

## ОТЧЁТ

о велосипедном спортивно-туристском походе третьей категории сложности по  
Алма-Атинской области, совершённом с 19 апреля по 4 мая 2014 года

### КРАТКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПОХОДА

#### НИТКА ПОХОДА

Алма-Ата – Турген – Иле–Алатауский нац. парк – водопад Кайракский – ур. Бартугаль – плато Ассы – Бакчагайское вдхр– Кокпек – Чарынский каньон – Богуты – Термальный источник – Чарын – р. Или – Тигровые горы – Конырылен – Басчи – кардон – Актау – Перевал Алтын-Емель – Карашоки – Шенгельды – Писаные скалы – р. Курты – Курты – Алма-Ата

#### СОСТАВ ГРУППЫ:

##### Велосипедисты:

№	ФИО	Год рождения	Туристская подготовка	Обязанности в группе
1	Будкин Кирилл Дмитриевич	1984	3ВелР Армения	Руководитель
2	Пыркова Дарья Владимировна	1984	1ВелУ Крым, Белоруссия	Культорг
3	Базильян Вадим Игоревич	1984	4ВелУ Казахстан	Завснар
4	Трухмаева Вера Владимировна	1982	3ВелУ Исландия	Завпит
5	Бузинов Алексей Викторович	1988	3ВелУ Армения	Ремонтник
6	Сазонова Анна Алексеевна	1988	3ВелУ Армения	Медик

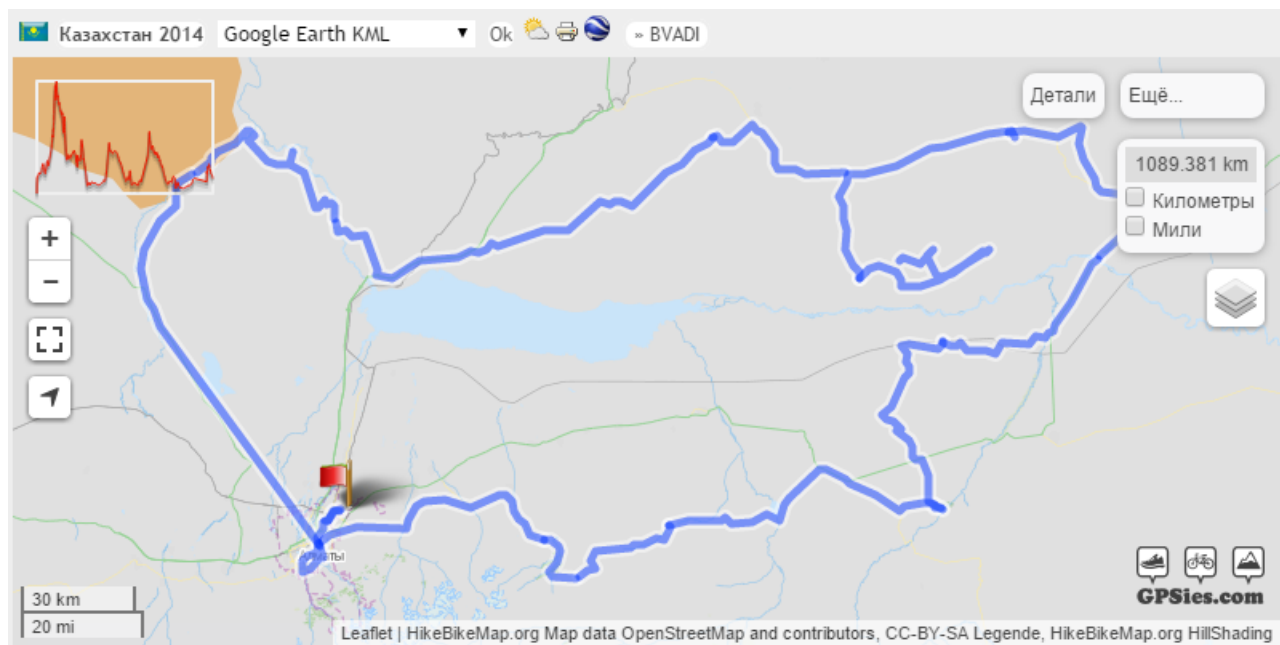
##### Автомобилисты:

1	Будкина Юлия Владимировна	1985	АвтоР Армения, Исландия	Руководитель
2	Иванова Евгения Георгиевна	1990	АвтоУ Армения, Исландия	Штурман
3	Будкин Федор Кириллович	2011	АвтоУ Армения, Исландия	Сын

Маршрут фактический

Даты	Участок	Покрытие	Высоты	Расстояния
<a href="#">19.04.2014</a>	<a href="#">Аэропорт-квартира в центре Алма-Аты</a>	асфальт	351-838	14.2
<a href="#">20.04.2014</a>	<a href="#">Квартира -Вдп. Медвежий</a>	асфальт	790-1476	77.6
<a href="#">21.04.2014</a>	<a href="#">Водопад-ур. Бартугаль</a>	грунт	1476-2873	23.2
<a href="#">22.04.2014</a>	<a href="#">ур. Бартугаль- плато Ассы</a>	грунт, снег	2949-2185	35.8
<a href="#">23.04.2014</a>	<a href="#">Ассы- Бакчагайское Вдхр</a>	грунт, снег	2227-1174	54.8
	<a href="#">вдхр- Чарынский каньон</a>	асфальт	1351-963	41.7
<a href="#">24.04.2014</a>	<a href="#">Чарынский каньон- Богуты-Термальный источник (санаторий)</a>	грунт	963-1597-527	74.2
<a href="#">25.04.2014</a>	<a href="#">Санатиорий- Чарын</a>	грунт	527-630	30
	<a href="#">Чарын- Мост через р. Или</a>	асфальт	630-544	32
<a href="#">26.04.2014</a>	<a href="#">Мост- Конырылен</a>	асфальт, грунт	544-1526-1265	80.4
<a href="#">27.04.2014</a>	<a href="#">Конырылен- Басчи-</a>	асфальт	1265-1000	50
	<a href="#">кардон у 700-летней ивы</a>	грунт	1000-632	28
<a href="#">28.04.2014</a>	<a href="#">радиалка в горы Актау</a>	грунт	632-880-632	96
<a href="#">29.04.2014</a>	<a href="#">кардон у 700-летней ивы-Перевал Алтын-Емель-склон</a>	асфальт, грунт	632-1785-1293	80.5
<a href="#">30.04.2014</a>	<a href="#">Склон-Писаные скалы</a>	асфальт, грунт	1293-484	133
<a href="#">01.05.2014</a>	<a href="#">Писаные скалы- берег реки..</a>	асфальт, грунт	484-622-500	70
<a href="#">02.05.2014</a>	<a href="#">берег - дорога</a>	асфальт, грунт	508-622	48.7
<a href="#">03.05.2014</a>	<a href="#">Велопробег по Алмаате</a>	асфальт	823-1055	25
<a href="#">04.05.2014</a>	<a href="#">квартира- аэропорт</a>	асфальт	823-351	15
			<b>Итого</b>	1010

Расстояния даны по трекам, записанным через каждые 100 метров и иногда немного разорванным.



## ПОДГОТОВКА К ПОХОДУ

Основные выводы из отчетов прошлых групп и наш опыт:

### **Заброска/выброска**

Летели прямым рейсом компании “АэрАстана” за 400 евро с человека туда и обратно. Подводный камень таков: провоз велосипеда стоит 50 евро, а также включен багаж до 20 кг. Правильное решение таково - пакуете 2 вела в один чехол и платите по 25 евро с человека. В Москве упакованный велосипед должен весить не более 24 кг, а в Алма-Ате - ограничений по массе не было, то есть хоть все велосипеды вместе пакуйте.

### **Визы**

Визы россиянам в Казахстан не нужны, надо лишь оформить миграционную карточку и не потерять ее до отъезда. До 30 дней пребывать можно нигде не отмечаясь.

### **Деньги**

Казахская валюта - тенге. 1 рубль=5тенге. В Алма-Ате много банкоматов (особенно Сбербанк) и обменников, также можно заплатить карточкой во многих магазинах. Но дальше по маршруту ничего подобного не будет вообще. Мы меняли по 8000 руб. на человека. Этого вполне хватило на весь поход: продукты, кафе, посещение парков, машину до Алма-Аты (150 км) и аренду жилья в Алма-Ате.

### **Отношения с местными жителями**

Местные жители доброжелательны и гостеприимны, практически все, кого мы встретили, говорят по-русски, в Алма-Ате все вывески продублированы на русском, иногда еще и на английском.

### **Дороги**

Дороги весьма разные. Асфальт бывает как хорошим, так и очень плохим. Грунтовки в горах часто с гравием, в степях - глиняные, пересушенные, очень твердые (в сухую погоду), ближе к пустыням появляется мелкий песок - труднопроходимый на велосипеде.

### **Рельеф**

В Казахстане можно выбрать рельеф на свой вкус. Мы хотели увидеть максимально разнообразные зоны (горы, степи, пустыни), поэтому наш маршрут начинался в Заилийском Алатау, где поднялись до 3000 м, и закончился в почти ровных степях на высотах около 500 м.

### **Еда**

Мы возили с собой еду на 6 дней (каждый участник по 1 дню) и периодически пополняли запасы в магазинах. Четыре раза ели в местных кафе вкуснейшую местную пищу. Казахские блюда состоят в основном из мяса пасущихся тут же животных. Самые распространённые казахские блюда: сорпа, бешбармак, лагман. (может расписать тут блюда с вкускими но не нашими фотками?)

### **Жилье**

Квартиру в Алма-Аты бронировали на сайте: <http://lessor.kz/>. Так же в центре города на остановках стоят люди с ключами, у которых можно на месте арендовать жилье.

### **Магазины**

Магазины в Казахских селах имелись практически в каждом по маршруту и почти все были открыты, ассортимент был весьма широк, за исключением мясной продукции. Ее выращивают в селах почти все, поэтому продавать в магазинах смысла нет. Единственная колбаса которую удалось купить на перекус была царицынского комбината из Москвы. Востальном в продаже много продуктов и крупы и фрукты и овощи и хлеб и молочка. Предполагая такие проблемы с мясным в магазинах мы засушили дома пеммикан (фарша) на весь поход.

### **Как сушится пеммикан**

Фарш лучше всего сделать самим. Фарш солится, тушится недолго на сковороде, чтобы из него вышла вода, потом раскладывается тонким слоем на противень и сушится в духовке при температуре приibl. 70-100 градусов в течение приibl. 5-7 часов (можно поставить на ночь). если на духовке сложно выставить низкий градус, можно готовить при чуть приоткрытой духовке. полученный продукт отличается твердостью и жирностью, цвет коричневато-серый, пеммикан не должен пахнуть горелым!

## **Вода**

Я бы условно выдели по маршруту две зоны: первая - воды много (ручьи, снега) и все остальное - воды нет (сухие русла есть, а воды нет - только у местных жителей или в скважинах можно ее набрать). [Карта](#)

## **Погода**

Собираясь в поход мы предполагали перепады от -10 °С до +30 °С, так оно и было. В горах нас два утра подряд засыпало снегом, в степях осадков не было, но дул сильный ветер.

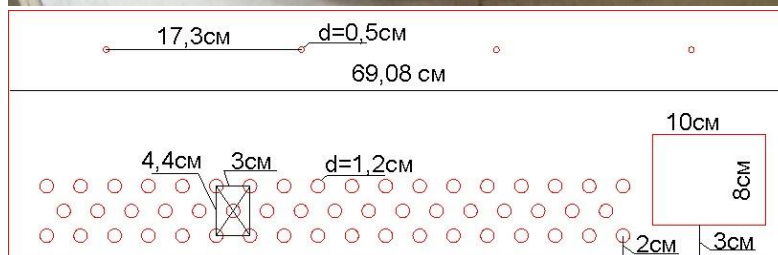
## **Топливо**

Мы брали с собой печку и мультитопливную горелку, горелкой почти не пользовались, так как практически везде находили какие-то дровишки для печи. Автомобильная группа в Алма-Ате приобрела 4 баллона газа “Kovea” по 230 гр. в магазине “Limporo”. пр. Сейфуллина 534 - уг. ул. Курмангазы

## **Печка**

Печка не раз пригождалась нам в степных походах, она помогает эффективно сжигать почти все что горит- от фантиков до кизяков. Также печка защищает костер от ветра и экранирует его непосредственно на кан. Закипает вода при готовке на печке быстрее, чем на горелке. В результате мы почти все время пользовались печкой, а на последней стоянке откровенно выжигали бензин, который провозили весь поход.

Печку к этому походу мы делали сами, Спасибо за нее Аниному папе, Ане и Леше. Печка представляет собой цилиндр из стали толщиной 0,5 мм с выпелиным забралом (дыркой для дров), насверленными снизу дырочками для поддува и 4 маленькими дырочками сверху, в которые крест накрест вставляются стальные проволоочки, на которых стоит кан (см. выкройку). Внутренний диаметр печки должен быть на 2 см больше внешнего диаметра кана. С этой точки зрения в качестве кана хороши отечественные алюминиевые кастрюли, они не дороги, заменяемы и часто выпускаются двух разных объемов с одним диаметром. Если соберетесь делать печку начать стоит с выбора кана. Дальше по школьной формуле длинна окружности равна  $2 \pi d$  (диаметр кана +2 сантиметра) и добавьте припуск на шов (стыковку стенок печки) получите длину листа стали из которого будете делать печь. А по высоте (ширина листа) она на 5 см выше кана, но это не принципиально, чем ниже тем легче, а чем выше- тем лучше тяга. Весит печка 400 грамм, что сопоставимо с одной заправкой горелки.



### Аптечка

Особенности аптечки:

Укусы тварей (змей, скорпионов, клещей)...

Пищевые расстройства...

Средства от загаров и после обгорания...

Таблетки для обеззараживания воды

К счастью, почти ничего, кроме крема от солнца, не пригодилось

### Маршрут

Хотелось в сжатые сроки посетить основные достопримечательности Алмаатинской области: Чарынский каньон, Алтын-Эмель (Актау, Катун-Тау, 700-летнюю Иву, петроглифы, курганы), Богуты (красные горы), Тигровые горы, Писанные скалы (петроглифы), увидеть разные зоны (горы, степи и пустыни), горячие источники. Для этого на карту были вынесены все интересные для посещения места и проложен маршрут с минимальным количеством асфальтированных дорог. [Карта](#)

Но в дальнейшем выяснилось, что большая часть маршрута проходит по национальным паркам и охотхозяйствам. Посетить парки **Иле-Алатауский** и **Чарын** можно, заплатив немного денег на въезде (официально). Охотхозяйство Богуты закрыто для посещения, и мы там были нелегально (об этом мы узнали только на въезде в него). Национальный парк Алтын-Эмель посетить можно только по трем радиальным

маршрутам и только в сопровождении егеря, заехав от Капчагая или от Басчи. В итоге велосипедисты проехали один маршрут на ... 190 км от Басчи, а автомобилисты заехали еще и на поющий бархан 90 км от Басчи, егерь ехал в нашей машине. ([ссылка на правила](#))

С учётом этих требований маршрут пришлось немного изменить - вместо сквозного проезда грунтовыми дорогами через парк Алтын-Эмель пришлось ехать по асфальту до Басчи, там радиально заезжать на горы Актау, после чего возвращаться в Басчи и оттуда по трассе брать перевал Алтын-Эмель, потом ехать на Писаные скалы. Часть достопримечательностей парка мы так и не увидели. По словам работников парка в этих местах обитает множество охраняемых животных, у которых весной рождается потомство, и тревожить их крайне нежелательно, именно с этим связаны столь жесткие условия посещения.

### **Автомобилисты**

Параллельно с велосипедистами ехала группа на автомобиле, арендованом в Алма-Ате. С арендой есть несколько проблем: во-первых найти автомобиль не люксового класса в аренде не просто (почему-то), а во-вторых в большинстве прокатных фирм есть запрет на выезд за пределы Алма-аты. В результате долгих переписок и обзвонов нам таки обещали Паджеро с возможностью выезда за пределы города. На месте выяснилось, что Паджеро занят, и вместо него предоставили автомобиль классом выше – Рэндж Ровер. Его обещали поменять на 3-4 день в любой точке Казахстана, отследив по GPS маячку, но в итоге поменяли только в самый последний день в Алма-Ате.

## ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ МАРШРУТА

Технически маршрут можно разбить на следующие участки:

### 1) Алма-Ата-Тургень

58 км асфальта с оживленным трафиком два подъема и спуска с 800 метров до 1050 м, потом спуск до 820 м, подъем до 1120 м и спуск до 1000 м. Весь участок населенный, есть магазины, кафе, заправки. Последняя заправка на повороте на Батан, в ней же небольшой магазин, напитки и закуски.

### 2) Тургень-Батан

28 км асфальта почти без машин. Подъем вдоль реки Тургень с 1000 м до 1900. Много отдыхающих, есть оборудованные стоянки и базы отдыха.

### 3) Батан-водопад-обсерватория-Бартогай

Подъем по грунтовой дороге до водопада (2100 м) можно ехать, подъем на перевал ур. Бартугуль (2900 м) - ехать практически невозможно, очень крутой подъем и плохое покрытие дороги (мягкий грунт, видимо, после таяния снега дорога покрыта слоем мягкой земли, колеса оставляют борозду 2-3 см глубиной).



Спуск в долину реки Кызылаулак (2500 м)- спуск теми же дорогами преодолевается на велосипеде, придерживая тормоз, подъем на гору 2950 м над обсерваторией - основной набор пешком, есть участки, где удается ехать;

спуск к обсерватории - здесь лежал снег (это один из немногих северных склонов), в него местами проваливались по пояс, спуск долиной реки Ассы до высоты 1700 м - долина пересечена множеством русел притоков, которые приходится преодолевать (в основном верхом), после чего взбираться на их берега (до 50 м), также 3 раза надо бродить реку Ассы, что особенно мерзко делать утром, пока воздух не прогрелся. Нас еще обе ночи заваливало снегом.

Набор на 1700-2120 м в горы Алабалтай - некоторые участки приходится идти пешком из-за больших уклонов, сброс до Бартогайского вдхр. (1120 м), наборчик до нежилого(?) поселка Бартогай (1200 м).



На всем участке практически нет населенки. Людей можно встретить наверху в обсерватории; возле бродов через Ассы встречаются дома, но людей там не было, перед горами Алабалтай есть КПП нац. парка, там были егеря и пастухи.

4) Бартогай- Кокпек - поворот с трассы на Чарынский каньон.

Асфальт 38 км, два подъемчика - участок Бартогай- Кокпек (1200-1250-1150 м) почти без машин, хороший асфальт; Кокпек - поворот в каньон 1150-1340 м - это две трассы - А-352 и второстепенная А-351 (менее загруженная). Кокпек- единственный населенный пункт от Тургеня до Чарына, где можно закупить продукты и поесть.

5) Поворот- Чарынский каньон - Богуты- Чарын.

Практически весь участок- грунтовые дороги, иногда полностью пропадающие.

Есть три участка асфальта 1, 3 и 5 км. От трассы грунтовая дорога в каньон 13 км до реки Чарын 1350-979 м.

Подъем из каньона до 1220 м составляет 4км и небольшой возврат по дороге на трассу, дальше поворот на грунтовку на север в Богуты.

Спуск до трассы (1110 м) - 12км грунтовка, иногда с песком, рядом с дорогой растут колючки. 1км по трассе А-352 на запад, 8 км подъем к ретрансляционной вышке (1596 м), 34 км спуска (до высоты 530 м) по грунтовым дорогам, вначале и в конце участка дороги весьма неочевидные.

44 км трассы Нурлы- Чарын - стиральная доска с парой проблесков асфальта, загружена слабо, но где-то идет строительство моста и трубопровода из-за чего очень пыльно. На всем участке нет воды, все русла сухие, чуть ли не единственной населенкой является санаторий, где мы ночевали, но на другой стороне железной дороги за ним есть скважина пресной воды.

6) Чарын- Коктал- трасса А-353 до поворота на Тигровые горы

68 км асфальт, спуск к реке Или и подъем 640- 550-630. В Чарыне есть магазин и кафе, перед Кокталом на перекрестке трасс () есть гостиница и кафе (налили чистой воды), в сам Коктал мы не заезжали. Дальше воды не будет до выезда с Тигровых гор на трассу (после перевала).

7) Тигровые горы и перевал за ними до возвращение на трассу А-353.

Укатанная грунтовая дорога 27 км подъем до перевала 630- 1517 и спуск до трассы 1312. За перевалом стоят юрты и есть ручьи с водой.

8) Трасса А-353 до Басчи и дальше через перевал Алтынэмель до фермы 2 совхоза им.Кирова. Асфальт слабо загружен 5 машин/час 100 км. К Басчи затяжной спуск после поселка Коныролен с 1350 до 1060. После Басчи начинается набор на перевал Алтын-Емель 1783. В поселках Коныролен и Басчи есть магазины. Кафе есть в Коныролен, в 1 км западнее Басчи, перед перевалом Алтын-Емель и после него.

9) Басчи- Актобе (радиально).

17 км асфальт спуск 1350-820, обратно соответственно подъем.

10) Актобе-Кардон-Катутау-Актау-Кардон-Актобе.

130км Грунтовые дороги нац. парка иногда с мелкой щебенкой, иногда с мелким песком, чаще укатанные. Спуски и подъемы от 520 до 890 м. На кордоне можно оставить вещи и проехать этот участок (105 км) налегке.

11) Ферма 2 совхоза им.Кирова - Шанханай- Карашоки- Шенгельды.

130 км принципиальный спуск с 1460 м до 620 м, однако рельеф сильно пересечен ручьями и весьма часто встречаются локальные весьма крутые подъемы на их берегах до 50 м высотой. Часто этим подъемам

предшествует брод до 50 см глубиной. На участке не менее 25 бродов. В Шанханай, Карашоки и Шенгельды есть магазины, в Шенгельды есть кафе.

#### 12) Шенгельды- Писанные скалы.

50 км

27 км Трасса А-350 - загруженная пыльная и с ремонтом, высоты 620-600

11 км Трасса на Карой - неплохой асфальт, слабо загруженная дорога, набор с 600 до 750м

12 км грунтовые дороги с очень крутым спуском к Реке Или с700 до 480 на 2 км

От Писаных скал мы на лодке переплыли на другую сторону Или к декорациям, если не будет лодки придется объезжать около 45 км через Капчагай

#### 13) Декорации фильма "Кочевник"- пос. Казахстан- Аралкум - Акший- Куртты.

10 км от реки до трассы с набором от 480 до 620, грунторвые дороги;

10 км плохого асфальта со спуском до 480;

62 км грунтовые дороги, часто попадаются участки мелкого песка (1\*1 или пешком). После поселка Аралкум 5 км до асфальта. Магазинов на участке нет, закупаться надо было в Шенгельды или в Капчагае (если бы лодку не нашли). В итоге купили у местных домашних яиц вареных, домашнего хлеба, молока и курта (сыра) в пос. Ушарал.

#### 14) Аралкум-Курты

26 км Асфальт, наборчик 530-620м

По дороге есть поселок Акши. Наверное в нем есть магазин, но он несколько в стороне от дороги.

На трассе возле Курты неплохая кафешка. Там же с барменом договорились о машине до Алма-Аты.

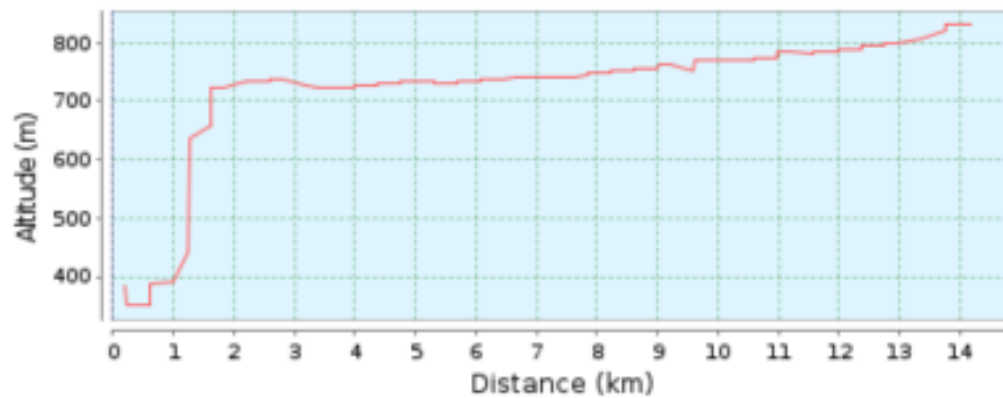
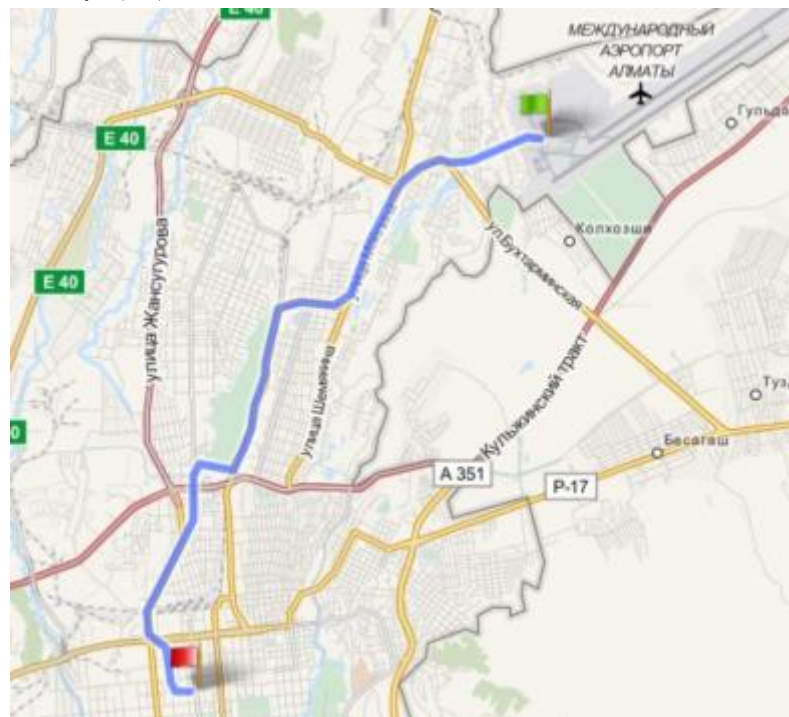
## Дневник

Сделан разными участниками, поэтому стиль повествования разных дней несколько отличается.

1 день (19 апреля) - 14,2 км (автор Даша)

Всего подъема (в высоте) 513 метра(ов)

Всего спуска (в высоте) 59 метра(ов)

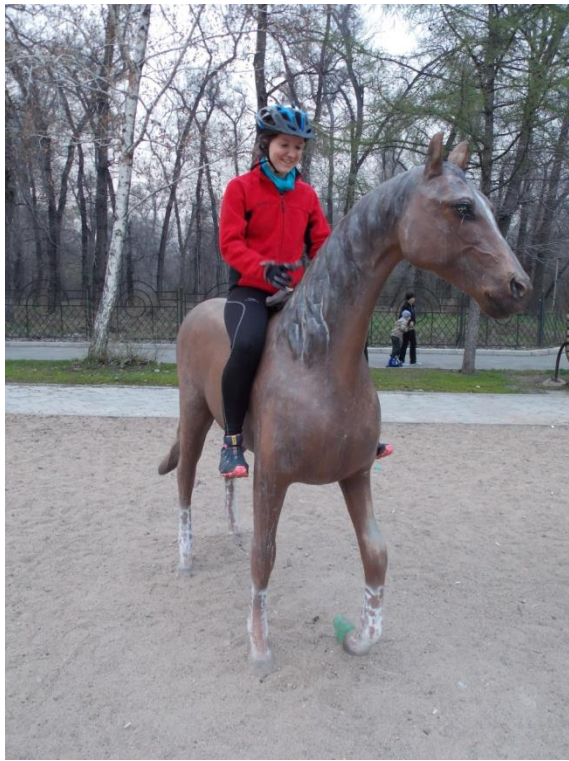


Приземлившись в аэропорту Алма-Аты, мы быстро прошли все формальности (оформили миграционную карту) и приступили к сбору велосипедов на площади рядом с аэропортом, этот процесс привлекал много зевак. Пока мы собирали велосипеды, пригнали машину, которые девушки (Юля с сыном Федей и Женя) брали в прокат.



Разобравшись с транспортными средствами, мы поехали на заранее арендованную квартиру в центре Алма-Аты. Велосипедисты ехали своим ходом. От аэропорта до города ведет современное шоссе (трехполосное в каждую сторону с разделительной полосой зеленых посадок). Оно было мало загружено, так что мы без проблем добрались до окраин города. В самом городе движении довольно напряженное, в центре принято паковаться в несколько рядов, что доставляет неудобства велосипедистам. Не смотря на то, что времени было уже довольно много, мы без труда нашли обменники (их нам попадалось много на пути, курс во всех был примерно одинаковым) и гипермаркет, в котором докупили продуктов на первые 6 дней.

Заселившись в квартиру, мы прогулялись по вечернему городу, прокатились на метро и зашли в дорогой ресторан с национальной кухней.

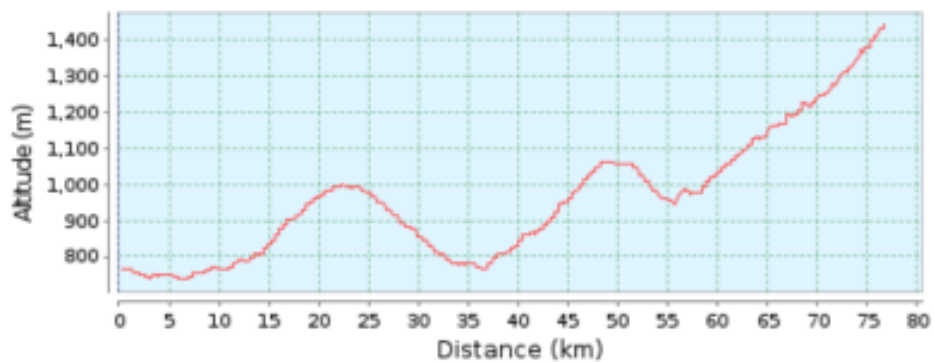
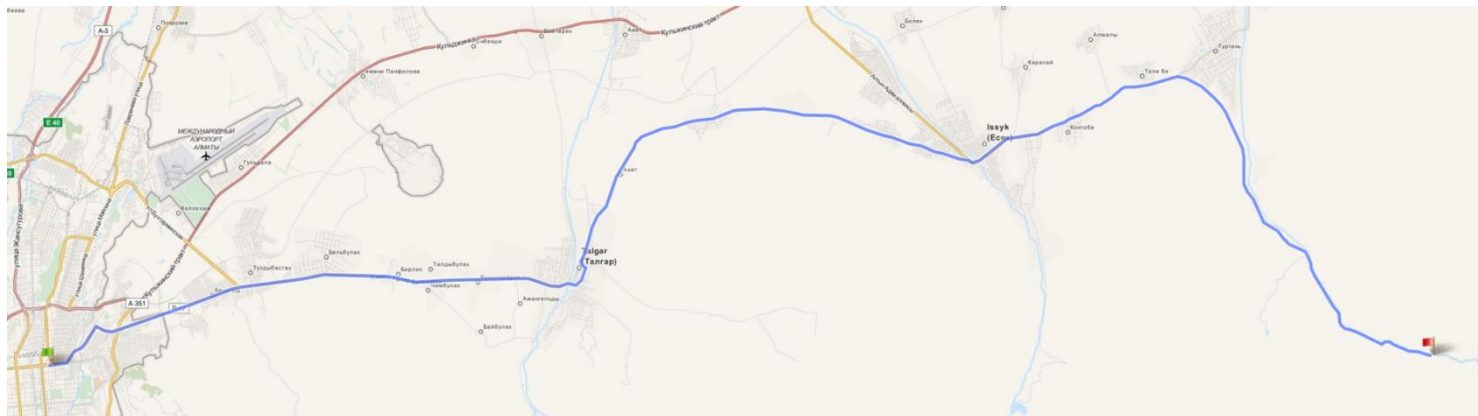




2 день (20 апреля) - 77,6 км (автор Вадим)

Всего подъема (в высоте) 1 205 метра(ов)

Всего спуска (в высоте) 532 метра(ов)



Вело группа встала рано, в районе 6 утра. Быстро позавтракала и собрались, и около 8 утра уже были готовые к старту. А Юля, Женя и Федор остались досыпать на квартире. Из города выбрались достаточно быстро на Талгарский тракт, и по нему за полтора часа доехали до Талгара. Шоссе утром в воскресенье было совсем не загруженное, и ехалось в удовольствие.





Закупились на рынке какой-то мелочевкой и отправились дальше по дороге на Есик и дальше до поворота перед Тургеном. Незадолго до поворота у Вадима порвалась цепь, Аня, которая оказалась в этот момент рядом, поехала догонять команду и сообщить о поломке механику. Леша взял выжимку и отправился на выручку товарищу, но у Вадима в ремне оказался замок для цепи, он быстро починился и поехал всех догонять. Быстрое появление Леша и Вадима очень всех удивило. На повороте рядом с заправкой группа остановилась на отдых.



Далее наш путь лежал в горы в **Иле-Алатауский** национальный парк. На КПП созвонились с авто группой и договорились о примерном месте встречи. И конечно же заплатили денежку за въезд в парк. Здесь состоялся разговор с охранниками парка. Выяснилось, что на озеро Жасыколь, на котором мы планировали ночевать, заехать нельзя, потому что там построил дачу Большой человек. Причем говорил охранник об этом совершенно спокойно без всякой классовой ненависти. Как будто так и надо Большому человеку строить дачу в государственном заповеднике, а нам холопам незачем его тревожить. А во-вторых, предложил нам проехать через горы южнее Кайракского водопада. Охранник утверждал, что там идет хорошая накатанная дорога до обсерватории, и что мы легко там проедем. Сказал, что туда часто приезжают дедушки на велосипедах из Европы: немцы, французы...

Обычно местные жители недооценивают сил туристов - вы что там нет дороги... это надо по шоссе объезжать неделю, а тут вышло наоборот, и наличие дороги там весьма подкупало по ней проехать. Еще в Москве по космоснимкам нами был прорисован трек в той части, но о качестве дорог весной известно не было. После этого разговора мы решились на это прохождение.





По дороге несколько раз останавливались на отдых и полюбоваться видами.



Доехали до поворота на водопад Медвежий, спешились и отправились на его поиски.



На обратном пути с водопада пошел мелкий дождик, а время приближалось к ужину, поэтому было решено вернуться немного по дороге назад и встать на площадке, которую проехали до этого. Приготовили ужин и легли спать.

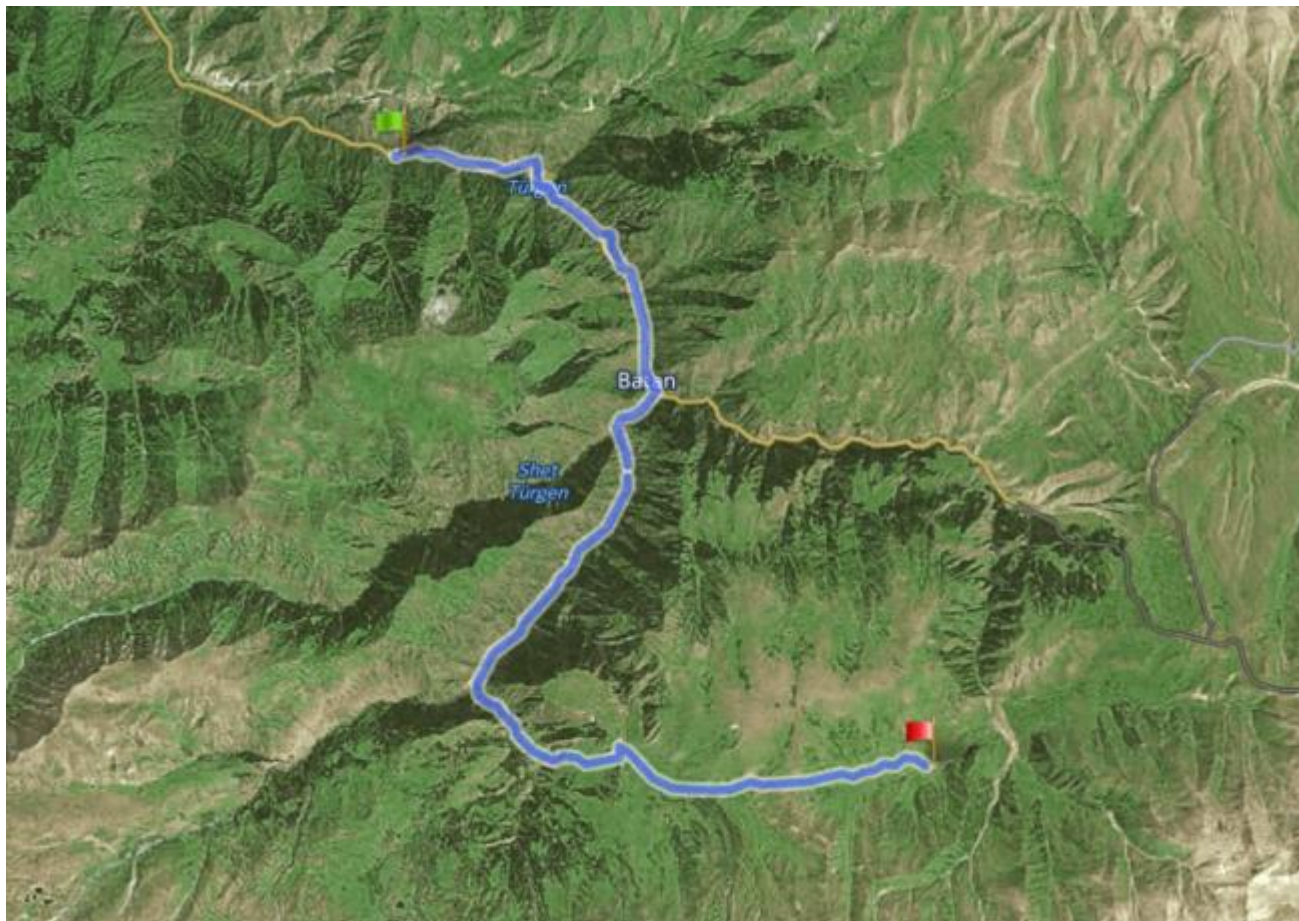




3 день (21 апреля) - 23,2 км (автор Вадим)

Всего подъема (в высоте) 1 588 метра(ов)

Всего спуска (в высоте) 480 метра(ов)



Подъем был в 6 утра, а к 8:30 примерно мы собрались и выдвинулись в путь. Местные жители на КПП поведали, что за водопадом Кайрак, есть дорога и по ней можно ехать, хотя на картах она не прослеживалась.. Поэтому было принято решение ехать на водопад не радиально и выскочить на основную дорогу к Бартогайскому водохранилищу по объездной дороге, о которой рассказали местные. Как же мы потом их вспоминали...



До поворота на водопад был асфальт, но порядочно разбитый, а потом хорошая грунтовая дорога с мостиками через речку. Ближе к водопаду крутизна дороги увеличивалась, и иногда приходилось толкать велосипед.



Тут нас настигла следующая поломка. У Даши открутился или вырвало один из винтов на контактном ботинке, удерживающих шип. Единственным небольшим подходящим болтиком, оказался болт на раме для крепления фляги. Его быстро и с радостью прикрутили, но он все же был велик и сильно торчал внутри ботинка. Боясь свернуть шлицы, его оставили так, и группа еще несколько дней на всех привалах методично отпиливала лишнее полотном по металлу... А Даше тем временем пришлось ехать в кроссовках.





Водопад был красив, а за ним начиналась наша жесть, о которой мы еще не знали.



Преодолев снежно-ледовый мост, через речку у водопада, дорога круто уходила вверх на перевал. Ехать по ней можно было только местами, и большую часть времени приходилось толкать велосипед перед собой. Подъем занял около пяти часов светового времени.



По пути на перевал, преодолели небольшой ручей





А на самом перевале уже лежал снег и дорога терялась



Северные склоны гор покрыты снегом, а южные уже растаяли. Хорошо, что основная часть нашего пути здесь шла именно по южному склону.



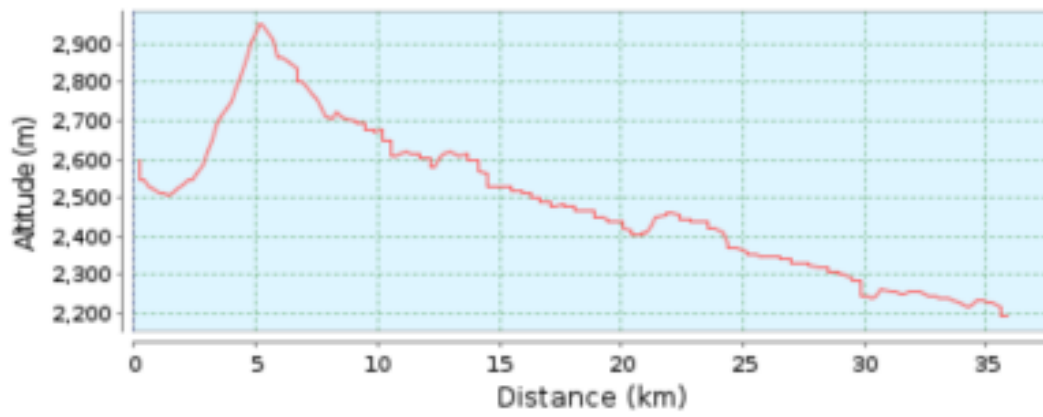
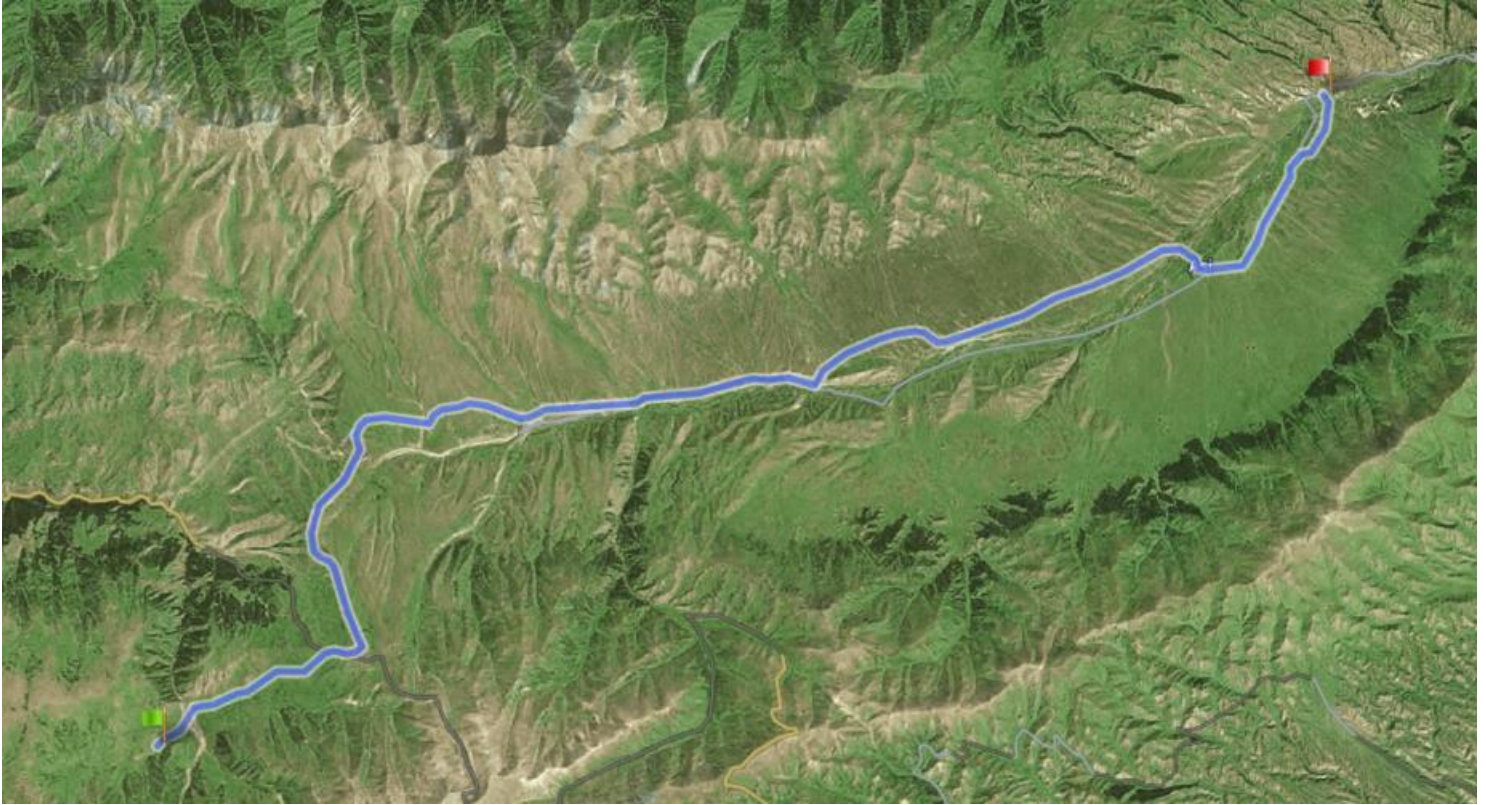
День подходил к концу, а ночевать на снегу нам не хотелось, поэтому мы достаточно быстро скинули высоту и заночевали на ровной травяной площадке. Возле коша, в котором нашлись дровишки и кизяки. Кош - это летний домик пастухов. Кизяки это сушеные бараньи каки, используемые для топки печи, потому что дров в степи нет.



4 день (22 апреля) - 35,8 км (автор Вадим)

Всего подъема (в высоте) 602 метра(ов)

Всего спуска (в высоте) 1 014 метра(ов)



Встали как обычно в 6 утра. Так как ночью выпал снег, а солнце еще только вставало и не особо грело, было решено быстро собраться и немного прокатится до завтрака, а поесть когда потеплеет. Так и сделали.



Остановились на завтрак не далеко от пустой юрты, на которую сходили посмотреть. И пока ели, на южных склонах снег почти полностью растаял.





Снег таял на глазах (между фотографиями примерно час времени)





Часа за полтора поднялись на вершину южнее обсерватории. Оттуда мы увидели обсерваторию, и где-то рядом с нею проходила наша дорога, с которой мы вчера свернули к водопаду. Спускались к обсерватории пешком по гребню, ехать было невозможно, с северной стороны склона было много снега, в который периодически проваливались по пояс. И только за километр перед обсерваторией мы сели на велы и смогли насладиться спуском.







От обсерватории шла набитая дорога, и ехать стало еще веселее. После вчерашнего подъема, спуск был просто райским наслаждением.





По пути дорога пару раз пересекала реку Ассы и ее притоки, и нам приходилось бродить.



Перебродив в очередной раз реку Ассы, мы остановились на перекус. И тут погода резко испортилась, пошел дождь, и стало резко темнеть. Не далеко стоял кош, и мы решили попытать счастье и переждать непогоду в нем или у него, на наше счастье он был открыт и пустовал. Непогода бушевала весь оставшийся день и ночь, а мы были рады подарку судьбы и тому, что так вовремя спрятались.





Кош - это действительно подарок судьбы! Именно в такие моменты понимаешь как мало надо человеку для счастья; крыша над головой, ведро кизяков для печки (они же для очистки кармы) и спички. И все это в нем было.



5 день (23 апреля) - 96,5 км (автор Вера)

Всего подъема (в высоте) 1 204 метра(ов)

Всего спуска (в высоте) 2 412 метра(ов)



Красивейшие утро!!



А как вы себе представляли майское утро в солнечном Казахстане? Хорошо, что метель закончилась.

Жаль только, что, то место, где мы вечером брали воду в реке, замерзло, а в других местах у реки образовался карниз. И утром появилась угроза остаться без чая, так как с вечера воду набрали только для замачивания каши. Но эта неприятность решилась - у некоторых участников осталась вода в бутылках, которую они возили с собой в течение предыдущего дня.



Вышли на дорогу, еле заметную под снегом, и начали потихоньку крутить. Проехав какое-то расстояние, остановились, чтобы перейти реку Ассы. По словам наших мальчиков, вода в этот раз “супербодрящая”.



Дальше мы выезжаем на грунтовую дорогу и едем по ней. Ехать по ней было очень приятно, так как спусков было больше чем подъёмов.



А, еще поражает резкая смена пейзажа.

Доехали до Бартогайского водохранилища. Когда оно мне только начинало виднеться, я думала, что там будут люди, магазины, кафешки, но всего этого там не оказалось. А вместо всех благ цивилизации только укрепления, похожие на военные.

Немного отдохнули у водохранилища и поехали дальше. Через какое-то время оказались на асфальте. По асфальтированной дороге ехать приятно, но скучно. После водохранилища горы отступили южнее, а наша дорога пошла севернее практически горизонтально.

Вскоре подъехали к поселку Кокпек. Там была кафешка (естественно с национальной кухней) и несколько магазинов. Пока мы ждали приготовления наших мантов, некоторые из нас быстро пробежались по магазинам и закупились всем необходимым, в основном печеньками. Кафешка оказалась зачетной! После обеда, мы двинулись в сторону Чарынского каньона, нас там уже должна ждать автомобильная группа. До него мы ехали сначала по автомобильной дороге, потом свернули на очень неприятную грунтовку. От Медвежьего водопада до Кокпека мобильной связи не было и в самом каньоне тоже не было. Хорошо, что мы четко договорились встретиться в Каньоне.



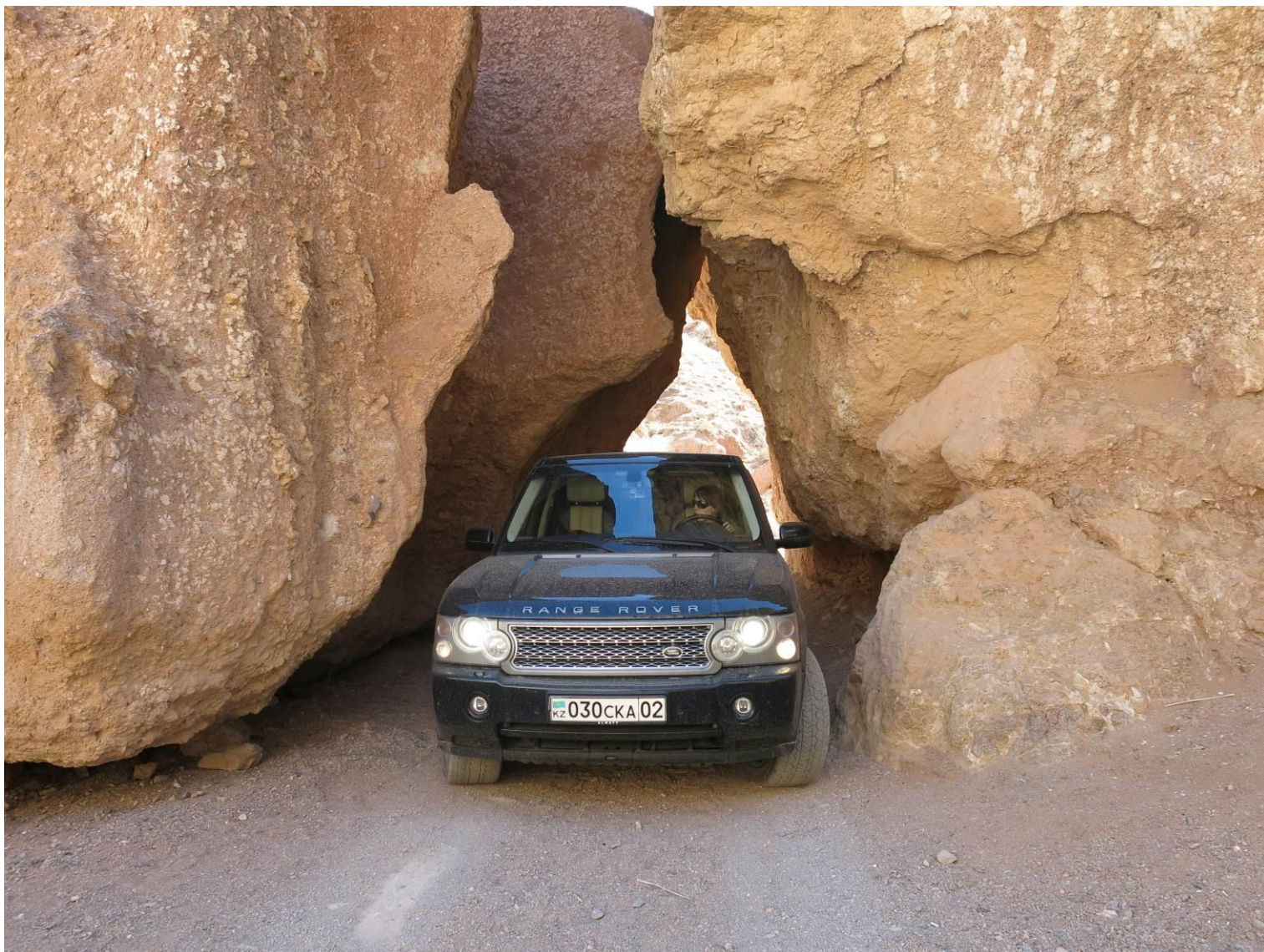
До каньона добрались уже в сумерках, пока осматривали его с высоты совсем стемнело. Спускаться пришлось уже в темноте с фонариками. Преодолев первый очень крутой спуск катя велосипеды рядом с собой. Мы ехали по грунтовой дороге, фонарики тут и там выхватывали подступающие вплотную к дороге скалы.

Въезд на территорию каньона стоит небольших денег. Но расплачиваться нам было не с кем. Расплатиться нам все равно пришлось - на утро следующего дня при выезде из каньона.





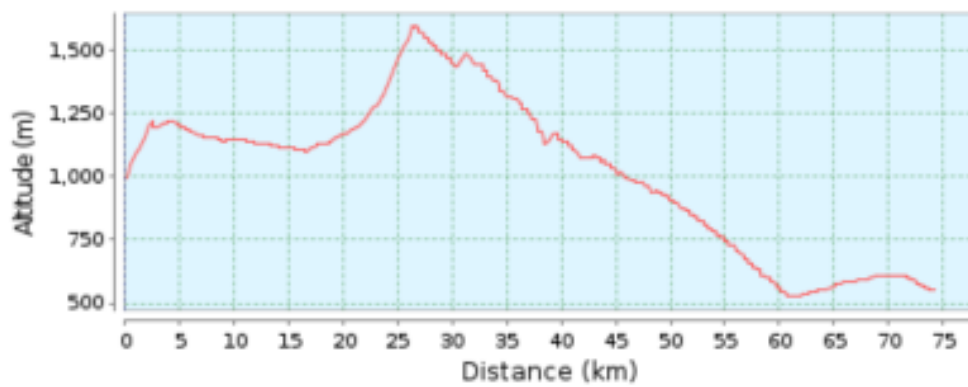
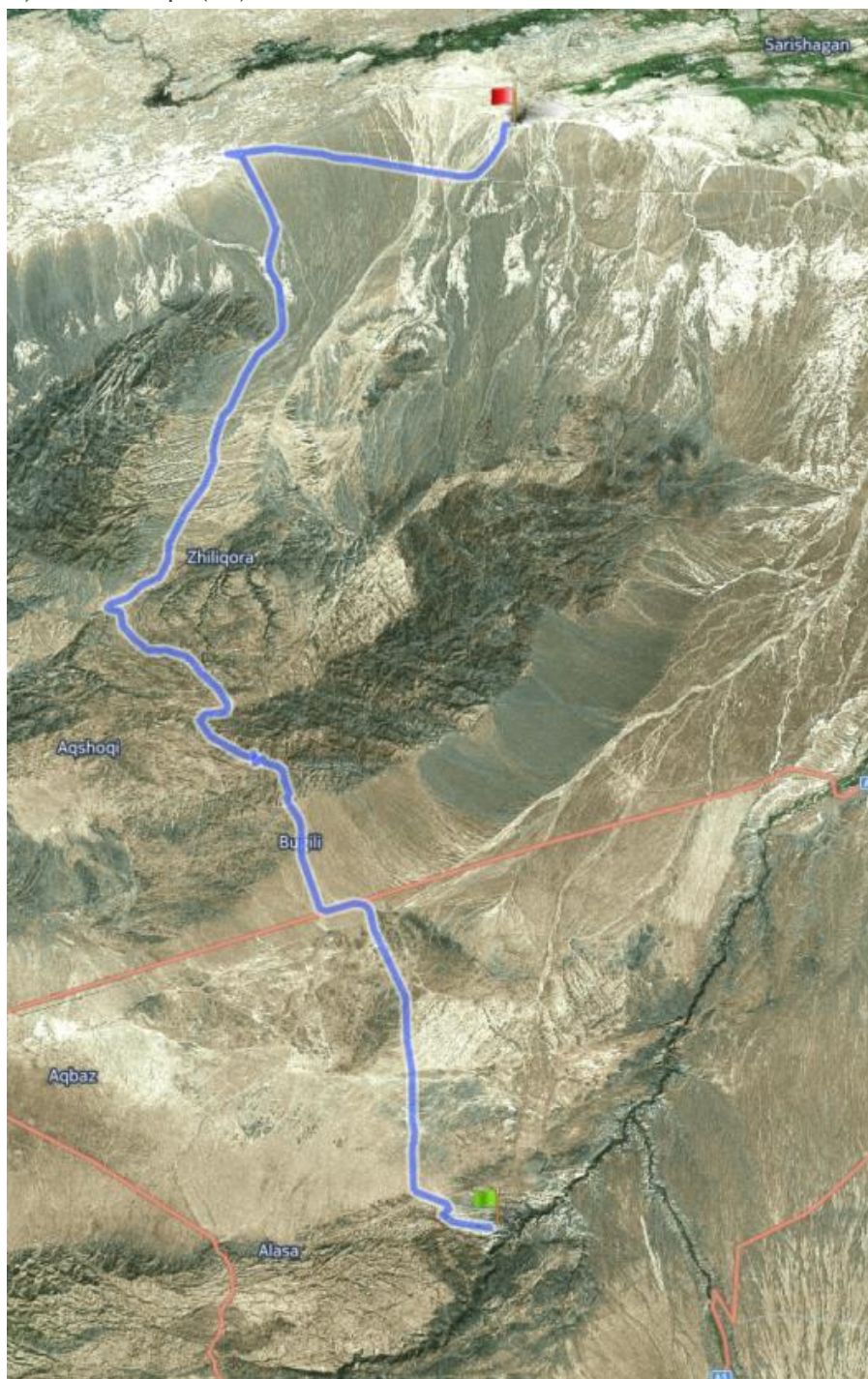
Выехав на простор мы увидели фонари базы отдыха, подъехав к ней с удивлением узнали, что наша авто группа благополучно спустилась на машине в каньон, наконец мы встретились.



6 день (24 апреля) - 74,2 км (автор Вера)

Всего подъема (в высоте) 981 метра(ов)

Всего спуска (в высоте) 1 400 метра(ов)



Утро. Подъем чуть позже, чем обычно. Выезд из каньона.

Утром Чарынцкий каньон предстал перед нами во всей красе, с различными каменными башенками и другими изваяниями природы из камня. Мы вдоволь полюбовались и пофотографировали пейзажи из вестернов, пока выезжали из каньона. При свете дня спуск в каньон казался еще более крутым.



Двигаемся в сторону Богут, терпимая грунтовая дорога.

По ней мы добрались до автомобильной дороги, проехали немного по ней. Там, где нам надо было сворачивать с дороги, висела табличка, что это заповедник и въезд запрещен. Сделав вид, что мы не умеем читать, двинулись дальше, думая что нас никто не найдёт, но тут мы ошиблись, через некоторое время нас встретили два егеря, но прогонять не стали. Автомобилистам они объяснили, что лучше в заповедник не заезжать, так как много где на дорогах разложены шипы от браконьеров. Договариваемся с автомобилистами встретиться в санатории с термальными источниками севернее Богут.

Въезжаем в охотхозяйство "Богуты"



А дальше самая чудесная дорога, крутить педали приходилось реже, чем давить на тормоза.

По правую руку от нас виднеются красные горы Богуты. Изначально у нас было 2 варианта: проехать здесь ближе к горам (восточнее), или чуть дальше от них (западнее). Западная дорога короче и лучше прослеживалась по космоснимкам. В связи с опасностью нарваться на егерей решили не рисковать и проехать по западной дороге. Сами богуты увидели лишь с 4 км. Хотя может быть на большие объекты лучше смотреть издалека.



Выезжаем из заповедника на временами появляющийся асфальт. Мы насчитал его 3 куска по 5, 3 и 1 км. Но строительной техники на дороге много.



Едем в сторону санатория с горячими источниками. Как позже выясняется, эти горячие источники снабжают горячей водой весь санаторий.



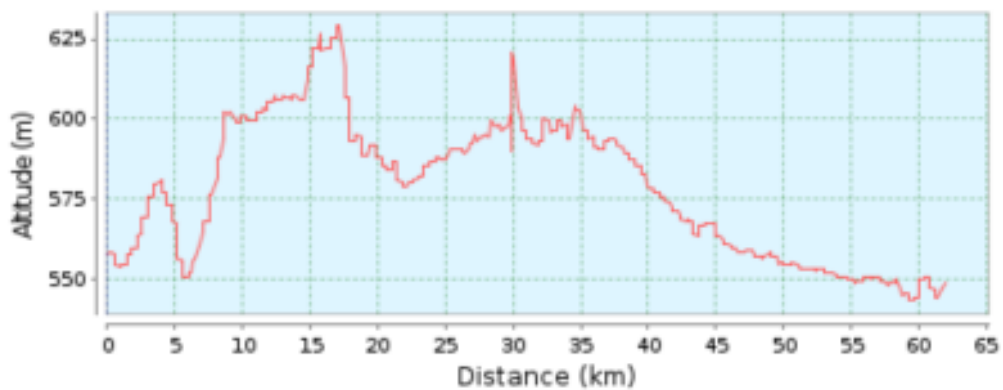
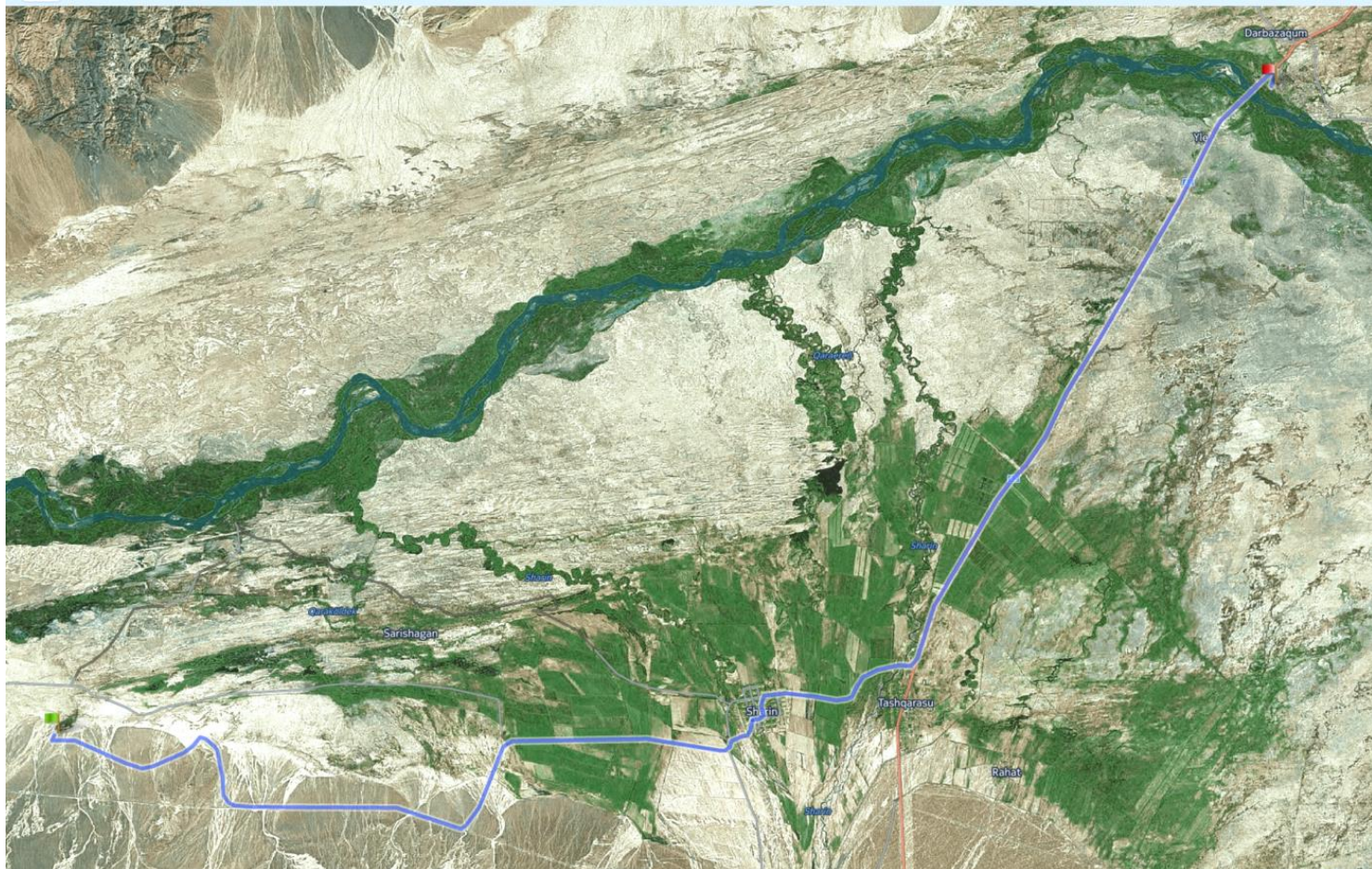


В санатории мы сняли комнаты. В санатории в основном живут дорожные рабочие. Поэтому нас предупредили, что нам лучше принять душ до их прихода - это где-то 20:00 по местному времени. Также там есть общая кухня, в которой мы готовили ужин, а при желании можно договориться чтобы вам приготовили, но все это обсуждается заранее. На завтрак нам приготовили яичницу.

7 день (25 апреля) - 62 км (автор Вера)

Всего подъема (в высоте) 205 метра(ов)

Всего спуска (в высоте) 214 метра(ов)



Утро. Позавтракав, выезжаем.



Через какое-то время нас остановил егер. Этот был на зеленой ниве с мигалкой. Он интересовался, были ли мы в Богутах. Сознались, что мы там были, он хотел с нас взять денег, и, конечно же, мы ему их не дали. И, тем не менее, он заставил нас написать и подписать какую-то бумажку. Типа, были, не знали, извиняемся, а ОН такой молодец разъяснил нам безграмотным...

Еще некоторое время двигались по асфальту, потом свернули в поселок Чарын, дорога при въезде в поселок каменная, ехать очень противно. Зато в центре поселка очень все прилично, и весьма доброжелательные люди.



Остановившись в местной кафешке и пообедав, поехали дальше. К мосту через реку Или, по дороге встречаем автомобильную группу.



реке очень мутная.

Вода в

И решаем устроить полуднёвку у моста.

Нашли место для остановки. Кругом песок и засохшие деревья. Наутро песок был везде.



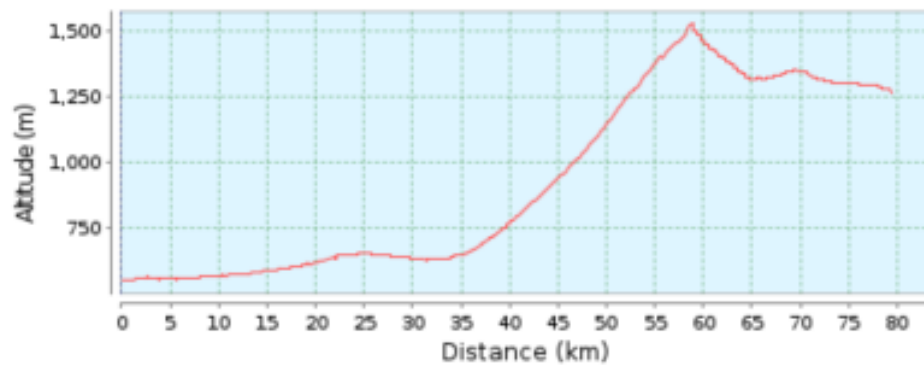




8 день (26 апреля) - 79,4 км (автор Аня)

Всего подъема (в высоте) 1 062 метра(ов)

Всего спуска (в высоте) 348 метра(ов)



Подъем в 8, выход в 10. Погода пасмурная, иногда мелкий дождь, ветер сильный западный.

После ночевки на песке и сильного ветра, пришлось вытряхивать спальники, палатки и рюкзаки.

Выехали на шоссе и первые 30 км проехали довольно быстро. Ветер помогал. Шоссе хорошо асфальтировано, движение в это время не плотное. Набрали воды и перекусили около кафе недалеко от Коктала.

После Коктала повернули на запад, и пришлось ехать против ветра. Ехали плотной группой. Встретили колонну из 30-40 новеньких самосвалов, каждый из них нам побибикал. Ведущие периодически сменялись.

Примерно через 15 км свернули на грунтовую дорогу к тигровым горам. Дорога хорошо укатана, но идет в подъем, и при встречном ветре движение замедлилось до 8-10 км/ч.

Осмотрели несколько интересных развалин, симпатичный массив с противоположенной стороны нашей дороги от Тигровых гор и сами Тигровые горы.



Дальше дорога вела на перевал, качество слегка ухудшилось – появились камни и иногда песок. Скорость еще упала.

Два раза встретили белую четверку, на обратном пути водитель предлагал девушкам выйти замуж за его племянника, обещал коньяк и баранину.

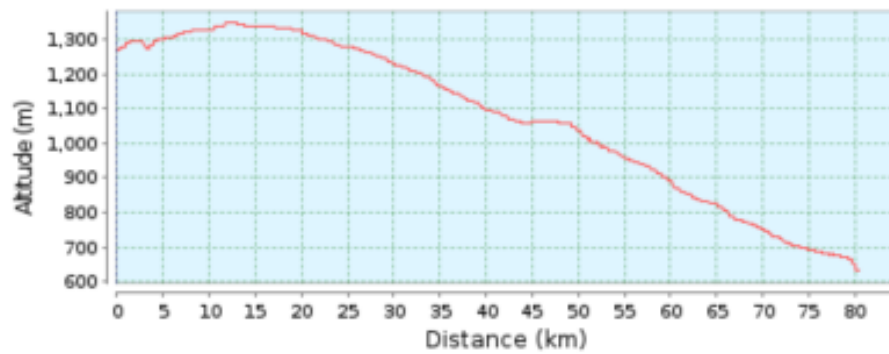
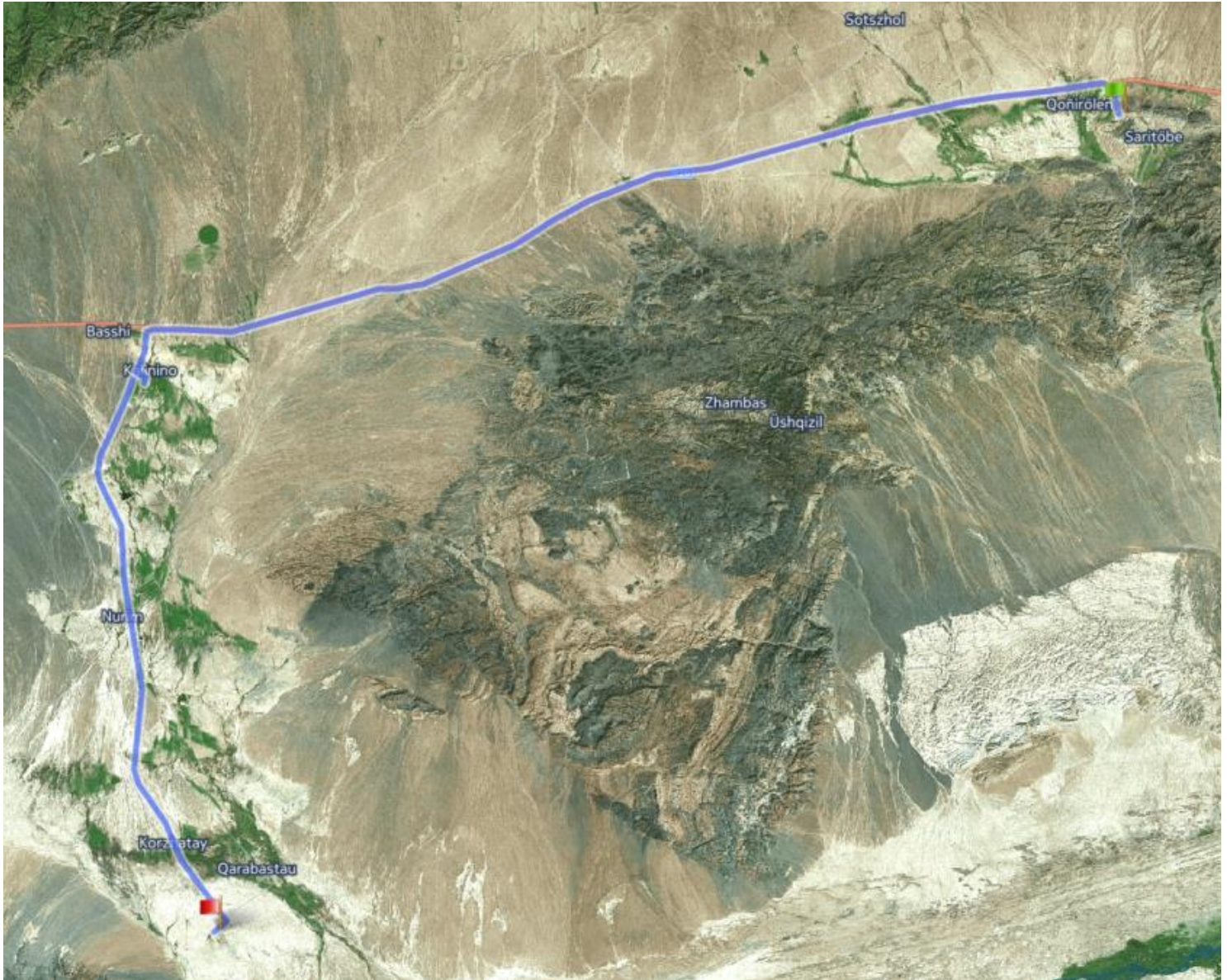


С перевала спустились на шоссе, распугивая овец. На асфальте встретили группу поддержки, отдали рюкзаки. Ветер стихал, и мы быстро доехали до Коныролена. Там закупили продуктов и, отъехав от дороги на юг на пару км, встали на ночевку в небольших холмах.

9 день (27 апреля) - 80,4км (автор Аня)

Всего подъема (в высоте) 89 метра(ов)

Всего спуска (в высоте) 724 метра(ов)



Подъем 8 00, выход 10 00. Погода ясная, ветер восточный.

От Кобыролена до Басши доехали со средней скоростью 35 км/ч, ветер был попутный и очень сильный. Дорога не загружена в это время, асфальт вполне вменяемый.

В Басши зашли в администрацию заповедника, закупили еду, перекусили, оформляли документы для заповедника. В заповеднике без проводника находиться нельзя. И заезжать в заповедник можно только через Басши. Когда к нам присоединился проводник, отправились к стоянке около Ивы Чингисхана. До Актобе дорога асфальтовая, дальше грунт.

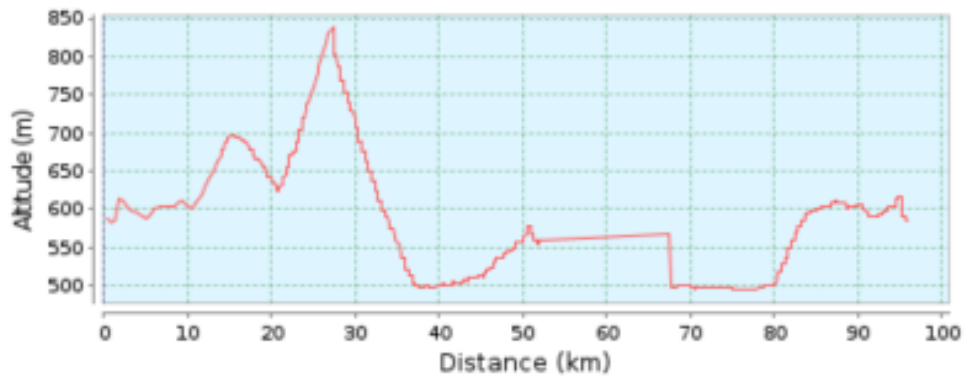


До Ивы нас сопровождал егерь на мотоцикле. К 14.00 прибыли на место. Расположились на полудневку. Поставили палатки, готовили еду, мылись в горячем источнике, осматривались около Ивы – очень приятное место, Есть ручей с чистой водой и нечто похожее на благоустроенную кемпинг-зону.

10 день (28 апреля) - 96 км (автор Аня)

Всего подъема (в высоте) 694 метра(ов)

Всего спуска (в высоте) 694 метра(ов)



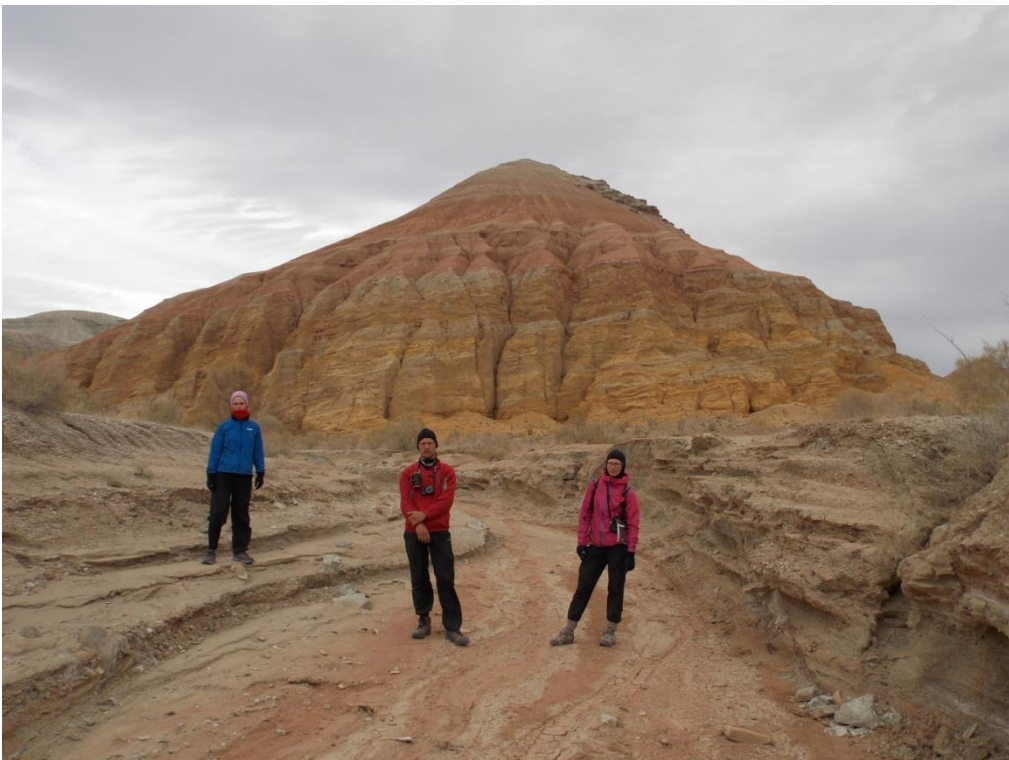


Подъем в 7, выход в 9 30. Погода пасмурная, ветер переменный, не очень сильный, иногда мелкий дождь. Долго ждали егеря. Он нас сопровождал в нашей машине. Так как со скоростью велосипедиста на рэнджровере ехать было неудобно, мы были предоставлены сами себе. Тем не менее, периодически они нас ждали и давали указания, как лучше проехать. В нескольких местах на дороге встречались знаки «осторожно шипы».

Осмотрели Кактао, пофотографировались на живописных лавовых выходах.



Так же добрались до Ак-тау, там есть домик и оборудованное место для отдыха.



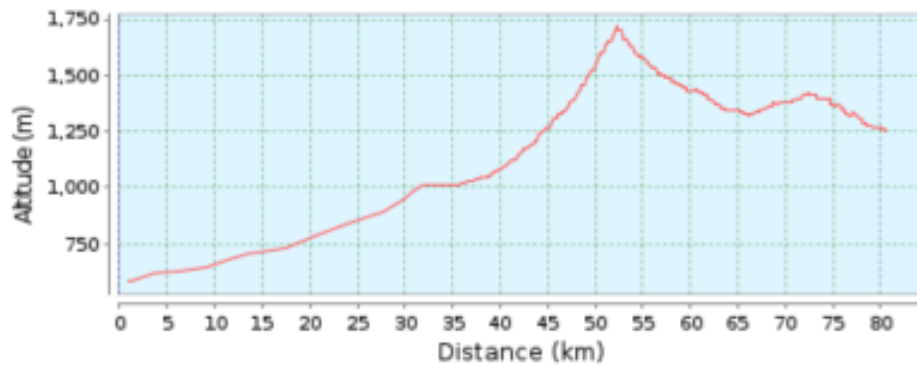
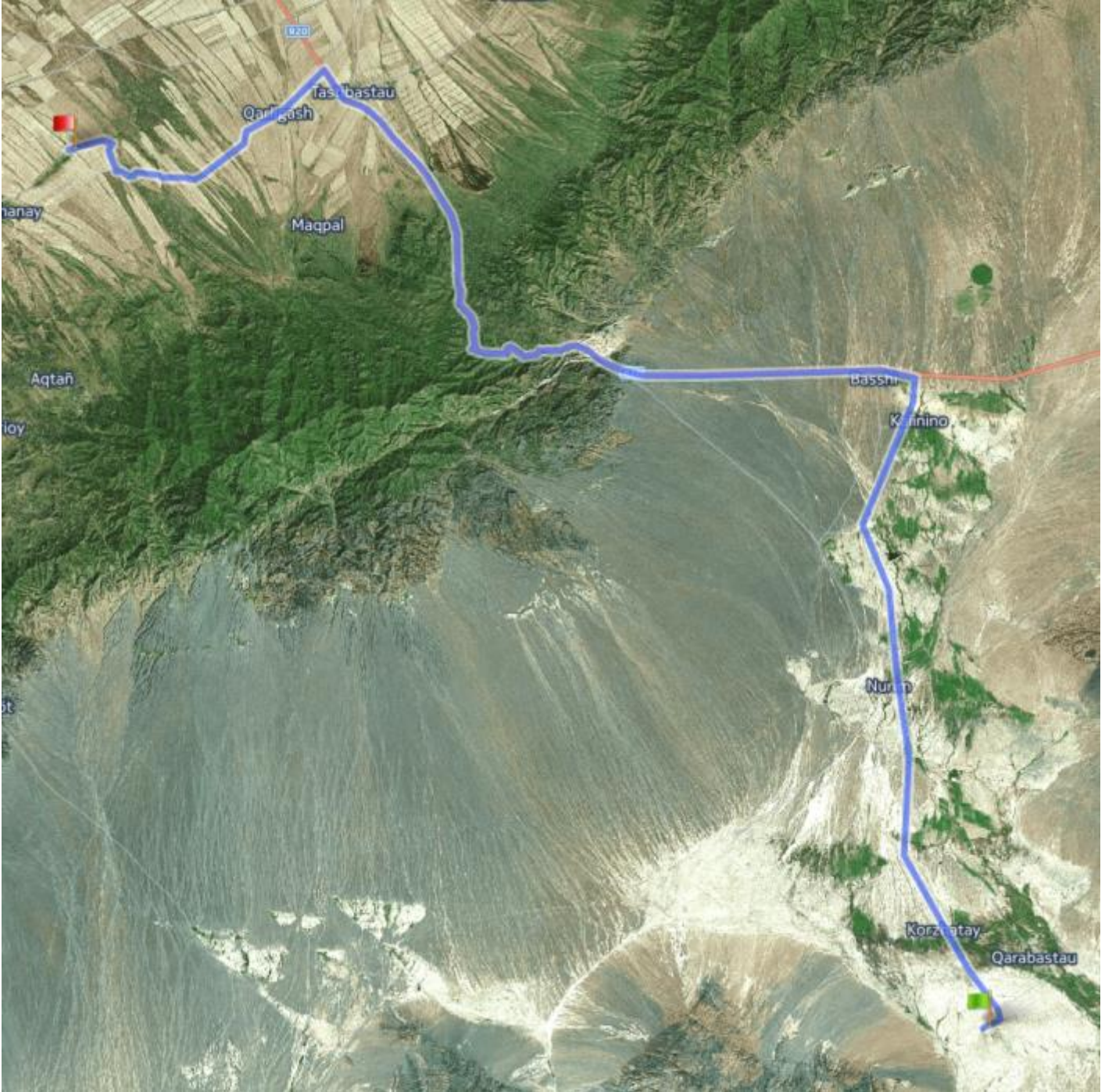
Когда возвращались, немного сбились с дороги и не были уверены, что сможем найти автомобиль. В результате решили забить и добираться до лагеря, так как проехали уже больше 100 км. Как оказалось, решили правильно – нас уже ждали там.

Пужинали и легли спать во вчерашнем лагере. Недалеко от ивы находили клещей.

11 день (29 апреля) - 80,5км (автор Леша)

Всего подъема (в высоте) 1 290 метра(ов)

Всего спуска (в высоте) 624 метра(ов)



Подъем в 7 00, выход в 8 30. Погода иногда ясная, иногда облачная без осадков.

Движемся по грунтовой дороге от Ивы Чингисхана до Актобе, оттуда до Басши по асфальту. Впервые в этом походе столкнулись с очень неблагоприятным ветром. Дуло с СЗЗ очень сильно.

Грунтовая дорога, несмотря на то что идет по ровной степи, продувалась слабо (то ли ветер просто еще не поднялся, то ли высокая трава на обочине – от 1,5 м высотой – экранировала), и до Актобе добрались довольно быстро без лишних затрат энергии.

Сопровождающий егерь подбрасывает отстающего участника на ауди, везя велосипед в открытом багажнике, и покидает нас.

У нас в планах было посетить «Поющий Бархан», однако, в виду предстоящего на сегодня взятия перевала, мы решили туда не заезжать. Поэтому полюбоваться красотой и «пением» песка отправились сопровождающие нас автомобилисты.

Поющий Бархан – это огромная гора песка высотой 150 м и длиной 3 км. На его вершине всегда дуют сильные ветра, унося с собою большое количество песка. Но Поющий Бархан известен не из-за его красоты, а за природный феномен. Летом, в сухую погоду, пески, перебираемые ветром, издают звуки органа или даже грохота. По местным преданиям пение песков объяснялось деятельностью духов пустыни, фантастических животных, населявших данную местность.

А мы продолжаем ехать дальше. От Актобе до Басши добирались долго. Средняя скорость 6-7 км/ч. Пытались построить что-то похожее на пилатон, ориентированный, в том числе, по ширине дороги. Движения почти не было, можно было это себе позволить. До Басши добрались уже уставшие и голодные. Заехали в магазин и пополнили. Очень надеялись, что ветер успокоится, ехать вверх на перевал в таких условиях очень не хотелось.

Изменения погоды не дождалось и отправились по шоссе на восток. Скорость движения низкая – 5 км/ч. Ехали плотной группой, часто менялись ведущие. И все равно были вынуждены отдыхать каждые 20-25 минут.

Постоянно возвращались к теме принца на белом тракторе, который подъедет и спасет нас. По оптимистичным прогнозам до перевала добираться предполагалось 3-4 часа. Питали надежды на то, что под перевальным взлетом ветер ослабнет.

Были очень удивлены и очень рады, когда встретили пару велосипедистов из России в сопровождении белой делики с 6 велобагажниками, предоставленной им конторой «Экстремал» (провайдер услуг по поддержке велотуризма в Казахстане). Нас подбросили на перевал, и это сэкономило очень много сил и времени, а так же заставило поверить, что мысль материальна.



Фото делики.

На перевале поели в кафе и продолжили спуск. Ветер не ослабевал, так что спуск тоже был малоприятен, приходилось крутить педали как по ровному, и было очень холодно.

Через несколько километров после н.п. Карлыгаш свернули налево по ходу движения на грунтовую дорогу, где наконец стих ветер. Дальше ехали по полям. Отличный вид слева на сельскохозяйственные угодья и возвышающиеся над ними снежные шапки гор Матау.



Фото альпенгольд.

Пришлось несколько раз форсировать водные преграды: ручьи, текущие с ледников, иногда проделывали большие овраги в довольно ровном, слегка наклоненном плато. Почти везде можно было переправиться разогнавшись посильнее или прыгнув подальше, со сравнительно небольшим риском намочить ноги.

Ночевка на поле, совсем недалеко от дороги, около разваленно-недостроенного бетонного сооружения.

Ночью к нам в гости наведальась довольно большая группа местных жителей. После того, как выяснилось, что мы путешествуем на велосипедах и не представляем угрозы лошадям и посевам, они отправились домой. Небольшой костер в печке их не расстроил.





В Карашаки поели в магазине в первый раз. Печенье, молоко, сыр.

Начиная с этого места встречали несколько черепах переползавших дороги. Никого не задавили, одну даже спасли от джипа и пофоткали, выманив из панциря.

Так же на этом участке дороги встречали интересные старые заброшенные глиняные строения. Скорее всего это были старые кладбища.





В Шенгельды поели еще раз уже с группой поддержки – кефир и булочки.

Участок пути от Шенгельды от Копчегая проходил по шоссе с очень плотным движением. Ехать там неприятно, но довольно необычный вид на водохранилище. Несмотря на жару купаться не полезли – уже устали, к тому моменту проехали около 100 км, до берега довольно большое расстояние.

Не доезжая устья Или свернули на хорошую, почти пустую асфальтовую дорогу в сторону Писанных скал.

Через несколько километров свернули на грунтовку в сторону Или. Спустились по довольно сложной каменной тропинке с крутого склона отделяющего плато на верху от выполаживания на берегу реки.

Посмотрели на декорации к фильму «Кочевник» на противоположенном берегу и поехали к Писанным скалам, где встали на густо заселенном палатками участке.

Чтобы попасть на территорию декораций «Туркестан», нужно заплатить за вход 200 тенге (около 70 руб. по тому курсу). Оказавшись внутри, попадаешь в старый восточный город. Вот это иллюзия! Издали он кажется настоящим замком, а находясь непосредственно в нём, чувствуешь вначале себя разочарованным, т.к. вся декорация в основном состоит из дерева, а внутри построек ничего нет. Но прогулявшись по территории «Туркестана» невольно погружаешься в сюжеты тех фильмов, которые здесь снимались: «Кочевник», «Дневной дозор»; и становишься сам немного режиссёром, подыскивая красивый кадр.



Дн

евная фотка автомобилистов

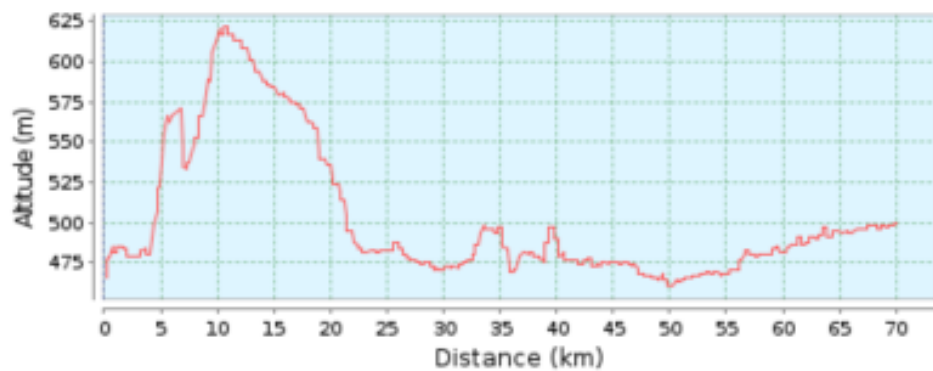
Таким образом, за день проехали порядка 145 км, из которых 80-90 по грунту.

Ночевка, несмотря на большое количество соседей, прошла спокойно. В качестве особенностей можно отметить организованные места общего пользования.

13 день (1 мая) - 70 км (автор Леша)

Всего подъема (в высоте) 350 метра(ов)

Всего спуска (в высоте) 316 метра(ов)



Подъем в 10, выход в 12 после прогулки по слету и осмотра писаных скал или Тамгалы-Тас (с казахского: «камни со знаками»). Погода теплая, ясно, ветер умеренный. Днем жарко.

Стоит отметить, что писаные скалы очень популярны среди туристов, и люди с ярым интересом залезают всё выше и выше, чтобы запечатлеть эти завораживающие знаки. На скалах сохранилось множество петроглифов, изображений таинственных божеств, поздних буддистских надписей. Среди петроглифов выделяют около тысячи скальных изображений, наиболее известными из них являются изображения Будды.

По этому поводу существует легенда, что в X веке, когда одна из буддистских миссий остановилась на берегу реки Или во время похода в Семиречье, произошло землетрясение и большой кусок скалы упал на землю, что было расценено как знак необходимости возвращения в Индию. На отколовшемся куске скалы ими было высечено три изображения Будды. На прилегающих скалах можно найти и другие его изображения.

Около одного из таких мы и сфотографировались.



Чтобы переплыть через Или можно было вернуться в Капчагай и использовать мост, но мы, естественно, использовали переговоры, угрозы, и уже почти готовы были пойти на подкуп, когда нас согласились переправить на противоположенный берег ребята из местного молодежного лодочного клуба.

Несколько рейсов, и мы оказались на целевом берегу и поехали по грунтовой дороге на асфальт, который должен был проходить в стороне от реки. На грунтовке множество дорожных знаков.



Проехав несколько десятков км мы увидели справа, как нам показалось близко, населенный пункт Ушарал. Недалеко от этого поворота кончился асфальт. Решили съездить туда за едой. Как оказалось, до поселка порядка 4 км, и магазина в нем нет. Тем не менее в некоторых домах там торгуют едой и алкоголем, в основном с отдыхающими на Или. Мы купили молока, сыра, вареных яиц и лепешек. Вернулись на дорогу, поели и отправились дальше.

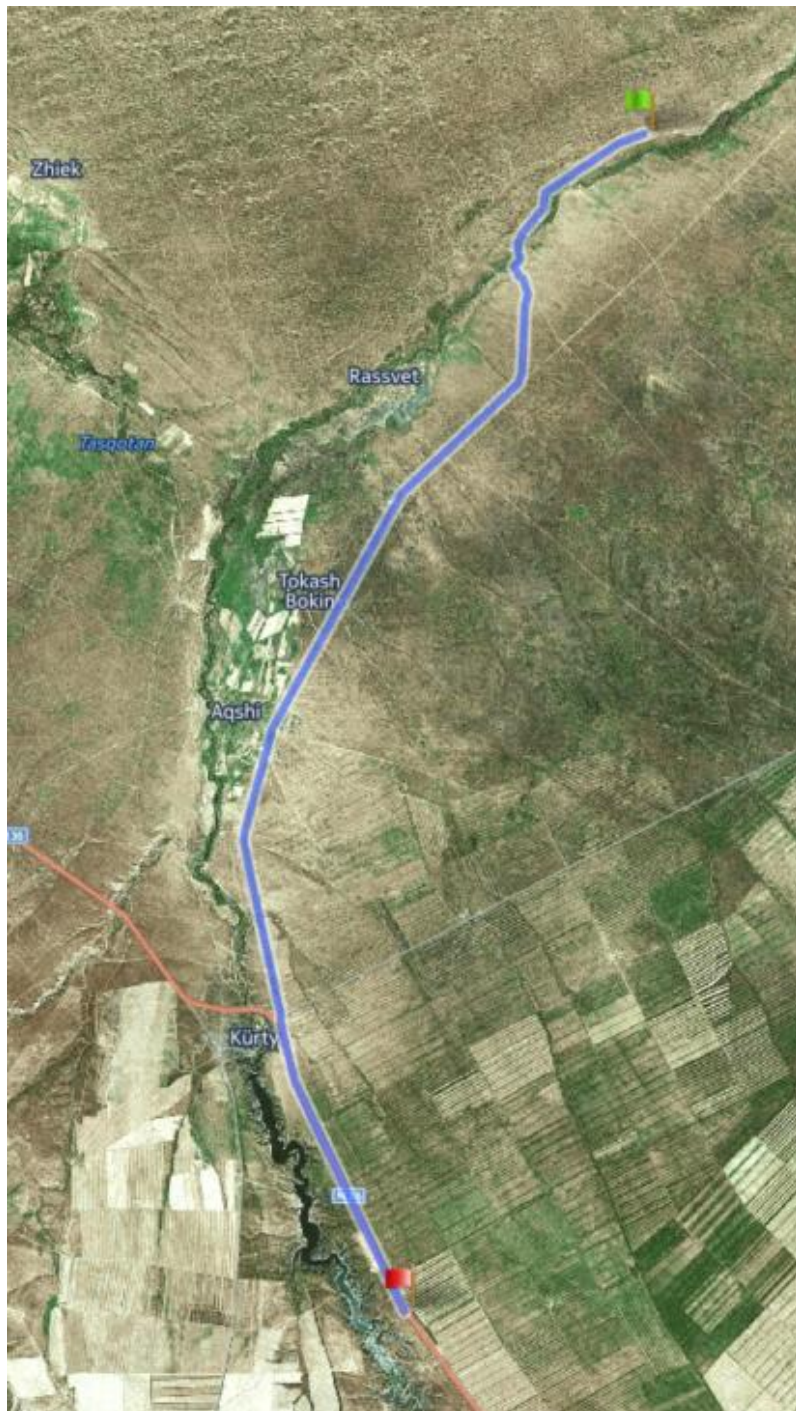
Дальше дорога шла вдоль высохшего русла реки. Было много песка, и ехать было тяжело, особенно на тонкой резине.

Ночуем в палатке недалеко от дороги. Русло реки Курты местами пересохшее, а в тех местах где есть вода возле нее встречаются пастбища лошадей.

14 день (2 мая) - 48,7 км (автор Даша)

Всего подъема (в высоте) 322 метра(ов)

Всего спуска (в высоте) 127 метра(ов)





С места ночёвки недалеко от левого притока р. Или (р. Куртты) на окраине пустыни мы рано утром выдвинулись обратно в цивилизацию, проехав километров 5 по грунтовке часто засыпанной толстым слоем песка, мы доехали до моста через р. Куртты. Немного отдохнув на мосту, мы выехали на грунтово-асфальтовый путь, который примерно еще через 5 километров неожиданно вывел нас на асфальтированную дорогу. Здесь рядом с ней паслись верблюды, и мы немного их пофотографировали с близкого расстояния, при этом они уходили подальше от нас, но агрессии не проявляли.





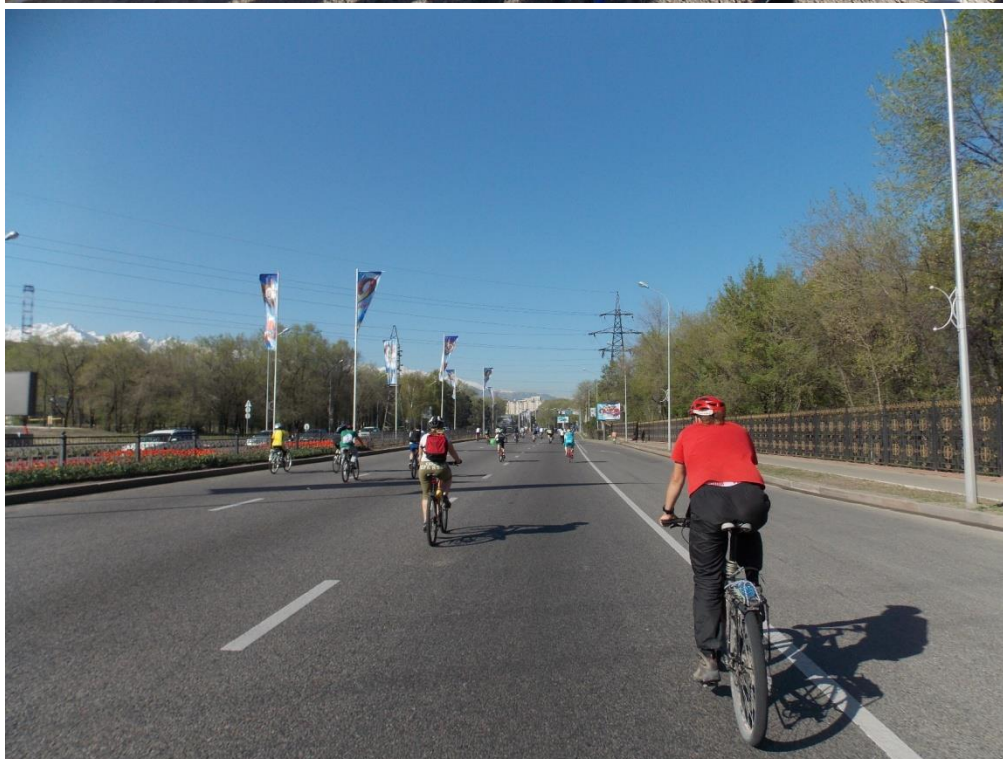
Далее мы ехали по асфальтированной дороге до Акший, она сильно разбитая, встречаются участки из сплошных дыр в асфальте, на машинах эти участки надо объезжать по широченным грунтовым обочинам. Пока мы ехали по ней, встретилось всего 2 машины. От Акший до трассы М36 дорога преобразуется, исчезают выбоины в асфальте, появляется разметка и много дорожных знаков. Вместе с этим увеличивается и её загруженность, теперь мимо нас постоянно едут машины.

Рядом с перекрестком М36 и отвилки на Акший стоит довольно большое кафе, в котором мы пообедали и договорились о транспорте, который доставит нас в Алма-Аты, ехать своим ходом вдоль шоссе никому не хотелось, да и ввиду накопившейся усталости хотелось немного расслабиться и посмотреть город.

Примерно за час нас довезли на Mercedes Sprinter до центра Алма-Аты. По полученным ранее советам, мы поехали по центру в поисках сдаваемого жилья, минут за 15 нашли и договорились о 2-х квартирах в одном дворе. Вечером, гуляя по Алма-Ате, увидели рекламу запланированного на 3 мая велопробега. Такого мы пропустить не могли.

15 день (3 мая) -

С целью поучаствовать в велопробеге мы не поленились встать пораньше и, ориентируясь на рекламу, нашли старт. Было много народу, когда стартовал велопробег, было несколько завалов, в один из которых едва не попала Аня, из-за чего отстала. Ребята решили не ударить лицом в грязь и по очереди разгоняли наши маленький пелетон, в который на хвост садились некоторые местные велосипедисты. В результате этого мы приехали в первых рядах финишировавших и, немного послушав торжественную часть, на которой выступал и мэр Алма-Аты, поехали обратно домой.



Купив фруктов - овощей на местной ярмарке, мы позавтракали и весь день гуляли по Алма-Ате, осматривая ее достопримечательности. Хотели прокатиться по канатной дороге, ведущей от Алма-Аты в горы, но, к сожалению, мы попали, когда сезон её работы еще не начался, а сезон работы катка Медеу уже закончился. Но зато ребята покатались на аттракционах бобслея по рельсам в парке рядом с телебашней Кок Тобе.

16 день (4 мая) - (автор Даша)

Выселившись из квартир рано утром, мы последний раз немного прокатились по городу. Заехав на местный рынок, купили сувениров и местных деликатесов, после чего своим ходом доехали до аэропорта и приступили к разбору велосипедов.



## Выводы и рекомендации

### Маршрут

Маршрут собрал самые красивые и интересные места Алмаатинской области и охватил горную и равнинную части. Возможно, стоило посетить еще и Поющий бархан, по времени мы бы вполне успели это сделать.

Прохождение сложного участка по горам южнее КАЙРАКСКОГО водопада с велосипедами, пожалуй, не очень оправдано. Если есть желание туда попасть, то проще оставить велосипед у водопада или ниже на турбазе у развилки водопад-обсерватория и прогуляться налегке в эти красивые горы, после чего подняться к обсерватории по нормальной дороге от развилки (можно заехать на велосипеде).

Прохождение через охотхозяйство “Богуты”, наверное, стоит согласовать. Сами горы Богуты вполне достойны посещения, но воду придется везти с собой с Чарынского каньона.

Некоторые группы боятся посещать Тигровые горы, считая, что они относятся к парку Алтын-Эмель, что, видимо, не верно. Табличек парка там нет. Воды тоже нет, её надо везти от Коктала. Тигровые горы заслуживают посещения.

Нелегальное посещение парка “Алтын-Эмель” я бы не стал рекомендовать. Особенно в период майских праздников. В каждой туристической машине едет егерь, на каждом кордоне есть егеря. Людей в степи видно на многие километры. Чем именно грозит нелегальное посещение, не знаю, и полномочий егерей тоже не знаю, но если вдруг соберётесь, то советую ознакомиться. Егеря местами чувствуют себя хозяевами земли (особенно те, что на зеленой ниве с мигалкой). На многих дорогах, не предусмотренных к посещению, разложены незаметные шипы для прокалывания колес браконьерам.

“Опен эйр” на Писаных скалах, видимо, традиционный первомайский, зря вызывал у нас опасения (я представлял себе толпу неадекватной молодёжи под непрекращающимся потоком электронной музыки), он оказался интересным спортивным праздником с участием рафтеров, альпинистов, велосипедистов, наездников и мотоциклистов.

Мы не посетили “Ясеновую рощу” - уж больно “ломаным” получался маршрут и в предыдущих отчетах ее посещение не очень рекомендовали. По словам егерей, там дороги “зашипованы”.

### Погода

Стоит быть готовым к температурам от -10 °С до +30 °С, сильным ветрам, снегу, дождю.

### Вода

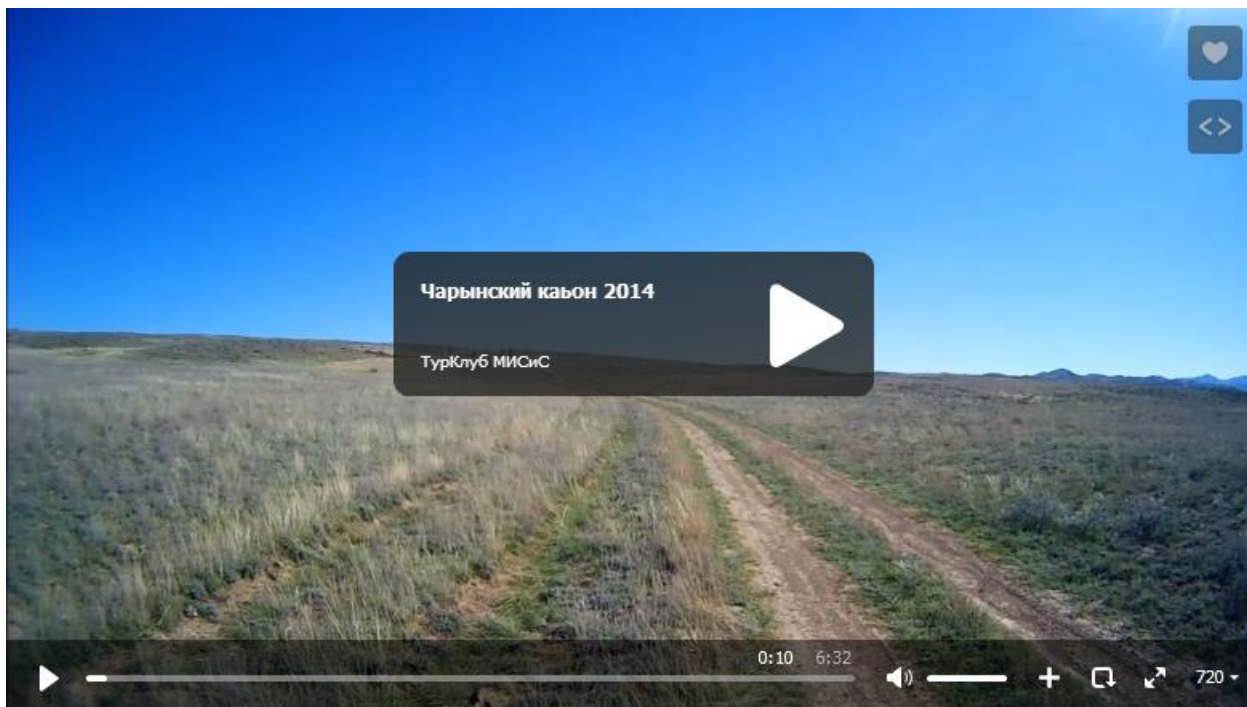
[На карте](#) постарался четко нарисовать границы отсутствия воды, заезжая и ночуя в этих зонах, берите воду с собой.

### Аптечка

Змей и скорпионов на пути мы не видели, клещей снимали. Многие обгорели на солнце. Отравлений не было. Таблетки дезинфекции воды негодились, так как рядом была машина.

## Приложения

### Видеоклип:



### Названия:

Тау-Турген - первый водопад (маленький)

Кайрацкий - водопад (большой)

Турген - река вдоль нее поднимались

Ассы - река вдоль нее долго спускались

Бартогайское вдхр (маленькое)

Кокпек Поселок - где первое кафе

Чарынский каньон

Санаторий неизветен пока

Чарын - городок, второе кафе

Или - река, стоянка

Коктал - город объехали стороной перед тигровыми горами

Коныролен - поселок с кафешкой где свадьба была

Басчи - Офис Алтын-Емеля

Катутау - лавовые горы

Актау - полосатые горы (в Алтынемеле)

Чокан Валиханов - Памятник и музей ему в Шанханае

Шенгельды - вышли на трассу и, не доезжая Капчагая ,ушли на Писаные скалы (Тамгалы-Тас)

Капчагайское вдхр - Большое

Пески Таукум (пустыня)

### Ссылки

<http://www.greensalvation.org/index.php?page=oopt-altynemel> правила посещения парка Алтын-Емель

[http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A7%D0%BE%D0%BA%D0%B0%D0%BD\\_%D0%92%D0%B0%D0%BB%D0%B8%D1%85%D0%B0%D0%BD%D0%BE%D0%B2](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A7%D0%BE%D0%BA%D0%B0%D0%BD_%D0%92%D0%B0%D0%BB%D0%B8%D1%85%D0%B0%D0%BD%D0%BE%D0%B2) - Чокан Валиханов

<http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D0%B0%D0%BC%D0%B3%D0%B0%D0%BB%D1%8B-%D0%A2%D0%B0%D1%81> - Тамгалы-Тас



**Отчеты:**

[mesier.livejournal.com/11530.html](http://mesier.livejournal.com/11530.html)

<http://ruskiller-nsk.narod.ru/trips/kazakh-2013/kazakh-2013.htm>