ОТЧЕТ

о прохождении велотуристического спортивного похода
4 КС с элементами 5 КС
по юго-восточному Казахстану,
совершенному с 26 апреля по 10 мая 2014 г.
группой туристов московского велоклуба «3х9»

Маршрут: *Сары-Озек – пер. Кызылкора (1530 м) – Талапты – Балпык – Карабулак – Жетысу – пер.Суыктобе (2650 м) – Рудничный – Чубар – пер. Уйгентас (2200 м) – пер.1933 м – Жаркент-Арасан – Коктал – Или – Ташкарасу – горы Богеты – Чарынский каньон – Кокпек – Бартогайское вдхр. – плато Асы – Тургенское ущелье – Есик - Алматы*

Маршрутная книжка № 1/5 – 404 (ФСТ-ОТМ)
Руководитель группы: **Кузов Алексей Владимирович**
E-mail: scourge@mail.ru
Тел. +7(916) 012-89-53

Маршрутно-квалификационная комиссия
_____
_____
рассмотрела отчет и считает, что поход может быть зачтен всем участникам и руководителю
_____ категорией сложности.

Отчет использовать в библиотеке _____

Судья маршрутной квалификации _____(подпись) _____(Фамилия, И.О.)

Штамп МКК

Москва
2014 г.

СОДЕРЖАНИЕ

СПРАВОЧНЫЕ СВЕДЕНИЯ О ПОХОДЕ 3
УЧАСТНИКИ ГРУППЫ 4
ХАРАКТЕРИСТИКА РАЙОНА ПОХОДА 5
СМЫСЛОВАЯ ИДЕЯ ПОХОДА 9
ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА МАРШРУТА 9
ВАРИАНТЫ ПОДЪЕЗДА И ОТЪЕЗДА, ДРУГИЕ ПОЛЕЗНЫЕ СВЕДЕНИЯ 11
ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ ЗАЯВЛЕННЫЙ 12
ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ ФАКТИЧЕСКИЙ 13
МЕТЕОНАБЛЮДЕНИЯ 14
ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ ПРОХОЖДЕНИЯ МАРШРУТА 15
Потенциально опасные участки на маршруте 81
Состав аптечки 82
Эксплуатация и ремонт средств передвижения 84
БАЛЬНАЯ ОЦЕНКА СЛОЖНОСТИ ВЕЛОСИПЕДНОГО МАРШРУТА 86
Интенсивность 86
Автономность 87
Расчет категории трудности препятствий 88
Сумма баллов за препятствия 93
МАТЕРИАЛЫ ПОХОДА В ИНТЕРНЕТЕ 94
КАРТОГРАФИЧЕСКИЙ МАТЕРИАЛ 95

СПРАВОЧНЫЕ СВЕДЕНИЯ О ПОХОДЕ

Группа велотуристов туристического клуба «3х9» из семи человек совершила с 26 апреля по 10 мая 2014 г. велосипедный поход 4 КС с эл. 5 КС по юго-восточному Казахстану.

Нитка маршрута:

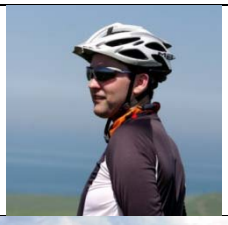
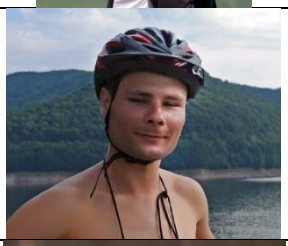
Сары-Озек – пер. Кызылкора (1530 м) – Талапты – Балпык – Карабулак – Жетысу – пер.Суыктобе (2650 м) – Рудничный – Чубар – пер. Уйгентас (2200 м) – пер.1933 м – Жаркент-Арасан – Коктал – Или – Ташкарасу – горы Богеты – Чарынский каньон – Кокпек – Бартогайское вдхр. – плато Асы – Тургенское ущелье – Есик - Алматы

За поход пройдено: 770 км.

Суммарный набор высоты: 11920 м.

Общая продолжительность похода – *15 дней*

УЧАСТНИКИ ГРУППЫ

Фамилия И.О.	Год рожд.	Фото	Туристский опыт	Обязанности в группе
Кузов Алексей Владимирович	1983		2Ве с эл 3У-Кавказ 4ВеУ-Кольский 2Ве Р – Карелия 3Ве Р – Крым	Руководитель, штурман
Бондарь Дмитрий Сергеевич	1986		4Ве-У-Румыния, 3Ве-У-Турция, 2Ве-У-Карелия	Фининсист, фото/видео оператор
Вассерман Леонид Александрович	1989		2ВеР – Карелия 2ВеР – Валдай 3Ве – У Крым	Хронометрист
Коногина Наталья Сергеевна	1985		1Ве-У-Кавказ 3Ве – У-Крым	Медик
Матвеев Георгий Михайлович	1986		5Ве-У-Китай	Механик
Зайцева Екатерина Феликсовна	1969		2ВеУ Карелия 2ВеУ Крым	Завхоз
Щербаков Святослав Павлович	1979		3Ве-У-Крым 4Ве-У-Кольский	Фото/видео оператор

ХАРАКТЕРИСТИКА РАЙОНА ПОХОДА

При написании данного раздела мы не ставили перед собой цели рассказать читателю обо всём, что связано со Средней Азией в целом и Казахстаном в частности. Собранная ниже информация является обобщённой характеристикой района похода и содержит сведения, которые будут полезными при планировании походов по данному региону. Заинтересованным читателям за более подробной информацией, касающейся культуры, обычаев, традиций, географии и т.д. мы рекомендуем обратиться к бескрайним просторам интернета.

География

Казахстан — государство, располагающееся в центре Евразии, бо́льшая часть которого относится к Азии, а меньшая — к Европе. Располагается между Каспийским морем, Нижним Поволжьем, Уралом, Сибирью, Китаем и Средней Азией. По площади территории занимает девятое место среди государств мира (2 млн 724,9 тыс. км²). Расположение: от восточной окраины дельты Волги на западе до Алтайских гор на востоке, от Западно-Сибирской равнины и южной оконечности Урала на севере до Тянь-Шаньской горной системы и пустыни Кызылкум на юге страны. Граничит на севере и западе с Россией — 7548,1 км, на востоке — с Китаем — 1782,8 км, на юге — с Киргизией — 1241,6 км, Узбекистаном — 2351,4 км и Туркменией — 426,0 км. Омывается водами внутриконтинентальных Каспийского и Аральского морей. Казахстан — крупнейшая страна, не имеющая выхода в Мировой океан.

Население

Общая численность населения Казахстана по данным на 1 сентября 2014 года составляет 17 330 494 человек. Занимает 63-е место в списке стран по численности населения. Средняя плотность чуть более 6,36 человек на км² (184-е место в списке стран по плотности населения). Согласно последним данным, коренной этнос — казахи, составляет большинство населения (65%). Следующими крупными этносами населяющими страну, являются русские (21,8%), узбеки (3%), украинцы (1,8%), уйгуры (1,4%), татары (1,2%) и другие.

Не всегда встреченные нами казахи хорошо говорили по-русски, но понять друг друга удавалось всегда. Люди старшего поколения знают русский лучше. По сравнению с жителями соседней Киргизии казахи показались нам более воспитанными с точки зрения европейского человека. Встречая на улице группу велосипедистов местные жители, заинтересованно посмотрев, спокойно проходят мимо. Некоторые подходят поговорить, расспросить. Назойливо приставать, фотографироваться и обниматься, прыгать из окон проезжающих авто и докучать излишним вниманием казахи не будут. Даже дети не кидаются на проезжающую мимо группу и ведут себя вполне сдержано. В отличие от того, что бывает в Таджикистане и Киргизии.

По нескольким контактам в течение двух недель судить о народе всей страны неправильно. Однако за весь поход мы встречали только вежливое, гостеприимное и обходительное отношение казахов. Даже когда можно было ожидать и худшего отношения.

Климат

Климат в республике в основном резко континентальный. Средняя температура января — от −19 °C на севере до −5 °C на юге, средняя температура июля — от +17 °C на севере и до +31 °C на юге. Лето в стране повсеместно жаркое и засушливое. Температура может достигать +50 °C (в городе Туркестан Южно-Казахстанской области). Зима в стране малоснежная и холодная, температура может достигать −58 °C (в городе Атбасар Акмолинской области и в городе Павлодар Павлодарской области).

Осадки незначительны, большая часть выпадают весной и в начале лета. Самые засушливые месяцы — июль и август. В августе 2012 года на юге страны дождя не было более 30 дней. Лишь в горных районах осадки выпадают круглый год. Зимой выпадает снег. Однако при оттепелях может пройти дождь, вызывая гололёд. На пастбищах может произойти массовый падёж скота, из-за отсутствия корма, так как трава покрывается слоем тонкого льда. Эти периоды у казахов называются «джут». Снег зимой выпадает по всей территории страны, за исключением окраин юго-запада и юга. Наибольшая высота снежного покрова наблюдается на севере и северо-востоке страны.

Характерной особенностью весеннего климата Казахстана является **бескунак**.

Бишкуна́к, бескунак (бескона́к) — местное название похолодания, возникающего в начале-середине апреля после установившейся тёплой погоды. Данное погодное явление имеет место в Башкортостане, Оренбургской, Челябинской, Курганской и Волгоградской областях России и в Казахстане. С бишкунаком связаны различные легенды, само слово в переводе с тюркских языков означает «пять друзей» или «пять гостей». Вот сама легенда.

Когда-то давно в стародавние времена пятеро казахов возвращались из дальних гостей. Кочевники уже выехали на кочёвки, дорога домой лежала через степи, а люди были одеты довольно легко. В степи люди были застигнуты сильнейшим бураном, который разыгрался неожиданно. Путники сбились с дороги и замёрзли в степи. С тех пор казахи стали выезжать на кочёвки только в конце апреля – начале мая, когда возможность сильного похолодания уже минует. В 2014 году зима была малоснежная, но весна приходила в Казахстан очень долго. Не раз и не два возвращались холода, степи покрывало тонким слоем снега, он лежал с неделю, таял, а затем всё повторялось.

Первой неделей похода мы застали уходящий бескунак и непогоду. А во вторую неделю пришла невыносимая жара.

Транспорт

В Алма-Аты мы летели самолётом компании Трансаэро. Удобный ночной рейс с пятницы на субботу, хорошо организованная работа в аэропортах, норма багажа 20 кг/чел. (ручной клади тащи сколько хочешь), комфортный полёт, нормальная еда – всё это позволяет рекомендовать велотуристам летать в Казахстан Трансаэро.

Из Москвы созвонились с водителем в Алма-Ате и договорились о трансфере из аэропорта. Машину найти через интернет легко. Можно перебрасываться из Алма-Аты по юго-восточному Казахстану и поездом, но машиной значительно быстрее. В обменник, супермаркет и бензоколонку вас завезут.

Культура

Отправляющимся в Казахстан на майские праздники стоит знать, что в это время там празднуют:

1 мая — Праздник единства народа Казахстана (Государственный праздник).

7 мая — День защитника Отечества (Государственный праздник).

9 мая — День Победы (Государственный праздник).

На удивление, пьяных в связи с таким количеством праздников нам нигде не попадалось.

С культурой Казахстана нам удалось познакомиться только в Алма-Ате. Национальная кухня выше всяких похвал. Особенно рекомендуем попробовать шубат, айран, курт, различные варианты подсушенного и подвяленного творога и конечно лепёшки – с зеленью, с луком, с сыром и без ничего.

Часовой пояс

Время опережает московское на 2 часа.

Флора и фауна

Леса занимают около 5,4 % площади Казахстана и находятся в северных лесостепных и в южных горных частях страны. На территории Казахстана около 6000 видов растений, не считая 500 видов интродуцированных, культивируемых и случайно завезенных. Водная растительность в видовом отношении самая бедная (63 вида) во флоре республики, но самая древняя. Редкие и исчезающие растения Казахстана подлежат специальной охране, их около 600 видов, значительная часть их включена в Красную книгу Казахстана. Яблоня Сиверса — растущий в окрестностях Алма-Аты дикий предок культурных сортов яблок.

С точки зрения туризма, пригодных для разведения костра дров на пройденном нами маршруте в юго-восточном Казахстане не было практически никогда. По этому пользовались всё время горелками на бензине. И никаких неудобств в связи с этим не испытывали.

Паспортный режим

У России с Казахстаном и Белоруссией Единое экономическое пространство и таможенный союз, т.е. безвизовый режим. Российского внутреннего паспорта для въезда в страну достаточно. При пребывании в Республике Казахстан продолжительностью до 30 дней никакой регистрации не требуется. В самолёте заполнили простую учётную карточку. В неё ставят штамп в аэропорту на паспортном контроле при въезде в страну, при выезде карточку забирают. Больше никаких формальностей нет.

Сотовая связь

Связь бывает редко, преимущественно в крупных населённых пунктах. МТС и Билайн в роуминге ловили хорошо.

Деньги

Казахста́нский тенге́ — национальная валюта Казахстана. Введена в обращение 15 ноября 1993 года. Обменники только в крупных городах.

СМЫСЛОВАЯ ИДЕЯ ПОХОДА

Целями похода являлись:

1. **Прохождение сложного спортивного веломаршрута в начале активного велосезона**. Как правило, походы высоких категорий сложности ходят летом, либо в начале осени. Нашей целью являлось прохождение горных участков на максимально доступной для начала мая высоте.
2. **Эстетически-созерцательная:** пробуждение природы весной – это всегда полный восторга рассвет жизни. А уж весна в степях, предгорьях и серьёзных высоких горах – это истинное чудо. Люди со стадами домашнего скота, с юртами на кряхтящих стареньких машинах сюда потянутся лишь с конца мая. А пока бескрайними коврами расцветают крокусы, качают резными головками жёлтые тюльпаны и маки, наливаются зеленью альпийские луга, меж норами носятся меховые симпатяги - суслики и сурки, да высоко в синеве парят гордые птицы. Поэтому лишь туристам достаются все краски весны, если они отважатся прийти сюда сразу вслед за ней.
3. **Информационная.** Маршрут включал участки, описания прохождения которых не найдено нами в отчётах о велопоходах по юго-восточному Казахстану.

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА МАРШРУТА

Принципиально маршрут может быть разделён на **пять этапов**:

- Стартовый (втягивание) – пер. Кызылкора *(описаний прохождения в велоотчётах не найдено)* и хребет Шиган. Адаптация после выхода на маршрут, взятие перевала высотой чуть больше 1500 м, степные пейзажи и предгорья Джунгарии.
- Джунгарский Алатау – проход через г. Суыктобе от Жетысу до Рудничного *(первопрохождение в рамках велопохода)*. Траверс хребта и взятие горы с целью преодоления участка маршрута пресыщенного панорамными перспективами Джунгарского Алатау. В этом отношении движение по хребту существенно превосходит движение по любому ущелью.
- Межгорье Джунгарского Алатау и гор Суаттау, перевал Уйгентас. Участок маршрута с красивейшими видами на хребты Джунгарии, Алтын-Эмель и Суаттау. Уйгентас - весьма своеобразный перевал. Представляет собой повышение альпийских лугов в точке максимального сближения Джунгарского Алатау с горами Суаттау. Характеризуется <u>*очень*</u> сильной пересечённостью местности.
- Участок полупустыни и Горы Богеты – предгорья Тянь-Шаня, а именно Заилийского Алатау *(первопрохождение в рамках велопохода)*. От реки Чарын (близ Ташкарасу) до гор Боггеты, включая Согеттинскую долину и Чарынский каньон. Основные трудности – сложные дороги на въезде в

Богеты, автономность по воде от Ташкарасу до Богет, традиционно **очень** сильный ветер в Согеттинской долине. Удивительный мир полупустыни богат невероятными пейзажами, чарующей красоты формами выветривания, необычными формами флоры и фауны. Но требует умелой организации движения по маршруту в таких условиях. В Богетах можно увидеть Красные горы, Белые горы, очень красивые скалы в центральной части. Вода только в источниках. Реки все пересохшие.

- Заилийский Алатау, плато Асы. Тянь-Шаньские ели, горные реки, альпийские луга и красивейшие скалы самых невероятных форм. Участок довольно пересечённый, но для велосипеда подходящий отлично.

Степные, полупустынные и прочие равнинные участки маршрута пролегали по относительно тривиальным дорогам и выполняли роль связки основных горных этапов. Среди равнинных участков стоит отметить истинное чудо природы – Чарынский каньон. Также невероятно красивым, истинным топазом у подножия Тянь-Шаня, можно назвать Бартогайское водохранилище.

Выводы:

Выбранная концепция составления маршрута себя однозначно оправдала. Логично связаны между собой интересные горные участки, в рамках одного похода потребовалось использовать весь арсенал туристической тактики: от подъёма в 5 утра, чтобы пройти по твёрдому снегу, до продолжительной сиесты днём в полупустыне, чтобы не изжариться на солнце. Благодаря районам, сильно различающимся по природе, ландшафтам, температурам и видам дорожного покрытия, разнообразие и широта охвата региона получились максимальными: от заснеженных вершин до полупустынь, от песков до цветущих степей и альпийских лугов.

Несомненным преимуществом следует признать выбранные даты прохождения маршрута. Характерные особенности:

- Завершение периода таяния снегов обеспечивает туристов водой практически по всему маршруту, за исключением участков пустыни.
- Начальный период роста трав лишает интереса к горным участкам скотоводов. Благодаря чему в горах и возвышенностях людей и скота нет вовсе. Можно наслаждаться нетронутой природой.
- Освобождающиеся от снега горы и весеннее цветущее разнотравье добавляют удивительные краски и без того красивейшим местам.
- Прохождение маршрута в столь разнящихся природных условиях, содержащего такое количество разнообразных трудностей и препятствий, мы считаем чрезвычайно ценным для обогащения туристическим опытом участников и руководителей.
- Начало и конец маршрута в столице страны обеспечивает простую и удобную логистику.

ВАРИАНТЫ ПОДЪЕЗДА И ОТЪЕЗДА, ДРУГИЕ ПОЛЕЗНЫЕ СВЕДЕНИЯ

В Казахстан можно ехать поездом. Однако это достаточно долго и для жителя европейской части России в большинстве случаев малоприятно.

Заброска самолётом в Алма-Аты, будучи дополнена автомобильной проброской позволяет, во-первых, охватить всю юго-восточную и восточную часть страны. Во-вторых, при ночном перелёте пятница-суббота максимально расходовать 14 дней отпуска как «ходовые».

Связка «самолёт – машина из аэропорта», на наш взгляд, также предельно эффективна, т.к. сводит к минимуму потерю времени на заброску. Машину из Алма-Аты можно заказать заранее, договорившись с водителем, чтобы по пути забросил в обменник и крупный супермаркет.

Также, в случае необходимости, не возникает проблем и с трансфером до Алма-Аты. В посёлках почти всегда можно договориться чтобы группу отвезли вместе с велосипедами и снарягой за вполне приемлемые деньги.

Аварийные выходы с маршрута

В связи с весенней порой в горных районах людей нет. В предгорьях можно рассчитывать на помощь пастухов, милицейских и военных патрулей (встречали пару раз), егерей.

В горах Богеты встречаются егеря. На плато Асы катается немало джиперов. Джунгария от мраморного карьера до Рудничного полностью безлюдна. При прохождении пер. Уйгентас от Онжаса до урочища Аяксаз людей также не встречали.

Изменения маршрута

По заявленному запасному варианту пройден участок маршрута Суыктобе – Рудничный. Из нитки маршрута исключена петля с движением по хребту через г. Актобе до спуска по тропе Жанбас и возвращение к Рудничному по ущелью реки Коксу ввиду полного закрытия снегом горной части на высотах более 2000 м.

Остальная часть маршрута пройдена без изменений.

ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ ЗАЯВЛЕННЫЙ

Даты	Дни пути	Участки маршрута	Км	Способ передвижения
26.04	*1*	Сарыозек – Каспан – р. Ыхылас	*50*	*вело*
27.04	*2*	р. Ыхылас – пер. Кызылкора (1530 м) – Актекча – Талапты – Карабулак – Жетысу – г/л база Жетысу	*80*	*вело*
28.04	*3*	г/л база Жетысу – р. Кусак	*35*	*вело/пеше*
29.04	*4*	Р. Кусак – пер. Суыктобе (2470 м) – ур. Узынжота	*30*	*вело/пеше*
30.04	*5*	Ур. Узынжота – ур. Аршалы – тропа Жонбас – ур. Табан – р. Коксу	*20*	*пеше/вело*
01.05	*6*	Р. Коксу – Рудничный – Чубар – р. Кескентерек	*60*	*вело*
02.05	*7*	р. Кескентерек – пер. Уйгентас (2139 м) – р. Борохудзир	*40*	*вело/пеше*
03.05	*8*	р. Борохудзир – р. Бельбулак – Жаркент-Арасан	*50*	*вело/пеше*
04.05	*9*	Жаркент-Арасан – Коктал – р. Или	*60*	*вело*
05.05	*10*	р. Или – Ташкарасу – ур. Ажыржар (горы Богеты)	*85*	*вело*
06.05	*11*	Ур. Ажыржар – ур. Актоспа – Чарынский каньор – р. Чарын	*65*	*вело*
07.05	*12*	р. Чарын – Кокпек – Бартогайское вдхр.	*70*	*вело*
08.05	*13*	Бартогайское вдхр. – плато Асы (р. Асы)	*50*	*вело*
09.05	*14*	Плато Асы – Тургенское ущелье	*60*	*вело*
10.05	*15*	Тургенское ущелье – Турген – Иссык – Талгар - Алматы	*75*	*вело*

ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ ФАКТИЧЕСКИЙ

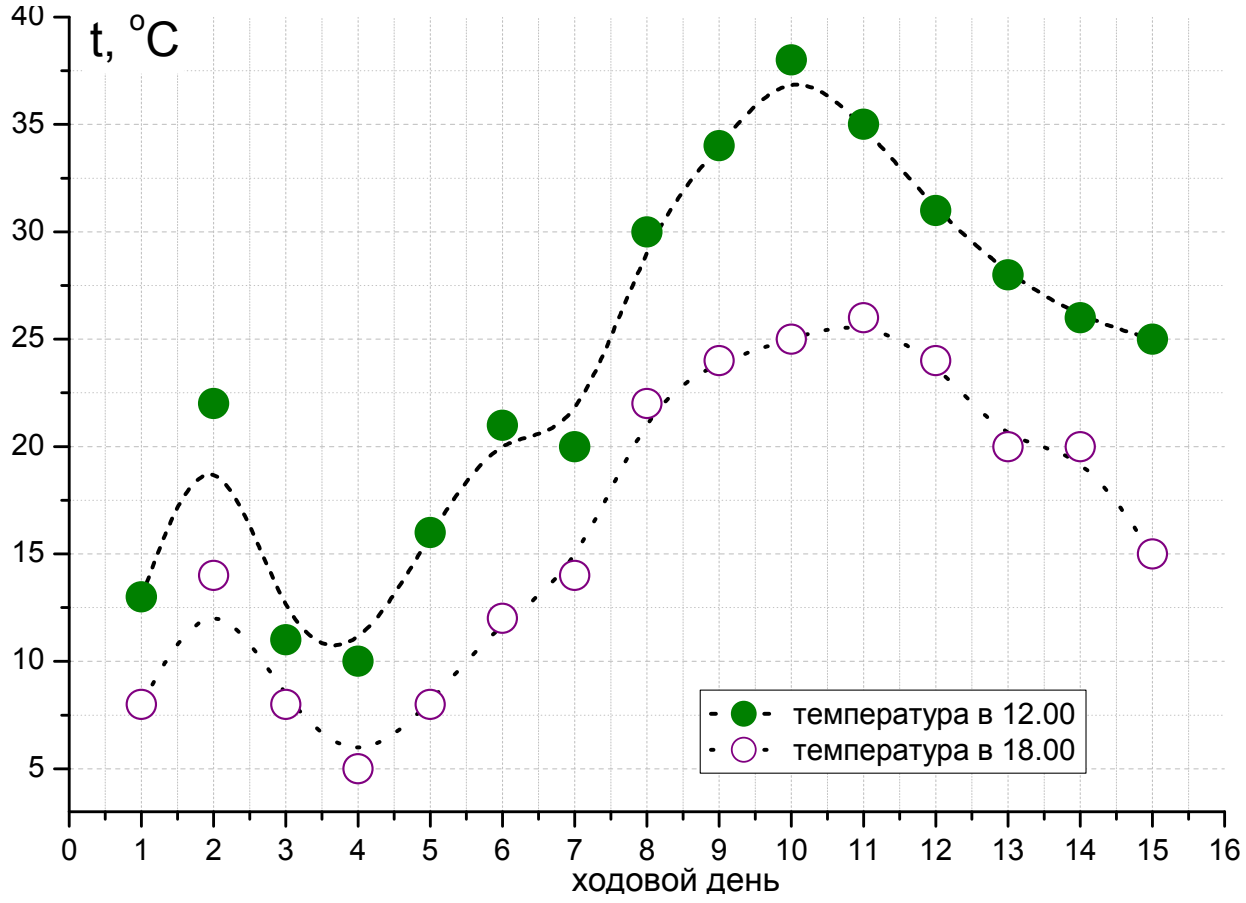
Даты	Дни пути	Участки маршрута	Км	Характеристика участка
26.04	*1*	Сары-Озек – Каспан – р.Дуйсен	*47*	Степная асфальтовая дорога, каменистая грунтовка в предгорьях
27.04	*2*	р.Дуйсен – пер. Кызылкора (1530 м) – Актекча – Талапты – Мамбет – Крупское – Алдабергеново - Будёный	*80*	Каменистая горная дорога, групнтовая дорога, асфальт
28.04	*3*	Будёный – Карабулак – Жетысу – Екпинди – Мраморный карьер – кош близ горы 1602 м	*37*	Асфальтовая дорога, разбитая сырая горная грунтовая дорога
29.04	*4*	Кош близ горы 1602 м – г. 1840 м – г. 2016.7 м – истоки реки Кусак	*19*	Каменистая горная дорога со значительным рельефом, бездорожье, снежники
30.04	*5*	истоки реки Кусак – г. Суыктобе (2752 м) – г. 2639 м – г. 2460 м – рудник – приток реки Коксу	*25*	Каменистая горная дорога, фирновая корка, снег, бездорожье
01.05	*6*	Приток реки Коксу – Рудничный – Чубар – Онжас – р. Жолбастай	*50*	Каменистая горная дорога, асфальт, степная грунтовая дорога, броды
02.05	*7*	р. Жолбастай – р. Кескентерек – р. Каиндыбулак – р. Аксу – пер. Уйгентас (2120 м)	*20*	Каменистая горная дорога, грутовая сырая горная дорога, броды, снежники
03.05	*8*	Пер. Уйгентас (2120 м) – р. Борохудзир – соп. Космурын – ур. Аяксаз – пер. 1933 м – Кейтын – Коктал-Арасан	*67*	Снег, каменистая грунтовая влажная горная дорога, степное бездорожье, броды, пустынная каменистая дорога, асфальт
04.05	*9*	Коктал-Арасан – Коктал – Дарбазакум – р. Или – Или – Ташкарасу – р. Чарын	*87*	Асфальт, крупнощебёночный грейдер
05.05	*10*	р. Чарын – г. Акжар – ур. Ажыржар – род. Копуйекки – ур. Актоспа	*55*	Крупнощебёночный грейдер, пустынная каменисто-песчаная дорога, русло высохшей реки
06.05	*11*	Ур. Актоспа – род. Бескудук	*13*	Каменистая горная дорога
07.05	*12*	Род. Бескудук – разв. Бугылы – А-352 – Чарынский каньон – А-351 – Кокпек	*80*	Каменистая горная дорога, асфальт, пустынная каменисто-песчаная дорога
08.05	*13*	Кокпек – Бартогайское вдхр – г. 1339.2 м – г. 1920.9 м – источник близ г. 2123.8 м	*39*	Асфальт, каменистая горная дорога
09.05	*14*	Источник близ г. 2123.8 м р. Асы – р. Кокбулак – ур. Асы – горы Коктобе – р. Ойжайлау – р. Куши-Турген – Тургенское ущелье	*55*	Каменистая горная дорога, степная грунтовая дорога
10.05	*15*	Тургенское ущелье – Тургень – Иссык – Кайназар – Талгар - Алматы	*95*	Каменистая горная дорога, асфальт

За поход пройдено: 770 км.

Суммарный набор высоты: 11920 м.

Средняя высота ночёвок: 1400 м.

МЕТЕОНАБЛЮДЕНИЯ



Изменение температуры воздуха по дням похода

Осадки в виде дождя были лишь ночью и утром третьего дня. Больше на протяжении всего похода осадков не было. Облачность: почти исключительно ясное небо без облаков весь поход, за исключением первого, второго и третьего дней, где была переменная облачность.

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ ПРОХОЖДЕНИЯ МАРШРУТА

В техническом описании не всегда отмечены все привалы на принятие пищи в ходовой день. Названия даны так, как они обозначены на карте ГШ.

25 апреля (пятница) Самолет из аэропорта … Летели авиакомпанией Трансаэро.

До аэропорта лучше всего добираться аэроэкспрессом с Киевского вокзала.

Сдача багажа и прочие предполётные формальности никаких проблем не доставили. Велосипеды и рюкзаки у нас были вписаны в норму багажа 25 кг, остальное попихали в ручную кладь и надели на себя всё, что только могли надеть.

Питание в самолёте отличное, прилетели строго вовремя. Дата и время прилёта вписать

День первый. 26 апреля (суббота)

Около 6:00 - По прилёту в Алматы был сильный дождь. Город у подножия Небесных гор окутался сплошной серой пеленой и не пожелал явится нам в полной красе в начале маршрута. Настроение у всех тоже довольно хмурое, т.к. в ливень начинать маршрут никому не хотелось…

Быстро загрузились в микроавтобус, заказанный заранее в Москве (от Алматы до Сары-озек, стоимость 35 000 тенге / 7000 р, Мереседес Спринтер, Валерий +7 701 76 319 76) по пути заехали купить раскладку в местом Ашане, там же обменяли рубли на тенге (приблизительно за 1 рубль – 5 тенге) и поехали в Сары-озек, где начинался наш маршрут по трассе Алматы – Усть-Каменегорск. Трасса на ремонте в районе между Капчагайским водохранилищем и пер. Архарлы.

13:36 – закончили сборку велосипедов, выезжаем на маршрут. Больше 2 часов прокопались. Нас высадили перед въездом в Сары-Озек (лучше бы по выезду, конечно) на бензоправке. Купили бензин для горелок, перекусили. Начинается поход. Сары-Озек типичный малый городок. Магазины и всё необходимое здесь есть. Едем через Сары-Озек, далее по трассе Сары-Озек – Жаркент.

16:27-17:00 – 28.4 км – Обедали. До этого все время ехали по асфальту, машин почти совсем нет. Сворачиваем с трассы к Каспану. Под колёсами пока асфальт превосходного качества. Вокруг степи, на горизонте горы. T=17 °C

18:09 – 42.3 км - у села Каспан асфальт заканчивается. Дальше по накатанной каменистой щебёночной дороге движемся к последнему посёлку с юга от хребта Шаган (посёлок Шаган на реке Карагайлы). Впереди перед нами округлыми верхушками слева направо растянулся хребет. Он сравнительно невысок, но высшие горы всей гряды ещё в белых шапках снега. Позади степь с низким вечерним солнцем, а впереди заснеженная гряда, в малиновых и жёлто-оранжевых красках заката. Очень красиво! Но нужно уже искать место для ночёвки.

18:36 – 47.2 км – перед р. Дуйсен свернули налево, проехали за единственное здесь дерево и встали на ночёвку в ложбинке меж двух небольших холмов. Речка совсем небольшая, шириной в пару метров, протекает под дорогой в трубе. Вода чистая, но, т.к. рядом сельское хозяйство – вдумчиво кипятим и как ходовую не набираем.

20:22 – после заката стало очень холодно, одеваем тёплые вещи. T=0/-1 °C

За день пройдено 47 км.

Из них:

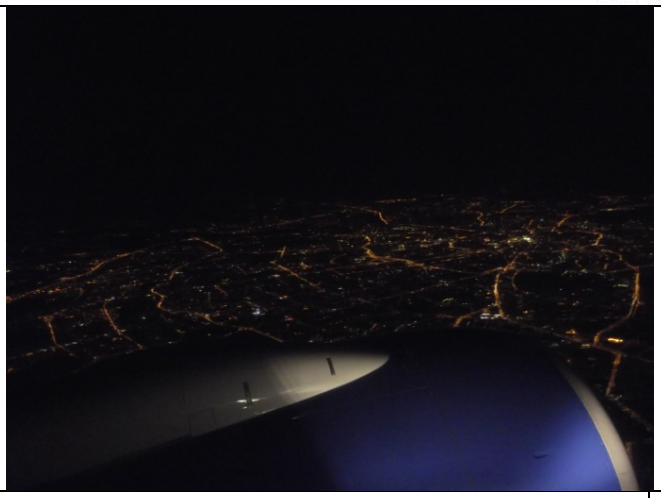
грунт – 7 км

асфальт – 40 км

Высота ночёвки 1036 м.

Набор высоты: 555 м.

Высотный график



Ночная Алмата с крыла самолёта

Собираем велосипеды на автозаправке у Сарыозека

Сарыозекская степь

По асфальту от Сарыозека (А-353)

Горно-степной пейзаж

Пруд на запруженной реке Ащибулак

Асфальт от трассы до пос. Каспан

Дорога от Каспана до Шагана

Ночёвка в холмах у реки Дуйсен

День второй. 27 апреля (воскресенье)

Проснулись в 7:20. Намеренно спали 10 часов, чтобы восстановится после ночного перелёта, езды в машине и от смены климата и часовых поясов. Погода отличная, солнечная, тепло.

9:06 – выезжаем на маршрут, заезжаем почистить зубы в речке Дуйсен, в которой набирали воду на ужин и завтрак. T=11 °C

10:06 – 3,7 км – Проезжаем п. Шаган по грунтовой каменистой дороге, магазинов в посёлке нет, он очень маленький.

10:10 – 4,3 км – брод за посёлком проезжается в седле (ширина 15 м, глубина 10 см, покрытие каменистое). У Кати после брода прокол, встали на ремонт-перекус.

10:40 – закончили ремонт, выезжаем.

11:09 – 8,3 км – брод через реку Ыхылас, проезжается в седле (ширина 3 м, глубина 20 см, покрытие твёрдый песок). После брода встали на перекус, пьем вкусную воду из ручья.

11:36 – закончили перекус, начинаем брать перевальный взлёт. Дорога от брода идёт по каменистому ущелью, через него же столбы с проводами.

12:30 – 10,3 км – взяли перевал Кызылкора. Высота над уровнем моря 1520 м. Дорога на перевал идет по узкому ущелью, дорога каменистая, проезжаемая на джипе. Местами шли пешком – сильный уклон. На протяжение всего пути перевального взлёта идет ручей, иногда прямо по дороге. Стоять в ущелье нельзя, т.к. склоны осыпные. Красивые виды назад. Справа-слева от дороги, на самом перевале встречаются снежники. Приличный ветер. Вид с перевала красивый на степи и снежные горные вершины. На перевале шоколадка и ритуальный танец.

13:15 – 16,5 км – спустились с перевала по грунтовой дороге с большой скоростью по грунтовке почти без камней и выехали на асфальт через пос. Акчекча. Дальше едем к Талапты по асфальту.

15:38-14:07 – 21,5 км – устроили перекус. На обочине нашли литой диск от автоколеса. Решили поиграть им в «летающую тарелку». Бьёт зараза по рукам неслабо, но летает отлично. Ещё бы… Подстроили Диме пеключатель.

14:54 – 37,7 км – замечательно спустили по ущелью вдоль речки в крупный пос. Талапты. Планировали сделать закупку на несколько дней, но в магазине не оказалось многих необходимых продуктов.

В этот день видели больших ящериц, двух змей, коров и барашков. Видели двух клещей!

15:51 – закончили закупку и обед перекус у магазина, недалеко от него набрали питьевую воду из колонки на сельской улице и двинулись дальше. От пос. Талапты к Талдыкоргану дорога идёт вдоль реки Коксу, открывается роскошный вид на горы Ешкиульмес. Асфальт превосходный, дорога идёт преимущественно на спуск.

16:24 – 47 км - Подъехали к плотине через речку Коксу. Здесь запретная зона. Висит табличка. Руковод говорил с охранниками, через мост не пустили, поэтому едем в объезд по асфальту Енбекшиказах – Крупское – Альдабергеново – Будёный (ныне Матайбайсов). На участке Крупское – Карабулак нужно искать место ночёвки.

18.02 Вставать на ночёвку особо негде, но здесь Средняя Азия, а не Кавказ. Проехали от посёлка Будёный по правому берегу реки Кусак и встали на ночёвку в прибрежных кустах. Населёнка видна вдалеке, но это не страшно. Местные в деревне сказали, что в полях встречаются змеи, но мы ни одной не видели.

За день пройдено: 80 км.

Из них:

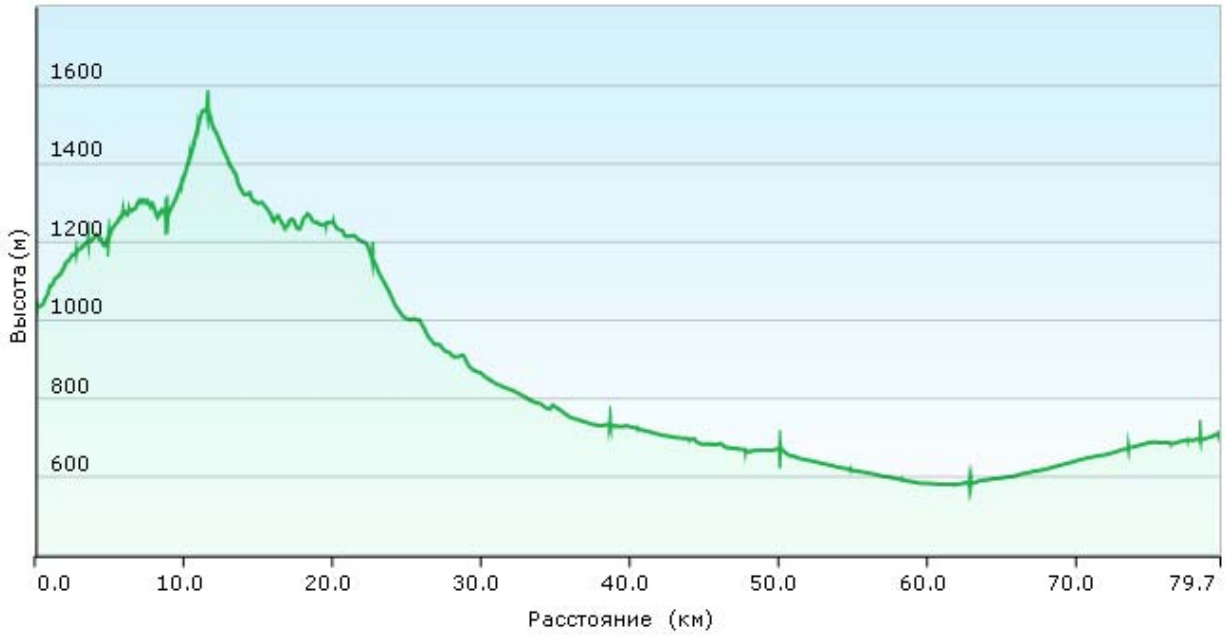
по асфальту – 60 км

по грунту – 20 км

Набор высоты: 920 м.

Тобщ=9:37, Тост=3:32, Тдвиж=6:04, Vд= 13,2 км/ч, Vo=8,2км/ч.

Высотный график



Утренний лагерь	Река Дуйсен и путь к хребту Шаган
Подъезжаем к пос. Шаган	Брод через речку Карагайлы

Лошади в степи

Грунтовый подъём к перевалу через хребет

Грунтовый подъём к перевалу через хребет

Ручей – приток речки Ыхылас

Входим в перевальное ущелье

Взгляд назад, подъём почти одолели…

На перевале Кызылкора (1520 м)

От Актекчи по асфальту

От Талапты к плотине через Коксу

Проезд через плотину запрещён

Проезжаем через Матайбайсов (Будёный)	Ночёвка на берегу реки Кусак

Третий день. 28 апреля (понедельник)

Проснулись в 7:00. Т=6 °С На улице сильный дождь, который идет с 12 ночи. В 7:30 вылезли из палатки и приготовили завтрак. Потом всей командой обратно залезли в одну палатку и стали там пережидать дождь.

10:00 - Собрались, выходим на маршрут. Небо затянуто, дождь закончился. Как поедем сейчас через поле, после 10 часов дождя, страшно даже представить. Но неожиданно мокрый грунт совершенно не развозит. Без проблем выкатываемся в посёлок, а от туда снова на шоссе.

12:00 – 11,2 км – приехали в Карабулак. Делаем закупку на предстоящий автономный участок. В городе много магазинов на главной площади, есть всё. Можно купить симку. Есть веломагазин с минимумом необходимого.

14:00 – Сделали закупку, распределили поровну еду между участниками (фото 110). Покушали чебуреки с местным кефиром. В городе бензина не нашли, по трассе ближайшая бензоколонка не работает.

14:50 – 23 км – доехали по асфальту до п. Жетысу. Пасмурно, переменная облачность. Слабый ветер. Не можем никак найти бензин.

15:27 – остановили машину и у хозяина купили 1.5 л бензина.

15:36 – 27,9 км – начинаем подъем к мраморному карьеру по асфальту от пос. Екпинди и горнолыжного спуска Жетысу.

16:18 – 17:00 – 31,6 км – Обедали на середине подъема. Холодно и ветрено. По асфальту подниматься непросто, местами он сильно разбит до состояния каменистой горной дороги, но уклон везде такой, что можно ехать на низких передачах.

17:45 – поднялись до мраморного карьера. Вдоль самого карьера проезжали поскорее и предельно компактной группой, на случай, если будут претензии к нам. Нас видели, но никто ничего не сказал.

18:16 – 37 км – проехав карьер, доехали до коша, свернули с дороги направо. Поднялись с дороги к ручью и прошли до распадка на крутом склоне. Вдоль него течёт ручей, питаемый тающим снегом. Внутри есть хорошая полянка, где и встали лагерем. Вечером поднялись на гору и наблюдали красивый закат, потом разожгли костер из веточек окрестных кустов. Руководитель после ужина читал наизусть сказку про «Федота стрельца, удалого молодца»

Погода: Днем облачное небо, без дождя, на подъеме немного прохладно, ветер.

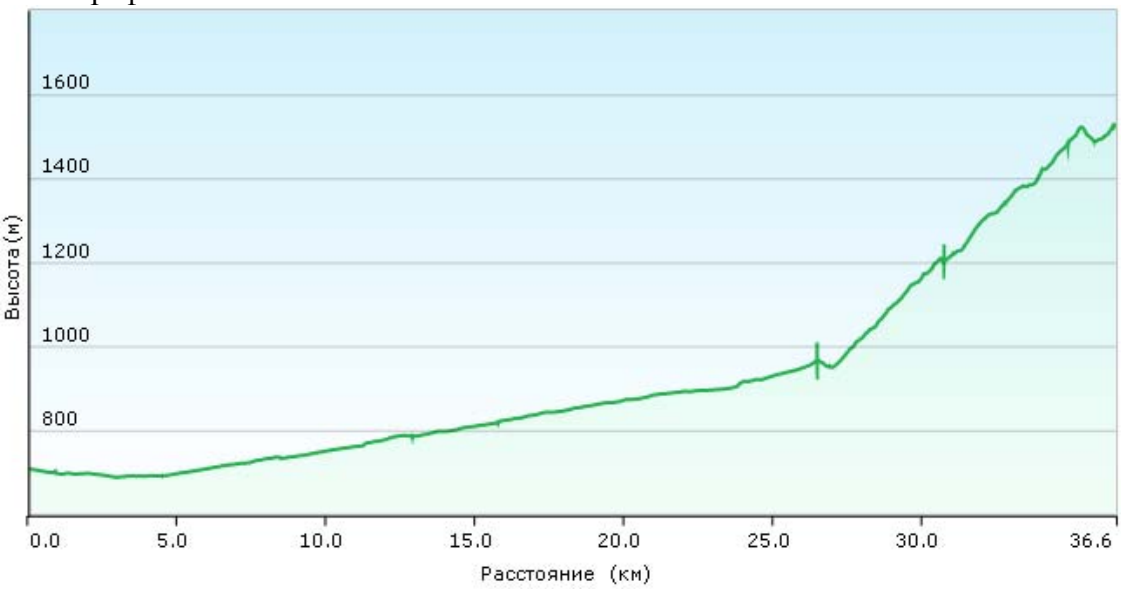
За день пройдено: 37 км.

Из них:

По асфальту – 32 км

По грунту – 5 км

Набор высоты: 915.
Тобщ=5:00, Тост=1:29, Тдвиж=3:31, Vд= 10,4 км/ч, Vо=7,2км/ч. Высота ночёвки: 1527м
Высотный график:



После дождя через поле	От ночёвки обратно на шоссе
В Карабулаке	От Карабулака по асфальту к Жетысу

Начинаем подъём от Екпинди до мраморного карьера

По серпантину к мраморному карьеру

Минуем мраморный карьер

Место ночёвки

Четвертый день. 29 апреля (вторник)

Проснулись в 7:00. Холодно, небо ясное. В 9:30 выходим на маршрут.

11:23 – 4,5 км – грунтовая, местами влажная (не липнет абсолютно) и местами с камнями горная дорога. Очень сильная пересечёнка. Постоянно чередуются подъёмы и спуски. Таким образом идёт постепенный набор высоты по хребту к горе Суыктобе. Невероятной красоты виды на хребет Алтын-Эмель и западные отроги Джунгарского Алатау. Высокие горы в

снежных шапках, те, что пониже 2000 м – по теневым склонам и балкам в снежных полосах, а по освещённым – уже растаяли. Лежащие окрест снежно-полосатые горы похожи на дремлющих белых тигров. Над всем этим суровым великолепием, то налетая хлёстко, то стихая ненадолго, носится порывистый горный ветер.

12:42 – 6,1 км – Продолжаем борьбу с чудовищной пересечёнкой. В подъёмы часто приходится велосипеды закатывать – уклон слишком велик, чтобы въезжать. Никаких значимых ориентиров здесь нет, да они и не нужны. Основная дорога всего одна и идёт она по самому гребню хребта. Параллельно тянется второй хребет, тот что начинается ур. Сарыногай. От нашего он отделён верховьями реки Кусак. По нему тоже должна быть дорога. Только тот хребет выше и снега на нём больше. Так что путь мы выбрали удачно.

13:12 – 7,7 км – участок локального спуска, направление движения меняется с восточного на юго-восточное. Дорога просматривается плохо – едем прямо по оттаявшим склонам. Впечатления невероятные: по бокам хребты с заснеженными пиками, под колёсами альпийский луг уже без снега с чуть выбивающимися первоцветами.

15:42 – 9,5 км – встали на обед, после обеда спим 15-20 минут (тихий час). Ехали по заболоченным участкам, по водяному полю, со скоростью 5-6 км/ч, но ехали! Грязь абсолютно нигде не липнет.

16:42 – 13,0 км – Продолжается набор, текущая высота 1860 м.

16:42 – 19.0 км – встали на ровной поляне, прямо на вершине хребта, перед сложным восхождением к Суыктобе. Оставляем штурм перевала на утро следующего дня. Прошли триангулу, обозначенную не ГШ карте как 2016.7 м. Высота ночёвки 2217 м. Ещё во всю светит солнце, температура выше 0 ^{o}C, Пока из тающих снежников текут ручьи набираем воду на ужин и завтрак. Ставим палатки близко друг к другу прямо на хребте, спускаться в ущелье смысла нет: там сплошной снег и нет ровных полок. На две палатки натягиваем тент, подперев изнутри его велосипедом и закрепив верёвкой. Отлично держит ветер и создаёт уют в совершенно неуютных условиях!

Малиновый шар солнца скатывается к горизонту и медленно скрывается в бескрайней степи. Смотрим на закат обнявшись всей группой. Торжественно и прекрасно небесное светило переменило за считанные минуты на отрогах Джунгарских гор сперва все горячие оттенки спектра, затем по снежным хребтам разлились фиолетовые и синие тона. И под конец бесконечный казахский простор погрузился сквозь густые сумерки в стылую ветреную ночь. Лишь немногочисленные посёлки, что видны нам с небесной высоты, рассыпались песчинками света по степи.

Температура стремительно падает, опускаясь ниже -10 ^{o}C. И ветер, ветер, ветер. Одеваемся теплее и ложимся спать – все чувствуют, что завтра нас ждёт непростой день.

За день пройдено: 19 км – по горной грунтовой каменистой дороге.

Набор высоты: 1055 м.

Тобщ=6:52, Тост=2:41, Тдвиж=4:11, Vд= 4,5 км/ч, Vo=2,8км/ч.

Ночевка на высоте 2220м

Погода: Днём лёгкая дымка, облака разбежались, небо ясное. Сильный ветер, температура днём около 10 ^{o}C.

Высотный график:

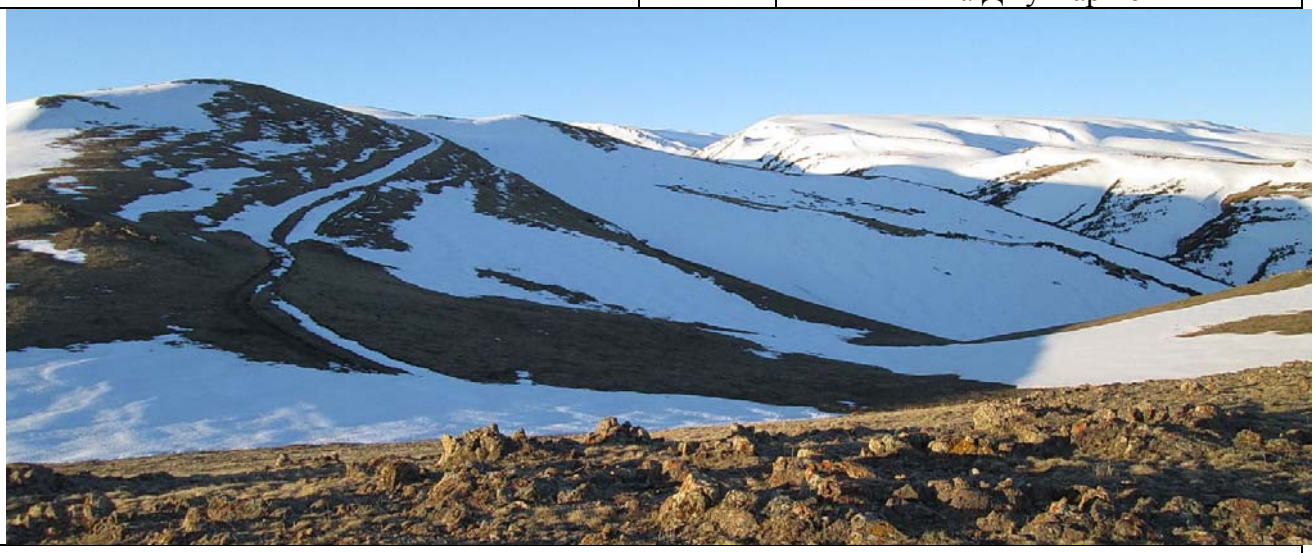
От места ночёвки начинаем лезть на хребет

Дорога по хребту – сильно пересечённая

Тающие горы вокруг похожи на белых тигров

Местами дорога ещё под снегом. И чем дальше – тем больше…

Объезжаем снег по бездорожью		У триангулы с видом на Джунгарию



Эту дорогу оставим на завтра. Встаём на лагерь.

Тент на две палатки – хорошее укрытие от ветра!

Пятый день. 30 апреля (среда)

Проснулись в 5:00, чтобы пройти трудный участок по твёрдому снегу. Ночью было очень холодно. Термометр в утренних сумерках показывал -13 °С

7:20 - Выходим по не растаявшей ещё дороге к перевалу. Снега как такового нет. Горы и дорога покрыты фирновой коркой. Она совершенно плотная и превосходно держит. Эдакий белый асфальт. Велотуристы тут смотрятся крайне неестественно. Уместнее были бы горники с верёвками и ледорубами. Тем не менее хребет позволяет совершенно свободно двигаться и катить велосипед, а местами ехать как вверх так и вниз. Прямо по снежной корке, придерживаясь направлению дороги, которая всё реже угадывается – ещё не оттаяла.

Два хребта, разделённых истоком реки Кусак, сходятся. В их соединении высится гора Суыктобе высотой 2753 м. Дорога набрасывает на саму гору петлю серпантина. Можно обойти пик как с востока, так и с запада. Но восточный склон мало того, что глубоко в снегу, да ещё и петь через него лежит по узкому каменистому ущелью, разрезающему макушку горы. Так выше, опаснее и сложнее. Мы идём на восточный траверс горы. Двигаться приходится по снегу, уже совсем без дороги. Проходим по северному склону Велосипеды катим, рюкзаки не снимаем с багажников. Траверс северного склона физически был самым сложным.

9.58 – 6.2 км - Наконец выбираемся на восточный склон горы Суыктобе. Здесь меньше снега, много оттаявших прогалин. Дальше, в направлении вершины, обозначенной на карте ГШ как 2639.5 м всё время едем, хотя тут не только спуски. Перекусываем. Ощущение от езды здесь на велосипеде далеко за рамками всего, что можно передать словами. Органично себя здесь можно было бы ощущать на горных лыжах, но мы едем по твёрдой снежной корке на велосипедах. Скорость не превышает 15-20 км/ч – быстрее нельзя, соблюдаем осторожность, чтобы не соскочить с безопасной траектории. А вокруг лишь небо, солнце в синеватой дымке да заснеженные хребты. И только далеко-далеко внизу, едва различимы дороги и посёлки предгорий Джунгарии: Рудничный, Чубар, Фурманово…

Проходим понижение в хребте между Суыктобе и высотой 2639.5 м, здесь неподалёку исток реки, что течёт через Солдатское ущелье. Дальше начинается набор на плато к высоте 2639.5 м. Ориентиров здесь в это время года нет никаких. Только рельеф. Идём по карте и по тщательнейшим образом подготовленному треку. Он очень чётко привязан к дороге и это чувствуется. Двигаться по гребню хребта приходится очень точно и собрано, как по изогнутому лезвию…

11:28 – 11.2 км – Выбираемся на плато, лежащее при вершине, обозначенной на ГШ как 2639.5 м. Подъём с очень большим уклоном, но это единственная его трудность. Снег очень плотный и отлично держит, проваливаемся достаточно редко. Максимальная высота по

альтиметру на дороге через это плато 2675 м. На плато перекус и передых. Ветер сильный, дольше 20 мин. не рассидишься…

12.17 - Добрались до края локального плато. Дальше начинается спуск к руднику. Видны столбы обозначенной на ГШ ЛЭП. Столбы есть – проводов на них нет. От высоты 2639.5 м до триангулы на высоте 2460.9 м через ЛЭП дорога проходит понижение, к триангуле снова приходится карабкаться. Снова идём по гребню хребта, местами топча можжевеловые кусты-стланники. Снега здесь достаточно много. Разогрелось, снег становится рыхлым. Для безопасности выбираем путь по гребню вдоль крутого склона – здесь снег преимущественно стаял.

13.15 – Обед 40 мин. перед последним подъёмом к триангуле 2460.9 м.

Снег уже неприемлимо рыхлый. Забираемся к триангуле и начинаем искать спуск к руднику. Задача оказалась сверхнетривиальная. Обозначенная на ГШ дорога давно осыпалась и здесь, на её максимальной высоте, от неё уже ничего не осталось. Этот участок приходится огибать по бесснежному склону с очень крутым уклоном. Идём осторожно траверсом, соблюдая все правила безопасности для преодоления таких участков.

15.30 – 15.7 км – вышли на сохранившуюся часть дороги от Рудничного через хребет. Дорога каменистая, горная, сильно петляет и вьётся по хребту. Начинается крутой, но проезжаемый спуск к серпантиновым виткам вокруг рудника. Местами дорога осыпалась, где-то завалена или разрушена. Движемся осторожно, медленно, плотной группой, соблюдая дистанцию.

Качество дороги стремительно улучшается. Выходим на явно регулярно используемый участок. Используемый в рабочий сезон, разумеется. Сейчас на ней ещё встречаются языки нестаявшего снега и каменные россыми. Ехать это почти не мешает, тем более, что всё сплошь вниз.

Проехали промплощадки, рабочие части рудника. Людей - ни души. Дорога всё лучше и лучше. Каменисто-щебёночный горный серпантин.

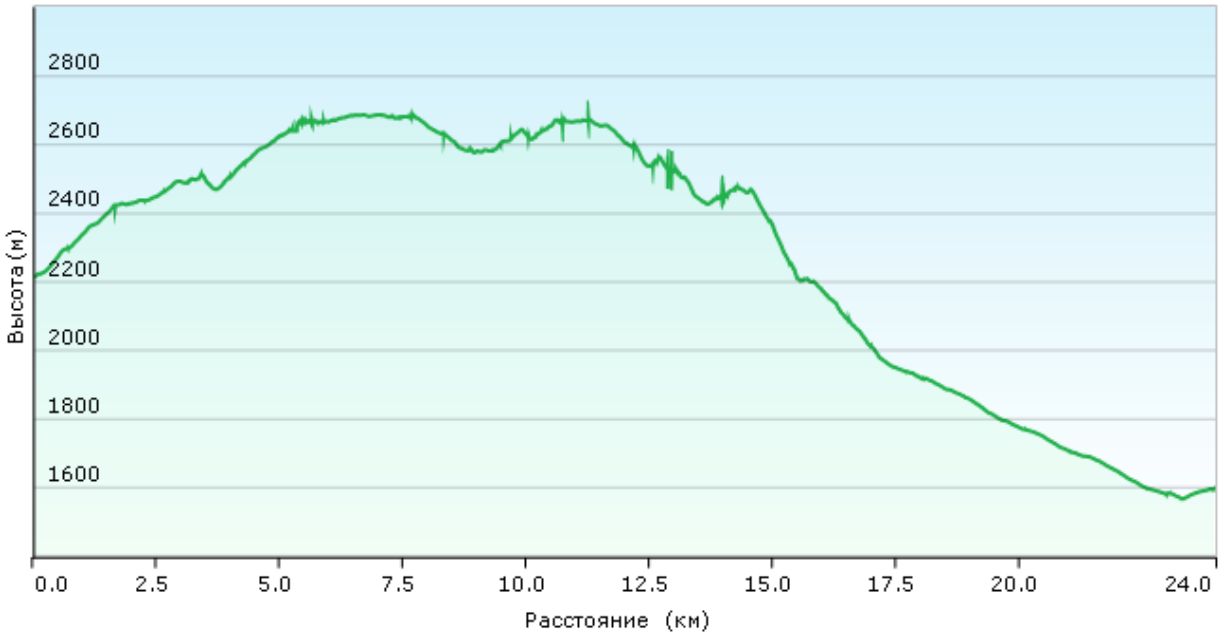
17:20 – 25 км – Встаем на ночёвку в 100 м от дороги в прибрежных кустах реки, что течёт из горы. Рудник она минует, да и не работает он ещё, так что вода чистая.

За день пройдено: 25 км – по фирновой корке, снегу, каменистым горным дорогам и бездорожью.

Набор высоты: 840 м.

Тобщ=10:09, Тост=4:11, Тдвиж=5:57, Vд= 4,2 км/ч, Vо=2,5км/ч.

Высотный график:



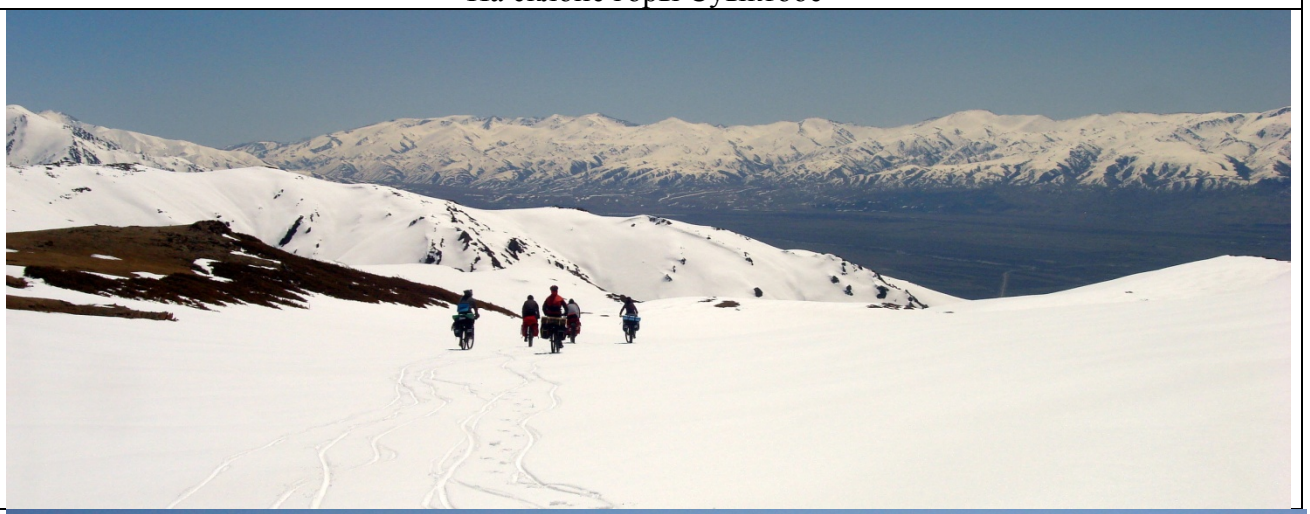
По фирновой корке – когда пешком…

… а когда и верхом.

Высшая точка маршрута – обход горы Суыктобе (2752.8 м)

Огибаем г. Суыктобе траверсом с запада

На склоне горы Суыктобе



От Суыктобе к высоте 2639.5 м

От высоты 2639.5 к высоте 2460.9 м

Спуск от 2460.9 м траверсом в обход разрушенной дороги

Начало разрушенной дороги у рудника

Вид на спусковой серпантин

Спуск по дорогам рудника

На некоторых витках серпантина ещё снег

Ночёвка не доезжая Рудничного

Шестой день. 1 мая (среда)

Подъем в 7:00. Ночью тепло, выше 0.

9:20 – выходим на маршрут.

9:42 – приехали в Рудничный. Закупаемся в магазине, что лежит справа от дороги по ходу нашего движения. Утро – в магазине весь ассортимент, свежий хлеб. В том же здании аптека.

10:50 – военные в форме у проверили маршрутную книжку, паспорт руководителя и интересовались нашей группой и маршрутом. На все вопросы мы честно ответили. Нам пожелали доброго пути и укатили.

10:53 – немного отъехав от Рудничного перед мостом через реку Коксу (по шоссе в сторону Чубара) заехали на бензоколонку за бензином. Наливают в бутылку без вопросов.

13:05 – 28.9 км – не доезжая до п. Анджас свернули с асфальта на грунты. Взяли брод через речку Шошкалы (приток Кескентерека) и после него устроили перекус. Погода жаркая и солнечная. Интенсивно мажемся кремами от солнца и гигиенической помадой.

Вчера в солнечный жаркий день все обгорели, вечером практически все были красные и с обгоревшими носами. Усугубило ситуацию то, что двигались по снежным хребтам. Некоторые обожгли губы. Поэтому обязательно надо пользоваться сильным кремом от загара и гигиенической помадой!

13.35 – 36 км – Мост в месте впадения р. Крутой Лог в Кескентерек.

15:23-15:33 – 38,9 км – брод через речку Балакаянды. Преодолели, не замочив ноги, передавали велосипеды на тот берег. Семь человек переправились за 10 минут. Один человек вставал «мостом» через речку и передавал велосипеды. (фото 310)

15:28-16:20 – 39,1 км – Обедали, после речушки, которая проезжается. Дорога периодически в снегу, приходиться спешиваться и проходить заснеженные участки пешком. Во время обеда было вымыто 3 головы с помощью бутылок, заранее наполненных водой, тем самым нагревшихся в дороге до обеда.

15:51 – 43 км – взяли небольшую речушку в брод не замочив ноги и подъехали бродить большую речку (шириной 15 м , сильное течение, покрытие каменистое).

16:16 – Брод через реку Улькен-Коянды. Ширина около 25 м, глубина около 40 см вода холодная, т.к. с гор течёт, течение достаточно быстрое. Бродили с рюкзаками на плечах, переодевались в бродильные тапки.

17:37 – 44,2 км – взяли еще один брод не замочив ноги.

17:50 – 18:20 – Взяли еще один брод перебравшись по платине из камней, которую сами построили. На том берегу устроили перекус. (фото 330)

18:25 – еще один брод шириной 1 м, перебродили не замочив ноги, но долго искали подходящее место для переправы (фото 339)

18:30 – подошли еще к одному броду, речка покрыта снегом. Получается снежный мост через речку. Бродили страхуясь веревкой.

18:44 – Перебродили еще один небольшой брод и сразу за ним еще один! Потом еще три не сложных брода шириной по 1.5 м.

Бродов в долине на участке между реками Крутой Лог и Жолбастай много. В хронометраже указаны лишь наиболее значимые. Но характерны они только для этого времени года. Весна в нашем походе была поздней, теплые дни только окончательно установились в степях. И множество бродов было обусловлено запоздалым таянием снегов. Сложности броды почти никакой не представляют. В большинстве это узкие потоки в виде широкой канавы-ложбинки. Можно перешагнуть, поискав вдоль берега подходящее место. Часть можно проехать в седле, когда дорога пересекает русла на плоских склонах. Местами приходилось переходить по снежным мостам с верёвочной страховкой.

19:00 – 50 км – встали на ночёвку, спустившись с дороги на ровную полянку недалеко от берега реки Кескентерек. По склонам постоянно текут потоки от тающих снегов на склонах хребта Алтын-Эмель. Ширина их от десятка метров до малых ручьёв. Встать на ночёвку можно было в любом месте, где сухо. Проблем с поиском не было. Выбирали лишь более защищённое от ветра место.

За день пройдено: 50 км.

Из них:

по асфальту – 20 км

по грунтовым, степным дорогам, тающим лугам, бездорожью – 30 км

Набор высоты: 635 м.

Тобщ=9:49, Тост=4:58, Тдвиж=4:50, Vд= 10,1 км/ч, Vo=5,0км/ч. Высота ночёвки 1657

Высотный график:

Спуск к Рудничному	У магазина в Рудничном
От Рудничного к мосту через р. Коксу	Впереди Чубар и хребет Алтын-Эмель

От Чубара к Онжасу

Брод около Онжаса

От Онжаса к реке Кескентерек

Как охладиться в жаркий день?

Степные дороги

Несложные броды через талые потоки

Брод через р. Улькен-Коянды

По камням через броды попроще

Проезжаемый брод – и таких не мало

Русло под снегом – типичная картина

По альпийским лугам без дорог, объезжая снежники

Первые цветы

Последний брод на этот день

Ночёвка на берегу р. Кескентерек

Седьмой день. 2 мая (четверг)

Подъём в 5:00. Раньше, чтобы бродить реку Кескентерек по «малой воде».

7:20 – вышли на маршрут

7:37 – Брод с сильным течением, шириной 10 м. Переходили в бродильных тапках, рюкзаки не снимали.

8:44 – подъехали к броду через Кескентерек – основная река долины. Ширина ~30-40 м, сильное течение, дно каменистое. Рюкзак одеваем на плечи, одеваем неопрен и бродильные тапки, провешиваем перила для страховки.

10:06 – закончили бродить, перекусили и двинули дальше.

11:38 – 4,5 км – взяли еще один брод по камням (фото 390)

11:51 – закончили бродить. В бродотапках оказалось бродить быстрее и легче, чем перебираться по камням. Часто приходится идти пешком, т.к. дорога преимущественно имеет характер тропы, часты снежники.

12:44 – еще один брод

12:57 – брод шириной 10 м, проходим в бродильной обуви. Прошли за 10 минут.

13:34 – прошли еще один брод по камням, шириной 2 м

13:44 – брод и обед 45 мин, едим бастурму, короткий послеобеденный сон.

15:34 – 12.2 км – брод шириной 15 м через реку Аксу, средней силы течение, каменистое дно. Сразу за бродом снежный козырёк на теневом берегу, забираемся с трудом на него и продолжаем движение.

На участке от брода через Кескентерек до пер. Уйгентас, т.е. практически весь день дорога представляет собой теряющующееся в снежниках и скотопрогонных тропах направление на восток… Поздняя весна сильно осложнила преодоление этого участка. Много участков нерастаявшего снега, постоянная пересечёнка из-за того, что дорога пересекает реки. Броды технически сложны тем, что приходится искать свободный от снега участок русла. Сознательно не едем в мокрых неопреновых носках поверх ходовой обуви, т.к. сложные погодные условия с ветром и не высокими температурами с высокой вероятностью будут гарантировать простуду. Поэтому приносим в жертву скорость продвижения в пользу сохранения здоровья.

16:40 – 16.5 км - Дорога пересекает вброд реку Кескентерек. Брод не представляет сложностей, но дальше дорога переходит на Южный берег Кескентерека и полностью скрывается под снегом. После этого брода к перевалу она подходит, если верить карте и читающемуся под снегом рельефу, через 5 бродов. По северному берегу (орографически правому, на котором мы стоим) дорога почти неразличима, но идёт по оттаявшим лугам. Принимаем решение не переходить Кескентерек и брать перевал по бездорожью. Прямо по альпийскому лугу закручивая к перевальной седловине. По пути проходим пару бродов, проезжаемо в седле на низких передачах. Некоторые луга затоплены талыми водами, стараемся объезжать разливы.

17:37 – 20 км – Добрались до седловины перевала Уйгентас. Высота 2133 м. Очень своеобразный перевал. С севера перед нами высятся высокие пики Джунгарского Алатау, с юга подступают хребты Алтын-Эмель и Суаттау, тянущиеся единой грядой. И там, где эти махины сближаются, теснее всего подходя друг к другу, горбится седловина перевала Уйгентас. Это не ущелье и не каньон. А скорее повышение альпийских лугов, встающее водоразделом долин рек Кескентерек и Борохудзир. Жаль что нам досталась поздняя весна. Снега ещё в значительной степени не стаяли и долина и перевал открыты лишь отчасти, преимущественно на южных склонах гор.

Встаём на ночёвку у самой седловины перевала, здесь удаётся найти укрытую от ветра ямку. Снова тянем тент на две рядом стоящие палатки. Готовим ужин и любуемся горным закатом, высыпавшим из бархатных сумерек на тёмно синий небосклон мириады ярких созвездий.

За день пройдено: 20 км – по грунтовым и горным каменистым дорогам со множеством локальных препятствий в виде снежников и бродов.

Набор высоты: 835 м.

Тобщ=9:23, Тост=4:29, Тдвиж=4:54, Vд= 4,2 км/ч, Vо=2,2 км/ч. Высота ночёвки 2132 м

Высотный график:

Вброд – прямо с утра

По снежному мосту со страховкой

Вперёд к самому сложному броду!

Брод через Кескентерек – вешаем верёвку

Через Кескентерек

Дальше то дорога, то тропа…

И бродов, конечно, в достатке

К броду через р. Аксу (все луга в первоцветах)

К броду через р. Аксу

Брод через р. Аксу – основной поток впереди

Брод через р. Аксу – основной поток

В верховьях р. Кескентерек

Подходим к пер. Уйгентас

Ночёвка

Восьмой день. 3 мая (пятница)

Подъём в 6:00. Стартуем пораньше, чтобы успеть утром спуститься с заснеженной части перевала, пока снег ещё твёрдый. Если по снегу удастся так же ехать, как это было 2 дня назад, то спуск с перевала мы одолеем очень быстро. Погода хорошая, безоблачное небо, солнечно. Ночью было прохладно и дул сильный ветер.

8:20 – начинаем спуск с перевала Угентас. По орографически правому берегу реки Борохудзир двигаться крайне тяжело. Наш расчет на твёрдый утром снег оказался неудачным. В Казахстан пришла долгожданная жаркая весна. Снег уже достаточно рыхлый, под ним много воды – здесь исток реки. Одеваем неопрен. Сегодня жарко и движемся мы вниз, к знойным полупустыням. Так что мокрые ноги никаких последствий для здоровья не несут.

Переходим на орографически левый берег Борохудзира – это южные склоны Джунгарии. Здесь снега уже совсем мало – можно ехать местами. Движемся вдоль самого русла Борохудзира. Затем забираем от него севернее.

9:17 – 6 км – брод через левый приток Борохудзира. Южные склоны Джунгарии и лежащая на них часть долины открыта от снега, но в руслах рек, т.к. они большей частью текут в лощинах и углублениях, снега ещё много. Не сразу нашли открытый от снега участок русла. Брод легко проезжается – речка мелкая, шириной метров 5, дно – мелкие камни.

После брода берём направление на юго-восток, примерно на брод через Борохудзир около сопки Космурын и едем прямо по альпийским лугам безо всякой дороги. У нас плавный сброс высоты, поверхность достаточно ровная, из растительности только белые звёздочки первоцветов. Скорость держим около 15 км/ч.

9:52 – 10.5 км – брод 10 метров, глубина 10-20 см, дно мелкие камни. Несколько рукавов. Часть проехали, часть прошли. Сопка Космурын – красивый скалистый холм с фигурами выветривания. Долина реки Борохудзир становится всё шире и просторнее. В небе кружат гордые хищные птицы с огромным размахом крыльев. На склоне гор, к югу от нашего пути видны зелёные свечки тянь-шаньских елей. Движемся по орографически правому берегу Борохудзира.

10:40 – 12.6 км – брод через речку Суатсай, проехали в седле. Ширина 5 метров, мелкие камни. Здесь последнее удачное место для набора воды. Дальше выпасные луга.

10:55 – 16 км – брод шириной 5-10 м, проезжается в седле.

11.22 – 20.5 км – брод через череду рукавов речки Борохудзир в урочище Аяксаз, проезжается в седле, дно – мелкие камни. Дальше начинается подъём к перевалу, обозначенному на ГШ как 1933 м. Каменистая горная дорога со значительным уклоном. Заехали полностью. Довольно жарко – раздеваемся до футболок и коротких шорт.

12:13 – 22.7 км – закрутили в пер. 1933 м. Суслики бросаются под колёса, Лёня чуть не полетел через руль, когда мохнатый комок перебегал ему дорогу на спуске. Тормозить не стоит – суслики прекрасно проезжаются!

После перевала начинается спуск по ущелью по каменистой горной дороге с россыпями камней. Движемся осторожно, соблюдая дистанцию и систематически стягиваясь группой. Камни катаются под колёсами – чебурахнуться тут можно в два счёта. Дорога отлично накатана и петляет через каменный хаос балуя необычными картинами.

Ущелье невероятно красиво! Здесь и песчаники, и фигуры выветривания и просто причудливые скалы самых невероятных форм. Цвет камня поразительно разнообразный. И жёлтые волнистые породы, и чёрные бастионы, и серые стены, и красноватые россыпи, и блестящие на солнце сколы гранитных глыб. Местами на дороге хочется остановиться и полюбоваться тысячелетними творениями ветра, воды и солнца. Но делать это следует очень внимательно. Некоторые участки довольно обвалоопасны.

Все речки после перевала 1933 пересохшие. Если в р. Бельбулак ещё можно было различить какой-то ручеёк, то дальше, до самого Борохудзира, воды не было. В урочище Кайши паслись коровы, но воды в р. Улькен-Карагайлы мы не обнаружили. Да если б и обнаружили, то пить без кипячения её всё равно не решились бы.

14.20 – 32.4 км – обед в ур. Кайши перед рекой Улькен-Карагайлы. Вокруг довольно сухая долина. Немного зелёной травы видно лишь по берегам почти пересохшей реки. Там пасётся скот. Лошади и коровы. Валяемся на склоне холма. Мажемся кремами от загара. Казахстан дарит нам новый контраст. Покинув заснеженные вершины и медленно выбирающиеся из под снега альпийские луга мы очутились в жаркой степи. Солнце палит нещадно, небо налилось глубокой лазурью.

15:46 – 40.7 км – пос. Кейтын. Даже не посёлок, а скорее пару хуторов рядом. У нас заканчивается вода – в горах, где из каждой снежной кучи течёт ручей, мы отвыкли от режима её экономии. В посёлке расспрашиваем местных, где бы набрать воды. Воды так и не нашли. Договариваемся между собой, как поделим на всех то, что осталось и движемся дальше.

15.55 – 42 км – брод через речку Борохудзир. Широкий брод – 25-30 м, дно мелкие камни, глубина 15-20 см. Здесь река течёт по широкой равнине, поэтому брод мелкий и не представляет сложностей. Сырую воду набирать из реки рискованно.

Дальше дорога от брода до выхода на асфальт идёт по ландшафту полупустыни. Растительности почти нет, покрытие – каменисто-щебёночная грунтовка. У нас плавный сброс высоты, так что ехать довольно легко. Просторы и пейзажи полупустыни невероятно живописны. Эдакое сухое песчано-каменное море. Особенно впечатлили подобные разноцветным замкам причудливые формы из глины и песка перед пересечением дорогой реки Борохудзир. Они немного напоминают знаменитый Шекельмес на берегу оз. Зайсан.

17.10 – 58.2 км – пересекаем реку Борохудзир по мосту-насыпи, река проходит её через металлические трубы. По берегам реки много зелени, деревца, кусты. Тут можно

остановится на ночёвку. Но наша цель – минеральный курорт Жаркент-Арасан с радоновыми источниками. Из отчётов известно, что там можно остановится и принять радоновые ванны. Выходим на асфальт и въезжаем в пос. Коктал-Арасан. В посёлке колонка – набираем воду.

17.50 – 64.3 км – въезжаем в курорт Жаркент-Арасан. После короткого разговора и администрацией и попыткой торговаться разворачиваемся и уезжаем обратно. С нас запросили бешеную сумму в 7000 тенге с человека за ночь, дав тем самым просто понять, что нас тут не желают видеть. Плюнув на это дело возвращаемся на берег речки Борохудзир в ущелье, не доезжая посёлка Коктал-Арасан и встаём на берегу на зелёной полянке. Вечер тёплый, моемся в речке, стираем вещи. Спать укладываемся кто в палатку, а кто прямо на улице под велосипедами.

За день пройдено: 67 км

Из них:

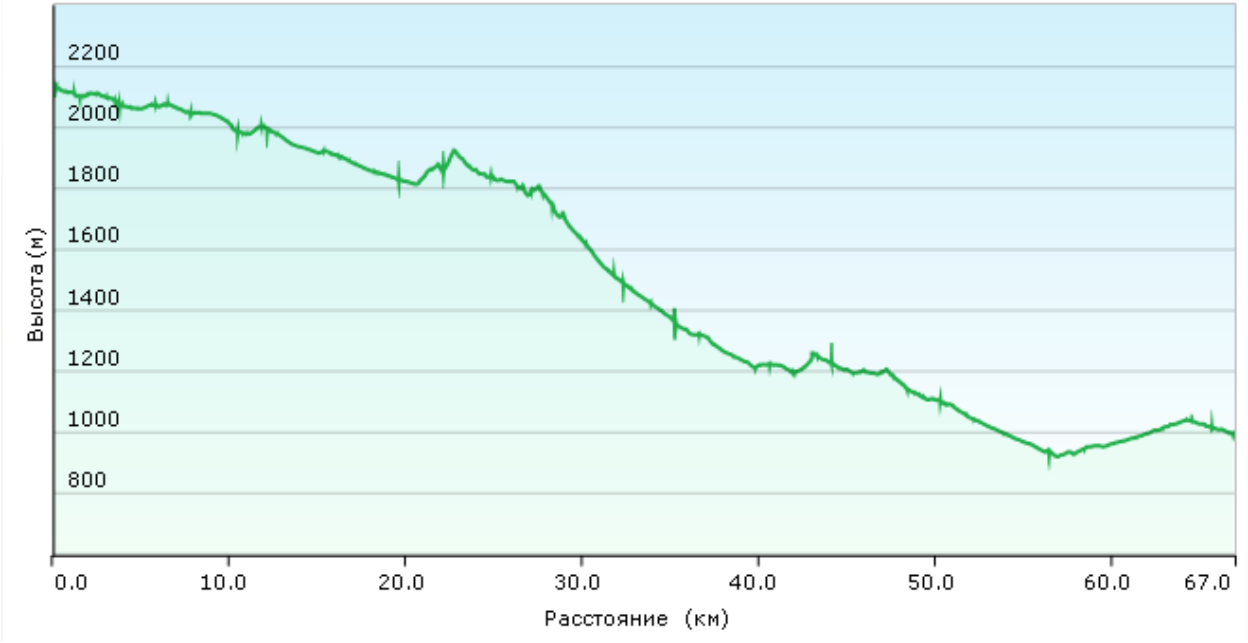
По асфальту – 8 км

По заснеженным альпийским лугам, степному бездорожью, степной грунтовой дороге, пустынной грунтовой каменистой дороге – 59 км

Тобщ=9:57, Тост=3:46 Тдвиж=6:10, Vд= 10,9 км/ч, Vo=6,8 км/ч. Высота ночёвки 992 м.

Набор высоты: 600 м.

Высотный график:



Утро на пер. Уйгентас

Группа на пер. Уйгентас

Начинаем спуск – в этот раз снег не держит

С заснеженного склона на оттаявший

По сырым лугам без дороги

Брод через лев. приток р. Борохудзир

По степи без дороги к сопке Космурын

Через ур. Аяксаз

Через пер. 1933 м

Спуск по каньону к Кейтыну

Спуск по каньону к Кейтыну

Долина реки Уйкен-Карагайлы, урочище Кайши

Заезжаем в Кейтын спросить воды

Брод через р. Борохудзин около Кейтына

Величие гор и бескрайний простор степи

Дорога в пустынных холмах

Разноцветные горы близ моста через Борохудзир

По асфальту к Жаркент-Арасану

Ночёвка на берегу р. Борохудзир

Девятый день. 4 мая (суббота)

Подъём в 6:00. В речке утром была очень мутная вода, поэтому ребята со всеми емкостями для воды поехали в деревню на колодец (заняло это минут 15). Погода солнечная, тепло.

8:30 – вышли из лагеря. Движемся по асфальту к Кокталу. Асфальт ровный, ветер слабый.

9:30 – 22 км – доехали по асфальту до Коктала. Погода отличная, жарко.

11:25 – Закончили закупку, распределили продукты, набрали воду в колонке, ели на главной площади вкусные чебуреки, мороженное и пили свежее молоко, налопались горячих булок с сыром. Все необходимые продукты в магазинах около центрального городского перекрестка есть. Купили хомуты в хозмаге для ремонта багажника.

13:00 – 46 км – у отворотки на Дарбазакум прокол у Лёши и Славы колючками . Очень жарко, безоблачное небо, лупим по асфальту выше 20 км/ч. Машин очень мало, асфальт хорошего качества. На отворотке стоят несколько фур, здесь есть небольшой магазин.

13:30 – 48.4 км – проезжаем мост через реку Или. Цвет воды как у давно нестиранного исподнего. Останавливаться на ночёвку тут бессмысленно и малоприятно. Крутим дальше по шоссе.

От теплового удара у руковода пошла носом кровь. Останавливаемся, вставляем в нос турундочки из бинта, смоченные перекисью. Хорошо помогает. Вскоре уже можем продолжать движение. Чтобы не одуреть от жары во время обеда мочим голову и всю одежду в придорожной речке-канале. Некоторые даже искупались. Воды набрать здесь нельзя, но у нас хороший запас с собой.

15:44 – 75.1 км – приехали в Ташкарасу. Большой магазин в глубине посёлка. Есть всё необходимое. Впереди участок с автономом по воде. Набираем по 5 л на человека. Это ходовая и бивачная вода. Воду частично купили в магазине, частично набрали в колонке около него. Ассортимент магазина широк.

17:50 – 82.5 км – сворачиваем с трассы Р-24 на запад. Вместо асфальта под колёсами отвратительная крупнокаменистая дорога. Скорость резко падает. Камни катаются и выскакивают из под колёс, мешая ехать.

18.10 - 87 км – встаём на одном из рукавов реки Чарын. Она здесь разведена арыками, по берегам растут фруктовые сады. Вода бежит по арыку с огромной скоростью. Купаясь, приходилось держаться за береговые травы и корни, чтобы не смыло. Вода бодрит, холодная, но в меру.

Ландшафт вокруг сухой полупустынный: редкая растительность, каменистые и песчаные просторы. Не торопясь, погружается в ярко-красную полосу на горизонте солнце. Видимо из-за какого-то оптического эффекта его низкий раскалённый диск кажется размером больше обычного раза в 2-3. Замирают вечерние шорохи, почти полный штиль. А сумерки всё тянутся и тянутся, смягчая контуры невысоких деревьев и убаюкивая зной горячего дня. От воды веет прохладой. Вечерние разговоры за чашкой чая лениво стихают. Разбредаемся спать большей частью прямо под открытым небом. Звёздные россыпи и теплая нега степной ночи обещают хорошие сны.

За день пройдено: 87 км

Из них:

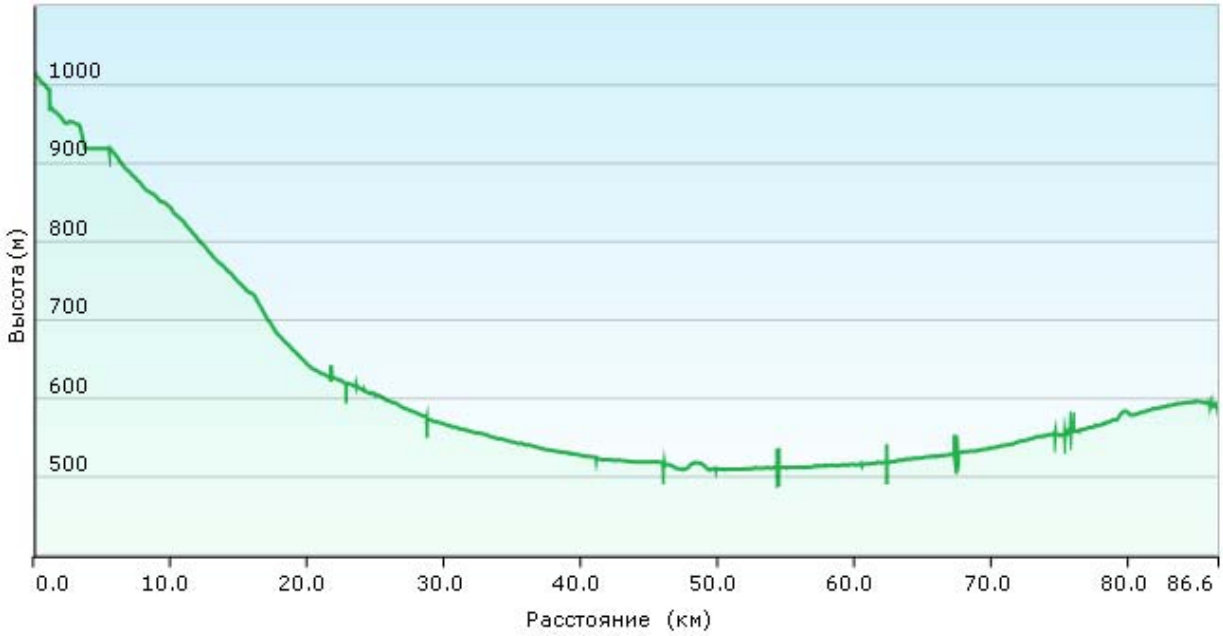
по асфальту – 82 км

по крупнощебёночному грейдеру – 5 км

Набор высоты: 160 м.

Тобщ=8:17, Тост=3:28 Тдвиж=4:48, Vд= 17,9 км/ч, Vо=10,4 км/ч. Высота ночёвки 594 м.

Высотный график:



От Коктал-Арасана до Улькенагаша

Через Улькенагаш

В Коктале

По мосту через р. Или

Покидаем Ташкарасу

По грейдеру у мосту через р. Чарын

Ночёвка на берегу арыка	Закат в саванне

Десятый день. 5 мая (воскресенье)

Снова ранний подъём. Проснулись в 5 утра. Теперь уже чтобы по максимуму выбрать прохладные утренние часы.

7.10 – Выходим на автономный пустынный участок, где будет напряженная ситуация с водой (каждый везет по 5 литров воды). Движемся по каменистой дороге, идущей через полупустыню. Покрытие для велосипеда весьма малоприятное – камни норовят выкатится из под колёс, съедая наши усилия. Трясёт, скорость 10-15 км/ч.

8:53 – Прокол у Кати от колючки. Машина-фургон с военными остановилась, поинтересовалась куда мы едем и проверили паспорт у руководителя. Мы отдали им собачку, привязавшуюся к нам еще с ночевки.

9:10 – у Гоши прокол. Небольшой кусочек асфальта прямо посреди пустынных просторов.

12:00 – около 1.5 часа чинили Наташин багажник (сломались обе стойки), потом заклеивали прокол у Гоши. Все это делали в трубе под дорогой (прямоугольного профиля, высотой метра 3. Там было прохладно и тень. Адская жара.

13:00 – 30.1 км – съехали с грейдера в полупустыню и едем по руслу засохшей речки. Встретили знак-предупреждение, что охота и проезд запрещены. Выбора у нас уже нет – изнуряющая жара не позволяет отклоняться от маршрута.

Проезжаем г. Акжар 634.м. Прокол. Дальше дорога всё больше растворяется в песке пустыни, похожем на мелко-дроблёные камни. Сперва ехать становится тяжело. Потом ехать удаётся не всегда – песок глубже и глубже, колёса вязнут. То идём, то с трудом едем. Температура повышается ещё, хотя казалось бы куда уж выше. Дует несильный ветерок, но он совершенно не приносит облегчения. Это суховей – горячий и абсолютно сухой ветер пустыни. Он вырывает из тела влагу, сушит кожу, от него режет глаза и пересыхает в горле. Постоянно непреодолимо хочется пить. Соблюдать автоном по воде при необходимости её жёсткой экономии и страшной жажде невероятно тяжело. Не справляемся, пьём украдкой хотя больше уже и нельзя…

14.00 – 37.6 км – Дальше двигаться становится слишком рискованно. Нестерпимая жара и сухость валят с ног. Близок порог теплового и солнечного ударов. Теряется уверенность движений и связность мыслей. Тяжёлая вязкая усталость гнёт к земле. Руководитель даёт указание тянуть тент между расставленными по углам велосипедами. Выстилаем под ним пенками. Ложимся. Впервые приходится использовать пенку, чтобы лежать было не так жарко. Песок обжигает! Но терпимо.

Дышим медленно, стараемся не двигаться и не прижиматься ни к чему. Расслабляемся на сколько это возможно и ждём. Час, второй, третий. Полное бездействие. Минуты движутся еле-еле…

Суховей ласково гладит по телу. Так гладила бы костлявая старуха с косой! Лежишь и чувствуешь себя куском мокрого, быстро высыхающего мяса. Тень от тента едва спасает – он из ультралёгкой ткани, больше против ветра и дождя… Но без него было бы совсем невыносимо. Сознание плывёт, удушливыми волнами подступает паника. Подбадривая друг-друга, терпим. Изредка делая глоток-другой, продолжаем ждать. Термометр показывает 41.0 ^{o}C. Ещё час ожидания…

Солнце клонится к раскалённым горам. Жара спадает до 36 ^{o}C. Вот уж не думал, что смогу ощутить эту разницу. Чувствую. Очень живо, каждый градус. Дурман отпускает голову. Нужно поесть и двигаться дальше. Через «нехочу» уминаем обеденный рацион. Сворачиваем своё убежище. Двигаемся по чуть различимой дороге к руслу сухой реки. И вскоре выходим к нему.

18.10 – 38.9 км – Вышли на русло сухой реки. По нему идёт джиперская дорога. Да даже и без неё можно отлично, пусть и не быстро ехать. Подумать только, до этого спасения мы не добрались всего полтора километра!

Медик группы предложила всем съесть по-немногу изотоника, чтобы восполнить потерянные при лежании в пекле соли и не так тяжко ощущать обезвоживание. Сейчас, на ясную голову, глупость этой идеи очевидна. А тогда, нам, обалдевшим от сухого зноя, она показалась совершенно уместной. Вспомнились бедуины пустыни, которые съедают пару кристаллов соли, ведя караваны своих верблюдов. Щепотку порошка на язык и запиваем последними глотками дефицитной воды. Ходовая плановая у всех уже кончилась. Деваться некуда – пьём привальную. Действительно довольно скоро стало легче. Впрочем неуклонно падает температура, солнце садится, и основное облегчение именно в этом.

Уже потом, спустя несколько дней выяснилось, что Лёня с Наташей додумались наестся сухим изотоником ещё до того, как нам пришлось лежать под тентом несколько часов. А Лёня не ограничился щепоткой – изотоник на халяву предлагают, чего отказываться! И сделал несколько «глотков» порошка прямо из бутылочки, запив какой-то малостью. Вскоре наступила и расплата…

18.40 – 44.5 км – Добрались до урочища Ажыржар, здесь невероятной красоты пустынные красные горы Ботетты. Тут мы планировали сделать полуднёвку, но обстоятельства сложились иначе. Едем дальше. Появляется кустовая растительность, сухая трава. Командир принимает решение двигаться до отмеченного на карте источника Копуйекки. Необходимо выйти из режима автонома по воде и восстановить потери обезвоживания. Дорога очень живописна – сухая саванна в предгорьях. Вокруг диковинных форм и цветов скалы, от урочища Ажыржар идёт отличная грунтовая дорога. Перекусываем и движемся дальше.

19.20 – 47.9 км – родник Копуйекки. Оазис у дороги. Зелёная трава, высокие деревья. Всё говорит о том, что вода здесь есть. Но где же колодец? На земле лежат разбитые остатки типичной доля Средней Азии поилки в виде каскада желобов. Ищем сам колодец и находим. Каменные кольца посреди кустов. Вглубине видна вода. Она мутная и грязноватая. Жерло колодца завалено древесным хламом. Умирающий от жажды бедуин, отставший от каравана неделю назад, возможно бы и напился здесь. Мы не решаемся. Да и изобретать, как достать воду с глубины более 5 метров слишком долго.

Опускаются сумерки. Дорога без особого рельефа, широкая ровная грунтовка. Командир даёт распоряжение ехать к следующему источнику. Он обозначен как водохранилище в урочище Актоспа. По картам, космоснимкам и привязанным к картам фоткам джиперов, вероятность найти воду в этом месте близится к 90%. Вешаем на шею налобники, трогаемся.

20.10 – 55 км – Стемнело совсем. Мы как раз добрались до ур. Актоспа и обозначенного водохранилища. Пешая разведка. Найдены сперва ручей, а затем и его исток. Каскадная поилка желобами – прозрачная чистая вода. Ставим лагерь на берегу ручья, пьём вволю, моемся, ужинаем и ложимся спать. Ночная прохлада легко колышет сонные травы, качаются цветущие кусты, долина утопает в ароматах, сплетающихся в тёплом дыхании ветерка.

Раскладываемся спать под звёздами на мягкой траве.

За день пройдено: 55 км

Из них:

По асфальту – 5 км.

По крупноцебёночному грейдеру, каменистым дорогам полупустыни, руслу сухой реки, горной каменистой дороге – 50 км

Набор высоты: 660 м.

Средняя скорость 3.8 км/ч, средняя в движении 9 км/ч, время в движении 6.07 ч, время остановок 8.20 мин.

Высота ночёвки 1008 м.

Высотный график:

По пустынной дороге

Жизнь в пустыне

Ремонт в трубе под дорогой

Жарко!

Уходим с дороги к горам Богеты

Впереди Богеты

Спасаемся от жары, суховей и +41 ^{o}C

По руслу сухой реки

Появляется дорога

Красные горы Богеты

Появляется кустовая растительность

Пересохший родник Копуйекки

Одиннадцатый день. 6 мая (понедельник)

Подъём в 5 утра. На удивление всё отлично выспались. Лёня всё никак не вылазит из спальника. Говорит, что болит живот. Постепенно сообразили, в чём дело, к сожалению, уже

после завтрака. Пробуем выйти на маршрут. Лёня не может двигаться даже пешком – боль слишком сильная. Разбиваем лагерь, тянем тент от солнца, начинаем готовить эвакуацию пострадавшего, не способного самостоятельно передвигаться. Промывание желудка, обильное питьё. Состояние больного стремительно улучшается. Через час он уже нормально ходит сам. Боль отступает.

К середине дня самочувствие Лёни, по индивидуальному ощущению, приближается к норме. Болей нет, других негативных симптомов тоже.

14.45 – проехал джип с егерями. Удивительно вежливые и обходительные люди. Оказалось, что мы находимся на территории охотхозяйства. И вообще говоря, находится нам здесь не следовало. Но мы сказали, что когда заезжали сюда по руслу сухой реки, то никаких информационных плакатов не встречали. Ходя один ободранный нам всё же попался. Нам пожелали хорошего отдыха, спросили не нужно ли привезти каких продуктов. Мы поражённые вежливо отказались. Егеря укатили. Пользоваться возможностью для эвакуации пострадавшего не стали, т.к. к этому моменту было очевидно, что с недомоганием удалось справится и можно продолжать движение.

15.40 – Решаем двигаться дальше по маршруту, т.к Лёня бодр, хорошо себя чувствует, ходит и шутит, а также может нормально ехать. Да и лежать попусту бессмысленно. Разгрузили Лёню полностью.

Свернули на юг у высоты, обозначенной на ГШ как 1097.5 м. Движемся к пересыхающей реке Карасай. Очень красивые пейзажи вокруг – волнистое, сильно пересечённое и изрезанное каньонами плато, скальники и срезы горных пород по краям впадин. Лёня едет совершенно нормально, мы поминутно справляемся у него о самочувствии.

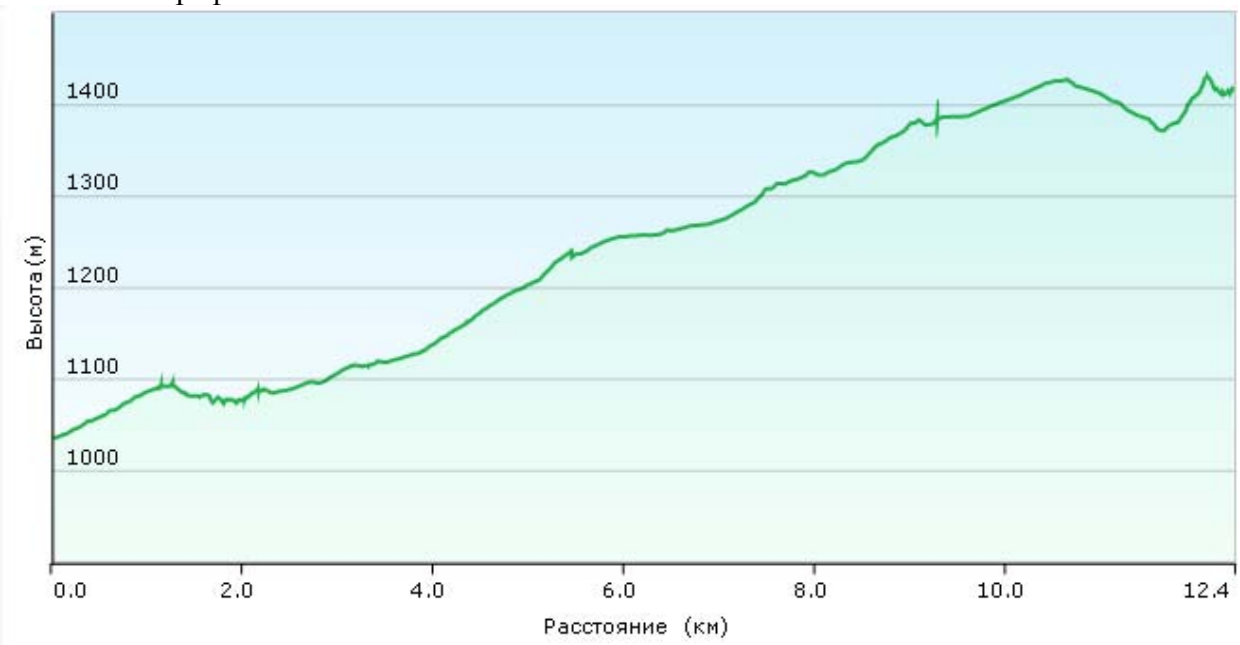
18.05 – 13 км – обозначенный на карте родник Бескудук, стоит юрта, пасутся кони. Забираемся немного в распадок от юрты на юго-восток. Здесь хорошая ровная поляна, закрытое от ветра место. Набираем воды в роднике, готовим ужин. Лёню кормим макаронами и поим чаем.

За день пройдено: 13 км – по горным каменистым дорогам.

Тобщ=3:40, Тост=1:20 Тдвиж=2:18, Vд= 5,5 км/ч, Vо=3,4 км/ч. Высота ночёвки 1420 м.

Набор высоты: 502 м.

Высотный график:



Источник в ур. Актоспа

Продолжаем движение

Богеты – предгорья Тянь-Шаня

Юрта близ родника Бескудук

Ночёвка в распадке близ родника

Двенадцатый день. 7 мая (вторник)

На утро Лёня проснулся с болью в животе. Стало окончательно ясно, что изотоник пожёг систему пищеварения и последствия без врачей непредсказуемы. Организуем эвакуацию, договорившись с казахами в юрте. Те согласились довезти его до трассы, а там можно уже будет поймать машину до Алма-Аты. С Лёней отправляется наш медик. Она выросла в Казахстане и хорошо ориентируется в Алма-Ате, соображает что, где и как следует делать.

8:47 –Наташа и Лёня на фургончике укатили с велосипедами и рюкзаками. Медик теперь у нас Гоша, аптечка передана ему. Продолжаем движением по маршруту в составе 5 человек в сторону Чарынского каньона. Погода ясная, дует легкий ветер. От родника Бескудук движемся по ущелью к телевышке, что около высоты 1511.6 м. Дорога принимает характер тропы, но проезжается практически полностью.

9:21 – добрались до вышки обозначенной на карте. Предназначена она скорее всего для сотовой связи. От вышек дальше на спуск в Согетинскую долину идет приемлемого качества щебеночный грейдер. Одеваем теплые куртки и виндстоперы и начинаем спуск. Спуск по узкому ущелью, скалы красиво высятся над дорогой.

9:42 – 8.1 км – добрались до заброшенного поселка Бугылы. Жизни никакой нету, наблюдается несколько домов, в основном видны фундаменты и кучи битого кирпича. Дорога от вышек до поселка очень хорошая, прекрасный плотно укатанный грейдер. Спускаемся на большой скорости, движемся в сторону трассы. Воды в заброшенном поселке нету, интереса поселок никакого не представляет.

9:52 – спустились из гор Богетты на автомобильные трассу А2, в долине жарко, поэтому переодеваемся и начинаем движение в сторону Чарынского каньона. Ветер дует нам в спину. Довольно сильный

10:23 – 16 км – слезли с трассы А2 на грунтовку, движемся к Чарынскому каньону. Пока ехали по трассе, был задний боковой ветер, благодаря это 10 км пролетели очень быстро, не вращая педали ни разу. Движемся по грунтовке, грунтовка представляет собой пустынную укатанную мелко гравийную дорожку. Пока достаточно заброшенная. Движемся к Чарынскому каньону.

11:00 – 24 км – движемся по грунтовке, идущей вдоль реки Чарын. Качество дороги весьма приличное, попадается иногда гребенка, ветер сильный боковой встречного направления. По сторонам снова полупустынный ландшафт: сухие обветренные горы, песчаники, почти полное отсутствие растительности.

14:00 - закончили осмотр Чарынского каньона. Ветер стал совершенно ужасающий, стоять вертикально получается не всегда, приходится за что-то держаться.

16:40 – 50 км – расстояние в 10 км ехали 1:50 , встречный сильнейший ветер сбивает с ног.

19:15 – 76 км - приехали в Кокпек. Жутко рубились против страшного встречного ветра. 25 км по асфальту со сбросом 200 м высоты ехали 4.5 часа. Казахстан – ты прекрасен! Такого бесконечного разнообразия походных трудностей на одном маршруте себе трудно вообразить. То холод, то снег, то адское пекло, то выматывающие подъёмы и труднопроходимые дороги, то нестерпимая жажда, а теперь вот ещё ветер-таран.

Ощущения были такие, словно мы едем в вязком потоке киселя. Против течения, конечно.

Шоссе было почти абсолютно пустым. Чтобы не растерять все силы без остатка попробовали несколько разных вариантов построения группы. Стандартная колонна оказалась неэффективна. Воздушный карман за ведущим заканчивался у него на середине багажника. Перебрав ещё 2-3 варианта остановились на фигуре «карэ». Что-то вроде ромба. Ведущий впереди, сзади по краям, максимально плотно друг другу двое, за ними один по центру, следом замыкающий «колесо в колесо» (нас всего пятеро). Ведущий меняется каждые 10-15 мин. Дольше выдержать невозможно. Темп приходится поддерживать с точностью до 0.2 км/ч. Отставший от боевого построения шансов догнать группу не имеет никаких. Средняя в движении у такой фигуры была около 8 км/ч.

Кокпек – совершенно невразумительный населённый пункт. Домов жилых здесь не видать. Зато магазинов несколько десятков. В магазинах ассортимент по принципу «пиво есть, хлеба нету». Много всякого перекуса для водителей и дальнобойщиков. Выпечка, сладкое. Алкоголя просто какой-то непомерный ассортимент. Одной лишь водки сортов 30-40. А нам бы кашки…

Круп нету, с горем пополам купили раскладку на три дня. В принципе все продукты постепенно находятся, но приходится их бегать собирать по десятку магазинов. Где-то на прилавке пакет гречки валяется, у кого-то сахара купили в развес, тут макароны, там сыр…

В Кокпеке колонка с водой – набираем.

20:15 – закончили закупку необходимых продуктов, набрали воды и выдвигаемся на ночёвку.

21:28 - Встали неподалёку от Кокпека, свернув на отворотную дорогу к Бартогаю. На ужин усиленная порция чтобы восстановить упадок сил после сражения с ветром.

За день пройдено – 80 км

Из них:

По асфальту – 33 км

По горным каменистым дорогам и тропам, каменистым и песчаным дорогам полупустыни – 47 км

Набор высоты: 910 м.

Тобщ=10:32, Тост=2:29 Тдвиж=8:02, Vд= 9,8 км/ч, Vo=7,5 км/ч. Высота ночёвки 1157 м.

Высотный график:

Скорпион – ночной гость

Хозяин юрты, что довёз Лёню до трассы

Спуск от вышки в Согеттинскую долину

Вид на вышки от развалин Бугылы

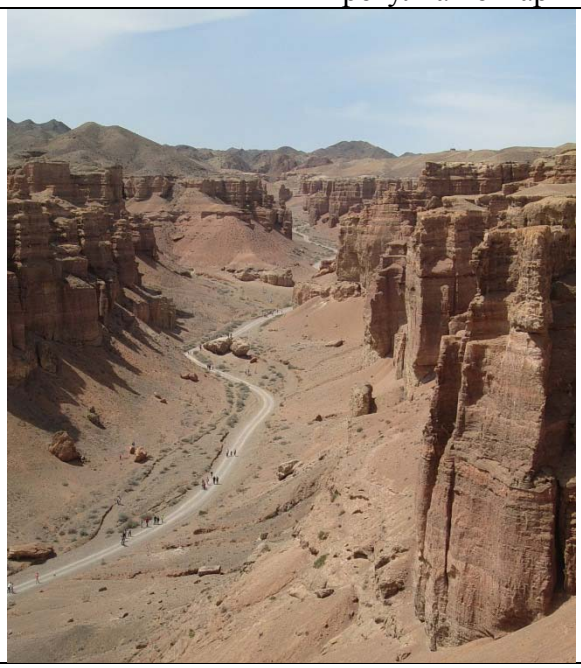
По асфальту в сторону реки Чарын

Сворачиваем с асфальта на юг к каньону

По пустынной дороге к Чарынскому каньону, ветер боковой

Чарынский каньон – «долина замков», созданная фантазией ветра

Прогулка по Чарынскому каньону (сдувает)



Тринадцатый день. 8 мая (среда)

Подъем в 7:00, стоим в нескольких километрах от Кокпека, вставали в темноте, всю ночь был очень сильный ветер, во время завтрака тоже очень сильный ветер, весь завтрак бегали и ловили улетающие вещи. По ходу движения ветер будет встречный боковой. Утром нас обогнуло стадо коров с пастухами. Казахи – исключительно тактичные и деликатные люди! Южнее в Средней Азии уже бы заманали вопросами, и не дали поесть спокойно. Сидели бы и смотрели как на диковинных обезьян. А тут даже не подошли.

9:15 – выдвигаемся на маршрут в сторону Бартогайского водохранилища от окрестностей Кокпека.

10:41 – за час прошли 11 км по асфальту вниз против дикого встречного бокового ветра. Добрались до отворотки с асфальта на вдхр. – потрясающий вид! Бирюзовое огромнейшее озеро. На противоположном берегу виден подъем на плато Асы – предстоящий нам путь, от асфальта поворачивает хорошо накатанная грунтовка, практически без камней. Начинаем спуск к берегам вдхр. И потом будем огибать его по часовой стрелке с юга.

11:28 – 21 км – остановились на юго-западном берегу Бартогайского водохранилища. Место неплохо подходит для ночёвки – вода в водохранилище немного пованивает тиной, но достаточно чистая. По берегам много плавника. Проехали мост через реку Чилик, пробуем помочь ноги в водохранилище и по возможности искупаться. Погода ясная, на небе ни облачка, дует легкий ветер. Дорога грунтовка горная типичная с крупными камнями. После купания начинаем подъем на плато Асы.

12:10 – закончили купание и перекус. Начинаем подъем на плато Асы.

13:26 – остановились на привал передых. Дорога превосходная, укатанная джиперами, немного с песочком, едется легко, набор плавный. Едем 5-7 км/ч. Небольшой встречный ветер, ехать не мешает, но хорошо охлаждает, без него ехать было бы очень жарко.

15:10 – 31 км – встали на привал обед и передых. Дорого потихоньку становиться более сложнее, больше щебенки, больше камней, больше уклон. Едем 6-7 км/ч, периодически обгоняют джипы, ветер встречный несильный, облегчает наш подъем от жары.

17:08 – 33 км – залезли на край плато Асы. Последние километры подъем идет серпантинами, петляя в узком ущелье, нависающие скалы, много камней на дороге, местами шли пешком. Ущелье очень живописное. Каменный хаос и неприступные стены гранита. После обеда сделали два привала, один раз переодеться, один раз прокол, починились и поехали дальше. Забрались на плато Асы, здесь очень сильный встречный ветер, сбивающий с ног.

После того, как забрались на плато Асы столкнулись с дико сильным встречным ветром. Был он настолько силен, что с трудом удавалось переставлять ноги. Дошли до первого родника, где набрали воду, которую разбрызгивало, подобно душу, по всему плато. Не понятно, как заставить струю течь в бутылку… Родник обозначен на карте ГШ. Находится прямо около дороги между высотами 1920.9 м и 2089.0. Поилка из каскада желобов.

Решили доехать до р. Асы , проехали большую часть пути, дорога прекрасно накатанная, ни щебенки ни камней нету. Попался родник в виде каскада поилок. Решили встать на роднике в распадке. Ветра нету. Погода безоблачная, светит солнце. Родник обозначен на карте ГШ, расположен на обозначенном зимнике близ высоты 2123.8 м. В паре метров от дороги.

18:35 – встали на лагерь

За день пройдено: 39 км

Из них:

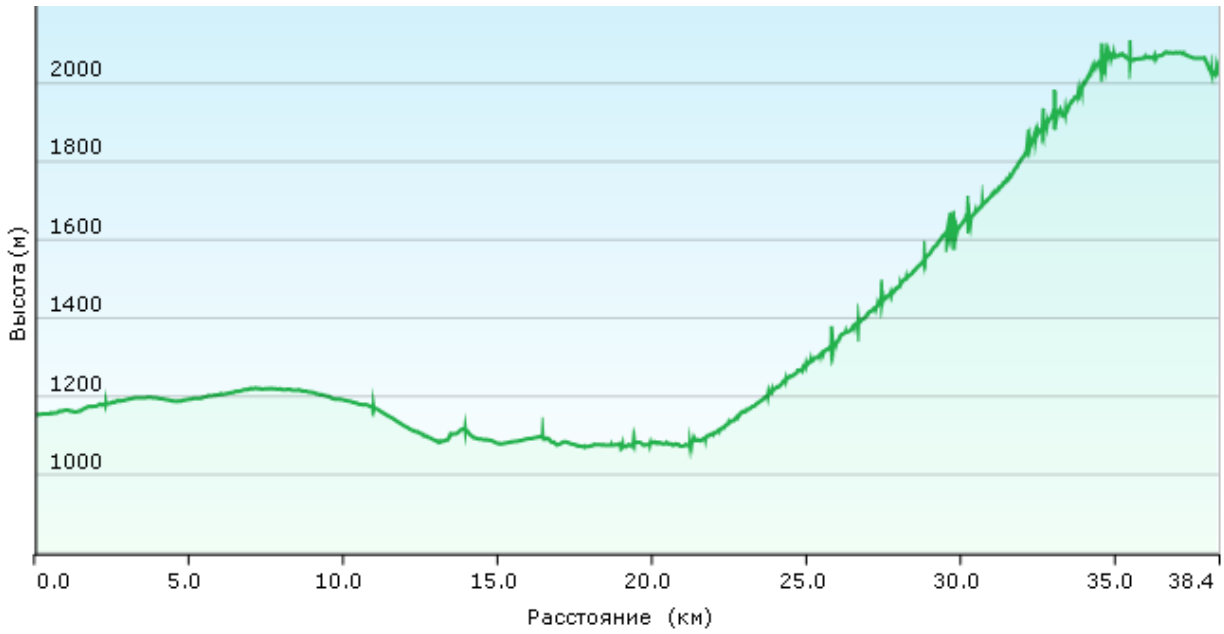
По асфальту – 11 км

По горным каменистым дорогам с осыпными участками, скальными выступами – 28 км

Набор высоты: 1335 м.

Тобщ=8:13, Тост=2:47 Тдвиж=5:25, Vд= 7,2 км/ч, Vо=4,7 км/ч. Высота ночёвки 2034 м.

Высотный график:



От места ночёвки к Бартогайскому вдхр.

Поворот с асфальта на грунтовку к Бартогаю

Каменистая грунтовка к Бартогаю

Купание перед подъёмом

Бартогай – сапфир у подножия Тянь-Шаня

Дорога по западному берегу Бартогая

Начало подъёма от Бартогая к плато Асы

Дальше подъём по ущелью

Выходим на плато Асы

Начало дороги по плато Асы (восточная оконечность)

Сильный встречный ветер разбрызгивает воду на роднике

От родника к зимнику близ высоты 2123.8 м

Спуск к зимнику близ высоты 2123.8 м

Родник каскадом желобов на спуске

Лагерь у родника

Четырнадцатый день. 9 мая (четверг)

Встали 6:50. В 8:30 вышли на маршрут

9:38 – 5 км. – преодолели первый брод, берется в седле. Движемся по плато Асы в вдоль реки Асы на запад.

10:00 – 7 км – встали на 10-ти мин привал. Дорога отличная, накатанная джипами, но очень сильная пересеченка. Прекрасное место для ночевок в том месте , где дорога идет прям

по берегу р. Асы примерно 2-3 км достаточно ровный участок, много деревьев на берегу речки, чистая вода, тень. Правда здесь не мало джиперов, и всякий полуцивильных туристов. Слишком людные места для тех, кто хочет единения с природой. Здесь же, рядом дивной красоты скалы и породы выветривания (в районе обозначенной высоты 1960.7 м). Сразу после того места, где дорога отходит от речки, прошмыгнули мимо кордона, дорога была перекрыта шлагбаума. Остались при своих деньгах.

10:55 – 9 км – остановились на привал перекус у Кокбулака - притока реки Асы, взяли брод в седле. Вдоль речки есть хорошие места для ночёвок, плоские полянки и впервые за поход встретили отдельно растущие Тянь-Шаньские ели, эти ели можно наблюдать в огромных кол-ве растущих на склонах вокруг плато по которому мы движемся. Большое кол-во дров в этом месте, кустарники, место очень живописное, шикарный вид на окрестные скалы, каменные изломы, красиво течет река. Останавливаемся, чтобы поесть орехов и конфет.

12:21 – брод через небольшую речку, ширина 3 м, проезжается в седле, глубина 10 см, покрытие песок и плоские камни

13:10 – 15.4 км – перешли вброд речку Асы. Брод легкий, течение слабое, глубина по щиколотку. Переодевались в бродные тапки, в седле проехать невозможно. Через 500 м еще один брод, брод проходим в седле, Лёша пробил заднее колесо о камень, при попытке проехать брод полностью. Брод проехал, но на заднем колесе змеиный укус. Объявлен перекус и замена. Все починили.

13:25 – выехали на маршрут вдоль реки Асы

13:50 –два брода подряд , оба преодолевается в седле.

14:12 – брод через приток основной реки, преодолевается в седле. Покрытие щебёнка мелкая. Глубина не больше ладони.

14:15 – еще один брод, преодолевается в седле. Покрытие щебенка.

14:17 – еще один проезжаем брод . Покрытие мелкие камни.

15:10 – 30,4 км- остановились на обед. Дорога стала более равнинная, хорошо укатанная грунтовка, пересечка менее выражена, по краям речки стоят юрты и пасеки. Растут ели , бегают суслики и сурки. Впереди начинают проступать величественные снежники гор, которые расположены ближе к Алмате.

18:17 – 44.5 км- стоим на седловине спуска с платы Асы неподалёку от обсерватории. Высота 2580 м, начинаем спуск к Тургенскому ущелью. Оделись и перекусили.

19:15 – 55 км – закончили на сегодня спускаться с плато Асы. От обсерватории дорога сначала каменистый щебеночный грейдер приемлемо укатанный, затем дорога упирается в реку Каши-Турген и вдоль нее по очень узкому ущелью, сплошь поросшему тянь-шаньскими елями дорога начинает достаточно круто спускаться вниз в сторону Алматы. Покрытие крайне поганое, много щебенки, много крупных камней, много опасных участков, где норовит выпрыгнуть переднее колесо, но тем не менее место очень живописное, ревет и клокочет река, создавая перекаты и водопады, через огромные валуны. Весьма непросто найти место под ночевку, попались две полочки. Неплохо можно остановиться в самом начале , где идет поворот около обсерватории, где дорога примыкает к реке. Дальше дорога идет вдоль реки, остановиться можно непосредственно в прямой видимости с дороги. Что собственно и сделали около второго мостика.

За день пройдено: 55 км – по горным каменистым дорогам.

Тобщ=10:26, Тост=3:45 Тдвиж=6:40, Vд= 8,3 км/ч, Vo=5,3 км/ч. Высота ночёвки 2000 м.

Набор высоты: 1330 м.

Высотный график:

Родник с каскадом поилок

От родника к р. Асы крутой спуск

Вид на долину р. Асы – на запад от высоты (ГШ) 1706.4 м

К берегу р. Асы

Красные скалы и фигуры выветривания на берегу р. Асы – «долина дракона»

Подъём от лесничества	Взгляд на восток (назад) от высоты 1860.4 м

Дорога после лесничества

Брод через Кокбулак

Привал у тянь-шаньских елей

Дорога к броду через р. Асы

К броду через р. Асы

Дорога по плато с бродом через реку Асы

Брод через р. Асы

Катя ловит сусликов

Дорога от брода до гор Коктобе и ур. Асы

Плато Асы – западная оконечность

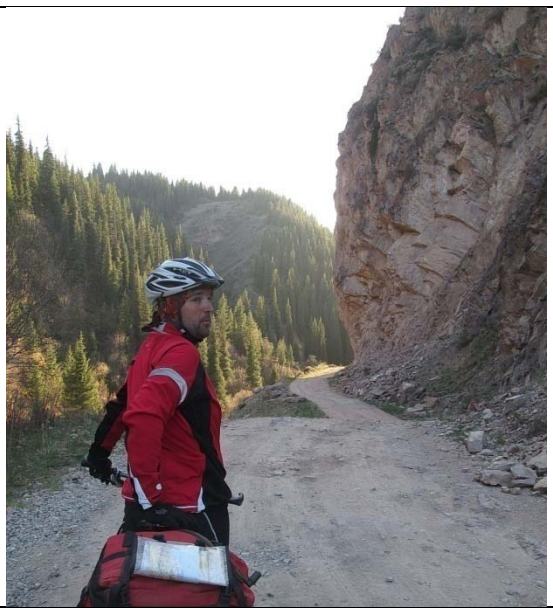
Вдалеке видна обсерватория

На высшей точке дороги через плато Асы (около 2550 м)

Вид на пересечение дорогой р. Ойжайлау

Спуск к слиянию Ойжайлау и Куши-Турген

Подъезжаем к Тургенскому ущелью



По Тургенскому ущелью

Лагерь в ущелье

Бурная река Куши-Турген

Пятнадцатый день. 10 мая (пятница)

7:00 – тронулись по маршруту. Начинаем спуск по Тургенскому ущелью. Дорога горная каменистая с крупными камнями, выступающими частями скального массива, ехать крайне трудно , скорость не превышает 12 км/ч, много участков сыпухи и опасных поворотов. Через пять минут после начала движения набрали в ручье воды. Движимся дальше , попробуем пройти кордон нахаляву.

7:48 – проехали кордон Батан. Один небольшой шлагбаум, и не тревожа никакую стражу, прошмыгнули как мышки. Дальше от кордона продолжаем спуск по асфальту.

9:11 – 26 км – добрались до окраины посёлка Турген, прекрасный асфальт после спуска от батана сначала был грейдер. Небольшой участок снятого асфальта. Затем участки старого асфальта и потом в туристических местах, где начинаются юрты и в популярная зона отдыха, асфальт хороший, можно ехать со скоростью до 50 км/ч. По склонам везде цветут вишни и яблоки, все в белых лепестках, все в цветах и ярко зеленой траве. Дивной красоты живописное ущелье! Много чистой воды. Можно вставать на ночёвку с палатками, даже бесплатно. Много оборудованных стоянок, кемпингов, юрт, мангалов, есть на любой кошелек. Есть любой уровень удобств. Крутить вверх здесь, пожалуй даже интереснее – можно спокойнее наслаждаться видами. На скоростном спуске приходится в основном наслаждаться видом руля…

Стало жарко, раздеваемся и начинаем двигаться в сторону Алматы по асфальту Турген – Иссык – Талгар – Алмата.

11:01 – 53 км. хороший асфальт, преимущественно на спуск, едем больше 20 км/ч, остановились на привал перекус у магазина в Кайназаре. Машин многовато…

Приехали в хостел около 13:00, который был заказан через инет до похода ещё в Москве. Хозяйка Куралай приятно удивила настоящей восточной гостеприимностью.

Встретились в хостеле с Лёней и Наташей. Лёне проведены все необходимые медицинские обследования, назначена строгая диета, прописаны лекарства. Похожий на монумент стойкости и самообладания, он смотрит как товарищи уплетают вкуснейшие лепёшки и царский обед, сготовленный Наташей к нашему прибытию. Ребята живут тут уже несколько дней – освоились и осмотрели город.

Вечером идём гулять по Алмате. Прокатились на метро – Европа и Москва отдыхают. Невероятная функциональность, поразительная эстетика гармоничного синтеза национального колорита со сверх современными технологиями. Уютное, светлое, чистое. Изысканно красивое. Пока, правда, почти безлюдное –только недавно открылось. Работает всего несколько станций – наземному транспорту это метро пока уступает.

Погуляли по центральным улицам города, отправились в ресторан «Тюбетейка» чтобы отметить окончание похода, долго его искали, но оно того стоило. Превосходная кухня, выше всяких похвал обслуживание. Разнообразное меню, очень вкусно и ОЧЕНЬ быстро! Средний чек около 1000-1200 руб. Обязательно брать шубат (верблюжий кефир), айран, бешмармак.

За день пройдено: 95 км

Из них:

по асфальту – 89 км

по горной каменистой дороге с выступами скальной породы – 6 км

Набор высоты: 665 м.

Высотный график:

Спуск по Тургенскому ущелью

Асфальтовая часть и окончание спуска

По шоссе на участке Тургень - Алматы

Вознесенский кафедральный собор

Памятник

Интерьер станции метро

В ресторане Тюбетейка (справа настоящий казахский бешбармак)

Шестнадцатый день 11 мая (суббота) выброска

Утром пошли на Центральный базар. Накупили восточные сладости, превосходный шоколад местной фабрики «Рахат», магнитики. Особенно хороша местная молочка. На рынке есть отдельный павильон с этим добром. Айран, шубат, кытык, каймак, курт, непонятная прелесть в виде подсушенного творога с добавлением мёда и других удовольствий. Всё рекомендуется к съедению и дарению родным и близким. К сожалению шубат не хранится больше суток. Такой уж продукт.

Хозяйка хостела не заморачивается понятием «расчетный час». Как собрались – так и выезжайте. Она же посоветовала нам водителя с машиной до аэропорта. Провожала тепло и участливо, словно близких родственников. Вот и повод к размышлению. Холёный профессионализм европейских ателье, где каждая услуга по высшему рангу и за отдельную плату. Или открытая доброта и традиционное восточное гостеприимство. Ни копейки лишнего с нас стрясти ни за что даже не пытался никто.

Запихнулись с велосипедами в микроавтобус и отбыли в аэропорт. При регистрации были какие-то невнятные проблемы. В основном они сводились к тому, что работник аэропорта слабо соображал, как пользоваться компьютеризированным терминалом. Но подоспевшие коллеги его спасли. Вернее нас.

Летели обратно тем же «Трансаэро». Со сдачей багажа проблем не было. Только надо не лениться и надевать на себя все свои шмотки, а остальное пихать в ручную кладь (сохраняя её компактность при этом). Тогда вписываться в нормы багажа удаётся играючи.

Прилетели в Москву, очень быстро прошли паспортный контроль, получили багаж, отдельно велосипеды. И на аэроэкспрессе в 23:00 отправились на Киевский вокзал. Оттуда в 23:40 разъехались по домам на метро.

Возле хостела в Алмате – отбываем в аэропорт

Потенциально опасные участки на маршруте

Наибольшие сложности из преодолённых бродов представляет Кескентерек. После затяжных ливневых дождей переход вброд может оказаться невозможен.

В случае запоздалой весны на высотах более 1500 м на теневых склонах и в оврагах, а на высотах больше 2000 м и повсеместно, можно столкнуться с препятствием в виде снежного покрова. Никаких реальных трудностей кроме замедления и мокрых ног они не несут.

В полупустынных участках (долина реки Или) нужно предельно ответственно относится к питьевому режиму и защите от солнца. Горячие ветры и температуры под 40 ^{o}C могут не только сделать движение группы невозможным, но и представлять угрозу здоровью.

Состав аптечки

Препарат	Количество
Аптечка скоровспомощная	
Бинт стерильный 5х10 см	2 шт
Бинт стерильный 7х14 см	4 шт
Диски ватные	5 шт
Салфетки марлевые стерильные 45х29 см	2 уп
Перчатки медицинские	1 пара
Лейкопластырь бактерицидный	20 шт
Перекись водорода	5 мл
Раствор йода спиртовой	5 мл
Нашатырный спирт	5 мл
Гель для рук	1 фл
Ножницы	1 пара
Пинцет	1 шт
Съемник клещей	2 шт
Преднизолон 25мг/мл	2 амп
Кетонал	2 амп
Шприцы 2 мл	3 шт
Салфетки спиртовые	3 шт
Аптечка доврачебной помощи	
Витамины	
Витрум	120 шт
Антисептики	
Хлоргексидин	100 мл
Перманганат калия	3 мг
Октенисепт	1 фл
Фурацилин	10 таб
Перекись водорода	100 мл
Левомеколь	1 тюб
Уход за кожей	
Пантенол спрей	130 мл
Бепантен крем	40 г
Присыпка детская	10 г
Крем от солнца - фактор 50	2 фл
Желудочно-кишечные	
Уголь активированный	30 таб
Энтерофурил	20 таб
Мезим	20 таб
Регидрон	2 пак
Антибиотики	
Ацикловир мазь 5%	15 г
Левомицетин	10 таб
Амоксиклав 875+125 мг	14 таб
Обезболивающие, жаропонижающие, спазмолитические	
Нурофен 400	12 таб
Парацетамол	10 таб
Анальгин	10 таб

Но-шпа 40 мг	16 таб
Антигистаминные	
Супрастин	10 таб
Противопростудные	
Нафтизин	1 фл
Фарингосепт	10 таб
Мукалтин	20 таб
Сердечно-сосудистые	
Нитроглицерин	20 шт
Валидол	10 шт
Противоотечные, противовоспалительные	
Лиотон гель	50 мл
Диклофенак мазь	30 г
Бутадион мазь 5%	1 тюб
Ушные-глазные капли	
Софрадекс	10 мл
Сульфацил натрия	2 шт
Вспомогательные и иные средства	
Термометр	1 шт
Гемостатическая губка	1 шт
Палочки ватные	5 шт
Бинт эластичный	2 шт
Булавки	2 шт
Вата	10 г
Пакет охлаждающий	2 шт
Салфетки Активтекс обезболив.	5 шт
Лейкопластырь рулон	1 шт
Мазь «Звездочка»	1 уп

У участников также имелись индивидуальные перевязочные пакеты и личные аптечки. Аптечка в целом соответствовала потребностям данного похода.

Эксплуатация и ремонт средств передвижения

Каждому участнику похода рекомендовалось иметь в личном ремнаборе следующие вещи:

1. Тормозные колодки 2 комплекта

2. Спицы 5-10 шт подходящего размера

3. Камеры 2 шт

4 Шестигранники если есть

5 Петух 1 шт

Ниже приведён список группового ремнабора

№	Инструмент	Вид работ	Пригодился
1	Насос		да
2	Монтажки		да
3	Аптечка для камер+Шкурка+Клей 50мл		да
5	Пассатижи		да
6	Напильник/надфиль		нет
7	Полотно ножовки по металлу	делали шпильку из болта м6	да
8	Отвёртка крестовая		да
9	Отвёртка плоская	разведение колодок	да
10	Ключи рожковые от 7 ,8,10,12,15		да
11	Ключи конусные		да
12	Педальный ключ		да
13	Съемник кассеты (centerlock)	для протяжки суппортов дисковых тормозов закрепленных на centerlock	да
14	Съёмник шатунов		нет
16	Ключ разводной до 22 для съемников		да
17	Выжимка цепи		нет
18	Кусачки для тросов	по установке монетки заднего переключателя для лени	да
19	Спицевой ключ		нет
20	Рубашки для тросиков		нет
21	Камеры	2шт(вело и авто)	да
22	Покрышка кевларовая	2шт	нет
23	Спицы разных размеров		нет
24	Звенья цепи 8-9ск		нет
25	Замочек цепи		нет
26	Тросик скоростей тефлоновый	под замену Лениной манетки заднего переключателя	да
27	Тросик тормозов обычный		нет

28	Переключатель задний Deore 9 cr		нет
29	Манетка заднего перекл.		нет
30	Хомут подседельный		нет
31	Петух на ось		нет
32	Стяжки пластиковые		да
33	Скотч		да
34	Изолента	изоляция отремонтированного багажника	да
35	Масло для цепи(жидкое), тряпка для протирания цепи		да
36	Графитовая смазка (густая)		нет
37	WD40		нет
38	универсальный очиститель(Обезжириватель)	очистка суппортов, калипера и колодок от тормозной жидкости обезжиривание перед склеиванием	да
39	Клей эпоксидный (Poxipol)	ремонт багажника	да
40	Клей цианакрилат (секунда)	мелкий ремонт	да
41	Проволока	Для замены шпильки удерживающей тормозные колодки	да
42	Трубки/прутки стальные		нет
43	Набор болтов+гаек+шайб М4-М6	потеря, скол под нагрузкой багажник.	да
44	Болт М12 с гайками		нет
45	Хомуты сантехнические разные		нет
46	Пластины стальные		нет
47	Перчатки ХБ		да
48	Эксцентрики для заднего колеса		нет

БАЛЬНАЯ ОЦЕНКА СЛОЖНОСТИ ВЕЛОСИПЕДНОГО МАРШРУТА

Интенсивность

I = (Lф*Кэп + ЛП)*Тн / Тф*Lн = (770*1.07 + 250)*15 / 13*650 = 1.91

Lф – фактическая протяженность маршрута, **770 км**
Lн – номинальная протяженность маршрута по ЕВСКМ, **650 км**
Тф – фактическая продолжительность прохождения маршрута, **15 дней**
Тн – продолжительность похода по ЕВСКМ, **13 дней**
Кэп – коэффициент эквивалентного пробега, 0.8*0.49 +1.2*0.4 +1.8*0.11 = **1.07**
ЛП – локальные препятствия на маршруте, 32*2 + 10*5 + 20 *1+12*3+20*4 = 250

Кэп – коэффициент эквивалентного пробега

Тип дороги	км	% от Lф	Кэп для 4 КС
Автомобильная дорога хорошего качества (асфальт, шоссе). Движение легкового автотранспорта.	380	49	0,8
Автомобильная дорога плохого качества (разбитые грунтовые, заснеженные, лесовозные дороги, песчаные дороги пустынь) Движение автомобилей повышенной проходимости на колёсном ходу	308	40	1,2
Заброшенные, сильно заснеженные, зарастающие вездеходные дороги и тропы, бездорожье на грани проезжести. Движение автотранспорта отсутствует.	82	11	1,8

ЛП – локальные препятствия на маршруте

Категория трудности препятствия	Характеристика препятствия	Эквивалентный пробег (ЭП), км	Число
Переправы			
н\к (простейшая)	Переходы по бревну или вброд, индивидуальная страховка.	2	**32**
1а (простая)	Для организации переправы требуются усилия не менее 2-3 человек, индивидуальная страховка.	10	**5**
1б (средняя)	Необходимо маневрирование группы относительно основного направления при броде. Переправа велосипедов и снаряжения челноком. Необходима работа всей группы; индивидуальная и коллективная страховка страховка.	20	**1**
Перевальные взлеты (за каждые 100 м пути)			
1б	Снежные и осыпные склоны средней крутизны (от 20 до 45°), а в некоторые годы и участки льда на склонах, обычно покрытые снегом. Простейшая коллективная техника, навеска перил на склонах,	3,0	**12**

	попеременная и групповая страховка.		
Снежно-ледовые участки (за каждые 100 м пути)			
1а (средний покров, фирн с оледенением)	Раскисший или неплотный снежный покров глубиной до 50 см. Лед с шероховатой поверхностью на склонах, пологие (до 15 градусов) ледники без трещин. Простейшая индивидуальная техника передвижения, самостраховка.	4,0	**20**

Автономность

На 15 дней похода магазины были в 1-й, 2-й, 6-й, 9-й, 12-й и 15-й дни, т.е. четыре автономных участка протяжённостью 3 дня, плюс дни низкой автономности. Согласно формуле, автономность маршрута может быть определена как:

$$\mathbf{A = 0.8*2/15 + 1.0*11/15 = 0.85}$$

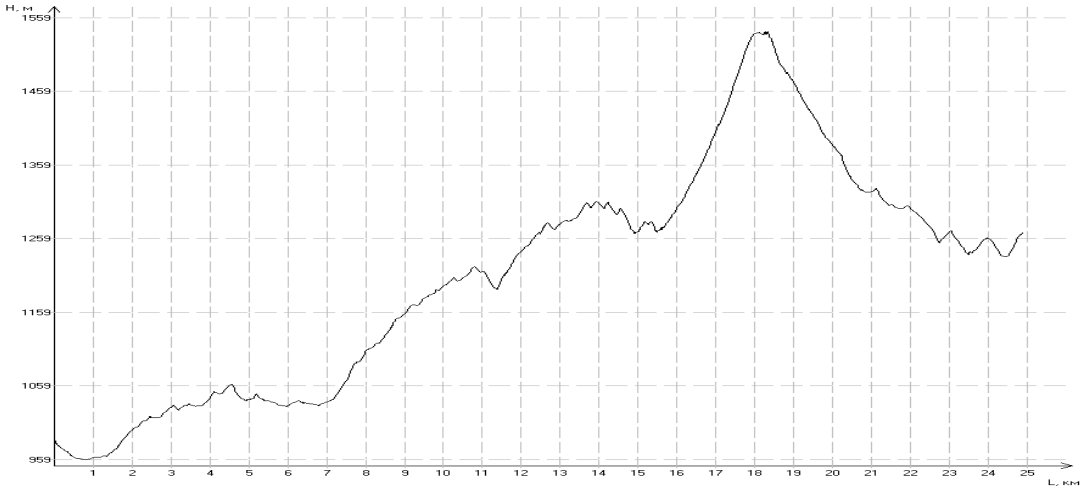
РАСЧЕТ КАТЕГОРИИ ТРУДНОСТИ ПРЕПЯТСТВИЙ

ПП 1. Перевал Кызылкора

Первопрохождение в рамках велопохода. Сведения о прохождении данного перевала в велопоходах по ю/в Казахстану нами в отчётах не обнаружены. Перевал технически прост, хорошо подходит для «вкатывания» на начале маршрута.

Общие сведения

Наименование: *Перевал Кызылкора*
Район: *Ю/В Казахстан*
Границы: *Каспан - Актекче*
Высотный профиль:



Параметры препятствия

Протяжённость препятствия: *24914 м*
Минимальная высота: *959 м*
Максимальная высота: *1540 м*
Набор высоты: *907 м*
Сброс высоты: *624 м*

Расчёт КТ

Коэффициент покрытия (Кпк)

Характеристика покрытия

Длина участка	*Описание*	*Кпк*
20914	Грунт, Разбитый, Сухой	1.8
4000	Камень/булыжник, Разбитый, Мокрый	2.1

Кпк = *1.85*

Коэффициент абсолютной высоты (Кв)
Район похода: *Казахстан*
Кв = *1.07*

Коэффициент набора высоты (Кнв)
Набор высоты: *907 м*
Кнв = *1.45*

Коэффициент протяжённости (Кпр)
Протяжённость препятствия: *24914 м*
Кпр = *1.25*

Коэффициент крутизны (Ккр)
Средний уклон подъёмов: *7.50%*
Средний уклон спусков: *7.06%*
Ккр = *1.62*

Сезонно-географический показатель (К*Г)
Температура: *15-20 °C*
К = *1.0*
Географический фактор: *Малоблагоприятные районы*
Г = *1.1*

Категория трудности
КТ = Кпк * Кв * Кнв * Кпр * Ккр * К * Г
КТ = *1.85 * 1.07 * 1.45 * 1.25 * 1.62 * 1.0 * 1.1 = 6.39*

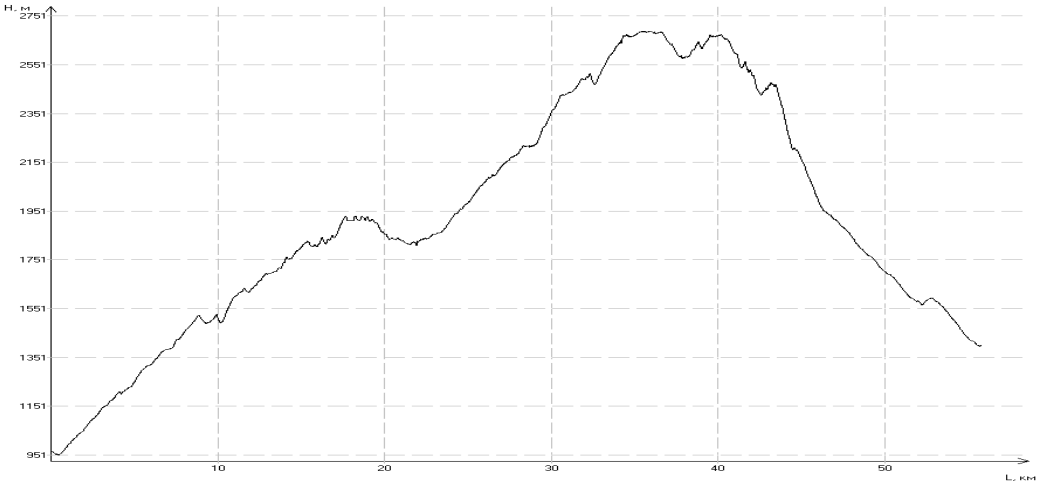
Препятствие соответствует III категории трудности

ПП2. Хребет и Суыктобе

Первопрохождение в рамках велосипедного похода. Основная сложность преодоления связана с поздней весной и наличием снегового покрова на высотах >2000 м. Рекомендуем преодолевать данный участок в обратном направлении, т.к. подъём от Рудничного легче. Препятствие представляет собой подъём на хребет, проход по нему до г. Суыктобе и спуск по разрушенной дороге к руднику, а затем от него в долину.

Общие сведения

Наименование: *Хребет и Суыктобе*
Район: *Ю/В Казахстан*
Границы: *Екпинди - Рудничный*
Высотный профиль:



Параметры препятствия

Протяжённость препятствия: *55854 м*
Минимальная высота: *951 м*
Максимальная высота: *2688 м*
Набор высоты: *2841 м*
Сброс высоты: *2406 м*

Расчёт КТ

Коэффициент покрытия (Кпк)
Характеристика покрытия

Длина участка	*Описание*	*Кпк*
2000	ЛП	-
31854	Грунт, камень, булыжник, Хор. качества, Сухой	1.2
16000	Снег, Укатанный (фирновая корка)	2.6
6000	Асфальт, Разбитый, Сухой	0.9

Кпк = *1.58*

Коэффициент абсолютной высоты (Кв)
Район похода: *Казахстан*
Кв = *1.20*
Коэффициент набора высоты (Кнв)
Набор высоты: *2841 м*
Кнв = *3.24*
Коэффициент протяжённости (Кпр)
Протяжённость препятствия: *55854 м*
Кпр = *1.54*
Коэффициент крутизны (Ккр)
Средний уклон подъёмов: *11.36%*
Средний уклон спусков: *12.16%*
Ккр = *1.99*
Сезонно-географический показатель (К*Г)
Температура: *7-18°С*

К = *1.0*
Географический фактор:
Малоблагоприятные районы
Г = *1.0*

Категория трудности

КТ = Кпк * Кв * Кнв * Кпр * Ккр * К * Г
КТ = *1.58 * 1.20 * 3.24 * 1.54 * 1.99 * 1.0 * 1.0 = 18.83*

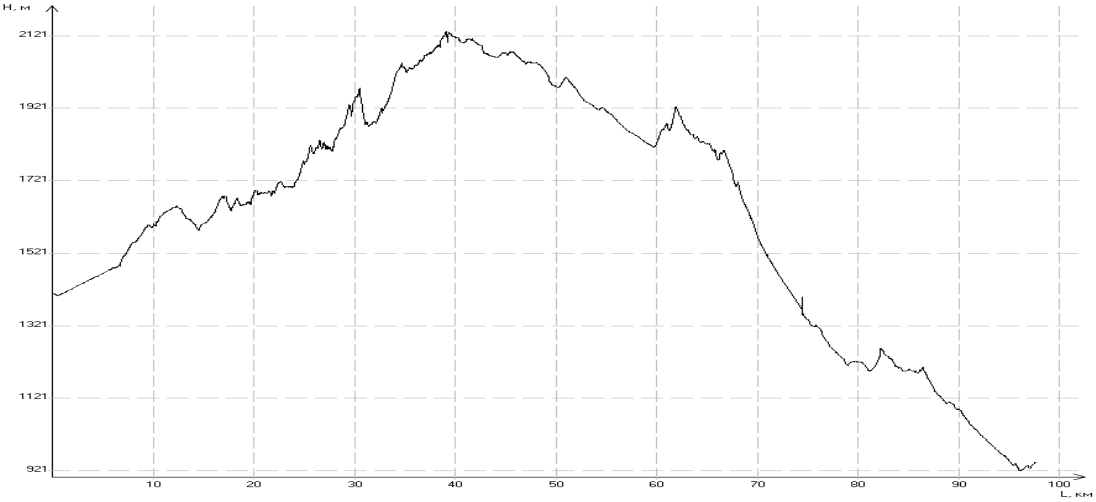
Препятствие соответствует V категории трудности

ПП3. Перевал Уйгентас

Перевал пройден в неблагоприятных погодных условиях – поздняя весна, много участков нерастаявшего снега, влажный грунт.

Общие сведения

Наименование: *Пер. Уйгентас*
Район: *Ю/В Казахстан*
Границы: *Онжас - Коктал-Арасан*
Высотный профиль:



Параметры препятствия

Протяжённость препятствия: *97666 м*
Минимальная высота: *921 м*
Максимальная высота: *2133 м*
Набор высоты: *2120 м*
Сброс высоты: *2582 м*

Расчёт КТ

Коэффициент покрытия (Кпк)
Характеристика покрытия

Длина участка	*Описание*	*Кпк*
2000	ЛП	-
34666	Грунт, Хор. качества, Мокрый	1.8
25000	Грунт, Со множеством лок. препятствий, Сухой	2.5
13000	Гравий/щебень, Хор. качества, Сухой	1.2
3000	Камень/булыжник, Хор. качества, Сухой	1.4

Кпк = *1.84*

Коэффициент абсолютной высоты (Кв)
Район похода: *Казахстан*
Кв = *1.14*
Коэффициент набора высоты (Кнв)
Набор высоты: *2120 м*
Кнв = *2.52*
Коэффициент протяжённости (Кпр)
Протяжённость препятствия: *97666 м*
Кпр = *1.80*
Коэффициент крутизны (Ккр)
Средний уклон подъёмов: *7.61%*
Средний уклон спусков: *6.09%*
Ккр = *1.31*
Сезонно-географический показатель (К*Г)
Температура: *18° С*
К = *1.0*
Географический фактор:
Малоблагоприятные районы
Г = *1.1*

Категория трудности
КТ = Кпк * Кв * Кнв * Кпр * Ккр * К * Г
КТ = *1.84 * 1.14 * 2.52 * 1.80 * 1.31 * 1.0 * 1.1 = 13.71*

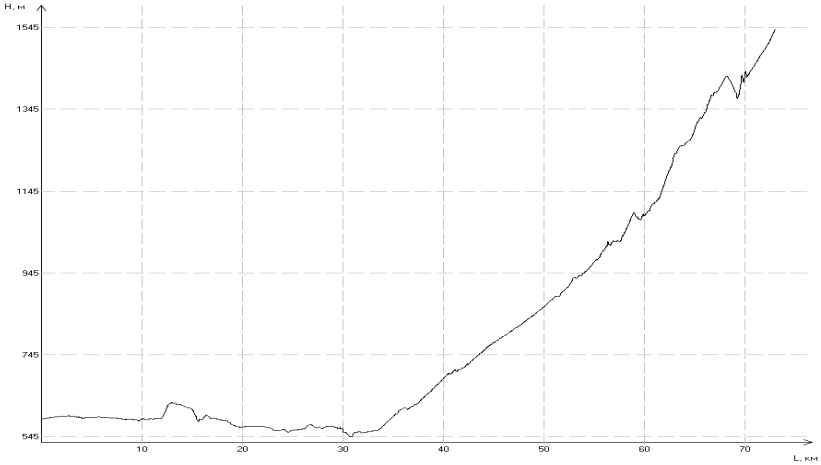
Препятствие соответствует IV категории трудности

ПП4. Ташкарасу – Родник Бескудук

Настоящее протяжённое равнинное препятствие представляет собой единый по стратегии и тактике отрезок маршрута в районе полупустыни, в предгорьях Заилийского Алатау (Тянь-Шань), характеризующийся близким уровнем дорожных покрытий (по сложности преодоления). Существенную сложность представляли высокие дневные температуры >30°С.

Общие сведения

Наименование: *Ташкарасу - Бескудук*
Район: *Ю/В Казахстан*
Границы: *Ташкарасу - род. Бескудук*
Высотный профиль:



Параметры препятствия

Протяжённость препятствия: *73024 м*
Минимальная высота: *545 м*
Максимальная высота: *1541 м*
Набор высоты: *1281 м*
Сброс высоты: *328 м*

Расчёт КТ

Коэффициент покрытия (Кпк)

Характеристика покрытия

Длина участка	*Описание*	*Кпк*
35000	Гравий/щебень, Разбитый, Сухой	1.3
21024	Грунт, Хор. качества, Сухой	1.2
17000	Песок, Плотный, Сухой	1.6

Кпк = *1.34*

Коэффициент абсолютной высоты (Кв)
Район похода: Казахстан (*Равнины)*
Кв = *1.00*

Коэффициент набора высоты (Кнв)
Набор высоты: *1281 м*
Кнв = *1.68*

Коэффициент протяжённости (Кпр)
Протяжённость препятствия: *73024 м*
Кпр = *1.73*

Коэффициент крутизны (Ккр)
Средний уклон подъёмов: *3.96%*
Средний уклон спусков: *3.33%*
Ккр = *1.15*

Сезонно-географический показатель (К*Г)
Температура: *35° С*
К = *1.40*
Географический фактор:
Неблагоприятные районы(жаркие)
Г = *1.3*

Категория трудности
КТ = Кпк * Кв * Кнв * Кпр * Ккр * К * Г
КТ = *1.34 * 1.00 * 1.68 * 1.73 * 1.15 * 1.40 * 1.3 = 8.15*

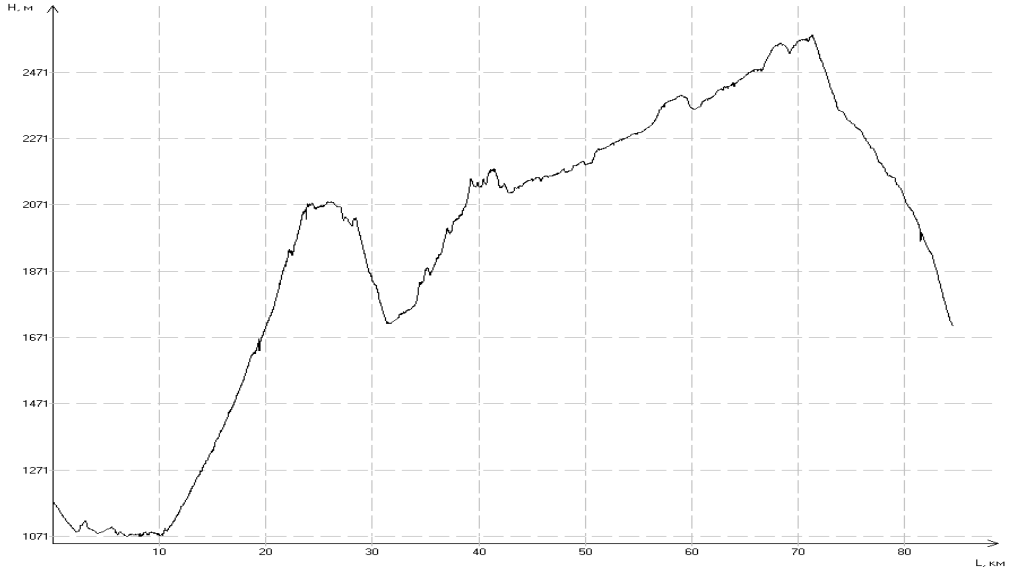
Препятствие соответствует IV категории трудности

ПП5. Плато Асы

Препятствие представляет собой подъём на горное плато, проход по нему и спуск с него по ущелью. Дороги на плато в восточной части характеризуются высокой пересечённостью.

Общие сведения

Наименование: *Плато Асы*
Район: *Ю/В Казахстан*
Границы: *Бартогай - Батан*
Высотный профиль:



Параметры препятствия

Протяжённость препятствия: *84559 м*
Минимальная высота: *1071 м*
Максимальная высота: *2583 м*
Набор высоты: *3116 м*
Сброс высоты: *2584 м*

Расчёт КТ

Коэффициент покрытия (Кпк)
Характеристика покрытия

Длина участка	*Описание*	*Кпк*
52559	Камень/булыжник, Хор. качества, Сухой	1.4
32000	Грунт, Хор. качества, Сухой	1.2

Кпк = *1.32*

Коэффициент абсолютной высоты (Кв)
Район похода: *Казахстан*
Кв = *1.21*
Коэффициент набора высоты (Кнв)
Набор высоты: *3116 м*
Кнв = *3.52*
Коэффициент протяжённости (Кпр)
Протяжённость препятствия: *84559 м*
Кпр = *1.80*
Коэффициент крутизны (Ккр)
Средний уклон подъёмов: *8.80%*
Средний уклон спусков: *9.09%*
Ккр = *1.59*

Сезонно-географический показатель (К*Г)
Температура: *20-25°C*
К = *1.0*
Географический фактор:
Малоблагоприятные районы
Г = *1.0*

Категория трудности
КТ = Кпк * Кв * Кнв * Кпр * Ккр * К * Г
КТ = *1.32 * 1.21 * 3.52 * 1.80 * 1.59 * 1.0 * 1.0 = 16.09*

Препятствие соответствует V категории трудности

Сумма баллов за препятствия

Протяжённые препятствия	*КТ*	*КС*
перевал Кызылкора	6.4	III
хребет и гора Суыктобе	18.8	V
перевал Уйгентас	13.7	IV
Ташкарасу – род. Бескудук	8.15	IV
плато Асы	16.1	V

Согласно таблице 2 «Методики категорирования велосипедных маршрутов», в зачет протяженных препятствий пойдут 6.4 балла за препятствие III КС, 21.85 балла за препятствия IV КС и 34.9 балла за препятствия V КС.

Следовательно, **П = 63.15 балла**

КАТЕГОРИЯ СЛОЖНОСТИ

КС=П*I*A= 63.15 * 1.91 * 0.85 = 102.5 баллов

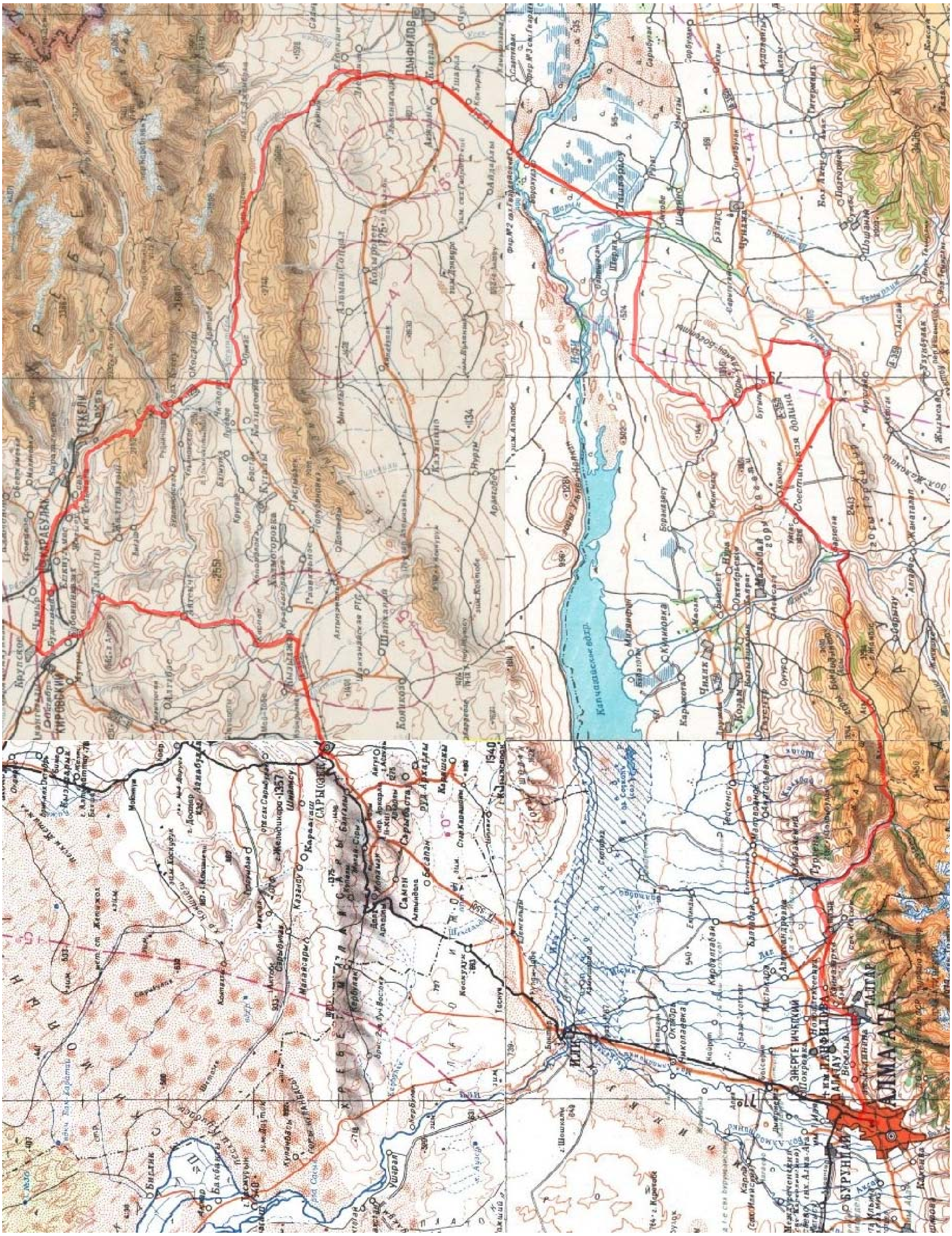
Таким образом, категория сложности маршрута (согласно табл. 2 Методики) может быть оценена как **IV с элементами V КС**.

МАТЕРИАЛЫ ПОХОДА В ИНТЕРНЕТЕ

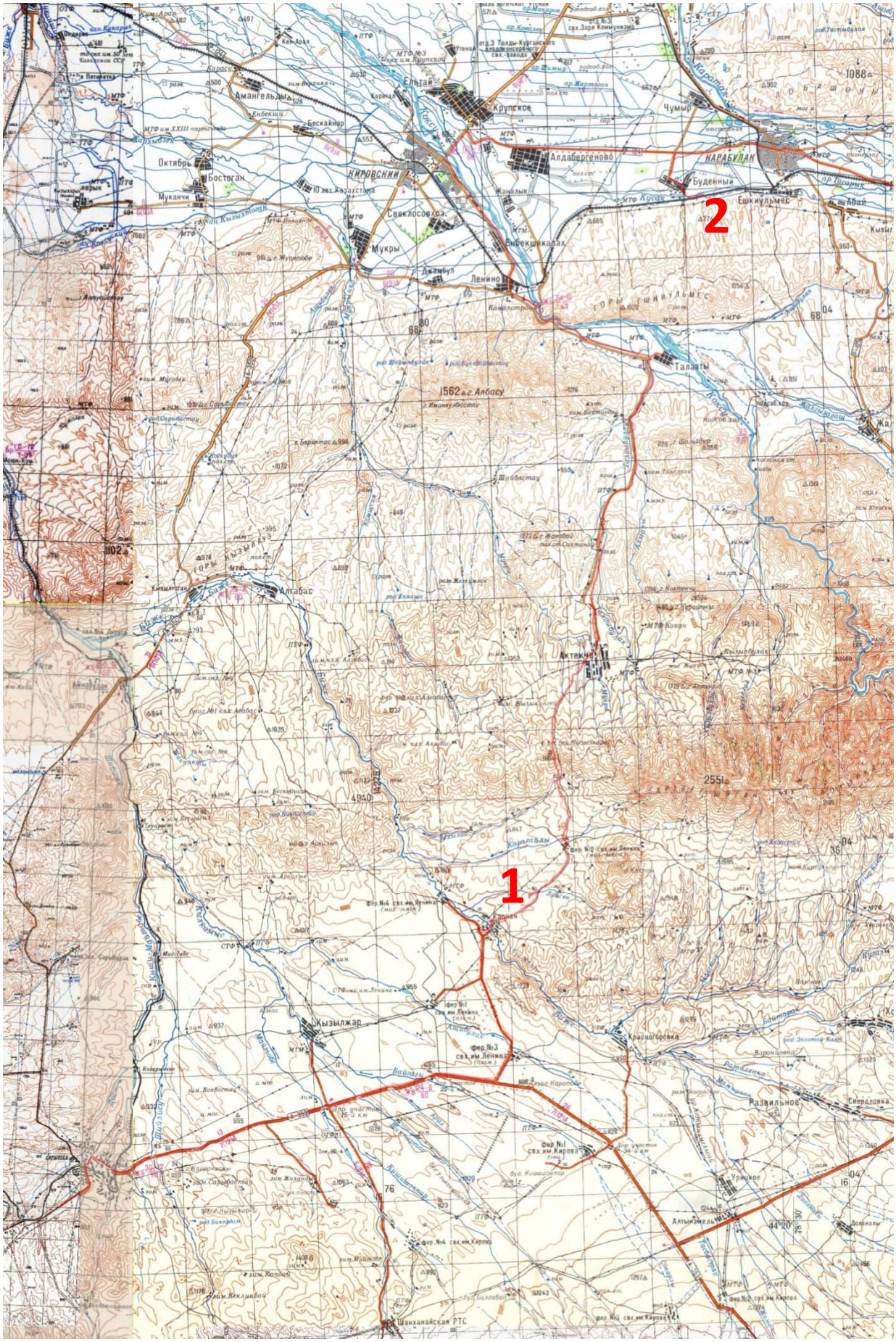
Трек похода:
http://www.gpsies.com/mapOnly.do?fileId=fpncivpizjnpbrfm&isFullScreenLeave=true

КАРТОГРАФИЧЕСКИЙ МАТЕРИАЛ

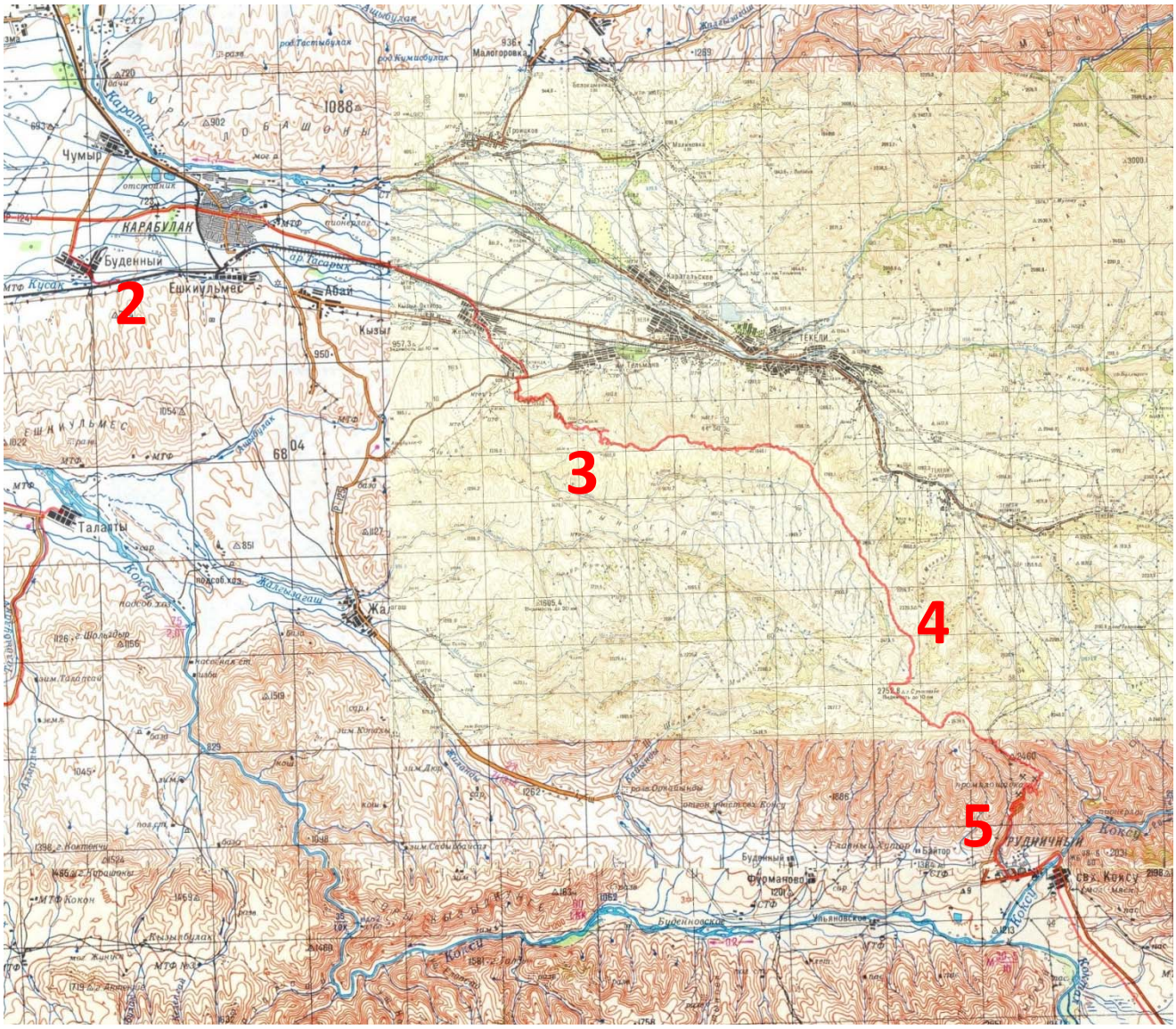
Полный маршрут на карте



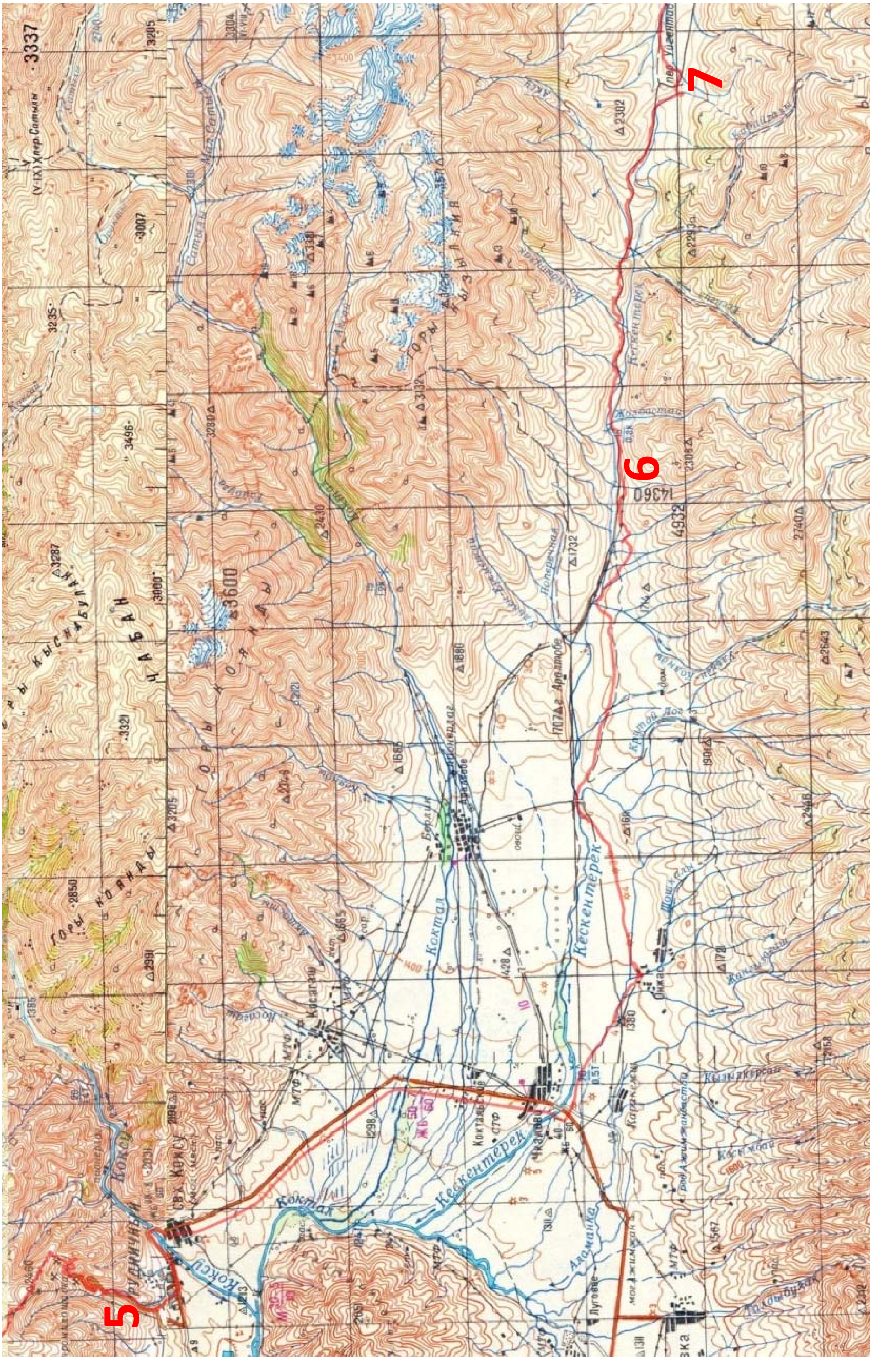
Первый и второй день



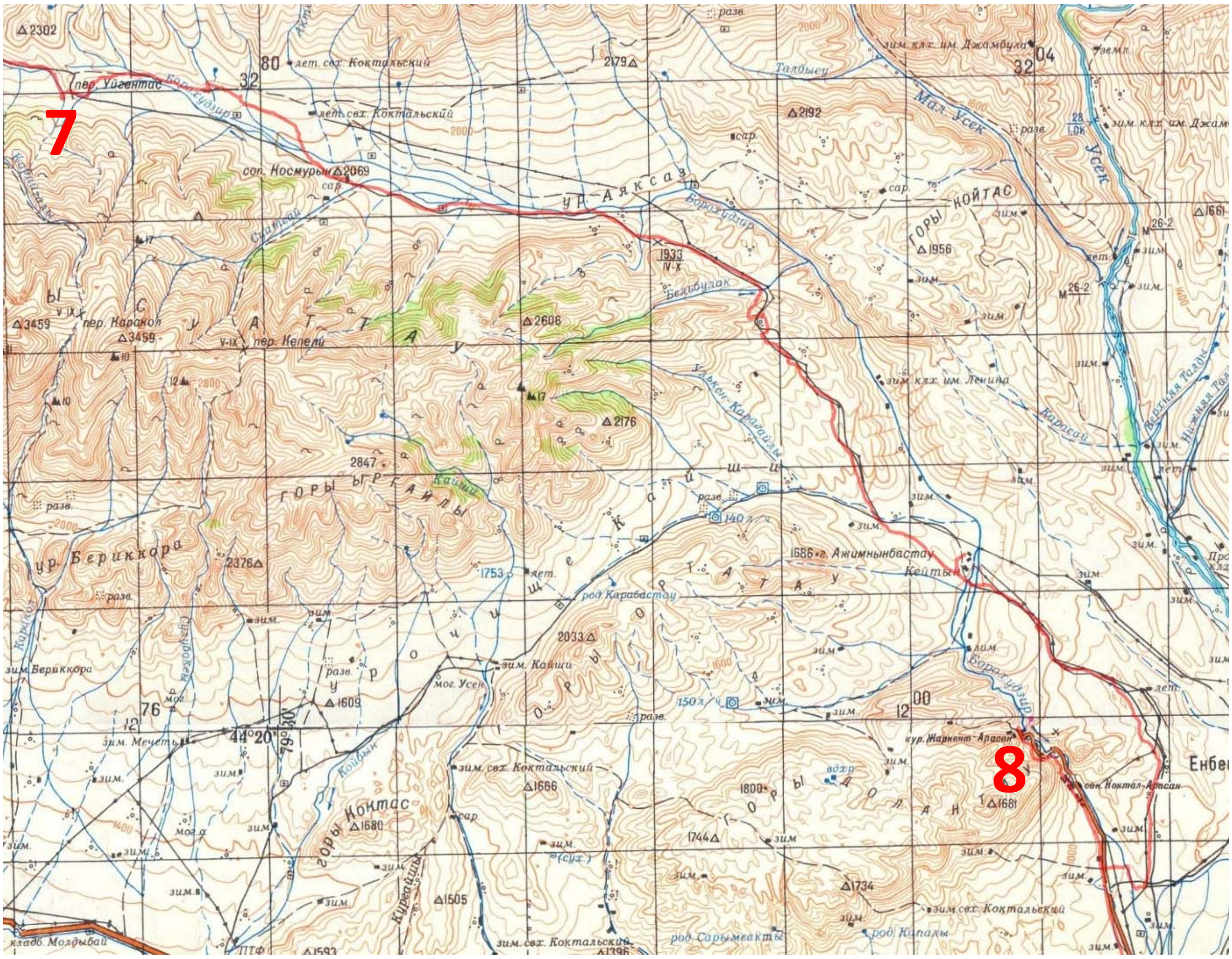
Третий - пятый дни



Шестой - седьмой день

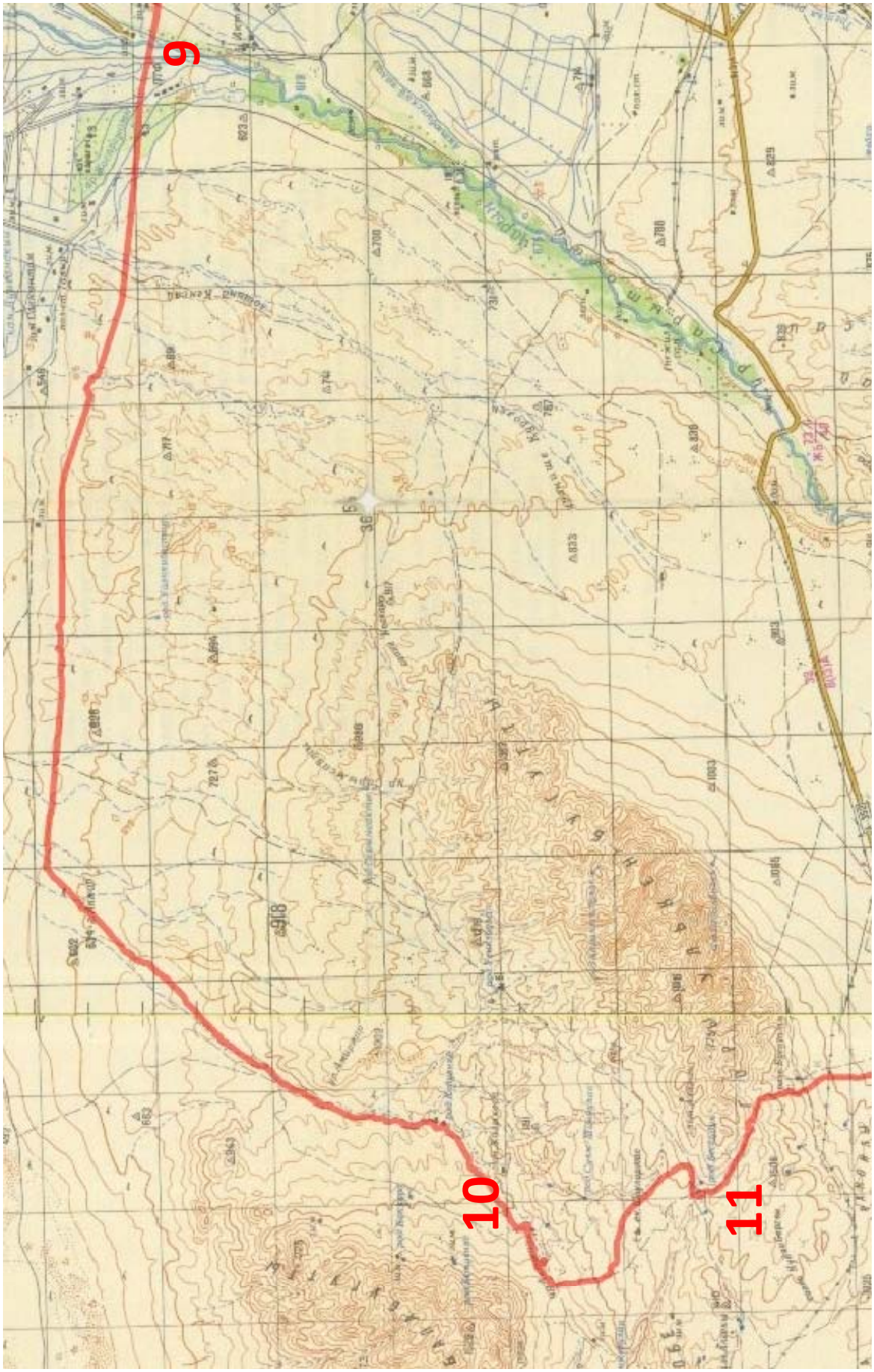


Восьмой день

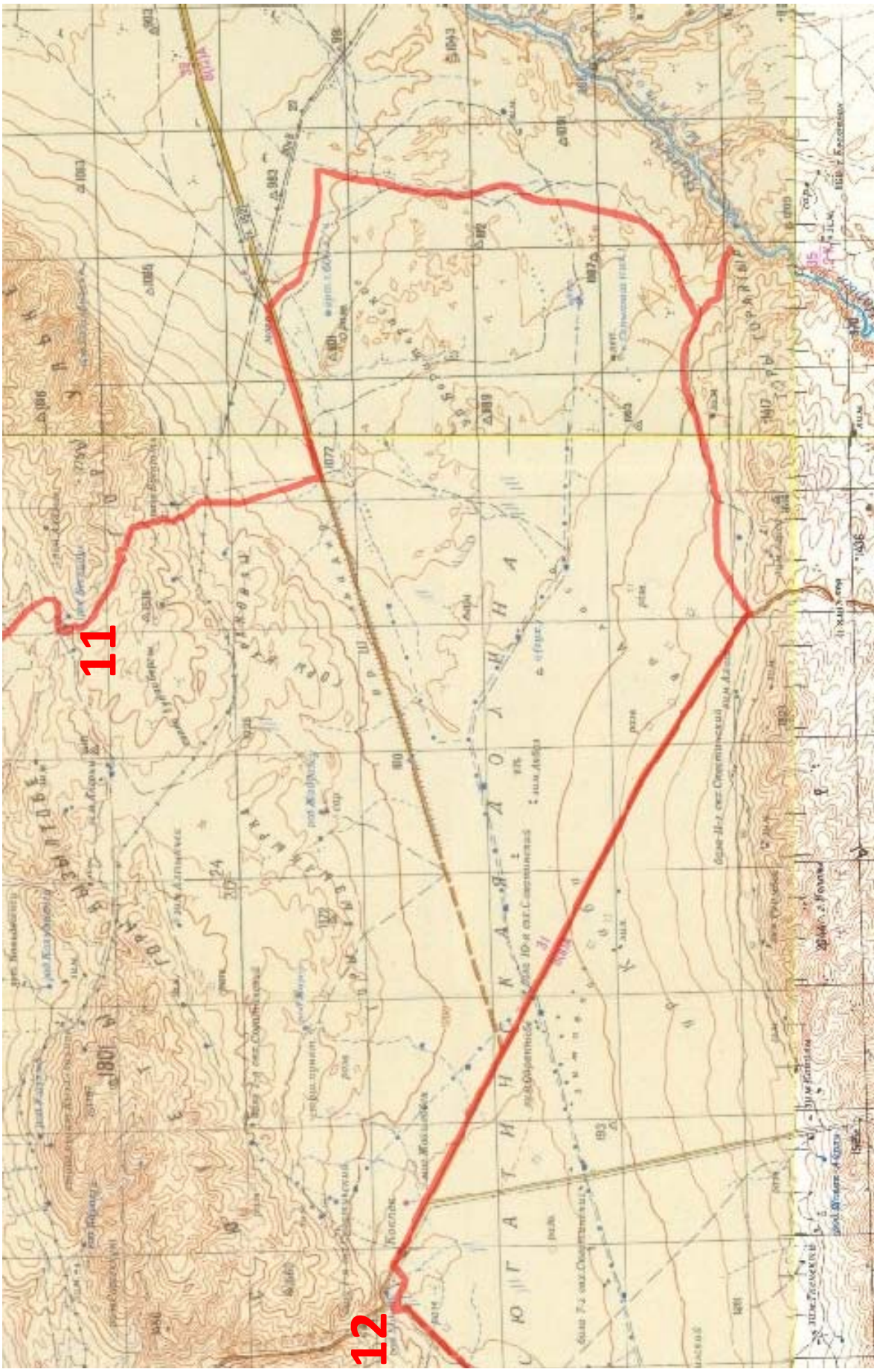


Девятый день

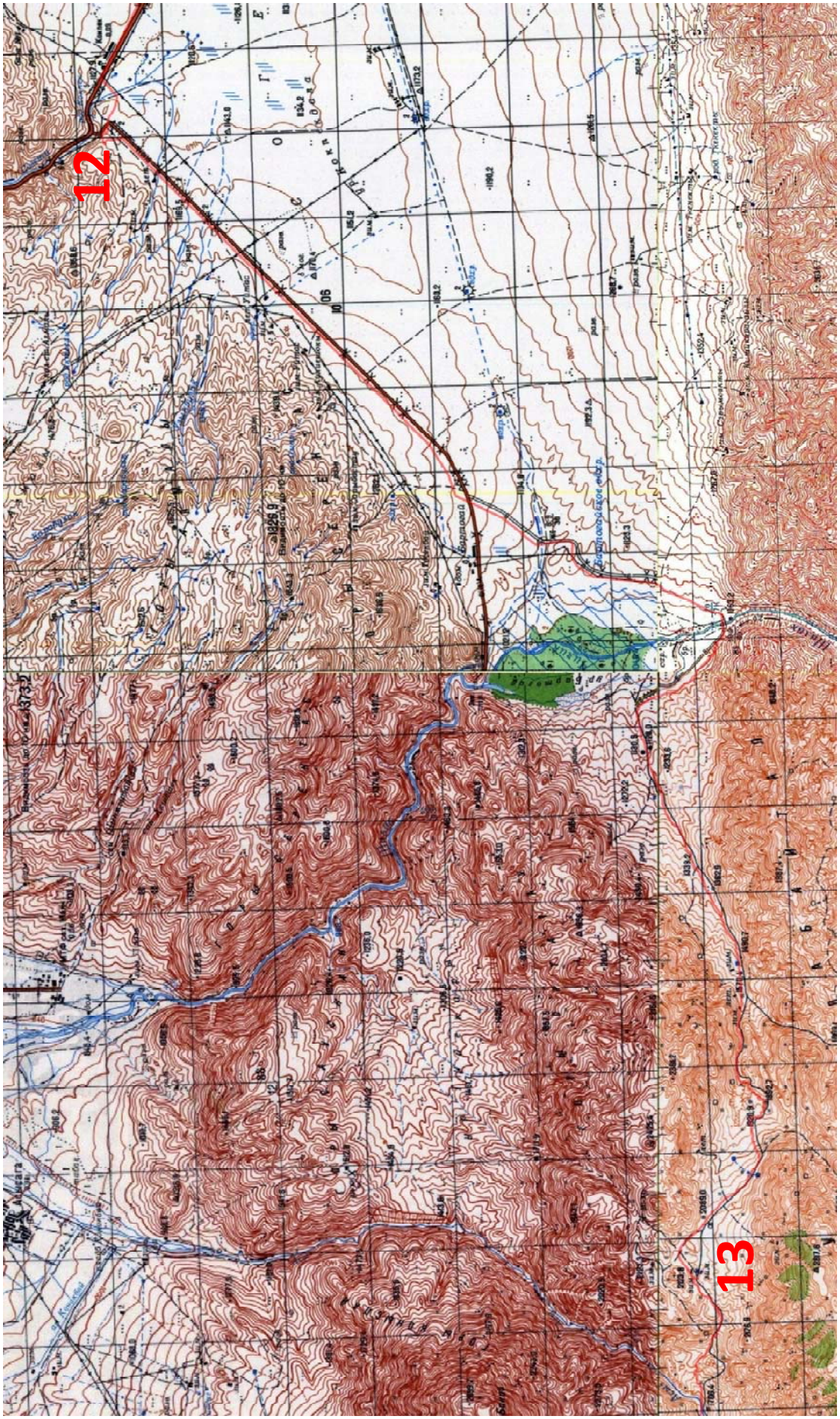
Десятый - одиннадцатый день



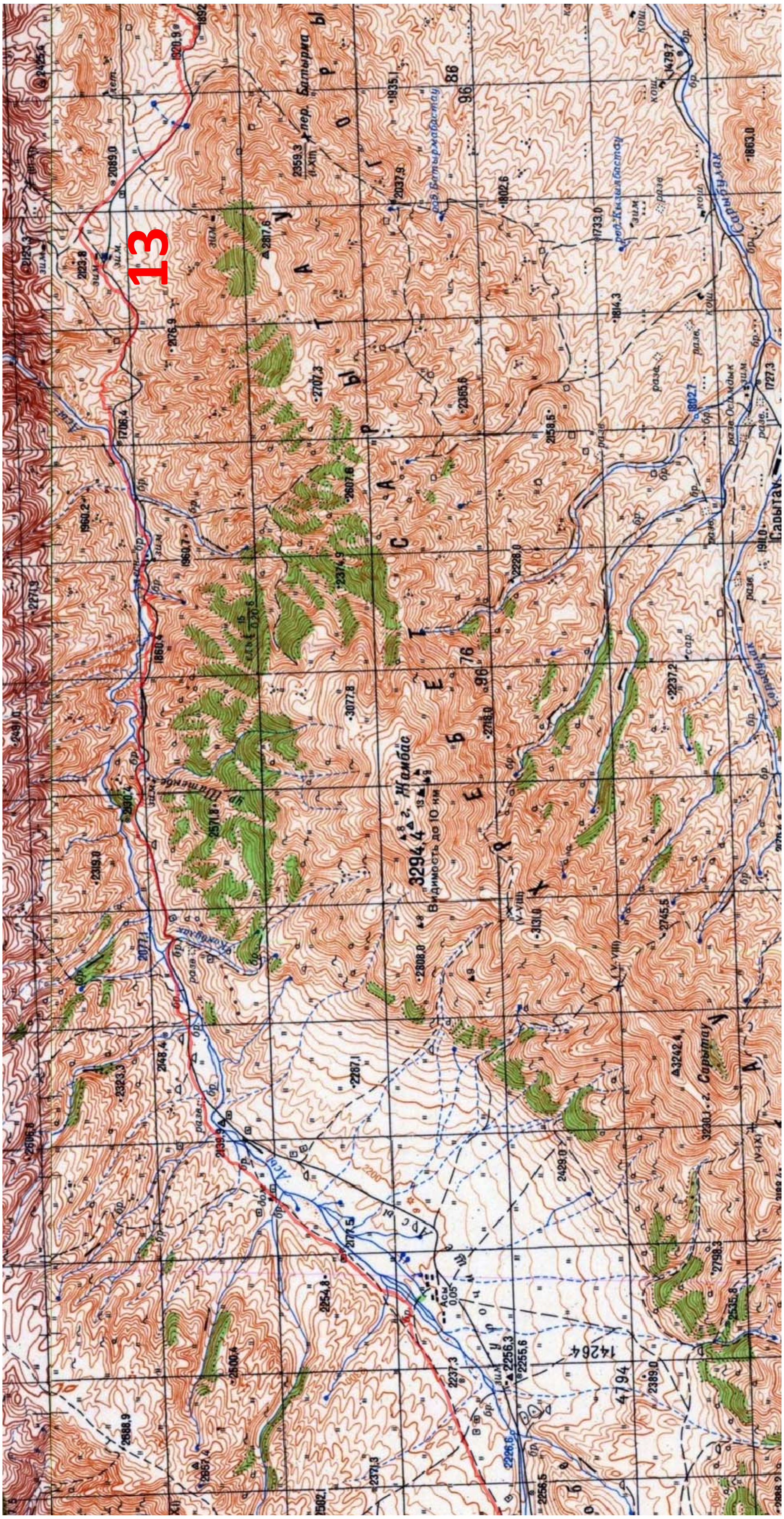
Двенадцатый день



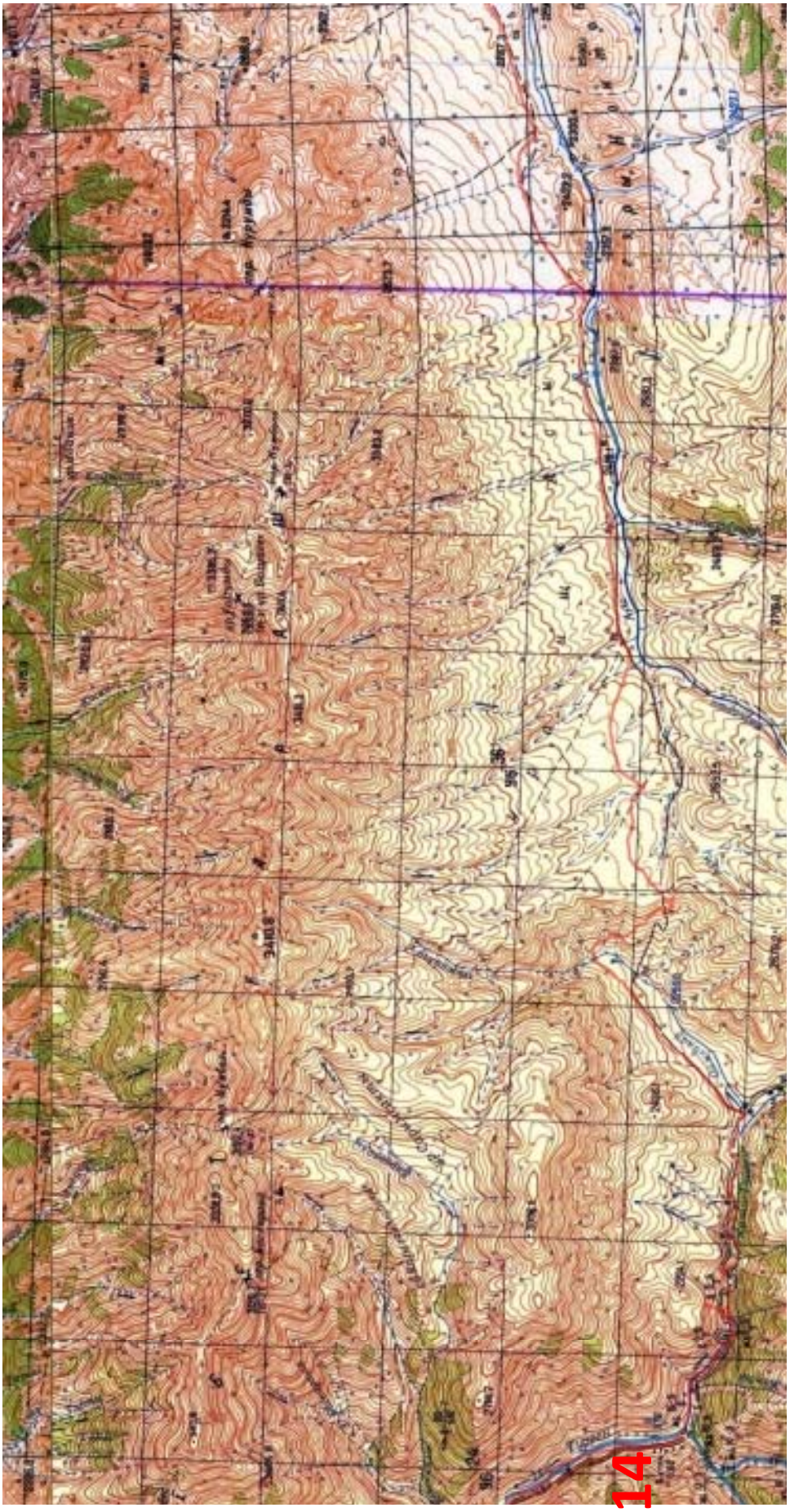
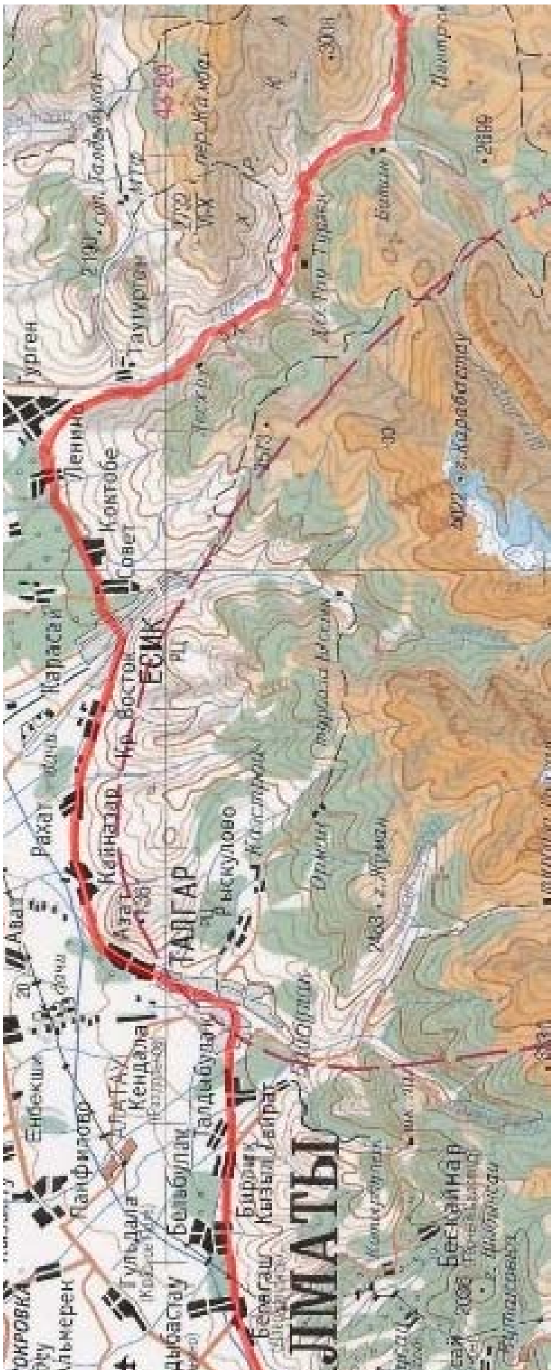
Тринадцатый день



Четырнадцатый день (начало)



Четырнадцатый день (окончание)



Пятнадцатый день