Федерация спортивного туризма Украины

Спортивный туристский клуб «Одесса»

ОТЧЕТ

о велосипедном спортивном туристском походе

шестой категории сложности по Кыргызстану

совершенном с 3 по 21 августа 2014 г.

Маршрутная книжка № 33-В/13

Руководитель группы – Буз В.Н.

Адрес руководителя – Одесса,

тел. 098-483-17-34,

e-mail shatuny@yandex.ru

Маршрутно-квалификационная комиссия рассмотрела отчет и считает, что поход может быть засчитан всем участникам и руководителю – шестой категорией сложности

Электронная версия отчета с полноформатными фотографиями, интерактивными ссылками, треками маршрута находится по адресу:

http://shatuny.narod.ru/13/kyrgyz.htm

Содержание

1. Справочные данные о спортивном туристском походе…….….3

1.1. Организация……3

1.2. Параметры похода……3

1.3. Район похода…….…….3

1.4. Нитка маршрута……...3

1.5. Сведения об участниках похода……..……3

1.6. Схема маршрута……...4

1.6. Место хранения отчета……...4

1.7. Место рассмотрения похода …….….4

2. Содержание отчета……..……...……5

2.1. Краткие сведения о районе путешествия……5

2.2. Общая идея похода, его необычность, новизна…….….7

2.3. Варианты подъезда и отъезда……....8

2.4. Аварийные выходы с маршрута, его запасные варианты……9

2.5. Изменения маршрута и его причины……...9

2.6 Графики движения и другие параметры маршрута ……..…..…11

2.6.1. График движения (по участкам дороги)……..…11

2.6.2. График движения (по дням)……..……...12

2.6.3. Высотный график ……..……..……...15

2.7. Описание прохождения маршрута……..……16

Заключение и выводы……..……73

Список литературы……..……75

Приложение 1. Картографический материал ……..……77

Приложение 2. Список личного снаряжения……..……..95

Приложение 3. Список группового снаряжения……..……96

Приложение 4. Медицинская аптечка ……..……97

Приложение 5. Ремонтный набор……..……98

Приложение 6. Весовые характеристики продуктов и снаряжения……..…….99

Приложение 7. Смета расходов на поход……..……100

Справочные данные о спортивном туристском походе

1.1. *Организация* – спортивный туристский клуб «Одесса»

1.2. *Параметры похода*.

Вид туризма **–** велосипедный

Категория сложности похода **-** шестая

Продолжительность **-** 19 ходовых дней, включая 3 полудневки

Протяженность активной части **-** 978 км, из них:
- асфальт разного качества - 433 км (44%)
- грунтовых дорог - 420 км (43%)
- троп и бездорожья - 125 км (13%)

Суммарный набор высоты **-** 20,4 км

Средняя высота ночёвок **-** 2 125 м

Перевалов **-** более 10, из них:

- категорированных - 1 (Каракульджа, 1А, 3161)

- некатегорированных - 9: Конурбай (2572), Атойнок (2575), Торпок-Чичты (2250), Каракольдаван (2909), Чичарбель (3037), Каракорум (3084), Кичик-Алай (двойной: 4082 + 4158), Джонгы-Джер (3996), Кой-Джол (3815)

- автомобильных - более 3-х: Кара-Буура (3302), Кёк-Бель (1449), Кескенбель (1640) и др.

Бродов **-** около 50-ти

1.3. *Район похода* – Кыргызстан, Западный Тянь-Шань, Кичик-Алай

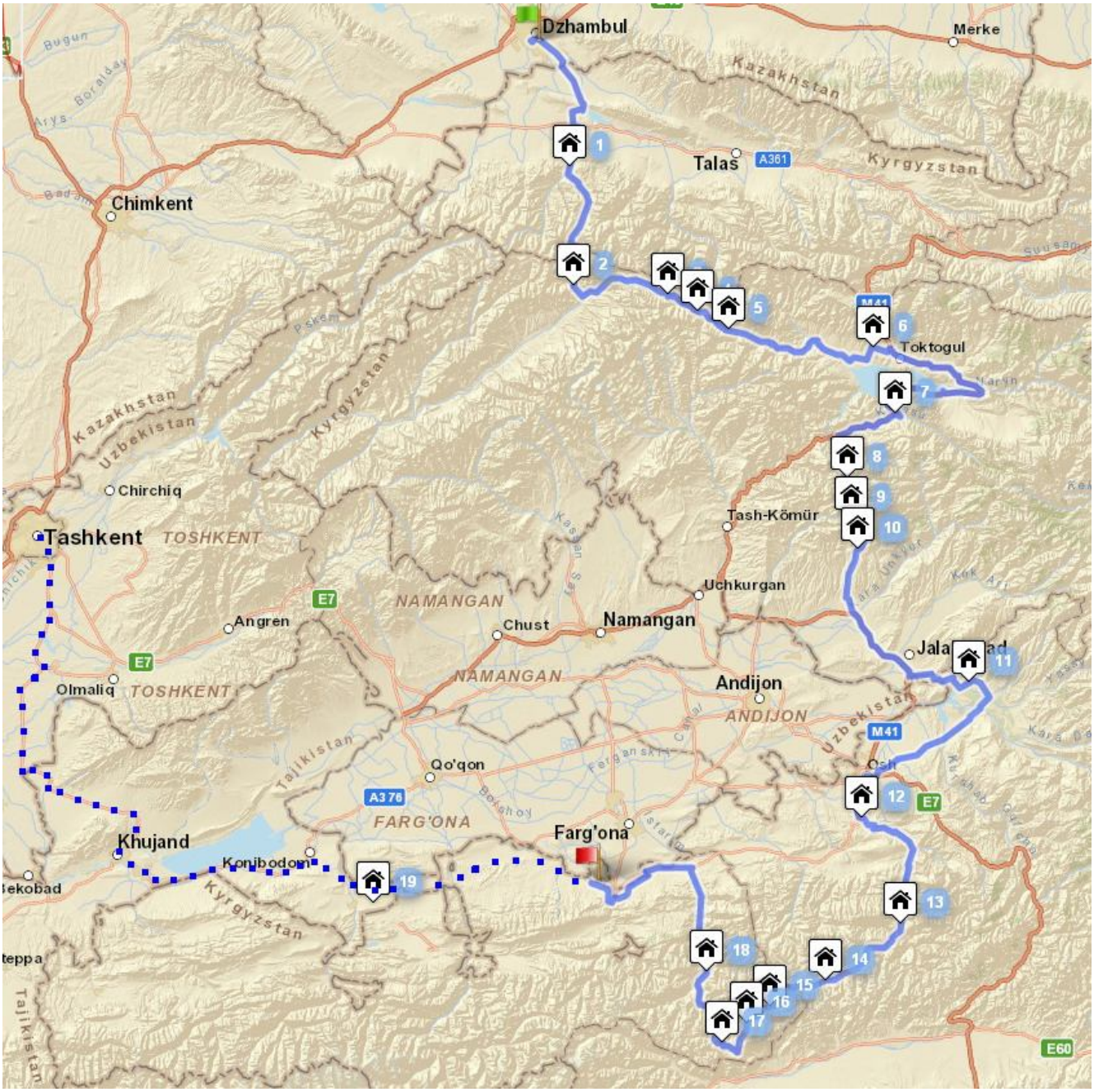
1.4. *Нитка маршрута:*

Тараз (Джамбул) - Гродиково - Кызыл-Адыр - пер. Кара-Буура (а/м, 3302) - устье р. Кара-Касмык - пер. Каракульджа (1А, 3161) - пер. Конурбай (н/к, 2572) - пер. Атойнок (н/к, 2575) - пер. Торпок-Чичты (н/к, 2250) - разв. Ала-Тай - Чолпон-Ата - Терек-Суу - Токтогул - Торкент - пер. Кёк-Бель (а/м, 1449) - Кара-Куль - пер. Каракольдаван (н/к, 2909) - пер. Чичарбель (н/к, 3037) - пер. Каракорум (н/к, 3084) - р. Шайдансай - Базар-Коргон - Узген - Ош - пер. Кескенбель (а/м, 1640) - Папан - Кашка-Суу - пер. Кичик-Алай (н/к, двойной - 4082 и 4158) - пер. Джонгы-Джер (н/к, 3996) - пер. Кой-Джол (н/к, 3815) - р. Тенгизбай - Лангар - Майдан - Уч-Коргон - Кадамжай - Халмион

1.5. *Сведения об участниках похода*

№ п/п	Фамилия, имя, отчество	Год рож-дения	Опыт походов	Обязан-ности в группе
1	Буз Василий Николаевич	1955	5Р Казахстан, Карпаты	руководитель
2	Куконеску Руслан Николаевич	1963	5У Таджикистан, 4Р Карпаты, 6У(горн) Памир	зам. руководителя, завхоз
3	Лепехин Александр Александрович	1957	5У, Казахстан, 4Р Карпаты	медик
4	Дишливенко Александр Андреевич	1987	5У Таджикистан	механик, фотограф

1.6. Схема маршрута



1.7. *Место хранения отчета*

1.8. *Место рассмотрения похода*

Центральная маршрутно-квалификационная комиссия федерации спортивного туризма Украины.

2. Содержание отчета

2.1. Краткие сведения о районе путешествия.

Гиссаро-Алай - отдельная горная система, входящая в общую систему Памиро-Алая, состоящая из громадных бастионов скал и снега. Протяженность с запада на восток около. 900 км., между Памиром и Тянь-Шанем. Большинство её вершин превышает 4000 метров, а не менее тридцати пяти возвышаются более чем на 5000 метров. Система Гиссаро-Алая представляет собой совокупность горных цепей, начинающихся на востоке Алайским хребтом. От Алайского хребта отходят Туркестанский, Зеравшанский и Гиссарский хребты, простирающиеся в широтном и субширотном направлениях.

Алайский хребет. Обрамляющий Ферганскую впадину с юга, Алайский хребет имеет почти широтное простирание. Высота Алайского хребта в среднем превышает 5000 м, увеличиваясь к западу , где он соединяется с Туркестанским и Зеравшанским хребтами, здесь вершины поднимаются почти до 6000 м. Почти на всем протяжении Алайский хребет поднимается выше снеговой линии, расположенной примерно на высоте 4000-5000 м. Значительные площади, находящиеся в основном в западной части, покрыты ледниками и снежниками, питающими многоводные реки, стекающие с его северных склонов. Северные склоны Алайского и Туркестанского хребтов очень схожи. Для этого, по существу единого, хребта характерно широкое развитие предгорий северного склона, отделенных от водораздельной горной цепи системой продольных долин и котловин. Поперечные долины, обычно очень узкие, глубоко врезаны в нижнюю часть склона. Южные склоны хребта пустынны, весьма круты и почти без предгорий спускаются в Алайскую долину.

На Алайском хребте низкие предгорья заняты эфемерно – полынной пустыней. В этом поясе лишь местами встречаются дерновинные степные злаки – типчак и ковыль, а также некоторые ксерофильные кустарники, например миндаль, или даже иногда единичные деревья арчи. Более высокие предгорья, а частично и вышележащий пояс занятый полусаванной растительностью. Среднегорный пояс представляет собой сложное сочетание зарослей различных кустарников и арчовых редколесий с травяными формациями. В субальпийском поясе, наряду со степной злаковой растительностью распространены луга . Альпийский пояс представлен мелкими фрагментами низкотравных криофитных лужков и степей. В почвенном покрове Алайского округа наблюдается господство процессов сухостепного почвообразования. Здесь преобладают высокогорные сухостепные каштановые, по преимуществу карбонатные, почвы под ковыльной и типчаково-ковыльной растительностью . На более сухих склонах они замещены высокогорными пустынно- степными почвами. В субальпийском поясе преобладают горно-лугово-степные почвы. Местами в замкнутых депрессиях встречаются пухлые солончаки.

Западный Тянь-Шань

Этот район расположен на территории Казахстана, Киргизии и Узбекистана. Орографическая основа района – Таласский Алатау, разделяющий бассейны рек Талас и Чирчик. Узкий скалистый гребень хребта имеет широтное простирание. Южный склон выражен недостаточно чётко, так как от него в юго – западном направлении отходит ряд мощных отрогов, из которых самый крупный – Чаткальский хребет.

Река Чаткал, главная составляющая Чирчика, начинается на стыке Таласского и Чаткальского хребтов и в верховье проходит по широкой древней ледниковой долине. Приняв справа

крупный приток Чандалаш, Чаткал становится многоводным, а после впадения слева реки Терс течёт в теснине и у кишлака Бурчмулла вливает свои воды в Чарвакское водохранилище.

На юго-восточных склонах Чаткальского хребта берёт начало множество рек, спускающихся в Ферганскую долину, но часто не доходящих до Сырдарьи, потому что их воды разбираются на орошение. Самые крупные из этих рек – Карасу, Касансай, Гава.

Район западного Тянь-Шаня не богат озёрами. Наиболее известное из них – Сарычелек. Небольшие по размеру завальные или моренного происхождения озера расположены в ущельях притоков главных рек района.

Расчлененность рельефа Западного Тянь-Шаня породила и климатические различия, зависящие от абсолютной высоты местности, рельефа данного участка и экспозиции. В Таласской долине прохладно и сухо. В долине Пскема климат тёплый, мягкий, с обилием атмосферных осадков, горы защищают её от холодных северных ветров, но не мешают проходу тёплого и влажного воздуха с запада. В огромной долине Чаткала климат более суровый, в то время как на склонах Чаткальского хребта, обращённых в Ферганскую долину, выращивают теплолюбивые табак, кукурузу, фруктовые деревья. Наиболее жаркий месяц на Западном Тянь-Шане – июль, когда воздух нередко прогревается до + 40 градусов, хотя средняя месячная температура почти вдвое ниже. Абсолютный минимум достигает минус 30 градусов, в некоторых местах и минус 40 градусов. Безморозный период на большей части западного Тянь-Шаня длится менее 200 дней. Количество осадков зимой превышает 200 мм, а в верховье Пскема доходит до 1200 мм. В весеннее-летний период особенно много осадков (до 65 мм) выпадает в марте-апреле, наименьшее их количество бывает в июле. Снег лежит с ноября до марта.

В предгорной и среднегорной частях Западного Тянь-Шаня располагается пояс степей, выше – лугостепи, реже – луга. На склонах гор встречаются лугостепи, луга, арчовые леса. Горный ландшафт как бы разделен на четыре высотных пояса. В каждом из них свой животный и растительный мир, тесно взаимосвязанные друг с другом. В лесных массивах Причаткалья можно встретить грецкий орех, дикую яблоню, сливу, тянь-шаньскую ель, пихту, арчу.

Животный мир Тянь-Шаня богат и разнообразен: в горах гнездится до 500 видов птиц, обитает более 120 видов млекопитающих, 20 видов пресмыкающихся, не менее 20 видов рыб и 3 вида земноводных. На огромной высоте парят снежные и черные грифы, бородачи, беркуты и белоголовые сипы, свисают над бурной рекой гнезда ремеза и райской мухоловки. На субальпийских лугах обитает разнообразная живность, пестрые бабочки, саранчовые, всевозможных размеров и окраски жуки. У кромки снегов обитают – снежный барс, архары, сурок Мензбира, реликтовый суслик. В расщелинах селятся яйцеживородящие ящерицы – алайские гололазы. В среднем и нижнем поясе гор встречаются ядовитые змеи: среднеазиатская кобра, гюрза, щитомордник, степная гадюка. Из неядовитых многочисленные полозы, водяной уж, желтопузик. На прогретых солнцем камнях лежат туркестанские агамы. В реках и ручьях держаться голый осман, маринка, форель и туркестанский сомик. Здесь водятся дикие козы, кабаны, дикобразы, медведи, каменные куницы, сурки, лесные сони, сурки, каменные куропатки – кеклики, высоко в горах – горные индейки – улары. Юго – восточные склоны Чаткальского хребта заняты разнотравными степями, субальпийскими и альпийскими лугами, используемыми под пастбища. Среди степных и луговых площадей попадаются массивы орехоплодных лесов, которые разбросаны по речным долинам и склонам гор.

2.2. Общая идея похода, его необычность, новизна.

Изначально предполагалось маршрут проложить в виде кольца вокруг Иссык-Куля с какими-нибудь новыми нехоженными участками. Но анализ туристских отчетов показал, что там настолько все изъезжено велотуристами, что придумать что-то новое весьма сложно. А ехать по многократно пройденному маршруту не очень интересно, хотелось немножко чего-то неизведанного.

Тогда взоры были обращены на запад Киргизии - Западный Тянь-Шань на севере и Кичик-Алай на юге. Как оказалось, здесь полная противоположность Центральному Тянь-Шаню. В книге "Западный Тянь-Шань" [10] автор Попов В. Н. пишет: "Изолированное положение Западного Тянь-Шаня, особенно верховьев Чирчика, послужило причиной того, что еще столетие назад о нем было очень мало сведений. Этот район, лежавший в стороне от больших караванных путей, представлял собой своеобразный тупик, который всегда обходился и завоевателями и путешественниками." Даже в советские времена эти места были не очень популярны среди туристов, а когда после распада СССР появились дополнительные границы довольно замысловатой геометрии - многие районы на западе Киргизии превратились в тупики и туристский интерес к этим местам совсем пропал. Из сравнительно недавних велопоходов известен лишь отчет А.Андрушевича о походе по западному Тянь-Шаню [13].

В районе Западного Тянь-Шаня, как следует из отчета [14], даже горных и пешеходных походов совершается крайне мало, по району восточнее пер. Каракульджа каких-либо описаний практически нет. В горном походе [14] из 13 пройденных категорийных перевалов 10 были пройдены впервые. При этом на Западном Тянь-Шане интересный горный ландшафт с вершинами до 4500 м и глубокими речными ущельями, здесь расположено 4 природных заповедника. В этом районе нас привлекла возможность выйти от автодороги вдоль р. Чаткал к Токтогульскому водохранилищу. Для этого нужно было пройти более 100 км почти прямолинейного маршрута по ненаселенной местности через перевал Каракульджа (1А) вдоль верховий рек Чаткал и Каракульджа. На старых топографических картах там обозначена тропа. В отдельных местах спутниковых снимков тоже угадываются признаки тропы. Некоторые опасения вызавала невозможность свернуть с маршрута и обойти непроходимый участок, если он вдруг появится. Справа и слева расположены высокие хребты Таласский, Чаткальский и Узунахматтау с непроходимыми для велосипеда перевалами. Нужно идти либо вперед до конца, или возвращаться. К сожалению, каких-либо описаний мы не нашли. Точнее, нашли уже после похода отчет о пешеходной пятерке в августе 1969 года под руководством Костромитина Ю.Е. [16]. Описание участка верховий Каракульджи в нем излишне мрачное. Согласно отчету восточнее перевала Каракульджа путь идет по четырем перевалам через отроги Таласского хребта с высотами порядка 3000 метров, со снежниками, уклонами порядка 40 градусов, наведением веревочных переправ через реки и т.п. Имея это описание до похода, мы может и не пошли бы по этому маршруту. Реально эти перевалы существуют, но их высоты несколько меньше, не было снежников, ручьи проходятся вброд без страховки или с минимальной страховкой. Прохождение этих отрогов можно было бы и не акцентировать, как перевалы. Но в отчете они все имеют киргизские названия (источник этих названий не указан и нам не известен), мы решили сохранить упоминание этих перевалов вместе с названиями.

В отличие от Западного Тянь-Шаня, Кичик-Алай - район древних караванных троп. Нас привлекла интересная особенность этого района - здесь почти в широтном направлении на

расстояние около 100 км параллельно протянулись два хребта - Алайский и Кичик-Алай. Причем, посредине они смыкаются, образуя перевал Кичик-Алай, высотой более 4000 м, а в обе стороны от перевала в узких ущельях текут две реки с одинаковыми названиями Кичик-Алай. Если с восточной стороны на картах к перевалу ведет дорога и хорошая тропа, то с западной стороны тропа обозначена лишь в верховьях реки, сквозного прохода вдоль реки, вроде бы, нет. К сожалению, описаний этого участка мы тоже не нашли.

Дополнением к участку маршрута через Кичик-Алай может быть прохождение участка Высокого Алая с несколькими не проезжаемыми на велосипеде пешеходными перевалами, главный из которых - Аллаудин-Дабан (1А, 4296).

В рамках велопоходов Алай пересекали по пути с Памира через пер. Кой-Джол группы под руководством В.Ф. Гилунга в 1990 [17] и К. Акчурина в 2009 [11]. Через пер.Джиптык прошли группы И.Томаса в 2006 [20] по пути с Памира и Е.Кудрявцева в 2012 [12] по пути в Китай. Вот, собственно, и все о велосипедном освоении Киргизского Алая, если не считать маршрутов по Памирскому тракту. Велопоходов с прохождением Киргизского Алая, как основного района путешествия, нам не известно.

С учетом изложенного и анализа вариантов подъездов и отъездов, была заявлена следующая основная нитка маршрута: http://www.gpsies.com/map.do?fileId=liysrwlyovwkjxhz . Поход предполагалось начинать в Таджикском городе Исфара, после перехода границы и Киргизского города Баткен маршрут уходит на юг в горы и Затем в широтном направлении идет вдоль Алая . После прохождения Алайского хребта предполагалось спуститься к областному центру Ош. Далее маршрут идет по автотрассе Ош-Бишкек через Ферганскую долину со стороны Киргизии до города Базар-Коргон. Затем уходим с автотрассы и срезаем путь к г. Каракуль почти по прямой через цепочку из трех перевалов. Обойдя Токтогульское водохранилище по горам вдоль северо-западной его оконечности, маршрут идет на северо-запад вдоль р. Каракульджа, пер. Каракульджа и спуск вдоль р. Чаткал до автодороги, по которой через пер. Кара-Буура завершаем поход в казахском городе Тараз (Джамбул).

Такой основной маршрут имеет протяженность около 1000 км и более 20 км набора высоты. Причем, более 400 км - это горные тропы, которые с велосипедом будут пройдены впервые. Качество этих троп, а в некоторых случаях - их наличие, неизвестно. Поэтому трудно прогнозировать график движения даже при неизменно идеальной погоде. Для случая значительного отставания от графика предусмотрен запасной вариант от г. Базар-Коргон по по автотрассе Ош - Бишкек и далее по дороге через г.Талас до конечной точки маршрута. Причем, в зависимости от степени отставания переход на этот запасной вариант возможен в трех точках - г. Базар-Коргон, г. Каракуль и г. Токтогул.

2.3. Варианты подъезда и отъезда.

Самым быстрым вариантом подъездов-отъездов к району путешествия был авиаперелет в Ташкент или Алма-Ату. Но далее неизбежно следовали автомобильные подброски, так что выигрыш времени был не столь значительным. Сопоставив затраты времени, средств и удобства перевозки багажа группа предпочла подъезд поездом. Тем более, что этот вариант уже опробован в походе 2012 года (http://shatuny.narod.ru/12/taj.htm). Предполагалось в обе стороны воспользоваться поездом Харьков – Ташкент, далее арендовать автотранспорт. С учетом изменений, подъезды-отъезды выглядели так.

Подъезд:

1. Прибытие в Харьков участники осуществляли самостоятельно с учетом своего места жительства.
2. Харьков- ст. Арысь – поездом Харьков-Ташкент. (следует учитывать, что поезд ходит раз в неделю)
3. Переезд от ст. Арысь-1 до ст. Арысь-2 – своим ходом
4. Арысь-2 – Тараз – местный казахский поезд.

Отъезд.

1. Халмион– Баткен –попутный грузовик (около 120 км)
2. Баткен – переход границы Кыргызстан/Таджикистан– Исфара – своим ходом (около 15 км)
3. Исфара – п/п Ойбек (около 200 км) – такси
4. переход границы Таджикистан/Узбекистан – своим ходом
5. п/п Ойбек – Ташкент – рейсовый автобус (около 100 км)
6. Ташкент - Харьков – поезд

2.4. Аварийные выходы с маршрута, его запасные варианты

В случае аварийной ситуации предполагалась эвакуация в Ош или Бишкек кратчайшим способом.

В изначальном варианте маршрута был следующий запасной вариант по автодороге: Базар-Коргон – Каракуль – Токтогул – Талас – Тараз, причем, выход на него был возможен в трех местах. Переход на этот более простой вариант предполагался в случае значительного опаздывания из-за непредсказуемых сложностей на Алайском участке маршрута.

С учетом изменения направления прохождения маршрута (см раздел 2.5) и проблемами с оформлением пропусков в погранзону добавлен запасной вариант обхода погранзоны и узбекских анклавов: р. Тенгизбай – Лангар – Майдан – Уч-Коргон – Кадамжай – Баткен – Исфара

2.5. Изменения маршрута и их причины

Было три изменения основного маршрута и переход на запасные варианты:

1. В связи с возникшими проблемами в оформлении пропусков в погранзону Киргизии, по которой предполагалось пройти на первой трети маршрута, перед выездом принято решение проходить заявленный маршрут в обратном порядке (из Тараза в Исфару) и по пути, проезжая через г. Ош, попытаться решить пропускные проблемы для завершающего участка маршрута. При этом, дополнительно принят запасной вариант обхода основной части погранзоны и Узбекских анклавов на территории Киргизии - вдоль р. Исфайрам-Сай до г. Уч-Коргон и далее по новой объездной дороге вдоль Узбекской границы до г. Баткен. Изменение маршрута согласовано с местной МКК и ЦМКК.

2. Прохождение маршрута в верховьях р. Каракульджа проходило в условиях частых дождей, что привело к раскисанию глинистых склонов. При подъезде к Токтогульскому водохранилищу было видно, что над гористым западным берегом водохранилища грозовые дожди продолжаются. С учетом этого принято решение объехать водохранилище с востока по вдвое более длинному пути, но по дорогам и более равнинному ландшафту.

3. При траверсе Алайского хребта за пер. Джонгиджер мы попали в зону дождей, а расположенные выше скалы покрылись снегом. С переменной интенсивностью дождь (снег)

шел сутки и непогода продолжалась. Горы были окутаны облаками, видимость плохая. Предстоящий перевал Аллаудин-Дабан, 4296 м, 1А (а по некоторым данным 1Б), сложен для прохождения с велосипедом даже в хорошую погоду. Прохождение перевала предстояло по леднику, причем, описание мы нашли довольно скупое и неоднозначное. Мы решили, что проходить этот перевал по свежевыпавшему снегу, да еще в условиях плохой видимости, не разумно. Принято решение объехать район Высокого Алая по запасному варианту вдоль границы с Узбекистаном.

Кроме того, маршрут завершен несколько раньше. Не доезжая г. Баткен мы воспользовались подвернувшимся удобным предложением подъехать на автотранспорте. Этот участок проходит по объездной асфальтовой дороге по краю Ферганской долины, не представляет какого-либо интереса и никак не влияет на сложность похода.

Прохождение маршрута в направлении, обратном первоначально запланированному, оказалось и более удобным с точки зрения высотной акклиматизации.

2.6. Графики движения и другие параметры маршрута

2.6.2. График движения (по дням)

День (ссылка на трек)	Дата	Дневной пробег, км	Асфальт, км	Грунтовки, грейдер, тропы, бездорожье, км	Набор высоты, м	Высота ночевки, м	Температура утро/день/вечер	Время движения	Средняя скорость, км/ч
1	3.08.13	66,6	49,3	17,3	768	1225	/30/23	4:42	14,2
2	4.08.13	68,3	0	68,3	2303	2320	17/7/14	7:28	9,1
3	5.08.13	41,7	0	41,7	1079	3160	8/20/7	5:50	7,2
4	6.08.13	21,8	0	21,8	571	2170	1/23/20	4:57	4,4
5	7.08.13	20,8	0	20,8	757	1530	15/15/13	3:30	5,9
6	8.08.13	67,4	16,6	50,8	1212	1210	8/20/20	5:53	11,6
7	9.08.13	102,4	98,6	3,8	1861	1140	19/32/19	6:20	16,2
8	10.08.13	46,3	29	17,3	1628	2400	18/26/10	5:02	9,2
9	11.08.13	22,2	0	22,2	1452	2730	9/20/13	4:58	4,5
10	12.08.13	21,8	0	21,8	377	1400	8/10/13	2:16	9,6
11	13.08.13	86,2	69,3	16,9	882	986	12/26/23	4:44	18,2
12	14.08.13	97,4	90,4	7	1052	1327	18/28/24	5:42	17,1
13	15.08.13	61,0	13,5	47,5	1251	1750	15/26/22	5:12	11,7
14	16.08.13	43,5	0	43,5	1793	3300	12/18/6	5:50	7,5
15	17.08.13	34,6	0	34,6	1054	3218	5/1/11	5:20	6,5
16	18.08.13	12,6	0	12,6	115	3179	1/15/10	3:15	3,9
17	19.08.13	22,2	0	22,2	1160	3690	7/5/9	5:17	4,2
18	20.08.13	48,0	0	48,0	255	1520	8/15/19	5:40	8,3
19	21.08.13	93,2	60,3	32,9	829	.	13/28/25	5:45	16,2
.	**всего**	**978**	**433**	**545**	**20399**	**средняя - 2125**	.	**97:46**	**10,0**

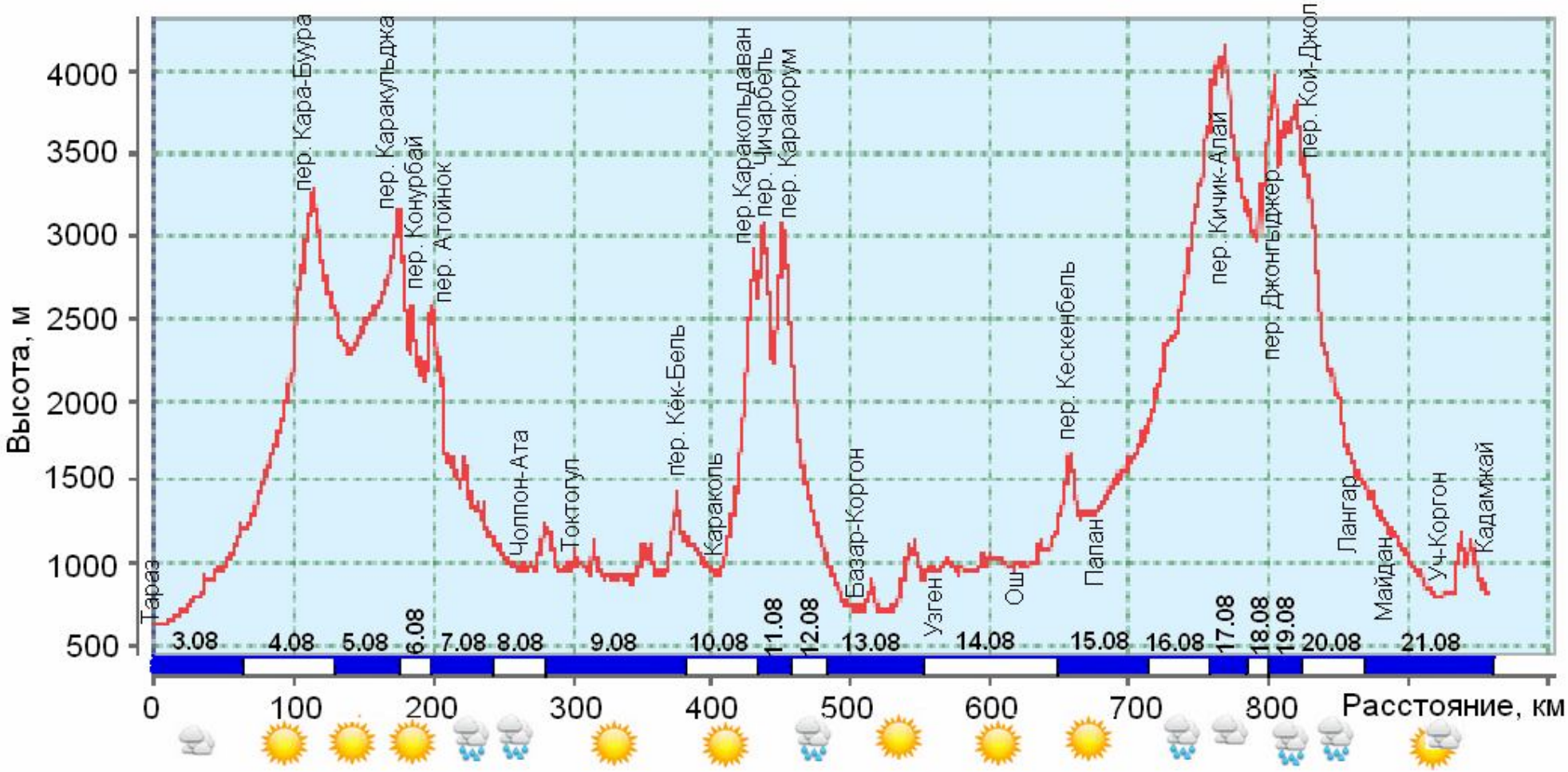
2.6.1. График движения (по участкам дороги)

День дви-же-ния	Дата	№ Учас-тка днев-ного пере-хода	Участок пути (от - до)	Протя-жен-ность, км	Чистое ходовое время	Характер дороги, естественные препятствия, способы преодоления	Метеоусловия	Примечания
1	3.08	1	Тараз - Кызыл-Адыр	49.3	2:57	асфальт	облачно	закупка продуктов
		2	Кызыл-Адыр - Буденный	10	0:55	разбитый асфальт, засыпанный гравием, грейдер	переменная облачность	
		3	Буденный - м.н.	7.3	0:50	горная каменистая грунтовка	малооблачно	
2	4.08	1	м.н. - пер. Кара-Буура - м.н.	68.3	7:28	горная каменистая грунтовка	Солнечно	
3	5.08	1	м.н. - устье р. Кокуй-Бель	11.9	0:50	горная каменистая грунтовка	Солнечно	
		2	устье р. Кокуй-Бель - пер. Каракульджа	29.8	5:00	тропа вдоль реки и по травянисто-осыпным склонам	Солнечно	
4	6.08	1	пер. Каракульджа - м.н.	21.8	4:57	тропа по травянисто-осыпным склонам	Утром ясно, к вечеру облачно	
5	7.08	1	м.н. - перед Алатай	19	3:20	тропа по травянисто-осыпным склонам	Дождь ночью, с перерывами утром и днем	полудневка
		2	Алатай - м.н.	1.8	0:10	горная каменистая грунтовка	облачно	
6	8.08	1	м.н. - Чолпон-Ата	38.2	3:38	горная каменистая грунтовка	С утра переменная облачность. В середине дня небольшой дождь.	
		2	Чолпон-Ата	4	0:10	асфальт		закупка продуктов
		3	Чолпон-Ата - перевал (м.н.)	25.2	2:05	чередующиеся участки грейдера и разбитого асфальта	Грозовые тучи над горами	
7	9.08	1	м.н. - автотрасса перед Джаны-Джол	8.1	0:25	разбитый асфальт	Переменная облачность	
		2	Джаны-Джол - поворот к	52.6	2:55	асфальт автотрассы Ош-Бишкек	Солнечно	

			водохранилищу					
		3	побережье водохранилища	3.8	0:15	грунтовка на побережье водохранилища	Солнечно	
		4	поворот от водохранилища - Кёк-Бель (м.н.)	37.9	2:45	асфальт автотрассы Ош-Бишкек	Грозовые тучи на западе, небольшой дождь	
8	10.08	1	м.н. - Кара-Куль	25	0:55	асфальт автотрассы Ош-Бишкек	Переменная облачность	закупка продуктов
		2	Кара-Куль	4	0:20	бетонка, корявый асфальт	Переменная облачность	
		3	Кара-Куль - ур. Кара Кёль (м.н.)	17.3	3:47	горная каменистая грунтовка	Облачно	
9	11.08	1	м.н. - р. Сере-Суу	18.2	3.58	тропа, чередующаяся с участками старой грунтовой дороги	С утра переменная облачность, временами туман.	
		2	р. Сере-Суу - м.н.	4	1:00	горная каменистая грунтовка	Солнечно	
10	12.08	1	м.н. - пер. Каракорум - р. Шайдан-Сай (м.н.)	21.8	2:16	горная каменистая грунтовка	Дождь ночью, утром и днем	полудневка
11	13.08	1	м.н. - Гёлёген	16.9	1:00	горная каменистая грунтовка		
		2	Гёлёген - Базар-Коргон - Бостон (м.н.)	69.3	3:44	асфальт	Небольшая облачность, в основном солнечно	
12	14.08	1	м.н. - Узген - Ош	89.1	5:00	асфальт	Солнечно	закупка продуктов
		2	Ош - Ак-Терек	7	0:35	грейдер	Солнечно	
		3	Ак-Терек - м.н.	1.3	0:07	асфальт	Солнечно	
13	15.08	1	м.н. - Папанское вдхр.	12.8	0:50	асфальт	Солнечно	
		2	Папанское вдхр. - Папан	11.2	0:52	грейдер	Солнечно	
		3	Папан	7	0:33	асфальт	Солнечно	
		4	Папан - р. Ак-Буура (м.н.)	30	2:57	горная каменистая грунтовка	Солнечно	
14	16.08	1	м.н. - верховья р. Кичик-Алай (вост.)	43.5	5:50	горная каменистая грунтовка	Утром ясно, к вечеру облачно, дождь	

			(м.н.)					
15	17.08	1	м.н. - шлагбаум	7	0:50	горная каменистая грунтовка	С утра безоблачно	
		2	траверс хр. Кичик-Алай	9.6	3:05	тропа	Днем облачно, слабый дождь/снег. Сильный восточный ветер	
		3	пер. Кичик-Алай - верховья р. Кичик-Алай (зап.)	16.1	1:13	горная каменистая грунтовка	Облачно	
		4	р. Кичик-Алай (зап.) - м.н.	1.9	0:12	тропа	Переменная облачность	
16	18.08	1	м.н. - ущелье р. Джангы-Джер (м.н.)	12.6	3:15	тропа, бездорожье	Переменная облачность, но в основном солнечно. Вечером облачно, дождь	полудневка
17	19.08	1	м.н. - верховья р. Кызыл-Эшме	12.2	3:27	тропа, бездорожье	Облачно	
		2	верховья р. Кызыл-Эшме - Алайский хр. (м.н.)	10	1:50	горная каменистая грунтовка, не проезжая для автотранспорта	Облачно. Дождь, туман	
18	20.08	1	м.н. - р. Исфайрам-Сай (м.н.)	48	5:40	бывшая горная каменистая грунтовка, чередующаяся с участками тропы	Пасмурно. Дождь, туман	
19	21.08	1	м.н. - Майдан	17	1:17	горная каменистая грунтовка	Переменная облачность, но в основном солнечно	
		2	Майдан - Уч-Коргон	26.6	1:13	вцелом - асфальт, но на отдельных участках полностью разбитый	Переменная облачность, но в основном солнечно	
		3	Уч-Коргон - КПП	19.8	1:04	асфальт	Переменная облачность	
		4	КПП - Кадамжай	15.9	1:21	грунтовка	Облачно	
		5	Кадамжай - Халмион	13.9	1:00	асфальт	Облачно.	
			всего	978				
			асфальт	433.3				
			грейдер	40.8				
			грунтовка	378.8				
			тропы и бездорожье	125.1				

2.6.3. Высотный график



2.7. Описание прохождения маршрута

Первый день, 3 августа, суббота

Поезд №076 Кызылорда - Астана по расписанию, в 10:46 местного времени, прибыл в г.Тараз - центр Жамбыльской области Казахстана. Этот город имеет возраст более 2000 лет (что официально признано ЮНЕСКО) и издавна был одним из пунктов северной ветки Великого шелкового пути.

Собрав велосипеды, решили сделать первый походный снимок на вокзале. Но это наше желание остановил местный милиционер, сказав, что здесь фотографировать нельзя, для этого нужно выйти за пределы железнодорожной станции и фотографировать только со стороны улицы (фото 1.1). Мы не стали спорить, поскольку нам было все равно, с какой стороны. Но сам по себе запрет довольно неожиданен.

На оставшиеся 3000 тенге (около 20$) решили накупить продуктов в универсаме, найденном недалеко от вокзала. Продукты здесь достаточно дорогие и выбранный набор продуктов оказался дороже 3000 тенге. Доллары и рубли продавец принимать отказалась, пришлось искать обменник. Прохожие на улице направили нас в банк. Но сегодня суббота, банк оказался закрыт. Где можно еще поменять валюту, местные жители затруднялись ответить. Побегав немного по городу, решили вернуться в магазин и отложить лишние продукты, чтобы уложиться в имеющиеся 3000 тенге.

Потратив около часа на закупку продуктов и попытки обменять валюту, начинаем движение на юго-восток, к границе Казахстана с Кыргызстаном.

1.1. Вокзал г. Джамбул (Тараз)

1.2. Первые километры Киргизии

1.3. Плотина Кировского водохранилища

1.4. Кировское водохранилище

18,7 км; 13:10 - граница. Традиционные процедуры на казахском, а затем на киргизском погранпостах. Молодой киргизский таможенник начал настойчиво просить финансовое вознаграждение за то, что он не будет досматривать наши вещи. Но мы безразлично ему ответили - "смотри, если не лень". Но ему было явно лень, он еще немножко поуговаривал нас, и махнул рукой. Всего переход границы занял около полутора часов. Перед нами приехал какой-то автобус, пришлось ждать очереди. А на киргизском погранпереходе сломалось устройство для штампов в паспорте. Пришлось ждать, пока починят.
Сразу за киргизским погранпереходом расположено несколько обменников, здесь поменяли валюту на сомы.

Пошли первые километры киргизских дорог (фото 1.2). Довольно близко возвышались горы. Возможно поэтому визуально казалось, что впереди спуск, хотя реально дорога все время шла в подъем.

26,5 км - слева в тени придорожных деревьев привал, обед.

35.6 км; 16:55 - в конце полукилометрового подъема (фото 1.3) - плотина Кировского водохранилища. Не видно ни гидроагрегатов, ни уходящих от протины ЛЭП. Вероятно, цель этого водохранилища только накопление воды для орошения полей в засушливый период. Перепад уровня воды в разное время года значительный, о чем свидетельствуют

горизонтальные полосы от волн на берегах (фото 1.4, 1.5). Живописность пейзажей привела к дительной фотосессии у Саши.

47,1 км; 17:50 - Т-образный перекресток (фото 1.6), сворачиваем влево в сторону Таласа.

49,3 км Перекресток. слева а. Кызыл-Адыр, а мы сворачиваем вправо. Дорога - бывший асфальт, засыпанный слоем гравия.

1.5. Кировское водохранилище

1.6.

1.7. Водохранилище на р. Кара-Буура

1.8. Первый лагерь

Среди придорожных деревьев встречается урюк, заставляющий нас делать небольшие остановки, чтобы полакомиться сладкими плодами.

59,3 км - развилка. Более накатанная дорога уходит вправо. Но мы едем прямо, следуя рекомендации встреченных по дороге местных жителей о том, что нужно ехать прямо и никуда не сворачивать. А зря - вскоре дорога упирается в реку и рассыпается на множество мелких дорог. Нужно было ехать по основной дороге, здесь она делает небольшой зигзаг. Чтобы не возвращаться, поднимаемся вверх по травянистому склону к основной дороге. Но наш путь преграждает канал, вдоль которого с той стороны и идет дорога. Собственно, из-за канала дорога и совершает зигзаг. К счастью, рядом оказался пешеходный мостик через канал, так что возвращаться не пришлось.

59,7 км; 18:55 - вернулись на дорогу. Начались горы. Дорога идет вверх по р. Кара-Буура, а справа и слева пошли крутые склоны.

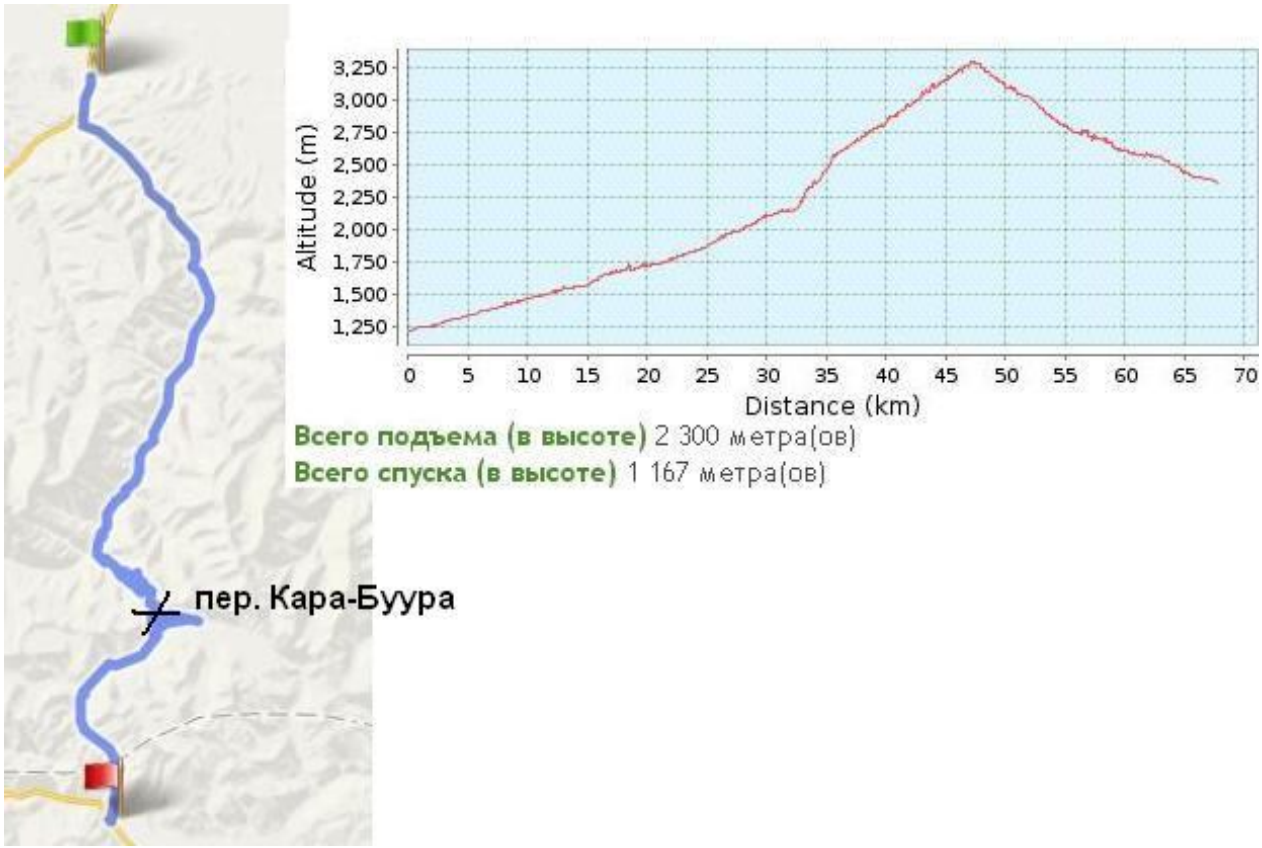
61,5 км; 19:10 - водохранилище (фото 1.7). Начинаем присматривать место для ночевки. Выше водохранилища виден пологий участок речной долины и заросли кустарника. Едем туда.

66,2 км - Сворачиваем с основной дороги влево и спускаемся к реке.

66,6 км; 19:45 - Разбиваем лагерь на травянистой поляне рядом с источником (фото 1.8).

Итоги дня: пройдено – 66,6 км,
время в пути – 04:42,
средняя скорость – 14,2 км/час.,
набор высоты – 768 м.,
высота ночевки – 1225 м.

Второй день, 4 августа,воскресенье



Температура воздуха утром 19° С, ясно, безветренно.

Выход 09:30.

2,3 км; 9:40 - мост, дорога переходит на правый берег реки.

14,1 км; 10:55 - ручей, летовка слева. Далее дорога идет через созданный в 2005 году Карабууринский запаведник (фото 2.1), который в декабре 2012 переименован в Государственный природный парк "Кара-Буура". До похода мы не встречали информации о существовании здесь заповедника. Шлагбаумов, КПП и т.п. пока нет.
Долина реки постепенно сужается, склоны становятся скалистыми (фото 2.2).

16,3 км - привал под скалой

18,5; 11:40 - мост на левый берег и далее с интервалом 1 - 1,5 км еще три моста.

26,9; 12:45 - приют и придорожное кафе (фото 2.3), одно из сооружений выполнено в форме бетонной юрты. Привал, обед.

13:50 - продолжаем движение.

29,0 км - мост на левый берег

32,0 км - мост на правый берег

2.1. Въезд в нац. парк Кара-Буура

2.2. Подъем вдоль р. Кара Буура

2.3. Придорожный приют

2.4. Серпантины подъема к перевалу

33,1 км; 14:55 - развилка, сворачиваем влево, начинается подъем к перевалу. Местами подъем довольно крутой и приходится спешиваться, но в основном за счет многочисленных поворотов серпантина (фото 2.4) подъем сравнительно пологий и позволяет ехать (фото 2.5).

47.5 км; 19:10 - перевал. На потяжении подъема была комфортная температура. На седловине перевала становится очень холодно, дует пронизывающий ветер. Одеваемся и стараемся быстрее спуститься вниз, где должно быть теплее. С седловины перевала уходят две дороги. Одна идет вправо, не теряя высоты, вдоль гребня хребта, вторая - влево вниз. Едем влево. Через 2,8 км дорога круто поворачивает вправо, на запад, и далее идет вниз вдоль реки. Еще через 3,2 км справа примыкает дорога, которая с перевала ушла вдоль гребня хребта вправо. Дорога усыпана камнями разных размеров. Приходится ограничивать скорость и ехать аккуратно, избегая наезда на крупные камни, чтобы не

пробить колеса.
Поначалу долина реки была сравнительно широкой, а склоны гор довольно пологими. Но при движении вниз долина реки постепенно сужается и превращается в ущелье. Мест для ночевки нет - слева и справа крутые и скалистые склоны гор, между которыми зажата река и полка дороги. Нередко впадающие в реку ручьи текут прямо по дороге паралельно реке (фото 2.7). Речное ущелье здесь глубокое, солнечные лучи сюда не попадают, поэтому на реке сохранилось много снежных мостов, не смотря на август месяц.

Все-таки осторожности было недостаточно, Саныч на скорости налетает на крупные камни и пробивает колесо. Замена камеры.

Ущелье довольно внезапно стало расширяться, появились пологие поляны у реки.

68.3 км; 20:40 - лагерь на берегу р. Кара-Касмак (фото 2.8). Вдоль реки растут небольшие деревья, дров для костра достаточно.

2.5. В центре - пер. Кара-Буура

2.6. На перевале

2.7. Дорога с пер. Кара-Буура

2.8. Лагерь на берегу р. Кара-Касмак

Итоги дня:
пройдено – 68,3 км,
время в пути – 07:28 ,
средняя скорость – 9,1 км/час.,
набор высоты – 2303 м,
высота ночевки – 2320 м.

Третий день, 5 августа, понедельник

Горы быстро расступаются, при подъезде к Чаткалу долина реки становится не просто широкой, а очень широкой, горные хребты видны где-то вдалеке (фото 3.1). При этом сама река течет в глубоком каньоне, прорезающем равнинное плато.

4.99 км - слева к основной примыкает слабо накатанная дорога (фото 3.1), идущая вверх по долине Чаткала. Это нужная нам дорога, сворачиваем на нее влево.

6.5 км - ручей, проезжаемый сходу.

7.05 км - ручей

9.32 км - ручей

9.97 км - справа мост на левый берег. Перед ним развилка. Одна дорога продолжает идти вдоль правого берега, вторая по мосту переходит на левый. Изучая перед походом космические снимки этих мест мы сделали вывод, что основная дорога к перевалу идет по левому берегу, поэтому переходим на него по мосту и движемся далее вверх по реке. Это была ошибка, стоившая нам дополнительного брода через Чаткал. Лучше было продолжать движение по правому берегу.

11.9 км - брод через р. Кокуй-Бель. Далее развилка - основная дорога уходит вправо вдоль р.Кокуй-Бель, а мы продолжаем движение прямо вдоль Чаткала. Дорога становится плохо раскатанная. Долина реки быстро сужается и переходит в ущелье (фото 3.2). Вскоре дорога теряется на прибрежном лугу - тупик. По нашему берегу дальше скалистый прижим реки.

3.1. Долина р. Чаткал

3.2. Вверх по р. Чаткал

3.3. Первый брод р. Чаткал 3.4.

15.7 км - Находим место брода и переходим р. Чаткал на правый берег (фото 3.3). Там снова выходим на дорогу.

16.1 км - брод притока Чаткала р. Курама-Тер. Далее на протяжении 4 км Чаткал течет в крутых осыпных и скалистых берегах (фото 3.4, 3.5)

19.9 км - На карте здесь обозначен мост через Чаткал, но мост смыт, у берега лишь валяются остатки бревен (фото 3.6). Глубина реки около полуметра, течение довольно сильное, но вброд перейти можно, что мы и делаем (фото 3.7).

Далее долина реки расширяется (фото 3.8), скалы исчезают, река течет среди травянистых горных склонов (фото 3.9-3.13). Местами дорога теряется на травянистых лугах (фото 3.10). Далее до перевала встречаются летовки пастухов, обычно возле впадающих в Каракульджу ручьев.

3.5. 3.6. Место, где был мост 3.7.

3.8. 3.9. Брод Ак-Суу

23.0 км - чуть выше слияния рек Ак-Суу и Каракульджа переходим вброд сначала Ак-Суу

(фото 3.9), затем Каракульджу. В месте слияния рек (фото 3.10) четко видно их различие, послужившее, вероятно, основой названия рек - вода в Ак-Суу мутная с белой взвесью, Кара-Кульджа - прозрачная, сквозь нее хорошо видно темное дно.

24.2 км - пересекаем небольшой ручей Джасы-сай.

24.5 км - привал, обед в тени одинокого дерева непосредственно у русла реки, одного из последних на пути к перевалу.

3.10. Слияние рек Ак-Суу и Кара-Кульджа. Понятно, где какая.

3.11.

3.12.

3.13.

3.14. Ночевка на пер. Кара-Кульджа

28.2 км - брод

30.5 км - брод

31.8 км - брод

39.1 км - последний брод перед перевальным взлетом. Принимаем решение набрать здесь воды и ночевать на перевале.

41.7 км - обширная пологая седловина перевала. Разбиваем лагерь. Ужин - на газовой горелке.

Итоги дня:
пройдено – 41,7 км,
время в пути – 05:50 ,
средняя скорость – 7,2 км/час.,
набор высоты – 1079 м,
высота ночевки – 3160 м.

Четвертый день, 6 августа, вторник

С утра на траве иней. Легкий перекус и в 7:15 начинаем спуск с перевала. Плотный завтрак будет внизу, у ручья.

Спуск значительно круче и длиннее, чем подъем. Перепад высот на перевальном взлете около 800 метров, средний уклон 15 градусов, максимальный до 30. Когда-то с перевала вниз вела хорошая тропа. Ее серпантин до сих пор отчетливо виден на склоне (фото 4.1). Эта тропа давно не используется, местами размыта и завалена камнями. Поначалу, не смотря на крутой спуск, удается в основном ехать. Но после пересечения ручья и выхода на левый борт ущелья картина резко меняется. Подрезавшая склон тропа фактически превратилась в ловушку для камней разных размеров. О езде нет речи, с трудом передвигаемся пешком (фото 4.2). Местами по склону вне тропы двигаться удобнее. Слева выше травянисто-осыпного склона расположены скальные участки, являющиеся источником камней. Справа таких скал нет. Спускаемся вниз, пересекаем ручей и переходим на правый борт, где камней значительно меньше. Спускаясь по травянистому склону наконец находим узкую и плохо заметную со стороны тропу. Видимо, через перевал ходят не так часто и не гоняют стада овец. Для этого, наверно, используются другие перевалы.

Спустившись к ручью, тропа выполаживается, можно ехать.

4.1. Начало спуска с перевала

4.2. Старая тропа

4.3.

4.4.

7.8 км - брод левого притока Каракульджи

8.4 км - снежный мост (фото 4.5)

Тропа постепенно отворачивает от от реки влево вверх. Прямо впереди склон, поросший старым еловым лесом. Решено возле леса сделать привал

11.5 км - брод р. Шангтор, привал на краю леса. Склон, на котором растет лес, сырой, порос мхом, много родников.

После обеда обнаруживаем спущенное колесо - прокол у Саши. После замены камеры поднимаемся на перевал Конурбай. Средняя крутизна склона 12 градусов, набор высоты около 250 метров.

12.7 км - Седловина перевала Конурбай (н/к, 2572). Отсюда во все стороны открываются живописные панорамы (фото 4.7, 4.8).

4.5. Снежный мост

4.6. Подъем на пер. Конурбай

4.7. На перевале Конурбай

4.8.

Петляя, спускаемся по крутому спуску (около 30 градусов), далее тропа вполне проезжаемая (фото 4.9)

14.2 км - брод (фото 4.10)

4.9.

4.10.

4.11.

4.12.

17.6 км - брод

18.6 км - брод р. Талдыбулак (фото 4.13)

20.6 км - брод р. Утор

21.5 км - мост р. Туюктор

4.13.

4.14.

4.15.

4.16.

21.8 км - лагерь

Итоги дня:
пройдено – 21,8 км,
время в пути – 3:38 ,
средняя скорость – 5,3 км/час.,
набор высоты – 571 м,
высота ночевки – 2170 м.

Пятый день, 7 августа, среда

5.1.

5.2 Ишак ни на милиметр не хочет подвинуться

5.3.

5.4. Снова дождь

5.5.

5.6.

5.7. В гостях у пчеловода

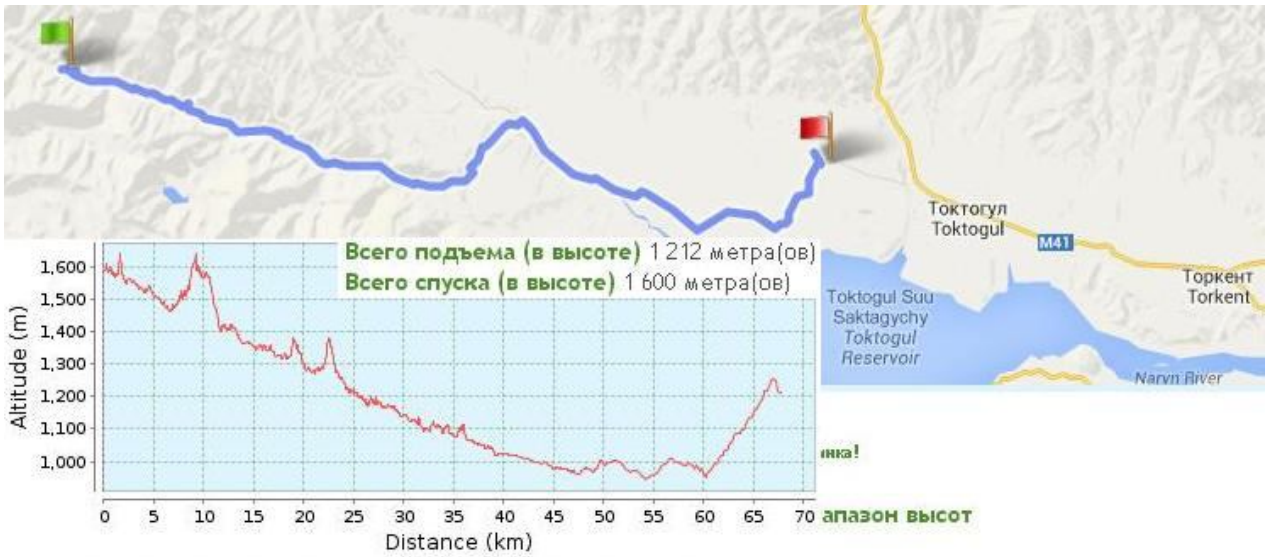
5.8.

5.9.

5.10.

Итоги дня: пройдено – 20,8 км,
время в пути – 3:30,
средняя скорость – 5,9 км/час.,
набор высоты – 757 м.,
высота ночевки – 1530 м.

Шестой день, 8 августа, четверг



1,9 км - ущелье справа

2,4 км - мост через ручей слева

5,8 км - два ручья слева

24,9 км - мост на правый берег

32,7 км - мост на левый берег

37,9 км - устье, мост

38,2 км - асфальт

42,3 км - грейдер

50,2 км - заправка, магазин

67,4 км - лагерь

6.1.

6.2.

6.3.

6.4.

6.5.

6.6.

6.7.

6.8.

6.9.

6.10.

6.11. "Камешек" на дороге

6.12.

6.13.

6.14.

6.15.

6.16.

7.1.

Итоги дня: пройдено – 67,4 км,
время в пути – 5:53,
средняя скорость – 11,6 км/час.,
набор высоты – 1212 м.,
высота ночевки – 1210 м.

Седьмой день, 9 августа, пятница

Выход в 8:00

6,4 км - поворот дороги влево, справа обелиск с орлом, начало спуска к реке.

7,3 км - переезжаем реку по мосту, небольшой подъем.

8,14 км - выезжаем на трассу Бишкек - Ош. Вскоре въезжаем в первый населенный пункт - Жаныжол (фото 7.2)

14,1 км - Вблизи выезда из пос. Токтогул завтракаем в кафе. В этом кафе встречаем двух туристов из Израиля, которые путешествуют на арендованном авто. Пока завтракали, на эпатажном автомобиле к кафе подъехали туристы из Австралии (фото 7.3). Отъехав совсем немного от Токтогула встречаем велотуриста из Польши (фото 7.4). А чуть дальше у дороги сворачивают свой лагерь автотуристы из Англии (фото 7.5). Очень напряженной в плане встреч с туристами оказалась автотрасса Ош - Бишкек. Хотя совсем недавно казалось, что в этих краях кроме овец и пастухов больше никого не бывает.

7.1. Лагерь утром

7.2. пос. Жаныжол

7.3. Туристы из Австралии

7.4. Велотурист из Польши

7.5. Автотуристы из Англии

За пос. Торкент был виден подъем на небольшой перевал (фото 7.6), высотой 1150 м и набором высоты чуть более 200 метров. После спуска с этого перевала приятная езда на восток по прямой ровной дороге в объезд Токтогульского водохранилища (фото 7.8). После пересечения по мосту р. Нарын (фото 7.9) дорога поворачивает вдоль озера на запад (фото 7.10).

7.6. пос. Торкент

7.7. На трассе Ош - Бишкек

7.8. Объезд Токтогульского водохранилища

7.9. р. Нарын

7.10. Объезд Токтогульского водохранилища

53,8 км - привал с поеданием арбуза (фото 7.11).

60,5 км - отворот с трассы к водохранилищу, привал, купание (фото 7.13).

64,5 км - возврат на трассу.

Западнее водохранилища скопились тучи (фото 7.14). Там шел дождь. Это еще одно подтверждение, что мы правильно оценили обстановку и не пошли в те места, а объехали водохранилище вокруг.
Отроги горного хребта подходят вплотную к водохранилищу, поэтому автотрасса поднимаясь на 170 метров некоторое время траверсирует склон на высоте порядка 1100 м, а затем снова спускается к водохранилищу. На спуске и у нас начался небольшой дождь. Спустившись, останавливаемся у ларька и под навесом пережидаем дождь, поглощая домашний айран, продающийся в этом же ларьке.

Далее был подъем по асфальту на перевал Кёк-Бель (а/м, 1449) (фото 7.15) с набором 450 метров высоты.

102,4 км - После стремительного спуска с перевала лагерь на берегу реки.

7.11. Привал

7.12. Токтогульское водохранилище

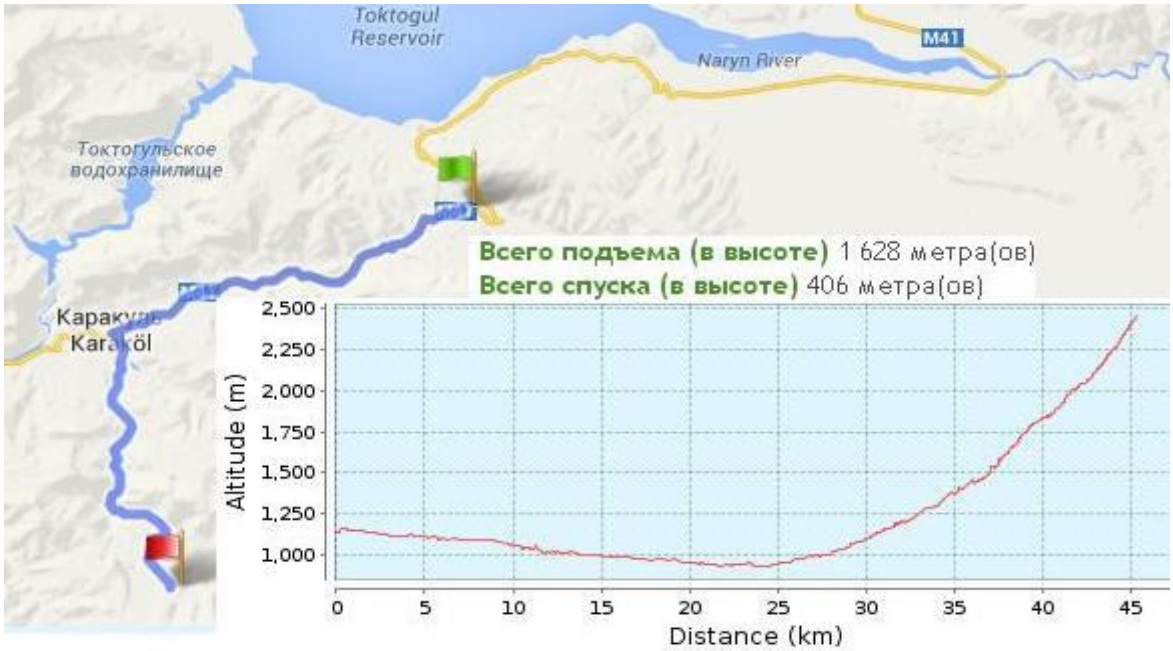
7.13. Привал на берегу водохранилища

7.14. Токтогульское водохранилище

7.15. На перевале Кёк-Бель (а/м, 1449)

Итоги дня: пройдено – 102,4 км,
время в пути – 6:20,
средняя скорость – 16,2 км/час.,
набор высоты – 1861 м.,
высота ночевки – 1140 м.

Восьмой день, 10 августа, суббота



Продолжаем движение по хорошей асфальтовой дороге вдоль живописного ущелья р. Карасуу (фото 8.2, 8.3)

23,2 км - г. Каракуль (фото 8.4). В центре у дороги заходим в маленький продуктовый магазин. Закупив продукты на предстоящие три автономных дня, спрашиваем у продавщицы, где здесь можно найти интернет, чтобы отправить несколько сообщений. Продавщица достает из под прилавка ноутбук и говорит: "Можете воспользоваться моим". В легком шоке отправляем домой необходимые сообщения.

8.1.

8.2.

8.3.

8.4.

8.5.

25 км - поворот влево (фото 8.5), бетонка, асфальт. На повороте встретили велотуриста из Чехии (фото 8.5), который из Европы сюда приехал своим ходом.

29 км - конец асфальта, грейдер. Из догнавшего нас жигуленка вышел пожилой киргиз и начал расспрашивать, куда мы едем - впереди тупик, дороги нет, на Жалалабад нужно назад, в объезд по трассе. Объясняем, что мы едем напрямик по тропе через перевалы. Киргиз проникся уважением и начал рассказывать о предстоящем пути. Попутно узнаем, что расположенные впереди в урочище Кара-Кёль озера (принято считать, что их семь, хотя на самом деле гораздо больше) являются священными у киргизов, в них нельзя купаться.

Каменистая дорога идет вдоль ручья в узком ущелье (фото 8.6). Крутизна подъема увеличивается (фото 8.7), все чаще приходится спешиваться.

37,25 км - ручей, привал

Первое озеро Кичик-Кёль мы проехали рядом и не заметили его - подходов/подъездов там нет, все заросло высокой травой. Увидели мы его лишь сверху (фото 8.9). Второе большое озеро - Чон-Кёль осталось слева от дороги. Мы не стали делать крюк к нему, полюбовались лишь издалека, тем более, что подъездов к воде тоже нигде не было видно, берег порос высокой травой и камышом.

Встретили двух молодых киргизов, которые на вопрос а есть ли выше источники воды ответили, что есть много. Накатанная дорога уверенно шла вверх мимо пастушьих летовок (фото 8.10). Влизи гребня отрога наметилось выполаживание. Дальше будет круто и проблемно с дровами и водой.

8.6.

8.7.

8.8.

8.9.

8.10.

46,3 км - лагерь. Среди мелкого кустарника можно насобирать сухих веток для костра, а вот с водой здесь проблема, вопреки обещаниям двух киргизов. Рядом на гребне отрога есть небольшое озеро, но содержимое его представляет густую смесь воды, глиняной взвеси и овечей мочи. Овцам плевать, что это озеро священное у киргизов. Хотя, священными, вероятно, являются несколько наиболее крупных озер, расположенных ниже. Они по периметру заросли камышом и, вероятно, не используются для водопоя.

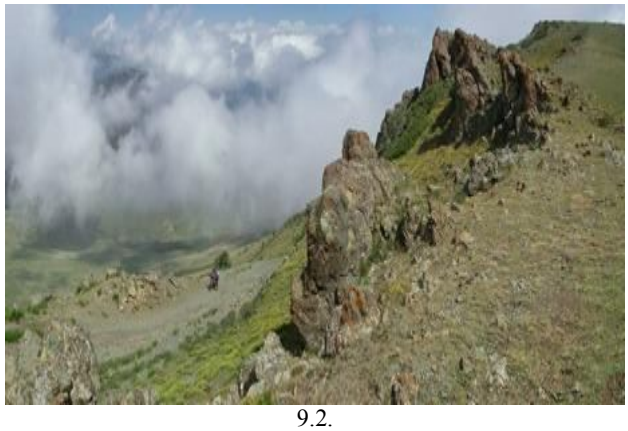
Пришлось по воду спускаться вниз к источнику.

Итоги дня: пройдено – 46,3 км,
время в пути – 5:02,
средняя скорость – 9,2 км/час.,
набор высоты – 1628 м.,
высота ночевки – 2400 м.

Девятый день, 11 августа, воскресенье

Дорога сворачивает влево, и, преодолев гребень отрога, спускается куда-то вниз, вероятно, к летовкам пастухов. Мы сходим с дороги и продолжаем пожниматься прямо по плохо набитой тропе. Тропа то почти исчезает на травянистом склоне, то вновь хорошо видна. Далее она серпантином идет по травянисто-осыпному склону. На тропе немало осыпавшихся камней разных размеров. Периодически нас окутывают облака, но, в целом, видимость не плохая.

9.1.



9.2.

9.3.

9.4.

Поднялись, как нам показалось, на перевал с небольшим озером у седловины (фото 9.3). Но, как оказалось, нужно еще по почти горизонтальной тропе траверсировать склон (фото 9.4), и только потом попадем на седловину перевала Каракольдаван (н/к, 2909) (фото 9.5) Через перевал идет ЛЭП. Направление тропы и через следующие два перевала в целом совпадает с направлением ЛЭП, хотя местами тропа до километра отклоняется от ЛЭП. На спуске с перевала тропа рассыпается на несколько едва заметных троп, петляющих среди камней и размытых ручьями (фото 9.6)

После сброса 200 метров высоты пересекаем ручей Майлы-Суу и начинается крутой подъем к перевалу Чичарбель (фото 9.7, 9.8). Взобравшись на седловину перевала (фото 9.8), делаем привал и обед. Противоположный склон хребта обрывистый и тропа дальше идет вдоль хребта. Пока обедали, наш дальнейший путь перекрыло стадо любопытных овец и коз (фото 9.9) пастуха при стаде не было, но, к счастью, не было и собак, что позволило нам пробраться сквозь стадо.

9.5.

9.6.

9.7.

9.8.

9.9.

Влево вниз с перевала по карте должна быть тропа. Мы действительно нашли едва

заметную тропку в том направлении. Но там следовал очень крутой скалисто-осыпной склон, передвигаться по которому с велосипедапи весьма проблематично. Около 4 км движемся вдоль гребня хребта. Большая часть этого пути вполне проезжаема (фото 9.10), но встречаются непродолжительные очень крутые подъемы и спуски.

На спуске с хребта хорошо виден наш дальнейший путь (фото 9.11). После продолжительного крутого спуска по местами теряющейся тропе со сбросом почти 700 метров высоты выезжаем к летовке пастухов (фото 9.12), где гостеприимные хозяева сразу приглашают нас на чай.

Расспросив у пастухов о дальнейшей дороге, продолжаем путь. Но, отъехав совсем немного, вынужденная остановка - прокол у Саши.

Пересекаем р. Сере-Суу по на удивление качественному металлическому пешеходному мосту (фото 9.14). Далее от усться ручья Каракорум-Сай начинается крутой подъем по каменистой дороге на перевал Каракорум с набором 860 метров высоты.

9.10.

9.11.

9.12.

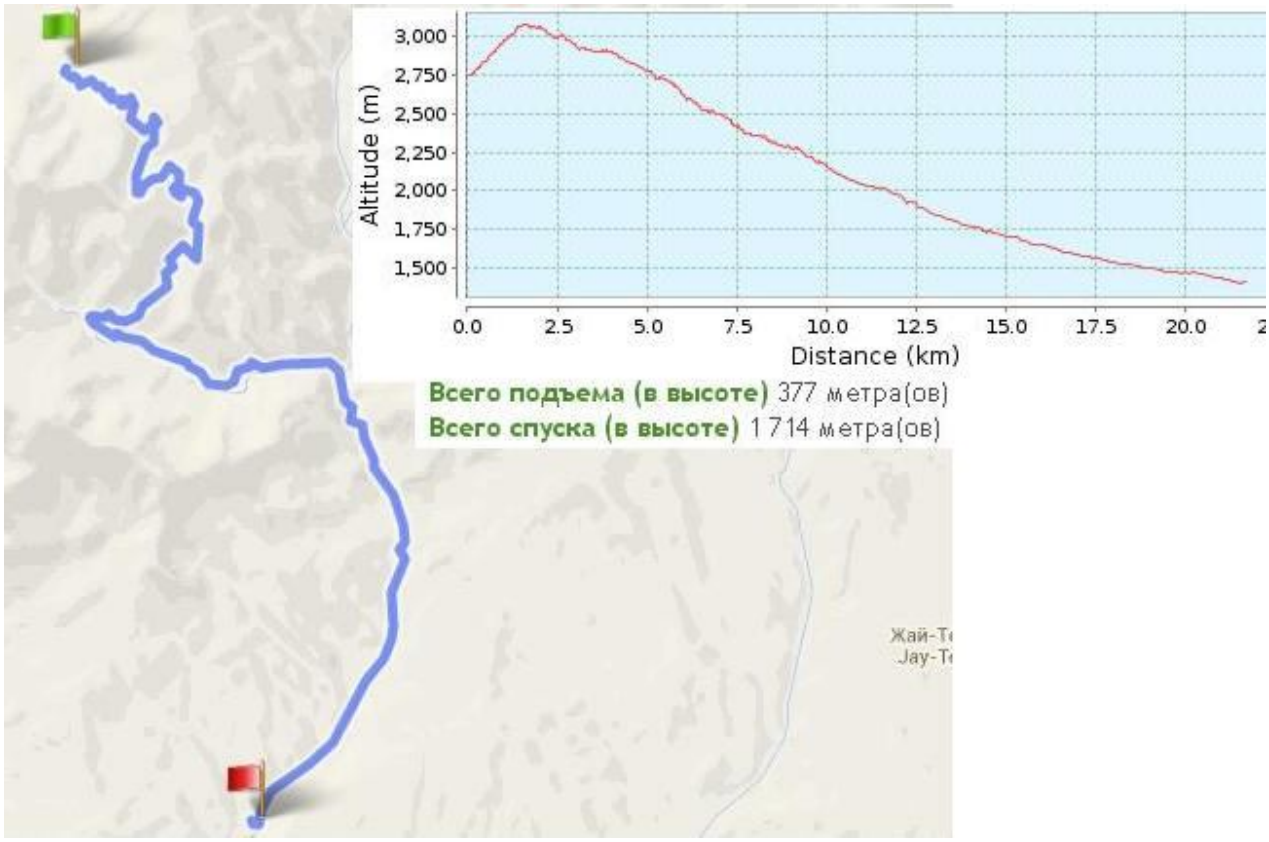
9.13.

9.14.

Не доходя 350 метров по высоте до перевала, на границе леса у ручья ставим лагерь.

Итоги дня: пройдено – 22,2 км,
время в пути – 4:58,
средняя скорость – 4,5 км/час.,
набор высоты – 1452 м.,
высота ночевки – 2730 м.

Десятый день, 12 августа, понедельник



Ночь и первую половину дня шел дождь разной интенсивности. Мы в облаках, видимость плохая. Но во второй половине дня тучи начали расступаться. Выход в 15:50 (фото 10.2).

1,0 км; 16:30-16:50 - перевал Каракорум (н/к, 3084) (фото 10.3, 10.4). Периодически все заволакивает облаком. Ловим моменты, когда облака расступаются, для фотографий. За перевалом слева скалистый обрыв. Дорога уходит вправо и петляя спускается по склону в низ. Где едем - не вполне понятно, поскольку все в тумане, виден лишь небольшой участок дороги (фото 10.5).

Встречаем уазик, который совершая замысловатое скольжение по мокрому склону, пытается ехать вверх. В уазике пятеро подпитых киргизов. Встретили нас, как близких родственников, которых давно не видели. После обниманий последовало приглашение поехать к ним на ужин, "сейчас зарежем барана" и т.п. От ужина удалось отказатьзя, но за дружбу народов пришлось выпить.

10.1.

10.2.

10.3.

10.4.

10.5.

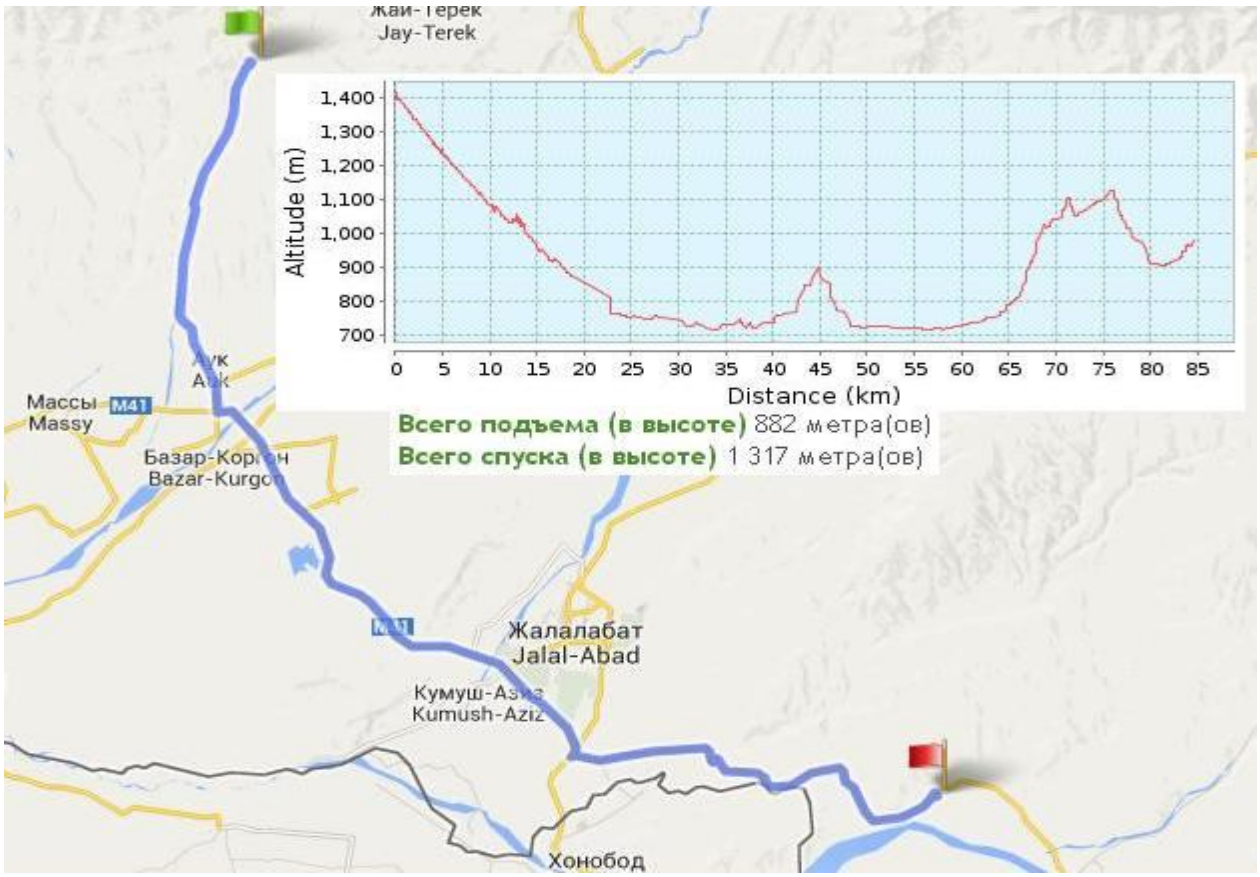
Спустившись к ручью, пришлось совершить несколько непростых бродов. Обычно, видимо, здесь броды пустяковые, но от дождя вода поднялась.

21,8 км - лагерь

После того, как стемнело, к нашему костру подошли непонятно откуда взявшиеся два пьяных киргиза. Один пожилой, второй молодой на лошади. Везет нам сегодня на встречи с пьяными киргизами. Пожилой вскоре куда-то исчез. А молодой упорно пытался с нами общаться, но из этого ничего не выходило, во-первых, из-за сильного опьянения, во-вторых, из-за плохого знания русского. Как стало понятно, он едет в стойбище, которое находится в трех километрах выше по тропе. Его речь конкретизировалась на просьбе о подарке. То ему нужно было 5 долларов, то фонарик. Юноша был почти невменяем. Постепенно просьба перешла в требование с размахиванием кнутом. Что-то требовать юноше у четырех взрослых мужиков - это несколько смешно. Но кто знает, сколько их здесь есть и как далеко. Сохраняя мирный настрой беседы, какими-то усилиями, вроде-бы, удалось выпроводить этого гостя. Но через некоторое время в лагерь полетели камни. В полной темноте трудно было определить местоположение нападавшего. Мы включили все фонари и решительно двинулись в сторону нападавшего. Вскочив на лошадь, он ускакал по тропе. Не было уверенности, что он не захочет вернуться. Переносить лагерь в полной темноте хлопотно и почти бессмысленно. Окружили лагерь сигнализацией - тонкой веревкой, на которую навешали кружки с ложками и прочие гремящие вещи.
Ночь прошла спокойно.

Итоги дня: пройдено – 21,8 км,
время в пути – 2:16,
средняя скорость – 9,6 км/час.,
набор высоты – 377 м.,
высота ночевки – 1400 м.

Одиннадцатый день, 13 августа, вторник



10,5 км - по мосту проезжаем на левый берег реки.

16,9 км - асфальт

25 км - трасса Бишкек-Ош

11.1

11.2

11.3

11.4

11.5

26,3 км - мост через реку

27,3 км - кафе

45,6 км - перевал

51,2 км - перекресток, влево дорога на Жалалабад.

58,8 км - поворот на Узген перед границей.

66,5 км - основная дорога уходит влево в трехкилометровый подъем с набором высоты чуть более 200 метров.

11.6

11.7 Встреча с пешеходом из Японии

11.8

11.9

11.10

69,9 км - привал

77 км - после поворота на юго-восток начинается четырехкилометровый прямой спуск.

83 км - в магазине с. Анакызыл докупаем продукты на вечер и утро. В конце аила в одном из домов набираем воду. Питьевая вода здесь привозная, источников нет.

86,2 км - разбиваем лагерь в 200 м слева от дороги перед с. Бостон.

11.11

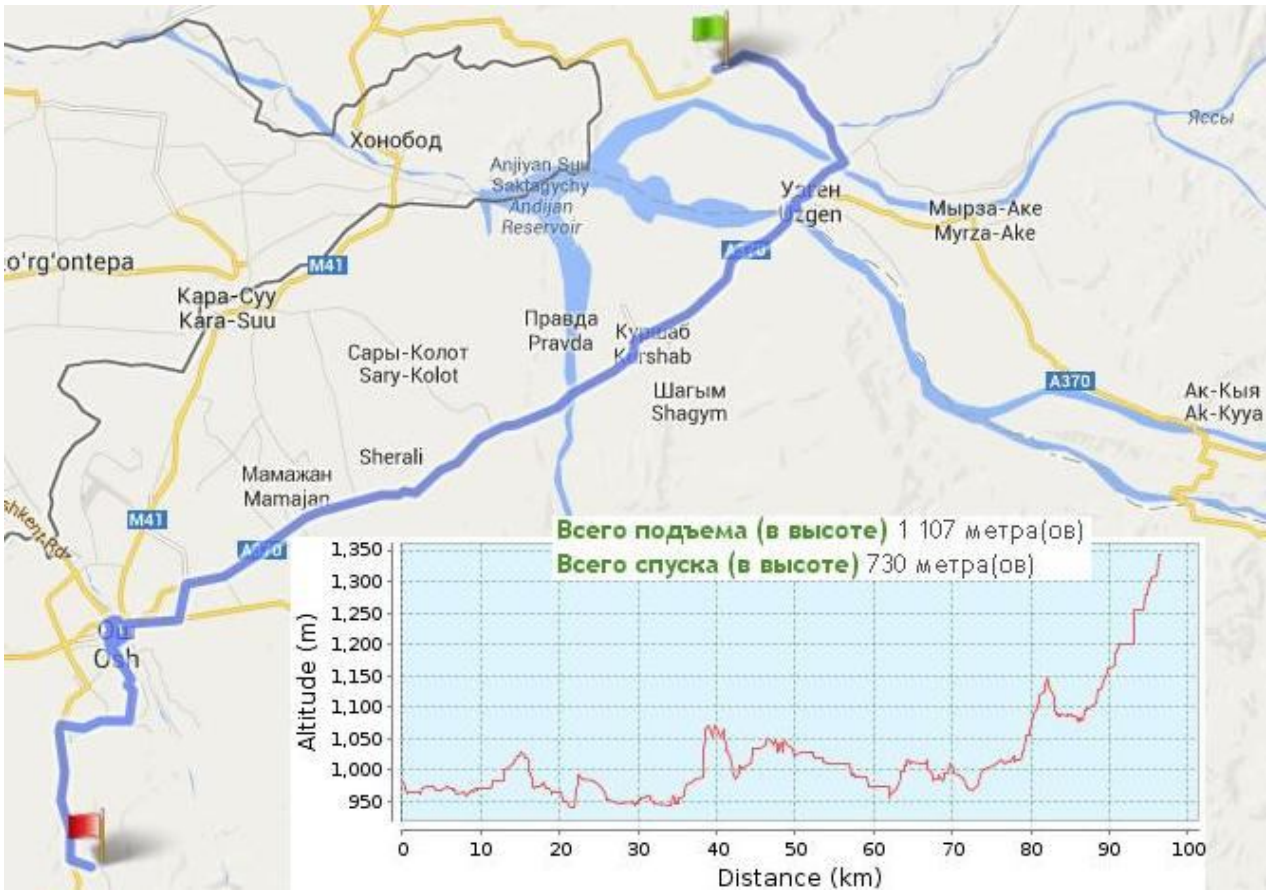
11.12

11.13

11.14

Итоги дня: пройдено – 86,2 км,
время в пути – 4:44,
средняя скорость – 18,2 км/час.,
набор высоты – 882 м.,
высота ночевки – 986 м.

Двенадцатый день, 14 августа, среда



После завтрака нас навестили жители ближайших домов. Небольшая беседа о жизни, фото на память (фото 12.2) и выход в 8:55.

11 км; 9:30 - мост через реку, за которым начинается г. Узген (фото 12.4). Пересекли Узген

(фото 12.5) с напряжением - машин много, все движутся как-то хаотично в перемешку с пешеходами и при этом каждый норовит тебя поприветствовать.

12.1

12.2

12.3

12.4

12.5

10:00-10:30 - за Узгеном в селении Кароол (фото 12.6) прокол у Руслана. Настройка переключателя. Пока чинились, подошедший местный киргиз рассказал о своей непростой судьбе отставного военного, местных достопримечательностях, настойчиво предлагал зайти к нему попить чаю. Отказываемся, ссылаясь на опаздывание и наступающую жару. Тогда он дал нам адрес своего друга в следующем селении, куда нам следует обязательно зайти.

Прямая асфальтовая дорога приличного качества, небольшие подъемы и спуски, наибольший подъем в селении Жаны-Арык - чуть больше 100 метров. Солнце припекает. На придорожном бахчевом рынке (фото 2.7) покупаем арбуз и, найдя небольшую тень, съедаем его.

В селении Отуз-Адыр начался длинный пологий спуск. Вдали виден неболшьшой горный массив (фото 12.8), перед ним - город Ош.

Перекресток (фото 12.9), едем по указателю влево в Ош (фото 12.10).

70,9 км - обед в кафе в центре города, (14:-15:10).

Рынок в Оше, закупка продуктов.

12.6

12.7

12.8

12.9

12.10 Въезд в Ош

12.11

Упаковав продукты, движемся дальше. По пути встречаем местного велосипедиста по имени Ислам, который любезно провел нас через город к нужной нам окраине, помог добыть питьевой воды на ужин, с которой здесь проблемы. Прощальное фото с Исламом (фото 12.11) - и мы дальше продолжаем движение на юг.

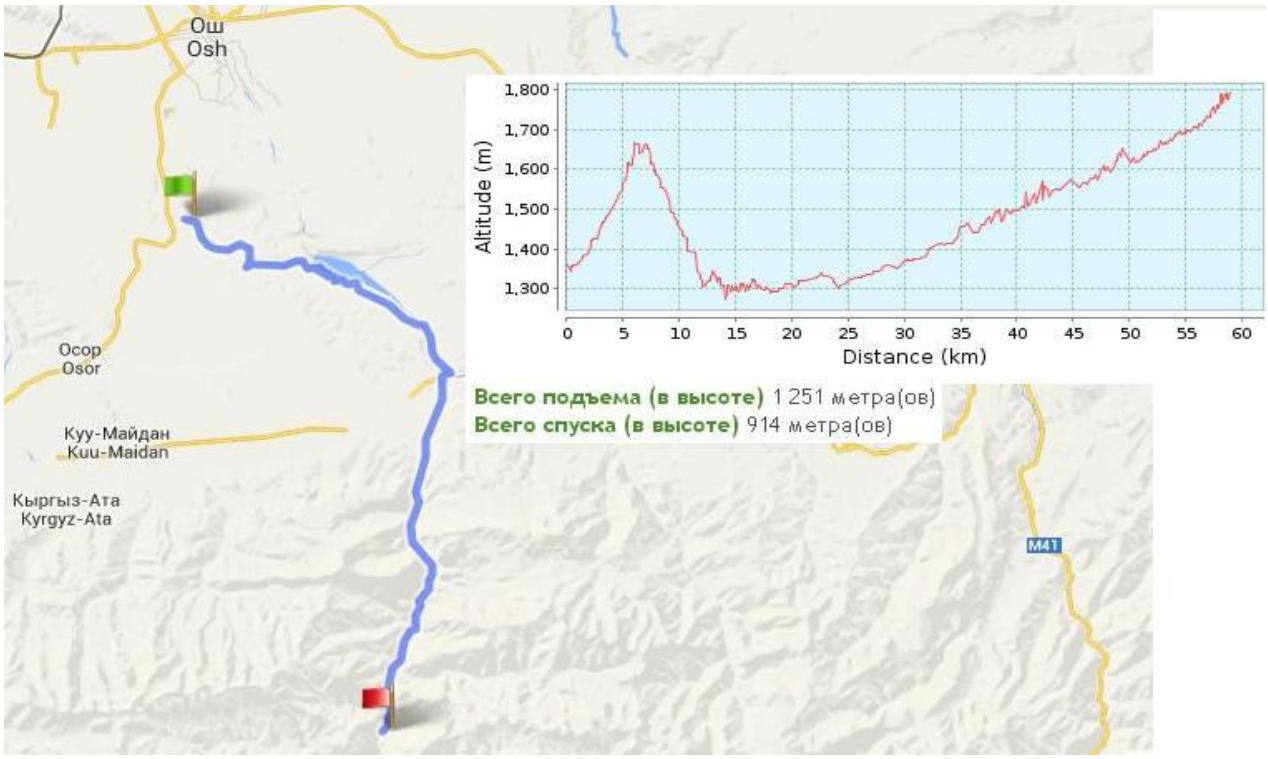
89,5 км - закончился асфальт, начался очень пыльный грейдер. Это дорога на Кызыл-Кия и Баткен. Автотранспорта много, причем, в основном грузовики, поднимающие огромные клубы пыли. По сильно разбитому каменистому грейдеру ехать стало совсем тяжело. С нетерпением ждем поворота влево, к Папанскому водохранилищу.

96,4 км - сворачиваем влево по указателю "Папан". Начался асфальт. Машин почти нет.

97,7 км - разбиваем лагерь в ста метрах слева от дороги (фото 13.1) возле множества сухих стеблей крупного травянистого растения. Местность голая, ни деревьев, ни кустарника нигде нет, но мы не используем газ, ужин готовим на костре из сухих стволов растений, вспоминая поход по Устюрту, где мы так прошли почти весь маршрут.

Итоги дня: пройдено – 97,4 км,
время в пути – 5:42,
средняя скорость – 17,1 км/час.,
набор высоты – 1052 м.,
высота ночевки – 1327 м.

Тринадцатый день, 15 августа, четверг



С утра одно из колес оказалось спущенным. Видимо, не выдержало вчерашнего грейдера. Завтрак, замена камеры и выход в 10:05.

6,5 км - перевал.

12,6 км - конец спуска, Папанское водохранилище. Через 200 метров закончился асфальт, далее грейдер.

24 км - начало асфальта.

24,8 км - мост через р. Ак-Буура. За мостом аил Папан

13.1

13.2

13.3

13.4

13.5

25,2; 14:55 км - магазин, но асортимент в нем весьма скуден, едем дальше.

30,2 км - развилка: прямо дорога через мост в сторону Кызыл-Кия, а нам нужно влево, вдоль реки. За 100 метров до развилки слева ошхона, где останавливаемся на обед.

30,4 км - справа от дороги большой столб с надписью "Кичик-Алай"

41 км - начало гор. Дорога входит в ущелье реки.

42 км - мост через приток.

46,5 км - мост на левый берег.

49,3 км - мост на правый берег.

51,5 км - а. Кюнделик.

52 км - мост на левый берег.

км - мост на правый берег.

61,0 км - лагерь.

13.6

13.7

13.8

13.9

Итоги дня: пройдено – 61,0 км,
время в пути – 5:12,
средняя скорость – 11,7 км/час.,
набор высоты – 1251 м.,
высота ночевки – 1750 м.

Четырнадцатый день, 16 августа, пятница

Ясно, температура воздуха 12 градусов.

Выход в 9:10.

0,4 км - мост на левый берег.

1,0 км - мост на правый берег.

2,6 км - развилка, мост на левый берег.

8,3 км - мост на левый берег.

14.1

14.2

14.3

13,2 км - слева от дороги сад с урюком.

13,5 км - мост на правый берег.

км - мост на левый берег.

18,6 км; 12:10 - а. Турпачаты.

19,2 км - мост через ручей справа.

21,5 км - мост на правый берег, за мостом аил Кызыл-Чара.

26,6 км - р. Сары-Могол, за ним аил.

31,9 км - за а. Кашка-Суу привал, обед (13:10-14:30). Высота 2700.

км - мост на левый берег.

39,2 км - мост на правый берег.

41 км - мост на левый берег.

42 км - слияние нескольких ручьев.

42,5 км - летовка на правом берегу за мостиком. Закончились редкие кусты арчи, далее безлесая зона.

Начался дождь, дует пронизывающий западный ветер.

43,5 км - за небольшим пригорком, прикрывающим от ветра, за сотню метров до ручья, который пересекает дорога, ставим лагерь.

14.4

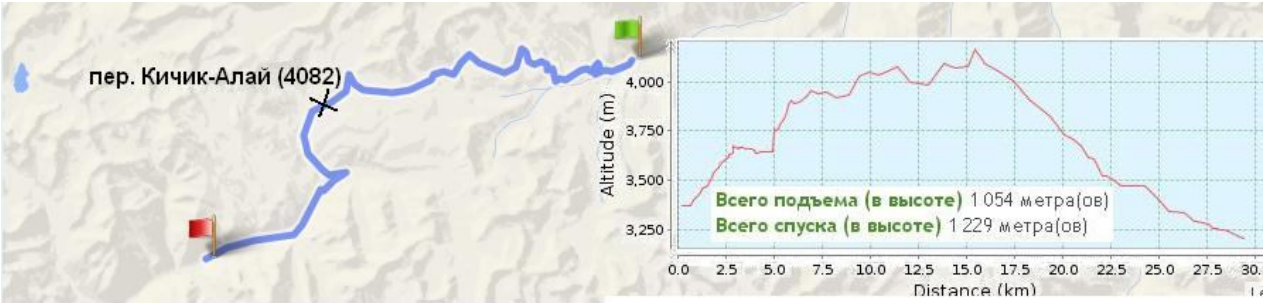
14.5

14.6

14.7

Итоги дня: пройдено – 43,5 км,
время в пути – 5:50,
средняя скорость – 7,5 км/час.,
набор высоты – 1793 м.,
высота ночевки – 3300 м.

Пятнадцатый день, 17 августа, суббота



Ясно, температура воздуха 5 градусов.

Выход в 9:20.

0,2 км - брод ручья.

15.1.

15.2.

15.3.

15.4.

7,0 км - КПП, шлагбаум. Охрана утверждает, что далее расположен карьер, принадлежащий частной компании, проезд запрещен. Продолжительные попытки договориться ничего не дают. Ребята достаточно искренне говорят, что пропустив нас они рискуют рабочим местом, тем более, что пол часа назад проехал начальник и строго настрого приказал не пропускать никаких туристов. Припоминаем, что действительно, обгоняя нас, останавливался автомобиль, из него выходил парень лет тридцати, расспрашивал, что да куда, восхищался нашим маршрутом, пожелал счастливого пути. А через пол часа строго настрого приказал охране нас не пропускать. Таковы особенности киргизского гостеприимства.

Но, ничего. Замечаем, что правее круто вверх уходят следы старой дороги или тропы. Она местами размыта и засыпана, давно не используется. Было подозрение, что это вообще старая тупиковая дорога к какому-то несостоявшемуся карьеру. Разведка показала, что это не так - тропа поднимается круто вверх и далее, иногда теряясь, траверсирует склон хребта Кичик-Алай в направлении нужного нам перевала. Поднимаемся вверх (фото 15.4) и движемся по этой тропе. Высота около 4000 м, но мы находимся на южном склоне и здесь снега нет. А слева открываются прекрасные панорамы заснеженных северных склонов Алайского хребта (фото 15.5-15.12) во главе с пиком Скобелева (5051м).

15.5

15.6

15.7.

15.8

На одной из пологих террас встречаем небольшое стадо яков (фото 15.10). Среди растительного покрова значительную долю составляют эдельвейсы (фото 15.13).

15.9.

15.10.

15.11.

Поднялся сильный северно-восточный ветер, пролетает снег, холодно. Утепляемся.

Когда тропа ушла на юго-западный склон, где ветра почти нет, делаем привал и перекус (фото 15.15). Впереди виден перевал Кичик-Алай и видно, как дорога, с которой мы ушли, поднимается к нему. Нам предстоит по юго-западному склону спуститься к ручью и выйти к дороге на перевал (фото 15.15).

Снова вышли на дорогу. Двойственные чувства охватывают в связи с вынужденным обходом участка дороги. С одной стороны, жаль, что потратили больше сил и времени. С другой стороны, траверс по верхней тропе и технически интересней, и зрелищно красивей, чем путь в ущелье вдоль ручья.

15.12

15.13. Эдельвейсы

15.14.

15.15.

17,1 км - перевал Кичик-Алай (н/к, 4082 м)

19,8 км - перевал 4158 м. (фото 15.18)

15.16. пер. Кичик-Алай, вид на восток

15.17. пер. Кичик-Алай, вид на юго-запад

15.18. пер. 4158 м.

29,1 км - конец крутого спуска, выход к ручью, брод (фото 15.20).

29,35 км - мост-труба на левый берег.

31,4 км - мост-труба на правый берег.

32,7 км - дорога уходит вправо вверх (фото 15.21) к карьеру. Там тупик. Сворачиваем на тропу вдоль реки (фото 15.22).

34,6 км - лагерь.

15.19.

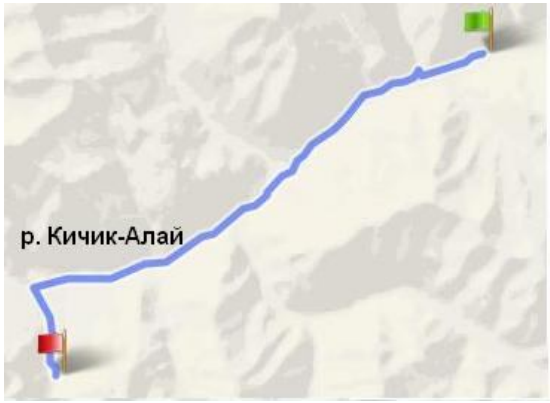
15.20.

15.21.

15.22.

Итоги дня: пройдено – 34,6 км,
время в пути – 5:20,
средняя скорость – 6,5 км/час.,
набор высоты – 1054 м.,
высота ночевки – 3218 м.

Шестнадцатый день, 18 августа, воскресенье



Всего подъема (в высоте) 115 метра(ов)
Всего спуска (в высоте) 320 метра(ов)

С утра безоблачно, температура воздуха 1 градус, на траве иней.

Выход в 9:40. Начали траверсировать крутой склон реки (фото 16.2), чтобы по нему постепенно подняться и выйти на пологую террасу. Зря, лучше было вернуться по пути, по которому мы спускались вчера. Крутизна склона постепенно увеличивалась и в конечном итоге выбираться на террасу было довольно сложно. По террасе местами можно ехать, петляя между многочисленных камней.

2,1 км - брод р. Андалай (фото 16.3) - правого притока р. Кичик-Алай.

3,7 км - обход прижима по осыпи (фото 16.5).

16.1.

16.2.

16.3.

16.4.

16.5.

4,2; 4,4; 4,7 км - три бома, обход низом по тропе вдоль реки (фото 16.6).

5,3 км - обход прижима, крутой подъем (фото 16.7).

5,6 км - приток справа, мостик (фото 16.8-16.9). За ним обход прижима поверху.

16.6.

16.7.

16.8.

16.9.

6,8 км - Приток справа. Крутой осыпной склон (фото 16.10). Курумник (фото 16.11).

7,6 км - мостик на левый берег реки (фото 16.12).

16.10.

16.11. Разрушенный мост

16.12.

16.13.

16.14.

10,1 км - привал, обед.

10,9 км - слева узкий каньон сухого русла. Наш дальнейший путь, вроде бы, туда. Но смущает, во-первых, отсутствие ручья, хотя на карте четко нарисован тучей, во-вторых, узость каньона. Делаем разведку как по сухому ручью, так и вдоль основного русла р. Кичик-Алай. Тропа просматривается в обоих случаях. В пределах километра других вариантов ухода влево от реки, кроме сухого ручья, нет. Кроме того, продвижение вдоль реки становится сомнительным - далее скалы с двух сторон становятся все выше и все теснеее сжимают русло реки (фото 16.17). Никакого сравнения с тем, как все начиналось (фото 15.22). Наверняка будут проблемы с прохождением скальных прижимов. Кроме того, на карте сквозной тропы вдоль реки дальше не прорисовано.

16.15.

16.16.

16.17.

16.18. Наш путь в это ущелье

Сворачиваем влево в узкий каньон сухого русла (фото 16.18). Тропа вначале теряется в курумнике (фото 16.19) но далее снова видна. В каньоне поражает тишина - нет шума ручья. Только шорох камней под ногами откликается многократным эхом от стен каньона. Хоть воды и нет, но русло ручья хорошо просматривается из-за белого налета на камнях (фото 16.20 - 16.21). Травы почти нет, тоько скалы и камни. Не покитает ощущение, что после очередного поворота через несколько десятков метров мы упремся в тупик. И такой тупик действительно настал - зажатый с двух сторон скалами сухой ручей пробивается сквозь завал крупных камней с крутым уклоном (фото 16.22). Тропу находим левее по ходу, она круто поднимается вверх, обходя скалу, затем спускается к ручью. Подьем и спуск очень крутой. Принимаем решение идти прямо по камням сухого русла (фото 16.22), перенося отдельно велосипеды и вещи. Ситуацию усложнил начавшийся дождь, который, к счастью, был не долгим. В сухом русле меж камней появилась удивительно прозрачная вода с едва заметным течением. Но выше по руслу эта вода снова пропадает.
За крутым подъемом по сухому руслу располагается обширная мелкокаменистая поляна, даже растет несколько деревьев. Отличное место для ночевки.

12,6 км - Лагерь (фото 16.23).
Оставшаяся часть дня была потрачена на разведку. Тропа в камнях часто теряется и дальнейший путь был не очевиден. В разведке пройден весь путь вдоль сухого ручья до выхода из каньона в зону лугов. Следов тропы по ручью нет. Ширина каньона постепенно сужается. В одном месте скалы с двух сторон сближаются до трех метров и все расстояние между скалами занимает русло ручья, судя по белому налету на камнях. При этом высота скал 30-40 метров. Каньон сухого ручья проходим до выхода к альпийским лугам, есть лишь один участок повышенной крутизны. Но прыгать по камням с велосипедом тяжело. На обратном пути внимательно осматривались все осыпные участки в промежутках между скалами. Тропа была найдена чуть выше лагеря. Она петляя взбиралась по крутому склону, поросшему арчей и кустарником. Выше уровня скал вдоль ручья располагался крутой травянисто-осыпной склон, а выше него снова был ряд скал. Тропа траверсировала тавянисто-осыпной склон до выхода в зону альпийских лугов.
Вечером пошел дождь.

16.19.

16.20.

16.21.

16.22. Вверх по сухому руслу

16.23.

Итоги дня: пройдено –12,6 км,
время в пути – 3:15,
средняя скорость – 3,9 км/час.,
набор высоты – 115 м.,
высота ночевки – 3179 м.

Семнадцатый день, 19 августа, понедельник

Утром пасмурно, температура воздуха 7 градусов. Перед вторым притоком ручья сложены каменные туры. Далее тропа уходит влево вдоль притока на сотню метров, затем круто

подымается на террасу. Здесь тропа обходит второй скалистый каньон на ручье.

6,0 км - Тропа уходит от ручья вверх к перевалу. Здесь перед подъемом делаем привал и перекус (14:25-15:10). Высота 3823 м.

8,4 км; 15:45 - перевал, высота 3973 (фото 17.9-17.10). На спуске начался дождь.

11,7 км - спустились к серпантину дороги. Высота 3437. Начинаем подъем по дороге.

14,0 км - перевал, высота 3628. Далее дорога с небольшими подъемами и спусками траверсирует юго-западный склон Алайского хребта.

21,2 км - лагерь расположили на свободной от камней площадке дороги (фото 18.1-18.2). Для сбора воды расстелили запасной тент. Через несколько минут можно вычерпывать дождевую воду из углубления. Ужин готовили на газу в палатке.

17.1.

17.2.

17.3.

17.4.

17.5.

17.6.

17.7.

17.8. Впереди перевал Джонгы-Джер

17.9. Перевал Джонгы-Джер. Вид на северо-восток.

17.10. Перевал Джонгы-Джер. Вид на юг.

17.11. Спуск с превала Джонгы-Джер.

17.12.

17.13.

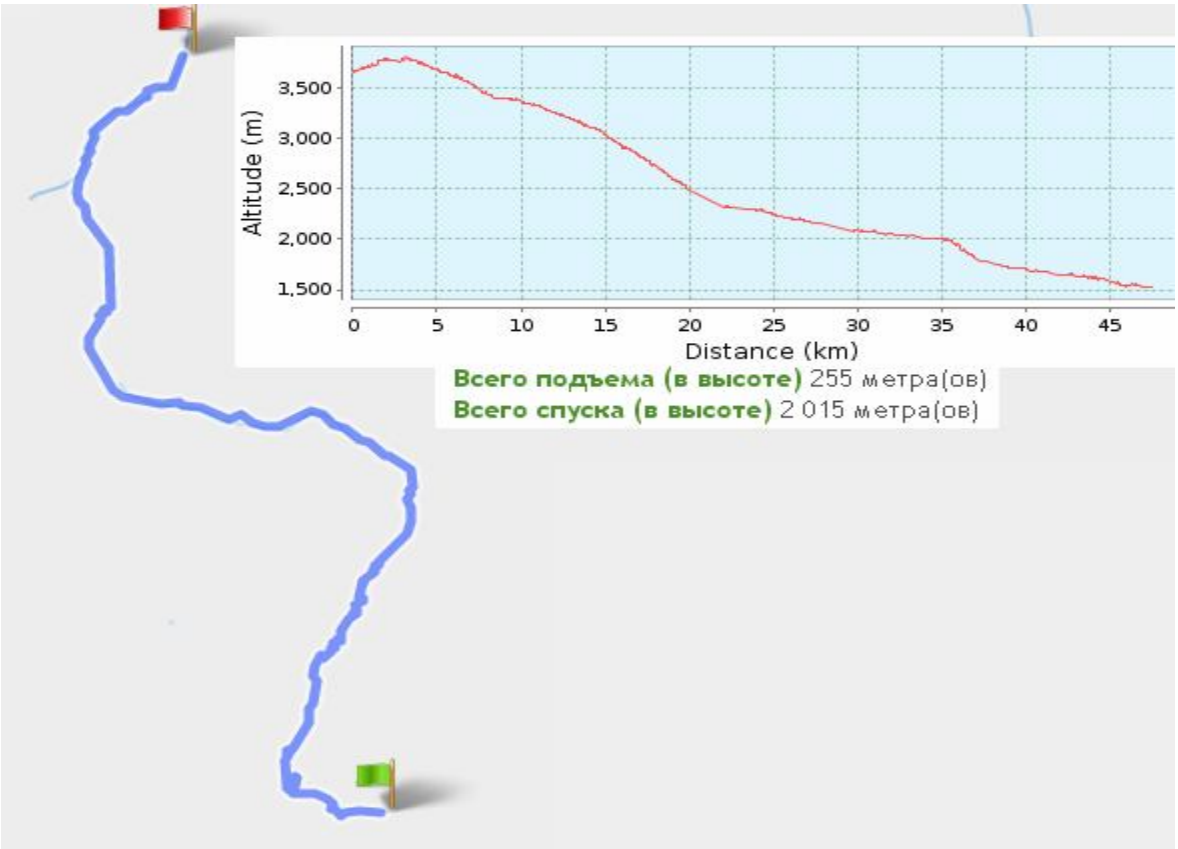
17.14.

17.15.

17.16.

Итоги дня: пройдено – 22,2 км,
время в пути – 05:17,
средняя скорость – 4,2 км/час.,
набор высоты – 1160 м.,
высота ночевки – 3690 м.

Восемнадцатый день, 20 августа, вторник



С вечера всю ночь и утро шел дождь переменной интенсивности. Периодически появляющиеся между клочьями облаков скалы повыше покрылись снегом. Вокруг все в облаках, периодически идет дождь, перспективы к улучшению погоды нет (фото 18.1-18.2). Следующий запланированный перевал - Аллаудин-Дабан, высотой 4300. Возможность его прохождения с велосипедами и в отличную погоду вызывала сомнения во время

подготовки к походу. А в таких условиях пытаться пройти его с велосипедами дело почти безнадежное. Сидеть и ждать погоды тоже не выход. В ожидании мы съедим продукты и сожжем газ, которых потом может не хватить на сложном участке маршрута. От прохождения этого перевала мы вынуждены отказаться. По запасному варианту будем спускаться вниз вдоль реки Исфайрам-Сай, далее по недавно построенной дороге вдоль границы с Узбекистаном будем ехать до конечной точки маршрута - областного центра Баткен, откуда выезжать в Ташкент заранее продуманным способом.

18.1.

18.2

18.3

Надеваем дождевую одежду и выходим в 11:00. На тропе по-прежнему камни затрудняют езду (фото 18.3), иногда встречаются промоины и оползни (фото 18.4), но на отдельных участках можно уверенно ехать (фото 18.5).

3,15 км - перевал Кой-Джол (фото 18.6), высота 3815 м. Здесь заканчивается траверс Алайского хребта. За перевалом начинается крутой спуск по серпантину (фото 18.7) в долину реки Тенгизбай (видно внизу на фото 18.6 и 18.7). Идет дождь. На карте в конце спуска обозначена пещера, но из-за погоды ничего искать не хочется.

18.4

18.5 Траверс Алайского хребта по заброшенной дорог

18.6

8,0 км - конец спуска по серпантину. Высота 3408 м.

9,45 км - мост на правый берег. Пологая долина реки заканчивается, далее резко наступает крутой сброс высоты (фото 18.8). В река Тенгизбай напоминает длинный водопад. Начинаем погружаться в глубокое ущелье (фото 18.9-18.11). При этом граница облаков теперь четко выше нас. Все чаще встречаются участки дороги, заваленные курумником (фото 18.12).

13,8 км - мост на правый берег.

16,7 км - мост на левый берег. Привал, перекус 13:40-14:10.

20,2 км - долина реки расширяется и выполаживается. Справа узкий каньон р. Кичик-Алай (зап.) (фото 18.14), вдоль которой мы шли позавчера. То, что он проходим, довольно сомнительно.

18.7

18.8

18.9 Нырнули ниже облаков

18.10

18.11

18.12 Камни на дороге

18.13

18.14

20,8 км - мост на правый берег.

22,5 км - ручей справа, брод. За ним еще два ручья. Среднекаменистая осыпь на прижиме.

24,8 км - покосившийся мост на левый берег.

28,5 км - мост на правый берег.

29,5 км - мост на левый берег (фото 18.17).

33,0 км - ручей, а. Лангар (фото 18.18).

34,0 км - мост на правый берег

35,0 км - мост на левый берег. Еще примерно через километр дорога становится

проезжаема для автомобилей. Здесь от камней ее расчистили местные жители.

37,0 км - перед поворотом реки мост на правый берег

41,7 км - слияние рек. Здесь есть мост через реку и заброшенный домик.

48 км - лагерь (фото 19.1). Завтра выходим в цивилизацию, поэтому вечер и утро посвящены приведению себя и велосипедов к приемлемому внешнему виду.

18.15

18.16

18.17

18.18

Итоги дня: пройдено – 48,0 км,
время в пути – 05:40,
средняя скорость – 8,3 км/час.,
набор высоты – 255 м.,
высота ночевки – 1520 м.

Девятнадцатый день, 21 августа, среда

Температура воздуха утром 13° С, солнечно.

Выход 10:10.

3,1 км - арка, граница заповедника (фото 19.2). Пустующий домик и открытый шлагбаум.

3,4 км - мост на левый берег

4,5 км – разрыв и замена покрышки. Шум реки заглушил громкий хлопок. Это взорвалась камера велосипеда. Налетев на ходу на острый камень, покрышка оказалась разрезанной, камера выдулась через дыру в покрышке и лопнула. Меняем покрышку и камеру.

15,1 км – КПП. Местность от скалы до реки перегораживает забор из колючей проволоки и ворота на дороге (в смысле, большая калитка). Два молодых киргиза в хакки без знаков различия, но с автоматом напревес останавливают нас и предлагают с документами пройти в стоящий рядом вагончик. Внутри в гражданской одежде сидит командир - киргиз лет 25-30 пьяный настолько, что с трудом говорит вообще, а не только по-русски. Настойчиво предложил выпить. Слегка повозражав, пришлось выпить, тут спорить опасно. Я старался не затягивать паузы, говорил всякие комплименты в адрес Узбекистана и его жителей и все время идиотски улыбался. Командир постепенно сосредоточился на одном произносимом им слове - "подарок". Я наскреб в карманах грамм сто карамелек (а то закуски здесь не было совсем) - вот, говорю, подарок - украинские конфеты. Командир напрягся и попытался посмотреть на меня, как на идиота. Затем был длинный монолог из русских и узбекских слов вперемешку, смысл которого трудно было понять. Но при этом основным русским словом в монологе было "подарок". Еще пару раз он произносил слово "заявление". Подозреваю, что под этим словом он подразумевал пропуск. А может и нет, просто я ожидал, что здесь пропуск могут потребовать. Но, видимо, "подарок" в любом случае важнее, чем "пропуск". Минут через 15-20 такого общения, видимо, устав от моих комплиментов и идиотской улыбки, командир дал команду подчиненным открыть ворота. С облегчением вздохнув, продолжаем путь. Мы так и не поняли, это были пограничники или милиция. Или еще кто. Но аргумент в виде автоматов заставлял безропотно выполнять их указания.

Сразу за КПП начинается аил Майдан (фото 19.3).

17 км - асфальт. Местами асфальт разбит, засыпан мелкими камнями и превращен в грейдер, но основная часть покрытия асфальт.
Интересный обычай подмечен в проезжаемых населенных пунктах - на могилах здесь устанавливают длинный шест, на вершине которого подвешиваются рога архара. Обычай явно домусульманского происхождения.

40,7 км – мост на правый берег, за ним влево. Через 200 метров заходим в кафе пообедать.

43,6 км – перекресток с авторассой Ош – Баткен. Сворачиваем на нее влево. Прямая ровная трасса (фото 19.4)

19.1

19.2 Выезд из заповедника

19.3

19.4

19.5

63,4 км – КПП погранперехода. Проверка документов, запись всех в журнал. Старая советсткая асфальтовая дорога идет дальше прямо, но нам туда нельзя, там граница и Узбекистан. Практически все машины едут прямо, чтобы потом снова въехать в Киргизию. Но нам так нельзя, поскольку мы иностранцы, а статус погранперехода - межгосударственный, т.е. только для граждан Киргизии и Узбекистана. Пограничники указывают наш дальнейший путь - нужно свернуть с асфальта влево на пыльную грунтовку. Через 0,5 км за каналом дорога сворачивает вправо, на запад. Едем в полном одиночестве, автотранспорта нет. Даже сомнения начали появляться - а ведет ли куда-нибудь эта дорога?
Примерно через 5 километров натыкаемся на скопление дорожной техники. Это китайцы строят дорогу из Оша в Баткен по территории Киргизии. С дорогой здесь все обстоит плохо. Раньше областной центр Баткен соединялся с остальной Киргизией двумя дорогами. Но сейчас одна из них идет через непроездной Узбекский анклав Сох, а вторая - через

территорию Узбекистана. Вот теперь и приходится "прогрызать" дорогу по территории Киргизии через неудобья горного отрога. С помощью техники производят спрямление дороги. Местами это спрямление уже сделано (фото 19.7), а местами приходится петлять меж гор грунта и дорожной техники. По дороге ездят мощные самосвалы с китайскими номерами, поднимая огромные столбы пыли. Вообще дорога в местах строительства покрыта несколькими сантиметрами мелкой глиняной пыли. С тревогой поглядываем на небо, где висят темные тучи, угрожающие дождем (фото 19.5-19.7). Если намокнет эта пыль, то мы отсюда долго не выедем.
Еще смущает неопределенность - не понятно, куда нас выведет эта дорога и сколько еще осталось ехать по этой глиняной пыли, поскольку дороги этой нет на картах.

75,5 км - перевал. На спуске и глиняной пыли стало меньше, и ехать быстрее.

79,3 км – упираемся в асфальт автотрассы Ош – Баткен и сворачиваем на нее влево (фото 19.8). Снова попадаем на ту же оживленную автомагистраль.

19.6

19.7

19.8

19.9

Пересекаем р. Ак-Суу (фото 19.9). В верховьях этой реки должен был проходить наш маршрут, но нам не удалось туда попасть из-за непогоды.

81,3 км - поворот вправо (фото 19.10). Старая дорога на Баткен идет прямо. Но она проходит через анклав Сох, а там проезда нет.
Дорога медленно взбирается на еще один небольшой перевал.

83,75 км - перевал (фото 19.11).

Снова спустившись в долину, разговорились с водителем одного из грузовиков. Говорит, что видел нас еще в Уч-Коргоне. Интересуется, кто мы и куда. Узнав, что в Баткен, предложил подвезти - он в грузовике с прицепом везет цемент через Баткен. В кузове места

много, можно удобно расположиться. Оставшийся путь до Баткена проходит по дороге вдоль границы Ферганской долины и предгорий, интереса для нашего похода не представляет и является частью запасного варианта. Он никак не влияет на сложность маршрута, все тебуемые нормативы которого уже выполнены. После недолгого обсуждения решаем завершить поход здесь и воспользоваться любезным предложением водителя грузовика.
Поход завершился тем же, с чего начинался - воспоминаниями фильма "Джентльмены удачи". Расположившись на мешках цемента (фото 19.12) один из нас сиплым голосом произнес: " А говорил, порожняком пойдем".

19.10

19.11

19.12

Официальная часть похода завершена. Водитель грузовика высадил нас возле арыка за несколько километров до границы. Оплату за проезд категорически отказался брать. Для баланса впечатлений вскоре на границе мы столкнулись с ожидаемым очередным требованием "подарка" со стороны киргизских таможенников. Сложно понять, как здесь уживается полное бескорыстие одних и стремление обобрать окружающих других.

Итоги дня: пройдено – 93,2 км,
время в пути – 05:45,
средняя скорость – 16,2 км/час.,
набор высоты – 829 м.

Заключение и выводы

1.. За 19 ходовых дней пройден маршрут протяженностью 978 км, более половины которого пролегало по грунтовым дорогам, тропам и бездорожью. Набор высоты составил более 20 км. По существующим в Украине требованиям поход соответствует 6 категории сложности.

2. Среди наиболее сложных участков, которые определяют сложность маршрута, следует выделить три:
- связка перевалов Каракульджа (1А, 3161) - Конурбай (н/к, 2572) - Атойнок (н/к, 2575) - Торпок-Чичты (н/к, 2250) вдоль ущелья р. Каракульджа (вост.);
- связка перевалов Каракольдаван (н/к, 2909) - Чичарбель (н/к, 3037) - Каракорум (н/к, 3084) между населенными пунктами Каракуль и Базар-Коргон;
- участок от верховий р. Кичик-Алай (вост.) до автодороги вдоль р. Исфайрам-Сай, включающий траверс хребта Кичик-Алай, пер. Кичик-Алай (н/к, двойной - 4082 и 4158), ущелья рек Кичик-Алай (зап.) и Джонгы-Джер, пер. Джонгы-Джер (н/к, 3996), траверс Алайского хребта, пер. Кой-Джол (н/к, 3815), ущелье р. Тенгизбай.
Все перечисленное, за исключением траверса Алайского хребта, пер. Кой-Джол и ущелья р. Тенгизбай, является велосипедным первопрохождением, общей протяженностью более 200 км.

3. Категорийность перевала Каракульджа (1А) регламентирована перечнем категорийных перевалов. Вместе с тем, она является спорной. Подъем на перевал с запада достаточно прост и явно не соответствует 1А. С востока – да, подъем значительно сложнее, круче и выше, крутые травянистые склоны, каменистые участки. Но все равно его категорийность достаточно спорна. Основные сложности с востока сосредоточены не на самом перевале и подъеме к нему, а на подходах по ущелью р. Каракульджа. Возможно сложность этих подходов как-то и повлияла на категорийность перевала.

4. Маршрут отличается большим разнообразием ландшафтов и микроклиматов. Мы стремились пройти по возможности линейный, а не традиционно кольцевой маршрут по Киргизии, чтобы в одном походе охватить разные горные районы - Тянь-шань и Алай.

5. Дозакупка продуктов на маршруте не вызывала проблем. Максимальный по продолжительности автономный участок составил 6 дней.

6. Неожиданностью была повышенная дождливость похода. Из 19 дней похода 9 были с дождями. И это при том, что из-за непогоды мы дважды воспользовались запасными вариантами и обошли наиболее дождливые места.

7. Мы старались организовывать ночевки в местах, где есть дрова. Но из 18 ночевок в основной части похода 5 были в местах без дров. В этих случаях для приготовления еды использовалась газовая горелка. Также иногда она использовалась и при наличии дров (во время дождей). Всего израсходовано два газовых баллона по 450 г.

8. Традиционно следует отметить доброжелательность и гостеприимство местного населения. В то же время, встретить пьяного кыргыза с непредсказуемым поведением дело довольно обыденное, чего нет, например, в соседнем Таджикистане.

9. Наряду с пограничными и заповедными кордонами важную роль начинают играть кордоны частных владений. Нас не пропустили по дороге на перевал Кичик-Алай, мы вынужденно поднялись вверх и прошли траверсом вдоль склонов хребта Кичик-Алай. Но этот участок был безусловно интереснее и красивее, чем движение по дороге в ущелье.

10. После завершения похода перед отъездом домой в Ташкенте группа подверглась разбойному нападению группы молодых людей с целью завладения велосипедами. Во время нападения один из наших участников получил черепно-мозговую травму и был госпитализирован в местную больницу. В результате оперативных действий милиции и участников похода все нападавшие были задержаны, возбуждено уголовное дело. О случившемся было немедленно сообщено в посольство. В связи с лечением пострадавшего и проведением следственных действий выезд группы из Ташкента был задержан на неделю. Решением Мирзо Улугбекского районного суда по уголовным делам от 18 октября 2013 года каждый из нападавших приговорен к 11 годам лишения свободы. Следует отметить, что это нападение никак не является характерным для Узбекистана. Среди нападавших были русские, украинец и даже кореец, и ни одного узбека.

Список литературы

1. Вольная энциклопедия. Киргизия. http://ve.free-travels.ru/articles/item.php?country=kyrgyzstan

2. Кичик-Алай – http://wiki.risk.ru/index.php/%D0%9A%D0%B8%D1%87%D0%B8%D0%BA-%D0%90%D0%BB%D0%B0%D0%B9

3. Памиро-Алай - http://pamir-alay.com/

4. Перевалы Кичик-Алая - http://www.turclubmai.ru/heading/papers/1585/tab.htm

5. Перечень классифицированных перевалов. Западный Тянь-Шань. http://www.mountain.ru/useful/dictionaries/2006/klass/zap_tsh.shtml

6. Перечень классифицированных перевалов. Памиро-Алай . http://www.mountain.ru/useful/dictionaries/2006/klass/vys_alay.shtml

7. Пограничные зоны Кыргызстана - http://www.pugachev.kg/2009-01-11-05-41-27/26-2008-12-22-03-39-06/85-2009-01-22-17-06-21

8. По дорогам Средней Азии. Рассказ об одиночном пешеходном путешествии по юго-западу Киргизии - http://www.marshruty.ru/Travels/Travel.aspx?TravelID=6ce799be-fbce-4e37-b886-5d4d4ef17fe1

9. Топографические карты - http://loadmap.net/ru

10. Попов В. Н. Западный Тянь-Шань. М., Физкультура и спорт, 1978 г. http://www.skitalets.ru/books/zap_tyan

11. Отчет о горном туристском путешествии 4 к.с. в районе Западного Тянь-Шаня (Восточный Чаткал). Май, 2002. Рук. Рыкалов П.В. http://www.tourism.ru/docs/report/mountain/24/37/133

12. Отчет о горном туристском спортивном походе 2 к.с. по западному Тянь-Шаню. Июль 2010. Рук. Тупицын В.Г. http://mountain.nsu.ru/wiki/%D0%93%D0%BE%D1%80%D0%BD%D0%B0%D1%8F_2%D0%BA%D0%B0_%D0%A2%D1%83%D0%BF%D0%B8%D1%86%D1%8B%D0%BD%D0%B0_%D0%BD%D0%B0_%D0%A2%D0%B0%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D0%90%D0%BB%D0%B0-%D0%A2%D0%BE%D0%BE_2010

13. Отчет о пешеходном туристском путешествии 5 к.с. по Западному Тянь-Шаню, рук. Костромитин Ю.Е., август 1969 http://www.tlib.ru/doc.aspx?id=31308&page=1

14. Отчет о пешеходном туристском походе 5 к.с. по Памиро-Алаю, август 1971, рук Горбун Г.Г. http://www.tlib.ru/doc.aspx?id=30972&page=1

15. Отчет о горном походе 3 к.с. по Памиро-Алаю в июле 2003, рук. Кузанян К.М. http://www.tlib.ru/doc.aspx?id=29944&page=1

16. Отчет о велосипедном туристском путешествии 5 к.с. по Средней Азии, август 1983, рук. Соловьева Л.Ф. http://www.tlib.ru/doc.aspx?id=33587&page=1

17. Отчет о велосипедном туристском путешествии 5 к.с. по Средней Азии, сентябрь 1987, рук. Житников Ю.В. http://www.tlib.ru/doc.aspx?id=36127&page=1

18. Отчет о велосипедном туристском путешествии 5 к.с. по Памиру, август 1989, рук. Филатов Н.М. http://www.tlib.ru/doc.aspx?id=36764&page=1

19. Отчет о велосипедном туристском путешествии 5 к.с. по Восточному Памиру, август 1989, рук. Панков Б.Г. http://www.tlib.ru/doc.aspx?id=36466&page=1

20. Отчет о велосипедном туристском спортивном походе 5 к.с. по Средней Азии, сентябрь 1989, рук. Мироненко В.В. http://www.tlib.ru/doc.aspx?id=36542&page=2

21. Отчет о велосипедном туристском путешествии 5 к.с. по Средней Азии, июль 1990, рук. Гладышев В.Г. http://www.tlib.ru/doc.aspx?id=36558&page=2

22. Отчет о велосипедном туристском путешествии 5 к.с. по Памиру в августе 1990 г. , рук. Гилунг В.Ф. http://www.tlib.ru/doc.aspx?id=36562&page=1

23. Велопоход по Памиру и Алаю, июль 2006, рук. И.Томас http://ruskiller-nsk.narod.ru/trips/pamir-2006/pamir-2006.htm

24. Велопоход по Памиру и Высокому Алаю, рук. К.Акчурин, 2009 - http://velosamara.ru/2009/pamir

25. Велопоход 5 к.с. по Западному Тянь-Шаню. Рук. А.Андрушевич, 2012 - http://www.marshruty.ru/Travels/Travel.aspx?TravelID=6348a33a-5540-4899-b7b8-f70e3614745f

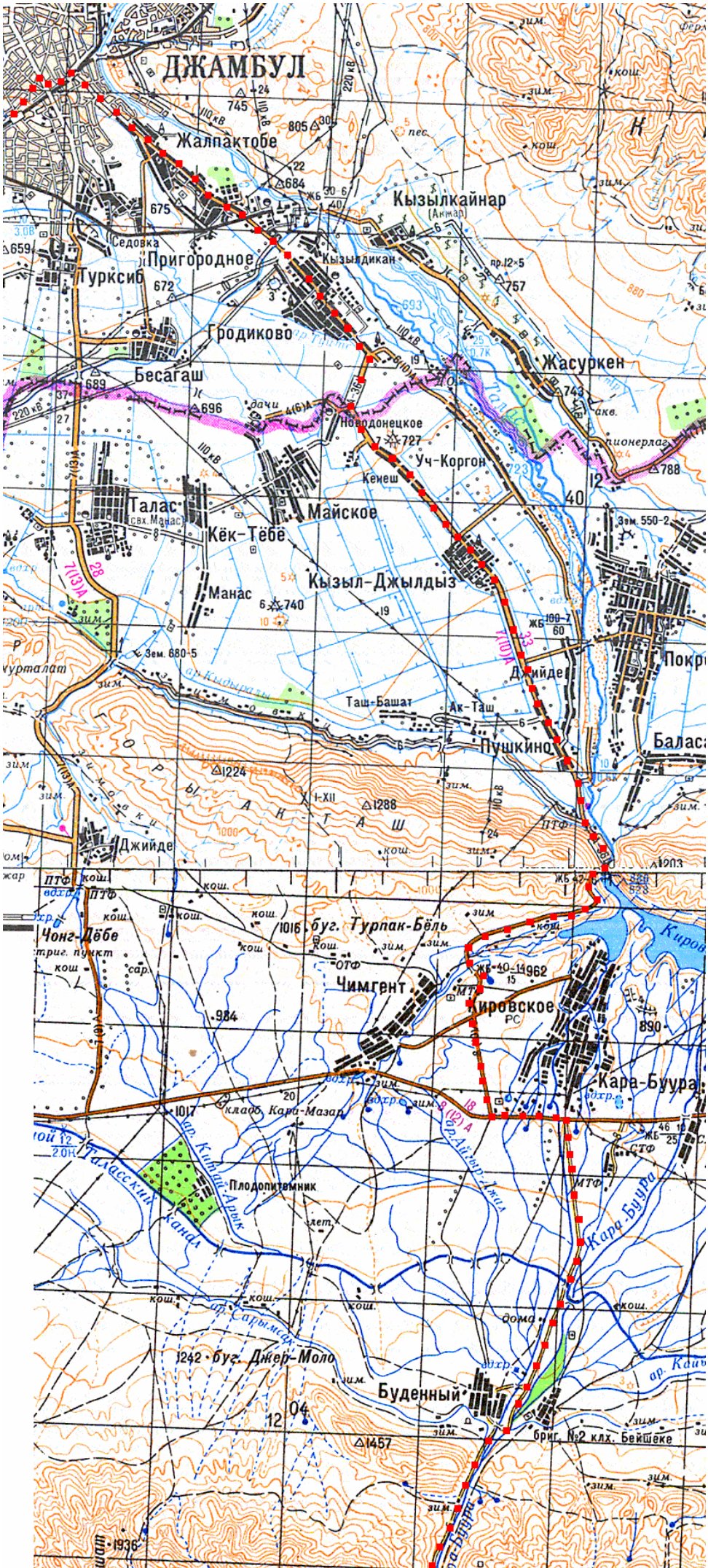
26. Велопоход Киргизия, Китай, Казахстан – 2012, рук. Е.Кудрявцев - http://travel54.livejournal.com/7765.html

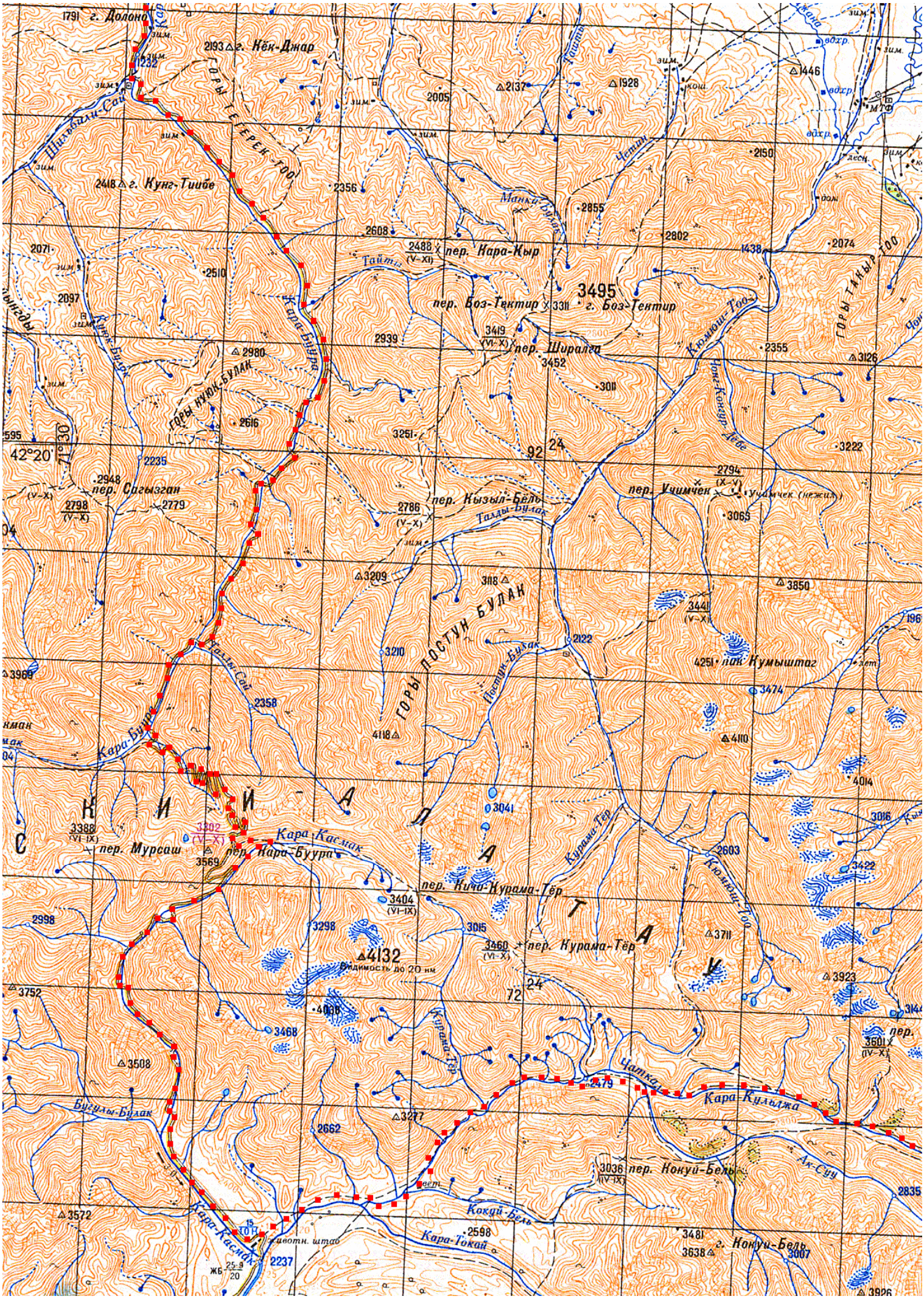
Приложение 1.

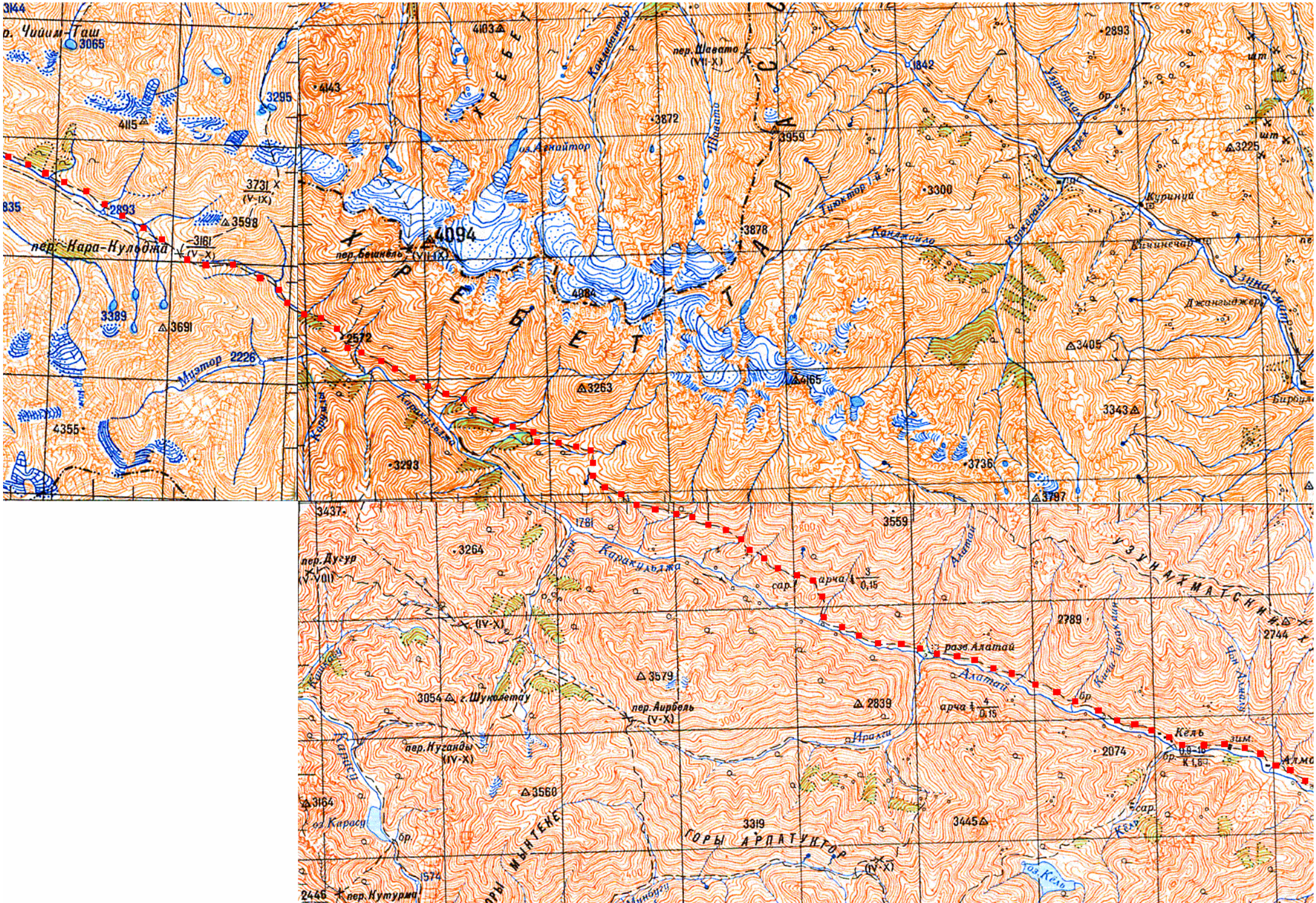
Карты

с нанесенной ниткой маршрута

масштаб 1:200 000

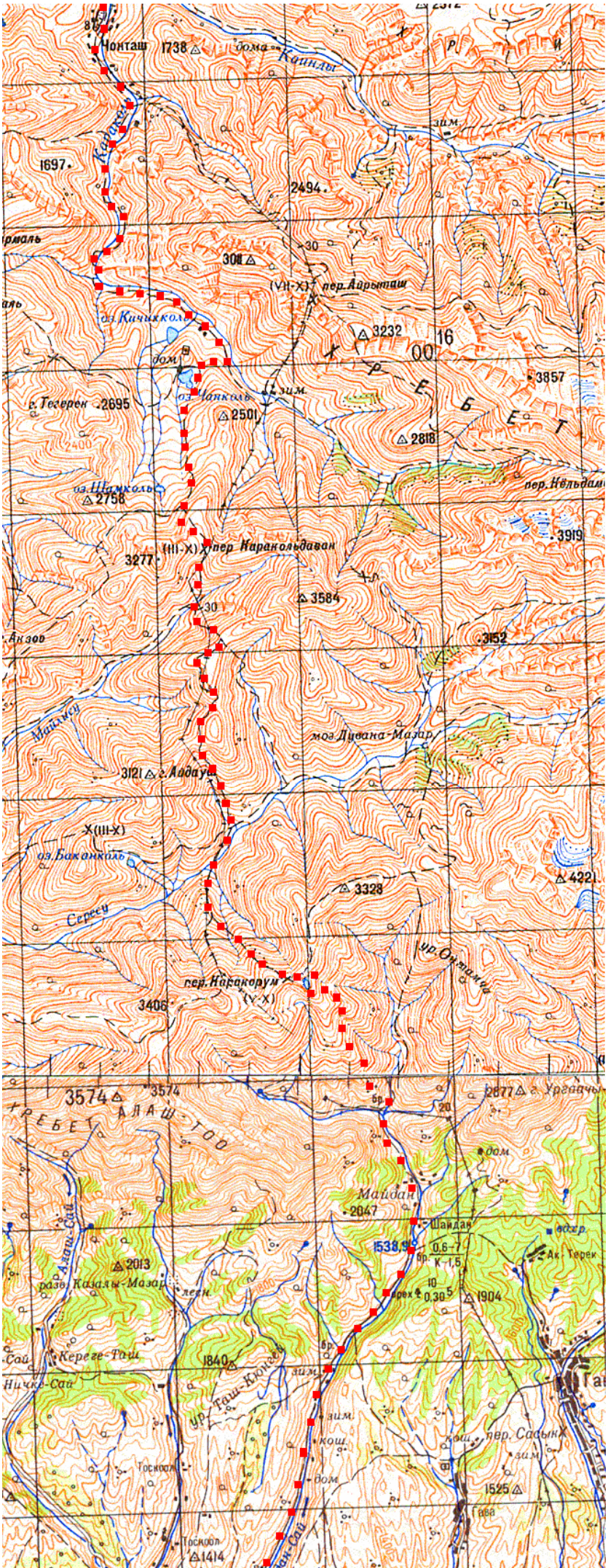

ДЖАМБУЛ
Жалпактобе
Кызылкайнар
Седовка
Пригородное
Турксиб
Кызылдикан
Гродиково
Бесагаш
Жасуркен
Новодонецкое
Уч-Коргон
Кенеш
Талас
Кёк-Тёбё
Майское
Кызыл-Джылдыз
Манас
Джийде
Таш-Башат
Ак-Таш
Пушкино
Джийде
Чонг-Дёбе
буг. Турпак-Бёль
Чимгент
Кировское
Кара-Буура
Плодопитомник
буг. Джер-Моло
Буденный
бриг. №2 клх. Бейшеке


г. Долоно
г. Кёк-Джар
ГОРЫ ТЕЕРЕН-ТОО
Шилбили-Сай
г. Кунг-Тиибе
пер. Кара-Кыр
пер. Боз-Тектир
г. Боз-Тектир
пер. Ширалга
Кара-Буура
ГОРЫ НУЧК-БУЛАК
пер. Сугызган
пер. Кызыл-Бель
пер. Учумчек
Талды-Булак
ГОРЫ ПОСТУН БУЛАК
Кюмюш-Тоо
Конг-Конгур-Дебе
ГОРЫ ТАКЫР-ТОО
пак Кумыштаг
Талды-Сай
Кара-Буура
Пастин-Булак
К И Й А Л А Т А У
пер. Мурсаш
Кара-Каспак
пер. Кара-Буура
пер. Кичи-Курама-Тёр
пер. Курама-Тёр
Курама-Тёр
Кюмюш-Тоо
4132
Видимость до 20 км
Чатка
Кара-Кулджа
Бугулы-Булак
пер. Кокуй-Бель
Ак-Суу
Кокуй-Бель
Кара-Токай
Кара-Каспак
г. Кокуй-Бель
42°20'
71°30'

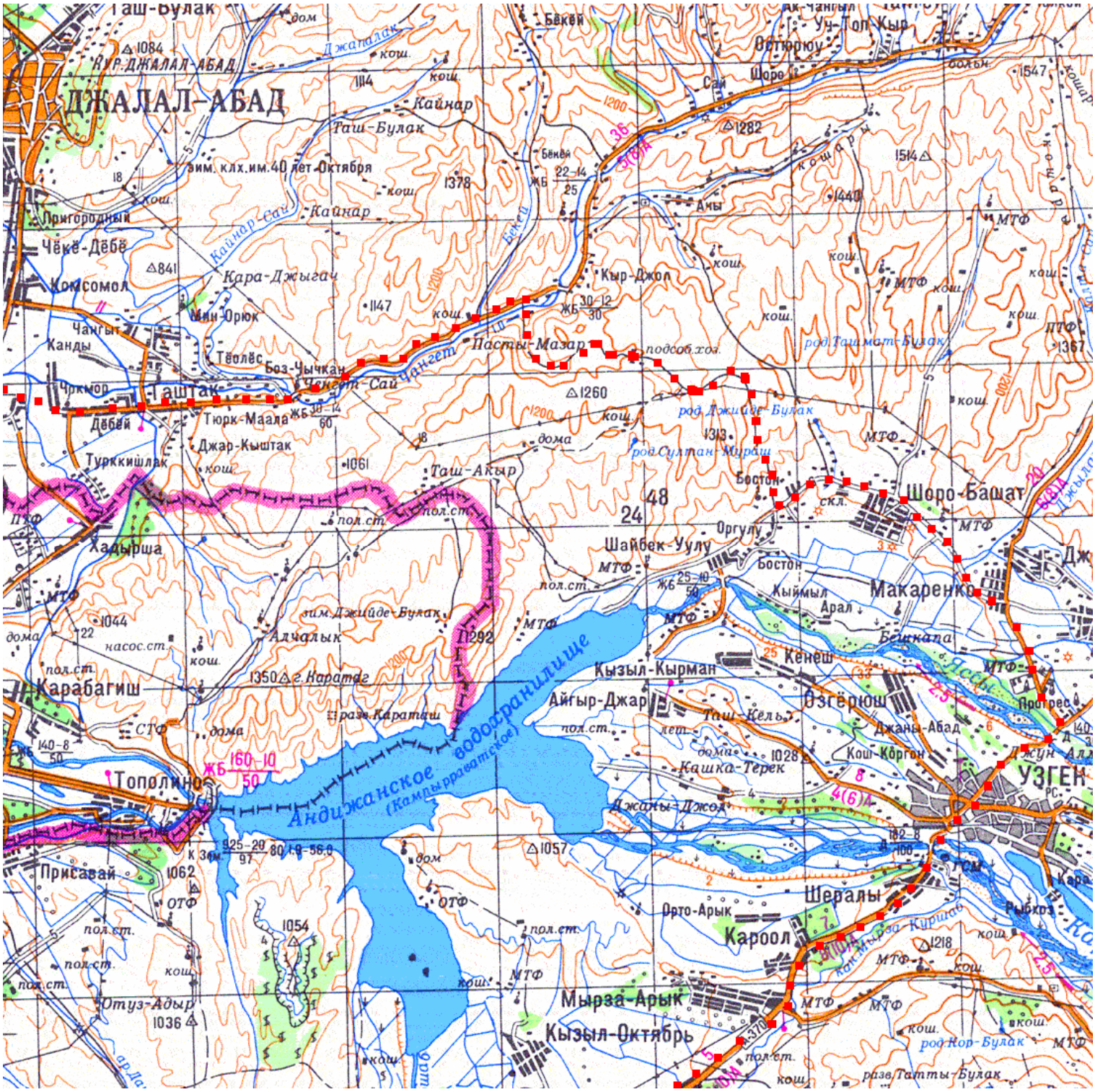

оз. Чийим-Таш
3065
пер. Кара-Кульджа
(V-X)
Мэтор 2226
пер. Бешкель
(VII-IX)
4094
оз. Аркайтор
пер. Шаато
(VII-X)
Кандыктор
Шаато
Гюмтор
Конджайло
Кара-Арчат
Узунбулак
Терек
Курпий
Джангыджер
Узунмэтор
Бирбулак
Карагандыкарасу
Карагандыкарасу
Окек
Карагандыкарасу
пер. Дусур
(V-VIII)
г. Шуколетау
пер. Аирбель
(V-X)
пер. Куганды
(IV-X)
Кашкасу
оз. Карасу
Кашкасу
Алатай
разв. Алатай
Кель
Кель
Кель
Ирали
Чон-Алматы
Алма
ГОРЫ АРПАТУКТОР
ГОРЫ МЫНТЕКЕ
пер. Кутурма
оз. Кель
УЗУНАЛМАТСКИЙ
3144
4103
4443
4115
3295
3731
3598
2893
3161
3389
3691
2572
4355
3293
3672
3959
1842
2893
3225
3300
3878
4084
4165
3263
3405
3343
3736
3797
3437
3264
3559
2789
2744
3579
3054
2839
2074
3560
3164
3319
3445
2446
1574

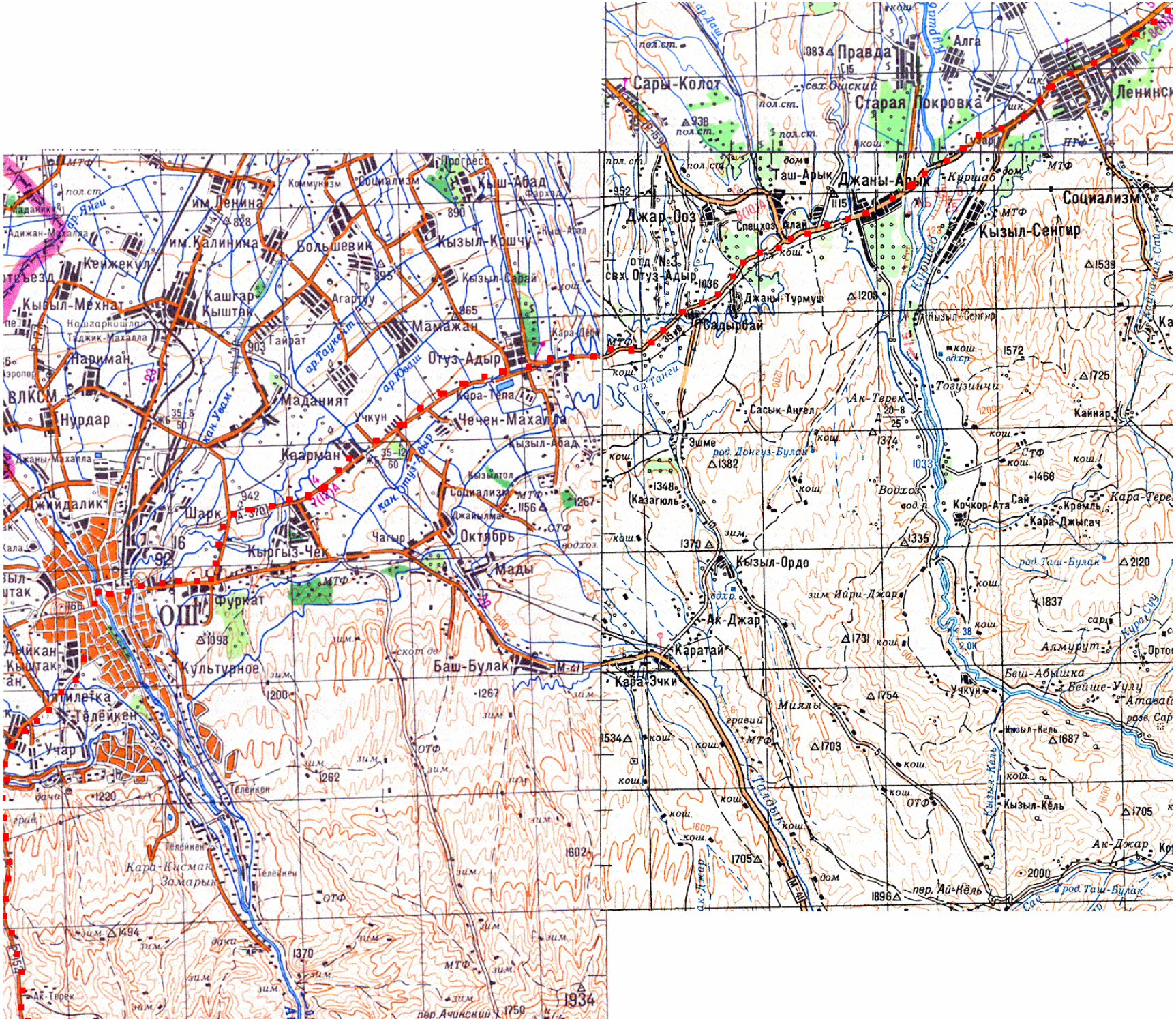
Мазарсу
Ташкоро
Сугат
Чолпоната
Чонарык
Терексу
МТФ свх. Токтогул
Каракульджа (Анатай)
Акбулак
Кыркказык
разв. Кыркказык
Сарыбулак
ГОРЫ ДЖАНЫАРЫНТАУ
Джаныарык
Джаныарыксай
пер. Джиноагат
ГОРЫ ЧАР
Тамгатерек
пер. Балыкурт
пер. Акбайталбель
ГОРЫ ТАМГАТЕРЕКТАУ
Ойалма
разв. Ойалма
пер. Карабай
Токтобек
Нарын
пер. Тегарак
Токтогульская ГЭС
Бешмазар
Яакечу
Итсай
разв. Аксай
Кулома
Сарычалга
КАРА-КУЛЬ

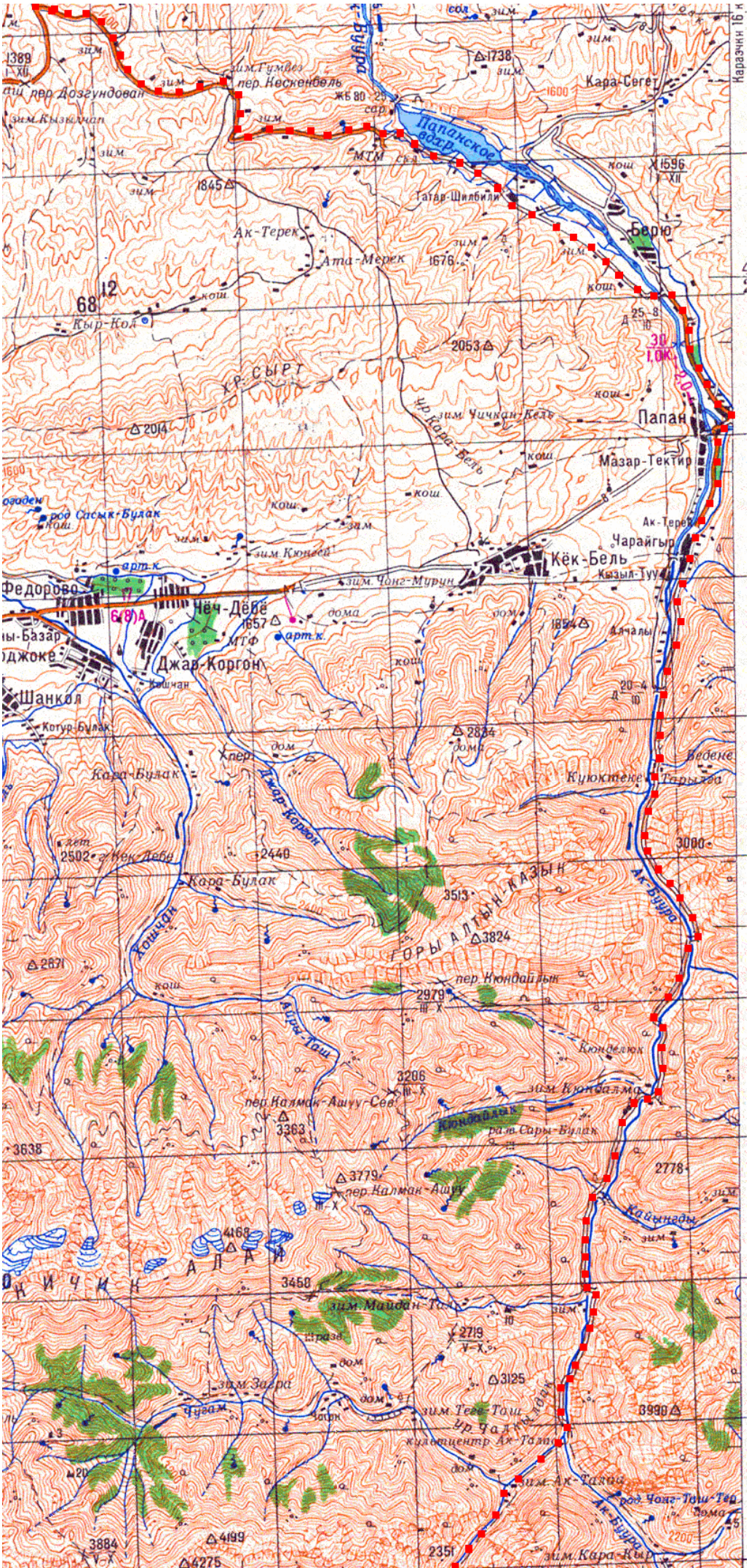
Урнок
Емгек
Кызылту
Джангыджол
Токтогул
Комсомол
Карасу
Кётермё
Торкент
Сары-Сёгёт
Саргата
Кекбель
Караколь
Бор-Дёбе
Такталык
г. Кетмен-Тебё
г. Анташ
2534
ТОКТОГУЛЬСКОЕ ВОДОХРАНИЛИЩЕ
ГОРЫ ОРТОК-ТО
ГОРЫ КОЧКАРТЮБЕ
Карасу
Кара-Суу
Торкент
Бель-Алды
Борлуч-Кыя
Ортак
Ак-Терек
Джар-Булак
Сасык-Булак
Кочкор-Ата
Ой-Таш
Кодуш
Ярчик
Саксаук-Кель-Сай
Таш-Булак
Узун-Булак
Терек
Чобулак
Акбулак
Токтук
Бошбула
Чайбакодайбулак
Тарек-Булак
Долоно
Ташкела
Кара-Бамадбулак
Отбай
Кенбель
Каргыш
Кара-Арча
Кара-Кыя
Кара-Ала-Джиде
Джар-Ала-Джиде
Кара-Мамыр
Кара-Ала-Джиде
Кара-Ала-Джиде
Кара-Ала-Джиде


Конташ 1738
Каинды
1697
2494
308
(VII-X) пер. Айрыташ
оз. Кичикколь
3232
16
00
Х Р Е Б Е Т
3857
р. Тегерен 2695
оз. Чанколь
2501
2818
оз. Шамколь
2758
пер. Нельдам
3919
(III-X) пер. Каракольдаван
3277
3584
3152
Майму
мог. Дуванка-Мазар
3121 г. Лодауш
Х(III-X)
оз. Баканколь
3328
4221
Серсеу
пер. Каракорум
(V-X)
3406
3574
3574
ТРЕБЕТ
АЛАШ-ТОО
2877 г. Ургавчы
Майдан
2047
Шайдан
1538,9
0,6-7
К-1,5
2013
разв. Казалы-Мазар
1904
Ак-Терек
Керегe-Таш
1840
Ничке-Сай
Тосмоол
1414
1525
пер. Сасык

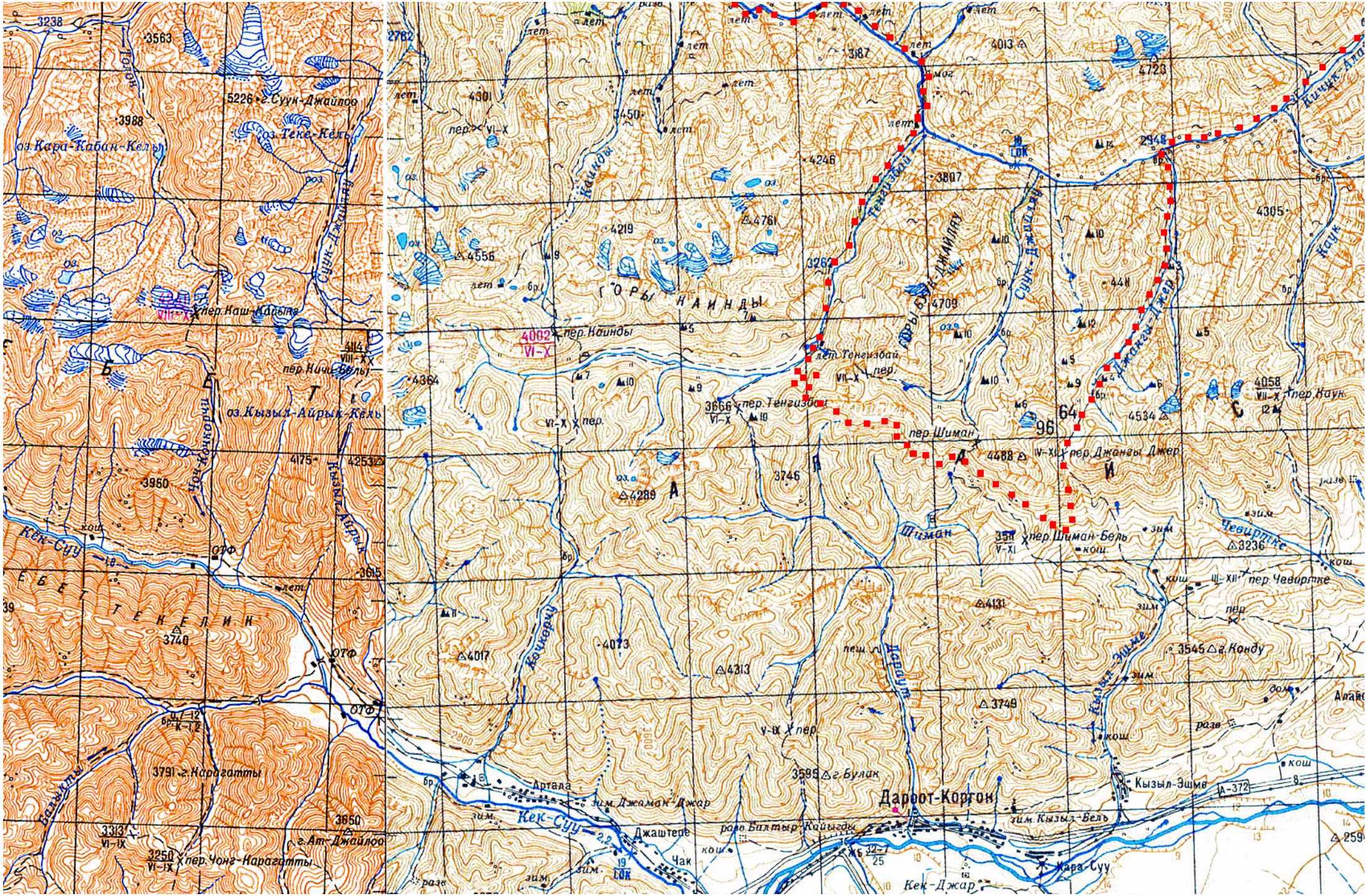
Киргиз-Гава
Кара-Джыгач
Беш-Бадам
Кара-Ункюр
Сейит-Казы
Гелеген
Джаны-Арык
Кызыл-Октябрь
Первое Мая
Шыдыр
Алма
Аук
Карача
Джол
Советское
Бешик-Джон
Могол-Коргон
Интернационал
Бирдик
Базар-Коргон
Джаны-Акман
Спасовка
Кайырма
Кызыл-Ай
Джаш-Ленин
Колот
Орто-Азия
Благовещенка
Базар-Коргонское вдхр.
Сасык-Булак
Джаны-Дыйхан
Кек-Арт
Камыш-Башы
Сузак
Масадан
Кюмюш-Аиз
Арал-Сай
Чангыр-Таш
Достук
Мундуз
Карадарья
Ташут
Джийде
Бек-Абад
Прогресс


Таш-Булак
Кур.Джалал-Абад
ДЖАЛАЛ-АБАД
Джаналак
Кайнар
Таш-Булак
зим. клх.им.40 лет Октября
Пригородный
Чёкё-Дёбё
Комсомол
Кайнар-Сай
Кара-Джыгач
Мин-Орюк
Чангыт
Канды
Тёолёс
Боз-Чычкан
Чангет-Сай
Чангет
Пасты-Мазар
Чркмор
Таштак
Дёбёй
Тюрк-Маала
Джар-Кыштак
Туркишлак
Таш-Акыр
Хадырша
Алчалык
зим.Джийде-Булак
Карабагиш
г.Каратаг
разв.Караташ
Тополино
Андижанское водохранилище
(Камбыраватское)
Присавай
Отуз-Адыр
Бёкёй
Кыр-Джол
Ак-Чанкыл
Уч-Топ Кыр
Остюрюп
Шоро
Сай
Аны
Кошарч
Кошарч
Пасты-Мазар
подсоб.хоз.
род.Таш-Мат-Булак
род.Джийде-Булак
род.Султан-Мурат
Бостон
Шоро-Башат
Оргулу
Шайбек-Уулу
Бостон
Кыймыл
Арал
Макаренко
Бешкапа
Кенеш
Кызыл-Кырман
Айгыр-Джар
Таш-Кель
Озгёрюш
Джаны-Абад
Кош-Коргон
Кашка-Терек
Джаны-Джол
УЗГЕН
Прогрес
Шералы
Орто-Арык
Кароол
Мырза-Арык
Кызыл-Октябрь
Кыштаг
Мырзы
Рыбхоз
род.Нор-Булак
разв.Татты-Булак

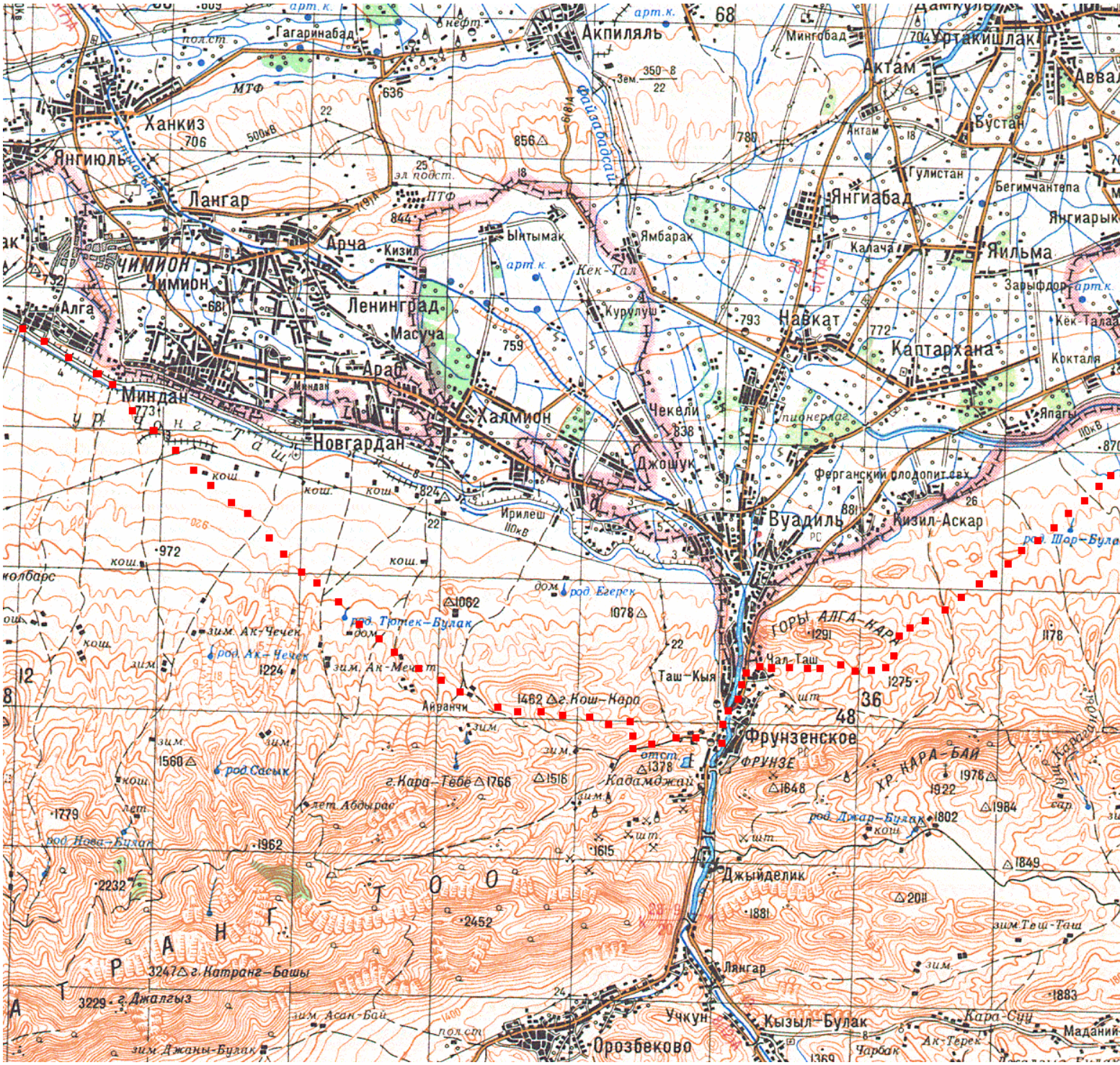

Правда
Алга
Сары-Колот
Старая Покровка
Ленинск
Таш-Арык
Джаны-Арык
Куршаб
Социализм
Джар-Ооз
Спецхоз Алай
Кызыл-Сенгир
отд. № 3 свх. Отуз-Адыр
Джаны-Турмуш
Садырбай
Ак-Терек
Тогузинчи
Сасык-Ангел
Кайнар
Эшме
Казагюль
Кочкор-Ата
Кремль
Кара-Джыгач
Кызыл-Ордо
Ак-Джар
Каратай
Кара-Эчки
Алмурут
Беш-Абышка
Вейше-Уулу
Кызыл-Кель
Ак-Джар
пер. Ай-Кель
им. Ленина
им. Калинина
Большевик
Кызыл-Коргон
Кызыл-Сарай
Кейжекул
Кызыл-Мехнат
Кашгар Кыштак
Мамажан
Отуз-Адыр
Нариман
Нурдар
Маданият
Кара-Тепа
Чечен-Махалла
Кызыл-Абад
Кеарман
Джиидалик
Шарк
Кыргыз-Чек
Октябрь
Мады
Фуркат
ОШ
Культурное
Баш-Булак
Тилекка
Телейкен
Учар
Кара-Кисмак
Замарык
Коммунизм
Прогресс
Социализм


Папанское водхр.
Кара-Сегет
Татар-Шилбили
Берю
Ак-Терек
Ата-Мерек
Кыр-Кол
Папан
Мазар-Тектир
Чарайгыр
Кёк-Бель
Федорово
Чёч-Дёбе
Джар-Коргон
Шанкол
Кара-Булак
Кюктеке
Тарыгга
Ак-Буура
ГОРЫ АЛТЫН-КАЗЫК
пер. Кюндайлык
Кюнбелюк
Кюнбалма
Кайынады
Чаткал
Чаткалский хр.
Ак-Таш
Чуйгам
Кара-Кыр

Кичик-Алай
Турпачаты
Кызыл-Чарга
пер. Ош-Мойнок
Минг-Теке
Сары-Могол
Кашка-Суу
ур. Арча-Баши
пер. Кичик-Алай
г. Достар
пер. Ак-Арт
Кара-Сель
пик Скобелева
пер. Кинбак
Некджар
оз. Кош-Кель
Тюзашуу
пер. Тюзашуу
г. Кальта-Тер
Ак-Арт
Гедарт
Таллы-Кель
г. Минг-Теке
пик Сар
г. Кимин
пер. Сары-Могол
г. Уташ
г. Бегмат
родники Кызыл-Булак
Сары-Могол
4905
5051
4158
4482
4522
4303
4855
4930
4398
4486
4536
4626
4439
4693
4562
4482
4068
3776
4379
4525
4478
4485
4627
4702
4899
3630
4053
4045
4787
4778
4208
4089
4707
4800
4848
4148
4690
4324
4142
4518
4455
4250
4745
4312
4215
4605
3048
2022
3390
3106
3782
3960
3471
4284
4413
4471
4611
4464
4168
4604
3214
2929
3900
3400
3600
4000
4200
4400
4600
4800
5000
5200
5400
5600
5800
6000
6200
6400
6600
6800
7000
7200
7400
7600
7800
8000
8200
8400
8600
8800
9000
9200
9400
9600
9800
10000
10200
10400
10600
10800
11000
11200
11400
11600
11800


г. Суук-Джайлоо
оз. Теке-Кель
оз. Кара-Кабан-Кель
Суук-Джайлау
пер. Наш-Карыта
пер. Ничи-Бель
оз. Кызыл-Айрык-Кель
Чон-Кочкорка
Кек-Суу
ОТФ
Б Е Б Е Л И
Т Е К Е Л И К
г. Нарагатты
Балыкты
г. Ат-Джайлоо
пер. Чонг-Нарагатты
Горы Наинды
пер. Наинды
Тенгизбай
пер. Тенгизбай
Шиман
пер. Шиман
пер. Джаны-Джер
Кичик-Ала-Тоо
Каук
пер. Каук
пер. Шиман-Бель
Чевиртке
пер. Чевиртке
г. Конду
Кызыл-Эшме
Кочкорка
Даройт
г. Булак
Даройт-Коргон
Артала
зим. Джаман-Джар
Джаштепе
Чак
Балтыр-Кайыгды
зим. Кызыл-Бель
Кара-Суу
Кек-Джар
А-372

Сухана
Кара-Дебе
Какыр
КЫЗЫЛ-КИЯ
Уч-Коргон
Кожо
Джин-Джиген
Баглан
Таш-Булак
Мончо
Кара-Джыгач
Кара-Кыштак
ГОРЫ ТЕОЗАН
ЧАУВАЙ
ГОРЫ ОТ-САЛГИ
Майдан
Чакмак
Аустан
Катта-Караганды
Караганды
Тегермеч
Шибе
Эгин-Джай
Дянгар


Гагаринабад
Акпиляль
Мингобад
Уртакишлак
Актам
Бустан
Ханкиз
Янгиюль
Лангар
Арча
Кизил
Ынтымак
Ямбарак
Янгиабад
Гулистан
Бегимчантепа
Яильма
Чимион
Алга
Ленинград
Масуча
Араб
Миндан
Халмион
Новгардан
Кек-Тал
Курулуш
Навкат
Каптархана
Чекели
Джошук
Ферганский плодопит.сах.
Вуадиль
Кизил-Аскар
Ирилеш
Таш-Кыя
Чал-Таш
Фрунзенское
ФРУНЗЕ
Кадамджай
Джыйделик
Лянгар
Учкун
Кызыл-Булак
Орозбеково
Кара-Суу
Ак-Терек
Чарбак
Маданий
Янгиарык
Янгиабад
Кокталя
Янагы
Пионерлаг.
Горы АЛГА-КАРА
Хр. КАРА-БАЙ
г. Кара-Тёбё
г. Кош-Кара
г. Катранг-Башы
г. Джалгыз
Т О О
Р А Н Г
А Т
Тюлек-Булак
Ак-Чечек
Ак-Мечет
Айранчи
Сасык
Абдырах
Нова-Булак
Асан-Бай
Джаны-Булак
Джар-Булак
Шор-Булак
Тешик-Таш
Кек-Талаа
Чонг-Таш
Егерек
Кокшолбарс
Аксуйский
Кара-Кыр
Ак-Кыр
Кара-Кыр
Ак-Кыр
Кара-Кыр
Ак-Кыр

Приложение 1.

Схема маршрута и картографический материал

На схеме указаны порядковые номера листов карт с нанесенной ниткой маршрута, которые в масштабе 1:100000 приведены на прилагаемом диске. (источник карт – [37]

Приложение 2

Список личного снаряжения

№	Наименование	Вес
1	Велосипед	
2	Велочехол	0,2
3	Индивидуальный ремнабор, комплект велоключей, запасная камера, насос+шланг, ветошь, спицы (8 шт)	1
4	Крепежные ремни (эспандеры)	0,15
5	Велорюкзак	1,2
6	Полиэтиленовые мешки	0,1
7	Фляга	0,1
8	Емкости 2 л. (2 шт)	
9	Кепка для езды	0,2
10	Перчатки	
11	Очки	
12	Индивидуальная аптечка	0,1
13	Спальный мешок	1,3
14	Коврик	0,2
15	Шапка шерстяная	0,1
16	Брюки непродуваемые	0,15
17	Ветровка	0,2
18	Накидка от дождя	0,15
19	Костюм шерстяной спортивный	0,7
20	Костюм спортивный х/б	0,4
21	Футболки (2 шт)	0,3
22	Велотрусы (шорты)	0,2
23	Носки простые (3 пары)	0,1
24	Носки шерстяные (2 пары)	0,1
25	Нижнее белье (2 компл)	0,2
26	Кроссовки (2 пары)	1,5
27	Стельки (войлок)	0,1
28	Личная посуда	0,2
29	Туалетные принадлежности (мыло туалетное, зубная паста, зубная щетка, расческа, т/бумага, бритвенные принадлежности)	0,2
30	Носовые платки (2 – 3 шт)	0,1
31	Деньги, документы	
32	Спички (личный н.з.)	
33	Фонарик	
	Итого общий вес без велосипеда:	9,2

Приложение 3

Список группового снаряжения.

№	Наименование	Вес
1	Палатка	3,5
2	Тент	0,5
3	Веревка 8 мм (40 м)	2,0
4	Тент д/велосипедов	0,3
5	тесемки, затяжки, прищепки	0,2
6	Топор	0,7
7	Нож	0,1
8	Рукавица костровая	0,2
9	Котлы (3,5 и 5 л)	1,2
10	Газовая горелка	0,2
11	Газовый баллон (2 шт)	1
12	Скатерка	0,3
13	Половник	0,1
14	Тренога	0,8
15	Упаковки для сыпучих продуктов	
16	Цепь противоугонная с замком	0,7
18	Маршрутная книжка, карты, описания маршрута, расписание, билеты, ручка, блокнот	0,5
19	GPS-навигатор (2 шт.)	0,5
20	Компас	
21	Запасные аккумуляторы	0,8
22	Фотоаппараты (3 шт) и фотопринадлежности	2,0
23	Ремнабор (см. отдельно)	5,5
24	Аптечка медицинская (см. отдельно)	1,5
25	Костровое оборудование, спички, сух.спирт	0,5
26	Стиральные средства	0,4
27	Зеркало	0,1
	Итого общий вес:	23,6

Приложение 4

Медицинская аптечка.

№	Назначение	Наименование	Количество
1	Перевязочный материал	Бинт стерильный	3 уп.
2		Бинт нестерильный узкий	2 уп
3		Бинт нестерильный широкий	2 уп
4		Бинт эластичный (1,5 м)	3 шт
5		Вата	2 уп.
6		Лейкопластырь	1 уп.
7	Обеззараживающие средства	Перекись водорода	1 фл.
8		Настойка йода	1 фл.
9		Зеленка	1 фл.
10		Спирт этиловый 300 мл	1 фл.
11		Стрептоцид	1 уп
12	Сердечно-сосудистые средства	Валидол	1 уп
13		Нитроглицерин	2 уп
14	Обезболивающие и жаропонижающие средства	Нимесил	5 уп.
15		Анальгин	2 уп.
16		Димедрол	1 уп.
17		Солпадеин	1 уп.
18	Противовоспалительные	Доксициклин	1 уп
19		Бисептол	2 уп.
20	Желудочно – кишечные средства	Фурозолидон	5 уп.
21		Левомицетин	1 уп.
22		Активированный уголь	3 уп.
23	Средства для кожи	Детский крем	2 уп
24		Крем «Спасатель»	2 уп
25		Альгофин	1 уп.
26	Другое	Финалгон	1 уп
27		Меновазин	1 уп
28		Мазь "Звездочка"	1 уп.
29		Нашатырный спирт	1 фл.
30		Ножницы	1 шт.
31		Градусник	1 шт.
32		Аскорутин	5 уп
33		Аспирин	2 уп
34		Диакарб	1 уп
		Итого общий вес с футляром:	1,5

Приложение 5

Ремонтный набор

№	Основные элементы ремнабора	№	
	Инструменты		Запчасти
1	Шестигранники S2; 2,5; 3; 4; 5; 6; 8	30	Покрышка
2	Ключи рожковые S8, 10, 15	31	Камера
3	Ключ розводной	32	Насос универсальный
4	Кнут 7-звенный	33	Замок цепи
5	Съемники шатунов и трещетки	34	Эксцентрик задний
6	Выжимка цепи	35	Спицы
7	Ключ для спиц	36	Петух
8	Плоскогубцы	37	Педали пластиковые
9	Полотно ножовки	38	Комплект троссиков
10	Отвертки (+, -)	39	Шарики D3,175, D4, D5, D6,3
11	Надфиль, шило	40	Тормозные колодки
12	Бортировки	41	Колпачок для камеры (металл.)
13	Ножницы	42	Манетка универсальная
14	Пинцет	43	Оси педалей
15	Игла, лезвие	44	Цепь
16	Сверла с держателем		
	Материалы		
17	Проволока медная 0,5-1 мм		
18	Изолента		
19	Паста моющая		
20	Трубка дюраль D10-12 мм		
21	Наждачная бумага		
22	Нитки		
23	Шнур лавсановый		
24	Клей универсальный		
25	Латки		
26	Материал для ремонта покрышек		
27	Смазка густая		
28	Смазка для цепи		
29	Крепеж М5, М6 (винты, гайки, шайбы)		
	Общий вес с упаковкой – 5,5 кг		

Приложение 6

Весовые характеристики.

При выходе на маршрут группа из четырех мужчин имела:

Группового снаряжения, кг	23,6
Личного снаряжения (без велосипеда), кг	36,8
Продуктов питания, кг	20
Итого, кг	80,4
на одного участника	20,1

Приложение 7

Смета расходов на поход

Вид расходов	На человека, $	На группу из 4 человек, $
Транспортные расходы:	**404,1**	**1616,4**
– Одесса – Харьков (поезд)	12 (97 грн)	48
– Харьков – Арысь (поезд Харьков – Ташкент)	150	600
– Арысь – Тараз (поезд)	9,9 (1500 тенге)	39,6
– Халмион – п/переход Баткен (авто)	0	0
– Исфара – п/переход Ойбек (авто)	10,7 (50 сомони)	42,8
– п/переход Ойбек – Ташкент (автобус)	4,5	18
– Ташкент – Харьков (поезд)	205 (560 тыс. сом)	820
– Харьков – Одесса (поезд)	12 (97 грн)	48
Питание (с учетом питания в поездах и в Ташкенте)	87	348
Газ для горелки	4,5	18
Регистрация в Узбекистане	5	20
Оформление отчета	6,2 (50 грн)	24,8
Всего	**506,8**	**2027,2**