

Федерация спортивного туризма Украины
Спортивный клуб Национального технического университета Украины
"Киевский политехнический институт"
Турклуб "Глобус"



ОТЧЁТ

о горном походе IV категории сложности
по Тянь-Шаню (южная часть Ферганского хребта),
совершенному с 25 июля по 14 августа 2008 года

Маршрутная книжка №53-08

Руководитель группы:

[Савчинский Богдан Дмитриевич](#)

Маршрутно-квалификационная комиссия рассмотрела отчёт и считает, что поход может быть засчитан всем участникам и руководителю IV категорией сложности.

Отчёт использовать в _____

Киев-2008

СОДЕРЖАНИЕ

I. СПРАВОЧНЫЕ ДАННЫЕ

II.1 ОБЩАЯ СМЫСЛОВАЯ ИДЕЯ ПОХОДА, ЕГО НЕОБЫЧНОСТЬ, УНИКАЛЬНОСТЬ И НОВИЗНА

II.2 ВАРИАНТЫ ПОДЪЕЗДА И ОТЪЕЗДА

III.2.2 ДОБИРАЛОВО В СРЕДНЮЮ АЗИЮ ПОЕЗДОМ

II. 3. АВАРИЙНЫЕ ВЫХОДЫ С МАРШРУТА

II.4. ИЗМЕНЕНИЯ МАРШРУТА И ИХ ПРИЧИНЫ

II.5. СВЕДЕНИЯ О ПРОХОЖДЕНИИ МАРШРУТА УЧАСТНИКАМИ

II. 6 . ВЫСОТНЫЙ ГРАФИК

II. 7. ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ ПРОХОЖДЕНИЯ МАРШРУТА

II.8.1 ПЕР. ШИЛЬ-БЕЛИ ЛОЖНЫЙ, 3978, предлагаемая к.с. 1Б

II.8.2 ПЕР. ЗАТЯЖНОЙ, 4481, предлагаемая к.с. 2Б

II.8.3 г. ЧИНГИЗА АЙТМАТОВА, 4650, маршрут с ледника Кызыл-Белес по северному склону и северо-восточному гребню. Предлагаемая к.с. 2Б. С перевала Затяжной - 1Б.

II.8.4 пер.ОЧИ-КОМАН, 4520, предлагаемая к.с. 2Б

II.8.5 пер.ДИАГОНАЛЬ, 4534, предлагаемая к.с. 2Б

II.8.6 г.ЧОНГ-КАРАКОМАН, 4644, маршрут по северо-западному и северо-восточному гребню, предлагаемая к.с. 3А альп/2Б тур. С перевала Диагональ 1Б.

II.8.7 ПЕР. БАЯМАН, 4613, предлагаемая к.с. 2Б

II.8.8 г.4773 (БАЯМАН УЗЛОВАЯ), 4773, маршрут по северному склону и восточному гребню с ледника Баяман, предлагаемая к.с. 3А-3Б альп (2А+2Б тур.). С перевала Баяман 2А.

II.8.9 ПЕР. КУЛУН-КАШКАСУ, 4570, предлагаемая к.с. 2Б при прохождении от верхнего плато западной камеры лед. Кашкасу Вост.

II.8 ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

III. МАТЕРИАЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОХОДА

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ИСТОЧНИКИ

ДОПОЛНЕНИЕ 1. ФОТОГРАФИИ НЕПРОЙДЕННЫХ СЕДЛОВИН.

ДОПОЛНЕНИЕ 2. СУЩЕСТВУЕТ ЛИ ПЕРЕВАЛ ШИЛЬ-БЕЛИ?

I. СПРАВОЧНЫЕ ДАННЫЕ

1. Организация, проводящая поход: [турклуб "Глобус" НТУУ "КПИ"](#).

2. Параметры похода:

Вид туризма	Категория сложности	Протяженность активной части, км	Длительность		Сроки проведения
			общая	ходовых дней	
горный	IV(четвертая)	178 км (с учётом забросок 201 км)	21	21	25 июля- 14 августа 2008

3. Район, подрайон (массив) похода : Тянь-Шань, южная часть Ферганского хребта.

4. Другие параметры похода.

Пройдено категорийных препятствий 10, з них:

Перевалов:

- **2Б** - 5, из них п/п 5 - **2Б** к.с.;
- **1Б** - 2, из них п/п 1- **1Б** к.с.;

Вершин (радиально), сложность указана с перевала):

- **1Б** - 2, из них п/в 2 -1Бк.с.
- **2А** - 1, первопрохождение маршрута.

Суммарный набор высоты 9300 м

Средняя высота ночёвок 3487 м

5. **Подробная нитка пройденного маршрута :**

Ущ. Яссы – пер.Карашура (н/к,2947)-ущ.Шиль-Бели-пер.Шиль-Бели Ложн.(№90,п/п,1Б,3978)-
дол.р.Ойтал-руч.Кызыл-Белес-лед.Кызыл-Белес(№58)-пер.Затяжной (№6,п/п,2Б,4481)-г.Чингиза
Айтматова(п/в,1Б(2Б альп. от ледника),4650)рад.-лед.Триплет (№62 сев.ветвь)-
пер.Триплет(№14,1Б,4210)-руч.Триплет-руч.Каньонный-лед.Каньонный(№54)-пер.Очи-
Коман(№16,п/п,2Б,4520)-лед.Очи-Коман(№70)-пер.Диагональ(№91,п/п,2Б,4534)-г.Чонг-
Каракоман(п/в,1Б(3Аальп.от ледника),4644)рад.-лед.Чонг-Каракоман(№75)-р.Чонг-Каракоман-
р.Итыльген-ущ.Каракол-лед.Баяман(Каракол №90)-пер.Баяман(№41,п/п,2Б,4613)-г.Баяман
Узл.(п/п,2А(3Аальп. от ледника),4773)рад.-пер.Кулун-Кашкасу(№92,п/п,2А-2Б,4567)-ущ.Кулун-
оз.Кулун-оз.Малый Кулун – пос.Кондук

6. Ф.И.О., контакты руководителя и участников :

ФИО	Год рождения	Тур. опыт	Обязанности в группе	контакт
 <p><u>Савчинский Богдан Дмитриевич</u></p>	1979	5ГУ, Памир (6400); 4ГР, Центр. Кавказ; 2 альп. разр.	Руководитель, видеооператор, фотограф	homulko@gmail.com
 <p><u>Павлов Александр Владимирович</u></p>	1979	4ГУ Центр. Кавказ (5642)	завхоз	
 <p><u>Щербатей Александр Михайлович</u></p>	1981	4ГУ Центр. Кавказ (5642); 2ГР, Центр.Кавказ	завснар	

	<p>1963</p>	<p>4ГУ Центр. Кавказ 4ГУ Центр.Тянь-Шань</p>	<p>фотограф</p>	
<p><u>Куконеску</u> <u>Руслан</u> <u>Николаевич</u></p>	<p>1986</p>	<p>ЗГУ Центр. Кавказ</p>	<p>медик</p>	
	<p>1986</p>	<p>ЗГУ Центр. Кавказ</p>	<p>медик</p>	
<p>Сапрыкин Евгений Юрьевич</p>				

7. Отчёт хранится в [электронной библиотеке турклуба "Глобус" \(www.tkg.org.ua\)](http://www.tkg.org.ua).

8. Поход рассмотрен Киевской областной МКК.

II.1 ОБЩАЯ СМЫСЛОВАЯ ИДЕЯ ПОХОДА, ЕГО НЕОБЫЧНОСТЬ, УНИКАЛЬНОСТЬ И НОВИЗНА

Ферганский хребет, ограничивающий одноименную долину с северо-востока, протянулся с северо-запада на юго-восток на 150 км. В отличие от сравнительно изученной (в советское время даже был издан путеводитель по ней) его северной части южная оконечность хребта длительное время оставалась неисследованной, по-видимому, из-за близости к китайской границе и существования простых перевалов в это государство. В то же время именно южная часть хребта (южнее г.Болсуи) вызывает значительный интерес, поскольку является наиболее высокой его частью и несёт значительное оледенение.

Высоты доминирующих вершин здесь колеблются в пределах 4600-4900 м, перевальные седловины достигают 4400-4600м. Северо-восточный склон хребта обращен к долине реки Арпа, отроги здесь короткие, а оледенение довольно большое. Перепад высоты от 4600 на гребнях хребтов до 3000 м – высоты долины Арпы у окончания отрогов.

В противовес этому оледенение юго-западных склонов значительно меньше (хотя и возрастает по мере продвижения с севера на юг), а отроги простираются на 50 и более километров вглубь Ферганской долины.

Растительность с востока от хребта скудная, степная, в долинах же западных отрогов по мере спуска альпийские луга сменяются кустарниками, а ниже – лиственными лесами.

Особенного упоминания заслуживают заповедные территории западных отрогов: заповедники Кара-Шоро (ущ. Яссы), известный лечебными минеральными водами, и Кулунский, главными достопримечательностями которого являются озёра Кулун и Малый Кулун.

Со спортивной точки зрения район интересен разнообразием снежно-ледового рельефа. Разорванные ледники и ледопады, в отличие от сравнительно недалёкого Кичик-Алая, характеризующегося примерно такими же высотами, здесь не исключение, а, скорее, правило. Много седловин со значительными перепадами высот: 400, 600 и даже 800 м перевального взлёта здесь не редкость. Скалы в районе обычно сильно разрушены и не вызывают желания использовать их для передвижения и страховки.

Реки района (как на востоке, так и на западе) часто довольно серьёзны, мосты (кроме низовий ущелий неподалёку от населённых пунктов) отсутствуют, поэтому любое путешествие в районе требует определённых навыков переправ.

Но главное! Этот район практически неизучен. До 2008 года известно лишь о 4 пеше-горных походах здесь: под руководством Ю.Браткова (1994?), Липина С.В. в 2006 г [1], и в 2007 г (отчёт, по-видимому есть у судейской комиссии Чемпионата России по пешеходному туризму за 2007 г [2]) и Дмитрия Шаповалова в 2007 г [3]. Реки Арпа, Ойтал и Каракульджа, впрочем, неоднократно посещались туристами-водниками (см. ссылки в отчёте [3]).

К лету 2008 года через главный хребет и его отроги был пройден и описан (см. [3]) всего три категорийных перевала – Триплет, 1Б (Д.Шаповалов [3]), пер.Читты 1Б (Липин С.В. [1]), пер. Арпа-Кулун, 2Б (Ю. Братков).

Благодаря отчёту [3] и личной переписке с Д. Шаповаловым у руководителя накопилось значительное количество фотографий непройденных седловин Ферганского хребта и отрогов. Была также схоженная группа, имеющая опыт походов 4 к.с. Одним словом, район «сам напрашивался» на исследование.

Нитки исследовательских походов по понятным причинам часто выглядят уродливо: сначала челнок или гужевой транспорт до «базового лагеря» в глубине района, потом несколько коротких колец, после чего – выход через несколько перевалов в «населёнку». Такая тактика позволяет, во-первых, легко изменять нитку маршрута в случае сложностей при прохождении тех или иных препятствий, постоянно иметь возможность вернуться в базовый лагерь, и во-вторых – обеспечивает незначительный вес рюкзаков, что совсем не лишнее при обилии первопрохождений.

Недостатки таких маршрутов известны. Главный из них – удаётся посмотреть (хоть и очень подробно) лишь сравнительно малую, локальную часть района.

Нашей же целью было охватить, пусть не так подробно, но значительный участок Ферганского. Максимальный охват даёт линейный маршрут, но при длительности, превышающей 15 дней, с учётом множества неизвестных, которые не устаёт генерировать для исследователя новый район, следует заботиться об организации заброски.

С учётом транспортных коридоров (см. соотв. раздел ниже) заезд и выезд из района по-видимому, следует производить с запада. Организация заброски с сохранением линейности маршрута требовала бы завоза (заноса) груза в верховья одного из ущелий западного склона хребта, и начала похода в другом, параллельном ущелье, с тем, чтобы через 5-10 дней выйти к заброске. Реализация такого плана здесь сопряжена с определёнными трудностями, поскольку большинство ущелий не имеют дорог, проходимых для автотранспорта, и, соответственно, реализация такого плана потребовала бы слишком больших временных затрат.

По совету известного киевского туриста Олега Янчевского мы реализовали другой план: вначале похода весь груз силами группы переносился через несколько простых (предполагалось, что некатегорийных) перевалов за Ферганский хребет. Широкая, сравнительно малопересечённая долина Арпы позволила за один день организовать заброску, к которой мы вышли через 7 дней. Такой план, хоть и потребовал некоторых усилий на старте похода (в момент пересечения гребня Ферганского наш запас автономности составлял 21 день), но зато позволил нам подойти к ключевым перевалам района уже акклиматизированными и размявшимися.

Идеологически маршрут состоял из трёх частей: медленного, неспешного начала с тяжёлыми рюкзаками (участок от долины Яссы до лед.Кызыл-Белес), технически насыщенной разминки, где перевалы 2Б к.с. следовали один за другим в среднем через день, а пластиковые ботинки менять на кроссовки практически не приходилось (лед. Кызыл-Белес-лед.Чон-Каракоман), и классического туристского похода с длинными подходами под ключевые перевалы, значительным количеством переправ и, конечно же, потрясающими озёрами «на закуску». Такой, изменяющийся характер маршрута не дал нам «заскучать» ни по верёвкам-бегшундам-ледникам, ни по травкам-озёрам-нарзанам. Поход был пройден буквально «на одном дыхании», без днёвок (самый длинный отдых мы позволили себе на озере Кулун – желая пройти прижимы реки Кулун по малой воде, мы вышли в 6 утра и уже с

8 отдыхали на озере), а избегать накопления усталости удавалось путём корректировки графика движения и полуднёвок. Полуднёвки эти организовывались, как правило, совершенно естественным образом, «благодаря» первопроходческому характеру маршрута. Так, например, мы хорошо отоспались после обеда в низовье ручья Каньонного, вытекающего из одноименного ледника, пока разведчики искали путь в верховья каньона, образованного этим ручьём. На седловине перевала Диагональ мы отдыхали с обеда, хотя, зная мы о возможности простого с него спуска, этот отдых наверняка не состоялся бы. Выйдя в 6 утра с бивака в долине реки Кулун, мы, прикинув среднее количество прижимов на километр русла этой реки, рассчитывали попасть на озеро лишь к обеду, а попав на него в 8 утра, потратили несколько часов на поиски тропы, обходящей его по берегу.

Одним словом, по мнению всей группы, поход удался.

II.2 ВАРИАНТЫ ПОДЪЕЗДА И ОТЪЕЗДА

Заезды в район с запада наиболее рациональны из г.Ош.

Большая часть группы добиралась сюда авиарейсом авиакомпании S7 Москва-Ош. Стоимость билетов в обе стороны составила 580\$. До Москвы из Киева – на поезде. Существуют и альтернативные варианты добирания – поездом. Им посвящен отдельный подраздел **«Добиралово в Среднюю Азию поездом»**, написанный одним из участников похода.

В Оше машину наиболее легко найти на автостанции или на базаре. Мы договорились до курорта Кара-Шоро за 3500 сомов, оттуда ещё за 350 сомов водитель подкинул нас на 7 км выше по ущелью.

От Оша до Мырза-Аке дорога вполне приличная, сюда доедет любой автомобиль. От Мырза-Аке до курорта Кара-Шоро дорога не очень хорошая, но всё-же вполне проходима для обычного легкового автомобиля. Выше курорта есть несколько мест (включая 3 брода через реку), где необходима машина повышенной проходимости.

По-видимому, самый бюджетный вариант заезда – общественным транспортом из Оша до Мырза-Аке, а там искать машину в горы. За «Волгу» от Мырза-Аке до курорта Кара-Шоро можно договориться по цене около 800 сом.

Выезд из пос. Кондук на частном автомобиле до пос. Кара-Кульджа (около 4 часов езды) обошёлся нам в 3000 сом. Из Кара-Кульджи в Ош ходит рейсовый автобус, но последний рейс которого (около 16:00 по местному времени) мы не успели, поэтому воспользовались услугами такси – 800 сом за машину до Оша.

В самом Оше довольно большой выбор гостиниц, где можно поселиться. Один из самых бюджетных вариантов – гостиница на центральном городском рынке – обойдётся около 5 у.е. в сутки.

Мы же воспользовались услугами фирмы Ош-Тревел (менеджер фирмы Лада Хасанова oshtravel@rambler.ru). Через эту фирму мы также оформили регистрацию в Киргизии и погранпропуск (на посещённую нами часть Ферганского он не нужен, но после этого часть группы уезжала на пик Ленина, для которого и оформлялся пропуск). Проживание в гостинице этой фирмы стоило нам по 15 у.е. в сутки (с учётом завтрака). Следует

отметить, что комфорт, отмеченный нами в 2006 году (см. [4]) теперь, по-видимому, стоит ещё дороже, поэтому условия в этом году несколько отличались не в лучшую сторону ☹. Впрочем, это с лихвой компенсируется заботой и радушием персонала фирмы. Такого приёма и заботы о клиентах я не встречал больше нигде. Это место воспринималось нами как родной дом, куда можно вернуться отдохнуть после тяжёлого похода, и о котором было точно известно, что нас там ждут, даже если мы опередили обещанное нами время возвращения и не смогли об этом сообщить.

III.2.2 ДОБИРАЛОВО В СРЕДНЮЮ АЗИЮ ПОЕЗДОМ

К сожалению не у всех есть финансовые возможности заплатить 750-900\$ за авиабилеты до Ташкента, Бишкека, Душанбе, Оша, + добиралово. Но желание пойти в поход довольно сильное и есть большой лимит времени. И вместо такой суммы можно отделаться скромнее – 440-500\$, сэкономив 300-400\$. Более того по мере наступления кризиса, экономическое состояние потенциальных участников и цены на билеты будут только усугубляться. Кроме этого показательная история с российской авиакомпанией «ИНТЕРАВИА» в августе-сентябре 2008 г., когда армия авиапассажиров днями и неделями была прикована к аэропортам, не в состоянии улететь, а деньги за билеты не возвращали, обещая всё решить в ближайшее время, которое для некоторых растянулось до двух недель, уже заставляет задумываться о других путях. Тогда поездной вариант становится решением проблемы. К тому же сразу решаются две проблемы – вес и горячее.

Из Украины в Среднюю Азию ходят только 2 поезда: *Киев-Астана-Киев* и *Харьков-Ташкент-Харьков*.

Из Киева для добиралова до узлового пункта – Ош, лично я использовал поездной маршрут:

Киев-Харьков-Ташкент-Самарканд-Андижан-Ош. От Андижана до Оша – такси. Билеты Киев-Харьков и Харьков-Ташкент приобрёл в Киеве за 1,5 месяца до поездки. Остальное – по ходу маршрута.

Обратно проследовал другим путём:

Ош-Бешкек-Астана-Киев. От Оша до Бешкека – в грузовом микроавтобусе для челноков. Оплата за 2 часа до отъезда. Билеты на поезд Бешкек-Астана и Астана-Киев приобрёл на Ошском Ж/Д вокзале за 1,5 месяцев до отъезда.

ВАРИАНТ КИЕВ-ХАРЬКОВ-ТАШКЕНТ-САМАРКАНД-АНДИЖАН-ОШ

Так как поезд № 3950 *Харьков-Ташкент* выходит утром в 11.53, то из многих удалённых точек Украины удобно добираться ночными поездами. Он ходит целый год только по понедельникам от ст. *ХАРЬКОВ-Пассажирский* до ст. *ТАШКЕНТ-Пассажирский Центральный*. В пути -3,5 суток. Точнее 82 часа. Желательно запастись на 4 дня полноценной хавкой (в поезде и на остановках полноценен только кипяток). Самые большие проблемы – Казахские таможни и границы. Их, как ни странно, шесть:

1. Ст. Озинки на границе с Саратовской обл..
2. Ст. Жайык (Семиглавый Мар) перед г.Уральск.
3. Ст. Илецк – 1 Оренбургской обл.

4. ст. Жайсан Ак-Тобенской обл.

5. Ст. Сары-Агач Чимкентской обл. на границе с Узбекистаном.

6. Ст. Келес Ташкентской обл.

Вообще же происходит многократное пересечение границ, что забирает лишние сутки:

1. Украина-Россия. 2. Россия-Казахстан. 3. Казахстан-Россия. 4. Россия-Казахстан. 5. Казахстан-Узбекистан. А потом ещё Узбекистан-Кыргызстан (если такси) или если поездом, то:

1. Узбекистан-Таджикистан. 2. Таджикистан-Узбекистан. 3. Узбекистан-Кыргызстан.

Основных проблем три:

1 – Стоянка 1,5 - 2 часа. $2 \times 6 = 12$ часов в общей сложности.

2 – Из-за такой долгой стоянки без ветерка в жаркие месяцы походов очень тяжёлый воздух.

3 – Очень плохой психологический климат. Окружающие возбуждены постоянным страхом, зная, что Казахстан – одна из сильно коррумпированных стран, вдобавок заражена расизмом. Всё это производит угнетающее впечатление и наэлектризованная толпа создаёт общий негативный фон на четырёх границах.

Из Ташкента в Ош есть четыре пути:

1. Такси или маршрутка (редко) *Ташкент-Андижан* и там пересесть на такси до границы с Кыргызстаном и после таможи и погранконтроля – другое такси до Оша.

2. Поезд *Ташкент-Андижан*, идущий раз в неделю по четвергам и там такси до Оша.

3. Электричка или такси до ст. *Хаваст* или поездом или электричкой до ст. *Джизак* и на этих станциях пересесть на поезд *Бухара-Андижан*, отправляющегося по вторникам и субботам.

4. Поездом до ст. *Самарканд* или ст. *Бухара* и там пересесть на поезд *Бухара-Андижан*, отправляющегося по пятницам и вторникам.

Из-за того, что один поезд в неделю, прибывающий в Ташкент в четверг поздно вечером (22.05), не стыкуется с четверговым поездом *Ташкент-Андижан*, а хотелось посмотреть Бухару и Самарканд, я решил после дня, потраченного на Ташкент, поехать в Самарканд, затем в Бухару и там через несколько дней, сесть на прямой поезд Бухара – Андижан. Так я и сделал, сев вечером на поезд Ташкент-Бухара до Самарканда. Но меня обманули, сказав в кассе, что мой поезд прибывает в Самарканд в 6 утра. На самом деле он прибыл в 2 часа ночи, и мне пришлось пристраиваться на вокзале. Но не было счастья, да это несчастье помогло, т.к. меня ещё раньше обмануло правительство Узбекистана, объявив, что пожар артскладов под Бухарой потушен. На самом деле, как выяснилось, там начался настоящий ад в радиусе NNN км. И поезд Ташкент-Бухара выгружал пассажиров, не доезжая 90 км до ст. Бухара на ст. Каюмазар, после чего люди за большие деньги кто как добирались до Бухары сами. А мне с 35 кг рюкзаком и 10 кг кульком пришлось бы очень нехорошо. Пробыв в

Самарканде два дня, я, сев на поезд Бухара – Андижан, был уже к вечеру следующего дня в Оше.

Благодаря этому маршруту стали очевидны более оптимальные варианты добиралова.

Во-первых, если руководствоваться горными районами Зап. Тянь-Шаня - Чимган, Матча, Ферганский хр. и конечными пунктами Ташкент либо Ош, то лучше, чем поезд Харьков-Ташкент нет. При этом в Ош необходимо ехать на такси сразу по прибытии с вокзала. На вокзале встречает большое количество частников и есть возможность группе сторговаться на минимальную цену. Более того можно договориться не только до Андижана, но и до границы с Киргизстаном. Таким образом, приехав в четверг вечером, далее можно ехать ночь и полдня до Оша. И цена одного места в итоге будет не намного дороже, чем поездом от Ташкента до Самарканда и далее до Андижана, а оттуда до Оша на такси.

Зато всё быстро и оптимально: ночным поездом до Харькова, там утром, переждав запас – 2-4 часа в 12.00 на поезд до Ташкента. Через 3,5 дня вечером в 22.00 в Ташкенте. Тут же пересадка на вокзале на такси или маршрутку, договорившись за Андижаном до границы, и в 15.00 вы в Оше. Дело облегчится, если связаться с какими-нибудь Узбекскими или Киргизскими турфирмами заранее, например та же «Ош – Трэвэл».

Всё это обойдётся примерно в 220-240 \$ на одного. Главные недостатки этого маршрута – поезд только один день в неделю, три пересадки, много границ и таможен: 6 казахских + 2 россиско-украинских.

Во-вторых, я обнаружил более оптимальный другой путь, который не мешало бы разведать. Следующий рассказ – о нём.

ВАРИАНТ КИЕВ-ВОЛГОГРАД-БУХАРА-АНДИЖАН-ОШ

Поезд №31Д – Киев-Баку до Волгограда ходит по пятницам. Отправление – 6.20; прибытие в Волгоград -1 в 12.37. В Волгограде нужно пересесть на поезда в направлении Ташкента, Самарканда, Душанбе. Там они ходят каждый день. Точнее надо узнавать в кассе или по инету. Есть ещё поезд №369О – Харьков-Баку до Волгограда, который ходит по воскресеньям. Отправление – 16.00; прибытие в Волгоград -1 в 12.37. Но, если из Киева – это дополнительная пересадка в Харькове.

Этот вариант хорош по трём основным причинам:

I. Сокращает количество границ, особенно проблемный Казахстан:

1. Украина-Россия. 2. Россия -Казахстан. 3. Казахстан-Узбекистан. Потом варианты.

II. Выводит сразу на прямой поезд Бухара-Андижан и даёт хорошую возможность для экскурсий по Бухаре и Самарканду.

III. Помимо Зап. Тянь-Шаня даёт выход на Памир и Зерафшан через Таджикистан. Надо только узнать расписание транзитных поездов на Душанбе. Во всяком случае какие-то поезда – С.-Петербург -Душанбе или Москва-Душанбе, я видел в Самарканде.

Этот вариант будет ещё лучше и, вероятней дешевле при условии возможности предварительной продажи билетов из России (Волгограда). В советское время не было проблем и можно было оплачивать любой транзитный маршрут. Сейчас мне в Киеве

отказались продать билеты на поезд Ташкент-Андижан, сказав, что Узбекистан не продаёт билеты. Если у кого-то существует возможность или блат на «Укрзалізниця». И они могут подсказать или решить эту проблему – проблему продажи на транзитные поезда с территории стран СНГ, то тогда это будет самый оптимальный вариант добирало ва в Среднюю Азию с выходом на основные горные системы.

ОБРАТНАЯ ДОРОГА ОШ-АНДИЖАН-ТАШКЕНТ-ХАРЬКОВ-КИЕВ

Из Оша можно возвращаться путями приезда. Но существует (и я с этим столкнулся) существенная проблема. Когда мы планируем поход в горы Средней Азии, обычно это походы 4 и выше к.сл.. Поэтому такие походы рассчитаны на 3 и более недель а с учётом подъездов, тем более железнодорожных, поход растягивается на месяц и более. Когда я брал билеты, обратно мне не продавали на срок более 1,5 месяцев. Это первое. Второе. Когда я брал билеты из Оша, то мне продавали на поезд только из Кыргызстана. Т.е. Бишкек – и дальше по транзиту. Стартовый билет из другой страны – Узбекистана (хотя Андижан всего в 70 км от Оша) мне отказались продавать. Таким образом, при планировании маршрута, необходимо это учесть и покупать билеты сразу «туда-обратно», если это вкладывается в рамки похода (не более 1,5 месяца). Если это экспедиционный поход или поход с экскурсиями + поезд, тогда обратные билеты надо брать на месте и всё усложняется. Выход: один человек остаётся в Андижане, покупает обратные билеты, и подъезжает в Ош позже в этот день; или попытаться решить эту проблему через турфирмы. Такая же проблема может существовать и при поездке через Душанбе. Например, после похода все захотят на обратном пути заехать в Бухару-Самарканд на экскурсию. Из Таджикистана обратные билеты продадут, а вот из Узбекистана откажут.

Только проехав этим маршрутом, можно узнать на месте обратный вариант:

Душанбе-Самарканд-Бухара-Волгоград-Киев.

ОБРАТНАЯ ДОРОГА ОШ-БИШКЕК-АСТАНА-КИЕВ

Этот вариант пути как туда так и обратно намного сложнее, тяжелее и дольше предыдущего. Начиналось романтично. Всего за 600 сомов решил доехать из Оша до Бишкека. За Ошским рынком в 12.00 подошёл к водителю микроавтобуса и оставил залог 100 сом. Он сказал подойти в 14.00 с вещами, пообещав выехать в 15.00. Когда пришёл в назначенное время, мне предложили другой автобус и водителя и загрузили рюкзак. Так протянули до 16.00, выехав в конечном счёте в 16.20 колонной из 3 микроавтобусов. Таким образом уже теряется 5 часов времени на все эти подготовки-ожидания. После этого машина ехала всю ночь. Причём можно было спать на второй полке над водителем. Но из-за того, что ехали молодые женщины, меня ненавязчиво вынуждали сидеть рядом с водителем, создавая подстраховку на всякий случай. Удалось поспать только часа 3 – с 21 до 24 часов, после чего сменил второго водителя рядом с основным. Я согласился, так как люблю ночные дороги, да и жалко было водителей. По их рассказам – приходится постоянно крутить баранку, чтобы как-то кормить семью и ментов через каждые 2-3 часа. В 4.30 в темноте приехали на вещевого рынок в Бишкеке и 2 часа ещё кимарили в ожидании утра и грузчиков. Утром в 7.00 договорились с таксистом и он подвёз на вокзал, где оставил вещи в камере хранения. Таким образом дешёвая дорога оказалась не совсем удобной и тяжеловатой. Получается в реале с 11.00 до 7.30 следующего дня – $600+200 \text{ сом(такси)} = 800$. Всё-таки ночное такси за 1200-1400 сом с 19.00 по 7.00 прямо на вокзал намного лучше. Сутки обхаживал Бишкек, переночевав в подпольной гостиннице и в 12.50 след. дня сел в поезд Бишкек-Екатеринбург до Астаны.

Поезд в Астану прибыл в 18.00 след. дня. Пришлось ночевать на вокзале, чтобы в 12.00 след. дня поехать в *поезде № 107 - Астана-Киев*.

Снова границы и таможи:

1. Ст. Каинды (Кыргыз) – 2 час.
2. Ст. Мерке (Казахстан) Джамбульская обл. – 3 час.
3. Ст. Тобол Кустанайская обл. – 1, 5 час.
4. Ст. Карталы-1 (Россия) Челябинская обл. – 2,5 час.
5. Илецк-1 Оренбургская обл. – 1,5 час.
6. Ст. Жайык (Семиглавый Мар) после г. Уральск – 1,5 час.
7. Ст. Озинки на границе с Саратовской обл. – 2 час.
8. Ст. Валуйки на границе с Харьковской обл. – 1 час.
9. Ст. Тополи (Украина) – 0,5 час.

Прибытие в Киев в 09.52.

В Астане я обнаружил, что из столицы Казахстана каждый день (даже по несколько раз) в Алма-Ату ходят поезда. Таким образом походы по Сев. Тянь-Шаню – в Заилийский и Джунгарский Алатау наименее тяжелы в отношении добиралова. В 17.36 садишься на поезд №108 Киев-Астана, через трое суток – в 22.38, уже в Астане. Ближайшим поездом через сутки уже в Алма-Ате. А оттуда уже известно. Сравнительно быстро – $3+1,5 = 4,5$ суток до Алма-Аты. Удобно покупать билеты полностью «туда-обратно» по маршруту: *Киев-Астана-Алма-Ата и Алма-Ата-Астана-Киев*. Цена билетов примерно 420\$. Отправление 4 раза в неделю по пн., ср., пт., вс.

Теперь о негативах. Из всех республик Средней Азии, где побывал, Казахстан произвёл самое плохое впечатление по двум причинам:

1. Наглость и обман таможенников (сколько бывал за границей таких крупных в смысле толстых нигде не видел). Это можно объяснить и длительностью стоянки на границе (1,5-3 часа). Тогда почему не сократить стоянку? Так не успеешь ободрать пассажиров? Иначе не объяснить.
2. Такого страха в глазах окружающих пассажиров тоже никогда не видел.
3. В Астане столкнулся с проверкой документов на каждом шагу, чего в жизни никогда не испытывал. И мне объяснили по секрету, что это по всему Казахстану такое отношение к неказахам. Бедные менты на мизерную зарплату пытаются выжить благодаря русским и неказахам с помощью наездов и всяких ухищрений. Естественно в такой окружающей обстановке чувствуешь себя не очень. Спасало только то, что я оказывался гражданином Украины, с к-ой у Казахстана хорошие отношения, и менты разных уровней и вариантов печально или с обидой возвращали документы и билеты.

Вывод. Через и по Казахстану желательно ехать группой или, по крайней мере, вдвоём – это рецепт от проблем. Желательно, чтобы были куплены билеты туда и обратно.

Из всего вышеизложенного я сделал главные выводы:

Билеты на поезд надо брать туда и обратно желательно на весь транзитный участок ЖД маршрута. Билеты приобретать заранее, потому как в тех краях просто так билеты обратно меньше чем за месяц покупать накладно из-за отсутствия мест. Желательно ехать не одному. При желании дополнительных экскурсий по местным достопримечательностям, учитывать эти замечания. Возвращаться из Оша через Астану нежелательно. Лучше искать дорогу через Узбекистан.

Вот такая инфа и рекомендации.

II. 3. АВАРИЙНЫЕ ВЫХОДЫ С МАРШРУТА

Долина Арпы позволяет, во-первых, сравнительно быстро выйти к цивилизации – здесь легко встретить пастухов, а в устье Каракола есть домик со спутниковой антенной и парой мощных грузовых машин (по-видимому, в этом домике гостила во время похода группа Д. Шаповалова [3]).

Напротив, выход на запад осложнён длинными, часто довольно дикими и нехожеными ущельями, что усугубляет положение группы, попавшей в аварию на западе от хребта. На нашем маршруте аварийный выход должен был везде осуществляться либо по нитке маршрута, либо на восток, через долину Арпы.

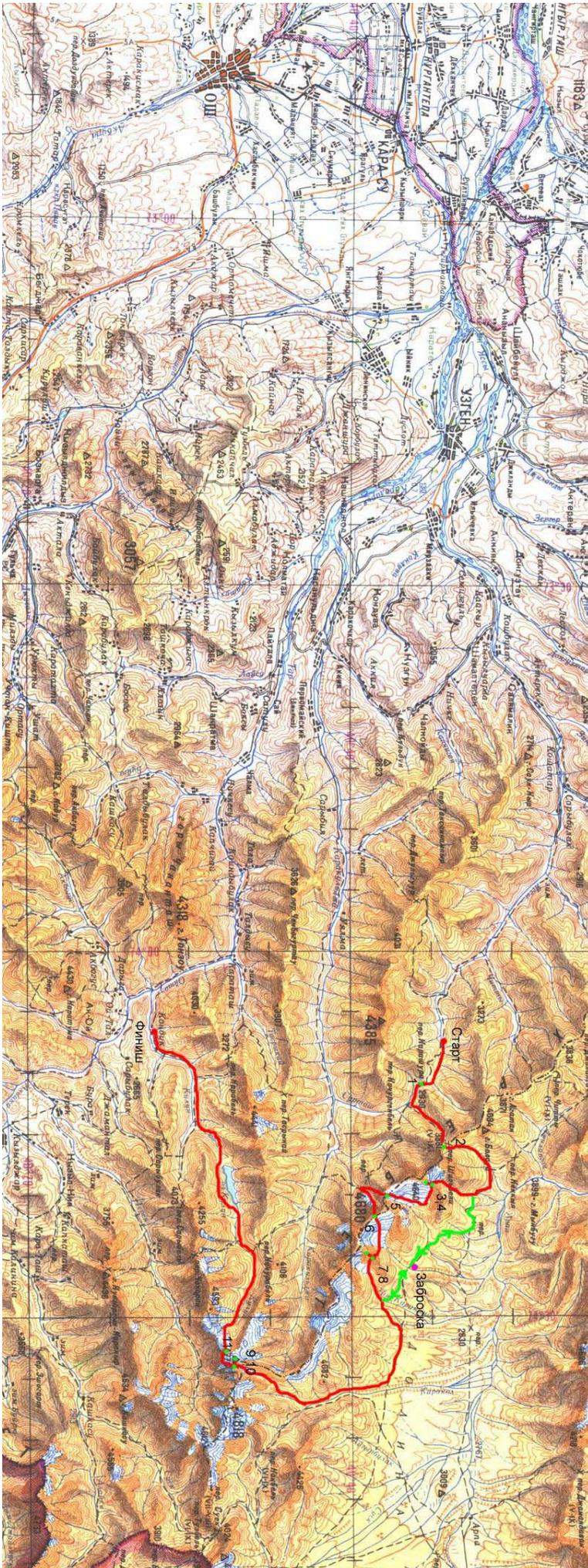
На самый крайний случай в группе имелась спутниковая связь (оператор Тюрария) и была оформлены страховые полисы (СК «РОСНО», Россия) на случай необходимости вызова вертолёт.

II. 4. ИЗМЕНЕНИЯ МАРШРУТА И ИХ ПРИЧИНЫ

У нас, конечно-же, был запланированный маршрут. Но как можно серьёзно рассчитывать на план в районе, о котором так мало известно, где прохождение всех перевалов делается впервые? Поэтому была запланирована целая серия запасных вариантов, образовывавших даже не нитку, а сеть маршрутов. И тем не менее мы прошли основной вариант, практически полностью, за исключением запланированного после прохождения перевала Диагональ участка *пер.27 (Мустер, ок.2Б, 4450, п/п)+г."Мустер" (ок.4600, ок.2А, п/в)- лед.Мустер-пер.Траверсный, ок.2А, 4500, п/п- пер.29 (Чон-Каракоман Юж, ок 2А-2Б, п/п)+г.4702 (ок.2А, п/в)рад.- р. Чон-Каракоман Юж*. Сокращение было сделано по двум причинам – во-первых, мы отстали от графика на 2 дня из-за неожиданностей, преподнесенных первопрохождениями, а во-вторых, после перевала Диагональ и восхождения на г. Чонг-Каракоман в группе чувствовалась усталость и желание немного отдохнуть в зелёной зоне. Впрочем, этот участок ещё при выпуске на маршрут в МКК рассматривался как маловероятный, т.е. такой, которым следует пожертвовать в первую очередь.

II. 5. СВЕДЕНИЯ О ПРОХОЖДЕНИИ МАРШРУТА УЧАСТНИКАМИ.

Все точки маршрута были пройдены группой в полном составе кроме радиальных восхождений на г.Чингиза Айтматова и г.Чонг-Каракоман, в которых не принимал участия Павлов А. В.



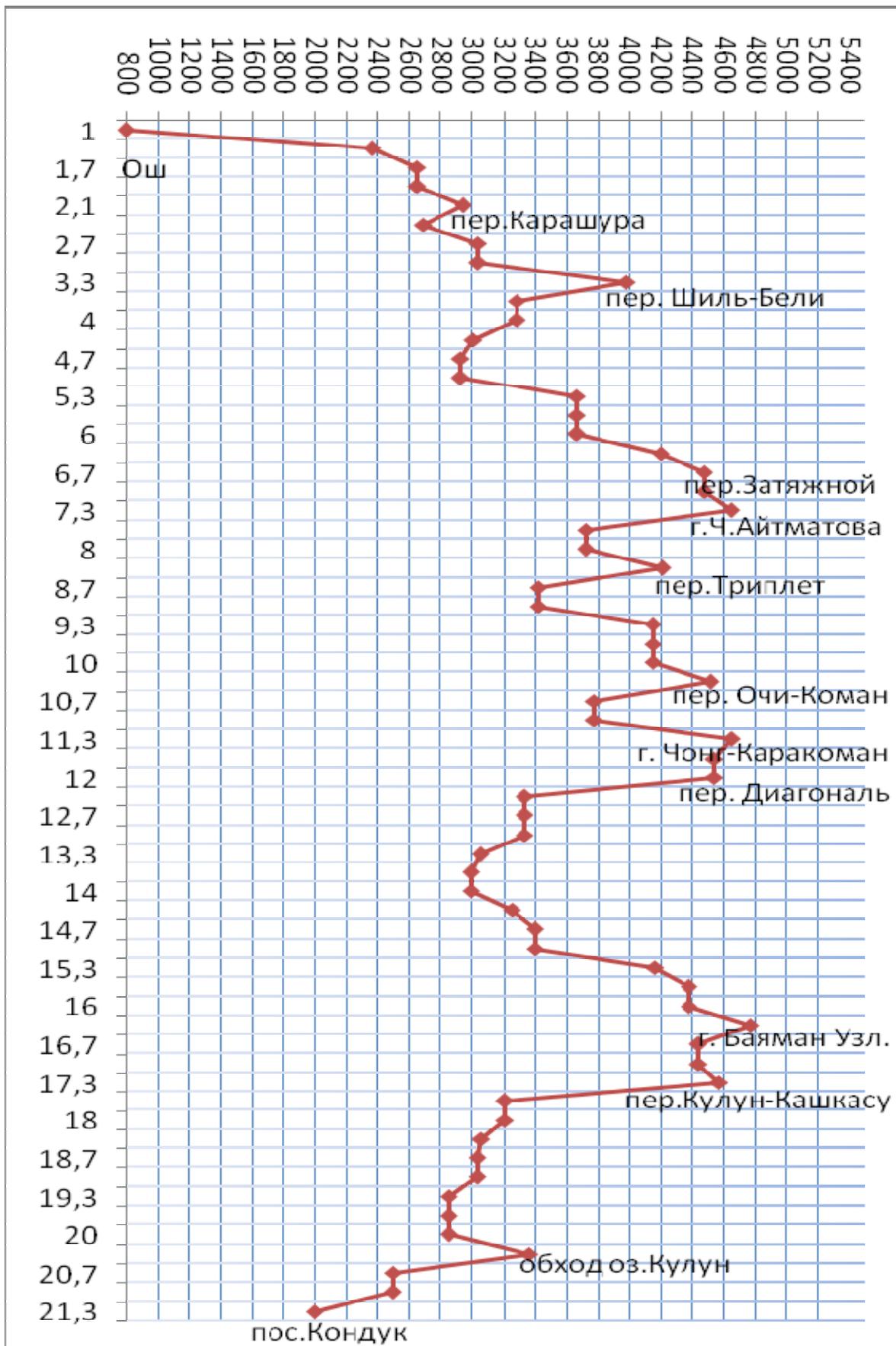
Пройденный маршрут.
 Цифрами обозначены: 1-пер.Карашура, 2-пер.Шиль-Бели Ложный, 3 - пер.Затяжной, 4-г.Чингиза Айтматова, 5-пер.Триплет, 6-пер.Очи-Коман,7-пер.Диагональ,8-г.Чонг-Каракоман, 9-пер.Баяман,10-г.Баяман Узл., 11-пер.Кулун-Кашкасу

Информация по перевалам к карте-хребтовке. (Использовано с любезного разрешения А.Пурикова. Оригинал и самая новая версия находятся в [5])

№	Название	Категория	Высота	Первопрохождение	Примечания
1	Кёккый	н/к	3081	местные жители	
2	Шильбели	>2Б, камни!	3881	--	перевал, вероятно, не существует
3				--	
4	Кызылбелес	н/к	3143	местные жители	
5		1Б		--	
6	Затяжной	2Б	4480	Савчинский Б., 2008	
7		1Б-2Б		--	проверить на ледопады
8	Кочургенбель	н/к	3156	местные жители	
9		?			
10		~2А		--	есть фото у Шаповалова
11	Учсеид	н/к	3550	местные жители	
12		2А-3А		--	есть фото у Шаповалова
13	Чапканкия	н/к	3493	местные жители	
14	Триплет	1Б	4210	Шаповалов, 2007	
15	Учсеид спортивный (назв условное)	3А?			сложный с СВ, без просмотра стремно
16	Очи-Коман	2Б	4520	Савчинский Б., 2008	
17	Учсеид Ю. 2 (назв условное)	2А-3А			есть фото с СВ
18	Дыра (назв условное)	2А-3А			есть фото с СВ
19	Улыбка (назв условное)	3А-3Б			есть фото с СВ
20	Аркар-Бель	н/к	2819	местные жители	
21	Водников	н/к		Шаповалов, 2007	
22	Мустер				Шаповалов присмотрел
23		?			
24		?			
25		3А-3Б			и неизвестно, ходится ли оно вообще
26		3А-3Б			и неизвестно, ходится ли оно вообще
27					
28					
29					
30					
31					
32					
33	Геннадий	2А-2Б		Никонов А., 2008, п/в	
34					
35					
36					
37					
38	Каракол	1А-1Б	4175	местные жители	
39					
40	Арпа-Кулун			Братков	
41	Баяман	2Б	4610	Савчинский Б., 2008	
42а	Двойной, западная седловина	2А	4640	Гладилин С., 2008, п/в (с севера)	с ледопадом л. Каракол -- 2Б
42б	Двойной, восточная седловина	~2Б-3А			
43					

44	Кашкасу	1Б	4380	местные жители	Название условное.
45	Ашуайрык Западный	2Б-3А	4570	Гладилин С., 2008, п/в	
46					
47					
48					
49а	Кульджа-Булак	1Б	4410	Гладилин С., 2008	
49б					
50					
51	Кульджа-Булак Восточный	2А	4390	Гладилин С., 2008	
52					
53					
54	Александра	3А		Никонов А., 2008	
55					
56	Сары-Булак	н/к		местные жители	
57	Сары-Бель	н/к		местные жители	
58	Чекайрек	н/к		местные жители	
59	Балганды	н/к		местные жители	
60					
61					есть фото у Шаповалова
62					есть фото у Шаповалова
63					есть фото у Шаповалова
64					
65	Намасте	3А		Никонов А., 2008	
66					
67					
68		>2А			Есть фото с В. у Браткова
69	Старых Контробандистов	н/к		местные жители	
70	Кокбель	н/к		местные жители	
71	Олимпийский	3А		Никонов А., 2008	
72	Джаман-Тал	н/к		местные жители	
73	Италмас	2А		Никонов А., 2008	
74					
75					
76					
77					
78					
79	Каракол Восточный	2А	4620	Гладилин С., 2008	с ледопадом л. Каракол -- 2Б
80					
81	Каракель Западный	2А-2Б	4590	Гладилин С., 2008	
82					
83					
84					
85					
86					
87					
88					
89					
90	Шиль-Бели Ложный	1Б	3980	Савчинский Б., 2008	
91	Диагональ	2Б	4530	Савчинский Б., 2008	
92	Кулун-Кашкасу	2А-2Б	4570	Савчинский Б., 2008	
93	Удмуртия	3А		Никонов А., 2008, п/в	vihodrebr

II. 6 . ВЫСОТНЫЙ ГРАФИК



II. 7. ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ ПРОХОЖДЕНИЯ МАРШРУТА

25.07.08 День 1. Согласно договорённости водитель заезжает за нами в 7:00. Грузимся, в 7:30 выезжаем из Оша. Едем по Бишкекской трассе через Кара-Су, далее сворачиваем к Узгену и Мырза-аке. Дорога до Кара-Су отличная, до Мырза-аке неплохая. В Узгене гуляем по древнему мавзолею. В Мырза-аке были около 9 часов. Здесь по договорённости с водителем меняем машину на Волгу, водитель которой обещает довезти нас до минеральных источников в ущ. Яссы (до курорта Кара-Шоро). От Мырза-аке дорога становится хуже и хуже, чем ближе мы подъезжаем к горам.

По долине Яссы дорога среднего качества – каменная «грунтовка» - но тем не менее дорожные знаки, предупреждающие об опасных поворотах, встречаются регулярно. Правда, сделаны они не из жести, а из толстых каменных плит, обработанных и покрашенных соответствующим образом.

Дорога несколько раз переходит с одного берега на другой по вполне приличным мостам.

На въезде в заповедник (ворота, охрана – см. [фото001](#)) платим по 100 сом с носа «за посещение заповедника» и аккуратно «съезжаем» с вопросов относительно нашего дальнейшего пути.

Через 5 минут подъезжаем к нарзану – запланированной начальной точке пешеходной части маршрута.

У нарзана очень людно, вода течёт из трубы, протянутой с левого (орогр.) берега на правый. Много полустационарных лагерей – палаток, юрт. Видно, что многие здесь живут подолгу – говорят, вода Кара-Шоро помогает избавиться от многих болезней желудочно-кишечного тракта.

После дегустации нарзана водитель предлагает за дополнительные деньги подкинуть нас ещё на 7 км выше. Мы слегка удивлены – по слухам дальше нужна машина повышенной проходимости – наши слова подтверждаются появлением нескольких грузовиков, спускающихся к нарзанам из верховий ущелья.

Тем не менее, соглашаемся – никогда раньше не думал, что на «Волге» можно вытворять такие чудеса – три переправы через реку глубиной по колено, движение по полному бездорожью (глубокая колея дороги не оставляет шансов «Волге»). В 12:30 мы на месте (см [фото002](#)). Его GPS координаты: 40.761230, 74.117520, высота 2365 м.

Обедаем, уничтожаем еду (арбуз, лепёшки), взятую из Оша. Рюкзаки огромные (24 дня), так что лишнего нести не хочется. Нас окружают любопытные ребяташки – пастухи на лошадях.

Происходит инцидент, задержавший нас на несколько часов. Пастушок просит у одного из участников подарить телескопическую лыжную палку. Понятно, в начале похода такие подарки в наши планы не вписываются и ему мягко отказывают. Тем не менее, палку даём посмотреть. Не успеваем оглянуться, как ребята на лошадях исчезают за поворотом долины. Естественно, вместе со взятой палкой. Её владельцу пришлось потратить несколько часов на поиски коша и возврат своего имущества.

В 15:00 наконец-то выходим. Двигаемся сначала по тропе, идущей по левому берегу. Вскоре тропа переходит на правый берег, где вливается в широкую дорогу, ведущую вдоль кошей.



Фото 001 Въезд в заповедник Кара-Шоро в ущ.Яссы



Фото 002 Начало похода. В ущелье Яссы

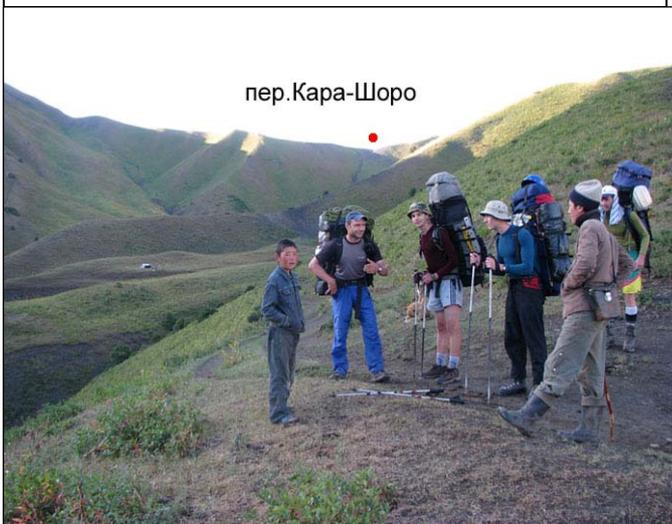


Фото 003 Перевал Кара-Шоро, н/к, вид с тропы, поднимающейся из долины р.Яссы.



Фото 004 Группа на пер.Кара-Шоро, вид на запад.



Фото 005 Группа в устье реки Шиль-Бели

Поднимаемся по дороге, которая вскоре опять переходит на левый берег и, постепенно сужаясь, опять превращается в торную тропу.

Согласно генштабовской "километровке" К-43-113 тропа, пройдя некоторое время по дну ущелья, вскоре резко серпантинами набирает высоту и идёт по-верху. Ничего подобного мы не наблюдали. Подыматься следует по торной тропе, идущей по низу ущелья и лишь позже начинающей плавный подъём в сторону пер.Карашура (по-видимому, искажённое Кара-Шоро), указанному на картах. Координаты точки поворота тропы в сторону перевала: 40.755590, 74.156510, высота точки ок. 2500 м. Двигаемся мы очень медленно (сказываются тяжёлые рюкзаки и расстройство желудка от обильной Ошской пищи у руководителя), поэтому поворота достигаем лишь через 2 коротких (по 20-30 мин) перехода. После ещё одного такого же перехода становимся на бивак в 30 м от тропы на удобной горизонтальной площадке. Рядом растут ивы, журчит ручей. Координаты бивака 40.751210, 74.168420, высота 2640 м. Внизу, в долине Яссы, видны коши.

26.07.08 День 2. Встаем в 5:00, около 6:00 к нам приходят гости – ребята-пастухи. С интересом наблюдают за нашими сборами, угощают айраном и куртмом (твёрдый солёный высушенный шариками сыр). Мы, чтобы не остаться в долгу, делимся нашим шоколадом.

В 7:00 выходим. За два коротких (по полчаса) перехода поднимаемся по торной тропе на пер. Карашура (н\к, 2947. Координаты перевала: 40,739590; 74,182940).

Долго отдыхаем, любуемся окрестностями (см. [фото004](#)). Вниз, в долину р.Сурташ ведёт слабая тропа. Спускаемся по ней и за 2 перехода оказываемся в устье р.Шиль-Бели (координаты 40.7255700, 74.2054400) (см. [фото005](#)). Отсюда поднимаемся по тропе, идущей вначале по правому берегу и лишь потом переходящей на левый (Внимание! Тропа по ущ.Шиль-Бели, указанная на генштабовской «километровке», не соответствует действительности). Река небольшая, переправа не составляет трудностей.

В 11:00 начинает припекать, встаем на обед на левом берегу под выступающей скалой, скрывающей нас от полуденного солнца. Спешить нам пока некуда – купаемся, спим, едим с наслаждением. В 13:15 выходим, вскоре вновь переходим на правый берег реки и через 20 минут встречаем пастуха-узбека, приглашающего к себе на чай. Завязывается разговор, пастух показывает нам расположенные неподалёку у реки нарзаны ([фото006](#), координаты 40.7446900, 74.2226700), утверждая, что они очень целебные. И вправду, через несколько минут снизу на лошадях появляется супружеская пара с ребёнком – приехали из Бишкека лечиться местной водой. Беседуем уже все вместе, киргизы угощают нас праздничными (сладкими) лепёшками. Хорошо киргизское гостеприимство, но нужно уходить.

За один переход останавливаемся у стрелки ручьёв (координаты 40.7653500, 74.2377100, высота 3030 м). Один из них вытекает из-под пер.Шиль-Бели, показанного на картах, а второй – из-под позже пройденного нами пер.Шиль-Бели Ложный. Идём на разведку в ущелье предполагаемого пер.Шиль-Бели (по правому орогр. ручью). Тропы нету, движемся сначала по небольшой галечной пойме, выше выходим на снежный мост, тянущийся над ручьём – во-видимому, это место часто «трамбуется» лавинами. Примерно в 300 м выше стрелки ручьёв дно ущелья сужается до нескольких метров, ручей образует водопад, ниспадающий с высоты 10 м (координаты 40.7653500, 74.2377100). По скалам левого борта начинаем облазить



Фото 006 Нарзан в ущ.Шиль-Бели. Общаемся с пастухом и его гостями



Фото 007 Долина левого притока реки Шиль-Бели, выводящая к пер. Шиль-Бели Ложный. Видна



Фото 008 пер.Шиль-Бели Ложный с Запада, показан путь подъёма группы. Кружком указано местонахождение тура.



Фото 009 Группа на седловине пер.Шиль-Бели Ложный

водопад. Становится неуютно – при движении с рюкзаками здесь явно понадобится верёвочная страховка. Решаем, что этот путь явно не соответствует скотогонному перевалу, который показывают на всех картах вплоть до масштаба 1:500 000. Возвращаемся.

Посылаем разведчиков вверх по левому орогр. ручью (фото007)– вдалеке виднеется седловина, визуальнo не превышающая по сложности 1А-1Б. Они возвращаются через 1.5 часа. Судя по их описанию, вдоль ручья есть овечьи тропы и сам перевал выглядит вполне проходимым.

Ночуем на стрелке ручьев. Ночью прошёл ливень, а наверху – снег, припорошивший гребни хребтов.

27.07.08 День 3.

II.8.1 ПЕР. ШИЛЬ-БЕЛИ ЛОЖНЫЙ, 3978, предлагаемая к.с. 1Б

СОЕДИНЯЕТ: долину левого верхнего притока р.Шиль-Бели и ледник Ойтал Южный (№53)

ПЕРВОПРОХОЖДЕНИЕ: неизвестно, по-видимому, посещался пастухами или охотниками. Туристское первопрохождение группой под рук. Савчинского, август 2008.

ОПИСАНИЕ ПРОХОЖДЕНИЯ (в направлении из ущ.Шиль-Бели на ледн.Ойтал Южный(№53)):

С бивака у стрелки ручьев выходим в 7:10.

Двигаемся сначала по слабозаметной тропе вдоль ручья, вытекающего из-под перевала, сначала по левому борту, затем – по правому. Тропа вскоре исчезает, точнее, превращается в серию узеньких бараньих тропок, траверсирующих склон. Движемся по травянистому склону, иногда по тропе. В верхней части – по осыпи, вначале мелкой и подвижной, выше – среднего размера, но всё такой-же подвижной. Рюкзаки очень тяжёлые (ресурс почти на 22 дня), акклиматизация пока слабая, движемся короткими переходами по 30 минут с отдыхом 15 минут.

Перевальный взлёт – живая средняя осыпь крутизной до 30-35”, поэтому, чтобы не съезжать на каждом шагу вниз, прижимаемся к скалам слева по ходу. Выход на гребень немного левее (по ходу) седловины. Выходим на седловину в 12:30, складываем тур, пишем записку. В 13:00 начинаем спуск.

Прямо вниз с седловины спускаться не стоит – здесь склон более крутой, и выводит на скальные сбросы. Мы траверсируем гребень 40м в сторону вершины 4232.8 (вправо по ходу подъёма) – здесь склон на спуск наиболее пологий, отсюда траверсом вниз влево двигаемся к виднеющемуся леднику. Спуск – крутая живая мелкая осыпь, в верхней части взлёта лежащая на скалах. Ниже осыпь становится крупнее. В 13:30 начинается снег, пурга. В 14:00 решаем стать на леднике, переждать пургу и перекусить. Перекус не очень удался – в суматохе переворачиваем котелок с приготовленной едой. Приходится обедать всухомятку. В 15:30 выходим, двигаемся вниз по морене, покрывающей ледник, потом по старым боковым моренам в долину ручьёв, вытекающих из-под перевала.



Фото 010 Начало спуска с пер.Шиль-Бели Ложный. Седловина отмечена красным кружком



Фото 011 Восточный взлёт пер.Шиль-Бели Ложный



Фото 012 спуск с пер.Шиль-Бели Ложный по лед. Ойтал Южный



Фото 13 Моренное озеро в долине Ойтала Южного

Здесь, ниже языка ледника, начинается хорошо заметная тропа, ведущая, по-видимому, из-под какого-то простого перевала через Ферганский хребет (**подробнее см. Дополнение: Существует ли перевал Шиль-Бели?**).

В 17:00 становимся на ночёвку на берегу мореного озера (см. **фото013**) в кармане правобережной морены.

Координаты озера: 40.7902200, 74.2691400

НЕОБХОДИМОЕ СНАРЯЖЕНИЕ: альпеншток или ледоруб каждому. На леднике Ойтал Южный(№53) могут понадобиться кошки.

ВЫВОДЫ: перевал – по-видимому, самый простой пусть из верховий р.Шиль-Бели в долину р.Арпа. Перевал двусторонний, с обеих сторон ключевой участок – крутой осыпной перевальный взлёт. По-видимому, более просто перевал проходится с запада на восток, т.к. западный склон менее крут и меньше съезжает под весом идущего.

28.07.08 День 4

С бивака у озера вышли в 7:00. Движемся по тропе, траверсирующей правый борт ущелья, вниз по ручью. Тропа взбирается всё выше и выше русла (точнее, русло уходит вниз гораздо быстрее тропы). Через 1 переход она начинает забираться вправо, в сторону отрога, разделяющего наше ущелье и лед. Кызыл-Белес. Движемся по тропе, стараясь её не терять – уж очень хорошо её направление совпадает с нашими желаниями – не нужно спускаться к реке и потом набирать лишние сотни метров так, как показано на карте. За 3 перехода (к 11:00) мы выходим к дороге, идущей параллельно Ферганскому хребту. Ещё один переход по этой дороге и к 12:00 мы останавливаемся у места перехода дороги через ручей, текущий из ледника Кызыл-Белес. Ручей кристально чист, т.к. вода течет не напрямую из ледника, а фильтруется – две струи ручья бьют прямо из вертикального поросшего травой склона древней передовой морены. Переход через ручей трудностей не представляет (только ноги нужно намочить).

Обедаем, составляем заброску. Решаем, что трое участников занесут её в район пересечения дороги с р.Очи-Коман, а остальные двое пойдут на разведку предстоящего перевала через отрог, разделяющий ледники Кызыл-Белес и Кичи-Каракоман. Группа с заброской уходит около 14:30.

Коротко события последующей половины дня такие:

- заброску, как и планировалось, оставили около реки Очи-Коман, засунув её в яму из камней и заложив изрядным количеством плит и булыжников сверху. Больше всего боялись сурков, поэтому «крепость» для заброски делали основательную. Но прежде, чем добраться до Очи-Комана, следовало перебраться Кичи-Каракоман, что во второй половине дня было совсем не шуточным заданием. Первый перешёл поток в удобном месте, способом маятника удерживаясь за верёвку. По перилам перешёл ещё один участник. Третий коллега остался ждать на другом берегу. После заноса заброски оба участника перешли по оставленным перилам назад и продёрнули верёвку. В лагерь группа вернулась лишь к 23:00.

- разведка перевала прошла успешно – был намечен путь подъёма на ледник, просмотрен перевальный склон и место возможного бивака на леднике. В 22:20 запищала рация – группа, относившая заброску, с перевала Кызыл-Белес сообщала о своём успешном возвращении.

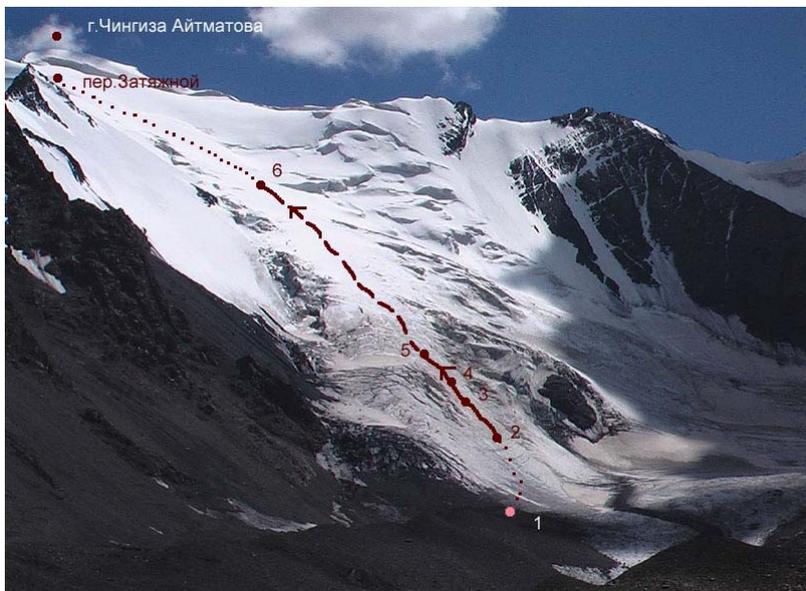


Фото 014 Взлёт перевала Затыжной. Вид с ледника Кызыл-Белес. Цифрами показаны: 1-место ночёвки; участок 1-2 - передвижение на кошках без организации групповой страховки; 2-5 - 3 верёвки перил, закреплённые с вечера; 5-6 - движение в связках с одновременной страховкой через ледобур; 6 - местонахождение широкой трещины, которая переползалась со страховкой; выше 6 и до седловины - движение по снегу в связках с одновременной страховкой.



Фото 015 Движение с одновременной страховкой на пер. Затыжной



Фото 016 Движение с одновременной страховкой на пер. Затыжной



Фото 017 Переползание трещины на пер. Затыжной (в р-не цифры 6 на фото 014)



Фото 018 Бивак на седловине пер.Затыжной. Вид с гребня г.Чингиза Айтматова.

В 23:00 группа воссоединилась. Произошел праздничный ужин, делились мнениями и впечатлениями от второй половины дня. По словам относивших заброску река Очи-Коман не только не уступает, но и намного полноводней Кичи-Каракомана. Позже нам придётся перейти её дважды, чтобы забрать заброску.

29.07.08 День 5. Полуднёвка.

С учётом вчерашнего позднего отбоя выходим поздно, около 11 часов. Поднимаемся на ледник по руслу пересохшего ручья и за три перехода (к 14:00) подходим к правобережной морене у подножия перевального взлёта (фото 014). Выкладываем из камней площадку, обедаем. После обеда трое участников провешивают на склоне имеющиеся три перильные верёвки.

30.07.08-31.07.08 День 6-7

II.8.2 ПЕР. ЗАТЯЖНОЙ, 4481, предлагаемая к.с. 2Б

СОЕДИНЯЕТ: ледник Кызыл-Белес (№58) и северную ветвь ледника Триплет (№62). Находится в северо-восточном отроге г.Чингиза Айтматова.

НАЗВАН: из-за протяжённости северного склона, потребовавшего прохождения около 1000 метров со страховкой через ледобуры и ещё около 500 м одновременного движения в связках по снегу по склону со средней крутизной 20-25*.

ПЕРВОПРОХОЖДЕНИЕ: группой под рук. Савчинского, август 2008.

ОПИСАНИЕ ПРОХОЖДЕНИЯ (в направлении с ледника Кызыл-Белес к северной ветви ледника Триплет (№62)):

Подъём на перевал представляет собой снежно-ледовый склон. В нижней части склона снега нету, трещины небольшие и хорошо заметные. Верхняя часть заснежена и содержит множество скрытых поперечных трещин, некоторые из которых достигают в ширину нескольких метров.

Выходим в 7:00. Выходим на ледник, одеваем кошки. К концу провешенных с вечера перил подходим к 7:30.

Быстро проходим 3 верёвки перил и дальше движемся с одновременной страховкой через бур двумя связками. Первый в первой связке вкручивает буры, последний в последней выкручивает, остальные лишь вщёлкивают и выщёлкивают верёвку в оставленные точки. Изредка меняемся, чтобы обеспечить первого бурами.

Так проходим ещё 9(!) пятидесятиметровок. Крутизна склона 10-30 градусов. Преимущественный уклон 20-25*. Наконец упираемся в большой разлом, скрытый под снегом. После некоторых колебаний и небольшой разведки лидер переползает его на животе, тщательно зондируя лыжной палкой. Остальные следуют за ним по перилам, закреплённым с одной стороны на фирновом якоре, а с другой - на ледобуре. Рюкзаки перетаскиваем отдельно.

Дальше склон становится более заснеженным, движемся с одновременной страховкой в связках до седловины перевала. В 14:30 выходим на седловину перевала.



Фото 019 Начало спуска с пер.Затяжной



Фото 020 Бергшрудн на спуске с пер.Затяжной



Фото 021 Траектория спуска с пер. Затяжной. Сплошная линия - спуск дюльфером, пунктир - в связках с одновременной страховкой



Фото 022 вид на пер.Затяжной и г.Чингиза Айтматова с юга, с северной ветви ледн.Триплет



Фото 023 Подготовка бивака у языка северной ветви ледника Триплет

На спуск – крутой (до 45-50* в верхней части) снежно-ледовый склон, подрезанный бергшрудом, забитым снегом. Спускаться начинаем на следующий день около 11 часов, после восхождения на г.Чингиза Айтматова.

Спускаемся дюльфером, верёвки крепим на ледобурах, снимаем при помощи самовыкрута. Наблюдаем интенсивное таяние, по склону льётся ручей. В нижней части закладываем крюк в траектории, чтобы обойти особенно глубокое место ручья.

Последняя верёвка спуска содержит траверс к наиболее узкому месту бергшрунда.

Ниже бергшрунда спускаемся в связках с одновременной страховкой по рыхлому снегу до 20-30*. Далее движемся в связках по ровной поверхности северной ветви ледника Триплет. Вскоре ледник становится открытым, развязываемся, обедаем.

После обеда спускаемся прямо вниз, придерживаясь правого борта ледника. На зелёных лужайках ниже языка ледника становимся на бивак.

Координаты седловины перевала: 40,747410, 74,315020.

НЕОБХОДИМОЕ СНАРЯЖЕНИЕ: ледоруб, кошки каждому. Ледобуры 12 шт на группу.

ВЫВОДЫ: Перевал – довольно сложная двухсторонняя 2Б. Северный склон менее крут (в среднем 20-25*), но имеет значительную протяжённость (около 1500 м). Южный склон гораздо короче (ок.350м), но и гораздо круче (до 45-50*). Мы не рекомендуем планировать этот перевал группам, не имеющим опыта прохождения препятствий 2Б к.с. Перевал, по видимому, не имеет ключевого значения, поскольку может быть обойдён с востока по сыртам долины р.Арпа. Впрочем, он вполне логично вписывается в нитку маршрута при попадании в верховья ледника Кызыл-Белес через седловины в гребне Ферганского хребта или его восточных отрогов. Перевал – отличная стартовая точка для восхождения на г.Чингиза Айтматова, вся сложность восхождения на эту гору – в подъёме на перевал.

II.8.3 г. ЧИНГИЗА АЙТМАТОВА, 4650, маршрут с ледника Кызыл-Белес по северному склону и северо-восточному гребню. Предлагаемая к.с. 2Б. С перевала Затыжной - 1Б.

НАЗВАНА: первовосходителями в честь знаменитого киргизского писателя Чингиза Айтматова.

ПЕРВОВОСХОЖДЕНИЕ: группой под рук. Савчинского, август 2008.

ОПИСАНИЕ ПРОХОЖДЕНИЯ (с седловины пер.Затыжной):

Выходим в 7:00, поднимаемся в связках с одновременной страховкой по широкому пологому фирновому гребню (фото 024) в направлении вершины. За 20 минут доходим до большого бершрунда (см. фото025) в северном склоне вершины. Бергшруд обходится слева по ходу по 15-тиметровому 35-градусному взлёту. На взлёте крепим перила. Это-ключ маршрута. Выше ключа крутизна склона увеличивается до 25*, движемся с в связках с одновременной страховкой (фото026).

В 8:30 выходим на вершину – широкий плоский участок гребня, покрытый плотным фирном (фото 027). Тур не складываем – не из чего. Фотографируемся на фоне окружающих вершин и идём вниз.



Фото 024(вверху) Маршрут подъёма на г. Чингиза Айтматова с пер. Затяжной. Показано местонахождение ключа - 15м взлёта до 35*

Фото 025(справа) Ключ маршрута на г. Чингиза Айтматова. Линией показан путь подъёма



Фото 026(слева) Выше ключа на г. Ч. Айтматова



Фото 027(слева) Группа на вершине г. Чингиза Айтматова. На заднем плане видна г. Уч-Сеид

На ключе последний спускается лазанием с нижней страховкой. Весь спуск занимает около 40 минут.

Координаты вершины: 40,698390; 74,354740

НЕОБХОДИМОЕ СНАРЯЖЕНИЕ: ледоруб, кошки каждому. Ледобуры 2-4 шт на группу.

ВЫВОДЫ: Вершина – отличный панорамный пункт, сложность восхождения на неё полностью определяется сложностью перевала Затяжной.

1.08.08 День 8.

С бивака у языка северной ветви лед. Триплет (№62) выходим в 8:00. Двигаемся по левому борту по осыпи, постепенно спускаясь к основному телу ледника Кичи-Каракоман, на которое выходим напротив южного языка ледника №63 – бывшего притока лед.Кичи-Каракоман (см. фото 028). Одеваем кошки и движемся в направлении седловины пер.Триплет (описание перевала см. в [3]). Перед выходом на закрытую часть ледника связываемся. Не зря – второй участник лидирующей связки вскоре проваливается по пояс. На седловину перевала выходим к 12 часам дня. Снимаем записку. Группы Липина [2], прошедшей этот перевал в противоположном направлении 3.08.2007, т.е. через 10 дней после первопроходцев.

Развязываемся, снимаем системы. Спускаемся, траверсируя правый склон, потом переходим вниз на снежник, который пересекаем в направлении к левому борту (см. фото032). Оттуда вниз вдоль ручья по его правому борту. Здесь двое участников по неосторожности сменили пластиковые ботинки на кроссовки – это было сделано явно преждевременно. Спуск достаточно крутой, проходит по конгломератно-осыпному склону, требующему жёсткой обуви.

Через 2 часа от перевала выходим к стрелке ручьёв. Первый из них, вдоль которого мы движемся, вытекает из-под пер Триплет, второй – из-под соседнего ледничка №54, который мы впоследствии назвали Каньонным.

Вода в обоих ручьях очень мутная, но неподалёку находим источник чистой воды (координаты 40.6867100, 74.3236000) и устраиваем возле него обед.

Во врем обеда пытаемся выбрать путь на ледник № 54 (Каньонный) – ручей, вытекающий из него, образует конгломератный каньон, который может потребовать слишком много усилий для своего преодоления, не говоря уже о камнеопасности. После обеда двое участников идут на разведку: один вдоль русла ручья по правому (орогр.) берегу – второй – по гребню старой левобережной морены (см. фото033). Участники возвращаются через 2 часа. Как и ожидалось, вдоль ручья понизу приемлемого прохода нету, более того, разведчик упустил в поток одну из своих телескопических палок, которую мы, несмотря на потраченные усилия, так и не смогли найти.

Проход к леднику был найден по гребню старой левобережной морены. На часах 16:00. С трудом находим неподалёку приемлемое место для бивака (координаты 40,68927; 74,33203) - правда, полчаса приходится ровнять площадку – весь рельеф здесь под уклоном, а сильно вниз (100-200м сброса высоты) к виднеющимся зелёным террасам спускаться не хочется – завтра наверх.



Фото 028 Путь группы к пер.Триплет по лед.Кичи-Каракоман



Фото 029 Вид на седловину пер.Триплет с ледника Кичи-Каракоман



Фото 030 Подъём в связках по закрытому леднику к седловине перевала Триплет



Фото 031 На седловине пер.Триплет



Фото 032 Путь спуска с пер.Триплет

2.08.08-3.08.08 День 8-9.

II.8.4 ПЕР.ОЧИ-КОМАН, 4520, предлагаемая к.с. 2Б

СОЕДИНЯЕТ: лед.Каньонный (№54 на карте) с запада и северную ветвь лед. Очи-Коман (№70) на востоке.

НАЗВАН: по имени ледника Очи-Коман, т.к. на данный момент это единственный и самый простой пройденный перевал с этого ледника через Ферганский хребет.

ПЕРВОПРОХОЖДЕНИЕ: группой под рук. Савчинского, август 2008.

ОПИСАНИЕ ПРОХОЖДЕНИЯ (даётся в направлении с ледника Каньонный на ледник Очи-Коман от слияния ручьёв, стекающих из-под пер.Триплет и пер.Очи-Коман):

Устье ручья, вытекающего из-под ледника Каньонный (в дальнейшем – руч.Каньонный), представляет собой скально-конгломератный каньон с крутыми высокими (до 500м) бортами. Движение по его дну, вдоль русла сопряжено с серьёзными пешеходными трудностями. Левый (орогр.) борт ручья являет собой древнюю ледниковую морену (см. [фото033](#)), по которой следует подниматься на ледник.

С бивака у слияния ручьёв, вытекающих из-под пер.Триплет и лед.Каньонного, выходим в 6:30. В удобном месте перепрыгиваем по камням ручей и за один переход поднимаемся по слабой тропе на гребень левобережной морены (см. [фото034](#)) (набор высоты 350м). Отсюда ещё один переход по гребню морены до языка ледника. В конце перехода морена заканчивается и приходится около 100 м проходить траверсом неприятного крутого скально-конгломератного склона ([фото035](#))

Язык ледника выглядит слишком страшно, чтобы напрямую на него соваться. После предварительной разведки находим проход по левобережному (орогр.) ранклюдту. В одном месте (около 20м) ранклюдт заполнен водой, поэтому облазим его по скалам (см. [фото036](#)). Сразу за облазом находим удобный выход на ледник. Одеваем кошки. Отсюда хорошо просматривается путь дальнейшего движения и наш перевал (см. [фото037](#)). Путь по леднику не такой короткий, как кажется сначала. До подножия перевала от начала движения (10:00) по леднику он занимает 3 часа. Сказывается неважное самочувствие одного из участников и рваность ледника (в верхней части он становится закрытым и мы движемся в связках) – через одну трещину даже приходится отдельно со страховкой перебрасывать рюкзаки ([фото038](#)).

У подножия перевала обедаем, наблюдаем за склоном. В левой по ходу части склона виден ручей (позже выяснится, что он вытекает из озера на седловине перевала), в правой – видны следы падения камней. Решаем сегодня на перевал не подниматься, ибо это будет означать ночёвку на его седловине, а мы хотим подлечить нашего коллегу. Более того, спешить нам не резон – все-равно к подножию следующего перевала мы завтра спустимся, а отдых сегодня нам более важен, чем завтра.

После обеда двойка провешивает 2 верёвки перил в направлении седловины ([фото039](#)). Третью провешивать не рискнули – ледник рваный и эта верёвка нужна как им для отхода, так и всех группе для подхода утром под перевал. Во время провески верёвок ручей с перевала превращается в небольшую реку, а со склонов мы наблюдаем массовые сходы небольших селей.



Фото 033 Ручей Каньонный в месте его слияния с ручьем из-под пер.Триплет. Кружком и цифрой 1 показано место ночёвки



Фото 034 Подъём по левобережной морене на подходе к леднику Каньонному



Фото 035 Неприятный траверс конгломератного склона на подходе к леднику Каньонному



Фото 036 Скальный участок при прохождении левого ранклюфта лед. Каньонного



Фото 037 Пер.Очи-Коман с запада, с ледника Каньонный. Показан путь подъёма группы



Фото 038 Раздельная переправа рюкзаков и людей через разлом на лед.Каньонный

Выходим в 6:50 (чёртов примус «сожрал» выигрыш от более раннего подъёма), за 15 минут подходим под перевал, в нижней части траверсируем склон влево от пробки через бергшруд к провешенным перилам. Поднимаемся по провешенным верёвкам и провешиваем ещё 5 штук по льду. Итого – 7 верёвок, средняя крутизна 30-35”. Выходим на седловину (последние 15 метров неприятная подвижная осыпь, проходим по перилам) в 10:00. Седловина – огромное снежное поле (фото043) с небольшим озерцом, которое во второй половине дня создаёт на западном склоне перевала настоящий водопад. На седловине задерживаемся долго (более часа): организуем разведку спуска, складываем большой тур, перекусываем.

Спуск (см. фото044) представляет собой пологий склон, изрезанный трещинами и сильно заснеженный в верхней части. Спускаемся с одновременной страховкой в связках, выбирая путь между зонами трещин. В конце заснеженной части склона (см. фото046) – через 1 переход - останавливаемся на обед. Гремит, сгущаются тучи, поднимается сильный ветер, поэтому в ожидании дождя ставим палатку. Долго (с 12:00 до 15:00) обедаем – сказывается отсутствие воды и непонятное поведение погоды – мы не решаемся выходить из палатки, «за окном» то ли снег, то ли дождь. В 15:00 выходим, находим (иногда с предварительной разведкой) проходы между зонами трещин. Наконец, упираемся в небольшой ледопад (такие обычно придают перевалам сложность 2А), проходим его в связках с одновременной страховкой, в 17:00 становимся на бивак на леднике Очи-Коман (см. фото046). На биваке долго машем ледорубами и носим камни – ледник голый, а удобной для ночёвки морены не видно. В результате ночуем на льду.

Координаты перевала: 40,698390; 74,354740

НЕОБХОДИМОЕ СНАРЯЖЕНИЕ: ледоруб, кошки каждому. Ледобуры 4 шт. на верёвку, основные верёвки из расчёта одна на 2-3 чел.

ВЫВОДЫ: Перевал – средняя по сложности 2Б. Западный склон крутой (ср. крутизна 30-35”, но местами встречаются участки до 40”), протяжённостью 7 верёвок (330м). Он является определяющим. Подход под западный склон по сложности соответствует препятствию 1Б-2А. Восточный склон перевала более пологий и при соответствующем состоянии ледопадов и подготовке группы не требует перильной страховки. Подъём по нему соответствует 2А к.с. Путь спуска на восток, пройденный нами, по-видимому, не является самым простым (нами он был выбран из соображений близости с следующим препятствию – пер. Диагональ). Путь, по-видимому, не требующий преодоления ледопада, показан пунктиром на фото046.

При преодолении перевала следует учитывать:

- с запада на леднике Каньонный – опасность камнепадов и схода селевых потоков. Опасность сильно возрастает в послеобеденное время. Это следует иметь ввиду при возможном выборе места бивака.
- с востока - опасность ледовых обвалов (а в снежный год - лавин) со склона Ферганского хребта. Следы таких обвалов мы наблюдали во время спуска. Во избежание попадания под обвал рекомендуем держаться от склона подальше. На протяжении спуска мы лишь один раз пересекли след обвала (см. фото046), причём сделали это практически бегом, для того, чтобы максимально сократить время пребывания в опасной зоне.



Фото 039 Вид на взлёт пер.Очи-Коман от места бивака. Две точки на склоне - ребята, завешивающие перила на следующий день



Фото 040 Взлёт пер.Очи-Коман



Фото 041 Работа первым в нашей команде - дело сугубо добровольное ;))



Фото 042 Подъём на пер.Очи-Коман. Показан путь группы по леднику Каньонный. Кружок - место бивака



Фото 043 Широкая седловина перевала Очи-Коман



Фото 044 Спуск с пер. Очи-Коман. Виден ледник Очи-Коман, пер. Диагональ и вершина Чонг-Каракоман

4-5.08.08 День 10-11.

II.8.5 ПЕР. ДИАГОНАЛЬ, 4534, предлагаемая к.с. 2Б

СОЕДИНЯЕТ: южную ветвь лед.Очи-Коман и лед. Чонг-Каракоман.

НАЗВАН: первопроходцами за сложную траекторию подъёма.

ПЕРВОПРОХОЖДЕНИЕ: группой под рук. Савчинского, август 2008.

ОПИСАНИЕ ПРОХОЖДЕНИЯ (даётся в направлении от лед.Очи-Коман на лед.Чонг-Каракоман):

В 7:00 после долгих раздумий (сильный ветер, то и дело накрапывающий дождь - непонятная погода) выходим с бивака в сторону перевала. Движемся в кошках по открытому леднику, не связываемся. За 30 минут подходим под взлёт, начинаем работать на склоне (фото 049). Первые две верёвки (крутизна до 40") проходим по перилам, дальше связываемся и двигаемся с одновременной страховкой через ледобур, постоянно забирая влево. В 9:00 выходим на широкое «поле» перегиба склона. Переодеваемся (утром было очень холодно, а в 9:00 солнце уже жарит вовсю), отдыхаем. Дальше движемся по слабонаклонному леднику в связках с одновременной страховкой. Ледник местами открытый, местами глубокий снег. Не доходя до края «поля» начинаем подъём сначала прямо вверх, потом забираем вправо по ходу. Становится круче, движемся с одновременной страховкой через ледобур. Выше становится положе, снег глубже, приходится слегка тропить. Обходим справа по ходу огромную трещину, и, круто повернув влево, траверсируем снежный склон над ней (участок перед цифрой 4 на фото047). При большем количестве снега такой манёвр представлял бы серьёзную лавинную опасность, но сейчас снег слежавшийся, свежий давно не выпадал, следов лавин на этом склоне нету. По окончании траверса провешиваем ещё 2 верёвки влево-вверх по крутому льду (до 35") (участок от цифры 4 до седловины на фото047) и в 13:00 выходим на седловину перевала.

Спуск прямо вниз на Чонг-Каракоман опасен (крутая осыпь, сбросы, лёд). Логичный простой спуск находим позже, после восхождения на соседнюю безымянную вершину, которую решаем назвать Чонг-Каракоман.

Ночуем на седловине. Спуск начинаем в 7:15. Сначала траверсируем гребень (участок 2-3 на фото053) - жандармы на гребне обходим либо перелазим через верх - до начала отрога справа по ходу, где (точка 3 на фото053) и устанавливаем тур. Отсюда спускаемся по осыпному склону на седловинку отрога (точка 4 на фото053), одеваем кошки и движемся вниз по некрутому (до 20-25") ледничку. Для прохождения бергшрунда (точка 5 на фото053) провешиваем верёвку перил, дальше в связках по леднику. У языка ледника (9:15) развязываемся, снимаем кошки.

Отсюда спуск по крутому конгломерату в левобережный карман ледника Чонг-Каракоман. Карман очень удобен для передвижения – в 11:00 мы уже отдыхаем у места разлива р.Чонг-Каракоман (координаты 40.690930, 74.471970).

Координаты перевала: 40,683110, 74,411110

НЕОБХОДИМОЕ СНАРЯЖЕНИЕ: ледоруб, кошки каждому. Ледобуры 6 шт на связку, перильные верёвки из расчёта одна на 2-3 чел.



Фото 045 (сверху) Прохождение ледопада в нижней части спуска с пер.Очи-Коман



Фото 046(справа вверху) Путь спуска группы с пер. Очи-Коман. Цифрами показаны:1-проход в опасной близости от склона, пересечение следов ледового обвала, 2- место обеда,3- ледопад в нижней части спуска, 4 - место бивака. Пунктиром показана траектория возможного спуска на среднюю ветвь ледника Очи-Коман, позволяющая обойти ледопад.



Фото 047(справа внизу) Путь подъёма на пер. Диагональ. Цифрами показаны: 1-2-3 и 3-4- седловина перевала - участки движения по перилам. Остальной путь пройден с одновременной страховкой (на льду - через ледобур)



Фото 048 Нижняя часть взлёта пер.Диагональ



Фото 049 Движение по перилам на участке 1-2 (по фото 047).



Фото 050 Лидер на участке 4-5(по фото 047)



Фото 051 Траверс склона перед участком 4-5(по фото 047)



Фото 052 На седловине пер.ДиAGONаль. Позади вершина Чонг-Каракоман



Фото 053 Путь спуска с пер. Диагональ. Цифрами показаны: 1 - г.Чонг-Каракоман, 2- место ночёвки, 3- местоположение тура и начало спуска, 4 - седловина на спусковом отроге, 5-бергшруд на спуске.Пунктиром показан путь с другой, невидимой стороны гребня.



Фото 054 Начало спуска (на участке 3-4 по фото 053)



Фото 055 Преодоление бергшрунда дюльфером

ВЫВОДЫ: перевал – красивая средняя по сложности односторонняя 2Б. От руководителя требуется наблюдательность и правильный выбор тактики и направления передвижения в зависимости от состояния склона и опыта группы. К варианту, выбранному нами (с траверсом склона выше большого разлома) и прохождением большей части склона с одновременной страховкой не следует относиться как с догме: в более снежный год этому варианту следует предпочесть подъём в лоб по льду на седловину (точечный пункт на [фото047](#)) – это потребует больше перильных верёвок, но сильно уменьшит опасность подрезания лавины; более слабой группе при прохождении может понадобиться не 4 перильных верёвки, а 6-8, даже при движении по нашей траектории.

Спуск, найденный нами, имеет очевидные варианты, возможно, позволяющие по осыпи обойти ледник, вместе с ним бергшрунд, а значит и вовсе избежать провески перил. Будет ли такой вариант менее напряжённым мы утверждать затрудняемся.

Перевал вполне проходится за один день, даже с восхождением на г.Чонг-Каракоман. Наша задержка на седловине объяснялась необходимостью разведки спуска, на которую было потрачено определённое время.

II.8.6 г.ЧОНГ-КАРАКОМАН, 4644, маршрут по северо-западному и северо-восточному гребню, предлагаемая к.с. 3А альп/2Б тур. С перевала Диагональ 1Б.

ПЕРВОВОСХОЖДЕНИЕ: группой под рук. Савчинского, август 2008.

ОПИСАНИЕ ПРОХОЖДЕНИЯ (с седловины пер.Диагональ):

Выходим в 7:00, поднимаемся в связках с одновременной страховкой по некрутому (до 20*) местами острому, местами разорванному фирновому гребню в направлении вершины. Через 20 минут после начала подъёма снимаем кошки - начинаются разрушенные скалы. С попеременной страховкой через выступы проходим ключ маршрута – обход слева от гребня небольшого скального жандарма ([фото058](#)). Отсюда ещё 100 метров по широкому гребню ([фото059](#)) до вершины. Вершина – небольшая скальная площадка ([фото060](#)). Отличная панорамная точка – видны ледники Очи-Коман, Чонг-Каракоман, просматриваются западные отроги Ферганского хребта.

На вершине проводим 40 минут – много фотографируем, складываем тур, оставляем свою записку. За 20 минут спускаемся по пути подъёма к палатке на седловине перевала.

Координаты вершины: 40,681640; 74,406540

НЕОБХОДИМОЕ СНАРЯЖЕНИЕ: ледоруб, кошки каждому. Ледобуры 2 шт на группу.

ВЫВОДЫ: Вершина – отличный панорамный пункт, видимый на многие километры вокруг, сложность восхождения на неё полностью определяется сложностью перевала Диагональ.

5.08.08 День 11 продолжение. Возле разлива реки переодеваемся, отдыхаем. Отдых слегка портит отсутствие питьевой воды: вода в Чонг-Каракомане по составу близка к цементному раствору. Правда, на другом берегу виднеется мощный ручей, бьющий со склона древней морены - по-видимому, очень чистый. Жарко. Долго не решаемся перейти реку – ближайший к левому берегу (на котором мы находимся) рукав самый мощный и вызывает опасения. В конце-концов один из

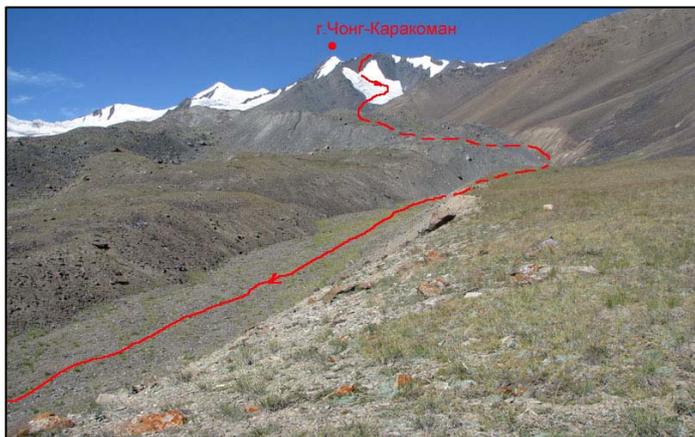


Фото 056 Спуск с перевала Диагональ и прохождение ледника Чонг-Каракоман. Пунктиром показано движение по левобережному моренному карману на невидимых на фотографии участках



Фото 057 На западном гребне г. Чонг-Каракоман



Фото 058 Перед ключом маршрута на Чонг-Каракоман



Фото 059 Вершинный взлёт г. Чонг-Каракоман. Вид с ключа.



Фото 060 На вершине Чонг-Каракоман. Вид на восток



Фото 061 брод через поток из-под ледника Итыльген

участников переходит реку – остальные рукава гораздо проще первого – и приносит воду с противоположного берега. В последствии мы ещё не раз в этот день переходили реку туда-назад – за водой и умыться в чистом ручье.

После обеда (около 14:00) тройка участников уходит за заброской в долину Очи-Комана. Не тут то было – к 19:00 они возвращаются несолоно хлебавши – перейти Очи-Коман, чтобы забрать заброску, не удалось – очень мощный и глубокий поток, вода прибывает буквально на глазах. Решаем повторить попытку завтра утром.

6.08.08 День 12.

В 6:00 выходим за заброской, в 7:00 мы у реки Очи-Коман. Подходим к месту, выбранному ещё вчера для переправы и по одному переходим на другой берег. Поток мощный, заливал почти по пояс.

Находим заброску, раскидываем её по рюкзакам и быстро возвращаемся назад. 7:15. Хух! Перешли. Такое впечатление, что ещё через 20 минут было бы уже поздно – вода стремительно прибывает.

Возвращаемся в лагерь на разливе Чонг-Каракомана. Раскидываем по рюкзакам заброску, перепаковываемся и к 11:00 выходим. Чонг-Каракоман переходим без труда – сказывается вчерашний опыт походов за водой. Двигаемся по долине Арпы по слабой тропе в направлении на восток. В 11:30 подходим к потоку, вытекающему из лед. Итыльген (№77). Находим через него несложный брод (его координаты 40.693510, 74.488740) – переходим по одному (см. [фото 061](#)). Далее движемся по слабой тропе. Обедаем в неподалёку от впадения в Итыльген его правого притока на пастбище – много коров, яков, лошадей. Пастухов не видно, что нас огорчает – хочется разнообразить походную пищу чем-то молочным. После обеда переходим приток и по натопанной тропе взбираемся на отрог, ограничивающий его долину справа. Вскоре тропа выходит на дорогу, показанную на карте. По дороге около 3 переходов до долины реки Каракол. Впрочем, у нас это забирает больше времени, т.к. по пути мы набредаем на пастушью юрту и гостеприимные киргизы утоляют нашу жажду шикарным кумысом.

По долине Каракола (по его левому орогр. берегу) бредём довольно медленно – сказывается усталость за день. Вода в Караколе буквально чёрная, использовать её для приготовления пищи желания нету, решаем идти до пересечения первого чистого ручья.

За час пересекаем несколько пересохших русел. Время 19:30. Решаем спускаться к Караколу и там становиться на бивак. А с водой – как получится. Но нам везёт – на берегу находим чистую отстоявшуюся воду в медленно текущей боковой струе.

Какой-то дивный вечер - звёздное небо и совершенно не хочется спать, хотя с 6 утра на ногах. Долго беседуем и заваливаемся спать лишь за полночь. Сегодняшний день приносит ощущение путешествия.



Фото 062 Вход в ущ. Каркакол. На заднем плане, по-видимому, пик Хаокан Сев.(4818)



Фото 063 Верховья р.Каракол. Ледник Баяман не виден - он справа за углом



Фото 065 Вечерняя навесная переправа через поток из-под ледника Баяман



Фото 066 Конечная морена лед. Баяман. Стрелкой показан путь группы - по правобережному моренному карману



Фото 067 Движение по правобережному моренному карману лед.Баяман



Фото 068 Перед прохождением ледопада Баяман

7.08.08 День 13

Встаем, учитывая вчерашний отбой, поздно. В 10:00 выходим и через 20 минут подходим к левому притоку Каракола, текущему из ледников №80,81,82. Поток довольно бурный, но вполне «бродибельный». На поиск удобного места уходит некоторое время, но через 20 минут вся группа по одному переходит на его правый берег. Выжимаем мокрые стельки и идём дальше. Поддавшись соблазну, спускаемся вниз к Караколу (нужно было идти вверх по тропе), через 20 минут понимаем свою ошибку – тропа исчезает, начинаются серьёзные прижимы. Взбираемся в первом удобном месте на высокий борт долины – так и есть, здесь проходит хорошая натоптанная тропа.

Двигаемся по ней – тропа идёт сначала высоко над Караколом, потом берег опускается, тропа переходит на речную гальку. Переходим ещё один левый приток Каракола, вытекающий из ледников №85, 86 – он существенно мельче своего коллеги ниже по течению – ноги мочим чуть выше, чем по косточки. Сразу же за потоком справа по ходу встречаем нарзан, набираем его в бутылки, т.к. вода в Караколе по прежнему совершенно черного цвета.

Около 14:00 останавливаемся на обед возле следующего левого притока, брод через который также несложен. В 16:15 выходим и к 17:00 достигаем потока, вытекающего из-под языка ледника Баяман. Поток мощный, течёт в узкой щели, поэтому довольно глубокий. Вода в нём такая же чёрная, как и во всём Караколе. Место для ночёвки на нашем берегу неудобное – ветренно и нету ровных площадок. На другом берегу потока виден чистый ручей и горизонтальные травянистые площадки неподалёку. Решаем переправиться через поток, хотя осознаем, что завтра утром это будет сделать гораздо легче. Но очень не хочется ходить за чистой водой за 2 км, к месту обеда. Решению способствует узкое место – здесь можно перепрыгнуть через ревуший поток. Первый со страховкой перепрыгивает на тот берег и закрепляет верёвку за большой валун, на который наваливает сверху ещё десяток камней побольше. На нашем берегу крепим верёвку в щели между монолитными плитами. Натягиваем навесную переправу. Переправляем рюкзаки, людей. Сдёрг представляется рискованным, поэтому последний повторяет маневр первого – перепрыгивает через поток со страховкой.

В 19:00 мы уже готовим еду и наслаждаемся идиллией – травка, цветочки, чистый ручей. А на заднем фоне – огромный вал конечной морены ледника Баяман (фото 066).

8-9.08.08 День 14-15

II.8.7 ПЕР. БАЯМАН, 4613, предлагаемая к.с. 2Б

СОЕДИНЯЕТ: лед. Баяман (№90, другое название лед. Каракол) на севере и лед. Кашкасу Вост. (№111) на юге. Сложность указана при прохождении от языка ледника Баяман до верхнего цирка лед. Кашкасу Вост. (например, в связке с пер. Кулун-Кашкасу. Нижняя часть ледника Кашкасу Вост. по информации С.Гладилина (т/к Вестра, г.Москва) сильно разорвана и визуально «тянет» на 3Б.

НАЗВАН: первопроходцами по местному названию ледника Баяман.

ПЕРВОПРОХОЖДЕНИЕ: группой под рук. Савчинского, август 2008.



Фото 069 Ледопад Баяман. Круглом показано примерное место выхода из ледопада



Фото 070 Прохождение ледопада Баяман. Стрелкой показан дальнейший путь группы



Фото 072 Петляние между трещин на верхнем плато лед.Баяман



Фото 071 Верхнее плато лед.Баяман



Фото 073 Северный взлёт перевала Баяман. Цифрами показаны места организации станций при движении по перилам

ОПИСАНИЕ ПРОХОЖДЕНИЯ (даётся в направлении от языка лед.Баяман до верхней западной камеры лед.Кашкасу Вост.).

Выходим в 7:00 с бивака у языка ледника Баяман на правом берегу потока, вытекающего из-под него. Движемся по удобному правобережному карману. Карман проходит вдоль большей части ледника – аж до ледопада, перекрывающего его от борта до борта. В 9:15 подходим к ледопаду (см. [фото 068](#)). Делаем большой привал: наблюдаем за ледопадом, просматриваем путь, одеваем кошки, системы, намазываемся кремом, делаем лёгкий перекус.

В 10:00 выходим. Ледопад открытый, поэтому двигаемся не связываясь, на сложных участках с гимнастической страховкой и на три такта. Пересекаем ледопад слева направо, в направлении просмотренного выхода (см. [фото069](#)). К 11:30 проходим ледопад, поднимаемся на плато выше него и устраиваем обед. Плато сильно разорвано, но проходы хорошо просматриваются. После обеда выходим в 13:30, проходим плато, поднимаемся в перевальный цирк и в 15:45 останавливаемся там на бивак на высоте 4480 м. Одна связка уходит для провески перил на завтра. Впрочем, вскоре начинается пурга и ребята возвращаются, провесив лишь одну верёвку.

Утром выходим в 6:45, за 15 минут подходим к концу провешенных с вечера перил. Поднимаемся по ним – крутой (50*) твёрдый фирн. Далее вешаем перила до седловины. Сначала по фирну до 30* 20м подход под бергшруд. В самом узком месте есть ненадёжная пробка, дальше короткая (1.5м) вертикальная стенка, отсюда вверх ещё 20 м склона около 60*. Лидер проходит этот участок без рюкзака, потом спускается за ним. Следующие две верёвки – до выхода на седловину - крутизной 60*. Лидер двигается с рюкзаком, но крутит достаточно много промежуточных буров. В 11:20 вся группа выходит на седловину. Складываем тур, оставляем записку.

Спуск начинаем в 15:30 после радиального восхождения на г. Баяман Узловая (4773). По крутой осыпи с выходами льда на кошках спускаемся на ледник Кашкасу. У основания перевального взлёта при переходе через бершруд организовываем короткие перила.

Отсюда ещё 20 минут хода до верхнего плато западной камеры ледника Кашкасу Вост., где мы становимся на бивак.

Координаты перевала: 40,547210, 74,563230

НЕОБХОДИМОЕ СНАРЯЖЕНИЕ: ледоруб, кошки каждому. Ледобуры 4 шт. на верёвку, основные верёвки из расчёта одна на 2-3 чел.

ВЫВОДЫ: Перевал – сложная, но принципиальная 2Б (в связке с пер.Кулун-Кашкасу он обеспечивает, по-видимому, простейший путь с лед. Баяман на лед. Кулун). Эта сложность легко обеспечивается одним только ледопадом, а ведь после него ещё нужно перелезть через бергшруд и пройти 4 верёвки крутизной 50-60*. Южный перевальный взлёт напротив, несложен и «тянет» не больше, чем на 1Б ([фото077](#)). Существует много вариантов преодоления северного перевального взлёта в зависимости от состояния наддува, свисающего по всей длине седловины, от наличия снега на склоне и проходивельности бершрунда. По нашему пути не было карниза, была пробка, облегчающая преодоление бергшрунда и не было следов ледовых обвалов и схода лавинок. Одновременно левее и правее нашего маршрута такие следы наблюдались. В любом случае, проходить северный склон перевала рекомендуется ранним утром, до прогрева склона восходящим солнцем.



Фото 074 Преодоление бергшрунда (участок 2-3 на фото 073) на взлёте пер.Баяман



Фото 075 На перилах в верхней части взлёта пер.Баяман



Фото 076 На седловине пер.Баяман. Вид на восток



Фото 077 Южный взлёт пер.Баяман. Вид с ледника Кашка-Су

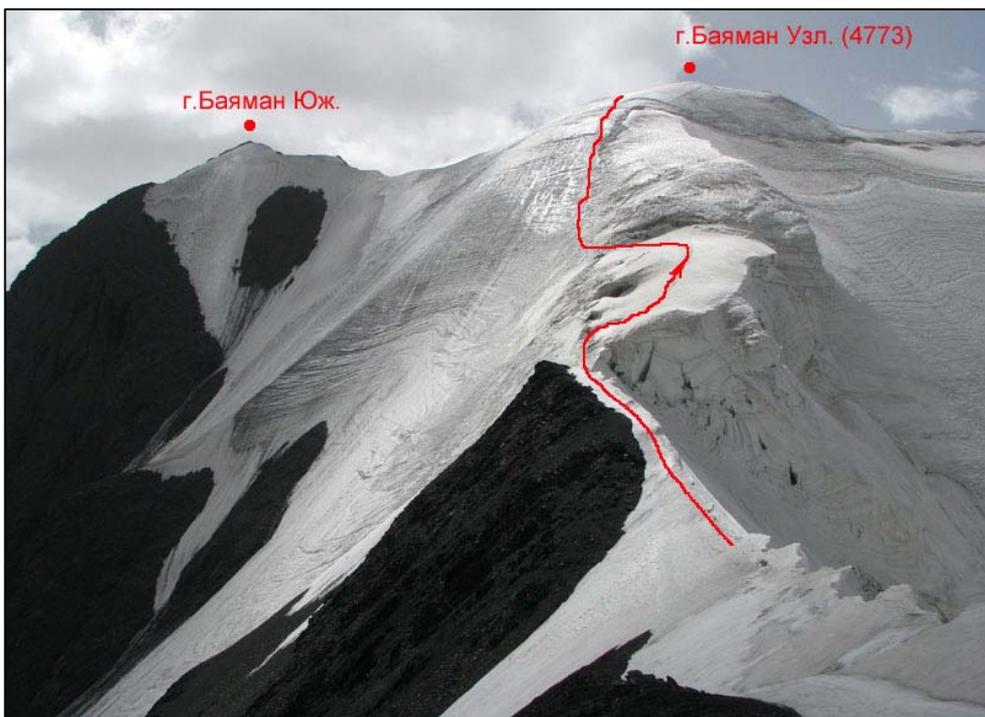


Фото 078 Маршрут на г.Баяман Узловая(4773) с пер.Баяман

II.8.8 г.4773 (БАЯМАН УЗЛОВАЯ), 4773, маршрут по северному склону и восточному гребню с ледника Баяман, предлагаемая к.с. 3А-3Б альп (2А+2Б тур.). С перевала Баяман 2А.

ПЕРВОВОСХОЖДЕНИЕ: группой под рук. Савчинского, август 2008.

ОПИСАНИЕ ПРОХОЖДЕНИЯ (с седловины пер.Баяман – см. [фото078](#)):

С седловины перевала выходим в 12:00. Двигаемся двумя связками. Горизонтальную, острую часть гребня, преодолеваем по левому по ходу склону, ниже линии отрыва карниза, свисающего на север (направо). Далее выходим на всякий ледничок и по нему справа обходим зону трещин. Наклонное плато ледничка тоже заканчивается разломами, которые обходятся теперь уже слева. Дальше движемся прямо вверх по ледовому склону (20-30*) в связках с одновременной страховкой через ледобур. От начала движения с ледобурной страховкой до вершины около 200 м.

На вершину выходим в 13:15. Отсюда хорошо видно, что узловая вершина, на которой мы находимся, не является высшей точкой массива. Высшая точка находится южнее, к ней ведёт крутой ледовый гребень (см. [фото078](#)). Кроме того, очевидно, что мы не первые на узловой вершине массива – здесь находится триангулятор. Одна связка отправляется на ближайшую седловину к северу для фотосъёмки западного склона перевала №40, предположительно пройденного Ю. Братковым в 1994г. Вторая связка остаётся на вершине, разглядывает северный гребень высшей точки массива (далее будем называть её Баяман Юж.) и борется с искушением на неё взойти. Против лишь одно обстоятельство – время. После восхождения нам придётся ночевать на седловине перевала Баяман. Впрочем, за нас всё решает случай – неосторожное движение рукой и солнцезащитные очки руководителя ломаются пополам ☹. Запасные очки внизу, на перевале. По-видимому, это знак, на вторую вершину мы не пойдём.

Возвращается связка, ходившая на разведку. В 14:00 начинаем спуск по пути подъёма и в 15:15 мы снова на седловине.

Координаты вершины: 40,546490, 74,557440

НЕОБХОДИМОЕ СНАРЯЖЕНИЕ: ледоруб, кошки каждому. Ледобуры 6 шт на связку. Основная верёвка на 2-3 человека.

ВЫВОДЫ: Вершина – отличный панорамный пункт, знаковая для данного подрайона. Сложность восхождения в основном определяется выходом на седловину пер. Баяман. Однако маршрут с седловины также требует некоторых технических навыков. Средней группе, по-видимому, как на подъёме, так и на спуске понадобятся перила (4 верёвки) (или же переменное движение в связках) на верхней ледовой части маршрута. Таким образом, считаем, что сложность восхождения с пер. Баяман на эту гору – 2А. Одновременно при определении альпинистской сложности всего восхождения от языка ледника следует учитывать:

- сложность перевала Баяман, а это ледопад, «тянущий» на 2Б плюс 4 крутые верёвки по льду 50-60°, плюс необходимость преодолевать не всегда простой бергшруд;
- необходимость ночёвки на маршруте, т.к. во-первых, склон пер. Баяман следует преодолевать рано утром, а во-вторых, протяжённость маршрута такова, что преодоление его за один день в оба конца может оказаться непростым делом.

Учитывая это, мы считаем, что альпинистская сложность пройденного маршрута составляет 3А-3Б.



Фото 079(сверху) Группа на вершине Баяман Узловая(4773). На заднем плане г. Баяман Юж.

Фото 080(справа) Вид на пер. Баяман с восточного гребня г.Баяман Узловая(4773)



Фото 081 Вид на восточный взлёт пер.Кулун-Кашкасу с южного склона пер.Баяман



Фото 082 Восточный взлёт пер.Кулун-Кашкасу.



Фото 083 Подъём на пер. Кулун-Кашкасу



Фото 084 группа на седловине пер.Кулун-Кашкасу. На заднем плане г. Баяман Юж.

10.08.08 День 16

П.8.9 ПЕР. КУЛУН-КАШКАСУ, 4570, предлагаемая к.с. 2Б при прохождении от верхнего плато западной камеры лед. Кашкасу Вост.

СОЕДИНЯЕТ: лед. Кашкасу Вост. (№111) на востоке и лед. Кулун (№93) на западе. Сложность указана при прохождении от плато западной камеры лед. Кашкасу Вост. до языка ледника Кулун .

НАЗВАН: первопроходцами по названию соединяемых ледников.

ПЕРВОПРОХОЖДЕНИЕ: группой под рук. Савчинского, август 2008.

ОПИСАНИЕ ПРОХОЖДЕНИЯ (даётся в направлении от плато западной камеры лед. Кашкасу Вост. до языка ледника Кулун).

С бивака на плато западной камеры лед. Кашкасу Вост. вышли в 7:40. В 8:00 начали работу на перевальном склоне. Провесили около 110 м перил по крутому ледовому склону (30*) до седловины. В 9:15 вышли на перевал. На перевале сильный ветер. Сложили тур, написали записку, в которой, основываясь на сложности пути подъёма, указали сложность перевала как 2А. Начали спуск. Вначале двигались в связках с одновременной страховкой по заснеженному пологому западному склону перевала. Постепенно склон становится круче, количество снега на нём уменьшается. Начинаем закручивать промежуточные буры, а ещё через некоторое время бросаем 2 верёвки дюльфера – становится круто (30-35*) и внизу, к тому-же, виднеется бергшруд (уч.2-4 на [фото086](#)).

После дюльфера проходим по косой широкой наклонной ледовой полке вправо-вниз, обходя крутяк прямо по ходу (уч. 4-5 на [фото086](#)). После этого постепенно забираем влево. Когда снова становится круто, сбрасываем ещё одну верёвку дюльфера (уч. 5-6 на [фото086](#)), которой хватает как раз до выколаживания. По пологому закрытому леднику подходим под ледопад (уч. 6-7 на [фото086](#) – путь над ледопадом). Долго пытаемся найти в нём простой проход, но несколько разломов «от уха до уха» не позволяют пройти без применения ледолазных навыков. Решаемся на проход по ранклюфту. Более безопасно выглядит правый. Крепим верёвку за серак и по одному дюльфераем. Верёвки (55м) хватает впритык. Последнему приходится слегка изворачиваться, чтобы и верёвку продёрнуть, и в трещину не уйти, и сдёрнутым верёвкой камнем по голове не получить. Впрочем, для остальных спуск вполне безопасен - дюльфер пролегает по небольшому ледовому ребру.

После спуска с ледопада отдыхаем, обедаем. В 15:45 выходим, огибаем слева зону трещин, за 2 коротких перехода преодолеваем весь ледник и становимся на бивак в 200 м от его языка на ровных галечных террасах р. Кулун.

Координаты перевала: 40,540870, 74,553970

НЕОБХОДИМОЕ СНАРЯЖЕНИЕ: ледоруб, кошки каждому. Ледобуры 4 шт. на верёвку, основные верёвки из расчёта одна на 2-3 чел.

ВЫВОДЫ: Перевал – несложная принципиальная 2Б, удобная для прохождения связке с пер. Баяман. Такая связка соединяет лед. Баяман и Кулун. На спуске с перевала советуем проходить дюльфером все 3 верёвки верхней части склона (уч. 1-4 на [фото086](#)) – быстрее и безопаснее будет, чем корячиться, закручивая по 4 бура на верёвку при одновременном движении.



Фото 085 Начало спуска с пер.Кулун-Кашкасу (участок от седловины до 2 на фото 086). Внизу виден ледник Кулун. Цифрой 8 обозначено начало движения после спуска по ранклюдфу правого борта ледопада, хорошо видно на снимке



Фото 087 Начало спуска с пер.Кулун-Кашкасу (участок от седловины до 2 на фото 086). Внизу виден ледник Кулун. Цифрой 8 обозначено начало движения после спуска по ранклюдфу правого



Фото 086 Путь спуска с пер.Кулун-Кашкасу. Вид с ледника Кулун.

Цифрами обозначены: 2-4, 5-6, 7-8 - спуск дюльфером,

участок 1-2 пройден с одновременной страховкой через ледобур.

7-8 - спуск дюльфером по ранклюдфу в обход ледопада



Фото 088 Спуск в связках с одновременной страховкой на участке 4-5 по фото 086. Вид на северо-восток - на верхний цирк ледника Кулун, образованный склонами вершин Баяман Узловая и Баяман Зап.



Фото 089 Спуск с пер. Кулун-Кашкасу. Дюльфер по ранклюдфу в обход ледопада

11.08.08 День 17

С бивака у языка лед.Кулун выходим в 8:40. Двигаемся по левому берегу реки. Тропы, обозначенной на картах, не наблюдаем. Постепенно река входит в каньон, движемся по возможности вдоль русла. Правый борт каньона крутой скально-осыпной. Левый – травянистый. К 9:30 подходим к первому серьёзному прижиму, который обходим высоко по травянистому левому берегу. Обход упирается в крутую щель, пробитую левым притоком реки. Начинаем спускаться к реке. Спуск нетривиален – крутой травянистый склон переходит в осыпь и обрывается скальным уступом. Организуем дюльфер на забитом в землю фирновом якоре (фото093). Последний участник без рюкзака путём нескольких сложных маневров снимает якорь и верёвку. Переходим вброд реку – дальше путь по правому берегу – и становимся на обед. В 11:30.

В 13:30 выходим. Движемся сначала по правому берегу, потом несколько раз переходим с правого на левый и наоборот – один раз приходится это делать «стенкой». Проходим вдоль правого берега целую серию прижимов глубиной до пояса. Наконец, вымокшие, за очередным прижимом решаем стать на бивак в 16:30 на правом берегу реки (координаты 40,563390, 74,412350). Этому немало способствуют грозовые тучи, гром и начинающийся дождь. Он, впрочем, прекращается сразу же после установки палатки. Решаем завтра выйти пораньше, чтобы оставшиеся прижимы пройти по низкой воде.

12.08.08 День 18

Выходим в 6:00. Движемся по правому берегу. Проходим два прижима - ноги все-таки приходится намочить по косточки. За ручьем, спускающимся из-под пер.Чекайрек (правый приток Кулуна) долина расширяется, становится ясно, что прижимов уже не будет. Ещё через 30 минут Кулун делится на полдюсятка рукавов и брод через него не составляет труда.

Переходим на левый берег реки и к 8:00 выходим к озеру Кулун. Планируем здесь хорошо отдохнуть. Но в 8:30 начинается дождь, загнавший нас в палатку до 14:00. Берега озера крутые, ясно, что по берегу прямо над водой пройти не удастся, как и описано в отчёте Шаповалова [3]. Но в том же отчёте упоминается о существовании тропы, которую, правда, участники того похода не нашли.

После дождя трое выходят на разведку обходной тропы по левому берегу озера и находят её начало в 50 м от лагеря. Тропа круто набирает 200 м вверх по отрогу, а дальше траверсирует склон почти без набора высоты. Лишь позже, во второй половине пути, она набирает ещё 300 метров, достигая, таким образом, 500м над уровнем озера, и круто спускается вниз к завалу, подпирающему озеро снизу. Но всё это мы узнаем лишь завтра. А сегодня мы устраиваем походную сауну из наших «космических одеял» (см. [7]).

13.08.08 День 19

Утром не спешим, выходим в 9:00. Движемся, периодически то теряя тропу в траве, то вновь её находя. Вначале тропа слабая, часто теряется. Начиная с половины озера она становится более натоптанной и больше уже не теряется в траве. К 14 часам спускаемся к завалу, подпирающему озеро Кулун снизу. Обедаем на завале, общаемся с подъехавшими на лошадях киргизами-биологами. В 16 часов выходим в направлении оз.Малый Кулун. Вначале тропа идёт по левому борту ущелья, потом переходит через реку на правый. Нежелание мочить ноги в реке (тропа явно рассчитана на конного путника) заставило нас поискать переход несколько выше по течению.

Через полтора часа ЧХВ выходим к оз.Малый Кулун. Набитая тропа, начинающаяся у калитки заповедника Кулун, обходит его справа, набирая над зеркалом воды до 50 м.



Фото 090 Ледник Кулун



Фото 091 Верховья р. Кулун



Фото 092 Характер русла р.Кулун в её верховьях



Фото 093 Обход прижима - дюльфер с левого борта р.Кулун



Фото 094 Прижим на р.Кулун в районе дюльфера



Фото 095 Небольшие прижимы на р.Кулун

Получасовой переход по ней приводит нас к удобному биваку на завале, перегораживающем сток Малого Кулуна. Вечером купаемся в озере, несмотря на сильный ветер, дующий вниз по ущелью.

NB! Вообще говоря, территория выше озера Малый Кулун – заповедная. Пропуск следует получать в посёлке Кондук ниже по течению. По понятным причинам мы этого не сделали, но егерей, в отличие от группы Шаповалова, мы не встретили.



Фото 096 В среднем (между ледником и озером) течении реки Кулун



Фото 097 Прижим в районе спуска с пер. Качура-Бель. За этим прижимом мы стали на бивак



Фото 098 Река Кулун у впадения в оз.Кулун. Вид с южного берега озера. В правой части на фото виден бивак



Фото 099 Следы медведя у озера Кулун



Фото 100 Оз.Кулун. Вид с обходной тропы



Фото 101 Оз. Малый Кулун

14.08.08 День 20

Выходим в 6:00 с намерением пораньше попасть в пос.Кондук, т.к. по словам встреченных на Кулуне биологов уезжать из посёлка лучше утром, до 10 часов. Что именно они имели ввиду, почему нельзя уезжать позже, если рейсового транспорта все-равно нету, мы не поняли. Но тем не менее, решили поспешить. Ущелье Кулуна ниже оз.Малый Кулун очень живописно: мощный и при этом невероятно прозрачный поток течёт через луга, ивовые и берёзовые рощи. Тропа от озера идёт сначала ближе к левому борту завала, но перед началом выхода потока из-под завала следует перейти на правый берег, т.к. ниже река слишком мощная для переправы вброд, а тропа по левому берегу, кажущаяся сначала более натоптанной, по-видимому, уводит в соседнее ущелье.

По торной тропе, проходящей через многочисленные пастбища, за 4 часа ЧХВ (к 11:00) мы достигаем пос. Кулун.

Машин в посёлке немало, но сенокос в разгаре, никто не желает прерывать столь важное дело даже ради заработка. В конце-концов мы проводим 4 часа в чаепитии и разговорах о жизни с аксакалами. Удаётся уехать лишь около 15:30 на местном «бобике» за 3000 сом. Дорога (правильнее было бы написать «дорога») до пос.Каракульджа занимает около 3 часов и в результате мы опаздываем на последний автобус до Оша на 30 минут. За 900 сомов нанимаем такси, на котором за 1.5 часа приезжаем в Ош.

II.8 ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ

1. О горах.

Хребет Уч-Сеид (часть Ферганского хребта от г.Болсуи до массива г.Баяман (4773)) отличный полигон для проведения походов 4 к.с. - 5 к.с. Следует рассчитывать прежде всего на ледовый рельеф, т.к. скалы района сильно разрушены и включать в маршруты протяжённые скальные участки желанием не возникает. Перевалы района довольно разнообразны – здесь множество ледопадов, крутых и протяжённых (до 800м) снежно-ледовых склонов, нередки карнизы на перевальных гребнях. Сложность восхождения на многие вершины района определяется сложностью подъёма на ближайшую седловину.

Район очень удобен для заезда – это ближайшие после Кичик-Алая горы к Ошу. Но в отличие от Кичик-Алая здесь всё несколько суровее: и ледовая обстановка, и переправы через реки, и перепады высот от дна долин по перевальным гребням. Главное же усложнение – в ненаселённости района. Здесь сложно организовать заброску при помощи транспорта – всё, что вам понадобится на маршруте, нужно заносить на своём горбу. Точнее, в долину Арпы, по-видимому, заехать на полноприводном грузовике можно, но это сильно увеличит транспортные расходы. Ну и наконец, такого количества нарзанов вы не встретите не только на Кичик-Алае, но и во многих других горных районах.

2. О маршруте.

Построение маршрута со стартом с запада и переносом всего груза через Ферганский хребет требует простого перевала через этот хребет. Перевал Шиль-Бели, указанный на карте, таковым, по-видимому, не является. По-видимому, одним из лучших на данный момент вариантов является пер.Ложный Шиль-Бели, пройденный нами.

Ущелье Кулун, благодаря наличию обходных троп вокруг завальных одноименных озёр, является отличным вариантом для завершения маршрута – нетронутая природа ущелья

подарит массу эстетического наслаждения, а из пос.Кондук выехать не слишком сложно. Кроме того, река Кулун от ледника до озера - отличное пешеходное препятствие.

III. МАТЕРИАЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОХОДА

Материальное обеспечение нашего похода вполне стандартно как для походов такого рода. Поэтому мы не будем слишком подробно его описывать. Остановимся лишь на том, что, по нашему мнению, отличается от общепринятых стандартов.

Необходимость стартовать с весом на все 24 запланированных дня способствовала активной работе над снижением веса. Этот вес складывался из 3 частей: личного снаряжения, общественного снаряжения и продуктов (включающих топливо).

Личное снаряжение. Таблица ниже описывает интегральный набор личного снаряжения.

Название	Кол-во	Мой вес
Багажные ёмкости:		1753
Рюкзак	1	1100
Накидка от дождя на рюкзак	1	100
Рюкзак штурмовой	1	175
Каремат	1	348
Сидушка	1	30
Обувь:		3817
Ботинки пластик	1 пара	2700
Бахиллы неполные - "фонарики"	1 пара	100
Кроссовки	1 пара	850
Тапочки бивачные	1 пара	167
Одежда ниже пояса:		1241
Носки ходовые	3 пары	313
Носки поларовые спальные	1 пара	65
Трусы или плавки	3	200
Шорты	1	93
Штаны ходовые (капрон)	1	145
Штаны поларовые (100-ый) 200-й	1	215
Штаны поларовые (100 - термобельё)	1	150
Наколенники	1	60
Одежда выше пояса:		1661
Футболка (термобельё с коротким рукавом)	1	130
Анорак, капрон	1	300
Термобельё -верх (футболка с длинными рук.)	1	180
Куртка тонкий полар, 200	1	350
Куртка на PrimaLoft	1	550
Куртка от дождя	1	151
Другая одежда:		370
Перчатки виндблок (на резинках)	1 пара	80
Шапочка-подшлемник из виндблока	1	40
Фантомаска полар 100		35
Блайзер/кепка от солнца	1	70
Верхонки	1 пара	80
Поларовые рукавицы	1 пара	65
Разное:		780

лавинная лента	1	30
Фонарик		70
Очки солнцезащитные		55
Чашка, миска, ложка, нож		210
Очки-хамелеоны, оптические		110
Часы наручные		45
П/этиленовые пакеты 20х30 см	10	50
капроновые мешки для упаковки	3	90
Зажигалка+спички	1	50
загранпаспорт, деньги, билеты		100
аптечка и гигиена		467
Крем от загара (фактор не ниже 30)	1 тюбик	20
Помада гигиеническая	1 тюбик	10
эластичный бинт		100
пластырь бактерицидный, шт		10
Лекарства индивид. (перевязочный пакет)		30
туалетная бумага		100
полотенце+зубн. щетка		77
мыло		100
салфетки сухие/носовой платок		20
Всего:		10439
Специальное снаряжение:		3990
Ледоруб з темляком	1	800
Страховочная система + блокира10мм «основа»+самострах	1	622
Карабины муфтованные	3	265
Карабины немufтованные	1	45
Т-блок	1	40
Прусик + стремя	1+1	155
Спусковое устройство	1	125
Кошки (з антиподлипом)	1 пара	1140
Каска	1	368
Трекинговые палки		430
ВСЕГО:		14079

Из особенностей следует отметить:

- 1) Рюкзак. На заказ у киевского производителя Александра Волкова был пошит облегчённый вариант объёмом около 130л и весом 1100г. Рюкзак максимально облегчён, поэтому не содержит клапана, практически лишён карманов, металлических лат и смягчителя на спине вообще. В качестве спинки использовался кусок плотного каремата, вставлявшийся во внутрь и на биваках служивший большой сидущкой и дополнительным утеплением под спиной во время сна. Кроме того, рюкзак имел ширину, сильно превышающую стандартные размеры, что позволило сделать его достаточно плоским, приблизить центр тяжести переносимого веса к спине и тем самым облегчить участь его хозяина, особенно на старте похода. Надо сказать, что такой подход себя полностью оправдал.
- 2) Дождезащита: накидка от дождя на рюкзак и куртка от дождя. Эти вещи вполне стандартной формы, но сделаны из максимально лёгкого непромокаемого материала – нейлона с двусторонним водоотталкивающим покрытием. С одной стороны

полиуретан, с другой – силикон. Такая ткань в народе называется «силиконкой». Важно не забывать, что силикон не боится ультрафиолета, а полиуретан – боится, поэтому наружная сторона ткани должна быть с силиконом. Часто приходится слышать возражения против такой куртки типа «да она ж не дышит!», но многолетний опыт таскания с собой в горы тяжеленного гортекса, который становится ещё тяжелее после намочения, сохнет очень долго и к тому-же промокает, да и дышит лишь чуть лучше полиэтилена говорит, что комбинация: дышащая капроновая ветрозащита+не дышащая, не мокнущая и быстро сохнущая дождезащита гораздо эффективнее и по весу и по потребительским свойствам. Впрочем, куртки из силиконки очень быстро завоевали популярность среди членов нашего клуба, более того, исключительно малый объём в свёрнутом состоянии позволяет носить их в кармане и доставать во время дождя даже в обычных городских условиях.

3) Лёгкая куртка на синтетическом утеплителе (Prism+Primaloft One) – имеет ряд преимуществ перед толстым поларом, ранее использовавшимся как верхний утепляющий слой:

- не продувается;
- снег не налипает;
- меньший вес при одинаковой теплоизоляции.

Мы остановились на куртке Montane Flux Jacket (<http://www.montane.co.uk/productdetails.php?productid=183&rid=12>) главным образом из-за её лёгкой «доставаемости» на Украине. Мы благодарны киевскому магазину «ЭКС» за продажу курток для нас по льготной цене.

4) Т-блок вместо жюмара. Это уже второй поход нашей команды, в котором мы пользуемся Т-блоками вместо жюмаров. Преимущество первых – вес и постоянное наличие на самостраховке (благодаря малому весу и размерам он там не мешает в отличие от жюмара), а недостаток удобства по сравнению со вторыми мы научились компенсировать за счёт сноровки.

5) Обувь. Испугавшись плохой погоды, которая якобы всегда царствует в районе согласно [3], мы вооружились по полной программе: у двоих участников были пластиковые ботинки+кроссовки, у остальных – кожаные ботинки+бахиллы. (У одного из «кожаников» были ещё и кроссовки). Пластики в наших метеоусловиях (отличная солнечная погода, мало снега, много открытого льда) себя вряд ли оправдывают вследствие большого веса. Даже бахиллы для наших условий были не нужны. А вот кроссовки для частых переправ нужны обязательно.

Общественное снаряжение. Ниже приведена таблица общественного снаряжения:

<i>Название</i>	<i>Вес на 1 часть</i>
Палатка Norgmal	5000
Сшивка №2, верх	2530
Сшивка №2, низ	1700
спальник-одиночка	1500
горелка бензиновая №1 с баллоном	700
горелка бензиновая №2 с баллоном	700
Котёл для чая	450
автоклав	1450
Черпак	80
Стеклоткань	250
Мочалка+щёточка для котла	20
Рукавицы дежурного	20
лавинный лист	525
Лавинная лопата	475
Скальные крючья - закладки	500
крыса	62
пикет	340
Ледобур-сверло	250
ледобур - самовыкрут	177
айс-фифи	450
основа d10, 50м, динамик	3000
основа d10, 50м, статик	2580
основа d10, 50м, статик	2580
Петли на спуски, d8 мм, L=20м	800
Ремнабор	1300
Аптека ч1	1200
аптека ч2	800
Подзорная труба	325
Фотонабор	1130
Видеокамера(3+2+2 кассет+батареи+зарядка+USB шнур)	1135
Комнабор (карты, описания, фото, документы, блокнот, компас, ручка...)	800
GPS	188
Спутниковый телефон+солнечная батарея	500
УКВ радиосвязь	410
Петли станционные, 120 -240см, 5шт	300
Оттяжки, 3 шт	375
Ледобуры, 12 шт	1200
карабины немифт, 12	480
МПЗ-плеер+батарейки+ колонки	500
запасные солнцезащитные очки, 1 пара	56
кошка запасная, 1шт	500
ролики, 4шт	60
флаг клуба	30
всего	35748
на 1-го ч	7149,6

Мы брали одну пятиместную палатку российской фирмы Norgmal и два спальника: один групповой на 4-5 мест и один одиночный спальник. Последний был взят нами во многом из аварийных соображений – при сходе с маршрута один из спальников тоже должен был «сойти». Групповой спальник также был пошит у Александра Волкова. Он состоял из двух

независимых двухместных одеяла, верхнее – с утеплителем из трёхслойного синтепона, нижнее – из двухслойного. Для нашего похода такого спальника хватало с головой. Стоит лишь добавить, что после похода мы ночевали в нём на гребне г.Раздельная при восхождении на пик Ленина и чувствовали себя вполне комфортно (наличие новых несмятых карематов и пуховок, правда, играло в этом не последнюю роль).



Фото 102 Батарейный блок и его крепление видеокамере. В центре блока - винт для крепления блока в штативное гнездо видеокамеры.

Ледобур-сверло – увеличенный ледобур диаметром 22 мм и длиной 330 мм использовался нами для сверления проушин при провеске верёвок с вечера. Пара УКВ радиостанций Optim-415 использовались в основном при разделении группы – при заносе и забираии заброски и при уходах на разведку. Иногда рации использовались на технически сложных участках. Мы брали их в паре с ларингофонами, разъёмы которых были перепаяны вручную, и парой комплектов батарей (по одному комплекту до и после заброски).

Спутниковый телефон системы Тюраяя вполне себя оправдал – мы постоянно имели связь с внешним миром, за исключением одного НО. В нагрузку к телефону мы взяли солнечную батарею, которая не заряжала аппарат даже на ярком азиатском солнце! При этом аппарат показывал зарядку и постепенно... разряжался. Это привело к тому, что в результате постоянных «зарядок» на 10 день похода аккумуляторы телефона разрядились «под ноль» - он даже перестал показывать заряд от солнечной батареи. Для поддержания связи с внешним миром пришлось соорудить зарядный блок из имевшегося запаса литиевых батареек класса АА и периодически подзаряжать аппарат.

Портативные аудиокolonки на батарейках и пара MP3-плееров сильно скрашивали нашу автономную жизнь в походе и не давали закиснуть ;). Солнечную батарею после обнаружения её негативного воздействия на аккумулятор телефона мы использовали лишь для питания колонок на привалах и биваке.

Для видеосъёмки мы использовали камеру Panasonic NV-GS320 с парой аккумуляторов и батарейным блоком. Оригинальным, пожалуй, стоит считать крепление батарейного блока к камере – он присоединялся к ней путём вкручивания в штативное гнездо (см. [фото 102](#)).

Работа с таким батарейным блоком практически ничем не отличается по удобству от работы со штатными аккумуляторами, а в комплекте с литиевыми батареями такой блок ещё и гораздо более морозоустойчив.

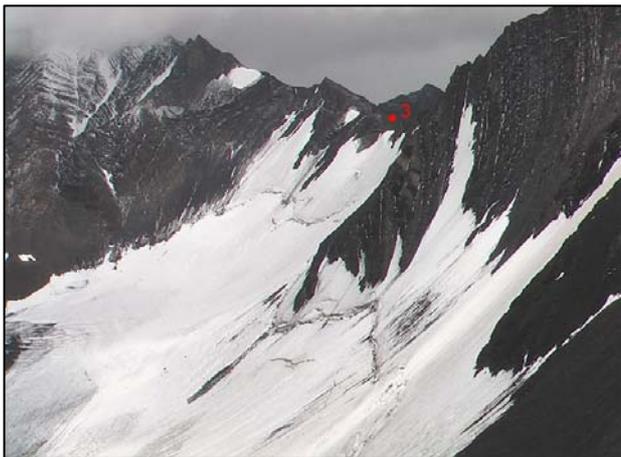
Раскладка. Вполне стандартная (крупы, сушеные овощи и ягоды, варенье и мёд вместо печенья к чаю, м'ясо вываренное в сале по рецепту А.Лебедева [6]) раскладка 600г на чел. в день вполне удовлетворяла наши аппетиты.

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ИСТОЧНИКИ:

1. Липин С.Л. **Отчет о пешем походе V к.с. по Внутреннему Тянь-Шаню**, 13 августа - 05 сентября 2006 г. http://www.skitalets.ru/foot/2007/tyanshan_lipin/
2. **Итоговый протокол Чемпионата России по пешеходному туризму за 2007 г.** http://tourism.trecom.tomsk.ru/doc/2008/chemp/Rossia_2007_08pesh.xls
3. Шаповалов Д. **Кулунизаторы. Отчет о походе некоторой категории сложности.** 3.07 – 29.07 2007 <http://www.tkg.org.ua/node/8888>
4. Янчевский О.З. **Отчет о горном туристском спортивном походе V к.с. по Кичик-Алаю и Северному Памиру (Заалайский хребет)**, 22 июля - 17 августа 2006 года <http://www.tkg.org.ua/files/5pmr06oya.pdf>
5. Александр Пуриков **Схема юго-восточного узла Ферганского хребта.** <http://www.westra.ru/reports/tianshan/fergmap.html>
6. А. Лебедев **Как я варил мясо** http://www.mountain.ru/useful/equipment/2001/Lebedev_pitanie/index.shtml
7. Савчинский Б.Д. **Впечатления о походе Ферганскому хребту, лето 2008.** <http://www.tkg.org.ua/node/10108>

ДОПОЛНЕНИЕ 1. ФОТОГРАФИИ НЕПРОЙДЕННЫХ СЕДЛОВИН.

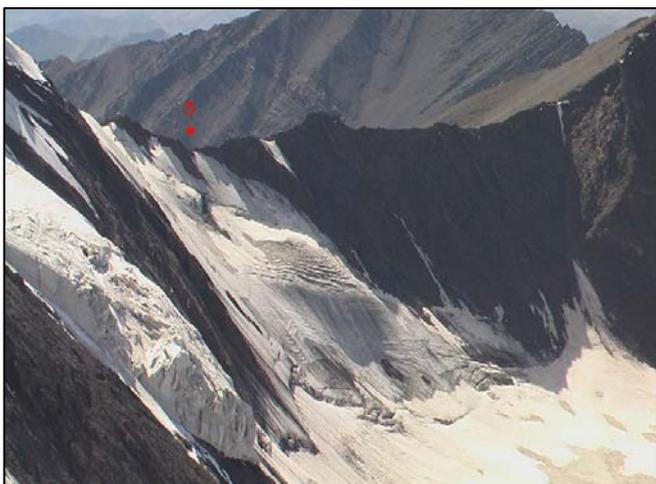
В этом разделе мы публикуем фотографии непройденных седловин южной части Ферганского хребта. Каждой фотографии соответствует номер – на фотографиях он указывается прямо над седловиной, - и точка съёмки (в координатах WGS84 и краткий комментарий) в таблице, размещённой после фотографий. Название фотографий, помещённое в таблице, размещается непосредственно под фотографиями. Фотографии в лучшем разрешении доступны в электронной версии отчёта, размещённого в электронной библиотеке на сайте турклуба «Глобус» www.tkg.org.ua.



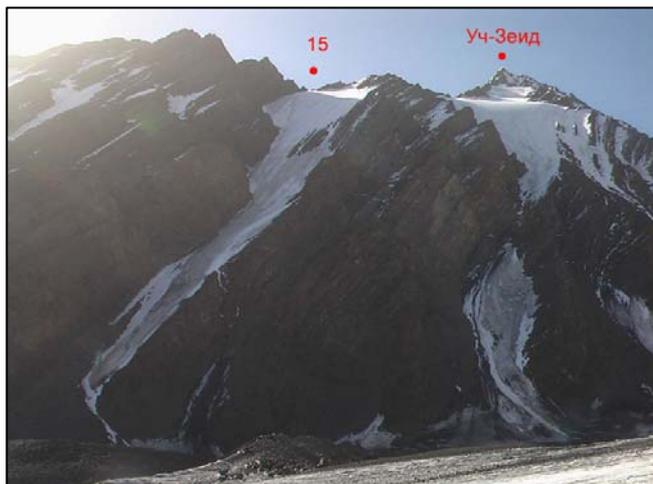
←pass3_IMGA0039.jpg, ↑pass3_IMGA0057.jpg



←pass5_IMG_1251.jpg



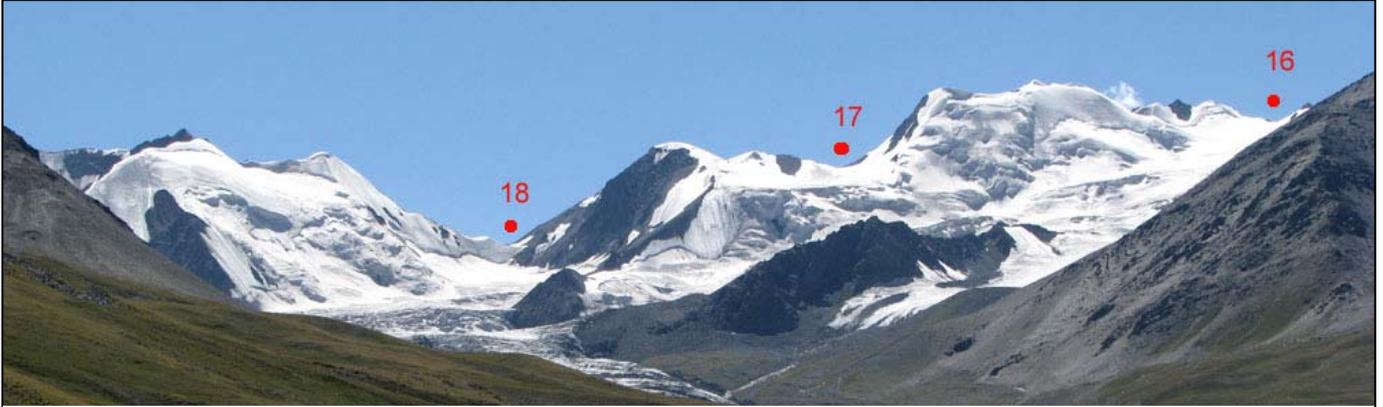
pass5_IMGA0096.jpg



pass15_IMGA0118.jpg



pass15-27_IMG_1654-IMG_1659.jpg



pass17-18_IMG_1739.jpg



pass18_IMG_1574.jpg



pass19_IMG_1591.jpg



pass19_IMG_1650.jpg



pass28_IMG_0219.jpg



pass25-26_IMG_1566.jpg



pass27-28_IMG_1623-IMG_1626.jpg



pass27-28_IMGA0217-IMGA0218.jpg



pass27_IMG_1644.jpg



pass42b_IMG_1904.jpg



pass40_IMG0274.jpg



pass40_IMG_1991.jpg – вид с седловины вниз на склон пер.40 со стороны, соотв. фото pass40_IMG0274.jpg



pass40_IMG0239.jpg



pass55_IMG_1973.jpg



pass55_IMG_2047-IMG_2049.jpg



pass55_IMG_2090.jpg



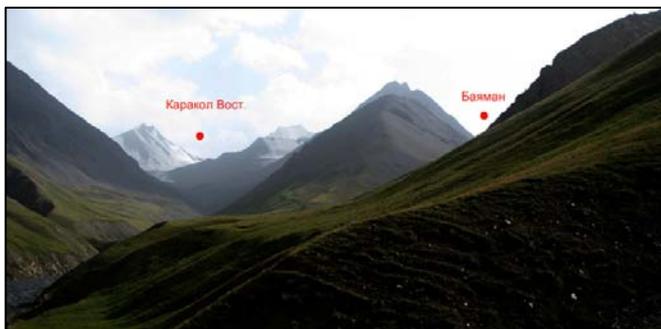
pass94_IMG_1997-IMG_1998.jpg



Triplet-IMG_1311-IMG_1314.jpg



Triplet-IMG_1380-IMG_1382.jpg



karakole_IMG_1838.jpg



karakole_IMG_1841.jpg

Название фотографии	Координаты точки съёмки(WGS84)		Описание точки съёмки
	Широта	Долгота	
pass3_IMGA0039.jpg	40.7620929	74.2654530	с пер.Шиль-Бели Ложный
pass3_IMGA0057.jpg	40.7709652	74.2681580	с лед.№53
pass5_IMG_1251.jpg	40.7582829	74.3118895	с лед.Кызыл-Белес (№58)
pass5_IMGA0096.jpg	40.7489819	74.3112953	с сев. склона пер.Затяжной (№6)
pass15_IMGA0118.jpg	40.7235638	74.3430479	с лед.Кичи-Каракоман(№64)
pass17-18_IMG_1739	40.7220059	74.4336223	из дол.р.Очи-Коман
pass18_IMG_1574	40.6866224	74.3986733	с лед.Очи-Коман(№70)
pass15-27_IMG_1654-IMG_1659	40.6813849	74.4064994	вид с г.Чонг-Каракоман
pass25-26_IMG_1566	40.6933935	74.3855017	с лед.Очи-Коман(№70)
pass19_IMG_1591	40.6852989	74.4026094	с лед.Очи-Коман(№70)
pass19_IMG_1650	40.6852349	74.4036129	с лед.Очи-Коман(№70)
pass27-28_IMGA0217- IMGA0218.jpg	40.6840539	74.4321972	с лед.Чонг-Каракоман(№75)
pass27-28_IMG_1623- IMG_1626.jpg	40.6824076	74.4091835	с пер.Диагональ(№91)
pass28_IMGA0219	40.6833649	74.4319107	с лед.Чонг-Каракоман(№75)
pass27_IMG_1644	40.6823338	74.4093855	вид с г.Чонг-Каракоман
pass40_IMGA0239	40.5576017	74.5672160	с лед.Баяман(№90)
pass40_IMG_1991.jpg	40.5469787	74.5569120	с седл.пер.№40
pass40_IMGA0274	40.5409863	74.5522239	с лед.Кулун(№93)
pass42b_IMG_1904.jpg	40.5576178	74.5687160	с лед.Баяман(№90)
pass55_IMG_2047-IMG_2049	40.5412378	74.5473195	с лед.Кулун(№93)
pass55_IMG_1973	40.5462246	74.5576261	с лед.Кулун(№93)
pass55_IMG_2090	40.5459566	74.5192304	из дол.р.Кулун
pass94_IMG_1997-IMG_1998.jpg	40.5440762	74.5632660	с лед.Кашкасу(№111)
Triplet-IMG_1311-IMG_1314.jpg	40.7444412	74.3136036	с г.Чингза Айтматова
Triplet-IMG_1380-IMG_1382.jpg	40.7236577	74.3444496	с лед.Кичи-Каракоман(№64)
karakolE_IMG_1838	40.6036569	74.6077000	из дол.р.Каракол
karakolE_IMG_1841	40.6030455	74.6075107	из дол.р.Каракол

ДОПОЛНЕНИЕ 2. СУЩЕСТВУЕТ ЛИ ПЕРЕВАЛ ШИЛЬ-БЕЛИ?

Летом 2008 года мы готовились к посещению малоисследованного туристами южного узла оледенения Ферганского хребта. Интерес этот район вызывает по крайней мере по двум причинам: во-первых, это одни из самых близких по подъездам из Оша высокие горы, а во-вторых, это самая высокая и несущая самое большое оледенение часть Ферганского. Её неисследованность объясняется, по-видимому, лишь близостью китайской границы и связанными с этим в прошлом административными сложностями.

Впрочем, несмотря на свою близость, добраться из Оша к главному хребту, несущему 90% всего оледенения района, не так уж легко – западные отроги протяжённые, многие долины не имеют хороших троп в верховьях. А ведь для мягкого начала похода предпочтительнее простой рельеф, позволяющий не перегружаться в первые дни, плавно войти в район.

Ущелье Яссы - одна из немногих западных долин, имеющих проходимость для автотранспорта дорогу. Этой дороге она обязана курорту Кара-Шоро, известному своими лечебными минеральными водами, находящемуся в её верховьях. Мы решили воспользоваться такой возможностью простого заезда вглубь района. Поскольку поход планировался продолжительный – 24 ходовых дня, - то следовало позаботиться и о заброске. Для этого следовало перенести весь груз на своих плечах через главный

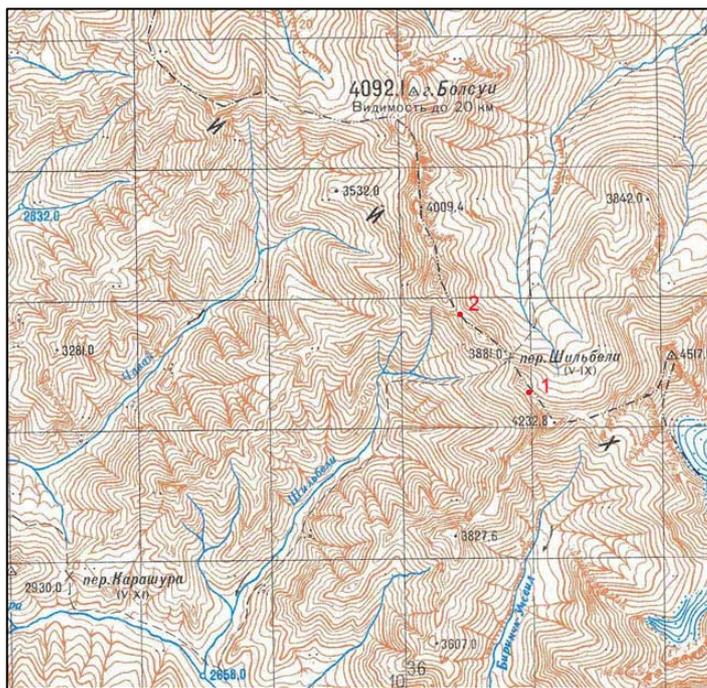


Рис.1 Карта Ферганского хребта в окрестности пер.Шиль-Бели. Цифрами обозначены: 1- пер.Шиль-Бели Ложный, пройденный группой; 2-седловина, к которой, похоже, ведёт тропа с востока



Фото Ш01 Вид из ущ.Шиль-Бели на седловине в Ферганском Хребте

хребет на восток, на просторы Арпинской долины, позволяющей сравнительно быстро продвигаться вдоль главного хребта.



Фото Ш02 Сразу за развилкой ручьёв. Прямо по курсу - ручей, ведущий к "настоящему" пер.Шиль-Бели. Виден снежный мост, угадывается сужение ущелья и его поворот направо

Переходить через главный хребет с большим весом да ещё и в начале похода необходимо самым простым путём. Изучение генштабовских карт – от пятикилометровки до километровки - указывало два возможных пути. Один – по долине правого притока Яссы реке Читты к одноименному перевалу через главный хребет, мы отбросили – слишком далеко от вожделённого узла оледенения он выводил. К тому же, по информации одного из немногих найденных отчётов [1], путь по ущелью Читты довольно сложен.

Второй путь требовал прохождения двух (видимо, некатегорийных) перевалов Карашура и Шиль-Бели. Второй из них, высотой около 3900 м, выводил прямо к



Фото Ш03 Цирк перевалов Шиль-Бели с востока



Фото Ш04 Седловина "настоящего" пер.Шиль-Бели с востока



Фото Ш05 Седловина, к которой, по-видимому, ведёт тропа с востока от Ферганского хребта

северной оконечности интересующей нас части хребта.

Такой нехитрый план, впрочем, на практике встретился с определёнными трудностями. В день приезда мы подошли к перевалу Карашура и заночевали под ним на высоте около 2600м. На следующий день, перевалив через него, после обеда оказались у развилки ручьёв, один из которых,

согласно карте, вёл к пер. Шиль-Бели (см фото Ш02). Тропа повернула вправо, в долину левого притока, а «наш» ручей продолжался прямо. Путь по руслу вначале был несложен, но потом ущелье оказалось забито лавинным снегом, образовавшим сплошной снежный мост над ручьём. По этому мосту мы прошли к крутому повороту ущелья вправо. Путь преградил скальный сброс с ниспадающим водопадом. Ущелье здесь сильно сужается, вода льётся из узкой щели между скальными бортами. Рассудив, что для прохода участка с нашими рюкзаками понадобится верёвочная страховка, повернули назад к стрелке ручьёв, где и стали на бивак, отправив разведчиков вверх по руслу левого притока Шиль-Бели. На следующий день мы перевалили через перевал в главном хребте, соединяющий этот приток с долиной Арпы. Пройденная седловина отстоит от указанной на карте примерно на 500 м, но её сложность вполне соответствует 1Б – неприятная сыпуха местами 20-30” на западном склоне (фото Ш01), крутая осыпь более 30” на востоке, потом открытый ледник (№53 по карте [2]). Высота пройденного перевала по GPS – 3978 м.

Спустившись, мы начали изучать восточные склоны хребта, пытаюсь увидеть «настоящий» перевал Шиль-Бели. То, что мы увидели (см фото Ш03) нам не очень понравилось – отсюда «настоящий» Шиль-Бели выглядел ещё хуже пройденного нами. Но ущелье ниже оказалось довольно обжитым – хорошая, натоптанная тропа и изредка остатки «цивилизованного» мусора указывали на то, что здесь часто бывают люди. Но тропа не вела ни к пройденной нами седловине ни к «настоящей». Наиболее вероятный переход через Ферганский хребет из этого ущелья угадывался в следующем к северу осыпном цирке. Но он, судя по карте, ведёт в то же ущелье, что и «настоящий» Шиль-Бели! Анализ фотографий (см фото Ш01), сделанных с запада показал, что оттуда «настоящий» перевал выглядит наиболее пологим, а «наиболее вероятный» более высок и крут, хотя и не безнадёжен как простой путь. Но как наиболее рационально выйти с запада в цирк то ли «настоящего», то ли «наиболее вероятного» перевала Шиль-Бели? Возможно, следует где-то перевалить через отрог, отделяющий эти седловины от пройденной. И будет ли это в результате проще, чем прохождение пройденного нами перевала?

Эти вопросы пока не имеют ответа, хотя местным пастухам и охотникам они, по-видимому, известны.

1. Липин С.Л. **Отчет о пешем походе V к.с. по Внутреннему Тянь-Шаню**, 13 августа - 05 сентября 2006 г. http://www.skitalets.ru/foot/2007/tyanshan_lipin/
2. Александр Пуриков **Схема юго-восточного узла Ферганского хребта.** <http://www.westra.ru/reports/tianshan/fergmap.html>