населенка. Меняем камеру Ксюше
175.5	21.00	Ночевка на С бе-регу БЧК	Укатанный гравий	Проехали за мост, искали стоянку. Полянки отличные, но воды в реке нет!!!
21.08				Густые сумерки. Дождь. Экстренно ищем стоянку
0.0	8.20	Ночевка		Ночуем в лесополосе у канала. Дров маловато
0.5	8.25	Мост через БЧК шоссе Шамси-Токмак	Укатанный гравий. Т-скор. 15км/ч	93 км. Асфальт: 61.0, грунты: 28.5, тропы и песок 3.5
1.5	8.45	Путепровод р.Шамси через БЧК	Гравий. Т-скорость 12км/ч.	Лагерь на Большом Чуйском канале
4.0	9.00	Шоссейный мост через БЧК	Гравий. Т-скорость 12км/ч	
5.0	9.05	Поворот дороги от БЧК к с.Бурана	Укатанный гравий. Т-скор. 18км/ч	Высота бортиков у лотка р.Шамси 1.5м, велосипеды спускаем и поднимаем вдвоем. Воды в лотке нет, иначе было бы туго
7.0	9.15	Выехали на асфальт в с.Бурана	Хороший грунт, гравий, 20км/ч	
9.0	9.20	Башня Бурана, музей. Экскурсия до 11.00.	Асфальт	
12.5	11.10	Асфальтовый перекресток в с.Ден-Арык.	Асфальт	Едем налево, на БЧК. Возможно, это лучший путь в Ак-Бешим



13.5	11.15	Выехали на БЧК	Асфальт	
15.5	11.25	Кегетинский кас- кад БЧК, разви- ка каналов	Укатанный гравий, Т-скор. 15км/ч.	Развилка каналов: БЧК идет вниз на С, на З
21.5	12.10	Поворот БЧК на З, развилка на Ак-Бешим	Гравий, камни. Т-скорость 10км/ч.	Смена камеры у Светы. Проехали лишние 300м до поворота канала в поисках более прямой дороги на Ак-Бешим, не нашли, вернулись.
23.0	12.15	Слева за полем и ЛЭП городище Ак-Бешим	Грунт, Т-скорость 18км/ч.	Дальше решили идти напрямик к городищу
28.0	13.15	Экскурсия по го- родищу, возврат на дорогу	Поле, тропы, дорожки	Городище огромное. Цитадель отмечена на карте как высота 825.2
29.0	13.30	Вернулись на БЧК в 150м се- вернее поворота канала. Обед, купание, сон до 16.00	Грунт, Т-скорость 18км/ч.	Удобный выход к воде, здесь можно заночевать
31.0	16.30	Мост через БЧК, конец песчаного участка	Песок	Песчаная дорога вдоль БЧК. Проезжается с боль- шим трудом на 50%
33.3	16.45	Мост через БЧК	Грунт, Т-скорость 18км/ч	Здесь можно удобно уехать в Чолпон на шоссе
35.0	17.10	Большое дерево, от канала отхо- дит арык.	Грунт, Т-скорость 18км/ч	Последнее место на БЧК, где можно заночевать. Прошла гроза, переждали ливень, поднялся шквали- стый встречный ветер
38.5	17.25	Мост через БЧК шоссе Ивановак- АкСай	Грунт, Т-скорость 20км/ч	По Л берегу БЧК дорога чуть лучше, последние 500м перед мостом – асфальт
41.0	17.35	Ж/д переезд в Ивановке	Хороший асфальт	Село – дунганское, дунганскую кухню искать здесь! Дождь не прекращается
46.0	17.40	Мост ч-з Крас- ную речку (=канал)	Отличный асфальт	Не верим, что мы в Ср.Азии. Все небо в тучах, идет дождь
46.5	17.45	Выехали на шос- се Балыкчи- Бишкек	Хороший асфальт	На дороге дождь, лужи, машины несутся в тучах во- ды
93.0	20.10	Автовокзал в Бишкеке	Асфальт, трасса	Очень большое движение, несмотря (или из-за того, что?) сегодня суббота

Дополнительные участки маршрута (пройжены неполным составом)

13.08 Экскурсия в Тамга-Таш

0.0	14.00	Развилка, съезд на грунтовку на повороте шоссе в 2км западнее залива Тамга	
4.0	14.30	Дорога спустилась к р.Тамга	Грунт, Т-скорость 18км/ч
4.5	14.35	Домик лесника в 4км от устья р.Тамга	Грунт, Т-скорость 15км/ч
7.5	16.00	Выезд на дорогу у электроподстанции Тамга	Грунт, камни, Т-скорость 12км/ч. Есть размыты и др.
10.0	16.10	Выезд на основную трассу у залива Тамга	Разбитый асфальт

10км +300м вело, 1.5км+100м пешком.

Асфальт: 2.5, грунты: 7.5

Надо ехать по основной грунтовой дороге вверх, не торопясь забирать влево к р.Тамга

Придерживаясь низковольтной ЛЭП, дорога выходит к р.Тамга у ее пересечения с высоковольтной

Пешая экскурсия до 15.40.См.описание Тамга-Таш

Ехать по основной дороге от домика лесника к поселку. У брода через р.Тамга есть пешеходный мостик. Дальше – подъемы, обходы садов

14.08 Экскурсия в ущелье Барскаун

0.0	07.40	Бензоколонка на шоссе у залива Барскаун	
0.5	08.05	Начало дороги Барскаун-Кумтор	
6.5	08.25	Мост через р.Барскаун	Грунт, Т-скорость 40км/ч
12.5	09.35	Выезд на шоссе	--“--
13.0	09.40	Бензоколонка на шоссе у залива Барскаун	

13км +200м вело, 3.5км+200м пешком.

Грунты: 13.0.

Местные (на колонке) про петроглифы ничего не знают

Отличная дорога с равномерным уклоном

Дальше пешая экскурсия до 09.40.

17.08 Ананьевка – Семеновское ущелье

0.0	10.00	Рынок в центре Ананьево	
5.0	10.20	Привал на краю поля 10 мин	Асфальт
7.8	10.50	Поворот с асфальта вправо на грунтовку	Асфальт
10.5	11.15	Развилка грунтовок	Хорошая грунтовка
13.0	11.45	Слева пришла дорога из Коктюбе	Зарастающая грунтовка
	12.00	Вершина очередного холма	Грунтовка
17.6	12.45	Седловина над пер. Учкуйген. Привал 30 мин	Грунтовка
~25	13:40	Юрт-городок в Семеновском ущелье	
	21:00	Отбой	

25км +600м. Асфальт: 8, грунты: 17.

Очень приятная тихая асфальтовая аллея, слева чистый арык.

Попадают абрикосы

Наезженная грунтовка уходит влево к кошу, едем прямо

Девять часов сна – какая роскошь!

18.08 Ущелье Чон-Аксу – Григорьевка

0.0	8.30	Юрт-городок	
0.0	8.45	Юрт-городок	
8.5	9.45	Привал на пер.Кокбель 30 мин	Грунтовка
16.0	11.10	Лесное озеро	Грунтовка
21.1	12.40	Мост через Чон-Аксу	Грунтовка
	12.55	юрточный городок	Грунтовка
36.0	13.40	На трассе в Григорьевке	Грунтовка

36км +500м. Асфальт: 0, грунты: 36.

Выезд. Прокол у Гоши. Фальстарт

Выезд.

Бесподобные стоянки у речки

(Дорога на Кокбель)

весьма попово

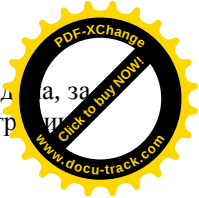
21.08 t А/вкз Бишкек – пограничный переход Георгиевка

0.0	20.40	«Новый» автовокзал	
10.0	21.00	Выезд на окружную дорогу у развязки Ак-Джло	Город, пригород. Асфальт

33км. Асфальт.

Темнеет. Обвешался светоотражателями и фонариками, как новогодняя елка

По совету таксистов, поехал по маршруту автобусов. Зря! На велосипеде и в темноте лучше было



22.0 21.30 Поворот с окружной к гра- Окружная, хороший
нице у с.Васильевка асфальт
33.0 22.00 Погранпереход «Георги- Шоссе, хороший ас-
евка» фальт

**22.08 t Георгиевка – Алма-Ата
(центр)**

33 6.00 Погранпереход «Георги-
евка»
81 9.20 Пер. Курдай, 1233м. От- Асфальт
дых 30 минут

93 10.20 Кенен. Асфальт

125 12.30 Поворот на Актерек Асфальт

150 14.20 Поворот на ст.Копа. При- Асфальт
вал, обед в кафе 1 час.
Жду ослабления ветра
180 17.00 Село Самсы. Привал 30 Асфальт
минут

188 17.30 Начало двухполосной до- Асфальт
роги

224 19.30 Каскелен. Начало освещенной дороги Асфальт

230 20.00 С.Алмалыбак. Привал 1 Асфальт. Дорога почти
час везде освещается

260 22.45 Алма-Ата, центр Асфальт. Местные
очень плохо знают го-
род, дорогу можно
спрашивать только так-
систов

* время везде указано местное

ехать по освещенному городу до Аламеда, за
тем сразу выехать на прямую дорогу к гр. и
через Виноградное

Отдельные участки дороги освещены

Вечером в вск очень большая очередь автобусов и
а/м. Велосипедистов пропускают без очереди. В
«нейтральной зоне» отдыхать некомфортно

227км, +700м. Асфальт.

Основной набор высоты не на перевале, а раньше,
у Жангурмыса. Подъем чередуется со спусками,
что увеличивает общий набор высоты. На плос-
ком седле перевала – сильный встречный ветер,
тормозит гораздо хуже подъемов

На спуске с перевала возможна ночевка, вдоль
дороги течет ручеек. В Кенене – магазины, кем-
пинг, вода. Дальше шоссе идет по пустыне, с во-
дой сложно

Очень мешает ровный и сильный встречный ве-
тер. На перекрестке – кафе, вода. Продавец обе-
щает, что на границе АА области ветер стихнет
По-прежнему сильный встречный ветер. Вода (бу-
тылочная, водопровод) только в кафешках. Цены
– как в центре Москвы

В селе есть уличная торговля пирогами и др., но
овощных развалов, как всюду в Киргизии, по-
прежнему нет. С трудом нашел дыньку, продава-
ли с а/м

Появились подъемы и перевальчики, не очень вы-
сокие, но вполне ощутимые после утренних
150км. А вот ветер помаленьку стихает
У с.Узунагач ощутимые подъемы заканчиваются,
дальше до самой АА дорога преимущественно
идет под горку

Меняю камеру. В связи с наступившей темнотой,
делаю большой привал, отдых, обвешиваюсь све-
тооборудованием. Дальше поеду не торопясь. До-
рога в основном освещена.

Финиширую на квартире у Миши. По телефону из
Алмалыбака обещал приехать в 11, так они гады
ушли в кафе и вернулись ровно в 11ч. 15 минут
ждал у подъезда ;-)

ПРИЛОЖЕНИЕ 5. РАСЧЕТ КАТЕГОРИИ СЛОЖНОСТИ

(все приведенные высотные графики построены по карте)

ПП 1. Пер. Тео-Ашуу

Район: Тянь-Шань

Границы: Сосновка – пер. Тео-Ашуу

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

$K_{нв}$ – коэфф. набора высоты – 2,78

Набор высоты - 2392м

$K_{в}$ – коэфф. абсолютной высоты – 1,6

Значение коэфф. дорожного покрытия ($K_{пк}$) – 1

Асфальт – 44км

Каменистая горная дорога – 4,7км

Разрушенная дорога (турист. тропа) – 3,9км

$KР = (Вк - Вн) / Lп$ (в %) = $(2392 / 52600) * 100\% = 4,5\%$

$K_{кр} = 1,025$

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

$КТ = 2,78 * 1,6 * 1 * 1,025 * 1,1 = 5,02$

Препятствие 4КТ

Высотный график препятствия



ПП 2. Ущелье реки Кекермен

Район: Тянь-Шань

Границы: ур. Дёлён (поворот с трассы) – пос. Арал

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

$K_{пер}$ – коэфф. пересеченности местности – 0,8

Плоская равнина с перепадами высот не более 30м

$K_{в}$ – коэфф. абсолютной высоты – 1,37

Значение коэфф. дорожного покрытия ($K_{пк}$) – 1,3

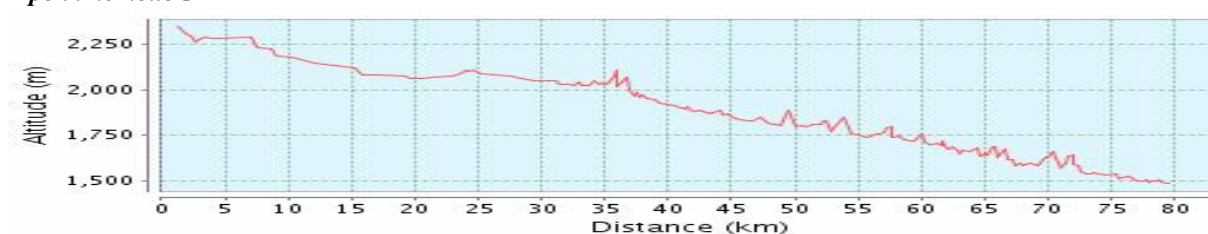
Мелкощепеночная дорога – 79,5км

$K_{пр} = 1 + L_{пп} / 100 = 1 + 79,5 / 100 = 1,795$

Сезонно-географический показатель ($СГ$) – 1

$КТ = 1,3 * 0,8 * 1,795 * 1,37 * 1 = 2,56$

Препятствие 3КТ



ПП 3. Пер. Кара-Кичи

Район: Тянь-Шань

Границы: Каирма – пер. Кара-Кичи

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

$K_{нв}$ – коэфф. набора высоты – 1,9

Набор высоты – 1570м

$K_{в}$ – коэфф. абсолютной высоты – 1,55

Значение коэфф. дорожного покрытия ($K_{пк}$) – 1,3

Профилированная горная дорога – 46,9км

Абсолютная высота 3370м

$KР = (Вк - Вн) / Lп$ (в %) = $1570 / 46900 = 3,4\%$

$K_{кр} = 1$

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

$КТ = 1,3 * 1,9 * 1,55 * 1 * 1,1 = 4,21$

Препятствие 4КТ

Высотный график препятствия



ПП 4. Пер. Кара-Кичи - Пер. Куртка – р. Нарын

Район: Тянь-Шань

Границы: Пер. Кара-Кичи – р.Нарын

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

Значение коэфф. дорожного покрытия ($K_{пк}$) – 1,3

Мелкощебеночная дорога

$К_{пр} = 1 + L_{пп}/100 = 1 + 69/100 = 1,69$

$КТ = 1,3 * 1,69 * 0,8 * 1,55 * 1,1 = 3,00$

Препятствие ЗКТ

Высотный график препятствия



ПП 5. Пер. Мэлс-Ашуу

Район: Тянь-Шань

Границы: Баетово – пер. Мэлс-Ашуу

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

Значение коэфф. дорожного покрытия ($K_{пк}$) – 1,46

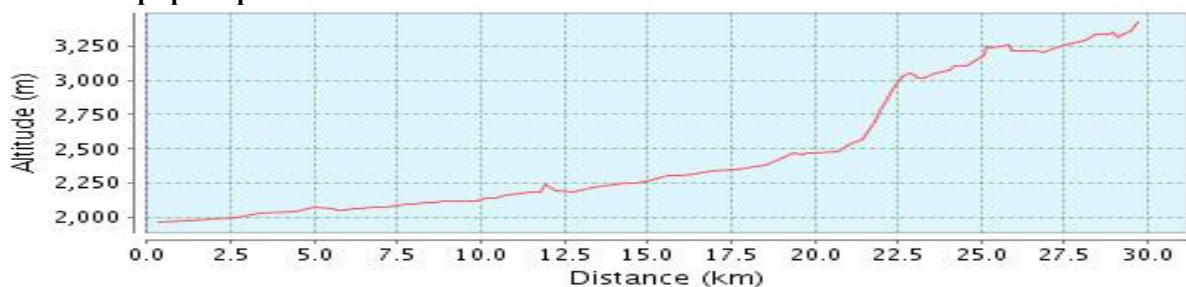
Гравийная дорога – 21км ($K_{пк}=1,3$)

Каменистая горная дорога – 15км ($K_{пк}=1,6$)

$КТ = 1,46 * 1,89 * 1,58 * 1,1 = 4,8$

Препятствие 4КТ

Высотный график препятствия



ПП 6. Пер. Мэлс-Ашуу – Таш-Рабат

Район: Тянь-Шань

Границы: пер. Мэлс-Ашуу – Таш-Рабат

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

Значение коэфф. дорожного покрытия ($K_{пк}$) – 1,47

Каменистая горная дорога – 44,4км ($K_{пк}=1,6$)

Профилированная горная дорога – 12км ($K_{пк}=1,3$)

$КТ = 1,47 + 1,56 * 1,4 * 1,58 * 1,1 = 5,27$

Препятствие 4КТ

Высотный график препятствия



$К_{пер}$ – коэфф. пересеченности местности – 0,8

Плоская равнина с перепадами высот не более 30м

$К_{в}$ – коэфф. абсолютной высоты – 1,55

Абсолютная высота 3370м

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

$К_{нв}$ – коэфф. набора высоты – 1,89

Набор высоты – 1458м

$К_{в}$ – коэфф. абсолютной высоты – 1,58

Абсолютная высота 3422м

$К_{кр}=1$

$КР = (В_{к} - В_{н}) / L_{п} \text{ (в \%)} = 1458 / 36000 = 4\%$

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

$К_{пр} = 1 + L_{пп}/100 = 1 + 56,4/100 = 1,56$

$К_{пер}$ – коэфф. пересеченности местности – 1,4

Сильнопереесеченная местность с уклонами дорог более 6% и перепадами высот от 100 до 200 м

$К_{в}$ – коэфф. абсолютной высоты – 1,58

Абсолютная высота 3422м

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

ПП 7. Выезд на трассу А365 – Нарын

Район: Тянь-Шань

Границы: выезд на трассу А365 – Нарын

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

$$К_{пр} = 1 + L_{пп} / 100 = 1 + 80 / 100 = 1,8$$

Значение коэфф. дорожного покрытия ($K_{пк}$) – 1,3

Мелкощебеночная дорога

$$КТ = 1,3 * 1,8 * 1 * 1,45 * 1 = 3,39$$

Препятствие ЗКТ

Высотный график препятствия:



$K_{пер}$ – коэфф. пересеченности местности – 1

$K_{в}$ – коэфф. абсолютной высоты – 1,45

Абсолютная высота 2750м

Сезонно-географический показатель (СГ) – 1

ПП 8. Пос. 8 марта - долина р. Джилусу

Район: Тянь-Шань

Границы: Нарын – долина р.

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

$$К_{пр} = 1 + L_{пп} / 100 = 1,8$$

Значение коэфф. дорожного покрытия ($K_{пк}$) – 1,36

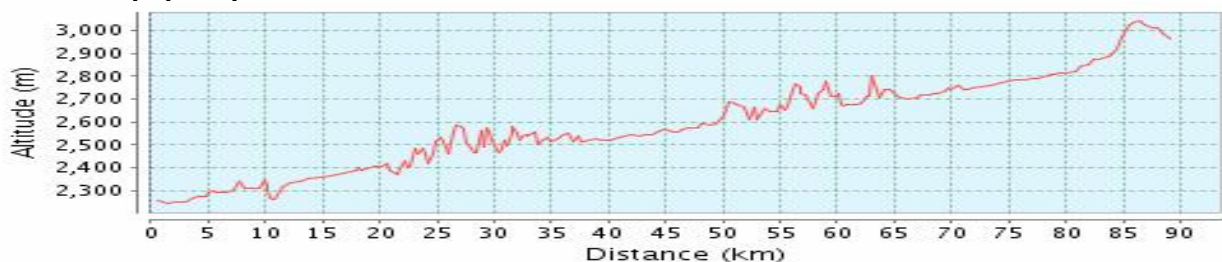
Профилированная горная дорога – 80км

Каменистая горная дорога со значительными неровностями – 8км

$$КТ = 1,8 * 1,36 * 1,4 * 1,5 * 1,1 = 5,65$$

Препятствие 4КТ

Высотный график препятствия



$K_{пер}$ – коэфф. пересеченности местности – 1,4

Сильно пересеченная местность с уклонами подъемов более 6% и перепадами высот от 100 до 200м

Суммарный набор высоты – 1856м

Суммарная потеря высоты – 1166м

$K_{в}$ – коэфф. абсолютной высоты – 1,5

Абсолютная высота – 3041м

Сезонно-географический показатель (СГ) – 1,1

ПП 9. Пер. Тосор (с юга)

Район: Тянь-Шань

Границы: долина р. Джилусу – пер. Тосор

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

$K_{нв}$ – коэфф. набора высоты – 1,35

Набор высоты 947м

$K_{в}$ – коэфф. абсолютной высоты – 1,79

Абсолютная высота – 3894

$$КТ = 1,35 * 1,79 * 1,3 * 1 * 1,1 = 3,48$$

Препятствие ЗКТ

Высотный график препятствия



Значение коэфф. дорожного покрытия ($K_{пк}$) – 1,31

Профилированная горная дорога – 36км

Каменистая горная дорога – 2км

$K_{кр} = 1$

$$КР = (В_{к} - В_{н}) / L_{пп} (в \%) = (947 / 38000) * 100\% = 2,5\%$$

Сезонно-географический показатель (СГ) – 1,1

ЛП 10. Спуск с пер. Тосор

Район: Тянь-Шань

Границы: Нарын – долина р.

$KT = K_{пр} * K_{пк} * K_{пер} * K_v * CГ$

$K_{пр} = 1 + L_{пп}/100 = 1,29$

Значение коэфф. дорожного покрытия ($K_{пк}$) – 1,54

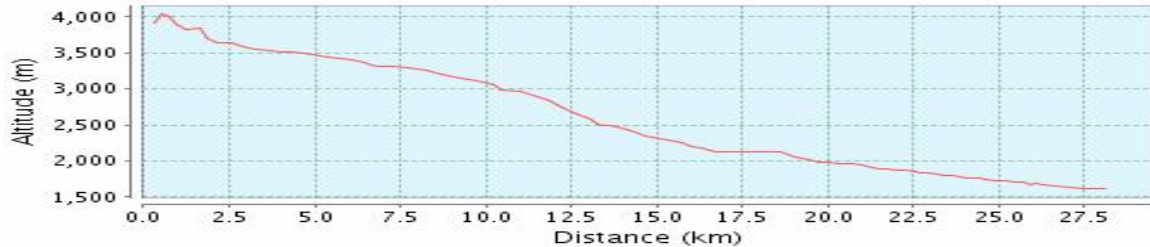
Каменистая горная дорога – 24км ($K_{пк}=1,6$)

Профилированная горная дорога – 5км ($K_{пк}=1,3$)

$KT = 1,29 * 1,54 * 0,8 * 1,79 * 1,1 = 3,13$

Препятствие ЗКТ

Высотный график препятствия



Интенсивность

$I = (L_{ф} + ЛП) * T_n / (T_{ф} * L_n) = 1538 * 13 / (21 * 600) = 1,59$

Автономность: А=1.0

Сумма баллов за препятствия

Протяженные препятствия	К.Т.	КС
Пер. Тео-Ашуу*	4	5,02
Ущелье реки Кекермен	3	2,56
Пер. Кара-Кичи	4	4,21
Пер. Кара-Кичи - Пер. Куртка – р. Нарын	3	3,00
Пер. Мэлс-Ашуу	4	4,80
Пер. Мэлс-Ашуу – Таш-Рабат	4	5,27
Выезд на трассу А365 – Нарын	3	3,39
Пос. 8 марта - долина р. Джилусу	4	5,65
Пер. Тосор	3	3,48
Спуск с пер. Тосор	3	3,13
Σ (II)		34,95

Сумма баллов по препятствиям ЗКС – 15,56, в зачет идет 10 баллов

Категория сложности:

$КС = П * I * A = 34,95 * 1,59 * 1 = 55,57$

Маршрут соответствует 4КС

ПРИЛОЖЕНИЕ 6. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО СОВЕРШЕНСТВОВАНИЮ М

При прохождении маршрута мы встретились с двумя локальными препятствиями, рые отсутствуют в таблице ЛП. Первое достаточно типично: это сухое русло реки с крутыми стенками из конгломерата. Считать такое русло каньоном не очень логично, ведь группа движется не вдоль русла, а поперек, при этом ширина русла может быть много меньше 100м. Тем не менее, спуск и подъем велосипедов в такое русло требуют коллективных усилий и отнимают известное время. По нашим оценкам, такое препятствие может быть квалифицировано аналогично переправе, но для этого желательно уточнить в МКВСМ, что переправа может быть не только через водный поток, но и через сухое русло, препятствующее нормальному движению на велосипеде. Второе препятствие, наоборот, было достаточно необычным: это лоток-водовод, перебрасывающий р.Шамси через Большой Чуйский канал. Стенки (бортики) канала бетонные, их высота около 1.5м, спуск и подъем велосипедов при переправе через лоток возможны только с применением коллективных усилий. По сути, это препятствие аналогично описанному выше. «Наш» лоток мы тоже оценили как переправу н/к, но при наличии в лотке (русле) воды переправа через него может значительно усложниться.

Кроме того, у нас есть неожиданное предложение: музеи надо считать локальным препятствием! Ведь у любого похода есть не только спортивная цель, но и культурно-познавательная; это особенно важно при поездке в иное государство с малоизвестной у нас историей и культурой. Эквивалентный километраж можно рассчитывать в зависимости от продолжительности экскурсии. Такой вид «локальных препятствий» мог бы поощрить группы к построению более разнообразных и всесторонних маршрутов.

P.S. Насчет музеев, это конечно шутка.

Но ведь в каждой шутке есть ДОЛЯ шутки, не так ли?

ПРИЛОЖЕНИЕ 7. ОБЩЕСТВЕННОЕ И ЛИЧНОЕ СНАРЯЖЕНИЕ

Групповое снаряжение	Личное снаряжение
Палатка 6-местная (4кг) Котлы 3,5л и 4,0л, хознабор, костровой тросик (1.5кг) Тент групповой 3х5м (1.5кг) Тент для велосипедов - 1шт, 2х3м (0.5кг) Трос-замок - 1 шт, 2,5м Мультитопливные горелки, экран - 2шт (1кг) Карты, компас, GPS – два комплекта Гитара, чехол, склерозник (4кг) Видеокамера, фотоаппарат, монокль (2.5кг) Аптечка, ремнабор, швейнабор (9кг)	Велосипед Велорюкзак Велочехол Спальник Коврик Фонарь Одежда ходовая и спальная Телефон Умнабор
Общий вес: 25 кг	Общий вес: 6 кг
На участника: М = 6, Ж =2	На участника: М = 6, Ж =6
Еда и бензин: от 2 до 7кг/чел на разных участках	
Всего: М = 12 (с едой от 14 до 19), Ж =8 (от 10 до 15)	

ПРИЛОЖЕНИЕ 8. РЕМОНТНЫЙ НАБОР

ИНСТРУМЕНТЫ	ЗАПЧАСТИ (общественный список)
пассатижи малые	VELOаптечка для ремонта камер
набор: микроотвертки, шило	50 заплаток (половина безклеевых), клей 2х5мл + тальк
напильник маленький треугольный, надфили	филиал велоаптечки (10 заплаток и чуть-чуть клея)
монтажные лопатки, 3 комплекта	камера 28", 4 шт, плюс 1 шт у каждого в личке
Спицевой ключ 2 шт	камера 26"(1.75-2.25), 3 шт, плюс 1шт у каждого в личке
ключи 6-гранные: 8,6,5,4,3,2,5,2 (три набора)	покрышка 26" складная
отвертки крест. и плоская, 3шт	покрышка 28" складная
мощный 6-гранник на 8мм	ремнабор для покрышки: заплатки, капрон, иглы, нитки и др.
ключи рожковые 7х5.5, 8х10, 12х13, 17 (контргайка конусов)	смазка густая (литол) 15мл, смазка для цепи, 2х50мл
педальный ключ 15-мм	замки цепи (2шт на 9 ск, 2 шт на 8 ск)
ключи конусные, два "двойных": 13х15+13х15+14х16+14х16+13х14+17	тросик тормозной (1.6 мм) 3шт, тросик для переключателей (1.3 мм) 3шт
ключ разводной малый (на 150мм)	гильзочки для законцовки тросиков 3шт, законцовки рубашек 4 шт
ключ торцевой на 12 для разборки педалей	рубашка для тросика
выжимка для цепи	проволока мягкая (медная 1.5ммх1.5м)
съемник кассеты звездочек (задних)	проволока стальная (1.3 мм х 0.5 м)
выжимка (съемник) для шатунов	Изопента
Пинцет	хомуты автомобильные – 2шт
насос (3 шт), переходник на автонасос 2 шт	правая задняя манетка
	запасные педали
ЛИЧНЫЙ СПИСОК	передняя втулка
велорюкзак, подрамная сумка, чехол на рюкзак	эксцентрики передний и задний
велочехол транспортировочный	разные болты, гайки, шайбы, шарики, винтики и др.
фонарь задний красный	конуса, маленькие автохомуты и т.д.
колодки тормозные	шарики: для втулок 6мм, для рулевой колонки 5 (или 4 мм)
фонарь налобный	
транспортировочная вставка в переднюю вилку	
спицы с ниппелями (5шт каждого размера)	
запасная камера 1шт	
Петух запасной	
Фляга	
для мытья велосипеда: тряпка, зубная щетка	
фара передняя	
запчасти для ремонта багажников (хомуты, винты 5 мм, вставки)	

Леша: Заплаток нам не хватило, надо брать больше. Мы докупили в Караколе и Тюпе автомобильных заплаток, но пользоваться ими не очень удобно, т.к. они слишком жесткие. Велосипедных заплаток в магазинах не оказалось.

Особенно мы страдали от проколов на тех дорогах, которые используются для транспортировки сена. Среди скошенной травы всегда имеются колючие ветки, они вместе с пучками сена разлетаются по всей дороге и весьма опасны для велосипеда, поскольку малозаметны. После окончания сенокосного сезона автомобили постепенно плющат все эти колючки колесами и дорога вновь становится относительно безопасной.

Вероятность проколов очень велика на подходах к стоянкам, особенно на озере Иссык-Куль, поскольку из растений у рек и озер преобладает облепиха с многочисленными острыми и коварными шипами.

Один из участников не только регулярно прокалывал колеса, но и пробивал камеры при наезде на камень. При выборе покрышек надо учитывать не только их ширину и рабочее давление, но и жесткость самой покрышки. Купленная нами в Нарыне китайская «дубовая» покрышка, похожая по типу резины на старую советскую, оказалась весьма неплоха, но к сожалению прослужила недолго из-за имевшегося повреждения корда.

Мы не были уверены, что обычные недорогие покрышки выдержат маршрут до конца, и везли с собой ремнабор для покрышек, а также запасные покрышки 26" и 28". (А с учетом купленной в Нарыне у нас было даже три запасные покрышки). Однако, все имевшиеся покрышки доехали до конца без ремонта, несмотря на значительную протяженность грунтовых дорог, в том числе большой процент каменистых. Может, сказался неагрессивный стиль езды большинства участников, а может, нам просто повезло.

Кроме заплаток и прочих расходных материалов, из ремнабора использовали винты, хомуты, вставки в трубки для ремонта багажников у Иры и Гоши. Леша в самом конце маршрута использовал запасную педаль, т.к. поленился перебрать свою (начала люфтить). Все остальное вернулось домой.

ПРИЛОЖЕНИЕ 9. АПТЕЧКА

Перевязочный материал:

Бинты марлевые (разной ширины), бинты эластичные, салфетки стерильные, пластырь бактерицидный, катушечный (разной ширины)

Средства для дезинфекции:

Концентрат хлоргексидина биглюконата 20% (для употребления разводить водой или 70% спиртом в 40 раз, в аптеках нет, добывать у медиков и биологов)

Перекись водорода (в виде таблеток гидропирита, которые растворяют в воде, 1 табл./50 мл)

Калия перманганат (а проще – марганцовка, сухие кристаллы – для прижигания, раствор можно снаружи, можно внутрь для промывания желудка)

Жидкость антисептическая (под таким названием в аптеках продают этиловый спирт, неплохого, кстати, качества)

Йодный карандаш (для точечного прижигания)

Эфирное масло чайного дерева (о-о-о, это можно почти при всех проблемах: полоскание горла, ингаляции, натирание мест ушибов, в душло больного зуба... а вот в ботинки - нельзя, расклеиваются)

Антимикробные средства:

Амоксиклав, энрофлоксацин (антибиотики широкого спектра действия)

Грамицидин (таблетки для рассасывания при болях в горле, деснах)

Обезболивающие средства:

Кеторол (очень сильный анальгин)

Темпалгин (анальгин + трнквилизатор)

Спазган (анальгин + спазмолитик)

Витамины:

Аскорбиновая кислота с глюкозой (много)

Магний с витаминами группы В

Желудочные средства:

Уголь активированный (сорбент, из расчета 10 таблеток на 1 кг веса человека минимум); смекта (сорбент)
Фталазол (противомикробный препарат)
Фестал (ферментативный препарат)
Ранитидин (блокатор соляной кислоты)
Гастал (нейтрализатор соляной кислоты)
Лоперамид (просто спасение при поносах, ничего не лечит, но позволяет не засиживаться в кустах и двигаться вместе с группой)

Мази:

Левомиколь, левосин (антибиотик + стимулятор заживления; в левосине – с анальгетиком)

Фастум-гель (обезболивающее)

«Спасатель» (стимулятор заживления, можно применять и на слизистых)

Тетрациклиновая глазная (противомикробная)

Гидрокортизоновая глазная (противовоспалительная)

Ацикловир (против герпеса)

Крема солнцезащитные

Дополнительные средства:

Бромгексин (отхаркивающее, при кашле)

Дицинон (кровоостанавливающее)

Валидол (2 таблетки, так как положено иметь в аптечке и класть под язык, если с сердцем чего не так)

Диазолин (антигистаминное средство, при аллергии, которая может случиться с каждым современным человеком в любой момент)

Ампулы:

Нашатырный спирт (если дать понюхать пострадавшему, только мертвый не очнется)

Кеторол (очень сильный анальгетик)

Спазган (анальгин + спазмолитик)

Супрастин (антигистаминное)

Дексаметазон (противовоспалительное, противоотечное, противоаллергическое)

Новокаин 2% (местное обезболивающее, в том числе можно на слизистые и в глаза)

Комментарии:

И все это приходится возить с собой. К счастью, обратный закон Мэрфи гласит: чем подробнее и лучше укомплектована медаптечка, тем меньше шансов, что она пригодится. В этом походе мы не смогли применить из взятого почти ничего; единственное исключение – это желудочные. Съели весь активированный уголь и лоперамид, еще и пополняли запас по дороге. Поскольку народ дорвался до свежих легкодоступных фруктов, а наш среднероссийский желудок не привык потреблять их в таком количестве.

Леша: Помимо злоупотребления зелеными абрикосами, в походе возникли еще четыре «субврачебные» ситуации. На спуске с перевала МЭЛС-Ашуу упал Гоша, пострадали плечо и локоть. Я опасался худшего, но ампутации удалось избежать, а от госпитализации пациент отказался. Подоспевший врач еще хуже разочаровал зрителей, заявив, что это не царапины, а фигня, которую даже не требуется обрабатывать. Действительно, через пару дней все прошло само собой, никаких следов падения не осталось (за исключением моральной травмы руководителя).

По пути с места стоянки Суулу к дороге упала Ира, однако обошлось без последствий. На спуске с перевала Тосор заехала в песчаную промоину и упала Света, но в этом случае также обошлось без ушибов и ссадин.

Наиболее серьезная медицинская проблема возникла на второй ночевке на озере Иссык-Куль. По состоянию на этот момент, Света была безоговорочным лидером по числу проколов. Однако претендовавшие на второе место Гоша, Ира и Ксюша заподозрили доктора в махинациях: якобы Светины проколы происходят вовсе не от наезда на шипы и иголки, а от банального пробоя камеры на камнях. Свету это обидело, и чтобы подтвердить свою предрасположенность именно к проколам, она во время купания наступила на ветку с огромным шипом, глубоко проткнувшим ей ногу. Рана была обработана по всей строгости технологий, и через несколько дней зажила.

Впрочем, некоторые участники предлагают альтернативную трактовку последнего инцидента. Поход уже подходил к концу, а мы еще не использовали из аптечки совсем ничего, кроме желудочных средств и крема от солнца. Врачу стало стыдно за собственную бездеятельность, и он решил заняться самообслуживанием (т.е. обеспечивать себе пациентов).

ПРИЛОЖЕНИЕ 10. ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ КАРТОГРАФИЧЕСКИЕ МАТЕРИАЛЫ, КООРДИНАТЫ НЕКОТОРЫХ ТОЧЕК, WGS-84

Использовались стандартные карты, найденные в интернете, и распечатанные со сведением соседних листов и перекрытием для удобства использования. Все карты были заламинированы бытовой термоклейкой пленкой, что весьма пригодилось в сырую погоду.

1. **Обзорная карта автомобильных дорог Киргизии** (содержит ошибки и много мелких неточностей)
2. **Карты издания генштаба СССР масштабов 1:1000 000 и 1:500 000 – обзорные; масштабов 1:200 000, 1:100 000 – маршрутные; 1:50 000 – на ключевые участки**
(карты не отражают современное состояние дорожной сети и изменения в топонимике)
3. **Космические снимки системы Google Earth** (оказались малополезны)

lat, N	lon, E	Дата, время	Н	Точка
42.635603	73.896321	31.07.2011 08:45	1209	ночевка 1 (полуночевка) на р. Кара-Балта
42.401059	73.781022	01.08.2011 06:37	2088	ночевка 2 на р.Абла
42.177282	73.964984	02.08.2011 13:29	2114	чайхана в Сусамыре
42.132824	74.080216	02.08.2011 15:09	2049	Кожомкул - могила и памятник
42.356327	73.804621	02.08.2011 07:28	3292	Ночевка 3 на озерах Суулу
42.343682	73.806491	02.08.2011 09:43	3593	Перевал Тёо-Ашуу
41.926297	74.154741	02.08.2011 22:20	1713	Ночевка 4 на берегу р. Кекеремен (за с.Кызыл-Ой)
41.917472	74.223107	03.08.2011 07:28	1659	Козлотур и родник у дороги
41.76872	74.714748			Привал с обедом у моста и камнескал в ущелье Каракичи
41.739377	74.838361	04.08.2011 20:06	3262	Ночевка 5 под пер.Каракичи
41.652544	75.023333	06.08.2011 06:43	2515	Полудневка после спуска с красивого серпантина пер. Куртка
41.20752	75.005906	06.08.2011 15:13	2125	Размытый мост через р.Терек
41.116476	75.026582	06.08.2011 17:43	2463	Ночевка перед пер.Беурайлю
41.073529	75.029797	07.08.2011 09:21	3252	Перевал Мэлс-Ашуу (3420), он же Беурайлю-автомобильный
40.981588	75.172962	07.08.2011 14:36	3400	Перевал Кулакашу
40.823228	75.288665	07.08.2011 17:00	3120	Таш-Рабат коорд. получены в GE
40.842883	75.288503	08.08.2011 08:52	3045	Родник перед Таш-Рабатом
41.12348	75.701861	08.08.2011 12:45	2119	Кошой-Коргон, музей и развалины крепости
41.192697	75.736929	08.08.2011 19:23	2012	Ночевка на р.Ат-Баши
41.310883	76.030301	09.08.2011 09:50	2607	Пер.Чаар
41.597892	76.430098	09.08.2011 23:39	2434	Место дневки на озере в ущелье р.Малый Нарын
41.727786	76.748922	11.08.2011 13:10	2756	Развилка дорог
41.727298	76.85711	11.08.2011 14:43	2745	Каменный круг (могильник?)
41.865338	77.039389	11.08.2011 18:27	3006	Источник Джилы-Су
41.949134	77.366136	12.08.2011 16:33	3875	пер. Тосор
42.094413	77.370855	12.08.2011 20:01	2024	Ночевка на р.Тосор на неолитической стоянке
42.168736	77.433836	13.08.2011 12:58	1644	Городище Тосор (кладбище)
42.154208	77.499713	13.08.2011 14:16	1619	
42.190834	77.57336	13.08.2011 19:19	1614	Стоянка восточнее залива Барскаун (первая ночевка на ИК)
42.368203	78.048735	14.08.2011 14:06	1798	Музей (не работал)
42.452048	78.529371	14.08.2011 19:43	1988	Ночевка на р.Арашан
42.489178	78.394603	15.08.2011 12:26	1771	Церковь в Караколе
42.491437	78.383867	15.08.2011 14:23	1756	Рынок, чайхана там же
42.568608	78.264861	15.08.2011 19:20	1612	Ночевка на ИК недалеко от музея Пржевальского
42.772184	78.252271	16.08.2011 12:20	1640	Скважина с водой у пос.Курменты
42.766225	78.247975	16.08.2011 12:40	1637	Пещерный скит и крест на мысе Ак-Булун
42.770849	78.192795	16.08.2011 14:13	1657	Один из курганов у дороги
42.758772	78.155579	16.08.2011 14:44	1637	Родник-медведь у дороги
42.753477	78.130536	16.08.2011 15:01	1628	Школа имени Герцена
42.72697	77.787592	16.08.2011 18:58	1613	Ночевка на пляже у с.Чон-Урюкты, к которому шли через болото
42.66526	77.255629	17.08.2011 14:51	1611	Ночевка в саду у с.Бостыри, среди вишни, яблок, абрикосов
42.650342	77.087636	18.08.2011 09:39	1638	Краеведческий музей в Чолпон-Ате
42.657776	77.056778	18.08.2011 09:59	1725	Музей петроглифов в Чолпон-Ате (уточнены по GeoSetter)
42.65679	77.055176	18.08.2011 11:37	1723	ВПП у музея
42.646389	77.081329	18.08.2011 15:41	1632	Автостанция в Чолпон-Ате
42.642962	77.064279	18.08.2011 16:33	1647	Базар в Чолпон-Ате
42.51563	76.626954	18.08.2011 21:52	1616	Ночевка на мысе Карагул