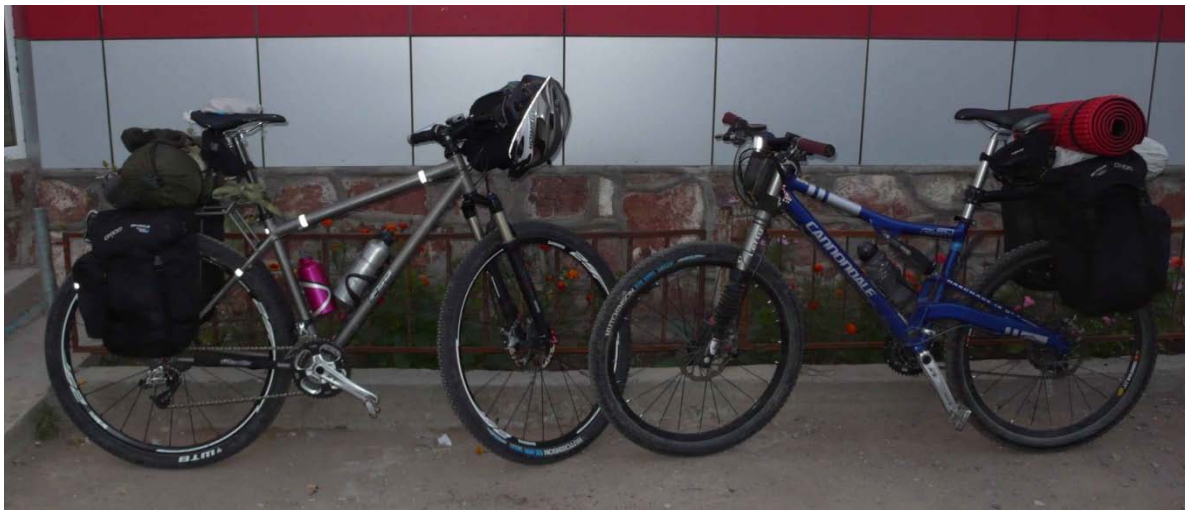
**Поход за Терскей-Алатау «Барскаунская петля»**

План, как оно собиралось быть.



Приблизительный план путешествия изображен в приложенном файле. В дороге планировался брод большой реки Уч-Кель, в связи с чем были взяты с собой веревка (40 м*8 мм, динамическая), круги китайские плавательные (6 шт), пила маленькая, обвязка, карабины (4 шт.).
Маршрут был изменен по изложенным ниже причинам.
Остальное снаряжение обычное – велосипеды с багажниками, «штаны», палатка, спальники, карематы, одежда на все случаи жизни.
Еда – гречка, мясо конина копченая в вакуумной упаковке фирмы «Беккер» либо тушенка фирмы «Мир консервов» (Россия) - основной завтрак. Чай, к чаю шоколад «Рахат» 82%, сгущенка в пакетах, фруктоза, лимоны. Мюсли «классические» (овсянка с примесью изюма, кураги и тому подобного), к ней отдельно изюм, курага, масло топленое - ужин.
Было сало «рассольное», но не пошло.
Согревалось все на газовой горелке газовыми же баллонами.
Поскольку предполагалось брожение по территории погранзоны КР, был заказан пропуск – 7 тыш/чел.

<u>День ноль</u>

Сборы, поездка на автовокзал «Сайран», посадка в автобус сквозь нововведение – территория посадки и часть автовокзала выделена в особую «посадочную» зону. То ли борьба с терроризмом, то ли с начальственной глупостью.

<u>День первый.</u>

Автобус Алматы-ИК. На нем, не доехав километров 20 до города Балыкчи, вылазием на трассу у поворота на Нарын. Рано, но комары уже не спят, во время сбора велосипедов успевают обгрызть до костей. Ранний завтрак здесь же, в придорожном кафе, в целях экономии продуктов.



Через поворот едем по новенькой, гладенькой, без машин дороге. Однако все это скоро кончается,

машины появляются, асфальт переходит в грунтовку, которой только предстоит стать асфальтом в будущем, а потом и в совсем страшную грунтовку. Просыпаются строители дороги, добавляя тучи пыли. С такими боями выбираемся на основную дорогу Иссык-куль-Нарын. Без строительства по старой дороге два года назад ехать было лучше.
На пути первый и последний крупный поселок Кочкор (Кочкорка). Покупаем лепешки, ибо хлеба в запасе совсем нет. Лепешки, на взгляд пока еще слишком цивилизованных велосипедистов, так себе.
Долина реки Чу превращается в ущелье. Тут у нас вышло некое разногласие с названиями. На некоторых картах река, по которой мы двигались, именуется Чу. Кое-где в Интернете - Кара-Куджур. Чудо – попутный ветер. Едем вверх, как на праздник. Навстречу двое велотуристов (парень с девушкой) из России (кажется, Сочи). Жалуются на дожди, а сами сгоревшие до облезания. Велосипеды скорее дорожные, маршрут почти дорожный, но с элементами пешеходства и велотаскания.
Обед застаем в аккурат в поселке Сары-Булак. Снова придорожное кафе с очень неплохим лагманом. Рекомендуем, оно там которое на вид самое приличное.
Поворот по речке. Основная дорога уходит вправо, на перевал Долон и в Нарын, но мы там уже были два года назад. Дорога – асфальт, как-то потихоньку, пятнами превращается в грунтовку. Едем, едем по грунтовке, а сзади надвигается дождь. В экстренном порядке находим что-то похожее на место стоянки, разворачиваем палатку. Вовремя – дождь встречали уже под ней. За день проехалось около сотни км (в связи с разностью показаний компьютеров истину установить не удалось). Стоянка оказалась рядом с небольшим поселком. Поселок оказался с сотовой связью – чудо! Всю ночь, правда, машины и всадники рядом ездили, вызывая некоторое беспокойство о судьбе велосипедов, однако, обошлось.



<u>День второй</u>
Завтракаем, уже своим (гречка, до конца похода), собираемся, выезжаем. Вдоль дороги домики, юрты, на другой стороне реки минуем поселок. Спрашиваем хлеба (про запас), в одном из домиков предлагают даром. Решили произвести обмен на половинку шоколадки Рахат.
По дороге видны следы велосипеда. В неспешной дискуссии, кто это, тоже туристы или местные на китайцах, проходит дорога.
Вот доезжаем до поворота – речка Чу или приток Чу (какая она здесь уже маленькая!) налево, дорога направо. Однако, направо еще круче уходит еще одна дорога. Срезать? GPRS утверждает, что это возможно, и даже выгодно. Однако, реальность оказалась печальнее – дорог, пригодных велосипеду, не оказалось, пошли тропинками (пешком), а в конце, в полукилометре



от выхода на дорогу, оказалось большое-пребольшое болото с комарами. Ну их нафиг, эти срезки, решили мы, однако, «все не впрок».
Ну, по дороге поехалось легче, и при том же попутном ветерке быстро забрались на перевал. Называется, кажется, Джалак-Бель, 3300. Дорога вниз, ветер попутный, только по сторонам черные страшные тучи с молниями. По счастью, все прошло почти мимо. Еще загадкой оказываются встречные местные детишки. Подъезжают, кричат «стой!» Зачем?
Подъезжаем к реке Балгарт, и обнаруживаем разгадку велоследов. Стоянка, велосипеды, одна машина. На этот раз пришельцы из Франции, путешествуют налегке – вещи на машине. Машина и сопровождающие – из Бишкека, турфирма.
Двигаемся дальше по реке – тут, кстати, проходит дорога, которой ездили два года назад по маршруту Нарын - пер. Тосор - Иссык-куль. Время вечернее, надо бы найти место для стоянки, с какой-нибудь водой. Однако, мест таких почему-то нет, и мы едем и едем. Снова проехав сотню за день (примерно), место находим.



Опять подходят местные дети и вроде бы чего-то хотят. Кажется, приглашают в гости. Однако, у напарника ну очень плохое настроение, и знаки остаются без внимания.

<u>День третий</u>
Переезжаем реку Уч Эмчек по мосту. Река Уч Эмчек и Бурхан образуют Балгарт. Снова путь по новой для нас дороге – по Бурхану. Дорога же эта ухудшилась, множество бродов, маленьких пока. В месте, где на карте кончается дорога нарисованная, снова немного блуждаем, но выбираемся на некую колею. Возникает вопрос, туда ли едем? Но вдруг навстречу целая толпа велотуристов – одиннадцать человек! Из Испании! По русски или там киргизки не говорит ни один! Едут принципиально без палаток (но со спальниками), останавливаются, где приютят. Маршрут навстречу нашему, так что едем правильно. Дальше едут в Нарын и на юг Киргизии – Ош и проч.



К обеду доезжаем до охотничьего домика. Поставлен специально, турфирмами из Бишкека. Всем будущим туристам к сведению – можно и поесть и переночевать. За малую денюжку получаем супчик (так себе), чаек. К чайку идет сметана, вот она здесь – высший класс. Забираем на дорогу.
Дорога становится все интереснее. Общий подъем усугубляется неравномерностью – вверх-вниз. Проехав километров 20 от домика, и примерно 65 за день, останавливаемся на ночлег за очередной перейденной вброд речушкой.



Насекомые, то ли оводы, то ли еще кто (простонародное название - бзыки), воспользовавшись прекращением движения, дружно атакуют, но только до захода солнца. Далее и мы, и они дружно идем спать.



<u>День четвертый</u>

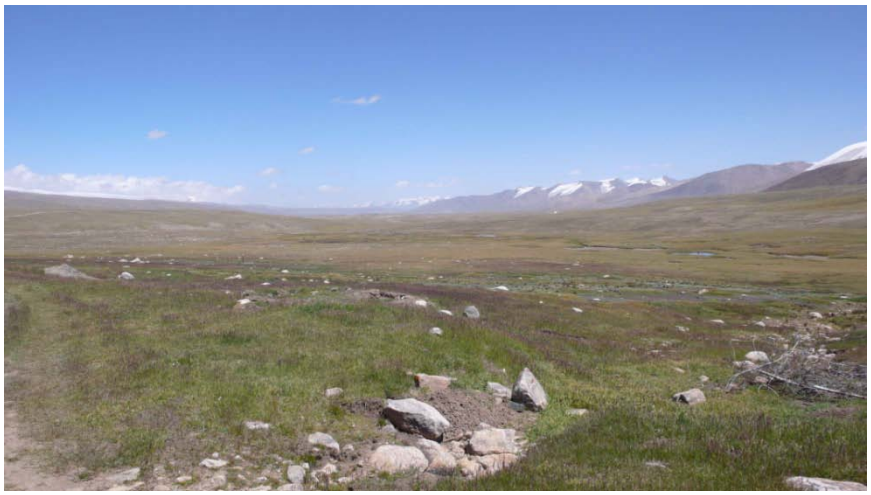
Завтракаем, в том числе вчерашней сметаной, отбиваемся от бзыков, выезжаем. Дорога, как и вчера, проходит вдоль реки Бурхан. Через 20 км брод двух втекающих речек. Непонятно - то ли разуваться, то ли нахрапом взять? Взяли нахрапом, однако, замочили по ботинку на брата.



Подъем понемножку крутеет, однако, остается неравномерным – спуски есть, половина каждого подъема проходиться повторно. Впереди серпантин и – целое море палаток! Даже решили сперва, что это, наверное, юрты – не может же такая куча палаток в одном месте стоять! Выясняется, что здесь группа иностранцев

акклиматизируется перед походом на Хан-Тенгри, с помощью бишкекской фирмы. Именно поэтому такая куча палаток – здесь и отдельная столовая, и кухня, и склад. Повар-женщина угощает нас чаем и всякими вкусностями. Жалуется на насекомых – поедом едят (в этом мы согласны), и хочет скорей домой. Иностранцы пока только просыпаются. Откушамши чаю, взбираемся на серпантин. Крут, однако! Полкилометра только пешком, да и пешком оно нелегко. Наконец, взбираемся, выезжаем на плато, уже относящееся, наверное, к Сыртам. Озера, болотца, засохшая глина. Что здесь бывает в плохую погоду, представить страшно! Незаметно подъемами-спусками да объездами заболоченных участков где-то переезжаем перевал Арабель. Болота на 3800, однако! Тундра, как и было сказано. Вокруг тундры возвышаются невысокие, как оно и положено, холмы. Холмы, правда, с ледниками (четырех - пятитысячники), ну да вот такая особенность этой тундры.





Еще пяток километров, и выезжаем на дорогу, ведущую к месторождению Кумтор. Дорога замечательная для такой высоты, можно даже сказать, ровная. Насколько это возможно для грунтовки. Но такая пыльная! Каждый проезжающий самосвал, да и даже джип виден, наверное, с любого спутника – такую он тучу пыли поднимает за собой.

Беседуем на пересечении дорог с еще одной группой пеше-автомобильных туристов, на этот раз из Южной Кореи. Но в основном беседу ведем с местным гидом, о речках этого края. Реки серьезные, жара стоит, но, говорят, кое-где можно и переправиться. Едем по кумторовской дороге, с попутно-боковым ветром. Главная проблема – быть на



правильной стороне дороги, когда машина объезжает, иначе потом пылью дышать задохнешься. За четыре км от конца дороги поворот, указатель «Ак-Шиирак», «Кара-Сай». Замечательный вид на достижения прогресса канадскими золотодобытчиками – две немаленькие горы по самую верхушку по склону нарезаны, как в любом нашем карьере. И похоже, что скоро так будут нарезать третью.
Немного блужданий (километров шесть) по GPRS-у, выбор правильной дороги, и финиш возле речки – одного из притоков р. Кумтор. Дальше решили не ехать, из-за цвета речки – ну очень темного. Пока стояли, выяснили, что цвет здесь такой всегда, а речка не сильно и глубокая, но палатку уже поставили и решили отдыхать. Километров 65 или 75 итого.
На товарища Сырты производят гнетуще-мрачное впечатление. Аура, говорит, неправильная. Не знаю, ничего особенного не чувствовал, но всяко может быть.
Весь вечер и ночь по ближайшей дороге шляется кумторовская техника с мигалками. Точно будут следующую гору нарезать.

День пятый



С утра перебраживаем реку, как и пред-полагалось, весьма мелкую. Может быть, кумторовцы ее для какой-нибудь промывки грунта используют? Не напились ли мы вечером и утром цианидов (пили из соседних с речкой, отфильтрованных грунтом потоков)? Вопрос остается без ответа, но на здоровье чаепитие, кажется, не отразилось.
Еще парочка речек и подъем к перевалу Ак-бель. Еще один брод, посерьезнее. Вечером, возможно, хорошо разливается. Километров за пять до перевала, сразу после этого брода, еще раз заблуждаемся, правда, без помощи GPRS-а. Основная дорога не понравилась, уж больно была болотистая. Поехали в объезд, по какой-то колее, ведущей, как показалось, в правильном направлении. Дорога быстро ухудшилась, наглядно продемонстрировав, еще разок свойства плато Сырты. Как уже упоминалось, кругом глина, в дождь она превращается в грязь непролазную. Ныне дождя нет, но глина застыла в не слишком ровную поверхность. С очередными боями пересекаем хребет (кстати, согласно GPRS-у, где-то в месте отмеченного на карте перевала), и возвращаемся на дорогу.



Вниз по дороге, как всегда, с некоторыми подъемами. Пересекаем ручеек необычно красного цвета (вот они, кровавые реки!), наверное, какая-нибудь руда.
Выезжаем к реке Кара-сай. Небольшой ланч, во время которого выясняется, что осталось всего 2 баллона с газом. К ланчу прилагается местный житель-пастух, приехавший побеседовать о жизни. Беседа из разряда

«моя твоя не понимай», русский у пастуха не в совершенстве. Информация о маршруте получается абсолютно противоречивая: то ли на нашем перевале, то ли еще где стоят какие-то геологи. Реки то ли проходимы, то ли нет. И непонятно, какие. Направление к обсуждаемой реке показывается рукой во все возможные стороны света.



Подъезжаем к мосту через Кара-сай. Рядом брод (на мост не пускают грузовой транспорт), в реке стоит увязший Урал (автомобиль, не река). Рядом с рекой Камаз, кыргыстанского МЧС-а, который должен был его вытянуть, но сломался, и второй Камаз, кумторовский, приехавший на помощь первому. Беседуем с водителями и прочими людьми из автомобилей. Резюме беседы весьма пессимистичное – бродить через реки нынче опасненько. Стоящий в речке Урал своим видом это тоже подтверждает.
По совокупности этих факторов, а также недостатку газа принято решение об изменении маршрута – едем обратно, к перевалу Барскаун. Для разнообразия другой дорогой, через поселок Кара-сай и реку Тарагай. Эта дорога раньше была основной, но из-за разрушенного моста через Тарагай ныне успехом не пользуется.
Сказано – сделано. Путь начинается вниз по реке Кара-сай, в первый раз – против ветра. Не слишком, к счастью, сильного, по ровненький дороге скорость до 20 км/ч держится. В поселке Кара-Сай погранзастава. Один раз пригодился пропуск, заранее заказанный к путешествию, да и то на выезде. От поселка дорога идет по холмам, со значительными «качелями» вверх-вниз и неплохим подъемом. Утомительно, через силу доезжаем до спуска к Тарагаю. Спуск проходит легче. Перед рекой видим на другой стороне реки джип. Подъезжаем, кричим, махаем – есть шанс перебросить и привязать на другую сторону веревку. Увы, джип уезжает. Останавливаемся, разворачиваем лагерь, подкармливаем местных комаров и решаем, как же нам переправляться. Задача – как-нибудь пересечь 20 метров, бывший один пролет моста. Остальной мост на месте. Идей море, например – перебросить веревку с чем-нибудь вроде кошки на конце. Например, с подседельником – он провалится сквозь покрытие моста на другой стороне. Идея практически дошла до стадии реализации, подседельный штырь сняли, к веревке привязали. Однако, летит штырь не слишком далеко, через реку не перелетит.
Решено строить плот, благо, из остатков моста целый пароход можно настругать. Если время будет, конечно.
Река, кстати, под вечер была совсем не опасной на вид. Голубенькая, и даже немного теплая.
Пробег за день – километров 70.

День шестой.

На рассвете узреваем неслыханное чудо – река на утро больше чем на вечер! Видимо, виновата какая-то нестандартная ночь – слишком теплая по сравнению с предыдущими. Чудо чудом, а что-то надо делать. Я делаю завтрак, а Женя собирает из подручных материалов плот. Плот он построил, и даже испытал. Плавать плот плывет, но очень хорошо сноситься течением. Еще идея – попробовать перебраться вброд. Мусолим ее, Женя даже съездил к месту брода (чуть выше по течению, хорошо видно из-за следов автомобилей). И здесь как-то оно все не так.

Еще час дискуссий, попытка опустить плот на воду на боевом участке – и идеи окончательно заканчиваются. Ну его нафиг, этот Тарагай! Едем в обход, вверх по нему, там выше он собирается из двух рек, на карте нарисован брод одной. И машины там постоянно ездят, там и переправимся. Плот пускается по течению, правда, не целиком – пару надувных кругов решили взять с собой к следующему броду.

Собрались, поехали. При сборах выяснилось, что из-за сборки-разборки багажника (для снятия подседельного штыря) я свернул резьбу у одного крепления. Замечание на будущее – надлежит брать с собой про запас пару болтов-гаек разных диаметров. С этим местом же получилось оригинально – по счастью подходящий размер резьбы имела выжимка цепи из ремкомплекта. Она изображает страховочную гайку – конструкция смотрится диковато, но прочно.

Снова дорога по ветру, хоть и верх. Вверх, кстати, подъем не крут, дорога почти пологая – лафа. Местные жители подъезжают и просят водки и сигарет, нашли у кого спрашивать. Лафа номер два – через реку Кумтор вместо брода хороший прочный мост! Летим дальше, проезжаем место позавчерашней стоянки. Ветер, ранее попутный, понемногу переключается на боковой, а там и совсем непопутный. С очень нехорошими предчувствиями выбираемся на дорогу к руднику Кумтор. Предчувствия полностью оправдались – мерзкий встречно-боковой ветер! Сюда 25 км от поворота на перевал Арабель мы приехали за час-полтора, обратно же – думать не хочется. Не думаем, едем. Средняя скорость 10 км/ч. И грузовики, пылящие, как и два дня назад. Стон и скрежет зубовный.

С остановками, матами и любованием природой доезжаем до поворота на Арабель. Вечереет, и начинается самое страшное. Ветер из встречно-бокового становится чисто встречным (дует как-раз с перевала). Уклон дороги вниз ничего не решает, и последние километры (всего восемь!) до перевала, проклиная все на свете, преодолеваются при полном отсутствии сил, каким-то загадочным образом. Возникала даже идейка поставить палатку уже здесь.

Но все кончается, в том числе и плохое. Перевал (бирка), крутой серпантин вниз, и ветер здесь уже роли не играет. Летим с максимальной скоростью, быстро влетаем в зону леса, и ищем место для ночлега. Темнеет, и место найдено не лучшее, без воды.

Последний ночлег в палатке. Теплынь. Чая мало (вода только из фляг), ну да ладно. Результат по спидометру – еще один стокилометровый денек.

День (утро) последний

Подъем, допивание остатков воды – в реке Барскаун даже с утра «кофе с молоком», сборы, и дорога вниз. Двадцать километров – и все! Абрикосы вдоль дорог, Иссык-куль, прохладный конечно, еда в кафешках и магазинах. Поселок курортного типа Тамга. Отдых! На два дня останавливаемся в частном секторе, неподалеку от озера.



День следующий – этот самый отдых. Единственно можно отметить встречу еще двоих велосипедистов, на этот раз из Германии. Путешествуют по дорогам, в противовес испанцам, останавливаются только в палатке. Экономят-с.
День еще один.
С утра, с трудом собравшись, и забыв кой-какие мелочи (пришлось возвращаться), делаем заключительный бросок Тамга-Каракол (90 км) по относительно ровному асфальту. Обед в кафе, кой-какие покупки, посадка в автобус. Погода, практически идеальная за время похода, стремительно портится. Счастье – ливень, но мы уже в автобусе, едем домой.
Из автобусной жизни можно выделить эпизод на границе – водитель очень настаивал на переносе велосипедов (в разобранном состоянии) через границу на себе. Отказав по понятным причинам ему в этой просьбе тем не менее с тревогой смотрю в будущее. Пограничники – существа непредсказуемые, и в целях повышения надежности защиты рубежей Родины могут дойти до самой высокой степени идиотизма. В этот раз все обошлось, велосипеды не были, согласно пророчеству водителя, навек оставлены на межграничном пространстве.
Здравствуй, Родина!