

## **Отчет о велопоходе 5-ой категории сложности по Тянь-Шаню**

**Маршрут:** г. Кара-Балта - пер. Тёо-Ашуу (3210 м) - р. Суусамыр - пер. Ала-Бель (3175 м) – с. Токтогул – с. Торкент – с. Сары-Сөгёт - пер. Туздуу-Суу (1994 м) - пер. Джаманбай-Бель (2232 м) – с. Толук - пер. Тертжайляк (2465 м) – с. Сары-Камыш – с. Орнёк – с. Арал – с. Чаек – с. Баш-Кууганды - пер. Кара-Кичи (3364 м) - оз. Сонг-Кёль - пер. Молдо-Ашуу (3243 м) – с. Ак-Тал – г. Нарын – с. Эки-Нарын – с. Орюк-Там - гор. ист. Джилу-Суу - пер. Тон (4023 м) – с. Туура-Суу – с. Оттук – с. Кочкорка - р. Вост. Каракол - пер. Кёгёты (3789 м) – с. Ивановка – г. Бишкек.

**Сроки активной части:** 1-18 августа 2005 г. (18 ходовых дней)

**Пройденное расстояние:** 1115 км (асфальта - 540 км)

**Суммарный набор высоты:** более 14000 м.

**Руководитель:** Томас И. А.

Маршрутная книжка № 0-145-05

## Оглавление

Оглавление	2
Сведения о районе похода	3
Организация похода	6
Варианты подъезда и отъезда	6
Краткое описание маршрута	7
Состав группы, примечания	8
Изменения маршрута и их причины	9
День 0	10
День 1	11
День 2	12
День 3	13
День 4	14
День 5	15
День 6	16
День 7	17
День 8	18
День 9	19
День 10	20
День 11	21
День 12	23
День 13	25
День 14	25
День 15	26
День 16	27
День 17	29
День 18	31
День 19	32
Дни 20, 21, 22	32
Выводы и рекомендации	33
График движения	34
Расчет категории сложности	35
Поломки велосипедов	36
Список индивидуального снаряжения	36
Список группового снаряжения	36
Список ремнабора	37
Список аптечки	37
Денежные расходы	38
Схема маршрута	39
Высотный профиль	40
Картографические материалы	41-47

## Сведения о районе похода

**Тянь-Шань** - горная система, расположенная на севере **Средней Азии**, подразделяется на две части: **Западный Тянь-Шань** - часть горной системы расположенная на территории бывшего СССР и **Восточный Тянь-Шань**, расположенный в пределах Китая. **Западная часть Тянь-Шаня** в основном входит в состав **Киргизии**, северные и крайние западные хребты расположены в **Казахстане**, юго-западная оконечность заходит в пределы **Узбекистана** и **Таджикистана**.

Большая часть горных цепей **Тянь-Шаня** имеет широтное или субширотное простирание. Рассматриваемая горная система простирается в широтном направлении приблизительно на 1200 км. На севере **Тянь-Шань** ограничен **Илийской долиной**, на юге - **Ферганской котловиной**, восточнее которой он смыкается с **Алайским хребтом Гиссаро-Алайской системы**.

Наивысшая вершина **Тянь-Шаня** - **пик Победы (7439 м)**, открытый в 1943 г. и названный в честь побед Советской Армии на фронтах Великой Отечественной войны. **Пик Победы** расположен к югу от г. **Хан-Тенгри (6995 м)**, на хребте **Кокшаал-Тоо**, в высочайшем и наиболее оледенелом районе центрального **Тянь-Шаня**, находящемся на самом востоке **Киргизии** у границы с Китаем. Этот высокогорный район с крупнейшими ледниками и высочайшими вершинами, обрамленный с западной стороны оледенелым массивом **Ак-Шыйрак**, называется сейчас **Центральным Тянь-Шанем** (учитывая его срединное положение в системе всего **Тянь-Шаня**). Расположенное к западу от этого района высокое внутреннее нагорье, окаймленное хребтами: с севера **Киргизским** и **Терскей-Ала-Тоо**, с юго-запада - **Ферганским**, с юго-востока - **Кокшаал-Тоо**, которое прежде называли **Центральным Тянь-Шанем**, получило удачное название **Внутреннего Тянь-Шаня**. К северу от него находится **Северный Тянь-Шань** (хребты **Киргизский**, **Кунгей-Алатау** (на терр. **Киргизии** - **Кюнгей-Ала-Тоо**), **Заилийский Алатау**, **Кетмень** и др.), к западу - **Западный Тянь-Шань** (**Таласский Алатау** и отходящие от него хребты **Угамский**, **Майдантальский**, **Пскемский**, **Сандалашский**, **Чаткальский** с **Кураминским**, **Каратау**).

### **Рельеф**

Рельеф большей части гребней хребтов **Тянь-Шаня** высокогорный. Высокогорные цепи **Тянь-Шаня** имеют резкие гребни с острыми вершинами - "пиками" в буквальном значении этого слова, т.е. типичный горно-ледниковый "альпийский" рельеф. Нередко, однако, особенно в **Центральном** и внутреннем **Тянь-Шане**, на гребнях хребтов располагаются плоские древние поверхности выравнивания, наклоненные в одну сторону вследствие их складчатой деформации. Такая поверхность, наклоненная к югу, венчает хребет **Терскей-Ала-Тоо**. Ровные поверхности нередко имеют и гребни средневысотных хребтов.

Во **Внутреннем** и **Центральном Тянь-Шане** выровненной поверхностью образованы днища высокогорных долин, прикрытые моренными и другими наносами. Днища долин, покрытые травянистой растительностью и служащие пастбищами, местное киргизское население называет сыртами. Название "сырт" - полезная пастбищная площадь высокогорья - как бы противопоставляется горам с каменистыми склонами - "тау" и горам, покрытым вечными снегами и льдами, - "бель".

На склонах хребтов **Тянь-Шаня** интенсивно развиваются осыпи и камнепады, оползни, в ущельях - сели. Высокая селевая активность наблюдается в долинах, расчленяющих северный склон **Заилийского Алатау**. Сели из долин **Большой** и **Малой Алмаатинки** причиняли существенный ущерб городу **Алма-Ате**. Для его защиты в обеих долинах созданы высокие (40 и 150 м) противоселевые плотины. Живописное **озеро Иссык** (к востоку от **Алма-Аты**) было уничтожено в 1963 г. катастрофическим селом. Разрушительными селями, громадными оползнями и обвалами сопровождалась в **Заилийской провинции Северного Тянь-Шаня** и сильные землетрясения.

Предгорные ступени хребтов, большей частью сложенные рыхлыми осадками палеогена, неогена и нижнечетвертичными, расчленены эрозией. В **Северном Тянь-Шане** они получили название прилавок. На днищах долин и котловин **Тянь-Шаня** развиты аккумулятивные террасы. На их плоские поверхности наложены конусы выноса боковых ущелий, что придает волнистость рельефу этих днищ. Из межгорных котловин выделяются своими размерами **Иссык-Кульская** и **Нарынская**.

### **Климат**

Расположение **Тянь-Шаня** далеко от **Атлантического** океана, откуда в умеренном поясе **Евразии** приходят циклоны, в сравнительно низких широтах среди сухих пространств пустынных равнин определяет в целом резкую континентальность его климата. Однако большие амплитуды высот, сложность и расчлененность рельефа создают значительные контрасты в температурах и увлажнении.

Влияние соседних пустынь в большей степени отражается на климате предгорий и нижних ярусов гор.

Западные воздушные течения, проходящие на значительной высоте над среднеазиатскими пустынями, приносят с **Атлантики** к горам **Тянь-Шаня** насыщенные влагой воздушные массы. Горный рельеф вызывает обострение атмосферных фронтов и выпадение осадков (местами более 1600 мм в год) в среднегорных и высокогорных высотных зонах, преимущественно на склонах, обращенных к западу и северо-западу. На восточных же склонах и в долинах **Внутреннего** и **Центрального Тянь-Шаня** создаются засушливые условия (осадков - 200-300 мм в год). Максимум осадков приходится на лето, но на западных склонах гор много осадков выпадает и зимой. На них и в открывающихся к западу долинах толщина зимнего снежного покрова достигает 2-3 м, в то время как на восточных склонах и за ними, особенно в долинах **Внутреннего** и **Центрального Тянь-Шаня**, зимой снег почти не выпадает и эти долины используются в качестве зимних пастбищ.

Прогревание воздуха над пустынями **Средней Азии** летом способствует поднятию уровня конденсации в горах **Тянь-Шаня**. Этим обусловлена большая высота снеговой линии: во **Внутреннем** и **Центральном Тянь-Шане** перевалы высотой даже более **4000** м летом свободны от снега.

Климат в горах **Тянь-Шаня** изменяется в соответствии с высотной зональностью от климата знойных пустынь у подножий гор до холодного климата снежно-ледяного высокогорья. Средняя температура июля в долинах нижнегорного яруса 20-25°C, а на вершинах горных хребтов падает до 0°C и ниже. Зимой всюду, кроме высокогорья, холодные периоды чередуются с оттепелями, хотя средние январские температуры отрицательные. Широко распространены температурные инверсии.

На климат **Иссык-Кульской** котловины смягчающее влияние оказывает озеро. Его громадная водная масса повышает в январе температуру воздуха примерно на 10°C. Восточная часть **Иссык-Кульской котловины** увлажнена значительно лучше западной, пустынной. Подобная картина наблюдается и в **Ферганской котловине**. В обеих котловинах приходящие с запада и юго-запада атмосферные фронты размываются при спуске с гор западного обрамления и восстанавливаются под влиянием восточных горных барьеров. В **Иссык-Кульской котловине** повышение температуры за счет фёнового эффекта, создаваемого нисходящими западными ветрами, зимой сочетается с обогревающим влиянием водной массы озера. Фёны в горах и предгорьях **Тянь-Шаня** распространены широко.

### **Снежный покров и оледенение**

В связи с увеличением континентальности климата с северо-запада на юго-восток в этом направлении поднимается снеговая линия. На **Таласском Алатау** и **Киргизском хребте** она находится на высоте **3600-3800** м на северных склонах и **3800-4200** на южных. В **Центральном** же **Тянь-Шане**, в районе **Хан-Тенгри - пика Победы**, она расположена на высоте **4200-4450** м. Однако именно **Центральный Тянь-Шань** характеризуется наибольшим оледенением, что определяется его громадной высотой. Здесь находится крупнейший ледник **Тянь-Шаня - Южный Иньльчек**, длина которого около 60 км.

Большие ледники расположены в массиве **Ак-Шыйрак**, хребтах **Кокшаал-Тоо** и **Терскей-Ала-Тоо**. Для последнего и некоторых других хребтов **Тянь-Шаня** характерны ледники плоских вершин, лежащие на наиболее высоко приподнятых древних поверхностях выравнивания. В виде небольших щитов они венчают плоские, слабонаклоненные поверхности гребней хребтов. На них неоткуда ссыпаться каменным обломкам, оседает только атмосферная пыль, поэтому у них слабо развиты моренные образования. Много ледников в **Северном Тянь-Шане**. Кроме долинных ледников и ледников плоских вершин в горах **Тянь-Шаня** обильны каровые и височные ледники.

Площадь оледенения **Тянь-Шаня** составляет 7326 км<sup>2</sup>, число ледников - 7787. Состояние оледенения почти стационарное - одни ледники наступают, другие отступают. В высокогорье **Тянь-Шаня** отчетливо выражены следы древнего оледенения; например, для высоких сыртов **Внутреннего** и **Центрального Тянь-Шаня** характерен холмисто-моренный рельеф. **Тянь-Шань** подвергался не менее чем двукратному крупному оледенению. Во время обоих в сыртовой области **Внутреннего** и **Центрального Тянь-Шаня** образовывались ледниковые покровы. Считается, что последнее оледенение было меньше предыдущего, следы которого размыты и стерты, но и оно значительно превышало современное: ледник **Иньльчек**, например, протягивался на 110 км.

### **Реки и озера**

Реки **Тянь-Шаня** заканчиваются в бессточных озерных водоемах пустынь **Средней** и **Центральной Азии**, во внутренних тянь-шаньских озерах, часто их воды просачиваются в аллювий подгорных равнин и разбираются на орошение. Реки, начинающиеся в высокогорье, имеют ледниковое и

снеговое питание, половодье у них летнее. Небольшие реки, истоки которых находятся в более низких высотных ярусах, питаются грунтовыми водами (карасу), талыми снеговыми и дождевыми.

Главные реки относятся к бассейнам **Сырдарьи (Нарын, Карадарья), Таласа, Чу, Или** (с истоками **Кунгес** и **Текес** и притоком **Каш**), **Манаса, Тарима (Сарыджаз, Кокшал, Музарт), Кончедарьи (Хайдык-Гол)**. Для большинства рек характерны большое падение и чередование горных ущелий и расширенных долин, где реки разбиваются на рукава.

К наиболее крупным озёрам **Тянь-Шаня** относятся бессточное, не замерзающее, солоноватое **озеро Иссык-Куль**, высокогорные (на высоте более **3000 м**) озёра **Сонг-Кёль** и **Чатыр-кёль**, большую часть года покрытые льдом. Много мелких озёр ледникового происхождения.

### **Типы ландшафтов, флора и фауна**

Сухость и континентальность климата обуславливает преобладание в **Тянь-Шане** горных степей и полупустынь. Подгорные наклонные равнины, предгорья многих хребтов (главным образом южной экспозиции) и наиболее засушливые участки в пределах некоторых межгорных котловин (например, на западе **Нарынской** и **Иссык-Кульской** котловин) занимают ландшафты пустынь в комплексе с полупустынями (преобладающие высоты на внешних склонах гор западной части **Тянь-Шаня 800-1300 м**, на южных склонах гор **Восточного Тянь-Шаня 1600-1800 м**, в межгорных впадинах **Внутреннего Тянь-Шаня** местами до **2000 м**). Основные почвы - сероземы, встречаются солончаки и участки каменисто-щебнистых пустынь. Растительность покрывает обычно 5-10% поверхности. На юго-западе **Тянь-Шаня**, где осадки выпадают преимущественно весной, многочисленны эфемеры и эфемероиды (мятлик, пустынная осока, астрагалы и др.). На остальной территории преобладают полукустарники - полыни и солянки, в **Восточном Тянь-Шане** - также эфедра, местами заросли саксаула.

Верхние части предгорий и значительные участки в пределах межгорных впадин занимают полупустыни. На северных склонах и по днищам впадин они обычно располагаются на высоте **1600-2100 м** (по более увлажнённым долинам местами спускаются до **800 м**), на южных склонах хребтов **Восточного Тянь-Шаня** поднимаются до **2200 м**. Почвы - темные серозёмы и серо-бурые полупустынные, по понижении рельефа - солончаки и солонцы. Растительность покрывает 15-25% поверхности; преобладают полынно-ковыльно-солянковые сообщества, во **Внутреннем и Восточном Тянь-Шане** - также поташник, карагана.

Степи распространены наиболее широко, располагаясь на высотах от **1000-1200** до **2500-2600 м** на северных склонах в западной части **Тянь-Шаня** и от **1800** до **3000 м** на южных склонах **Восточного Тянь-Шаня**. Они занимают также днища межгорных впадин до высоты **3000-3200 м**. Почвы светло-каштановые и светло-бурые горно-степные. Преобладают злаково-разнотравные мелкодерновинные степи. Растительность покрывает около 50% поверхности.

Основу растительного покрова составляют полынь, типчак, ковыль, житняк; в восточном направлении усиливается роль чия, караганы. В хребтах на юго-западе **Тянь-Шаня** - высокотравные (до 70 см) субтропические степи на темных серозёмах и коричневых почвах с участием пырея, луковичного ячменя, девясила, прангоса, ферулы, над которыми поднимаются отдельные деревья и кустарники (абрикос, боярышник и др.). В пределах наиболее увлажнённых восточных частей межгорных впадин формируются разнотравно-злаковые лугостепи на тёмно-каштановых почвах. Растительность покрывает обычно 80-90% поверхности. В верхней части степного пояса встречаются стелющиеся формы можжевельника.

Леса в **Тянь-Шане** не образуют сплошного пояса, а встречаются в сочетании со степями и лугами. На севере и юго-западе **Тянь-Шаня** они располагаются в среднегорьях на высоте 1800-3000м, во внутренних районах гор нижняя и верхняя границы лесов повышаются (соответственно до 2200 и 3200м). Леса почти повсеместно (за исключением юго-западной **Киргизии**) расположены на северных склонах, занимая наибольшие площади в хребтах **Зайлийский Алатау, Кунгей-Алатау, Терскей-Ала-Тоо, Кетмень**, в восточной части хребта **Ат-Баши**. Нижнюю часть лесного пояса хребта **Зайлийский Алатау** образуют яблоня, дикий абрикос (урюк), боярышник, осина, клён Семёнова; в подлеске - кустарники (барбарис, крушина, жимолость, бересклет, шиповник и др.) на серых лесных почвах. Выше **2000-2300 м** лиственные леса сменяются еловыми на горно-лесных тёмноцветных почвах. Во **Внутреннем и Восточном Тянь-Шане** основной лесобразующей породой является ель (на северных склонах). По днищам долин и на более освещённых участках склонов леса растут в сочетании с разнотравными (из герани, манжетки, зопника, ириса) лугами субальпийского типа.

На горно-лесных черно-бурых почвах юго-запада **Тянь-Шаня** формируются орехово-плодовые леса (грецкий орех, яблоня, клён) с богатым подлеском (жимолость, алыча, миндаль, шиповник, крушина

и др.). Выше **2000** м орехово-плодовые леса замещаются хвойными (из ели и пихты). Местами встречаются фисташковые рощи.

На северных склонах выше **3000-3200** м располагаются, главным образом, субальпийские и альпийские луга. Они обычно не образуют сплошного пояса, чередуясь с почти лишенными растительности скалами и осыпями. На маломощных горно-луговых и лугово-болотных почвах - разнотравно осоковые, частично заболоченные низкотравные луга.

На высокогорных (от **3000-3200** м до **3400-3700** м) равнинах **Внутреннего и Центрального Тянь-Шаня** растительность представлена дерновинными злаками, подушковидными сообществами (дриаданта и др.), на более прогреваемых участках - также полынью.

Выше **3400-3600** м распространены ледники, снежники, осыпи, скалы. Растительность представлена в основном редкими мхами и лишайниками.

Животный мир. Для равнинных предгорных и низкогорных районов **Тянь-Шаня** характерны представители пустынной и степной фауны - джейран, хорёк, заяц-толай, суслик, тушканчики, песчанки, слепушонка, лесная мышь, туркестанская крыса и др.; из пресмыкающихся - змеи (гадюка, щитомордник, узорчатый полоз), ящерицы; из птиц - жаворонок, каменка, дрофа, рябки, кеклик (куропатка), орёл-могильник и др.

Представители лесной фауны среднегорий - кабан, рысь, бурый медведь, барсук, волк, лисица, куница, косуля, акклиматизирована белка-телеутка; из птиц - клёст, кедровка. В высокогорьях и местами в среднегорьях обитают сурки, пищуха, серебристая и узкочерепная полёвки, горные козлы (теке), горные бараны (архары), горностаи, изредка встречается снежный барс; из птиц - альпийская галка, рогатый жаворонок, вьюрки, гималайский улар, орлы, грифы и др. На озёрах - водоплавающая птица (утки, гуси), встречаются лебеди, баклан, черный аист и др. Многие озёра богаты рыбой (осман, чебак, маринка и др.).

## **Организация похода**

Данный поход проходил в довольно высоком, спортивном темпе. Средний километраж был 62 км/день, а средний набор высоты около 800 м/день. Максимальные же значения 102 км/день и 2230 м/день.

Поддерживать высокий темп движения позволила хорошая физическая подготовка участников. Все участники имели велопоходный опыт. Перед походом был проведен тренировочный выезд с ночевкой и предпоходная подготовка велосипедов, в ходе которой были перебраны и смазаны все узлы, а также заменены все детали, выработавшие более 50% ресурса. Особое внимание было уделено подготовке ремнабора.

За две недели до выезда были приобретены билеты на поезд Новосибирск – Алма-Ата, туда и обратно (лучше даже это делать раньше, за месяц – полтора). Также был налажен контакт с фирмой «Тянь-Шань Трэвел» в Бишкеке, которая к нашему приезду оформила нам регистрацию в Киргизии.

## **Варианты подъезда и отъезда**

Из Новосибирска до Бишкека можно добраться самолетом (быстро, но дорого, билет стоит больше 5000 р.), либо поездом до Алма-Аты (плацкартный билет 1000 р.) и далее автотранспортом (автобус, маршрутка). Поезд российского формирования (№325, по нечетным числам) предпочтительнее, т.к. в нем лучше условия, больше порядка и российские правила провоза велосипедов :). При транзитном проезде через Казахстан у нас никаких проблем не было. Если не задерживаться на его территории более 5 дней, то регистрация не требуется.

С 24 мая 2005 г. для въезда в Киргизию нужен загранпаспорт, о котором необходимо позаботиться заранее, поскольку на его получение требуется месяц.

## **Краткое описание маршрута**

Пройденный маршрут охватывает **Западный** и **Внутренний Тянь-Шань** и проходит по горным хребтам: **Киргизский, Таласский Алатау, Молдо-Тоо, Терскей-Ала-Тоо**. Маршрут дает хорошее представление о природе и населении различных районов северной части Киргизии, не затрагивая при этом погранзоны и заповедники, в которые необходимо оформлять пропуск.

Участок **г. Кара-Балта – с. Токтогул** проходит по асфальтовой дороге идеального качества и хорош для первых дней похода, чтобы войти в походный ритм и привыкнуть к нагрузкам. Перевал *Тёо-Ашуу* сложен большим набором высоты, поэтому его лучше преодолевать за два дня, хотя при хорошей физической подготовке участников это возможно и за день. Перевал *Ала-Бель* проще, дорога на него даже нигде не идет серпантин, а 60-километровый спуск после него очень приятен и проходит по красивому ущелью *р. Чычкан*.

На участке **с. Торкент – с. Толук – с. Сары-Камыш** каменисто-грунтовая дорога и очень сильная пересеченность - перевалы следуют один за другим, хотя большинство из них невысокие и проходятся в седле (за исключением *пер. Тертжайляк*). Местное население здесь живет обособленно от остальной цивилизации из-за сложной дороги в этот район.

От **с. Сары-Камыш до с. Орнёк** (на старых картах **Кызыл-Курган**) та же каменисто-грунтовая дорога через небольшой перевал выходит в долину *р. Кёкёмерен*. На этом участке дорога в нескольких местах размыта, из-за чего непроходима для автотранспорта. По долине *Кёкёмерена* дорога идет с постоянными спусками-подъемами, есть несколько несложных бродов.

**с. Орнёк – с. Арал** - хорошая щебенка, далее до поворота на **Кара-Кичи** - асфальтовая дорога, идущая по долине *р. Кёкёмерен*, затем *р. Джумгал* с плавным набором высоты.

Дорога на *пер. Кара-Кичи* - щебенка, первая половина со "стиральной доской". Участок вдоль *оз. Сонг-Кёль* - каменистая грунтовка с постоянными спусками - подъемами. Перевал *Молдо-Ашуу* (со стороны *Сонг-Кёля*) - около 5 км несложного подъема. Спуск - длинный серпантин по очень красивому ущелью *р. Куртка* с каменистой дорогой.

**с. Ак-Тал – г. Нарын – с. Таш-Башат** - асфальт (не всегда хорошего качества) по жаркой долине *р. Нарын* с плавным набором высоты, после **с. Алыш** - щебенка.

Участок от **с. Таш-Башат** до горячих источников *Джилу-Суу* - щебенка/каменистая грунтовка. Ущелье *р. Кичи-Нарын* очень красиво, но дорога постоянно скачет вверх - вниз и выполаживается только после выхода в широкую долину *р. Болгарт*.

Перевал *Тон* - самый сложный на маршруте, подъем на него по давно заброшенной, полуразрушенной дороге, преодолевается только пешком. На спуске с перевала дорогу преграждают несколько ледников, прохождение которых без специального снаряжения опасно. Если не стоит задача повысить сложность маршрута, то лучше выбрать более простой и безопасный *пер. Тосор*.

Южный берег озера *Иссык-Куль* довольно спокойный (в отличие от застроенного пансионатами северного), здесь можно отдохнуть и восстановить силы, однако это единственное место на маршруте, где много комаров. Дорога вдоль берега везде асфальтирована, но местами плохого качества.

**с. Отгук – с. Кочкорка** - также асфальт, с плавным, почти незаметным набором высоты, проходит мимо довольно красивого *Орто-Токойского* водохранилища. В **с. Кочкорка** поворот на **с. Ак-Джар**, далее до *р. Вост. Каракол* в основном щебенка, иногда со "стиральной доской". Дорога по долине *р. Вост. Каракол* - каменистая грунтовка, среднепересеченная местность.

Подъем на *пер. Кёгёты* ненамного проще, чем на *пер. Тон* - такая же заброшенная дорога, но на спуске, в отличие от *пер. Тон*, нет ледника. На спуске дорога по ущелью *р. Кёгёты* частично разрушена селом, эти участки преодолеваются пешком с переноской груза и преодолением прижимов и трех бродов через *р. Кёгёты*. Вскоре после выхода из ущелья начинается асфальт и до **с. Ивановка** идет непрерывный спуск.

**с. Ивановка – г. Бишкек** - оживленная трасса, не представляющая интереса для велотуризма.

## Состав группы

<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Томас Игорь Алексеевич, 1980 г.р., г. Новосибирск</b> Руководитель, фотограф, а также автор данного отчета. Сборный велосипед на раме "Старт-Шоссе", навеска Alivio - Deore, двойные обода. Велорюкзак "Трек-85" ("ПИК-99", С-Петербург). e-mail: <a href="mailto:i-thomas@ngs.ru">i-thomas@ngs.ru</a></li></ul>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Шпак Михаил Викторович, 1982 г.р., г. Новосибирск</b> Завхоз. Велосипед Merida Matts Sport 500 (2005), навеска Deore – Deore XT, двойные обода. Велорюкзак "Мираж-80" ("Снаряжение", С-Петербург). e-mail: <a href="mailto:kranty@gorodok.net">kranty@gorodok.net</a></li></ul>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Ильюхин Сергей Юрьевич, 1975 г.р., г. Новосибирск</b> Медик, фотограф. Велосипед Jamis Durango Sport SX (2004), навеска Acera – Deore, двойные обода, усиленный багажник, мех. дисковые тормоза. Велорюкзак фирмы "ТурАтелье" (Новосибирск). e-mail: <a href="mailto:serge@do.ru">serge@do.ru</a></li></ul>	

### ***Примечания.***

- 1) Денежная единица Казахстана - тенге, Киргизии - сом.  
Во время нашего похода курсы этих валют были такими:  
1 рубль = 4,7 тенге,  
1 рубль = 1,4 сома.
- 2) Данные по километражу приведены с велокомпьютера руководителя – Vetta RT-55.
- 3) Учтен только набор высоты на препятствия высотой более 100м. Локальные спуски-подъемы не считались, т.к. GPS в непрерывном режиме не использовался в целях экономии батарей.
- 4) Берега рек в отчете указаны орографически. Время местное.
- 5) *Курсивом* выделены комментарии Миши.
- 6) Отчет хранится в библиотеке Новосибирского клуба туристов по адресу:  
г. Новосибирск, ул. Коммунистическая, д. 3.
- 7) Отчет размещен в Интернете:  
<http://ruskiller-nsk.narod.ru/trips/tien-shan-2005/tien-shan-2005.htm>
- 8) Заключение по представленным материалам дано МКК Сибирского Федерального округа.  
Шифр МКК: 154-00-66666553.



## Изменения маршрута и их причины

### ***Заявленный маршрут:***

г. Кара-Балта - пер. Тёо-Ашуу (3210 м) - р. Суусамыр - пер. Ала-Бель (3175 м) – с. Токтогул – с. Торкент – с. Джар-Таш - пер. Казык-Бель (3344 м) (либо пер. Байдам-Тал (3769 м)) – с. Казарман – с. Аккыя - с. Ак-Тал – г. Нарын – с. Эки-Нарын – с. Орюк-Там - гор. ист. Джилу-Суу - пер. Тосор (3893 м) – с. Каджи-Сай – с. Оттук – с. Кочкорка - р. Вост. Каракол - пер. Каракол (3789 м) – пер. Аламедин (4023 м) (либо пер. Иссык-Ата (3929 м) - г. Бишкек.

### ***Пройденный маршрут:***

г. Кара-Балта - пер. Тёо-Ашуу (3210 м) - р. Суусамыр - пер. Ала-Бель (3175 м) – с. Токтогул – с. Торкент – с. Сары-Сөгёт - пер. Туздуу-Суу (1994 м) - пер. Джаманбай-Бель (2232 м) – с. Толук - пер. Тергжайляк (2465 м) – с. Сары-Камыш – с. Орнёк – с. Арал – с. Чаек – с. Баш-Кууганды - пер. Кара-Кичи (3364 м) - оз. Сонг-Кель - пер. Молдо-Ашуу (3243 м) – с. Ак-Тал – г. Нарын – с. Эки-Нарын – с. Орюк-Там - гор. ист. Джилу-Суу - пер. Тон (4023 м) – с. Туура-Суу – с. Оттук – с. Кочкорка - р. Вост. Каракол - пер. Көгёты (3789 м) – с. Ивановка – г. Бишкек.

Участок *с. Торкент – пер. Казык-Бель (либо пер. Байдам-Тал) – с. Казарман – с. Ак-Тал* заменен на более протяженный участок *с. Торкент – с. Толук – с. Сары-Камыш - с. Чаек – пер. Кара-Кичи – оз. Сонг-Кель – с. Ак-Тал* по причине отсутствия сведений о наличии дороги/тропы через пер. Казык-Бель, либо пер. Байдам-Тал. В случае отсутствия оной прохождение участка было бы сопряжено с большими трудностями (движение по ущельям, сложные броды и т.д.).

*Пер. Тосор* заменен на более сложный *пер. Тон* с целью сокращения километража и проверки готовности группы к движению по леднику. После прохождения этого перевала было принято решение о замене *пер. Иссык-Ата* (с обширным ледником на спуске) на *пер. Көгёты* (где ледника нет), поскольку прохождение его без специального снаряжения могло быть опасным.

## День 0 (31 июля)

г. Кара-Балта - трасса на Сосновку, пробег 11 км  
набор высоты 130 м

В Алма-Ату прибыли утром, ехали поездом № 325 (российского формирования), границу пересекли без проблем, даже не проверяли багаж. Пытаемся на вокзале (Алма-Ата-1) сразу найти транспорт до Бишкека, но водилы заламывают такие цены (100 \$), что желание ехать сразу пропадает. Пришлось ехать на городском транспорте до автовокзала Сайран, с которого уехали на маршрутке за 900 рублей со всех, включая багаж. Вообще проезд стоит 800 тенге, но расплачиваться можно и рублями, и сомами.

Поездка получилась очень веселой. В маршрутке ехали люди из России, Казахстана, Киргизии, Узбекистана и даже Индии. Водила попался веселый киргиз, который гнал под 120 км/ч, приговаривая: "На всё воля Аллаха!"

Дорога до Бишкека недостроенная, много объездов, а участок перевала Кордай - щебенка. Один из объездов наш водила проигнорировал, решив прорваться по недостроенной дороге и в итоге уперся в горы щебня на дороге. Возвращаться было неохота и он решил съехать с дороги прямо где-нибудь рядом. Слабонервные и девушки вышли из машины сразу, а остальные испытали непередаваемые ощущения, когда машина стала заваливаться на правый бок и всем пришлось срочно перебираться на левую половину :) Но ничего, проехали. На все воля Аллаха! :)

На казахской границе все цивилизно - сидит тётенька за компьютером, ставит штампики в паспорта. Киргизы же полные раздолбаи - пограничник выборочно посмотрел паспорта пассажиров, на остальные взглянув лишь издали, не говоря уже о том, чтобы ставить какие-то штампики. Багаж снова не проверяли. Чуть дальше другой киргизский ЧПИ ("человек при исполнении") взял с водилы 50 сом "за проезд". Добро пожаловать в Кыргызстан!

В Бишкеке температура +40, но это примерно как в Новосибирске +25-30, т.к. здесь воздух сухой и жара переносится легче. Удивились тому, что почти все маршрутки в Бишкеке - "Мерседесы" (когда в Новосибе "Газели"), неужели Киргизия настолько богатая страна? Причем остановок как таковых нет - можно тормознуть маршрутку где угодно и выйти тоже где захочется.

Закупаем продукты, забираем в фирме "Тянь-Шань Трэвел" регистрационный лист и грузимся в маршрутку до Кара-Балты. Заплатили немало (по киргизским меркам) - 350 сом, зато ехали одни.

Выгрузились у поворота на Сосновку (**0,0 км**), в целях экономии времени поужинали в кафе, где нас приятно удивили цены (порция лагмана - 25 сом), но главное размер порции - ее вполне достаточно чтобы наесться.

Выехали в сторону Сосновки и отъехав около 10 км, встали на ночевку возле какого-то арыка, спрятавшись от дороги за деревьями, уже практически в темноте.

Ночевка на высоте 975 м.



Погрузка в маршрутку до Бишкека

## День 1 (1 августа)

трасса на Сосновку - пер. Тёо-Ашуу (3210 м) - долина р. Суусамыр,  
пробег 76 км  
набор высоты 2235 м, сброс высоты 950 м

Ночью прошел дождь, утром все хмурое, зато не жарко. Пока собирались, приходил общаться местный кыргыз, оказалось мы встали на краю какого-то огорода :) *и еще к тому же рядом с кладбищем.* Выехали в 9:00. Дорога - идеальный асфальт, плавно идет вверх, но подъем пока некрутой и почти не напрягает.

**15,7 км** (километраж от начала Сосновской трассы) (1104 м) - въезд в Сосновку. В конце деревни у Миши ломается стойка багажника и надо сказать очень вовремя, т.к. пришлось вернуться назад всего метров на 300, до автопредприятия, где есть все необходимое для ремонта оборудования. Отдали за сварку всего 50 сом (мастер просил вообще 40, "на пиво"), на выезде из деревни решили сразу перекусить. В кафе "Ашуу" взяли ган-фан (рис с мясом и всякими приправами).

Через пару километров после Сосновки дорога входит в ущелье р. Кара-Балта, виды обалденные. Едем вверх по ущелью, местами подъемы ощутимые.

**32,1 км** - р. Турук (левый приток Кара-Балты). Дорога часто пересекает реку туда-сюда, мы насчитали 15 мостов.

**52,4 км** (2032 м) - слияние рек Абла и Кара-Балта. Здесь дорога уходит в долину Аблы и начинается подъем серпантином на перевал Тёо-Ашуу. Хотя на знаках и написано "уклон 12%", но подъемы заметно круче пройденных ранее (которые тоже были типа 12%), еле въезжаешь на 1-1. *Видимо, дорожникам не захотелось заморачиваться измерением уклонов и они напледали везде эти пресловутые 12%.* Километра через 2 после начала подъема встаем на обед и встречаем двух спускающихся с перевала байкеров, парня и девушку, оказались бельгийцы. Интересные ребята, пообщались немного. Нас удивило то, что они едут по обзорной карте, что-то вроде 25-километровки, а они в свою очередь спрашивали, где мы достали такие подробные карты (у нас были 10-ти, 5-ти и на отдельные участки 2-километровки). У нас в России есть всё! :)

Подъем тяжелый, Серега и Миха местами идут пешком, я же стараюсь заехать своим ходом. Наконец, через бесчисленное число витков серпантина выезжаю к тоннелю с большим отрывом от остальных. Пока ждал, пообщался с молодым кыргызом. Вскоре подъезжает Миша, Серега же решил доброситься последние несколько витков на грузовике, чтобы не задерживать группу, и правильно сделал.

**67,9 км** (3210 м) - начало тоннеля. Длина его 2,6 км, первые две трети небольшой подъем, дальше спуск. И вот мы уже в Суусамырской долине. Спуск такой же крутой как и подъем, без тормозов никуда. На спуске с перевала много юрт, киргизы торгуют кумысом (по-киргизски правильно "кымыз"), беру бутылку на пробу. Серега с Михой уезжают вперед, я же со своими замечательными тормозами предпочитаю сильно не разгоняться :) *Я поставил свой рекорд скорости – 68 км/ч.*

После спуска проезжаем развилку на Суусамыр (влево) и через несколько км встаем на стоянку справа от дороги за небольшим пригорком. Вода из протекающего рядом ручья оказалась слишком грязной, местные чабаны подсказали родник с нормальной водой.

Итак, идем с опережением графика, набрали за день более 2200 м высоты. Вот мы оказывается лоси! Ночевка на высоте 2260 м.



Серпантин на перевал Тёо-Ашуу



Перевальный тоннель

## День 2 (2 августа)

долина р. Суусамыр - пер. Ала-Бель (3175 м) - ущелье р. Чычкан, пробег 88 км  
набор высоты 915 м, сброс высоты 1087 м

Под утро прямо над нами прошла гроза со стороны перевала Ала-Бель. Ничего хорошего это конечно не предвещало, но утром погода была нормальной. Ремонтирую лопнувший вчера держатель велобутылки.

Выехали в 10:00. Дорога - все тот же идеальный асфальт. В строительстве этой дороги, как нам сказали местные, принимали участие немцы, японцы и турки. Дорога идет по долине р. Суусамыр с плавным набором высоты, который почти не ощущается.

**87,1 км** - р. Кара-Булак,

**91,3 км** - р. Токоюлу,

**112,0 км** - р. Корумду,

**134,0 км** - р. Балыкты.

В долине буквально через каждый километр стоят юрты чабанов, в которых продают кумыс. Желая пообедать, мы стали спрашивать про ближайшее кафе. В итоге нас пригласили в юрту, где мы съели по большой порции курдака (жареная баранина с луком), напились кумыса и чая и наелись очень вкусных лепешек. Правда взяли с нас за это 290 сом. Дорого конечно, но торговаться было уже как-то неудобно, надо было сразу спрашивать про цену.

*В отличие от Тёо-Ашуу, на Ала-Беле указатели уклонов кинулись в другую крайность. Цифры на указателях 7,84%; 4,64%; 5,78% и т.д. стали не редкостью, а правилом. Странные люди...*

Подъем на пер. Ала-Бель несложный (по сравнению со вчерашним перевалом), пологий, но все так просто быть не может - примерно за 20 км до перевала начал дуть дикий встречный ветер, против которого можно было ехать только на 1-1, 1-2. Дальше - больше. За 7 км до перевала нас стал лупить град размером с горошину, причем постоянно усиливающийся. Не знаю как Миша, ехавший впереди, это вынес, но мы с Серегой переждали его, спрятавшись под полиэтиленом.

Но стоило только продолжить путь, как пошла вторая волна, не хуже первой, что в сумме с увеличившимся уклоном выматывало очень сильно. На перевал приехали все мокрые и замерзшие. И тут конечно погода наладилась, выглянуло солнце.

**153,4 км** (3175 м) - пер. Ала-Бель.

Немного передохнув в домике рабочих, с крыши которого свисали сосульки (вот такое здесь лето!), начали спуск. Это самый грандиозный спуск, который я когда-либо видел! Вначале довольно крутой (до 12%), а затем более пологий, причем без серпантинных. Можно почти не тормозить, обгоняя КамАЗы. Дорога идет по узкой долине р. Чычкан. Вода в реке грязная, для употребления непригодна. Встали на ночевку на ручье (левом притоке Чычкана), почти в лесу, после 21 км спуска.

Ночевка на высоте 2088 м.



Спуск с перевала Ала-Бель



## День 3 (3 августа)

ущелье р. Чычкан - с. Токтогул - с. Торкент - с. Сары-Сөгёт -  
пер. Туздуу-Суу (1994 м) - р. Туздуу-Суу, пробег 102 км  
набор высоты 1476 м, сброс высоты 1824 м

Ночью снова был дождь, но к утру все развеяло. *Сергея утром проснулся и слышал, что вокруг палатки бродил то ли волк, то ли собака дикая какая-то. Но нас не тронул.* Выехали в 9:00, продолжаем спуск с пер. Ала-Бель. Дорога - просто сказка - на скорости 50 км/ч совершенно не трясет и даже можно смотреть по сторонам. У нас в Новосибирске таких дорог нет.

Спуск длится еще почти 40 км, идет по очень красивому ущелью р. Чычкан. *Везде по дороге продают кымыз и горный мед.* Затем долина расширяется и впереди появляется Токтогульское водохранилище с водой ярко-голубого цвета.

**217,2 км** (1018 м) - Токтогул, райцентр. Пообедали в кафе лагманом и жармой (напиток из кукурузы, не очень понравился), посетили магазин. Одна из местных жительниц, узнав о наших дальнейших планах, начала нас пугать рассказами про то, какие дикие аборигены живут в Толукском районе и как опасно туда ехать. Поживем увидим!

Дальше дорога идет по выжженной степи, с частыми спусками - подъемами и ни разу не выходит к водохранилищу. А жаль, оно очень красивое. Весь день солнечно, жарко.

**230,3 км** - с. Кётёрмё.

**236,6 км** - поворот на Толук. Указатель на дороге сообщает, что до него 85 км.

Халява кончилась, теперь дорога песчано-каменистая, плавно уходит вверх по красивой долине р. Торкент.

**243,2 км** - мост через р. Торкент, дорога переходит на левый берег. Вскоре после впадения притока Бель-Алды круто уходит направо вверх.

**~250 км** - с. Сары-Сөгёт, дальше дорога спускается вниз.

**254,4 км** - р. Боор-Теке. Сразу за мостом поворачиваем налево (направо уходит дорога в с. Бель-Алды). Далее идет подъем на перевал 3-й (интересно, третий считая откуда? :)), относительно простой.

**258,3 км** - пер. 3-й. С перевала спуск к р. Берлуу-Кыя.

**260,0 км** - р. Берлуу-Кыя. Хоть речка и горная, но вода не очень холодная, устроили небольшой отдых с помывкой и постиркой в реке. *Наконец-то вымыл голову!*

Решили сегодня взять еще и пер. Туздуу-Суу, т.к. время еще есть и вечером не так жарко. Подъем длинный, серпантинном, но довольно пологий, везде можно ехать.

**271,9 км** (1994 м) - пер. Туздуу-Суу. *Перевал оказался хитрым – там, где находилась седловина, не было самого перевала, он был дальше, с набором высоты еще метров 50.* Спуск с перевала местами круче подъема и дорога хуже - размытая грунтовка. Встали на ночевку после спуска на берегу р. Туздуу-Суу, для этого немного отошли в сторону от дороги. Киргизы с другого берега кричали: "Там дорога нет!", видимо подумав, что мы собрались ехать вверх по реке :)

Ночевка на высоте 1740 м.



Долина реки Торкент

## День 4 (4 августа)

р. Туздуу-Суу - пер. Джаманбай-Бель (2232 м) - с. Толук - начало подъема на пер. Тертжайляк, пробег 45 км  
набор высоты 1101 м, сброс высоты 1091 м

По традиции ночью шел дождь и продолжался утром. Вставать не торопимся, все равно по размокшей грунтовке мы далеко не уедем. К нам в гости приходит местный паренек Нарынбек, общаемся, хотя и не всегда понимаем друг друга. Он приносит нам молоко и курт (ну очень соленые сырные шарики), мы ему даем в обмен сигареты (хоть он и не курит), которые везем специально для этих целей. В 10:00 пытаемся выдвинуться, но не получается - дорога грязная, колеса моментально забиваются. Зато вышло солнце и есть надежда, что дорога подсохнет, решаем подождать. Тем временем знакомимся с местными, пробуем сидеть на лошади (причем без седла). Потом нас знакомят с русскими из Токтогула, которые держат здесь пасеку. Они угощают нас чаем с медом, еще и дают в придачу 2 литра меда. Теперь нам сахар не нужен до конца похода :)

Наконец, в 12:00 выезжаем. По дороге уже можно хоть как-то ехать, хотя и приходится периодически протаскивать.

~**276,5 км** - р. Туздуу-Суу. Дальше дорога идет вверх серпантином на перевал Джаманбай-Бель. Уклон местами круче, чем на пер. Туздуу-Суу, приходится идти велопешком.

**283,7 км** (2232 м) - пер. Джаманбай-Бель. Спуск такой же, по каменистой грунтовке, на спуске еще пару раз встречаются подъемы. Табличка на дороге сообщает, что начинается Толукский район. Это заметно, дорога сразу стала хуже :) Зато виды просто замечательные.

**296,2 км** (1822 м) - мост через безымянную речку, за которым начинается подъем серпантином на безымянный мини-перевал.

**299,9 км** - мини-перевал (2046 м), далее спуск к р. Зындан (**302,5 км**), сразу за которой подъем на следующий мини-перевал.

Весь день светит солнце, жарко. Для охлаждения мочим футболки в речках, но этого хватает всего лишь минут на 10.

**303,7 км** (2006 м) - очередной мини-перевал, последний перед Толуком. Дальше идет длинный спуск по каменистой грунтовке, местами размытой. Парочка (а может 3, точно не помню!) диких лошадей, увидев нас, стала убегать от нас по дороге (нет бы в сторону отойти!). И тут навстречу едет машина! Бедные лошади от безысходности стали крутиться на месте, и в конце концов из двух зол выбрали меньшее и пробежали мимо нас, спасаясь от машины :)

~**311 км** - Толук. Довольно крупная деревня, райцентр. Спуск продолжается и в самой деревне, с сильным уклоном, причем по ужасной дороге с большими камнями. Я проезжаю его почти на пределе возможностей байка. Неужели нельзя было центральную улицу деревни сделать получше?

Спрашиваем у местных пацанов дорогу на Сары-Камыш, они попытались нас подло дезинформировать :) и указали не то направление, но мы это быстро поняли. Нужно ехать по правому берегу реки Толук до самого конца деревни и только потом переезжать на левый берег.

**319,0 км** (1550 м) - мост через р. Толук. Встаем на перекус. Подъезжают киргизы на "Ниве", угощают кумысом.

Сразу за мостом начинается подъем на пер. Тертжайляк. Начало подъема очень крутое, ехать невозможно. Дорога - плохая каменистая грунтовка. Набрал метров 200 по высоте, встаем на ночевку. Вокруг места стоянки растет много конопли. Пытаемся заваривать ее в чай, но почему-то не торкает.

Ночевка на высоте 1750 м.



Дорога в Толук

## День 5 (5 августа)

пер. Тертжайляк (2465 м) - с. Сары-Камыш, пробег 51 км  
набор высоты 864 м, сброс высоты 1117 м

В этот раз ночью почему-то не было дождя, и с утра солнечно. Продолжаем подъем на пер. Тертжайляк. Дорога идет серпантином, размытая каменистая грунтовка, уклон сильный, первую половину подъема ехать почти невозможно. После окончания серпантина вторая половина подъема идет по долине реки Мазар-Суу с чередующимися спусками - подъемами.

**335,8 км** (2465 м) - пер. Тертжайляк.

Спуск с перевала идет по левому склону долины р. Тертжайляк, тоже частые спуски - подъемы.

**343,8 км** - р. Чон-Корумда, вроде бы :) Встречаем КамАЗ, перевозящий коров. Мост через речку подмыло и машина не может проехать.

Далее идет спуск серпантином в долину р. Ковюксу. На спуске нас немного помочил дождь. Едем по красной дороге, почва тут что-то вроде краснозема.

**352,3 км** (2030 м) - р. Ковюксу. Встаем на обед.

Сразу за мостом начинается подъем на последний перевал перед Сары-Камышем. Подъем не очень сложный, почти везде можно ехать.

**361,0 км** (2180 м) - перевал. Начинается спуск к с. Сары-Камыш. Очень плохая грунтовка со множеством камней и сильным уклоном, в сумме с моими плохими тормозами - это просто ужас. Руки страшно устают тормозить. Деревня очень сильно разбросана по всей долине р. Сары-Камыш.

В селе пытаемся найти дорогу на Сары-Булун, но это плохо получается. Спрашиваем местных (которых оказалось не так-то просто найти, деревня будто вымерла). В итоге нам приходится лезть по какой-то тропе, идущей по склону, прежде чем выходим на нормальную дорогу. Есть ли в этом месте дорога для машин, непонятно. За селом в очередной раз спрашиваем дорогу, оказалось она идет не так как я предполагал - в долину Кёкёмерена выходит не сразу, а через перевал. Едем по ней на восток, начинаем забираться на неизвестно какой уже по счету перевал и встаем на стоянку. За день все очень сильно устали, к тому же дает знать накопление усталости за предыдущие дни. *Укатали сивку крутые горки.* Думаем о том, как облегчить маршрут и при этом не выбиться из графика. Решаю ехать через пер. Кара-Кичи к Сонг-Кёлю (вместо запланированного, но неизвестного пер. Чемынды) и оттуда спускаться в Нарынскую долину.

Ночевка на высоте 1497 м.



Спуск в Сары-Камыш

## День 6 (6 августа)

с. Сары-Камыш - с. Орнёк - с. Арал, пробег 46 км  
набор высоты 361 м, сброс высоты 402 м

Ни вечером, ни утром к нам почему-то не пришел никто из местных, хотя стояли рядом с дорогой. С утра опять солнечно. Вставать неохота, сказывается вчерашняя усталость.

Выезжаем в 10:00, продолжаем забираться на перевал. Дорога идет по долине ручья, параллельного Кёкёмерену. В нескольких местах дорогу размыло, машины проехать не могут. Набрав около 300м высоты, дорога переходит в долину р. Катур-Суу - правого притока Кёкёмерена.

**375,5 км** (1802 м) - перевал. Сверху идет труба, что-то вроде самодельного водопровода.

Спуск по долине р. Катур-Суу очень крутой, дорога каменистая, проходится не легче подъема. На спуске 3 несложных брода через р. Катур-Суу, ниже колена (**378,1; 379,9; 380,7 км**). Внизу долины небольшое поселение, уточняем у местных дорогу.

~**385 км** - дорога выходит в долину Кёкёмерена и дальше идет по ней. Виды обалденно красивые - красные скалы, бурная река и отдельные деревья. Но насколько красивые виды, настолько же и плохая дорога - грунтовка со множеством камней, местами размытая, местами заваленная, постоянные спуски - подъемы. *Встретили пешеходный мост в никуда. Просто обрывается и всё.*

**390,9 км** - брод через правый приток Кёкёмерена. Глубина по колено, течение сильное, ширина около 5 метров.

**392,7 км** - еще один брод, простой.

Весь день жарко, купаемся в Кёкёмерене. Вода прохладная, какой кайф!

**400,8 км** - с. Орнёк (на старых картах обозначен как Кызыл-Курган). Довольно большое село, даже есть продуктовый ларек. Встречаем проповедников Аллаха, которые идут в Сары-Камыш (далеко же им еще топтать :)).

**404,2 км** - мост через Кёкёмерен. Дальше дорога становится лучше и идет по левому берегу реки.

**411,6 км** - развилка. Направо пошла дорога в Сары-Булун, нам налево.

**412,4 км** - еще одна развилка. Направо в Мин-Куш, нам опять налево.

Бензина для горелки у нас осталось мало, поэтому застопили какой-то жигуленок с киргизами и слили у них немного бензина нахаляву :) Нам советуют ехать до Чаека, где есть гостиница. Спасибо, но мы уж как-нибудь так :)

Встаем на стоянку на берегу Кёкёмерена перед началом ущелья, спрятавшись в деревьях, т.к. дальше место будет найти сложно.

Ночевка на высоте 1456 м.



Долина реки Кёкёмерен



## День 7 (7 августа)

с. Арал - с. Чаек - с. Баш-Кууганды - р. Кара-Кичи, пробег 73 км  
набор высоты 1086 м

Ночью почему-то опять не было дождя, странно :) В первый (и последний) раз за весь поход готовили еду на костре.

Выехали в 9:30. Проезжаем Кёкёмеренское ущелье, за которым дорога выходит в широкую долину.

**425,9 км** - с. Арал. Налево через мост пошла дорога в Суусамыр. Начался асфальт (правда не всегда хорошего качества), который идет и дальше, лишь иногда прерываясь небольшими грунтовыми участками.

**429,3 км** - мост через р. Джумгал. Теперь дорога уходит от Кёкёмерена и дальше идет по долине Джумгала.

**438,0 км** - с. Кызыл-Джылдыз, сразу за ним райцентр Чаек (**442,4 км**). Много магазинов, почта, телефон. Закупаем продукты. Только в аптеку и на рынок мы не попали, т.к. сегодня воскресенье и они не работают. Кафе тоже закрыты, пришлось обедать в одном из магазинчиков - хашан (что-то типа маленьких чебуреков с картошкой) с лимонадом.

**460,0 км** - с. Баш-Кууганды.

**461,1 км** - поворот на Кара-Кичи, сразу за автобусной остановкой. Дорога спускается вниз, к реке Джумгал.

**463,4 км** - мост через р. Джумгал, купаемся в реке. Дорога на этот мост идет в обход, есть более короткая дорога вброд.

Дальше идет каменисто-щебеночная дорога с постоянным набором высоты. Навстречу периодически проезжают грузовики с углем с угольного карьера. Непрерывная "стиральная доска" выматывает очень сильно, скорость в районе 7-8 км/ч. У Миши от такой дороги начинает болеть задница. *Я эту дорогу обзвал «дорогой смерти». Мой зад начал раскалываться на части.* С гор мимо нас проходит дождь, нас зацепив совсем чуть-чуть.

**481,5 км** - дорогу размыло, объезд около 300 м по каменистому руслу реки Кара-Кичи. Отсюда начинается сама река, точнее, она здесь заканчивается, т.к. дальше пересохла. Размытые участки дороги иногда встречаются и дальше.

Постепенно дорога входит в узкую долину р. Кара-Кичи. К вечеру начался дождь, стало холодно. Встаем на ночь в ущелье на берегу реки. Мимо нас ходят коровы.

Ночевка на высоте 2542 м.



Дорога по долине реки Кара-Кичи

## День 8 (8 августа)

пер. Кара-Кичи (3364 м) - оз. Сонг-Кёль - пер. Молдо-Ашуу (3243 м) -  
р. Куртка, пробег 56 км  
набор высоты 1001 м, сброс высоты 1028 м

Вчера вечером я похоже траванулся (как выяснилось позже, это организм отказался принимать сырокопченую колбасу, которую мы везли из дома), всю ночь не мог заснуть, тошнило. Утром почти ничего не ел и весь день была сильная слабость. А ведь нам предстояло брать перевал!

Утром нас разбудил коровий концерт, а также капли дождя, барабанившие по палатке. Провалились до 10 часов, но оказалось, что дорога вполне проезжабельна, выехали в 12:00. Проехав километров пять, застопили грузовик и подбросились на нем до угольного карьера (около 5 км). *А до этого при проезде через шламбаум в виде проволоочки с Сереги хотели взять подарок. Он быстро сориентировался и сказал, что даже еда у нас кончается. Тогда кыргыз сказал «Счастливого пути» и отпустил.*

~ **501 км** (с учетом проеханного на грузовике) (2809 м) - угольный карьер. Отсюда идет серпантин на перевал Кара-Кичи. Дорога - грунтовка с мелкой посыпкой и камнями. В паре мест этой посыпки нет и грязь моментально забивает колеса, приходится тащить байк на себе.

**509,2 км** (3364 м) - пер. Кара-Кичи. Мне он дался особенно тяжело, учитывая мое состояние. Залезли на перевал к 16:00.

Дальше дорога идет параллельно берегу Сонг-Кёля на достаточном расстоянии от него, постоянно скачет по отрогам вверх - вниз. Развилки нет, заблудиться невозможно.

**530,4 км** - в нашу дорогу вливается еще одна, идущая с восточного берега озера. Начинается подъем на перевал Молдо-Ашуу, с этой стороны он совсем несложный. На подъеме нас накрывает облако, конкретно так, дорогу видно всего метров на 10.

~**535 км** (3243 м) - пер Молдо-Ашуу. Спускаемся в полной дезориентации, ничего не видать, куда едем, дорога уходит будто в пропасть. Каменистая, местами размытая грунтовка.

У меня оказывается срезало болт крепления багажника, но я это вовремя не заметил и из-за этого теперь надломилось верхнее крепление. В принципе ничего страшного, но в Нарыне надо будет искать сварщика. Миша с Серегой умотали вперед, приходится чиниться в гордом одиночестве. Зато задержавшись на спуске, я увидел такие потрясающие виды, что не поддаются описанию, когда облако стало рассеиваться, а потом снова все заполнило!

На стоянку встали прямо возле дороги уже почти в темноте, в 20:30 (в 21:00 в это время в Киргизии уже ночь). И в довершение ко всему оказалось, что у Миши в рюкзаке лопнула бутылка с медом и 1,5 литра его вылилось в рюкзак, перепачкав там все вещи. *В темноте, в ледяной воде, отмывал рюкзак и некоторые вещи. Чем и продолжил заниматься с утра. Чуть было не потерял документы с билетом и деньгами.*

Ночевка на высоте 2515 м.



Дорога вдоль озера Сонг-Кёль



Спуск с перевала Молдо-Ашуу

## День 9 (9 августа)

р. Куртка - с. Ак-Тал - г. Нарын, пробег 92 км  
набор высоты 430 м, сброс высоты 885 м

Ночью и утром было очень холодно, но как только вышло солнце, ситуация сразу изменилась, резко потеплело. Продолжаем спуск по красивейшему ущелью р. Куртка, заросшему Тянь-Шаньскими елями. Все портит только дорога - ужасно трясучая, каменная. На этом спуске я впервые за поход пробиваю колесо, переднее.

Наконец выезжаем в широкую долину Нарына.

**574,8 км** (1625 м) - мост через Нарын. Река мутная и быстрая. Начался асфальт, теперь уже до самого Нарына.

**576,6 км** - выезд на Нарынскую трассу. Асфальт местами раздолбанный, местами нормальный. Хотим поймать попутку и доброситься до Нарына, поскольку отстаем от графика на день и участок не особо интересный. Но не тут-то было! Навстречу нам прошло несколько грузовиков, а в нашу сторону - ни одного!

**603,3 км** - с. Учкун.

Едетя легко, дорога почти ровная, спуски - подъемы попадают лишь иногда. Периодически вдоль дороги встречаются памятники всяким животным - оленям, баранам и т.п.

**626,9 км** - мост через р. Ат-Баши. Чуть дальше небольшой поселок Достук, в котором живут рабочие, обслуживающие ГЭС на реке Ат-Баши, которая снабжает электричеством г. Нарын.

Лишь за 23 км до Нарына нам удается застопить УАЗик с будкой, на котором мы и доехали до Нарына.

Нарын - довольно крупный (для Киргизии конечно) город - 45 тыс. жителей, практически все киргизы, русских нет. Есть некоторое количество туристов-иностранцев.

Заходим в интернет-клуб (30 сом в час), пишем сообщение на форум ВелоЭНска (<http://velo.nsk.ru/>). Тут же рядом на стройке нахожу сварщика и он заваривает мне багажник за пачку сигарет. Потом поселяемся в гостинице Ала-Тоо в центре города. Гостиница такая, советского типа - везде разруха, в главном холле торчат оголенные электрические провода, *даже лампочка освещения в номере была полувывернута*, туалет один на всю гостиницу (*закрывается изнутри веревочкой, которую придерживаешь пока сидишь внутри*), горячей воды нет в принципе, а холодную сегодня как раз к нашему приезду отключили по всему городу :). Зато дешево - 60 сом с человека за ночь и очень милая девушка - администратор, видимо призванная скрасить впечатления от "прелестей" гостиницы. Байки затащили прямо в номер.

Вечером бродим по городу, покупаем хавчик, ужинаем в кафе. *Я заказал порцию «пельменя» (аналог лагмана, в который вместо лапши и мяса положили пельмени) и 10 пирожков с капустой и мясом. Смог съесть только 8. По малой нужде ходили на баскетбольное поле рядом со статуей Ленина. Аптек много, но нигде нет нужного нам шипучего витамина С. Вечером город не освещается абсолютно, в гостиницу возвращаемся, что называется, "по приборам".*

Ночевка на высоте 2060 м.



Дорога по ущелью р. Куртка



Нарынская трасса

## День 10 (10 августа)

г. Нарын - с. Эки-Нарын - с. Орюк-Там - р. Кара-Саз, пробег 95 км  
набор высоты 615 м

Ночью под окнами орали какие-то дети - придурки, мешали спать. Утром все-таки включили холодную воду, хоть умылись да побрились. *Стали делать ТО байков прямо в номере.* Позавтракали в кафе на автовокзале. Хотели подброситься до Таш-Башата, но маршрутчики заломили такую цену (1000 сом), что сразу расхотелось. Лучше уж мы сами!

**0,0 км** - автовокзал г. Нарын, новый отсчет километража.

Продолжаем путь по долине Нарына. Погода теплая, солнечная. Попутных грузовиков разумеется нет. Хорошее место для стоянки здесь найти сложно - почти все реки мутные.

**14,9 км** - с. Альш. Сразу за ним кончается асфальт (**16,7 км**), дальше идет щебенка. Дорога периодически забирается на отроги и спускается с них.

**31,0 км** - с. Каинды. Сразу за ним с. Таш-Башат, дорога уходит влево и спускается к мосту через Чонг-Нарын. Место слияния двух Нарынов очень красиво.

Дальше дорога поднимается по долине Кичи-Нарына, хорошая щебенка. Проезжаем с. Эки-Нарын, магазинов нет.

**49,7 км** - какая-то речка, левый приток Кичи-Нарына. Обедаем.

Дальше долина сужается и превращается в ущелье. Дорога скачет вверх - вниз и с берега на берег. Виды просто великолепные - красноватые скалы, поросшие Тянь-Шаньскими елями и бурная река внизу.

**53,2 км** (2364 м) - 1-й мост через р. Кичи-Нарын (на правый берег), всего через реку 5 мостов.

**56,9 км** - мост №2.

**62,9 км** - мост №3.

**67,4 км** - мост №4. Долина снова расширяется.

**79,8 км** - с. Орюк-Там. Первая половина села какая-то странная - на каждом втором доме спутниковая антенна и ни души...

**82,5 км** - мост №5, последний, сразу за селом. Основная дорога идет через него.

Проезжаем еще одну узкую долину, где впервые в этих местах встречаем машину.

Встаем на ночевку на берегу реки Кара-Саз (правый приток Кичи-Нарына). Нам повезло, вода в реке оказалась прозрачная, т.к. во всех речках до этого и в самом Кичи-Нарыне она непригодна для употребления.

Ночевка на высоте 2675 м. На данный момент это наша самая высокая ночевка, но завтра будет еще выше.



Ущелье реки Кичи-Нарын



## День 11 (11 августа)

р. Кара-Саз - р. Болгарт - гор. ист. Джилу-Суу - подъем на пер. Тон,  
пробег более 45 км  
набор высоты 1035 м

Вчера вечером Миша переел и теперь у него проблемы с желудком, ничего не ест. *Утром мутило. Ходил как сомнамбула.*

Выехали в 9:30. Погода хорошая, небо в облаках, не жарко.

**97,7 км** - мост через р. Кара-Саз. Сразу за мостом отходит полузаросшая дорога направо. Мы свернули на нее, решив, что это и есть нужная. На самом деле развилка чуть дальше, и получилось что мы просто немного срезали. Налево уходит дорога в Сары-Булак.

Наша дорога обходит слева гору (высота 3043 м) и возвращается в долину Кичи-Нарына, который дальше называется Болгартом.

**100,3 км** - мост через р. Кара-Каман. Довольно крупная мутная река.

Дорога хорошая, мелкая щебенка, после спуска в широкую долину р. Болгарт идет по ней практически без спусков - подъемов. В долине много всякой живности: бараны, лошади, коровы, и даже видели одного яка.

**105,3 км** - направо через мост ушла дорога в с. Арчалы.

Дальше дорога постепенно становится хуже, появляется много камней, ехать сложнее.

**133,6 км (3021 м)** - горячие источники Джилу-Суу, в домике, посещение стоит 50 сом. Влево уходит дорога на перевал Тон. Но отсюда спускаться к источникам сложно, склон крутой, есть нормальная дорога чуть раньше (метров на 400).

Налетает дикий ветер с дождем. Обедаем, прячась от ветра в развалинах какого-то сооружения.

Решаем идти через пер. Тон (вместо запланированного пер. Тосор), чтобы сэкономить время (хотя это очень сомнительно) и заодно поднять сложность похода (а вот это уж точно!).

Дорога на перевал уже давно не используется (разве что ненормальными велотуристами :)). В самом начале подъема дорога идет непонятно как, поэтому полезли напрямик до ближайшего витка серпантина, что оказалось очень тяжело. Как раз в это время на нас снова налетел дождь с градом и показал кто здесь хозяин :). Бродим небольшую речку под дождем (холодно!) и наконец выбираемся на дорогу. Впрочем, "дорога" это громко сказано - почти вся заросшая, заваленная камнями. О том, чтобы ехать, не может быть и речи, пешком-то трудно. Встречаем спускающихся пешеходников, говорят до перевала идти часа 2 (без груза), а на спуске есть лед, без кошек будет тяжело. Но это будет потом, а пока продолжаем забираться на перевал. *А сзади открываются такие чудесные, завораживающие виды на заснеженные горы.* Местами дорога обвалилась и теперь там узкие осыпные полки, проходить которые следует очень осторожно (байк со стороны обрыва). *Стало холодать. Ботинки мокрые, носки тоже.* Через 3 часа подъема (в 18:00) решаем встать на стоянку прямо на дороге, т.к. перевалить сегодня мы явно не успеем, к тому же непонятно что нас ожидает на спуске. Осталось набрать около 300 метров.

Ночевка на высоте 3710 м, самая высокая ночевка похода.



Спуск к р. Болгарт



Брод в начале подъема на перевал Тон



Дорога на перевал Тон, 1-я часть подъема



Дорогу подмыло

## День 12 (12 августа)

пер. Тон (4023 м) - с. Туура-Суу - с. Боконбаево, пробег более 33 км  
набор высоты 315 м, сброс высоты 2185 м

Ночь, как и должно быть на высоте, была холодная, но без дождя.

Утром берем последнюю часть перевала - тропа по осыпному склону крутизной около 45 градусов, идти надо осторожно.

**143,0 км** (4023 м) - пер. Тон. Цифра видимо неточная, поскольку часть пути шли медленно (меньше 2 км/ч велокомп не считает), и местами байк перетаскивали.

Виды обалденные, но на северном склоне хребта (по которому нам предстоит спускаться) лежит снег, что настораживает. Начинаем спускаться, и уже метров через 100-200 дорогу перегораживает ледник метров 10 в ширину. Лед смерзшийся, надо вырубать ступеньки (на что уйдет много времени), да и просто опасно. Обносим ледник сверху по склону. Но метров через 200, за поворотом обнаруживаем еще один ледник, а за ним третий, обойти которые уже невозможно, они тянутся далеко вверх и далеко вниз. Решаем спускаться по натоптанной (видимо пешеходниками) тропе, которая идет круто вниз серпантинном. Надеемся, что она обходит ледники.

Спускаться сложно, склон осыпается, крутизна градусов 45, а может и больше. И в конце концов снова оказываемся в окружении ледников. Я решаю прорываться вправо, где ледник относительно небольшой ширины, присыпан камнями и кажется проходимым, а Серега с Михой хотят влево, куда вроде бы идут лошадиные следы, но пойдя туда, они вскоре снова упрутся в большой ледник и возвращаются на мой путь. Я же тем временем при попытке пересечь первый ледник сорвался и проехал по нему вниз около 10 метров вместе с байком. Коварство ледника заключается в том, что сверху он присыпан землей с камнями, а снизу лед, что сразу не понятно. Все пространство вокруг заполнило облаком, ничего не видно, куда идти. Ребята при прохождении этого ледника точно так же сорвались и проехали по нему на заднице, но к счастью все обошлось. Вообще никому не рекомендую это повторять, т.к. опасно. На середине следующего ледника я снова был на грани срыва, но сумел достать из рюкзака топор и вырубить ступеньки.

Наконец, снова собравшись вместе, потащили рюкзаки с байками по камням вниз по долине, пытаюсь найти дорогу. Но все вокруг было в тумане, шел дождь и разглядеть ничего не получалось. Только через 2 часа пути мы увидели вдали нужную дорогу, до которой добирались еще час.

Но вот мы на дороге. Хотя она и не очень - заброшенная грунтовка с кучей камней, но по ней хоть как-то можно ехать!

**147,0 км** (3447 м) - вышли на дорогу. Цифра снова неточная, т.к. много тащили на себе.

**150,3 км** (3150 м) - мост через р. Тон (на левый берег), рядом стоят юрты чабанов. Здесь дорога становится лучше, можно уже нормально ехать.

**162,9 км** - еще один мост.

**163,7 км** - выезд на дорогу в с. Туура-Суу, направо. Налево пошла дорога в юрт-лагерь Бель-Там. Следует сказать, что в реальности дорога идет не так, как показано на 5-километровой карте, на самом деле дорога более короткая.

~**167 км** - с. Туура-Суу.

**172,5 км** - выезд на Иссык-Кульскую трассу. Решаем остановиться на ночь в Боконбаево (до него 2 км, правда не по пути). Находим домик с магазином "Темирбек", хозяева которого сдают комнаты. Они просят 250 сом за человека (это все-таки Иссык-Куль, здесь все дорого), но для нас это слишком и мы договариваемся за 200 сом со всех, но без кроватей и удобств. Проводим стирку, моемся в тазике прямо во дворе, после чего плотно ужинаем. Вечером опять дождь. *Подали ужин – это было божественно! Наконец-то мы поели шорпо, вкуснятина! Также был салатик из свежих огурцов и помидоров, пара рулетиков, вафельный торт и чай. Наевшись, завалились спать в предоставленном помещении на полу в спальниках.*

Ночевка на высоте 1840 м.



Последний этап подъема на перевал Тон



Первый ледник на дороге



Спуск по бездорожью



## День 13 (13 августа)

с. Боконбаево - с. Кара-Коо - берег оз. Иссык-Куль, пробег 46 км  
набор высоты 200 м, сброс высоты 430 м

Утром вставать не торопимся, спешить нам некуда. Сушим утюгом мокрую одежду, не успевшую высохнуть за ночь, завтракаем. Едем в центр Боконбаево позвонить и по аптекам. Снова нигде нет шипучего витамина С, но даже обычной аскорбинки с глюкозой постоянно оказывается в наличии всего 1-2 упаковки. Ну что за дела?

Выезжаем на Иссык-Кульскую трассу и едем на запад. Асфальт иногда хороший, но в основном разбитый. И как машины здесь умудряются так летать? Прямо вдоль дороги растут дикие абрикосы, яблоки.

**182,1 км** - р. Ак-Сай. Дальше идет подъем на небольшой перевал, но встречный ветер сильно мешает.

**198,6 км** - р. Ак-Терек (в деревне Кызыл-Туу).

В с. Бар-Булак покупаем ведро абрикосов за 25 сом (просили 30, но мы поторговались). Нам бы в Новосиб такие цены! :)

**211,3 км** - с. Шор-Булак. Вскоре дорога выходит довольно близко к берегу Иссык-Куля и идет вдоль него.

**218,8 км** - сворачиваем с трассы и едем по заросшей дорожке на берег озера, здесь у нас запланирована дневка. Берег немного заболочен, довольно много комаров, но в целом нормально.

Едем с Серегой налегке в с. Кара-Талаа за продуктами на день, берем 10-килограммовый арбуз, пиво и прочие удовольствия. Хотели поесть в кафе, но из еды было только аш-лям-фу (лапша с острой подливкой в холодном виде), совсем не наелись.

На обратном пути я проколол переднее колесо, пришлось километров 5 идти пешком, т.к. запаски с собой не было (поехал налегке) и попутных машин по закону подлости тоже.

Ночевка на высоте 1610 м.

## День 14 (14 августа)

оз. Иссык-Куль, дневка; переезд до с. Оттук, пробег 18 км  
набор высоты 0 м

Сегодня у нас отдых, с утра делаем помывку и ремонт байков, купаемся в Иссык-Куле (вода теплая), загораем. Правда достают комары, этих тварей жара совершенно не пугает. Обьедаемся арбузом и ведром абрикосов.

К вечеру решаем все же проехать немного и сменить место базирования. *Блин, какой-то птЫц клюнул нас в задницу!*

**225,8 км** - с. Кара-Талаа. Ужинаем в кафе-юрте, манты (порция 5 шт. - 40 сом).

Я обнаруживаю, что постепенно спускает переднее колесо. Оказалось, подцепил колючку при выезде с места дневки. Еду, подкачивая его каждые 2 километра.

**233,7 км** - с. Оттук. За селом ищем место на берегу Иссык-Куля. К берегу приходится продираться по полю с колючками. Миша прокалывает заднее колесо, клеит 2 заплатки, но все мимо, дико матерится :) *Ну нафига было уезжать с того места?.. Тем более на новом подступ к воде был очень плохим.*

У меня оказывается заднее колесо тоже спускает. Проклятые колючки!

Ночевка на высоте 1610 м.



Панорама озера Иссык-Куль

## День 15 (15 августа)

с. Оттук - с. Кочкорка - с. Ак-Джар - с. Орток, пробег 83 км  
набор высоты 440 м

С утра клеим колеса, но по пути к дороге через колючки Миша снова прокалывается, матерится еще сильнее и наконец ставит запаску.

Выехали в 9:40. Светит солнце, тепло.

**240,7 км** - поворот налево, на короткую дорогу до Кочкорки. Нормальный асфальт, машин нет, красота! Идет постепенный набор высоты, но по хорошей дороге и без ветра он почти не ощущается.

**253,1 км** - выезд на трассу Балыкчы - Кочкорка, на перекрестке стоит очередной памятник оленю.

Дорога огибает гору 2243 м и выходит к Орто-Токойскому водохранилищу, из которого вытекает великая киргизская река Чу, в долине которой растет лучшая в мире конопля :) Обойдя водохранилище, дорога входит в долину р. Кочкор.

**273,4 км** - вправо, через мост уходит дорога в Бишкек, асфальт.

**279,9 км** - с. Семиз-Бель, совсем небольшое.

**283,8 км** - въезд в Кочкорку, налево пошла объездная дорога. Райцентр, много магазинов, почта, телефон. Обедаем в кафешке "Даам" (лагман, пельмени).

**287,3 км** - первый перекресток со светофором (неработающим разумеется) в центре Кочкорки. Нам направо, вниз.

**288,6 км** - мост через р. Кочкор, за ним начинается совхоз Кочкорка. Еще через 1 км развилка, нам налево, в с. Ак-Джар. До него идет разбитый асфальт.

**300,2 км** - с. Ак-Джар. Дальше дорога еще хуже, местами щебенка.

**305,8 км** - с. Кум-Дёбё. В начале деревни есть развилка, нам нужно было повернуть направо, но мы зачем-то поехали налево, через деревню, и продираясь по ужасным деревенским улицам, попали в с. Бугучу. Спросили дорогу у местного мужика, тот вызвался проводить нас на осле, и хвастался какой у него уникальный ишак - каштановый с белой полосой на морде.

Пока выезжали на дорогу, Миша снова проколел колесо, на этот раз переднее. Пока ремонтировался, пообщались с местными. Говорят, отсюда есть конная дорога в Чуйскую долину через перевал Шамси.

**312,1 км** - выехали наконец на нужную дорогу. Трясучая щебенка со "стиральной доской". Погода тем временем испортилась, со стороны Киргизского хребта дует сильный ветер и идет мощная гроза.

**320,8 км** - поворот на с. Орток. Гроза уже дошла до нас, решаем укрыться от непогоды в строении типа дворика для скота, благо он оказался пустым и без навоза :), видно недавно построен. Успеваем как раз вовремя. Ставим палатку прямо внутри, под крышей.

Ночевка на высоте 2050 м.



Дорога в Ак-Кудук

## День 16 (16 августа)

с. Орток - р. Вост. Каракол - подъем на пер. Кёгёты, пробег 47 км  
набор высоты 1409 м

С утра погода хорошая, в 9:30 выехали *опять отбивать задницы на этой плохой дороге.*

**327,5 км** - с. Ак-Кудук, довольно крупное. На въезде до сих пор стоит старая табличка с названием "Комсомол".

**334,6 км** - с. Дён-Алыш, еще крупнее, даже есть одно 2-этажное здание. В селе асфальт.

Дальше дорога постепенно становится хуже, больше камней. Нас в очередной раз накрывает дождь с градом. Долина постепенно сужается, основная дорога идет по левому берегу р. Вост. Каракол.

**348,5 км** - ушла дорога вправо, видимо на пер. Шамси.

**350,3 км** - мост через левый приток Вост. Каракола, перед ним направо уходит еще одна дорога, снова на пер. Шамси. Вскоре через мост пошла дорога влево, которая дальше идет по правому берегу реки. Но она значительно хуже и скачет по горам вверх - вниз.

**358,2 км (2770 м)** - направо пошла наша дорога на пер. Кёгёты.

Становимся на обед, перед штурмом перевала надо подкрепиться. Пока обедали, по дороге в сторону перевала проехал "Москвич". Неужели дорога проезжая? Местные говорят, что мы проедем :)

Продолжили движение в 14:40 и вскоре встретили тот самый "Москвич". Дорога перегорожена, дальше он ехать не может. Но мы-то можем! Вначале дорога вполне терпимая, даже можно ехать, подъем идет по долине р. Кёгёты Юж. Но уже буквально через 1,5-2 км становится совершенно непроезжей - заросшей и заваленной камнями. Очень напоминает дорогу на уже пройденный перевал Тон. Хорошо хоть, что практически везде можно катить байк рядом, не снимая рюкзака. В начале подъема, на высоте около 3000 м на дороге нам попался небольшой снежник. И откуда он здесь взялся?

**365,8 км (3320 м)** - дорога переходит на правый берег р. Кёгёты Юж. Мост целый.

**366,8 км** - через пару витков серпантина дорога возвращается на левый берег. Мост смыт, но брод простейший.

18:00. Погода снова портится, начался дождь, а у меня опять спустило заднее колесо. Решаю вставить на стоянку и взять перевал завтра, т.е. повторить тактику, примененную при прохождении перевала Тон. Осталось набрать около 300 м.

Под дождем ремонтирую колесо, проблему решаю радикально - меняю камеру вместе с покрышкой, не зря же я ее везу! :)

*Сергея начал заболеть, кашляет. Выпил для лечения сначала коньяку, потом добавил так называемой «чачей», спирт + соус чили.*

Ночевка на высоте 3459 м. *Опять холодно будет. И постоянный ветер.*



Дорога по долине реки Вост. Каракол



Снежник на дороге



Дорога на перевал Кёгёты, 1-я часть подъема



Дорога на перевал Кёгёты, 2-я часть подъема

## День 17 (17 августа)

пер. Кёгёты (3775 м) - с. Ак-Сай, пробег 60 км  
набор высоты 316 м, сброс высоты 2878 м

Ночью, как и полагается, было холодно и я в очередной раз радовался, что у меня хороший спальник. Хоть и встали в 6:00, но выехали (точнее вышли) все равно в 9:00, т.к. почти целый час ждали пока закипит чай - хваленая супер-горелка Primus Omnifuel безбожно глючила.

Продолжаем забираться на пер. Кёгёты, дорога местами размыта и обвалилась, приходится тащить груз на себе. На подъеме нас посыпало снегом, а на самом перевале сильный ветер.

**370,1 км** (3775 м) - пер. Кёгёты. Наконец-то забрались! Это наш последний перевал в этом походе.

*Игорь делает панораму открывающегося вида. Внизу лежат снежники. Хорошо, что нам не через них.*

Серпантин на спуске в гораздо лучшем состоянии, чем на подъеме - почти везде можно ехать, лишь иногда протаскивая через заваленные участки. Дорога здесь построена более удачно, ее почти не размывает.

**377,8 км** - первый брод через р. Кёгёты, на правый берег. Здесь это пока еще маленький ручеек, проблем нет.

Дальше дорога входит в узкую долину р. Кёгёты, здесь-то и начинаются проблемы - в прошлом году здесь сошел сель, все мосты смыло, дорогу местами размыло, местами завалило камнями, приходится тащить груз на себе. Хорошо хоть, что для нас это спуск, а не подъем :).

**385,1 км** - первый разрушенный участок дороги, около километра длиной, в середине участка второй брод через р. Кёгёты. Здесь она уже заметно больше.

**387,2 км** - третий брод, снова на правый берег. Глубина по колено, ширина метров 5, сильное течение. Дальше регулярно попадаются смытые участки дороги с прижимами, приходится идти напролом.

**390,2 км** - 4-й, последний брод, самый сложный из всех, но тем не менее проходимый без особых проблем. Зато трудности дороги в полной мере компенсируются прекрасными видами, ущелье очень красивое.

Уже перед самым выходом на нормальную дорогу Миша падает и подворачивает ногу. Вроде ничего страшного (похоже связки потянул), но неприятно.

**391,0 км** - мост (целый!) через р. Кёгёты. Это вселяет надежду, что дальше дорога в порядке. И правда, через 800 м стоит дорожная техника и жилые вагончики. Прорвались!

Продолжаем спуск по ущелью, встречаем егерей на "Ниве". Они выразили сильное восхищение, когда узнали наш маршрут ("Мы-то придурки, а вы вообще!"), объяснили дорогу дальше и дали нахаляву буханку хлеба и семечек.

**400,4 км** (1543 м) - очередной мост, на правый берег, за которым нам налево. Через 300 м снова мост, на левый берег, вскоре после которого начинается асфальт. Дорога все время под гору, едем со скоростью 30-40 км/ч.

**415,2 км** - снова развилка, нам налево.

Вскоре начинается бывшее с. Советское, сейчас это 2 села - название первого не запомнил, второе - Рот-Фронт. Сразу за ним наша дорога уходит направо (**418,0 км**), в с. Ивановка.

**421,8 км** - с. Ак-Сай. Дорога хорошая, асфальт, все время вниз, одно удовольствие :)

Встаем на ночевку в 6 километрах от Ак-Сая, отъехав от дороги около километра в поле и спрятавшись за посадками деревьев. Опять объелись арбузом, купленным в с. Рот-Фронт.

Ночевка на высоте 897 м. Установили рекорд похода по сбросу высоты за день.





Спуск с перевала Кёгёты



Это все, что осталось от дороги (долина реки Кёгёты)



Последний брод через р. Кёгёты

## День 18 (18 августа)

с. Ак-Сай - с. Ивановка - г. Кант - г. Бишкек, пробег 48 км  
сброс высоты 124 м

Утром решили не тратить время на приготовление пищи, а позавтракать в кафе в Ивановке, благо до нее всего 10 км под горку. Но хоть и не готовили, а все равно потратили на сборы 1,5 часа. По асфальтовой дороге быстро долетаем до Ивановки.

~**437,5 км** - Ивановка. Позавтракали в кафе "Урумчи". Чувствуется, что на трассе все дороже (бишбармак - 40 сом).

Дальше до Бишкека обычная загруженная асфальтовая дорога, ничем не примечательная. Качество асфальта зачастую оставляет желать лучшего.

**456,1 км** - г. Кант, в котором находится российская военная авиабаза.

**475,5 км** - Бишкек. Финиш!

Долго плуаем по городу в поисках дома, где живут знакомые Сергея. Наконец находим и останавливаемся у них. Добрые хозяева накормили нас так, что мы еле могли передвигаться :)

После сытного обеда идем на Баткенский, потом на Ошский рынок, бродим там целых 2 часа. Восточный базар - это что-то! Такое изобилие! Покупаем фрукты, сувениры. Много что хочется попробовать, но уже ничего не лезет :)

Вечером поехали с Серегой (Миша остался дома, болит нога после вчерашнего падения) покататься по Бишкеку, заехали на центральную площадь. Домой вернулись уже в темноте. Город, кстати, ночью почти не освещается. Помылись, постирались, отметили окончание похода (всё цивильно - шампанское, торт, огромная дыня) и спать. Всю ночь доставали комары, так и не дали нормально поспать.

Ночевка на высоте 773 м.



На центральной площади Бишкека

## День 19 (19 августа)

### переезд в Алма-Ату

Утром попрощались с гостеприимными хозяевами и в путь. Еще раз заехали на центральную площадь (т.к. вчера вечером фотки получились плохо), потом посидели часок в интернете (35 сом за час, грабеж!), кинули на форум ВелозНска несколько фоток с похода, после чего двинули на уже знакомый автовокзал. Погрузились в маршрутку, заплатили 1100 сом за все, включая багаж, и поехали в Алма-Ату. В этот раз водила попался не такой веселый, как по пути сюда, еще и ехал медленно. На границе снова никаких проблем не возникло, киргизская пограничница даже не стала проверять данные в регистрационном листе (а вдруг регистрация на других людей!), просто мельком глянула и всё. Казахи поставили в паспорт уже знакомый штампик о въезде.

Дальше все та же недоделанная дорога до Алма-Аты со множеством объездов.

В Алма-Ату прибыли в 6 часов вечера. На автовокзале Сайран нас встретил известный алма-атинский велотурист Дмитрий Супонников (ака Димыч, <http://dsp.kz/tour>), у которого мы и остановились на ночь. Вечером показывали друг другу фотки с походов и пили пиво :) *А также обжирались курицей и пельменями :)*

## Дни 20, 21, 22

### Алма-Ата - Новосибирск (поезд)

Утром Димыч уехал на местные байкерские соревнования, а мы с другим алма-атинским велотуристом Димой Щеняевым (ака Folindril) поехали смотреть город. Побывали на Новой площади, в парке 28 панфиловцев. Хотели подняться по канатной дороге и посмотреть на город сверху, но она к сожалению не работала. *Вроде бы недолго ходили, всего пару часов, а тем не менее устали.*

На обед съели очередной арбуз, после чего попрощались с Димой и поехали на вокзал, наш поезд в шестом часу вечера. Замечу, что у нас были билеты на поезд казахского формирования №302 (российский №326 конечно лучше, но он ходит по нечетным числам, что для нас в данном случае было неудобно). А это значит более худшие условия и полный произвол. *На вокзале с нас сразу непонятно за что содрали по 100 тенге. Типа за оформление ручной клади. Жулики с печатями!* При посадке проводник не захотел пускать нас в вагон с байками ("это у себя в России вы можете ездить с великами, а у нас свои правила"). *А тем временем непрерывным потоком внутрь вагона (да и всего поезда) загружали баулы размером с рост человека. И при этом велосипеды в разобранном виде – «низзя». Уроды!* Пришлось перейти к неформальным методам общения (попросту говоря, предложить взятку, сошлись на 2500 тенге).

Ну а в самом поезде все оказалось даже лучше, чем я ожидал - все полки были на месте, животных в тамбурах почему-то никто не перевозил, шмотками и арбузами проходы и туалеты забиты не были :) Мы даже без проблем разместили свои байки (учитывая то, что у нас были боковые места). И оказывается, в вагонах даже иногда моют пол! :)

Ночью проснулся оттого, что кто-то приставил к моей полке лестницу. Оказалось это казахи-челноки начали прятать свой товар в потолок вагона. Методика простая - откручивается лампа освещения или вентиляционная решетка и перед вами тайник очень большого объема. Запихав туда полный баул трусов, они закрутили все обратно и удалились. Однако, на утро работа продолжилась и они запихали туда еще 2 баула носков. И это только в одном купе, а подобная работа шла по всему поезду! *Затем на третью полку поместили девушку-«зайца». В нашем вагоне ехало 5-7 «зайцев».*

Казахскую границу прошли нормально, таможенники ничего "не заметили" (видимо получив свою долю). Но впереди была еще российская граница! Не знаю, то ли наши таможенники настолько бдительные, что сами нашли контрабанду, то ли сказал кто-то из пассажиров (кого достали мешающие спать контрабандисты), но так или иначе спрятанный товар начали вытаскивать! Неужели наша таможня такая честная и неподкупная (или им просто мало предложили)? Процесс вытряхивания трусов из потолка очень долгий и увлекательный :, поэтому поезд вместо положенных 1,5 часов простоял на границе 4,5 часа, и соответственно стал опаздывать на 3 часа. Ну и напоследок поезд не остановился на станции Сеятель, где надо было выходить нам с Мишей. Пришлось ехать до конца и потом возвращаться обратно на электричке, потеряли еще почти 3 часа. Но так или иначе, мы вернулись домой живые и здоровые, а это главное!



## **Выводы и рекомендации**

Маршрут оптимально проходить с июля по сентябрь, но следует иметь в виду, что в летние месяцы (особенно июль) в низких долинах очень жарко. В июне высокие перевалы еще закрыты снегом, а осенью в горах погода уже может испортиться. В нашем походе на высоте более 3000 м почти всегда были осадки в виде града, дождя или снега (исключение - пер. Тёо-Ашуу) и всегда ветер.

Для прохождения маршрута необходимы надежные велосипеды, способные выдержать плохие дороги. Горные велосипеды (МТВ) предпочтительнее, однако годятся и гибриды с 28"-колесами. Очень важно качество втулок (желательно уровня Deore и выше), ободов (обязательно двойные, хотя бы на заднее колесо) и спиц (нерж. сталь 2 мм). Особое внимание уделить конструкции багажника, он должен выдерживать нагрузку не менее 30 кг. Тормоза должны обеспечивать хорошее торможение груженого байка на спуске, лучше если это будут механические дисковые тормоза (гидравлика не рекомендуется по причине сложности ремонта в полевых условиях) или ви-брейки высокого уровня. Амортизаторы желательны, но можно и без них – в этом случае скорость передвижения будет ниже.

Для перевозки груза необходим велорюкзак на багажник типа «штаны» с удобной системой для переноски на спине. Рюкзак должен также обладать достаточной влагостойкостью. Из имевшихся в нашей группе рюкзаков лучше всех себя показал «Трек-85» фирмы «ПИК-99» (удобен в использовании, мало промокает), на втором месте «Мираж-80» фирмы «Снаряжение» (более мягкая ткань, промокаемость выше). Рюкзак же новосибирской фирмы «ТурАтелье» для таких походов малопригоден.

Из снаряжения очень важны палатка (лучше полусфера с водостойкостью тента и пола не менее 4000 мм) и спальник (с температурой комфорта 0 +5°C). Из одежды желательны мембранные куртки и горные ботинки (для движения по бездорожью).

На протяжении почти всего маршрута нет дров в количестве, достаточном для приготовления пищи, поэтому с собой следует брать горелку. Газовые баллоны в Киргизии найти можно не всегда, а везти с собой через границу проблематично (хотя в нашем случае багаж ни разу не проверяли и провезти можно было все что угодно, но это не всегда так), поэтому имеет смысл готовить на бензине. Бензин в Киргизии в основном А-80 среднего качества, но готовить на нем вполне можно.

Регистрацию в Киргизии можно оформить через любую турфирму ("Tien-Shan Travel" - <http://www.tien-shan.com>, "Horizon Travel" - <http://www.horizon.elcat.kg> и другие), заранее прислав им паспортные данные (обычная цена - 5\$ с человека), либо самостоятельно в местном ОВиРе, если у вас есть знакомые, проживающие в Киргизии. Киргизия находится в одном часовом поясе с Новосибирском, но летом разница во времени - 1 час, т.к. в Киргизии сейчас не переходят на летнее время.

Деньги можно везти в рублях (менять на доллары/евро не нужно), в Бишкеке и других крупных городах их можно поменять на сомы в любом обменном пункте.

Местное население в Киргизии относится к туристам доброжелательно, причем отношение к вам тем лучше, чем более отдаленный от цивилизации район вы посещаете. Угощают чаем, кумысом (кислый напиток из кобыльего молока, считающийся гордостью киргизов), стараются помочь. В деревнях местные практически всегда принимали нас за иностранцев и кричали "Hello!", особенно дети.

Выбор продуктов в деревенских магазинах невелик, закупки лучше делать в крупных населенных пунктах, райцентрах. В качестве хлеба лучше использовать традиционные лепешки. Выбор круп ограничен, причем гречка и рис стоят не дешевле чем в России (30 сом/кг). Тушенка если есть, то соевая, поэтому есть смысл взять с собой сублимированное мясо.

В различных кафе цены по сравнению с Россией низкие, обычно порция (причем нормального объема) стоит 20-35 сом. При возможности мы всегда питались в кафе, чтобы сэкономить время и разнообразить меню.

На рынках тоже все достаточно дешево, особенно местные фрукты и выпечка. Очень дешевые парикмахерские (по-киргизски "чач-тарач" :), мужская стрижка стоит 35-40 сом. Торговаться на рынке - это нормально, чем мы активно пользовались. Но больше всего удивило то, что торговаться можно даже в магазинах!

Покрытие сотовой сетью на территории Киргизии небольшое, связь есть только в Чуйской и Нарынской долинах и на берегу Иссык-Куля. Мы приобрели в Бишкеке сим-карту местного оператора БиТел (<http://www.bitel.kg>) и пользовались ей для отправки СМСок на маршруте.

В целом Киргизия как страна очень понравилась - красивейшая природа, приветливое местное население. Поход получился очень интересным и насыщенным. Мы очень рады, что смогли там побывать.

## График движения

Дата	День пути	Участок маршрута	Км	Способ передвижения	Хар-ка участка	Набор высоты	Сброс высоты	Высота ночевки
31.07	0	г. Кара-Балта - трасса на Сосновку	11	велo	асфальт	130	0	975
1.08.	1	Трасса на Сосновку - пер. Тёо-Ашуу - долина р. Суусамыр	76	велo	асфальт	<b>2230</b>	945	2260
2.08.	2	Долина р. Суусамыр - пер. Ала-Бель - р. Чычкан	88	велo	асфальт	915	1087	2088
3.08.	3	р. Чычкан - с. Токтогул - с. Торкент - с. Сары-Сөгёт - пер. Туздуу-Суу - р. Туздуу-Суу	102	велo	асфальт, каменная грунтовка	1476	1824	1740
4.08.	4	р. Туздуу-Суу - пер. Джаманбай-Бель - с. Толук - под пер. Тертжайлак	45	велo	каменная грунтовка	1101	1091	1750
5.08.	5	пер. Тертжайлак - с. Сары-Камыш	51	велo	каменная грунтовка	864	1117	1497
6.08.	6	с. Сары-Камыш - с. Орнёк - с. Арал	46	велo	каменная грунтовка, броды, щебенка	361	402	1456
7.08.	7	с. Арал - с. Чаек - с. Баш-Кууганды - р. Кара-Кичи	73	велo	асфальт, щебенка	1086	-	2542
8.08.	8	пер. Кара-Кичи - оз. Сонг-Кёль - пер. Молдо-Ашуу - р. Куртка	56	велo	каменная грунтовка	1001	1028	2515
9.08.	9	р. Куртка - с. Ак-Тал - г. Нарын	92	велo	каменная грунтовка, асфальт	430	885	2060
10.08.	10	г. Нарын - с. Эки-Нарын - с. Орюк-Там - р. Кара-Саз	95	велo	асфальт, щебенка	615	-	2675
11.08.	11	р. Кара-Саз - р. Болгарт - гор. ист. Джилу-Суу - подъем на пер. Тон	> 45	велo, пеше	щебенка, каменная грунтовка, разрушенная дорога	1035	-	<b>3710</b>
12.08.	12	пер. Тон - с. Туура-Суу - с. Боконбаево	> 33	пеше, велo	разрушенная дорога, тропа, бездорожье (ледник, камни), каменная грунтовка	315	2185	1840
13.08.	13	с. Боконбаево - с. Кара-Коо - берег оз. Иссык-Куль	46	велo	асфальт	200	430	1610
14.08.	14	оз. Иссык-Куль, дневка	18	велo	асфальт	0	0	1610
15.08.	15	с. Оттук - с. Кочкорка - с. Ак-Джар - с. Орток	83	велo	асфальт, щебенка	440	-	2050
16.08.	16	с. Орток - р. Вост. Каракол - подъем на пер. Кёгёты	47	велo, пеше	каменная грунтовка, разрушенная дорога	1409	-	3459
17.08.	17	пер. Кёгёты - с. Ак-Сай	60	пеше, велo	разрушенная дорога, тропа, бездорожье (камни, прижимы, броды), щебенка, асфальт	316	<b>2878</b>	897
18.08.	18	с. Ак-Сай - с. Ивановка - г. Кант - г. Бишкек	48	велo	асфальт	-	124	773
		<b>Всего</b>	<b>1115 км</b>			<b>более 14000 м</b>		

## Расчет категории сложности

### 1. Локальные препятствия

Тип	Местонахождение	Длина (км)	Эквивалентный километраж
Морена (н/к)	спуск с пер. Тон	2	40
Морена (н/к)	р. Кёгёты	1,6	32
Ледник (1А)	спуск с пер. Тон	0,1	4
Переправа (брод)	р. Катур-Суу	3*0,005	1,5
Переправа (простейшая)	приток р. Кёкёмерен	0,005	2
Переправа (брод)	приток р. Кёкёмерен	0,005	0,5
Переправа (брод)	подъем на пер. Тон	0,005	0,5
Переправа (брод)	р. Кёгёты	0,003	0,5
Переправа (простейшая)	р. Кёгёты	3*0,005	6
		<b>Итого</b>	<b>87,0</b>

#### *Интенсивность:*

$$I = ((1115+87)*19,2)/(18*700) = 1,83.$$

### 2. Протяженные препятствия

#### *2.1. Горные препятствия*

Наименование	Кнв	Кв	Кпк	Ккр	Баллы	КС
пер. Тёо-Ашуу	1,6	1,55	0,8	1,2	2,38	3
пер. Ала-Бель	1,35	1,55	0,8	1,0	1,67	2
пер. Джаманбай-Бель	1,15	1,35	1,3	1,2	2,42	3
пер. Тертжайляк	1,35	1,4	1,6	1,05	3,18	3
пер. Кара-Кичи	1,15	1,55	1,0	1,2	2,14	2
пер. Тон	1,4	1,8	2,5	1,4	8,82	6
пер. Кёгёты	1,4	1,7	2,5	1,3	7,74	5

#### *2.2. Равнинные препятствия*

Наименование	Кпк	Кпр	Кпер	Кв	Баллы	КС
р. Торкент - р. Ковюксу	1,3	1,73	1,4	1,25	3,94	4
Долина р. Кёкёмерен	1,3	1,2	1,2	1,15	2,15	2
Ущелье р. Кичи-Нарын	1,3	1,47	1,3	1,4	3,48	3
Долина р. Вост. Каракол	1,3	1,2	1,2	1,4	2,62	3

### 3. Сумма баллов за препятствия

КС	Число	Баллы	Баллы в зачет
2	3	5,96	5
3	5	14,08	5
4	1	3,94	3,94
5	1	7,74	7,74
6	1	8,82	8,82
		<b>Всего</b>	<b>30,5</b>

### 4. Автономность

$$A = 1,3*(4/17) + 1,2*(9/17) + 1,1*(4/17) = 1,2.$$

### 5. Категория сложности

$$КС = 30,5*1,83*1,2 = 66,98. \text{ Категория сложности } 5.$$

## **Поломки велосипедов**

В целом техника прошла маршрут очень успешно, серьезных поломок не было. Конечно же, этому способствовала предподходная подготовка байков.

Поломки были следующие:

- Сломалась стойка багажника у Миши: багажник не очень удачной конструкции, от советского велосипеда, подржавевший от времени. Проблема решилась просто: до ближайшего сварщика было всего 300 м.
- Срезало болт крепления багажника у Игоря. Вовремя не заметил, из-за чего надломилось еще и верхнее крепление. Поставив новый болт, проехал в таком состоянии около 100 км до Нарына, где нашел сварщика. Багажник тоже не самой удачной конструкции, однако выдержавший перед этим 2 серьезных похода.
- Появился сильный люфт в задней втулке у Сергея. Видимо, контргайка была не затянута. После затяжки проблем больше не возникало.
- Треснул держатель велобутылки у Игоря. Накопилась усталость за год эксплуатации, да и конструкция не очень удачная.
- Многочисленные проколы колочками на Иссык-Куле. Использование покрышек с кевларовой защитой уменьшает количество проколов, но не избавляет от них полностью.

Есть также претензии к работе тормозов на велосипеде Игоря. Тормоза клещевого типа от «Старт-Шоссе» не обеспечивают хорошего торможения даже с хорошими колодками.

## **Список индивидуального снаряжения**

Велорюкзак	Велочехол (для перевозки в поезде)
Спальник	Туристический коврик
КЛМН	Куртка для езды (мембрана)
Штаны (для холодной погоды)	Шорты (для теплой погоды)
Футболка (2 шт.)	Тельняшка с длинным рукавом
Свитер (для стоянок)	Сандалии
Горные ботинки	Кепка или велошлем
Нижнее белье (носки, трусы, плавки)	Туалетные принадлежности, полотенце
Шерстяные носки	Налобный фонарь (светодиодный)
Велоперчатки	Документы, деньги
Крем солнцезащитный	Солнцезащитные очки
Велонасос	Спички (личный н/з)

## **Список группового снаряжения**

Палатка Normal «Лотос-4»	Горелка мультитопливная Primus Omnifuel
Котлы (3 и 4 л)	GPS Garmin Summit
Топор	Карты, компас, маршрутные документы
Спички, зажигалки, оргстекло	Репшнур (8 мм – 20 м, 6 мм – 50 м)
Карабины (2 шт.)	Мед. аптечка
Велоремнабор	Швейнабор (иголки, нитки)
Велозамки (2 шт.)	Фотопринадлежности (2 комплекта)

## Список ремнабора

Запасные камеры (по 2 шт. на человека)	Запасные покрышки (2 шт.)
Тормозные колодки (по 2 пары на чел.)	Спицы (по 5 шт. на каждого)
Комплект тросиков	Петухи (на каждого)
Велоаптечка	Пассатижи
Отвертка	Набор 6-гранников
Ключ спицевой	Выжимка цепи
Съемник кассеты	Разводной ключ
Съемник шатунов	Надфиль
Ножницы	Ключ на 15 (для педалей)
Гайки, болты	Изолента
Смазка для цепи	Смазка густая (МС-1000)
Проволока	

## Список аптечки

<b>Перевязочные материалы</b>	
Бинты	Бинт эластичный
Салфетки кровоостанавливающие	Пластырь бактерицидный
<b>Антисептики</b>	
Гидроперит (табл.)	Йод, 5% р-р в спирте
Фурациллин (табл.)	Индометацин (мазь)
<b>Болеутоляющие и жаропонижающие средства</b>	
Аспирин	Анальгин
Цитрамон	Баралгин
Парацетамол	
<b>Средства для лечения органов пищеварения</b>	
Мезим форте	Лоперамид
Левомецетин	Уголь активир.
<b>Прочие средства</b>	
<b>При поражениях глаз</b>	Альбуцид (капли)
<b>При аллергии</b>	Супрастин
<b>При болях в животе</b>	Но-Шпа
<b>При укусе клеща</b>	Йодантипирин
Мазь «Звездочка»	Доксициклин (антибиотик)
Финалгон (мазь)	Нашатырный спирт (ампулы)
<b>Средства для планового расходования</b>	
Поливитамины (Дуовит, Алфавит)	Упсавит (шипучий витамин С)
<b>Для адаптации к высоте</b>	Дибазол (0,5 таблетки в день)

### Денежные расходы (на одного человека)

Транспортные расходы	2780
Взятка проводнику	180
Регистрация в Киргизии	150
Питание на маршруте	2600
Проживание в гостиницах	100
Мобильная связь	150
<b>Всего:</b>	<b>~6000 руб.</b>