

ТУРИСТСКО-СПОРТИВНЫЙ СОЮЗ

г. ЕКАТЕРИНБУРГА

**Отчет
о велопоходе IV к.сл. по Казахстану
(30.04 - 14.05.2010)**

**Алма-Ата – Капчагай – пер. Архарлы (1086 м) – Талды Курган –Текели –
р.Кора (1780 м) – Текели –Жалгызгааш – т.2200 – Жалгызгааш - Рудничный –
Коксу – ЖайнакБатыра (Голубиновка)– пер. АлтынЕмель (старый) (1688 м)
р.АлтынЕмель – пер.АлтынЕмель(авто) 1710 м - СарыОзек - Алма-Ата.**

Маршрутная книжка №30/10

Руководитель: Ляпустин В.Н.

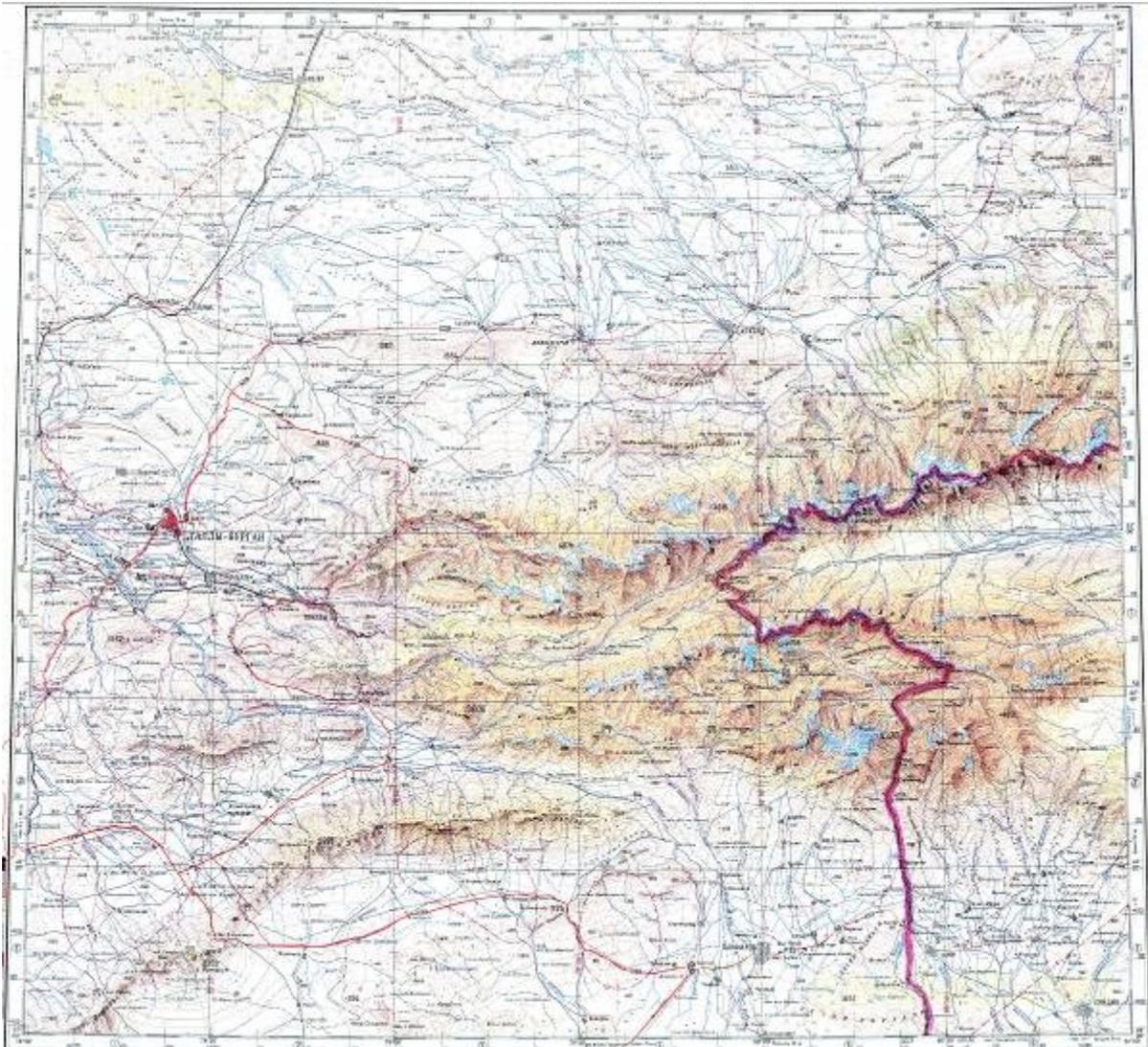
г. Екатеринбург
2010 г.

Содержание:

1. Справочные сведения о походе;
2. Сведения об участниках;
3. График прохождения маршрута;
4. Техническое описание маршрута;
5. Схема маршрута;
6. Описание маршрута;
7. Краткие выводы.

Район проведения похода – Северо-Восточный Казахстан (Джунгарское Алатау) уральскими велотуристами практически не посещался. В рамках данного семинара было принято решение о проведении глубокой разведки отрогов Тянь-Шаня – Джунгарии. Цель похода – посещение р. Кора (жемчужины Семиречья), разведка подходов к водопаду Бурканбулак высотой 100 м и оценка возможности прокладывания веломаршрута в данной части Джунгарии. Затем, оценка прохождения веломаршрутом из Текели в Рудничный несколькими вариантами, в т.ч. через Жалгызгаш с прохождением т.1605 и 2265 м. Оценка вариантов прохождения маршрута от Чкалова через хребет Алтын-Емель перевалами Тоши (2995 м) и Копал (3050 м), выходом на федеральную магистраль и возврат до Алма-Аты через Кокпек, либо СарыОзек.

Сезонно-географический показатель для данного района путешествия и времени года принимаем равным 1,2 (Таблица 10 ***Методики категорирования велосипедных маршрутов. Далее, просто Методика***).



2. Сведения об участниках:

№ п.п.	Фамилия, имя, отчество	Год рождения	Туристская подготовка* перечислить походы, совершенные по данному виду туризма (У — участником, Р— руководителем) с указанием районов и категорий сложности	Обязанности в группе
1	Ляпустин Виталий Николаевич	29.09.1954	4У Закавказье 1983 (вел); 5У Киргизия 1985 (вел); 3Р Башкирия, 1986 (вел); 1Р Юж.Урал, 2008 (вел); 3Р Киргизия, 2009 (вел)	Руководитель
2	Григорьева Ирина Юрьевна	17.01.1958	4У Карпаты, 1982 (вел); 3Р Тянь-Шань, 1988 (вел); 1У Ср.Урал 2007 (вел); 3У Киргизия, 2009 (вел)	Завхоз
3	Косицына Валентина Анатольевна	28.04.1962	1У Ср. Урал 2007 (вел). 1У Юж. Урал 2008 (вел) 3У Киргизия, 2009 (вел)	Медик
4	Балакин Сергей Анатольевич	28.08.1956	3У Башкирия, 1986 (вел); 1Р Ср.Урал 2004 (пеш); 4У Алтай 2005 (вод); 3У Киргизия, 2009 (вел).	Механик

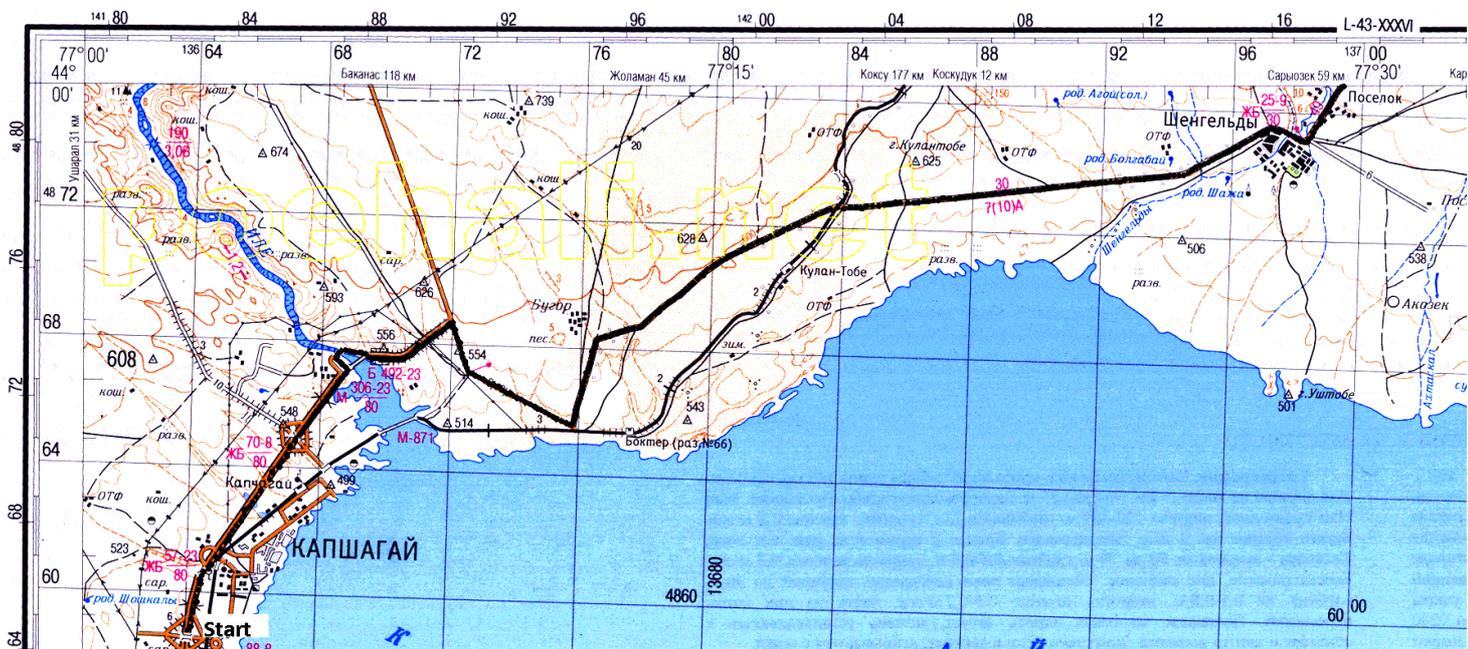
3. График прохождения маршрута:

Даты	Дни пути	Участки маршрута	Км	Способы передвижения
30.04.2010	0	Екатеринбург – Алма-Ата	0	Паровоз
02.05.2010	0	Екатеринбург – Алма-Ата	0	Паровоз
03.05.2010	1	Алма-Ата - Капчагай	75	Авто
03.05.2010	1	Капчагай – пер.Архарлы (1086 м) – поворот на Сары-Озек	101	велo
04.05.2010	2	Поворот на Сары-Озек – Талды-Курган	94	велo
05.05.2010	3	Талды-Курган – г. Текели	43	велo
06.05.2010	4	г. Текели – долина р. Кора	24	велo
07.05.2010	5	долина р. Кора – Текели - Жалгызгааш	58	велo
08.05.2010	6	Жалгызгааш - р.отм.2265 – разв.фермы - Жалгызгааш	40	велo
09.05.2010	7	Жалгызгааш – Рудничный – Коксу - Чкалов	87	велo
10.05.2010	8	Чкалов - Голубиновка – пер. Алтынемель – ферма.№ 3 с-з им.Ленина	59	велo
11.05.2010	9	ферма.№ 3 с-з им.Ленина – Сары-Озек	45	велo
11.05.2010	9	Сары Озек – Алма-Ата	165	авто
12.05.2010	10	Алма-Ата – Екатеринбург	0	Паровоз
13.05.2010	0	Алма-Ата – Екатеринбург	0	Паровоз
14.05.2010	0	Алма-Ата – Екатеринбург	0	Паровоз

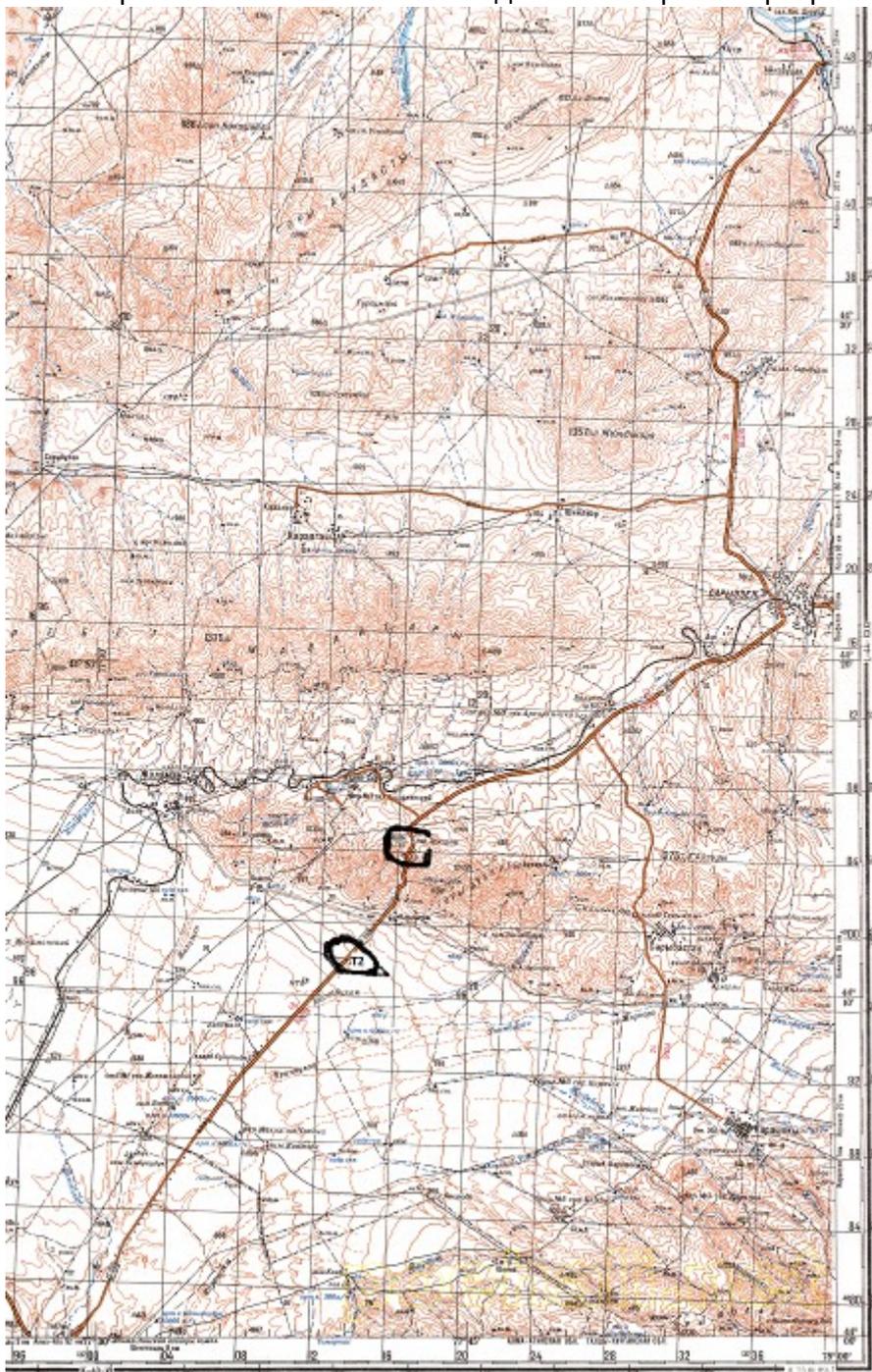
4. Техническое описание маршрута

пп 1. г.Капчагай - т.2 (Карта 1, Карта 2)

			Вн, м	Вк, м		Лпп	Кпк	Кпер	Кпр	Кв	СГ	КТ	КС
ПП1	г. Капчагай - т.2	Равн	507	800		71	0,8	1,2	1,71	1,06	1,2	2,1	II



Старт путешествия от кольцевой развязки, при въезде в г.Капчегай (Карта 1), окончание протяженного препятствия ПП1 – начало подъема на перевал Архарлы (точка 2, Карта 2).



L_{пп}=71 км

Асфальт. В городе четырехполосное движение, за городом-двухполосное. Асфальт на всем протяжении до г. Талды-Курган. **К_{пк} – коэффициент покрытия принимаем равным 0,8.**

На всем протяжении до начала перевального подъема повышения уровня почти не ощущается: небольшие подъемы 200-300 метров перемежаются небольшими спусками. Эта часть пути четко укладывается в стандартную формулировку: «Среднепересеченная местность со средними уклонами подъемов 4-6 % и перепадами высот от 50 до 100 м». **К_{пер} – коэффициент пересеченности местности определяем равным 1,2.**

Рассчитываем коэффициент протяженности препятствия для данного участка: **(K_{пр}=1+L_{пп}/100)**

$$K_{пр}=1+71/100=1,71.$$

К_в - коэффициент абсолютной высоты определяется по Таблице 7 Методики определения категорийности велосипедных походов. Методом экстраполяции определяем, что высоте 800 метров соответствует показания таблицы – 1, 06. **К_в=1,06**

Категорию трудности определяем по формуле Методики для равнинного участка:

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

$$КТ=0,8*1,71*1,2*1,06*1,2= 2,1 \text{ что соответствует II категории сложности.}$$

Данное протяженное препятствие (ПП1) включено в общий перечень препятствий из-за:

- характерного рельефа (среднепересеченная местность, равнина с медленным повышением уровня);
- особенностей его преодоления (достаточно высокий, в сравнении с горными участками пути, трафик движения, средний и высокий темп движения группы);
- напряженного водного баланса (удаленность открытых источников воды от трассы предполагает наличие дополнительного запаса питьевой воды и экономного ее использования);

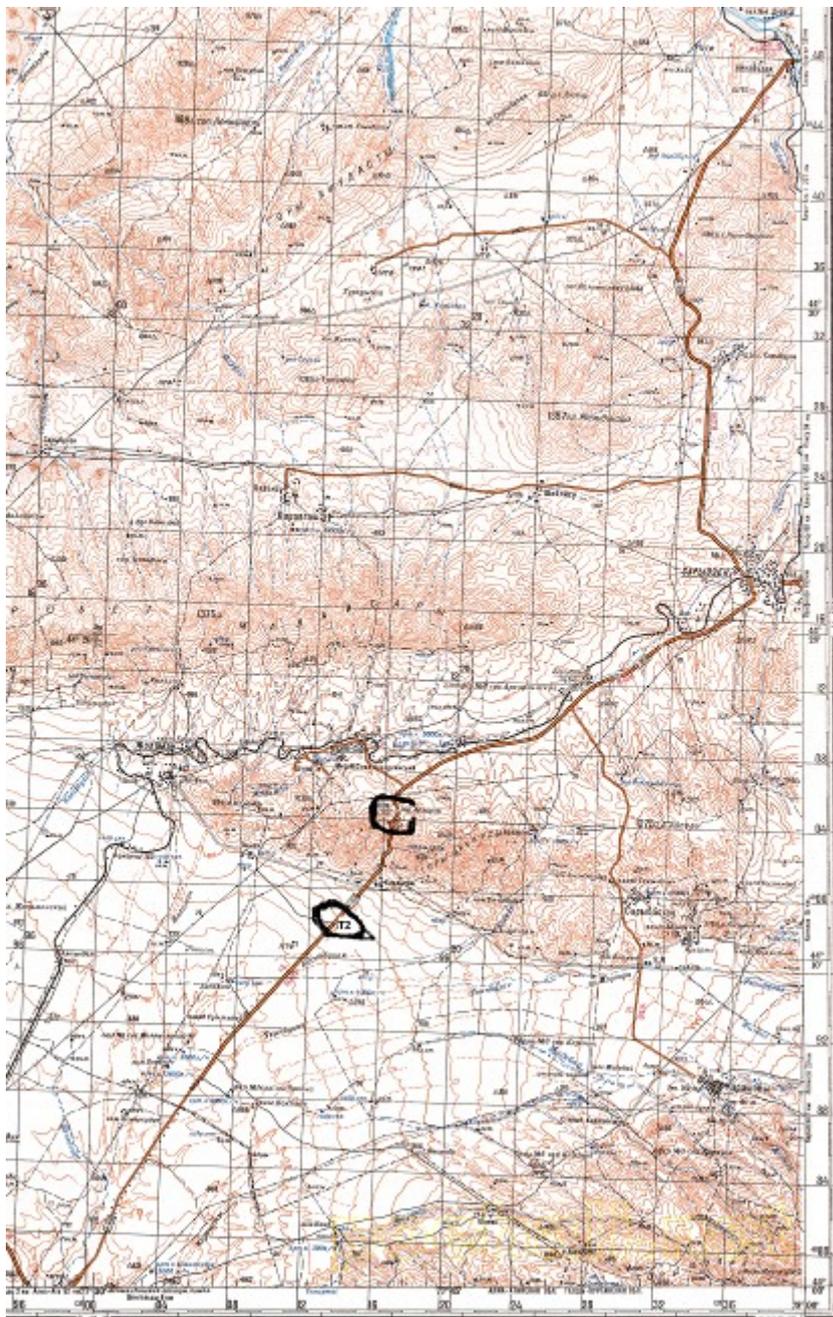
пп 2. Перевал.Архарлы (т.3)-СарыОзек (т.4) (Карта 2)

			Вн, м	Вк, м		L_{пп}	К_{пк}	К_{пер}	К_{пр}	К_в	СГ	КТ	КС
ПП2	пер.Архарлы (т.3)- СарыОзек (т.4)	Равн	1086	982		23	0,8	1,2	1,23	1,1	1,2	1,6	II

Начало ПП2 от перевальной точки Архарлы (т.3), окончание протяженного препятствия ПП2:

Т-образный перекресток дороги СарыОзек- ТалдыКурган (точка 4). **L_{пп}=23 км**

Выбор данного протяженного участка обусловлен изменением рельефа местности, общим повышением уровня дороги (в среднем до 1000 метров над уровнем моря).



Асфальт на всем протяжении до г. Талды-Курган. **Кпк – коэффициент покрытия принимаем 0,8.** На всем протяжении участка местность среднепересеченная: **Кпер – коэффициент пересеченности местности определяем равным 1,2.** Рассчитываем коэффициент протяженности препятствия для данного участка: **(Кпр=1+Лпп/100) Кпр=1+23/100=1,23.** **Кв - коэффициент абсолютной высоты** определяется по Таблице 7. Методом экстраполяции определяем, что средней высоте $(1086+982)/2=1034$ метра соответствует показания таблицы – 1,1. **Кв=1,1**

Категорию трудности определяем по формуле Методики для равнинного участка:

$$(КТ = Кпк * Кпр * Кпер * Кв * СГ)$$

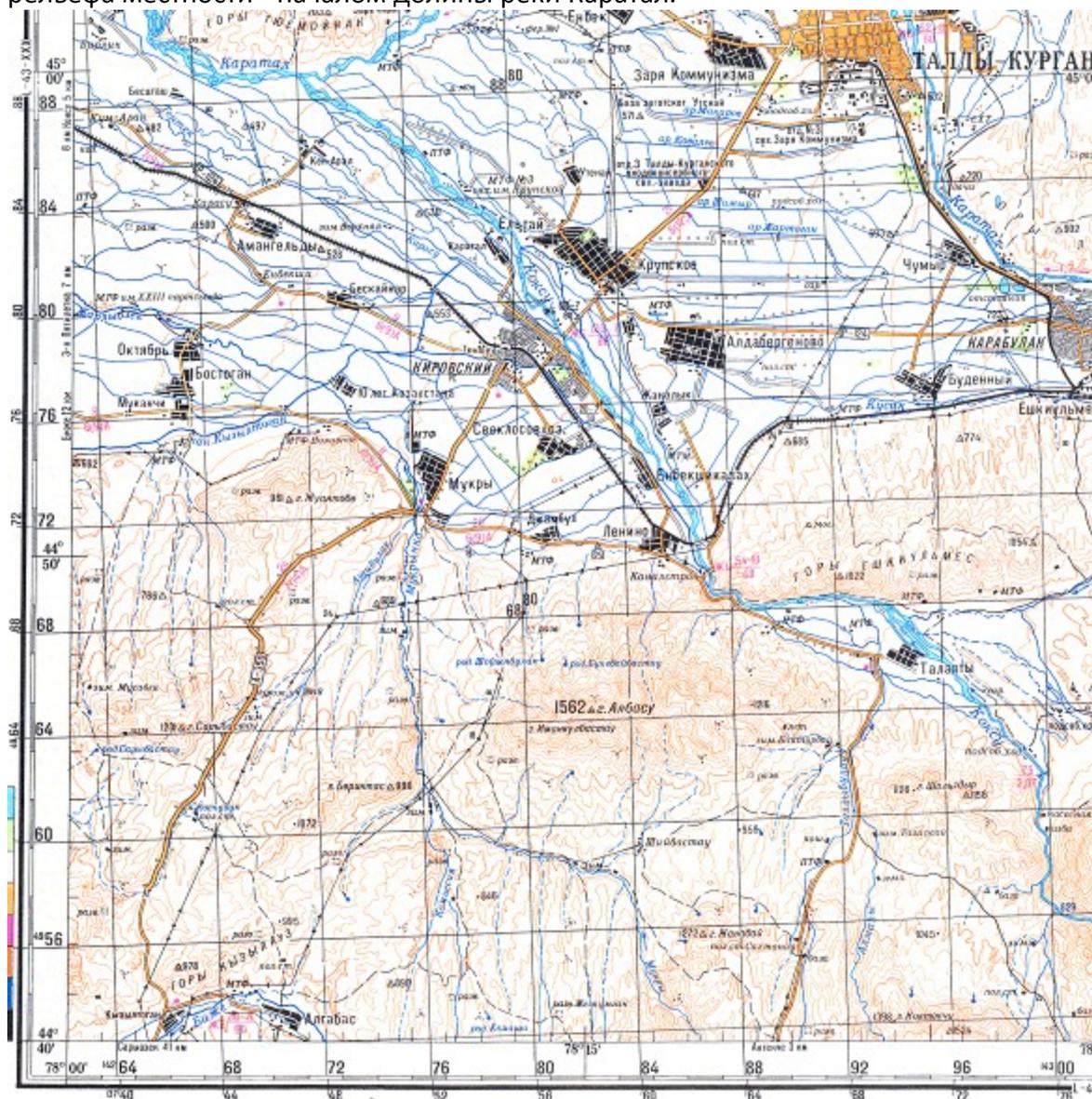
$КТ=0,8*1,2*1,23*1,1*1,2= 1,6$ что соответствует II категории сложности.

Данное протяженное препятствие (ПП2) включено в общий перечень препятствий из-за:
- характерного рельефа (среднепересеченная местность, плато со средней высотой около 1000 метров);

пп 3. СарыОзек(т.4) - Мукры (т.5) (Карта 2, карта 3.)

			Вн, м	Вк, м		Лпп	Кпк	Кпер	Кпр	Кв	СГ	КТ	КС
ППЗ	СарыОзек (т.4) – Мукры (т.5)	Равн	982	600		68	0,8	1,2	1,68	1,05	1,2	2,0	II

Начало ППЗ от Т-образного перекрестка дороги СарыОзек - ТалдыКурган (точка 4), окончание протяженного препятствия ППЗ: (точка 5). Выбор окончания ППЗ обусловлен изменением рельефа местности - началом долины реки Каратал.



L_{пп}=68 км

Асфальт на всем протяжении до г. Талды-Курган. **К_{пк}** – коэффициент покрытия принимаем **0,8**.

На всем протяжении от конца перевального подъема и до перекрестка местность среднепересеченная: **К_{пер}** – коэффициент пересеченности местности определяем равным **1,2**.

Рассчитываем коэффициент протяженности препятствия для данного участка **К_{пр}** (**К_{пр}=1+L_{пп}/100**) **К_{пр}=1+68/100=1,68**.

К_в - коэффициент абсолютной высоты определяется по Таблице 7. Методом экстраполяции определяем, что средней высоте $(982+600)/2=790$ метров соответствует показания таблицы – **1,05**. **К_в=1,05**

Категорию трудности определяем по формуле Методики для равнинного участка:

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

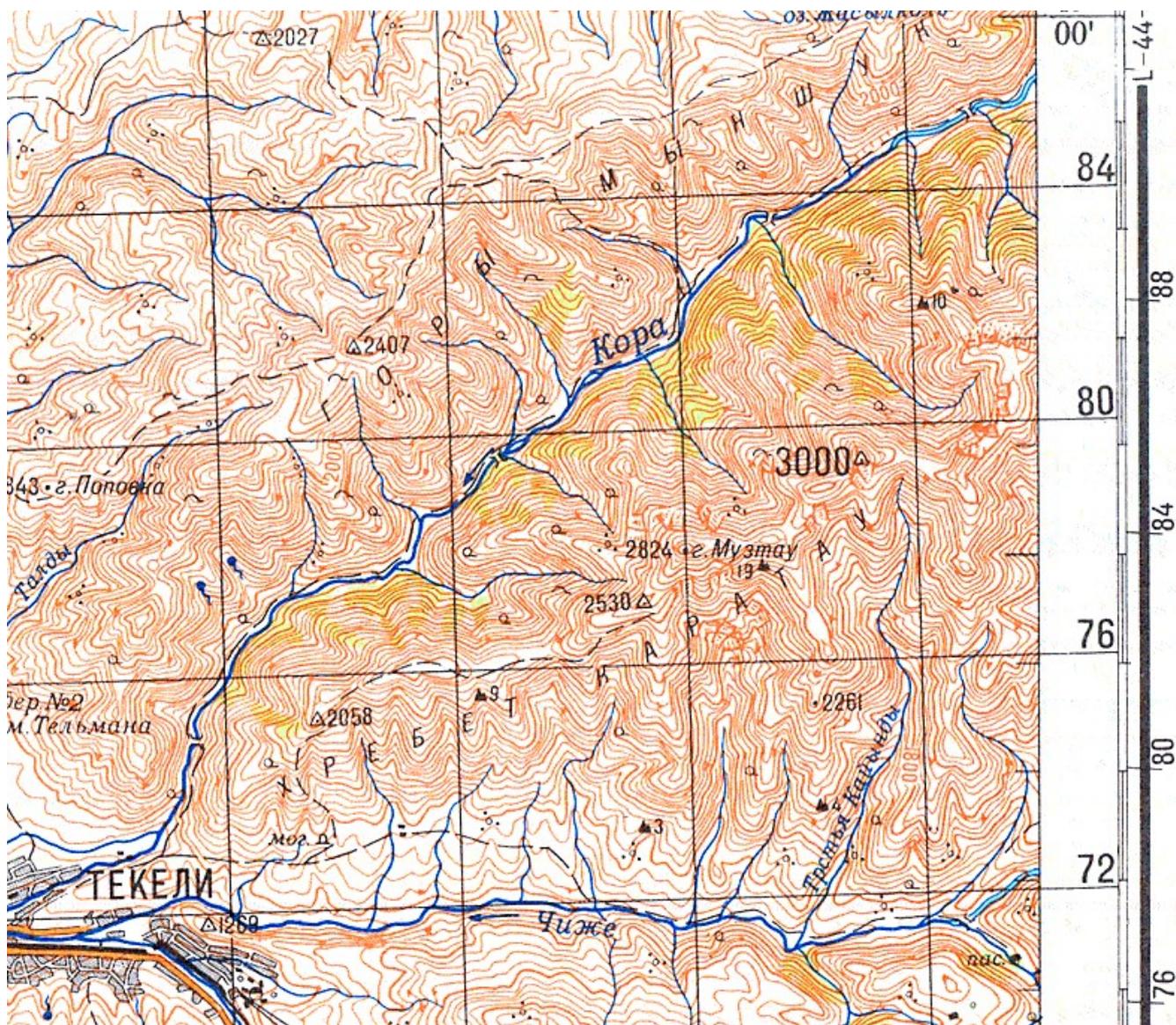
КТ=0,8*1,2*1,68*1,05*1,2= 2,0 что соответствует II категории сложности.

пп 4. г.Текели – р.Кора (т.6) (Карта 4)

			Вн, м	Вк, м	Уклон, КР	L _{пп}	К _{пк}	К _{нв}	К _{кр}	К _в	СГ	КТ	КС
ПП4	г.Текели – р.Кора (т.6)	горн	1000	1780	3%	24	2.0	1,28	1	1,25	1,2	3,84	IV

Начало участка ПП4: окраина г. Текели; окончание участка - ущелье р. Кора, 24ый километр

L_{пп}=24 км.



Каменистая горная дорога со значительными неровностями, уступами, выступающими частями скального массива, местами крупнощебеночная дорога, преобладающий размер камней 30 мм и выше. Для данного периода времени характерна затяжная весна. А обилие выпавшего снега привело к наличию множества дополнительных препятствий на всем участке пути. Группа преодолевала массу препятствий в виде ручьев, наносов песка, камней и льда на месте схода лавин. Одну лавину группа преодолевала в течение часа, переноса велосипеды и велосумки челночным способом.

ЭП – эквивалентный пробег (табл.11), определяемый путем экспертной оценки Локального препятствия (ЛП) по таблице 1 Методики, где i – порядковый номер Локального препятствия.

ЭП₁ – $16 \cdot 0,5 = 8$ км (броды от ручьев, образованных из-за таяния снега и лавин, 16 штук);

ЭП₂ – $1 \cdot 2 = 2$ км (н\к переправа через протоку шириной 10 м реки Кора, при обходе сошедшей лавины);

ЭП₃ – $2 \cdot 1,5 = 3$ км (н/к, отдельные гряды или лунки песков, два участка по 120 метров);

ЭП₄ – $1 \cdot 2 = 2$ км (каменный завал, бурелом, снег, лед в результате сошедшей лавины);

Локальное препятствие данного участка: $ЛП_4 = ЭП_1 + ЭП_2 + ЭП_3 + ЭП_4 = 8 + 2 + 3 + 2 = 15$ км

При расчете КТ данные локальные препятствия не учитывались.

Принимаем $K_{пк} = 2.0$

$K_{нв}$ - коэффициент набора высоты определяется по Таблице 6 Методики. $K_{нв} = 1,28$.

Среднее значение уклона $KР$ на всем подъеме составляет для данного участка $KР = (1780 - 1000) / 24000 = 3\%$

$K_{кр}$ - коэффициент крутизны определяется по Таблице 8 Методики, что для данного значения 1% соответствует 1,0.

Кв - коэффициент абсолютной высоты. Методом экстраполяции определяем, что высоте 1780 метра соответствует показания таблицы – 1,25. **Кв=1,25**

Категорию трудности определяем по формуле Методики для горного участка:

$$(КТ = Кпк * Кнв * Ккр * Кв * СГ)$$

КТ=2,0*1,28*1*1,25*1,2=3,84, что соответствует **IV** категории сложности.

Возврат в г.Текели по достижению поворота на пер.Капальский Извоз обусловлен нехваткой времени для прохождения всего маршрута. Поэтому посещение и осмотр жемчужины ущелья р.Кора-водопад Бурканбулак высотой около 100 метров решили отложить до лучших времен.

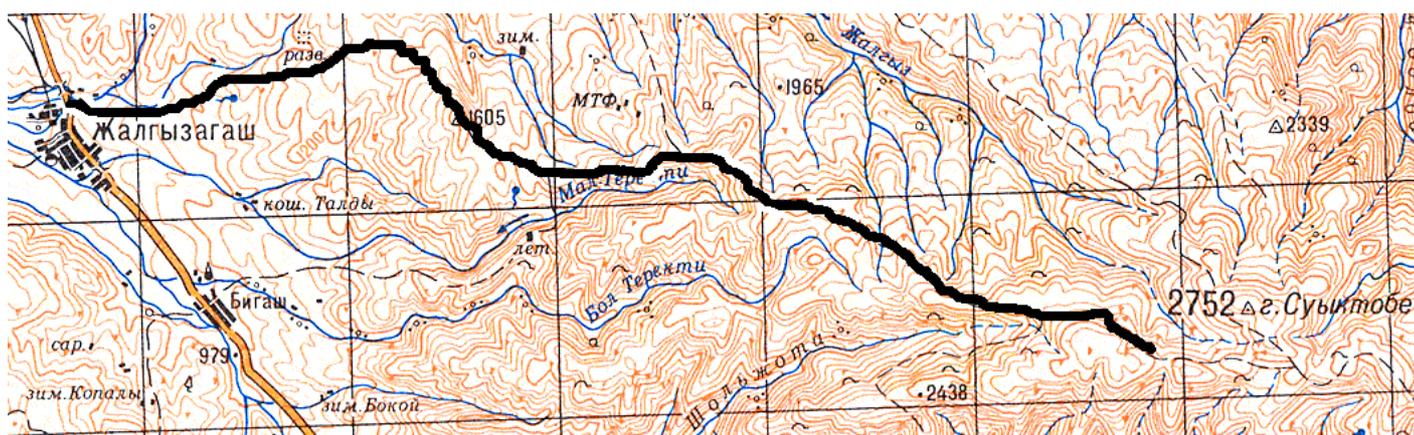
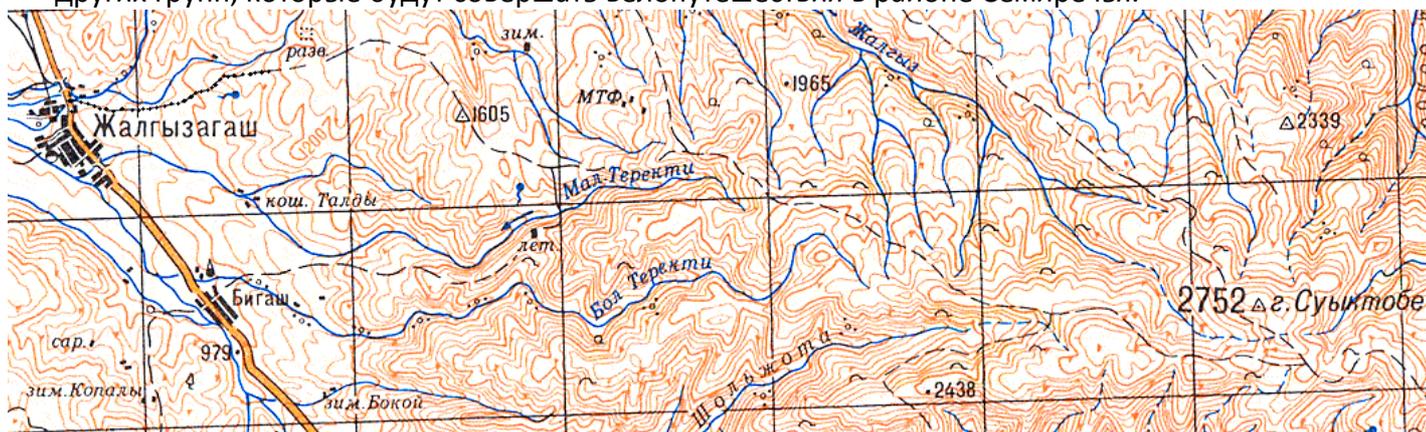
При расчете КТ и КС линейный участок радиального выхода от т.6 до г. Текели не учитывался.

пп 5. п.Жалгызгааш – отм.2200 (Карта 5, Карта 6)

			Вн, м	Вк, м	Уклон, КР	Лпп	Кпк	Кнв	Ккр	Кв	СГ	КТ	КС
ПП5	п.Жалгызгааш – отм.2200	горн	870	2220	7%	20	1,6	1,75	1,17	1,34	1,2	5,27	IV

Начало участка ПП5: п.Жалгызгааш; окончание участка – пастбища на отм.2220, **Лпп=20 км.**

Решение пройти до п.Рудничный верхним путем обусловлено изначальной задачей группы (в рамках проведения семинара – школы СУ): провести оценку прохождения данного района путешествия с т.зрения набора препятствий и включения данного ПП в маршрут движения других групп, которые будут совершать велопутешествия в районе Семиречья.



Каменистая горная дорога со значительными неровностями, уступами, выступающими частями скального массива, местами крупнощебеночная дорога, преобладающий размер камней 30 мм и выше. Кроме того, в избытке присутствуют глубокие колеи и наносы песка. Движение вверх затруднено крутыми подъемами длиной от 50 до 200 метров с уклоном более 15%. В седле преодолевают данное препятствие только мужчины. Но скорость движения не выше пешеходной. Принимаем **Кпк = 1,6**

Кнв - коэффициент набора высоты определяется по Таблице 6 Методики. Набору высоты в 1350 метров соответствует **Кнв=1,75.**

Среднее значение уклона **КР** на всем подъеме составляет для данного участка **КР=(2220-870)/20000 = 7%**

км пути до ночевки – грунтовая дорога, без покрытия (при расчете не учитывалась). Данный протяженный участок для расчета КТ и КС выбран из-за характерных для данной местности дорожных условий. Принимаем $K_{пк} = 1,0$.

Кнв - коэффициент набора высоты определяется по Таблице 6 Методики. Набору высоты в 490 метров соответствует $K_{нв}=1,15$.

Среднее значение уклона $K_{р}$ на всем подъеме для данного участка $K_{р}=(1360-870)/48000 = 1\%$
 $K_{кр}$ - коэффициент крутизны определяется по Таблице 8 Методики, что для данного значения 1% соответствует 1,0.

$K_{в}$ - коэффициент абсолютной высоты. Методом экстраполяции определяем, что высоте 1360 метров соответствует показания таблицы – 1,17. $K_{в}=1,17$

Категорию трудности определяем по формуле Методики для горного участка:

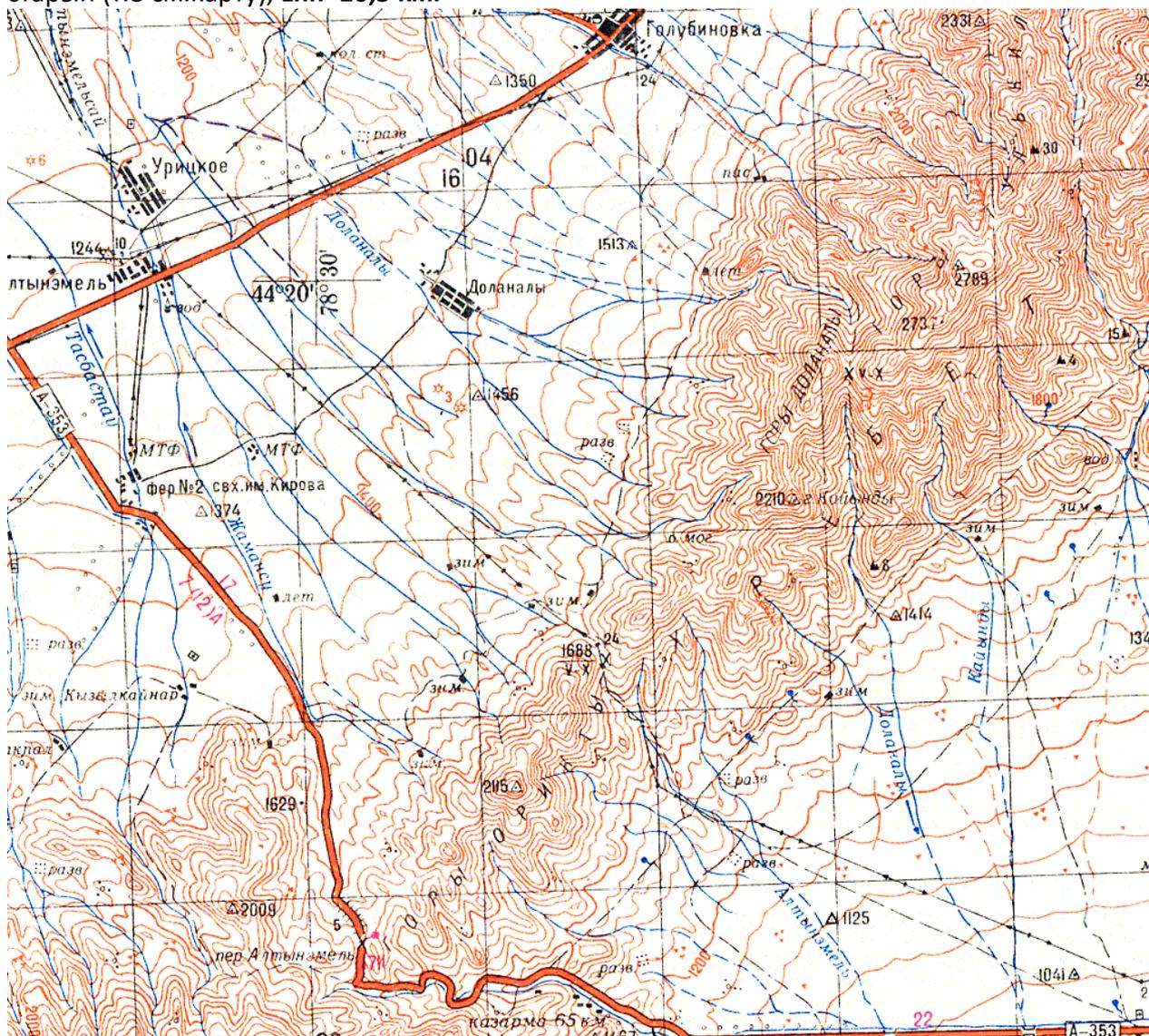
$$(KT = K_{пк} * K_{нв} * K_{кр} * K_{в} * CГ)$$

$KT=1,0*1,15*1*1,17*1,2=1,61$, что соответствует II категории сложности.

пп 7. п.ЖайнакБатыра-пер.АлтынЕмель (старый) 1688 м (Карта 8)

ПП7	п.ЖайнакБатыра-пер.АлтынЕмель (т.8)	горн	Вн, м	Вк, м	Уклон, КР	Лпп	Кпк	Кнв	Ккр	Кв	СГ	КТ	КС
			1380	1688	3%	10,5	1,6	1,05	1	1,23	1,2	2,48	III

Начало участка ПП7: п. ЖайнакБатыра (Голубиновка); окончание участка – пер.АлтынЕмель старый (т.8 см.карту), $L_{пп}=10,5$ км.



Прохождение перевала Алтын Емель с двух сторон обусловлено изначальной задачей группы (в рамках проведения семинара – школы СУ): провести оценку прохождения данного района

путешествия с т. зрения набора препятствий и включения данного ПП в маршрут движения других групп, которые будут совершать велопутешествия в районе Семиречья.

Каменная горная дорога со значительными неровностями, уступами, выступающими частями скального массива, местами крупнощебеночная дорога, преобладающий размер камней 30 мм и выше. Кроме того, прошедшая гроза, пусть короткая (1,5 часа), но сильная, превратила дорогу в труднопроходимую. Движение вверх затруднено крутыми подъемами длиной от 50 до 200 метров с уклоном более 10%. В седле данное препятствие вполне преодолимо. Но скорость движения сопоставима с пешеходной. Принимаем $K_{пк} = 1,6$

$K_{нв}$ - коэффициент набора высоты определяется по Таблице 6 Методики. Набору высоты в 308 метров соответствует $K_{нв}=1,05$.

Среднее значение уклона $K_{р}$ на всем подъеме составляет для данного участка $K_{р}=(1688-1380)/10500 = 3\%$.

$K_{кр}$ - коэффициент крутизны определяется по Таблице 8 Методики, что для данного значения 3% соответствует 1,0.

$K_{в}$ - коэффициент абсолютной высоты. Методом экстраполяции определяем, что высоте 1688 метров соответствует показания таблицы – 1,23. $K_{в}=1,23$

Категорию трудности определяем по формуле Методики для горного участка:

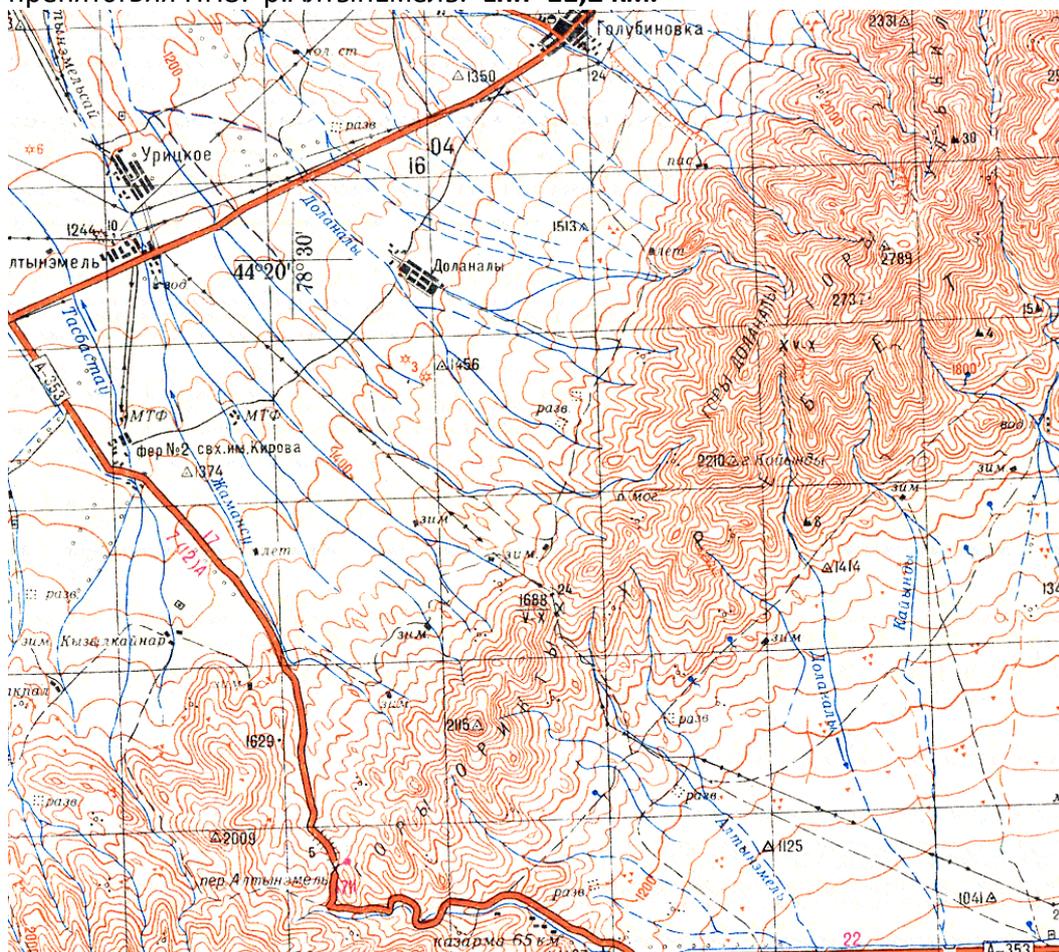
$$(K_{Т} = K_{пк} * K_{нв} * K_{кр} * K_{в} * C_{Г})$$

$K_{Т}=1,6*1,05*1,0*1,23*1,2=2,48$, что соответствует III категории сложности.

пп14. Т.8 (пер.АлтынЕмель (старый) 1688 м) – р. АлтынЕмель (т.9) (Карта 8)

ПП8	Т.8– р.АлтынЕмель (т.9)	Равн	Вн, м	Вк, м	Лпп	Кпк	Кпер	Кпр	Кв	СГ	КТ	КС
			1688	1320	11,2	1,6	1,2	1,11	1,2	1,2	3,07	III

Начало ПП8 от перевальной точки АлтынЕмель 1688 м(т.8) , окончание протяженного препятствия ПП8: р.АлтынЕмель. $L_{пп}=11,2$ км.



Каменная горная дорога со значительными неровностями, уступами, выступающими частями скального массива, местами крупнощебеночная дорога, преобладающий размер камней 30 мм и выше. Кроме того, прошедшая гроза, сильная осложнила передвижение. **Кпк – коэффициент покрытия принимаем равным 1,6.**

На всем протяжении местность пересеченная: **Кпер – коэффициент пересеченности местности определяем равным 1,2.**

Рассчитываем коэффициент протяженности препятствия для данного участка **Кпр (Кпр=1+Лпп/100): Кпр=1+11,2/100=1,11.**

Кв - коэффициент абсолютной высоты определяется по Таблице 7. Методом экстраполяции определяем, что средней высоте $(1688+1320)/2=1500$ метров соответствует показание таблицы – 1,2. **Кв=1,2**

Категорию трудности определяем по формуле Методики для равнинного участка:

$$(КТ = Кпк * Кпр * Кпер * Кв * СГ)$$

КТ=1,6*1,2*1,11*1,2*1,2= 3,07 что соответствует III категории сложности.

В таблицу внесены только те участки пути (ПП), суммирование баллов которых подтверждают заявленную сложность участков и определяют категоричность всего похода.

					КГ	Лпп	Кпк	Кнв	Ккр	Кв	СГ	КТ	
					КР	Лпп	Кпк	Кпер	Кпр	Кв	СГ	КТ	
пп1	Капчагай-т.2	Р	507	800		71	0,8	1,2	1,71	1,06	1,2	2,09	II
пп2	пер.Архарлы-Сарыозек	Р	1086	982		23	0,8	1,2	1,23	1,1	1,2	1,6	II
пп3	СарыОзек (т.4) – Мукры (т.5)	Р	982	600		68	0,8	1,2	1,68	1,05	1,2	2,0	II
пп4	Текели-пов.Копал.Извоз	Г	1000	1780	3%	24	2,0	1,28	1	1,25	1,2	3,84	IV
пп5	Жалгызгагаш-отм.2234	Г	870	2220	7%	20	1,6	1,75	1,17	1,34	1,2	5,27	IV
пп6	Жалг-Рудничный-Ноч	Г	870	1360	1%	48	1,0	1,15	1	1,17	1,2	1,61	II
пп7	ЖБ-пер. АлтынЕмель (старый) 1688 м	Г	1380	1688	3%	10,5	1,6	1,05	1	1,23	1,2	2,48	III
пп8	Пер. АлтынЕмель (старый) 1688 м - р. АлтынЕмель	Р	1688	1320		11,2	1,6	1,2	1,11	1,2	1,2	3,07	III
												IV	
									II	7,3		5,0	
									III	5,8		5,8	
									IV	9,7		9,7	
												20,5	
												25,0	

1. **Общий километраж похода составил 551 км.**

2. Для определения категории сложности велосипедного похода производим количественную оценку протяженных препятствий данного похода.

Количество протяженных препятствий на маршруте составляет:

III к.сл. – 2 препятствия;

IV к.сл. – 2 препятствия;

Набор препятствий по Таблице 1 Методики соответствует IV категории сложности велосипедного похода;

3. В суммарный зачет баллов для похода четвертой к.сл. берем:

5,0 баллов – участки II к.сл.;

5,8 баллов – участки III к.сл.;

9,7 баллов – участки IV к.сл.;

Итого, суммарное количество баллов П = 20,5.

Производим суммарную оценку категории сложности маршрута (КС) в баллах по формуле (3):

$$КС = (П+ЛП) * I * A \quad (3), \text{ где}$$

П - сумма баллов по всем идущим в зачет протяженным препятствиям (баллы, идущие в зачет для данной КС определяются по **Таблице 2**. Расчет баллов (**КТ**) по исходным параметрам препятствия проводится по формулам 4 или 5)

I - показатель интенсивности, вычисленный по формуле (1)

$$ЛП = ЛП4 + ЛП5 = 15 + 14 = 29 \text{ км}$$

$$\text{Для данного похода: } I = (551 + 29) * 1,2 * 13/9 * 600 = 1,67$$

$$\text{Без учета локальных препятствий ЛП: } I = 551 * 1,2 * 13/9 * 600 = 1,59$$

Без учета расстояния половины линейных радиальных выходов ($Л_{пп4} + Л_{пп5}$) = 24 + 20 = 44 км

$$I = (551 - 44 + 29) * 1,2 * 13/9 * 600 = 1,55$$

Даже, если не принимать в расчет все ЛП, то показатель интенсивности I будет равен

$$I = (551 - 44) * 1,2 * 13/9 * 600 = 1,46$$

A - показатель автономности, (вычисленный по формуле 7, Методики) принимается 0,9.

Итого, для данного похода, вычисленный по нижним значениям коэффициентов:

$$КС = 20,5 * 1,46 * 0,9 = 26,9$$

По оценке категории сложности велосипедного маршрута, приведенной в Таблице 2 Методики данное количество баллов соответствует IV категории сложности велосипедного похода.

6. Описание маршрута.

6.1. День приезда. 02.05.2010 г.

Наконец-то, наступил тот момент, когда можно встать на твердую землю, не видеть изрядно поднадоевших проводников, провонявших табачищем свое купе, а заодно и пару наших соседних. К слову, среди участников семинара нет ни одного (!!!) курящего. И так, в 22:15 по местному времени – мы высаживаемся на вокзале Алматы-2. Сборы велосипедов без особой спешки (но и без вальяжности). Появился Игорь - представитель турфирмы «Азия Тур», которая оформляла нашим группам пропуска в погранзону. Он привез оригинал пропуска, махнул рукой (вам туда) и мы поехали в облюбованную заранее гостиницу при цирке. Путь по ночному городу занял минут сорок. Многим из нас показалось, что, не смотря на светофоры, движение авто достаточно хаотичное и недружелюбное. Минут десять искали гостиницу. Нашли - таки, но лучше бы мы нашли что-то другое. Плюсы – нам рады, есть куда поставить велосипеды на первом этаже, есть электрочайник, есть крыша над головой. Минусы – все остальное, включая постельное белье образца 1980 года, сломанные двери, неработающий кое-где душ и большущих тараканов... Ну, да черт с ним, одну ночь решаем перекантоваться. Все равно, уже завтра мы отсюда двинем в путь.

6.2. Первый день пути. 03.05.2010 г. г. Алма-Ата - г. Капчагай – г. Сары-Озек

За день пройдено 101 км. Ходовое время – 7 часов 10 мин.

Подъем в 5:30. Вдвоем отправляемся на автовокзал за автомобилем. Решено ехать до г. Капчагай на авто. Этим пытаемся уйти от жесткого и плотного трафика при выезде из города и сэкономить часть драгоценного времени. Без труда находим Мерседес на 18 мест, который подогнали прямо к гостинице. За 30 минут грузимся и ... до свидания Алма Ата. С любопытством разглядываем диковинные дома, людей и, конечно, потрясающе красивые горы, обступившие город. Постепенно дорога выходит в пригород, движение становится чуть меньше, а горы отступают вдаль с каким-то достоинством. Уменьшаясь в размерах, они совсем не теряют своего величия и красоты.

Итак, мы в Капчагае. Резкая выгрузка, проверка техники, взят двойной запас воды и прозвучала команда руководителя: «Вперед, мои лоси...!», ставшая впоследствии родной и привычной для каждого участника.



Капчегайское водохранилище

Эйфория первых километров путешествия сменяется легким недоумением – и что, так пилить целый день? Конечно. Для того и заложено такое начало, чтобы можно было вкатиться, на мир посмотреть не спеша (когда пот заливает глаза и дыхание прерывистое от напряжения – красота окружающего пейзажа воспринимается не так остро). Темп ровный. Ветер попутный. Погода благоприятствует путникам: +20°C, легкая облачность. Постепенно обгибаем водохранилище и дорога уводит нас от него, хотя еще долго видна зеленая вода. Режим движения прост: 50 мин. движения, 5-8 мин короткий перерыв. Пологие подъемы сменяются такими же пологими спусками. Качели, одним словом. Трафик движения намного меньше, чем в Алма Ате и до Капчегая.

Сначала показались горы вдали. Потом они все ближе и ближе и по мере приближения к началу перевала подъемов чуть больше, а спуски вроде и чуть короче. Втягиваемся в ущелье. На входе – базар, где мы не могли пройти мимо десятка разновидностей соленого сыра (курт).



На базаре берем воду, газировку, и вперед. Перевал Архарлы короткий. Четыре километра достаточно пологих подъемов и пяти витков серпантина. Высота 1086 метров. Спуск всем нравится намного больше, чем подъем. Доезжаем до кольца ТалдыКурган - Сары-Озек. Нам – налево, на Т.Курган. До СарыОзека километров пять. На ночевку уходим в рощу деревьев в 1км от дороги. Воды немного, поэтому обходимся кипятком, Дошираками и пр.бич-пакетами и чаем. Отбой в 21:00.

6.3. Второй день пути. 04.05.2010 г. Трасса -Талды Курган.

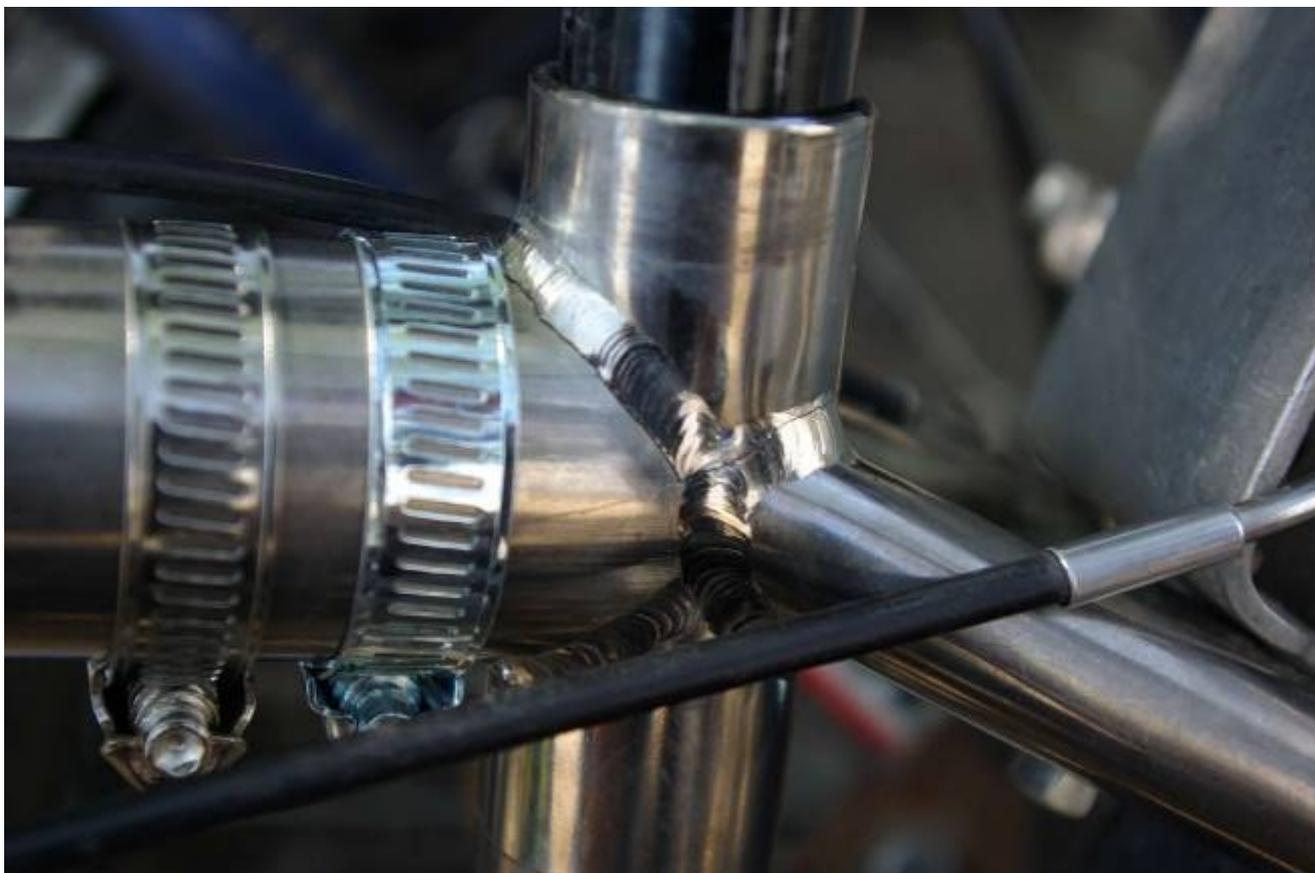
За день пройдено 94 км. Ходовое время – 6 часов.

Ранний подъем в 6:00. И ранний выход на трассу – 8:00. Завтрак напоминает ужин: чай, каши «Минутка» с колбасой. Экономим время. Напрягает необходимость быть в Талды Кургане не позже 14:00. Там у нас встреча с очередным «помощником» - Ларисой. Она оформляет нам регистрацию. *(Как тут не вспомнить Киргизию, где этих сложностей нет. Мы пересекли границу 01.05.2010 года и срок пребывания в Казахстане без регистрации истекал 05.05.2010 года. Не хочется тратить целый день на оформление, а Лариса обещала оформить за несколько часов.)*

Погода отличная. Ветер попутный. Все складывается как нельзя лучше. Не смотря на пар тройку довольно затяжных подъемов настроение боевое, чему способствует и несколько приличных спусков. По-прежнему, качели. Скорость группы нарастить не удастся. Подготовка участников разная, а разрываться не имеет смысла: регистрация должна быть у всей группы сразу. Наконец открывается вид на Талды Курган. До него еще километров двадцать, но это в основе своем спуск в долину реки и равнина.



Контрольный звонок Ларисе. Она нас ждет. Встреча. Регистрация за час. Но это стоило нам 340 руб. с человека. Вспомнил О.Бендера. Учитывая, что под вечер оказались в городе решаем, что надо остановиться в гостинице. Опять номера, но гораздо более комфортабельные. Едим – как люди, спим – как люди. К сожалению, выясняется, что у Иринки Григорьевой лопнула титановая рама.



Требуется ремонт, возможно, потребуется сварка аргоном.

6.4. Третий день пути. 05.05.02009 г. г. Талды Курган – г.Текели.

За день пройдено 43 км. Общее время: Ходовое время – 4 часа 30 мин.

Подъем в 7:00, $t=+10^{\circ}\text{C}$. Ясно. Делимся. Группа Вейна идет через Капал – Капальский извоз – в долину р. Кора. Мы будем двигаться через Текели навстречу ему по долине реки Кора. Но сначала надо решить задачу – отремонтировать велосипед, иначе теряем участника. Язык, как говорится – до Киева доведет. Нашли Володю – он варит титан в аргоне. Но специалист признал: «Заварить-то я заварю. Да только проедет этот вел недолго». Приняли с Сергеем решение – стянуть пластиной. Замысел блестяще реализовали (см.Фото). Потратили 4 часа. И за весь поход этот вел нам хлопот не доставил ни разу.

Намертво стянули.



Выезд из Толды Кургана только после обеда, в 15 часов. Тепло, +25°C, ветер слабый, встречно-боковой.

Наша задача минимум сегодня – долина реки Кора. К встрече с пограничниками мы были готовы каждую минуту, но за весь поход так никого и не встретили. Почему то, сложно доехали до Текели. Но, третий день похода – это только третий день, а даже не финиш. Силы наших девушек не сравнимы с нашими, мужскими. Да и разница в накатанных километрах дает себя знать. Но вот, все- таки мы в Текели.



Расспрашиваем у местных жителей путь до Кору, чтобы не плутать. Находим мост и знаменательный камень.



Дорога петляет среди домов, выходит на кладбище (тот еще ориентир), идет через TV вышку и сваливает в долину реки. Наконец-то, заканчивается асфальт. Пошла просто каменная грунтовка с колеями в полметра. Ехать приходится по мягкой обочине.

Быстро темнеет. Кора уже совсем рядом, и вроде бы все хорошо. Да нет.... В сумерках, на дороге в ущелье в позе шерифа штата нас встречает лесник (подтвердил свои полномочия красной «коркой»). Вопрос: «А лесной билет у вас есть?» застает меня врасплох. Какой еще, к черту, билет? Вот наша маршрутка, вот регистрация, а вот долгожданный берег реки, где шумит вода. Мы хотим остановиться, упасть и не отжиматься. Повторный вопрос о билете повергает нас в печаль: опять придется платить! Договорились с лесником о ночевке у него на кордоне в старом домике лесника. Вопрос о сумме отложен до утра. (Грозился назад отправить, про ружье говорил, слова про долг Родине упоминал, по экологию говорил, про деньги не говорил. Три раза не говорил). Ужин на горелках. Еда и сон. Настроение неважное – как тут не вспомнить Киргизию, где платить не надо, а можно просто наслаждаться природой. Вымогательство - не лучший вариант гостеприимства. Отбой в 21:30.

6.5. **День четвертый. 06.05.2010 г. г.Текели – р.Кора**

За день пройдено 24 км. Ходовое время – 4 часов 10 мин.

Подъем в 6:00, безветренно, +10°C. Ясно.

Все по плану: подъем, завтрак, сборы, явление лесника народу, покупка билета в экологическую зону р. Кора за символическую плату в тысячу рублей. (Да хоть бы кто заранее предупредил, не так досадно было бы). Лесник и наши денежки исчезли с ловкостью фокусника (Копперфильд – отдыхает), а мы, наконец-то, двинулись по долине реки.



Дорога сначала идет вдоль левого берега, но через 2 километра мы по железному мосту переходим на правый берег. Жестко каменная тропа, местами пересекаемая водными потоками: снег тает. Дорога иногда откровенно напоминает широкий ручей: и мы едем по этим ручьям вверх.



Масса наносов песка, камней, грязи и веток. Насчитали 21 водную переправу. Часть сумели проехать, а часть пришлось переходить яко посуху. А лавину, в районе пасеки № 6 пришлось «челночить»..



Поднялись вверх по долине р.Кора. Не дошли до пересечения с дорогой на Копальский Извоз по нашим прикидкам километра два. Но уж больно место хорошее: горы отошли в сторону. Место – пасека № 7. Абсолютный покой – природа в первозданной красоте и мы – гости на этой земле. Полное впечатление – что даже следы человеческой деятельности не портят впечатления. Дорога - она и есть дорога. Она всегда была тут, путники меняются и уходят в свою жизнь, а горы и река – остаются.

Изучаем карты. Оцениваю силы участников, возможности группы, варианты движения по маршруту и...откладываю решение до утра. (Утро-вечера, как известно...) Солнце скрылось и похолодало. Потом резко наступила темнота и последовал сон. Обычно, из-за шума реки спишь если не тревожно, но настороже. Здесь, почему то, покойно. Отбой в 20:30.

6.6.

Пятый день пути. 07.05.2010 г. р.Кора - г.Текели – п.Жалгызагаш

За день пройдено 58 км. Ходовое время – 6 часов 20 мин.

Подъем в 6:00, холодно, -3°C . Ночной заморозок. Ветер холодный. Ясно.

Принимаю решение – возвращаться. Состояние дорог, в той части, где нет воды, приличное. Но обилие водных преград сильно тормозит движение. Понимаю, что до водопада мы дойдем. Осмотр, восхищение и фото займет часа три-четыре. Глубокой разведки долины не получится, т.к. группа чрезвычайно ограничена временным фактором. Возврат вниз по реке, безусловно, намного легче, но ведь и переправы остались. Значит снова потеря времени. Итого еще день в долине реки. Непозволительная роскошь. (Эх, если бы не столь поздняя весна, поменьше выпавшего снега, да три дня в запасе...)

Тот же не простой, но уже и более знакомый путь с переправами и преодолением естественных препятствий в виде завалов, сошедших лавин и езды по дороге, превращающуюся в русло ледяных ручьев.



Текели. Обед. Движение на Рудничный. После грунтовой, каменистой дороги разбитый асфальт с многочисленными заплатками и выбоинами – показался нам просто автобаном.



Резко возросла скорость. 22-25 км\час и через 3 часа мы в Жалгызгаше. Перед ним великолепный, но столь же опасный километровый спуск. Спустились – 74 км\час- моя мах

достигнутая скорость на этом участке. По диску тормоза пошли цвета побежалости. Остальные - тоже хлебнули адреналинчику...

Небольшой закуп и на Рудничный. Только не по дороге, а через горы... Ночевка в 3 км от Жалгызгаша на берегу реки. Отбой в 21:00.

6.7.

Шестой день пути. 08.05.2010 г. п.Жалгызгаш – отм.2264 – отм.1690

За день пройдено 40 км. Ходовое время – 9 часов 20 мин.

Подъем в 6:00, прохладно, +10°C. Ветер слабый. Облачно.

Самый трудный день нашего путешествия. Подъем, начавшийся от Жалгызгаша, продолжается весь день.



Набор высоты очень резкий: за 13 км подъема набрали 950 метров абсолютных. В седле, пожалуй, только два участника могут преодолеть эти подъемы, но голос разума взял верх. Скорость движения пешим по-велосипедному точно такая же как в седле, зато силы экономятся.



Поднялись до реперной точки – 1650 метров. Общий восторг – нам еще выше: дорогу видно отлично, километров на пять...

Поднялись до снежных полей (начиная с 1800 метров они сопровождали нас, но не мешали продвижению группы). На высоте 2000 метров дорога закончилась, а потом только угадывалась под снежниками.



Обед. Глубокая разведка. На высоте 2264 (реперная отметка) снежные поля без просветов и без намеков на дорогу. Опять неудача. Хотя и получена ценная информация: данный вариант «проезжабелен» только в июле-августе. Разочарование. Призыв бить руководителя поддержали все с энтузиазмом. Догнали меня только на высоте 1690 метров, где и заночевали около родника и развалин кошары. Кошару развалили до нас...

6.8.

Седьмой день пути. 09.05.2010 г. Жалгызагаш – Рудничный -Чкалов

За день пройдено 87 км. Ходовое время – 8 часов 20 мин.

Подъем в 6:00, прохладно, +5°C. Ветер слабый. Облачно.

Не в лучшем настроении мы двинулись в путь. Теперь понятно, что те перевалы, что намечены к прохождению – закрыты снегом, причем, плотно, без прогалин. Сплошные снежные поля.

Но природный оптимизм, да и приобретенное здоровье взяли верх. Отлично едем вперед, демонстрируя рейдовый порядок движения. Ветер встречный, встречно-боковой, но выстроившись парами, бодро двигаемся по направлению к Рудничному, Коксу и далее... Минимум остановок, т.к. все необходимые закупки сделаны ранее, в Жалгызагаше. Перед подъемом на пер.Алтын-Емель решено остановиться на ночлег. Не полезли в горы на ночь глядя, а здесь – заросли посадок и вода.



Дорога на Коксу – Рудничный



Дорога на Чкалов...

6.9.

Восьмой день пути. 10.05.2010 г. Чкалов – пер.АлтынЕмель –ферма № 3

За день пройдено 59 км. Ходовое время – 7 часов 20 мин.

Подъем в 6:00, тепло +15°C. Безветренно. Пасмурно. С утра вношу некоторые коррективы в планы на день. Собственно, только озвучиваю уже ожидаемое решение руководителя: берем пер. Алтын-Емель по второстепенной дороге, затем спускаемся до автомобильной трассы, снова берем перевал, но уже в обратную сторону по автотрассе и двигаем на СарыОзек. Почему-то, перевальные качели не вызвали у девушек энтузиазма, но по команде «Вперед...» все ползут вверх. Сильный боковой ветер пригнал по долине целую кучу облаков.



Странно было видеть, как на глазах образовавшаяся тяжелая туча закрыла перевал, пролилась сильным дождем и усложнила задачу. Наконец, перевал взят, кто в седле, кто с подходами. Дальше проще... короткий отдых, и мы на трассе. Вторая часть перевала показалась не столь сложной, по асфальту, да посуху его взяли в седле и спуск, спуск... до фермы № 3 с-за им. Ленина. Встали в лесопосадках, рядом с арыком. Наивные. Считали, что нас не видно с дороги! Вечером нас посетили гости: сначала местный предприниматель – Чеченец, затем местный житель – Уйгур, а уж совсем ночью - пара молодых людей (Казахи) приятной наружности и тоже совсем трезвые. Беседу с последними вел только я, т.к. группа спала. Немножко напряг вопрос, заданный совсем буднично и просто: «А вас еще не грабили в наших местах?». Слава богу, все разрешилось – сегодня не «рыбный» день. Пронесло...

6.10.

Девятый день. 11.05.2010 г. Ферма № 3 с-за им. Ленина – СарыОзек. Финиш.

За день пройдено 45 км. Ходовое время – 8 часов 20 мин.

Подъем в 9:00, тепло, +15°C. Ветер слабый. Облачно.

Выезд в 12:00. Сначала до Т-образного перекрестка (п.АлтынЕмель), и затем практически до г. СырыОзек с небольшой потерей высоты. Доехали спокойно, не напрягаясь. Перекус в пути и финиш на автостанции в городе. Поход закончен. Попутку (газель) взять не удалось, поэтому поехали своим ходом с тем расчетом, что либо доедем сами, либо поймаем машину. Через 10 км ленивого перемещения в пространстве мне удалось отловить грузовое авто, которое благополучно и доставило нас в г. Алма-Аты. Снова та же гостиница, те же номера. Отбой в 1:00

6.11.

Десятый день. 12.05.2010 г. Отъезд.

За день ничего не пройдено.

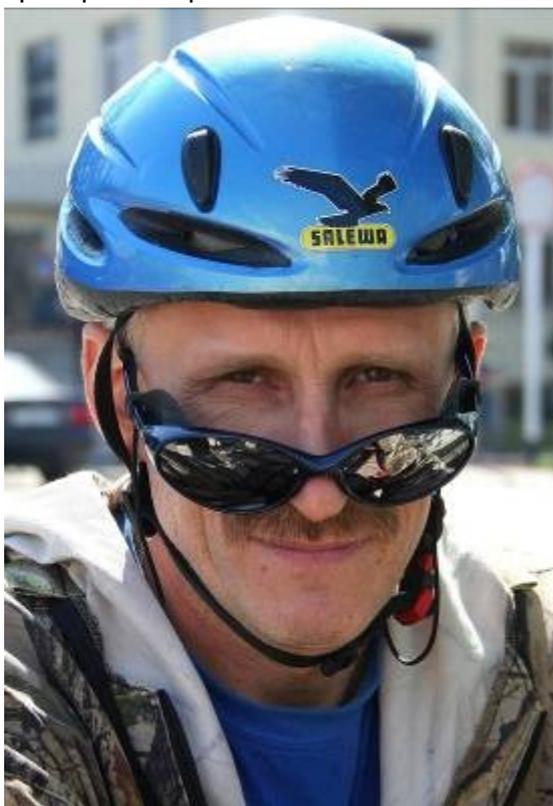
Экскурсия на Медео. Посещение «Зеленого рынка». Сувениры, продукты на дорогу. И в 14:00 мы на вокзале. Сбор и упаковка велосипедов. Погрузка. Гудок. Отъезд.



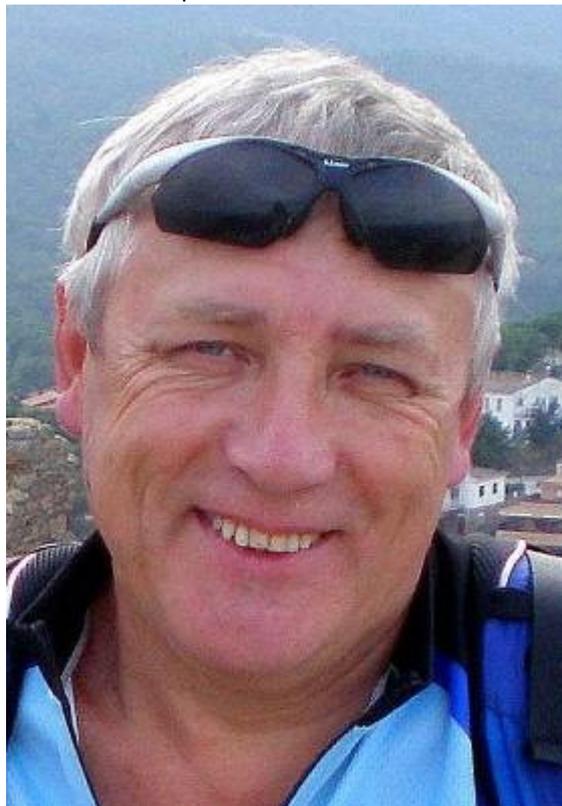
Григорьева Иринка



Косицына Валентинка



Балакин Сергей



Ляпустин Виталий

Выводы.

1. Группа в составе четырех человек успешно выполнила поставленную задачу и в рамках выездного семинара прошла намеченный маршрут, преодолев на велосипедах почти 550 км горными дорогами Казахстана. Пройдено три перевала. Определены подходы к перевалу Тоши, оценена возможность его преодоления. Считаю возможным рекомендовать включение участка маршрута Текели – Рудничный (через ЛЭПКу) и Жалгызагаш-Рудничный по верхней дороге (через высокогорные пастбища как препятствия 4 и 5 к.сл. в маршруты других групп для преодоления в летнее время.
2. Состав группы оказался достаточным для выполнения поставленных задач. Высокий психологический комфорт явился тем инструментом, с помощью которого удалось

преодолеть трудности и начального периода похода и во время преодоления горных участков пути, а также во время решения орг.вопросов с местным населением. Должен отметить, что наличие женщин в походе 4 к.сл. является фактором, снижающим темп движения и числа препятствий для их возможного преодоления.

3. Темп движения выбран рационально, ориентировался на самочувствие самой слабой на момент движения женщины. Учтены недочеты предыдущего семинара, когда в первый же походный день выпала очень серьезная нагрузка: преодоление перевала Тео-Ашуу. Все участники смогли проехать маршрут в удобном для себя режиме.
4. Рационально решены вопросы питания путем грамотной предпоходной подготовки. Вместо консервов в походе использовалось сушеное мясо. Это позволило сэкономить минимум 3,5 кг общественного груза и обеспечить полноценное питание участников. Закуп продуктов производился по мере необходимости, что позволил не тащить лишнего груза.
5. Языковых проблем с местным населением не возникало. Все общались на понятном нам русском языке. Народ попался в основном доброжелательный, любопытный и не сильно назойливый. Обмен денег на продукты в населенных пунктах велся в основном за теньге. Рубли принимали по грабительскому курсу 1:4 (1:4,9 – официальный). Мы обошлись теньге.
6. *Воду в районе трасс лучше покупать бутилированную, либо обходиться заранее вскипяченной водой. Вдали от основных магистралей и в горах все равно лучше не употреблять воду из открытых источников (никакой бумаги не напасешься, да и местность не всегда прикрыта кустами и складками местности), т.к. там находится большое количество пастбищ и скотины, пасущейся на берегах и поймах рек. Эта фраза из прошлогоднего отчета по Киргизии и здесь, в Джунгарии, не потеряла своей актуальности.* Это верно для всей нитки похода, кроме долины р.Кора. Более чистой и вкусной воды мы не пробовали за весь поход.
7. Именно в этом походе я в полной мере оценил гениальную фразу О.Бендера: «Киса! С деньгами надо расставаться легко!». За все в жизни (точнее в Казахстане) приходится платить: и за срочную регистрацию, и за пропуска в погран.зону и за въезд в места Заповедные и за выезд из Казахстана и, конечно, за проезд в общественном транспорте и услуги общепита.
8. К серьезным минусам проведения похода в Казахстане следует отнести значительные потери времени для соблюдения правил регистрации на территории этого суверенного государства. Необходимость регистрации в ограниченные сроки (5 календарных дней) приводит к тому, что группа вынужденно привязывает нитку маршрута к месту регистрации и времени работы регистрирующих органов.
9. Для такого уровня дорог, как в Казахстане, поломки, видимо, неизбежны.
 - 9.1. Лопнула стойка багажника у Ляпустина В. на девятый день пути. Причина – перегруз, усталость металла. Ремонт в полевых условиях занял 2 часа.
 - 9.2. Трещина в подседельном узле титановой рамы Григорьевой И.. Причина – усталость металла и несоответствующий подседельный штырь (чуть меньшего диаметра). Ремонт занял 4 часа и может служить примером исправления подобного дефекта в походных условиях и поводом для внимательного осмотра велосипедов механиком перед походом.
10. В очередной раз убедились, что проведение школ СУ в данное время года в районах высокогорья нерационально. Большинство интересных перевалов закрыто глубоким снегом, дороги непроходимы, а таскать велосипеды на себе – удовольствие скорее сомнительное, чем приятное. Кромка сплошных снегов в этом году наблюдалась нами от высоты 1900 и выше. Языки снежников и частичное закрытие дорог снеговым покровом началось с высоты 1800 м. Следует подумать о смене района проведения школы СУ, либо внимательно мониторить погодные условия в районе возможного проведения семинара.
11. Следует обратить внимание на увеличение хотя бы на 3-4 дня ходовой программы школы.
12. Особое внимание Руководителей путешествий по Джунгарии в это время года следует обратить на профилактический осмотр каждого участника (хотя бы раз в 2 часа) на предмет укуса клещем. К сожалению, данный район путешествий изобилует клещами.

Считаю возможным зачесть членам группы туристов под руководством Ляпустина В.Н. в рамках выездного семинара (школы СУ) участие в велопоходе IV к.сл. по Казахстану.