



Отчёт

о пешеходном туристском походе четвёртой категории сложности по хребту Сунтар-Хаята, совершённом группой туристов ТК МГУ и ТК ВШЭ по маршруту

оз. Кнорий – р. Конгор – р. Надежда – пер. Курьёзный (1Б) – пер. Днепровский (1Б) – пер. Переходной (1А) – р. Делькю – лед. Раковского – пер. Олимпийский-2 (2А) – лед. Бермана – р. Когар – пер. Кагань-Когар Зап. (н/к) – каньон р. Кагань (1Б) – пер. Паралимпийский (2А, первопрохождение) – лед. 100 лет Революции (первопрохождение) – пер. Безымянный (н/к) – пер. Кислый (н/к) – Чёрный каньон (2А, до середины) – р. Кнорий – оз. Кнорий – сплав по р. Конгор и р. Агаякан (2 к.с.) – Оймяконская трасса

Руководитель группы и автор отчёта:

Кулик Василий Сергеевич

Тел. +7(903)5197440,

E-mail vassily.kulik@gmail.com

Маршрутная книжка №1/1-403

Москва 2017

Содержание

Справочные сведения о походе	5
Состав группы	9
Характеристика района путешествия.....	11
1. Общая характеристика района.....	11
2. Спортивно-туристская характеристика района	11
3. Климатическая характеристика района	11
4. Транспорт	12
5. Связь	13
Идея похода	14
Подготовка к походу.....	14
1. Набор группы и тренировки.....	14
2. Сбор информации.....	15
3. Планирование маршрута.	16
4. Снаряжение	18
5. Сплавсредства.....	20
6. Раскладка.....	20
7. Картографический материал, использование GPS и космоснимков	24
8. Средства связи	27
9. Обеспечение безопасности на маршруте.....	27
10. Взаимодействие с другими группами	27
11. Полезные контакты	28
12. Вредные контакты.....	28
График похода	28
1. График похода заявленный	28
2. График похода фактический	30
3. Изменения маршрута и их причины	33
Благодарности.....	35
«Неблагодарности»	35
Техническое описание маршрута	37
1. Организационные мероприятия, транспорт	37
2. 6 августа, 1 день. Заброска в горы.....	39
3. 7 августа, 2 день. Оз. Кнорий – р. Надежда.....	42

4.	8 августа, 3 день. Р. Надежда – пер. Курьёзный (1Б, 2160 м) – лед. Берилл.....	46
5.	9 августа, 4 день. Лед. Берилл – пер. Днепровский (1Б, 2670 м) + пер. Переходной (1А, 2540 м) – приток р. Делькю.....	54
6.	10 августа, 5 день. Р. Делькю – руч. Раковского.....	61
7.	11 августа, 6 день. Руч. Раковского – концевая морена лед. Раковского (отсидка).....	67
8.	12 августа, 7 день. Лед. Раковского – пер. Олимпийский-2 (2А, 2560 м) – лед. Бермана.....	70
9.	13 августа, 8 день. Траверс каньона притока р. Когар – р. Когар.	79
10.	14 августа, 9 день. Р. Когар – пер. Кагань-Когар Зап. (н/к, 1700 м) – р. Кагань	87
11.	15 августа, 10 день. Р. Кагань – каньон р. Кагань (1Б).....	92
12.	16 августа, 11 день. Р. Кагань – пер. Паралимпийский (2А, 2560 м, первопрохождение) – пер. Безымянный (н/к, 1970 м)	100
13.	17 августа, 12 день. Пер. Безымянный (н/к, 1970 м) – пер. Кислый (н/к, 2040 м) – руч. Кнорий	118
14.	18 августа, 13 день. Р. Кнорий (переправа) – Чёрный каньон (до высоты 1890 м, 2А) – р. Кнорий (1Б, переправа) – р. Кнорий↓	127
15.	19 августа, 14 день. Отсидка у р. Кнорий.....	137
16.	20 августа, 15 день. Р. Кнорий – оз. Кнорий – р. Конгор.....	137
17.	21 августа, 16 день. Попытка сплава и проводка лодок по р. Конгор	142
18.	22 августа, 17 день. Проводка лодок и сплав по р. Конгор	146
19.	23 августа, 18 день. Сплав по р. Конгор	151
20.	24 августа, 19 день. Сплав по рекам Конгор и Агаякан.....	154
21.	25 августа, 20 день. Сплав по р. Агаякан до Оймяконской трассы ..	158
22.	Обратный путь.....	160
	Выводы и рекомендации	161
1.	Заключение по походу	161
2.	Оценка категории сложности похода.....	162
3.	О новизне маршрута	165
4.	О пользе для спортивного туризма	166
5.	Рекомендации группам, планирующим походы по хребту Сунтар-Хаята.....	166
	Литература и другие источники информации.....	168

Приложения	169
1. Культурные достопримечательности региона	169
2. Маршрутная книжка похода	170
3. Снятые записки.....	178
4. Список личного специального снаряжения.....	179
5. Список общественного снаряжения.....	180
6. Характеристики надувной байдарки «Эскимос – 300»	181
7. Отчёт финансиста.....	181
8. Паспорт перевала «Паралимпийский» (2А)	183
9. Панорамы	191

Справочные сведения о походе

Вид туризма	Категория сложности похода	Протяжённость активной части похода, км	Продолжительность общая	Количество ходовых дней	Сроки проведения
Пешеходный ¹	Четвёртая	304 (пешком – 185, сплав – 119)	20	18	6 – 25 августа 2017

Район похода: Республика Саха – Якутия и Хабаровский край, хребет Сунтар-Хаята.

Выпускающая организация: МКК ФСТ-ОТМ.

Подробная нитка маршрута:

Оз. Кнорий – р. Конгор↑ – р. Конгор (переправа) – р. Надежда↑ – пер. Курьёзный (1Б, 2160 м) – лед. Берилл – пер. Днепровский (1Б, 2670 м) – пер. Переходной (1А, 2540 м) – р. Делькю↓ – лед. Раковского – пер. Олимпийский-2 (2А, 2560 м) – траверс каньона притока р. Когар (в режиме первопрохождения) – р. Когар↓ – руч. Вронского (переправа) – пер. Кагань-Когар Зап. (н/к, 1700 м) – р. Берилл (1А, переправа) – р. Кагань↑ – каньон р. Кагань (1Б) – пер. Паралимпийский (2А, 2560 м, первопрохождение) – ледник 100 лет Революции (первопрохождение) – пер. Безымянный (н/к, 1970 м) – пер. Кислый (н/к, 2040 м) – руч. Правый Кнорий (переправа) – руч. Правый Кнорий↓ – р. Кнорий (переправа) – Чёрный каньон (до середины, 2А) – р. Кнорий (1Б, переправа) – р. Кнорий↓ – оз. Кнорий – сплав по р. Конгор и р. Агаякан (2 к.с. водный) – Оймяконская трасса.

¹ В маршруте присутствует сплав 2 категории сложности, что допускается действующей методикой категорирования пешеходных маршрутов, поэтому маршрут может считаться пешеходным, а не комбинированным.

Основные локальные препятствия маршрута:

Препятствие	Категория	Характеристика	Время прохождения	Путь
Перевалы				
Пер. Курьёзный	1Б	На подъём – обход каньона, сначала траверсом осыпного гребня, затем – по достаточно крутым (до 30°) подвижным осыпям; спуск косым траверсом по осыпям на моренный чехол ледника Берилл	4,5 часа	Подъём со стороны р. Надежда, спуск на лед. Берилл
Пер. Днепровский	1Б (в зачёт в связке с пер. Переходной)	Подъём по открытому леднику, в верхней части крутизна 20°, бергшруд забит снегом и перешагивается; спуск по пологому леднику к седловине пер. Переходной	4 часа	Подъём со стороны лед. Берилл, спуск в сторону пер. Переходной и р. Делькю
Пер. Переходной	1А (в зачёт в связке с пер. Днепровский)	Подъём на седловину по пологому открытому леднику, спуск по осыпным склонам крутизной до 25° и участками снега, затем несложный каньон	2 часа	Подъём со стороны пер. Днепровский, спуск в сторону р. Делькю
Пер. Олимпийский-2	2А	Подход по открытому леднику Раковского, на подъём – сначала ледник крутизной 20 - 25°, затем скально-осыпные кулуары крутизной до 35°, провешивание 4 верёвок; спуск по крутым подвижным осыпям, крутизна до 35°	9 часов	Подъём со стороны лед. Раковского, спуск на лед. Бермана и приток р. Когар
Пер. Кагань-Когар Зап.	н/к	Подъём и спуск по дну несложных каньонов; травяные склоны	2,5 часа	Подъём со стороны р. Когар, спуск в сторону р. Кагань
Пер. Паралимпийский	2А	Подход по осыпному каньону, подъём по крутой подвижной осыпи с выходами скал в верхней части, крутизна до 35°; спуск по ледовому склону крутизной до 20°	7,5 часов	Подъём со стороны р. Кагань, спуск в долину р. Снежник
Пер. Безымянный	н/к	Подъём и спуск по пологим травянисто-осыпным склонам	1 час	Подъём из долины р. Снежник, спуск в долину р. Спрингис


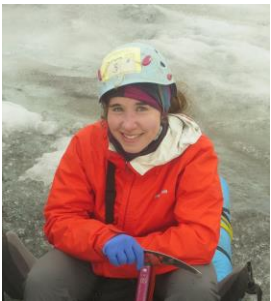



Препятствие	Категория	Характеристика	Время прохождения	Путь
Пер. Кислый	н/к* (н/к по факту прохождения)	Подъём и спуск по несложным осыпным каньонам	1 час 15 минут	Подъём из долины р. Спрингис, спуск в долину руч. Пр. Кнорий
Каньоны				
Каньон р. Кагань	1Б	Движение строго по дну каньона, многократные (около 10) броды через р. Кагань с самостраховкой и, при необходимости, стенками, обход прижимов	1 час	Вверх по р. Кагань
Чёрный каньон	2А	Движение в основном по дну каньона, многократные (около 10) броды через ручей, преодоление крупных осыпей и обход прижимов свободным лазанием	3 часа	Вверх и вниз
Переправы				
Брод через р. Кнорий ниже Чёрного каньона	1Б	Сильное течение, высокая вода. Глубина до 80 см, ширина 15 м. Разведка брода, переправа стенками		
Водный участок				
Р. Конгор и р. Агаякан	Водный маршрут 2 к.с.	Высокая вода (локальный подъём из-за сильных дождей), скорость течения 2,5 м/с на спокойных участках и не менее 3 м/с на быстрых. Шиверы с камнями-обливняками, валы высотой до 80 см (до 50 см – практически постоянно), один прижим с поворотом русла на 90°, в нижнем течении р. Конгор завалы	4 дня	
Другое				
Траверс каньона притока р. Когар	Экв. 1Б (не в зачёт, т.к. не является ЛП)	Движение траверсом с превышением 0 – 150 м над дном каньона. Осыпные и травяные склоны, переход каньонов притоков	5 часов	Спуск с лед. Бермана в долину р. Когар

Дополнительные материалы по походу и району

1. Фильм о походе, автор Валерий Захарюгин.
<https://www.youtube.com/watch?v=LLbo9FU--Ec>
2. Карта района с нанесённой ниткой пройденного маршрута:
https://drive.google.com/open?id=1cfgy8osSelqCHtRb8FPZIk_aQIaNU_fk
3. Наши карты для GPS:
<https://drive.google.com/drive/folders/0BwdOeSGUYxB5Nndaa01DVWMTN0E>
4. Сообщения от группы в процессе прохождения маршрута:
https://vk.com/topic-3102426_35390929
5. Космоснимки района (Landsat):
https://drive.google.com/drive/folders/0BwdOeSGUYxB5S3l4cUlkcFIFYW_s
6. Космоснимки района (Bing):
https://drive.google.com/drive/folders/0BydFh6AfXeIhS0wwR1hbbHVwdT_A
7. Трек GPS: https://drive.google.com/open?id=1HsDMhUn-ULH-ZqBAx_n3ZJRpAQ_WU4Vj
8. Путевые точки GPS: <https://drive.google.com/open?id=1-JFAMvjdhDsCDEU1IPtcG53qAgJKV2YS>

Состав группы

ФИО	Фото	Год рождения	Опыт	Должность в группе
Кулик Василий Сергеевич		1988	4ПР (хр. Черского) 2ГР (Ц. Кавказ)	Руководитель
Захарюгин Валерий Владимирович		1952	5ГУ (Фаны) 4ГР	Видеооператор, опытный участник
Зотов Илья Вадимович		1986	4ПУ (хр. Черского)	Пом. руководителя, снаряженец
Ковалёва Наталья Львовна		1977	3ГУ (Тянь-Шань)	Завхоз
Козлов Дмитрий Алексеевич		1978	5ВУ 3ВР 2ГУ 2ГР (Кавказ)	Зам. по воде

ФИО	Фото	Год рождения	Опыт	Должность в группе
Котко Алексей Анатольевич		1957	3ГУ (Тянь-Шань) 1ГР	Видеооператор
Сартан Елизавета Александровна		1991	4ГУ (Фаны) 3ПУ (Камчатка)	Фотограф, хронометрист, летописец
Сучков Александр Викторович		1988	2ПР (Кавказ, меж-сезонье)	Фотограф, геолог
Тимофеев Сергей Вячеславович		1974	4ПР (хр. Черского)	Реммастер
Фадеева Елена Александровна		1971	5ГУ (Тянь-Шань)	Медик

Все участники прошли маршрут полностью, радиальные выходы за заброской совершали Дмитрий Козлов (оба раза), Илья Зотов и Валерий Захарюгин (по разу).

Характеристика района путешествия

В данном разделе ограничимся достаточно кратким описанием района. Заинтересованным лицам настоятельно рекомендуем ознакомиться с книгой Р.В. Седова «Хребет Сунтар-Хаята».

1. Общая характеристика района

Хребет Сунтар-Хаята расположен на территории двух субъектов РФ – республики Саха – Якутия и Хабаровского края. Является водоразделом бассейнов Охотского моря и Северного Ледовитого океана. Высшая точка массива – г. Мус-Хая, 2964 м. На территории района также расположена высшая точка Хабаровского края – г. Берилл, 2934 м.

2. Спортивно-туристская характеристика района

По хребту Сунтар-Хаята возможно совершение пешеходных, лыжных и комбинированных маршрутов до 6 категории сложности включительно. Проведение пешеходных «шестёрок» несколько осложнено малым количеством препятствий категории трудности 2Б и выше. В силу отдалённости района от дорог и населённых пунктов напрашивается построение комбинированных маршрутов – выход сплавом возможен по рекам Агаякан (1 к.с.), Куйдусун (1 к.с.), Конгор (2 к.с.) и Сунтар (3 к.с.) в сторону Оймяконской трассы, протяжённость 120 – 170 км. Возможен и достаточно протяжённый сплав к Охотскому морю, наиболее популярный вариант – по реке Делькю-Охотская, протяжённость сплава 300 – 400 км в зависимости от финишной точки. Альтернатива – сплав по реке Юдома и пеший переход через водораздел к реке Кетанда с продолжением сплава к Охотскому морю, этим путём, в частности, прошли Марина Галкина и Валерия Глухова в 2009 году.

Хребет содержит в себе пять крупных горно-ледниковых массивов: Палатка, Мус-Хая, Берилл, Раковского, Снежник. Последний массив до настоящего похода оставался нехоженым.

3. Климатическая характеристика района

В этом разделе не будем излагать формальную информацию о ветрах, температурах и нормах выпадения осадков, заинтересованных вновь отсылаем к книге Р.В. Седова.

Близость Оймяконской котловины оказывает на климат в горах положительное воздействие, погода на хребте Сунтар-Хаята, особенно на северных отрогах, в целом лучше, чем на соседних хребтах Якутии. Такой вывод мы делаем по результатам изучения отчётов других групп. Впрочем,

надо понимать, что достаточной статистики у нас нет, так как горы Якутии посещаются весьма редко.

Важным вопросом является выбор месяца для похода. От местных туристов мы получили информацию, что в июле выпадает значительно меньше осадков, чем в августе, и температура в июле значительно выше. С другой стороны, июль является пиком активности насекомых, а август – временем созревания грибов и ягод. Кроме того, из-за таяния снега в июле может быть более высокий уровень воды в реках.

Изучение нами большого количества космоснимков позволило сделать наблюдение, что залповое выпадение снега в горах происходит обычно в период с 20 августа по 5 сентября, исключением был 2014 год, когда снег выпал только во второй половине сентября. Надеемся, эта информация будет полезна другим группам. В нашем же случае выбор сроков похода обусловлен возможностью одного из участников взять отпуск не ранее 4 августа. При прочих равных, скорее всего, было бы принято решение идти на одну-две недели раньше.

4. Транспорт

Транспортная обстановка в районе является неплохой в сравнении с другими горными районами Якутии и отвратительной в сравнении с более популярными районами походов.

Ближайший пункт с регулярным авиационным сообщением с Москвой – Якутск. Расстояние от Якутска до посёлка Ючюгей – около 900 км по трассе «Колыма» и Оймяконской трассе. Путь осложнён двумя паромными переправами через Лену и Алдан, глинистым участком дороги между Леной и Алданом, а также плохим состоянием Оймяконской трассы – там регулярно смывает мосты, а проехать вброд может помешать подъём воды. Паром через Лену ходит более-менее по расписанию, через Алдан – по факту заполнения. Рассчитывая время в пути, закладываться стоит минимум на сутки. Да, при *самом благоприятном* сценарии вы можете добраться за 13 – 14 часов, но для этого должны быть соблюдены следующие условия:

- Абсолютно исправный автомобиль;
- На трассе не прокалываются колёса;
- Водитель готов ехать без длительных остановок;
- Не приходится ждать паромов через Лену и Алдан (последнее представляется практически невероятным);
- Вблизи Якутска давно не было дождей;
- Мосты на Оймяконской трассе целы.

Забегая вперёд, отметим, что из перечисленных условий у нас не выполнилось **ни одно**, поэтому дорога туда заняла 32 часа, обратно – 26.

На попадании в окрестности Оймякона проблемы не заканчиваются, до гор ещё остаётся около 100 км. Если у вас хватает времени, маршрут можно начинать прямо от трассы – например, так делал в 2014 году В. Завьялов. Наиболее интересный, но довольно длинный путь подхода – со стартом у реки Восточная Хандыга, как раз по этому маршруту шла группа Завьялова. Самый короткий путь – вдоль вездеходной колеи от посёлка Ючюгей. Если сильно напрячься, дойти до гор можно за 5 дней. К сожалению, в отличие от хребта Черского, где вблизи гор имеется практически непрерывное сообщение с посёлком Сасыр, и велик шанс встретить попутный «Урал», здесь по пути в горы встретить бесплатный попутный транспорт нет почти никаких шансов.

Если есть желание быстрее попасть в горы и готовность за это платить, существует три различных варианта.

- Лошади. Время в пути до гор: 3 – 4 дня. Одна лошадь стоит порядка 2000 р./сутки;
- Вездеход. Время в пути до гор: 1 – 3 дня. Стоимость – порядка 120 – 150 тысяч рублей за 14-местный вездеход Газ-71;
- Вертолёт Ми-2 в посёлке Томтор. Стоимость лётного часа – 70 тысяч рублей, при заказе нескольких рейсов (а в вертолёт вмещается 4 – 5 пассажиров с грузом) возможно удешевление. Конкретно с нас взяли 300 тысяч рублей за три рейса, забрасывались две группы суммарной численностью в 14 человек.

Мы при подготовке к походу прорабатывали все три варианта и в итоге сделали выбор в пользу вертолёта, поскольку заброска лошадьми заняла бы слишком много времени, а стоимость вездехода представлялась сильно завышенной в сочетании с плохим техническим состоянием машины.

5. Связь

Разумеется, непосредственно в горах мобильной связи нет нигде. Стабильно работает спутниковая сеть Iridium, другие спутниковые операторы также теоретически могут работать. На южных отрогах хребта есть шанс поймать сигнал Thuraya – южная часть Якутии попадает в «зону негарантированного приёма»; некоторое время назад проверялась работа в Якутии сети Inmarsat, выводы были сделаны условно положительные. Информации о работе сети Globalstar у автора отчёта нет, однако в зону покрытия Якутия и Хабаровский край входят.

Во всех населённых пунктах по трассе «Колыма» со стороны Якутска есть мобильная связь (напротив, со стороны Магадана как минимум в одном посёлке – Артык – связи нет), в окрестностях Оймякона в целом лучше всего работает Мегафон. В частности, только у этого оператора есть стабильный сигнал в нежилом посёлке Кюбюме, расположенном у поворота от основной трассы на Оймякон.

Рекомендуем непосредственно перед отъездом в поход уточнить зону покрытия всех операторов «большой тройки», так как конкретно в Якутии ситуация со связью, похоже, быстро меняется. Так, в 2014 году жители Оймяконского улуса практически повсеместно пользовались МТС, теперь же в основном переходят на Мегафон.

Идея похода

На руководителя группы произвёл сильнейшее впечатление поход по Хребту Черского в 2014 году, напрашивалось также посещение весьма похожего по «стилистике» хребта Сунтар-Хаята. К тому же имелись амбиции приобщиться к комбинированному туризму, внедрив в маршрут несложный сплав. Для этого выбранный район представлялся если не идеальным вариантом, то, как минимум, весьма подходящим. Сплав позволял одновременно и исключить из маршрута длительный выход из района по заболоченной местности (выход с хребта Черского в 2014 году с преодолением за 3 дня почти 75 км по болотам запомнился как один из самых сложных участков маршрута), и существенно нарастить время пребывания в горах за счёт увеличения скорости.

Был продолжен курс на включение в маршрут малохоженных и вовсе нехоженных участков, этому способствовала достаточно нестандартная точка старта маршрута.

Подготовка к походу

1. Набор группы и тренировки

Данный поход вполне можно считать началом нового цикла комплектования команды. Предыдущий массовый набор к походу 2013 года по Камчатке себя в целом исчерпал – кто-то просто решил отдохнуть от туризма (увы, таковых набралось много), кто-то сам начал руководить походами, а некоторые товарищи, ~~которые нам совсем не товарищи~~, просто решили отдохнуть от «вечного» руководителя и пойти с кем-то другим. В итоге от состава 2013 года помимо руководителя остался всего один бессменный участник – Илья Зотов. Поиск новых участников был задачей нетривиальной, учитывая довольно большую продолжительность и огромную стоимость похода. К сожалению, из-за необходимости увеличения продолжительности походов в пешеходном туризме достаточно мало участников перешагивают от 3 категории сложности к 4, и ещё меньше – от 4 к 5 категории.

В октябре 2016 года был объявлен набор в турклубе ВШЭ, параллельно велась адресная агитация. Когда стало ясно, что участников может стать недостаточно, с учётом возможных отказов от участия, был объявлен набор и в турклубе МГУ. Это позволило довольно быстро набрать большую группу,

что было жизненно необходимо для снижения стоимости транспорта в расчёте на одного человека. В феврале 2017 года численность команды достигла 14 человек, правда у 6 из них имелись различные серьёзные проблемы, которые могли бы помешать участию в походе. В итоге из этих 14 из группы ушли четверо, причём зачастую по довольно экзотическим причинам.

Набранный состав был крайне неоднородным по всем показателям – возрасту, туристскому опыту, образованию, роду деятельности. Это, конечно, существенно усложняло подготовку к походу и стоило автору строк немалых нервов. С другой стороны, неоднородность группы способствовала обмену опытом между участниками похода.

Тренировались к походу достаточно серьёзно. В течение зимы основное внимание уделялось технике подъёма из трещины провалившегося участника, а также хождению в кошках (места тренировок – станция Санаторная и карьер у пос. Дзержинский). Весной и в начале лета работали на скалах (места тренировок – Полушкино, Дюкинский карьер во Владимирской области). Также были проведены две сплавные тренировки. Первая – в начале апреля, во время весеннего паводка, на реке Скнига (под Серпуховом), вторая – в июле, на реке Мста. Большое количество тренировок было особенно важно с учётом наличия в группе участников, длительное время не ходивших в сложные походы.

2. Сбор информации

Несмотря на в целом малое количество свежей информации о районе похода, у нас имелся один хороший стартовый источник. В 2014 году хребет Сунтар-Хаята посетила группа туристов под руководством В. Завьялова (поход не был заявлен), после похода был написан очень неплохой отчёт. А главное, руководитель группы сделал весьма информативную и точную карту-хребтовку. Также весьма информативным был отчёт группы из Челябинска (руководитель – А. Адищев, тоже поход 2014 года). Разумеется, использовали как важный источник информации уже упомянутую книгу Р.В. Седова. Эти три источника стали для нас основными.

Также были изучены все отчёты, выложенные на сайт www.tlib.ru, самый поздний из них датирован 1990 годом (руководитель – А. Харченко). Удалось пообщаться с большим количеством людей, ранее ходивших по хребту Сунтар-Хаята. Благодаря посредничеству В. Богомолова познакомились с известным якутским туристом Г. Цыпандиным, совершившим на территории Якутии большое количество первопрохождений и продолжающим активно ходить в походы. Активно консультировались с ним в процессе планирования маршрута. Относительно случайно познакомились с Алёной Коншиной (г. Хабаровск), ходившей в тот же район в 2016 году, мы сняли записку её группы на Алтае. Мы знали ещё о нескольких походах по хребту Сунтар-Хаята, в частности, А. Моисеева (г. Тула, 2004) и Р. Шаяхметова (г. Уфа,

2009), однако их отчёты не изучали. Отчёт Моисеева был только в рукописном виде, а с Шаяхметовым по имеющимся контактными данным связаться не удалось. В любом случае, по участкам их маршрутов, пересекавшимся с нашим, и так были более свежие данные из других источников.

3. Планирование маршрута.

Изучив район по отчёту Завьялова, книге Седова, картам и космоснимкам, достаточно быстро определились с точкой старта маршрута и с выбором реки для сплава. Желая изначально попасть как можно ближе ко всем горно-ледниковым массивам, стартовать решили от озера Кнорий, сплавливаясь же, соответственно, по рекам Конгор и Агаякан, как и группа В. Завьялова. Первый вариант маршрута предполагал двухкольцевую пешеходную часть на 14-15 дней и, затем, 3-дневный сплав (соответственно, 2-3 дня запаса). На первом кольце посещался массив г. Берилл и г. Таллин с прохождением четырёх перевалов, в том числе одно первопрохождение. Второе кольцо – заход в разноцветную долину р. Спрингис, переход к горно-ледниковому массиву Мус-Хая через перевалы Кислый (н/к*) и Одинокий (1Б), восхождение на вершины Мус-Хая (1Б) и Кулаковского (2А*, на карте Завьялова обозначена как Динозавр). Маршрут получился весьма технически насыщенным, но коротким, к тому же без соблюдения правила линейности. Кроме того, имел место крайне слабый охват территории хребта Сунтар-Хаята – из пяти горно-ледниковых массивов мы посетили бы только два, причём наиболее хоженные. Наконец, при такой нитке мы провели бы целых четыре дня по сути в окрестности одной точки – озера Кнорий. В результате маршрут был достаточно быстро забракован.

Придумать более жизнеспособную нитку оказалось не так просто. Дело в том, что мы не могли себе позволить более чем 3-недельный маршрут из-за продолжительности отпусков. При наличии 23 дней (3 недели плюс выходные), из которых на транспорт уходили 3, даже при условии вертолётной заброски, а ещё 3 – на сплав, на пешеходную часть оставалось только 17 дней, из которых минимум один день запаса, а по-хорошему – два.

Изучая космоснимки, руководитель похода пришёл к выводу, что помимо стандартных массивов Берилл и Мус-Хая было бы очень интересно включить в маршрут массивы г. Раковского и г. Снежник. Последний являлся полностью нехоженным, в нём не было ни одного известного перевала. В конце ноября 2016 года сложился жизнеспособный вариант нитки, включающий в себя все эти узлы. С минимальными изменениями именно этот вариант и был заявлен. С целью максимально увеличить вариативность маршрута мы решили отказаться от оставления промежуточной заброски. Впрочем, уже непосредственно перед походом было решено всё-таки оставить возможность положить заброску на последние 3 дня пешеходной части – предполагалось, что её понесут участники, заброшенные первым рейсом вертолёта, таким образом, не будет потерь времени.

Финальный вариант маршрута был следующий. Оз. Кнорий (заброска вертолётном) – р. Конгор – р. Надежда – пер. Курьезный (1Б) – г. Берилл (1Б рад.) – пер. Днепровский (1Б)+пер. Переходной (1А) – р. Делькю – лед. Раковского – пер. Олимпийский-2 (2А) – р. Когар – пер. Кагань-Когар Зап. (н/к) – р. Берилл (переправа) – каньон р. Кагань (1Б) – пер. №1 в массиве г. Снежник (2А, п/п) – пер. Безымянный (н/к) – пер. Кислый (1А) – Чёрный каньон и пер. Ледовое плато (2А) – пер. Мус-Хая Ю. (1Б) – г. Мус-Хая (1Б рад.) – пер. Мус-Хая Вост. (2А) – г. Кулаковского (2А* рад.) – пер. №2 в массиве к северу от г. Мус-Хая (1Б п/п) – р. Кнорий (переправа) – оз. Кнорий – р. Конгор – сплав по р. Конгор и Агаякан (2 к.с.).

Отметим отдельно, что по сравнению с походом Завьялова мы решили существенно сдвинуть вверх точку начала сплава. Вопрос об осуществимости затеи оставался открытым, хотя и Завьялов, и Цыпандин сообщили, что при в целом высоком уровне воды у нас будут вполне реальные шансы встать на воду уже вблизи озера Кнорий. Как оказалось на практике, нормальный сплав у нас начался всё же в «традиционной» точке (в кавычках, поскольку нам известно только об одном сплаве по маршруту Конгор – Агаякан), ниже наледи на Конгоре.

Согласно плану, у нас имелось на этот маршрут от одного до двух с половиной дней запаса (в зависимости от затрат времени на транспорт). Также можно было безболезненно срезать восхождения на вершины. Наконец, имелось большое количество запасных вариантов – этому способствовала значительная извилистость маршрута, особенно его второй части. Вот ключевые запасные варианты (полный список можно посмотреть в маршрутной книжке похода и на вложенной в неё схеме):

- Вместо пер. Олимпийский-2 – прохождение перевала Девичий (1Б) или Охотничий (1А). Вариант на случай очень плохой погоды при входе в долину Делькю;
- Вместо намеченного «перевала №1» – прохождение перевала в соседнем цирке либо обход через пер. Прямой (1А) и каньон р. Спрингис. Вариант на случай плохой погоды или недооценки сложности выбранного перевала;
- Отказ от прохождения Чёрного каньона и выход на ледник Бол. Мус-Хая через перевал Одинокий (1Б) или пер. Бермана-2 (2А). Вариант на случай высокой воды в Чёрном каньоне. На прохождение требовался дополнительный день;
- Различные срезки в массиве Мус-Хая – спуск с пер. Мус-Хая Ю. через Жёлтый каньон, срезка всего массива вдоль р. Кнорий, различные варианты спуска с «пер. №2». Вариант на случай плохой погоды в массиве Мус-Хая или недооценки сложности первопрохождения.

Аварийные варианты маршрута предполагали выход к точкам, рядом с которыми есть люди, или куда можно за разумное время подойти на лошадях. Это были:

- Долина р. Конгор, там есть несколько стоянок оленеводов. Могут пройти лошади и вездеход;
- Долина р. Сунтар, несколько стоянок оленеводов, лагерь геологов. Могут пройти лошади и вездеход, кратчайший путь от пос. Ючюгей;
- Долина р. Делькю-Куйдусунская. Могут пройти лошади и вездеход, кратчайший путь от пос. Томтор;
- Долина р. Ниткан, стоянка оленеводов. Худший из аварийных вариантов, поскольку эта долина находится дальше всего от населённых пунктов. Тем не менее, туда можно добраться на лошадях из пос. Ючюгей и на вездеходе от пос. Нежданинское.

Точки, пригодные для посадки вертолётa, имелись на маршруте практически повсеместно.

4. Снаряжение

Курс на разумное снижение веса личного и группового снаряжения, заданный в 2014 году, был продолжен. Так как в группу пришло большое количество новых участников, в том числе давно не ходивших в сложные походы, процесс обновления снаряжения шёл довольно тяжело. Таких впечатляющих результатов по весу, как в походах 2014-2016 годов, добиться не удалось. Тем не менее, относительно своих предыдущих походов некоторые участники достигли ощутимого прогресса. Так, одна участница группы благодаря жёсткому, но конструктивному давлению руководителя и снаряженца избавилась аж от 4 кг «лички».

Как и ранее, со снаряжением, как личным, так и общественным, было сделано много экспериментов. Перечислим основные.

По личному снаряжению:

1. Каска Singing Rock Penta, такими закупились трое участников. Очень хорошая каска при разумной цене и весе всего 205 г. По походу – никаких нареканий;
2. Система Singing Rock Flake, использовалась руководителем. Полноценная система с весом 230 г, очень удобная благодаря самосбросам. Надо мерить, некоторым участникам не подошла;
3. Рюкзак АВЛ (изготавливается на заказ). Небольшой вес (от 1,5 до 2,3 кг в зависимости от комплектации) при продуманной конструкции и прочных материалах. К тому же стоит недорого, за базовый вариант

производитель просит 6000 р., дополнительные опцию увеличивают стоимость до 7000. По походу не было никаких нареканий;

4. Горные ботинки фирмы Аки. Очень лёгкие ботинки из нубука, пара 46 размера весила примерно 1,5 кг. Использовались одним участником. Поход прошли на честном слове, через 10 дней начали «просить каши». Не рекомендуем использовать такие ботинки в районах с большим количеством осыпей.

По общественному снаряжению:

1. Горелки. Приняли решение идти на бензине, чтобы сэкономить вес. В группе имелся солидный выбор бензиновых горелок, в итоге пошли с двумя классическими Kovea Booster +1. С собой имелся полный набор запчастей. Серьёзно подошли к расходу топлива: ранее, в походе по хребту Черского в 2014 году мы уже сталкивались с неожиданно высоким расходом именно бензина. Тогда, несмотря на использование энергоэффективных кастрюлек с радиаторами Jetboil и Primus, мы умудрились сжечь бензина более 55 г/чел день, хотя на газу с такой же раскладкой, теми же горелками, той же посудой и в более сложных погодных условиях расходовали только 30 г. Пришли к выводу, что основной причиной повышенного расхода была привычка всех участников ставить горелку на максимальный режим; последующие испытания это полностью подтвердили. Теперь же старались выкручивать регулировку только наполовину, что позволяло радиатору работать максимально эффективно.
2. Посуда. Взяли уже проверенные кастрюли с радиаторами Jetboil и Primus, по 3 л каждая. Продолжаем рекламировать эти изделия как исключительно удобные и эффективные.
3. Топливо. Заложились на расход бензина 40 г/чел день с округлением вверх по таре. Использовали «Галошу» и, немного, обычный АИ-92, так как нужного количества «Галоши» в Якутске не нашлось. 92-й бензин использовали только в самом начале похода (1,5 л) и в самом конце, на сплаве (3 л). На практике расход составил порядка 35 г/чел день на пешеходной части маршрута, на сплаве топливо не сэкономили и расход не замеряли. Низкого расхода удалось добиться как за счёт аккуратного обращения с горелками, так и благодаря большому количеству блюд быстрого приготовления в раскладке, об этом далее.
4. Верёвки. Практически «вечным» вопросом является выбор 9-мм верёвок к походу. Формально «девятки» как правило сертифицированы только как сдвоенные, использование их как одинарных не рекомендуется UIAA. Нам удалось обнаружить верёвку, сертифицированную по классу А, то есть допустимую для использования в качестве одинарной, производитель – Kong. Её, к тому же, удалось купить со значительной

скидкой, 2600 р. за бухту 50 м. Верёвки вполне хорошие, единственный недостаток – субъективно у них довольно легко бьётся оплётка.

Списки снаряжения приводятся в Приложениях 3 и 4.

5. Сплавсредства

Данный элемент общественного снаряжения выделяем в отдельный пункт. После решения сплавляться по Конгору в группе началась длительная дискуссия о выборе сплавсредств. Разумеется, первым рабочим вариантом были катамараны. При всех очевидных преимуществах у них имелись серьёзные недостатки именно применительно к нашему маршруту:

1. Затраты времени на сборку. Разумеется, каркас мы собирались делать из леса, так что на стапель вполне могло бы уйти полдня. При общей продолжительности сплава в 2,5 – 3 дня (как мы полагали до похода) такие временные затраты казались сомнительными;
2. Сложность обносов по густой растительности;
3. Сложность маневрирования на мелководной реке.

Первой альтернативной идеей было использовать для сплава рыбацкие лодки из ПВХ, благо у нескольких участников похода они были. Ключевые их недостатки – достаточно большой вес и непригодность для сплава по быстрым рекам. В частности, плохая курсовая устойчивость и отсутствие каких-либо отбойников, препятствующих попаданию воды внутрь.

Далее, мы решили подумать о пакрафтах – максимально облегченных 1 – 2-местных лодках специально для комбинированных походов с несложными сплавами. Одноместные варианты не устраивали нас по цене, а двухместных на рынке практически не было. Единственный вариант, который нас устроил – лодки «Эскимос – 300» производства фирмы ExpedBoats (г. Санкт-Петербург, изготовление на заказ). Стоимость одной лодки составляла порядка 15 000 рублей (небольшие изменения были за счёт различий в комплектации). Три лодки были приобретены участниками группы, ещё две взяли у знакомых. Первая из них производства той же фирмы, но предыдущей серии, вторая – надувная байдарка «Тайга».

Информация о характеристиках лодок «Эскимос – 300» приводится в Приложении 5.

6. Раскладка

С раскладкой сделали на себе относительно смелый эксперимент, по крайней мере, в сравнении с практикой наших турклубов. Суточная норма для пешеходной части маршрута составляла всего 430 – 450 г/чел. в день, плюс личное карманное питание было рекомендовано в количестве 50 г/чел. в день

(участники, которым в силу достаточного веса не требовалась подпитка быстрыми углеводами, взяли значительно меньше).

При этом:

- средняя калорийность дневного рациона на пешую часть составила около 1700 ккал (с учетом 50 г рекомендованного карманного питания – около 1900 ккал);
- соотношение Белков/Жиров/Углеводов – 1 / 1,1 / 3,3;
- соотношение завтраков, обедов и ужинов в дневном рационе (по калорийности) – 32% / 32% / 36%;
- максимальный брутто-вес продуктов и топлива в рюкзаках (на старте пешей части маршрута) составил для мужчин 7,5 кг, а для женщин 6,2 кг, что в совокупности с рациональным подходом к выбору снаряжения позволило нам наслаждаться легкими для автономного маршрута рюкзаками.

Нам был необходим питательный и сбалансированный по составу рацион для поддержания группы в хорошей физической форме в течение всего маршрута, при этом легкий по весу, удобный и быстрый в приготовлении, хорошо переносимый (в медицинском смысле) всеми участниками, желательно, вкусный и не слишком надоедливый, при этом еще и за разумные деньги.

Раскладка была составлена с учетом следующих особенностей:

1. 3-разовое горячее питание на протяжении всего маршрута.

Нам удалось практически равномерно распределить потребление калорий в течение дня, без существенных перекосов в сторону ужина. График движения и длинный световой день в районе похода позволяли нам не отказываться от горячих обедов, включавших сублимированные супы, которые готовятся очень быстро. Даже при скромной калорийности, жидкое горячее блюдо субъективно дает больше сытости (и является более здоровой едой), чем калорийный, но сухой перекус.

2. Достаточно большие порции горячих блюд.

С теми же целями (здоровье и сытость), мы сэкономили вес раскладки в основном не на крупах и супах, а на продуктах, не требующих варки (сухари, сладости и т.п.).

3. Использование специальных продуктов для облегчения веса.

Сублимированное мясо уже давно является традиционным в туризме.

Но сублиматы – это не только мясо. В нашей раскладке часть завтраков, часть ужинов и 70% обедов были составлены из сублимированных готовых блюд, что сперва вызывало опасения и даже неодобрение некоторых участников, но впоследствии себя оправдало. В сравнении с

обычными крупами, сублиматы дают экономию веса раскладки до 1,5 раз. Кроме того, они надежно упакованы, очень просты в приготовлении и не требуют варки, что экономит время и топливо, исключает и пригорание к посуде и облегчает ее последующее мытье (приятный бонус дежурным). По вкусу и прочим свойствам в походных условиях сублимированная гречка с мясом, например, практически не отличается от обычной, всем, кто не пробовал, – рекомендуем.

Мы также использовали сублимированные омлеты (по желанию), сублимированную сметану, сублимированное сливочное масло вместо топленого, сублимированные фрукты (киви, ананасы) для компотов вместо традиционного киселя (всё – производства «Гала-Гала»).

В качестве «жидкой» приправы мы не брали кетчуп, зато взяли васаби и горчицу, расход которых в разы меньше (эмоций при этом скорее больше). Вместо обычной белой соли взяли «очень соленую» гималайскую розовую соль, сэкономив еще как минимум полкило.

4. Разнообразие рациона и учет предпочтений участников.

На этапе подготовки среди участников был проведен опрос о переносимости продуктов и личных предпочтениях. Все противопоказанные продукты были исключены. В угоду вкусам большинства, в раскладку не вошли пшенная, манная, перловая и кукурузная каши, зато включено достаточно много кус-куса как на завтрак, так и на ужин. По этой же причине ограничено количество сублимированных блюд (можно было больше), а число сладких молочных каш на завтрак сокращено до половины.

Раскладка включала 4 вида мяса для горячих блюд:

- сублимированное мясо «Гала-Гала»,
- «пеммикан» (мясо, вываренное в сале), приготовленный лично руководителем,
- сушеная говядина (рожденной в походе марки «Санчез»), приготовленная Александром Сучковым,
- белорусская тушенка – для сплава.

Наши «излишества» включали молотый (а не растворимый) кофе каждое утро, который мы заваривали прямо в кастрюле перед завтраком, а также свежий лук и чеснок к ужину. В качестве «парадного» блюда на полудневках мы готовили плов.

Карманное питание было полностью личным и комплектовалось участниками самостоятельно. Также личным был сахар в чай/кофе, поскольку выяснилось, что более половины группы пьют чай и кофе без сахара.

Участникам была предоставлена возможность заменить кашу или другое блюдо, предусмотренное раскладкой на завтрак, на сдвоенную

порцию сублимированного омлета (и некоторые воспользовались). Это обговаривалось заранее.

5. Учет графика движения и рельефа.

При планировании раскладки на каждый день мы держали в голове высоту лагеря над уровнем моря и другие особенности стоянки, а также вероятное наличие/отсутствие времени и желания готовить. При этом быстрые в приготовлении продукты сочетали с быстрыми, а «долгие», как сушеное мясо, требующее варки, – с долго варящимися крупами.

Каждая часть раскладки до достижения очередной заброски включала день запаса, что повышало безопасность и вариативность маршрута.

Раскладка для сплава включала увеличенные порции и разные «излишества», в том числе даже тушенку.

6. Забота о качестве продуктов, максимальное приближение к стандартам «здорового» питания.

Все новые для участников (в т.ч. сублимированные) блюда мы тестировали заранее во время выездов на тренировки. Закупка «сложных» продуктов (сыр, мясные деликатесы) производилась только силами тех, кто в них хорошо разбирается. Мы отказались от дешевых круп и макарон в пользу качественных и проверенных, что практически не повлияло на общую стоимость раскладки.

7. Учет финансовой составляющей.

Вопрос бюджета на раскладку волновал участников в связи с представлением о дороговизне сублиматов и общим значительным бюджетом на поход. Поэтому примерная стоимость раскладки была рассчитана заранее, до начала закупки, и составила 7 тыс. руб. на человека. Она легко вписалась в комфортный для всех участников лимит, корректировать раскладку не пришлось. По факту, многие из нас «в городском цикле» питаются дороже, чем в походе.

В целом, заботы завхоза и всех, кто помогал, окупились, и раскладка получилась удачной.

Ниже для справки приводим наше меню на пешеходную часть похода.

ЗАВТРАК	(граммы)	В среднем:
• Рис / Геркулес / Овсянка готовая / Мюсли / Макароны / Кус-кус	50 – 70	143 г,
• Сухое молоко, сахар в кашу, субли. масло	10 / 10 / 2	545 ккал,
• Сыр	30 – 33	32%
• Сухари белые / Крекеры / Галеты	12 – 20	дневного
• Пряники / Вафли / Конфеты	20	рациона

ОБЕД <ul style="list-style-type: none"> • Сублим. суп, или Сушеный суп с пеммиканом, или Картофельное пюре с сублим. мясом и маслом • Колбаса / Бастурма / Карпаччо из птицы • Сухари черн. / Финн. криспы / Хлебцы • Щербет / Халва / Нуга / Рахат-лукум • По случаю: перевальный шоколад, какао, компот, кисель 	(граммы) 30 – 35 55 40 12 25 – 30 10 – 33	В среднем: 140 г, 545 ккал, 32% дневного рациона
УЖИН <ul style="list-style-type: none"> • Гречка / Рис / Макароны / Кус-кус / Чечевица / Карт. пюре • Сублим. мясо + масло / Пеммикан / Говядина сушеная «Санчез» • Сухари черные • Сало • Лук, чеснок • Шоколад / Мармелад / Пастила 	(граммы) 60 – 80 24 – 30 12 10 15 20 – 25	В среднем: 157 г, 604 ккал, 36% дневного рациона
Чай, кофе, соль, специи	10 – 15	

7. Картографический материал, использование GPS и КОСМОСНИМКОВ

Ситуация с картами хребта Сунтар-Хаята весьма специфическая. С одной стороны, топографических километровок на район в открытом доступе нет, за исключением карт Генштаба 1949 года, и то с неполным покрытием. Также имеется один лист километровки ГГЦ, покрывающий массив Мус-Хая. Двухкилометровки ГГЦ конкретно на этот район оставляют желать много лучшего. С другой стороны, есть продукт творчества Владислава Завьялова http://slazav.mccme.ru/maps/hr/all_sun.htm – хребтовка с элементами топографии (примерно в стиле карт В.Г. Ляпина), на которую нанесена большая часть перевалов. Эту карту не стоит идеализировать – видно, что автор делал её во многом для собственных нужд и подробно прорисовал только те участки, где сам ходил. Так, с карты «пропали» крупные ледники Раковского и Бермана (хотя небольшой висячий ледник вершины Раковского присутствует) и перевал Олимпийский-2; не прорисован каньон притока р. Когар. Тем не менее, наличие такой карты очень помогало и при планировании маршрута, и при подготовке картографических материалов непосредственно к походу. Особенно ценно, что в открытом доступе имеется векторная версия карты Завьялова в форматах MP и IMG (первая поддается редактированию, к примеру, в программах GlobalMapper и GPSMapEdit).

Карта Завьялова стала базой для подготовки рабочего пространства карт. Плохо прорисованные участки уточнялись по картам ГГЦ (карты Генштаба практически не использовались по причине давности) и, прежде всего, по съёмке высот Aster-GDEM (очищенную версию взяли на сайте <http://www.viewfinderpanoramas.org>) и различным космоснимкам. Также на карты наносились перевалы, отмеченные в книге Седова, но не нанесённые на карту Завьялова.

Как обычно, подробнее остановимся на использовании космоснимков и съёмок рельефа. Основным используемым набором были данные Landsat 8, которые можно скачать на сайте www.earthexplorer.usgs.gov – на этом ресурсе можно выбрать изображения на нужные даты, с минимальным количеством облаков, и т.п. При анализе рельефа ориентировались на снимки конца июля 2016 г. – там было наименьшее покрытие облаками. В этот раз основная задача, стоявшая перед нами, касалась обнаружения каньонов на подходах к перевалам. Снимки Landsat из-за низкого разрешения (30 м/пиксель) здесь принесли мало пользы. Можно было обнаружить только очень глубокие каньоны (Чёрный и Жёлтый каньоны видны прекрасно, но их расположение и так известно), либо определить, в каких долинах каньонов точно нет (к примеру, на ручье Раковского). Ключевой малохоженный каньон на маршруте – каньон р. Кагань – по снимкам Landsat был определён весьма приблизительно.

За два месяца до похода участником Александром Сучковым был обнаружен новый набор космоснимков в программе SASPlanet – Bing. Внезапно там нашлись снимки высокого разрешения (судя по стилистике снимков, скорее всего со спутника DigitalGlobe) на значительную часть нашего маршрута. Удалось в деталях рассмотреть каньон реки Кагань и горно-ледниковый узел г. Снежник, который предстояло первопроходить.

Для использования в GPS подготовили векторную карту на основе карты Завьялова. Добавили в неё новые перевалы и изолинии Aster-GDEM с сечением рельефа 20 м. Также сделали две растровые карты – одну в формате KMZ, другую JNX. На карте KMZ были двухкилометровки ГГЦ на весь район, изображение было сжато до качества 25% от исходного – это позволяло уместиться в ограничения прибора по количеству и размеру тайлов (фрагментов разбивки). Эту карту планировали использовать по пути к старту маршрута, на сплаве и в случае серьёзных нештатных ситуаций, приводящих к выходу группы за границы векторной карты. На карту JNX поместили карты ГГЦ только на пешеходную часть маршрута и космоснимки Bing в высоком качестве.

Как и в 2016 году, воспользовались услугами типографии Татьяны Пуховой (puhova-print@mail.ru) и распечатали карты на пластике в формате А3. Были распечатаны:

- Единственный имеющийся лист ГГЦ 1:100 000;
- Карты ГГЦ 1:200 000 на весь район, включая пути заброски и выброски и все аварийные варианты;
- Карты Завьялова с нанесённой нами дополнительной информацией;
- Карты Генштаба 1:100 000 1949 года.

На обычной бумаге распечатали космоснимки Bing в масштабах 1:10 000 – 1:25 000 на ключевые участки маршрута – Чёрный каньон, каньон р. Кагань, массив г. Снежник, массив к северу от г. Мус-Хая.

Подготовленный картографический материал показал себя очень хорошо. Прежде всего, приятно удивила точность предсказания каньонов. Как и ранее, претензии возникали к изолиниям Aster-GDEM из-за высокой погрешности и низкой точности распознавания объектов («проглатывались» каньоны, кулуары и скальные сбросы), но это не было для нас сюрпризом. Обращаем внимание, что сейчас набирает обороты новый проект съёмки рельефа – ArcticDEM/PolarDEM – точность съёмки в несколько раз превосходит и Aster, и даже SRTM. К сожалению, на момент начала похода интересующий нас район ещё не был отснят, хотя уже имелись прекрасные данные по соседнему Хребту Черского. Отметим также, что космоснимки Bing имеют в программе SASPlanet не очень хорошую привязку – похоже, есть существенная ошибка ортотрансформации (искажено изображение крутых склонов), даже при движении по дну каньона можно было наблюдать погрешность более 100 м, см. изображение ниже. Использовать эти снимки в качестве высокоточной карты в GPS при плохой видимости нельзя.



Рисунок 1, трек группы в Чёрном каньоне

По изображению кажется, что мы шли по левому борту каньона, хотя в реальности двигались строго по дну. Обратите внимание, что у устья, где крутизна склонов незначительная, дно каньона отклонено от трека менее чем на 50 м, а далее отклонение увеличивается, переваливая за 100 м.

8. Средства связи

У группы был спутниковый телефон Iridium 9555, принадлежащий одному из участников. Также взяли на маршрут один мобильный телефон – на случай непредвиденных обстоятельств при выходе из района. Даже придумали ситуацию, когда он был бы весьма полезен – если кто-то получит травму и будет эвакуирован, ему нужна какая-то связь.

Для связи внутри группы взяли три рации. К сожалению, водонепроницаемых среди них не было, а разговаривать по ним после герметизации получалось с трудом, динамик срабатывал далеко не всегда. Это ощутимо затрудняло связь во время сплава.

9. Обеспечение безопасности на маршруте

У группы был координатор в Москве, готовый при необходимости организовывать спасработы. Мы ежедневно передавали ему сообщения по имевшемуся у одного из участников спутниковому телефону Iridium. Координатор размещал информацию на сайте ГТК МГУ и в группе ТК ВШЭ, а также держал связь со службой спасения ГУ МЧС по республике Саха – Якутия и сообщал нам прогноз погоды.

Вызвал дискуссию вопрос о необходимости страховки. Сотрудники местной службы спасения сообщили, что работают строго в соответствии с законодательством РФ, и что независимо от наличия страховки вызов вертолёт в случае ЧП будет для нас бесплатным. Вопрос же дополнительного медицинского страхования решался участниками в личном порядке, большая часть группы страховку сделала.

На случай ЧП у нас была отдельная договорённость с Александром Долженковым, что его вертолёт Ми-2 при необходимости за нами вылетит.

10. Взаимодействие с другими группами

Вместе с нами в тот же район собиралась ещё одна группа из турклуба МГУ в составе четырёх человек. Они не заявляли поход официально и даже не имели руководителя, о чём гордо написали в перевальной записке на пер. Курьёзный. Мы всегда именовали их «группой Домбровского», так как именно с Евгением Домбровским чаще всего общался руководитель нашей группы. Так и будем называть их в тексте отчёта.

Взаимодействие получилось очень конструктивным. Мы поделили зоны ответственности при поиске транспорта. Наша группа брала на себя поиск транспорта по трассе, а также транспорт в горы при посредничестве других руководителей походов. Группа Домбровского занималась поиском транспорта в горы, но по другим каналам – через жителей и администрации местных посёлков – Оймякон, Ючюгей, Томтор. В итоге они преуспели, выйдя

на Александра Долженкова и Сергея Зверева с вертолётom Ми-2. Нам Георгий Цыпандин тоже предлагал организовать вертолётную заброску, но в итоге получилось, что мы при помощи дружественной группы сами вышли на тот же вертолёт.

Вместе мы забрасывались и шли одним маршрутом (уже не вместе, так как мы собрались полным составом позже них) первые два ходовых дня. Потом группы расходились – мы шли на перевал Днепровский, а они – на перевал Делькю. Затем мы уходили в массив г. Раковского, а они планировали сплав по Делькю к Охотскому морю.

Мы обменялись номерами спутниковых телефонов и контактами координаторов, но связь в походе не поддерживали, чтобы не расходовать минуты и аккумуляторы.

11. Полезные контакты

За контактной информацией просьба обращаться к руководителю группы. Контакты людей, оказавших помощь в организации похода, мы бережно храним.

12. Вредные контакты

Помещаем на всеобщее обозрение контакты тех, к кому обращаться не стоит. Надеемся, что широкое распространение информации позволит другим группам избежать наших проблем.

1. Некто Егор, владелец автомобиля Toyota Hiace, предоставляет услуги транспорта по трассе «Колыма». Нас подвёл и, возможно, обманул. Телефоны – +79142901333, +79244646212, +796618683622;
2. Некто Проша (или Александр, настоящее имя точно не знаем), владелец автомобиля Toyota Hiace, предоставляет услуги транспорта по трассе «Колыма», местный псевдо-монополист. Телефон +79627312231;
3. Некто Борис, водитель автомобиля Toyota Hiace, находящегося в собственности Проши. Его телефон у нас не сохранился (возможно, он его и не давал).

График похода

1. График похода заявленный

Даты	Дни пути	Участки маршрута	Км
05.8.17	1	Томтор – оз. Кнорий (вертолёт)	-

Даты	Дни пути	Участки маршрута	Км
06.8.17	2	День запаса (транспорт)	-
07.8.17	3	р. Конгор – р. Надежда	14,8
08.8.17	4	р. Надежда – пер. Курьёзный (1Б) – лед. Берилл	10,8
09.8.17	5	г. Берилл (1Б рад.)	1,6
10.8.17	6	лед. Берилл – пер. Днепровский (1Б) – пер. Переходной (1А) – р. Делькю	10,2
11.8.17	7	р. Делькю – лед. Раковского	14,2
12.8.17	8	лед. Раковского – пер. Олимпийский-2 (2А) – р. Когар	10,6
13.8.17	9	вниз по р. Когар	12,4
14.8.17	10	пер. Кагань – Когар Зап. (н/к) – р. Берилл (1Б – 2А, переправа)	11,9
15.8.17	11	р. Берилл – каньон р. Кагань	13,8
16.8.17	12	р. Кагань – пер. №1 (2А п/п) – р. Снежник	7,8
17.8.17	13	р. Снежник – пер. Безымянный (н/к) – пер. Кислый (1А) – р. Кнорий	10,8
18.8.17	14	р. Кнорий – Чёрный каньон – пер. Ледовое плато (2А) – лед. Бол. Мус-Хая	8,1
19.8.17	15	лед. Бол. Мус-Хая – пер. Мус-Хая Юж. (1Б)+г. Мус-Хая (1Б) + пер. Мус-Хая Вост. (2А) – лед. Делындя	5,6
20.8.17	16	Г. Кулаковского (2А*, рад.)	1,5
21.8.17	17	лед. Делындя – оз. Кнорий	12,5
22.8.17	18	оз. Кнорий – р. Конгор – сплав по р. Конгор	3,7 + 35,4
23.8.17	19	сплав по р. Конгор и Агаякан	37,1
24.8.17	20	сплав по р. Агаякан	49,4
25.8.17	21	День запаса	-
26.8.17	22	Полдня запаса	-

2. График похода фактический

Даты	Дни пути	Участки маршрута	Км по карте (зачёт)	Км по очищ. и сглаж. треку GPS (зачёт)	Естественные препятствия
06.8.17	1	Пос. Томтор – оз. Кнорий – устье р. Спрингис (рад.)	4,3 (0)	4,3 (0)	–
07.8.17	2	Оз. Кнорий – р. Конгор↑ – р. Надежда↑	13,6	14,0	Лес 1А, переправы н/к, осыпи н/к – 1Б
08.8.17	3	Р. Надежда – пер. Курьёзный (1Б) – морена лед. Берилл	11,1	10,4	Перевал 1Б, переправа н/к, осыпи н/к – 2А
09.8.17	4	Лед. Берилл – пер. Днепровский (1Б) + пер. Переходной (1А) – приток р. Делькю↓	9,9	8,5	Перевал 1Б, осыпи н/к – 1Б, лёд 2А
10.8.17	5	Приток р. Делькю↓ – р. Делькю ↓– руч. Раковского↑	14,6	14,9	Переправы н/к – 1А, осыпи н/к – 1А
11.8.17	6	Руч. Раковского – морена лед. Раковского	3,6	3,3	Осыпи 1А – 2А
12.8.17	7	Лед. Раковского – пер. Олимпийский-2 (2А) – лед. Бермана	5,9	6,4	Перевал 2А, переправы н/к, лёд 2А, осыпи 1А – 2А
13.8.17	8	Морена лед. Бермана – траверс каньона притока р. Когар – р. Когар↓	12,9	13,5	Переправы н/к – 1А, осыпи н/к – 2А, болота н/к
14.8.17	9	Р. Когар↓ – пер. Кагань-Когар Зап. (н/к) – р. Берилл и р. Кагань (переправы)	16,2	16,1	Перевал н/к, переправы н/к – 1А, лес 1А – 1Б, осыпи н/к
15.8.17	10	Р. Кагань↑ – каньон р. Кагань (1Б)	13,9	13,1	Каньон 1Б, переправы н/к – 1Б
16.8.17	11	Р. Кагань – пер. Паралимпийский (2А, п/п) – лед. 100 лет Революции – пер. Безымянный (н/к)	10,0	9,7	Перевал 2А, перевал н/к, снег н/к, осыпи н/к – 2А, лёд 1Б – 2А

Даты	Дни пути	Участки маршрута	Км по карте (зачёт)	Км по очищ. и сглаж. треку GPS (зачёт)	Естественные препятствия
17.8.17	12	Пер. Безымянный (н/к) – пер. Кислый (н/к) – р. Пр. Кнорий↓	9,8	9,5	Перевал н/к, переправы н/к – 1А, болота н/к, осыпи н/к – 1А
18.8.17	13	Р. Кнорий (переправа) – Чёрный каньон (2А, до высоты 1820 м) – р. Кнорий (1Б, переправа) – р. Кнорий↓	10,2 (8,9)	8,8 (7,6)	Переправы 1А – 1Б, каньон 2А, осыпи 1А – 2А
19.8.17	14	Отсидка	0	0	–
20.8.17	15	Р. Кнорий – оз. Кнорий – р. Конгор↓	9,0	9,0	Переправы н/к, болота н/к, лес 1А
21.8.17	16	Сплав по р. Конгор – волок лодок по р. Конгор	6,6	6,6	Отмели, быстротоки, деревья поперёк русла
22.8.17	17	Волок лодок по р. Конгор – наледь – сплав по р. Конгор	31,8	31,9	Шиверы 1 – 2 к.с., валы 0,4 – 0,8 м, течение 9 – 12 км/ч
23.8.17	18	Сплав по р. Конгор	25,5	25,4	Шиверы 1 – 2 к.с., валы 0,4 – 0,8 м, течение 9 – 13 км/ч, камни-обливняки, прижим с поворотом русла на 90°, завалы
24.8.17	19	Сплав по р. Конгор и Агаякан	50,7	50,0	Шиверы 1 – 2 к.с., валы 0,4 – 0,8 м, течение 8 – 12 км/ч, завалы, деревья поперёк русла, разбои
25.8.17	20	Сплав по р. Агаякан – мост на 66 км Оймяконской трассы	18,8	17,7	Течение 7 – 11 км/ч, разбои

Даты	Дни пути	Участки маршрута	Км по карте (зачёт)	Км по очищ. и сглаж. треку GPS (зачёт)	Естественные препятствия
Итого пешком (+ волок лодок)			154	151	
Итого сплав			119	117	

Про измерение километража²

Регулярно возникают дискуссии о правильном методе измерения протяжённости маршрута. Старая методика категорирования маршрутов предписывает проводить измерение курвиметром по карте масштабom 1:100000. Результат умножается на средний коэффициент кривизны пути, равный для горных районов 1,2. Понятное дело, сейчас мало кто пользуется данным способом, поскольку существуют и более прогрессивные методы, позволяющие, к тому же, значительно нарастить себе километраж.

Процедуру измерения необходимо уточнить, учитывая, что недавно была утверждена новая методика категорирования пешеходных походов, в которой пройденное расстояние напрямую влияет на набранные баллы. Возможны следующие варианты, в порядке возрастания получаемого результата:

- «Электронный курвиметр» – проведение линии приблизительно вдоль нитки маршрута в любой картографической программе, к примеру – OziExplorer или GlobalMapper. Данный способ представляется ближайшим аналогом рекомендуемого методикой;
- Измерение трека – загрузка треков GPS в любую картографическую программу и их последующее измерение. При этом желательна очистка трека от не идущих в зачёт участков, «звёздочек» привалов; опционально может быть применено сглаживание;
- «Продвинутое» измерение трека – подгрузка подробных данных по высотам (например, SRTM или Aster-GDEM, которые можно загрузить с помощью GlobalMapper) и измерение длины трека с их учётом;
- Использование данных путевого компьютера GPS.

Естественно, длина трека GPS зависит от многих параметров – качества приёма сигнала, частоты записи точек, дисциплинированности ответственного за GPS в вопросе выключения прибора на привалах и стоянках. Поэтому результаты эксперимента, приведённые ниже, не являются истиной в последней инстанции. Мы записывали трек с перерывами только на стоянки и

² Текст раздела в значительной степени повторяет аналогичный раздел отчёта о походе 2016 года по Алтаю. Будучи членом МКК ФСТ-ОТМ и регулярно сталкиваясь с проблемой, руководитель группы позволил себе повторить свои тезисы по данному вопросу.

обед, а также на замену батареек после их разрядки. Использовался прибор Garmin ETrex 30x, настройки записи трека – по умолчанию.

Мы получили следующие результаты, без повышающих коэффициентов:

- Измерение по карте – пешеходная часть 154 км, сплав 119 км;
- Измерение по «сырому» треку – пешеходная часть 171 км, сплав 141 км;
- Измерение по чищеному и сглаженному треку – пешеходная часть 151 км, сплав 117 км.
- Показания путевого компьютера – 347 км.

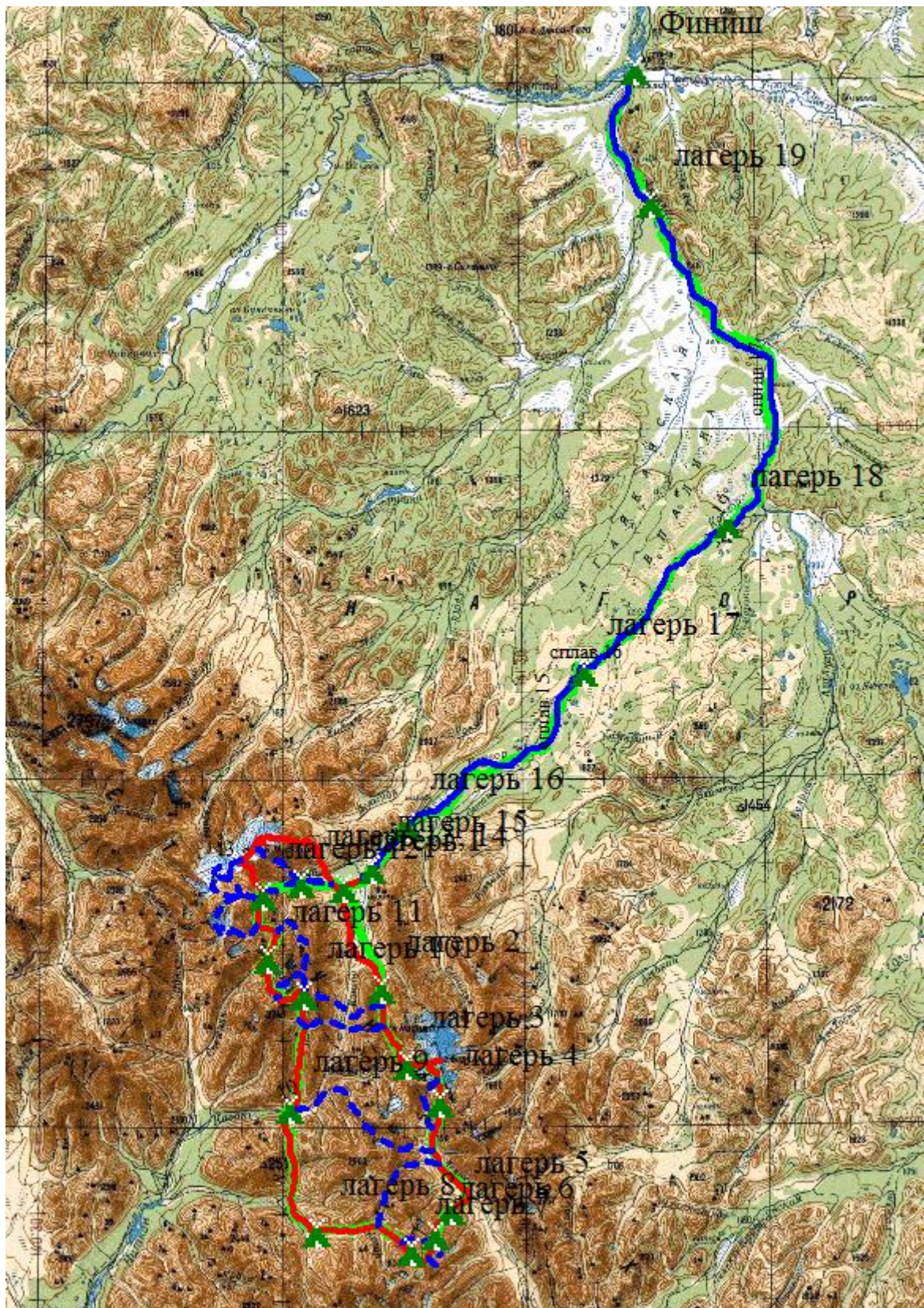
Обращает на себя внимание практически идеальное совпадение измерения по карте с длиной очищенного и сглаженного трека. Длина же сырого трека пешеходной части (после удаления участков, не идущих в зачёт) оказалась на 11% больше. Огромная разница в измеренной протяжённости сплава (18%) объясняется большим количеством длительных остановок (ремонт сплавсредств, обносы) и выходов на разведку, попавших в трек.

Учитывая полученные цифры, автор отчёта вновь предлагает сделать допустимым измерение пройденного пути по сырому треку с повышающим коэффициентом 1,1 при условии очистки трека от не идущих в зачёт участков и выходов на разведку.

3. Изменения маршрута и их причины

1. Из-за ухудшения погоды и отсутствия видимости отказались от восхождения на г. Берилл (1Б);
2. Из-за ухудшения погоды, отсутствия видимости наверху и резкого подъёма воды развернулись в Чёрном каньоне и отказались от прохождения кольца в массиве г. Мус-Хая. Погода оставалась неприемлемой в течение следующих трёх дней, после одного дня отсидки было принято решение выходить к заброске и начинать сплав, в соответствии с одним из запасных вариантов;
3. 12-км участок сплава прошли волоком из-за недостаточного уровня воды и слишком большого количества разливов. Предположение, что устойчиво сплавливать можно от самого озера Кнорий, не подтвердилось. Такой расклад мы допускали изначально, но не считали его наиболее вероятным.

Нитка заявленного и пройденного маршрута изображена на схеме ниже. Красным обозначена основная заявленная нитка пешеходной части, синим пунктиром – заявленные запасные варианты, синим сплошным – заявленный сплав, зелёным – фактически пройденный маршрут.



Благодарности

Группа выражает благодарность членам городской МКК, рассматривавшим маршрут, – В.Г. Ляпину, К.С. Бычкову, М.Ю. Васильеву, В.В. Кузнецову, С.В. Климину; участникам и руководителям походов по хребту Сунтар-Хаята, оказавшим помощь при планировании маршрута, – В. Завьялову, А. Адищеву, Ю. Ляховскому, В. Богомолу, Г. Цыпандину; компании Camp, предоставившей значительную скидку на своё снаряжение; компании Новатур и лично Евгении Яровитчук за предоставленную нам палатку. Особая благодарность – жителям посёлка Томтор Сергею Звереву и Александру Долженкову, организовавшим для нас вертолётную заброску по сниженной цене, безвозмездно предоставившим одно сплавсредство (надувную байдарку «Тайга») и частично решившим наши транспортные проблемы, возникшие на обратном пути.

«Неблагодарности»

К сожалению, в походе у нас возникли трудности, связанные с транспортом, о которых мы считаем необходимым упомянуть отдельно и на видном месте (надемся, что название раздела привлечёт внимание читателей...).

Нам крайне не повезло с водителями по трассе «Колыма» и, особенно, с владельцем автомобиля. Какие у нас к ним претензии:

1. Человек, с которым мы договаривались изначально (Егор, см. раздел «Вредные контакты») за два дня до нашего приезда исчез, а потом сообщил, что нашу поездку вместо него организует его брат. Проблема минимальная, если бы не последующие события.
2. Изначально оговаривали цену 5 тыс. руб. с человека, причём прозвучала фраза, что цена не зависит жёстко от конечного пункта (озеро Улуу или Томтор – не важно). По факту нам как раз пришлось в последний момент сменить конечный пункт, см. далее. Когда же погрузились в машину, узнали, что за Томтор надо будет заплатить 6 тыс. руб. с человека.
3. Была подана машина в отвратительном техническом состоянии. Уже через полчаса дороги понадобилось менять масло, в салон в огромном количестве проникала пыль. На обратном пути вовсе вышла из строя коробка передач, починить её на месте не удалось. Кроме того, нам обещали длиннобазную Toyota Hiace, а подали короткобазную, и это на 14 человек с кучей груза (о последнем мы предупреждали).
4. Несмотря на явные недоработки, хозяин автомобиля (Проша/Александр, какое имя настоящее – мы так и не поняли...) потребовал оплату 100% вперёд. Тут есть и наше упущение – этот вопрос изначально не оговаривался. С такой ситуацией мы сталкиваемся впервые – с нас ни

разу не брали за транспорт вперёд, хотя почти всегда была какая-то предоплата. В частности, на трассе «Колыма» от Магадана мы просто расплачивались за водителя на заправках, а по приезду отдавали оставшуюся сумму.

5. Несмотря на изначальную договорённость ехать непрерывно, водитель лёг спать на переправе через Алдан, в результате мы пропустили паром, который отправился ночью, и потеряли около трёх часов.
6. Имели место постоянные остановки. Самый вопиющий случай – примерно за 100 км до конечного пункта водитель выпил водки со встреченным знакомым.
7. Естественно, после такого весёлого пути мы попросили Сергея Зверева найти нам другую машину и других водителей на обратную дорогу. Он честно пытался, но Проша-Александр «отжимал» каждый заказ обратно, мотивируя это тем, что изначально договаривались с ним. Механизмы «отжатия» неизвестны, но Сергею мы верим на 100%, учитывая то, сколько он для нас сделал. В итоге на обратном пути нас ждал тот же водитель на той же машине.
8. На обратном пути опять потребовали 100% предоплату в режиме «или соглашайтесь, или мы уезжаем без вас». И опять захотели 6 тысяч с человека, хотя подбирали нас на 150 км ближе к Якутску – Сергей бесплатно прислал за нами «буханку», отвёзшую нас от Агаякана до Кюбюме (66 км).
9. Оказалось, что кроме нас в машине поедут ещё 3 человека.
10. После поломки машины Проша-Александр договорился с другим водителем, едущим из Усть-Неры с неполной загрузкой, что он нас заберёт, но об этом не сообщил. Мы же вызвали машину при помощи Зверева и Долженкова, думая, что никто больше за нами не едет. Их машина к нам не успела и в итоге проехала вхолостую. Они, кстати, даже не попросили за это денег.
11. Водитель приехавшей за нами машины тоже попытался взять с нас лишних денег, конкретно – дополнительно 3,5 тысячи с человека. Было похоже, что в этот раз обманули его, отдав не все деньги, уплаченные нами, и мы уже практически согласились. Но созвонились со Зверевым и Долженковым и получили категорическую рекомендацию ничего не платить. В Якутске с водителем состоялся разговор на грани драки, но в итоге он, принимая во внимание наш явный численный перевес и готовность обратиться в полицию (что мы чётко озвучили), обозвал нас и наших благодетелей из Томтора обманщиками и лицами нетрадиционной ориентации и уехал восвояси.

Техническое описание маршрута

В настоящем разделе под термином «время в пути» всегда понимается чистое ходовое время (ЧХВ), если не указано обратное. Под ЧХВ понимается время, затраченное непосредственно на передвижение группы, – сюда входит время движения от привала к привалу (замерено по последнему участнику, но возможна погрешность), время провешивания верёвок и движения по ним, но не входят затраты времени на разведку. Слова «правый» и «левый» по отношению к берегам рек и бортам кулуаров и долин трактуются как орографические понятия, если не указано обратное. Пройденный путь приводится по очищенным и сглаженным данным GPS без поправки на перепад высот. Перепад высот рассчитан по данным Aster-GDEM, а не напрямую по треку – прямое измерение по треку может добавлять в виде «шумов» до 50 м перепада на 1 км пути, от этого не спасает даже наличие в навигаторе барометрического альтиметра. Все высоты указаны в системе координат WGS-84.

В тексте приводятся ссылки на путевые точки GPS. Нумерация точек соответствует файлу waypoints.gpx, ссылка на который содержится в разделе «справочная информация о маршруте».

Приведённые в отчёте фотографии сделаны в основном Елизаветой Сартан и Александром Сучковым. Также в отчёт вошло некоторое количество фотографий Ильи Зотова, Дмитрия Козлова и Сергея Тимофеева.

1. Организационные мероприятия, транспорт

Чтобы не иметь проблем с перевесом багажа, мы приобщились к посылке в Якутск, которую организовывала группа Домбровского. Положили туда одну лодку, большую часть вёсел и ремкомплектов, а также все верёвки. В момент формирования посылки мы рассчитывали, что авиакомпания S7 удовлетворит просьбу Федерации туризма Москвы и увеличит нам норму бесплатного провоза багажа как спортивной группе. К сожалению, авиакомпания ответила отказом. Ранее мы и другие группы несколько раз успешно договаривались с авиакомпаниями, действуя напрямую или через свои турклубы.

Теперь пришлось поработать, чтобы не переплачивать за провозимый багаж. Было решено сразу купить два дополнительных места на группу и поместить в них продукты, предназначенные для забросок, чтобы не выискивать их по рюкзакам сонных участников на месте. Снаряжение было поделено максимально равномерно на время перевозки в самолёте, было спланировано, кто что кому должен передать.

Было решено все продукты закупать в Москве – во-первых, это существенно дешевле, особенно при грамотном выборе магазинов, а во-вторых, абсолютно

не хотелось фасовать что-либо на месте. Руководитель группы является категорическим противником закупки на месте, если её можно избежать.

Закупались в личном порядке, а фасовать продукты решили централизованно, несмотря на в целом негативное мнение руководителя. С одной стороны, улучшается равномерность распределения продуктов, корректно учитывается вес упаковки. С другой стороны, так тратится значительно больше времени, причём основная нагрузка падает на 4 – 5 человек. Руководитель группы по результатам эксперимента остаётся приверженцем личной фасовки продуктов при условии достаточного опыта участников.

Трое участников – Наталья, Алексей и Валерий – вылетали раньше остальной группы, 1 и 2 августа. Им необходимо было закупить топливо и спрей от комаров, забрать отправленную в Якутск посылку со снаряжением, а также связаться с водителем. Группа полностью собралась в Якутске утром 4 августа, перелёты прошли без задержек и других сюрпризов. За день до вылета с нами связался владелец вертолётной базы и сообщил, что изначальный план – встреча на озере Улуу и вертолётная заброска в горы оттуда – меняется, нам необходимо ехать в Томтор, это дополнительные 100 км.

Около 11-00 выехали из аэропорта к переправе через Лену. Первая задержка случилась ещё до переправы – спор по поводу оплаты вперёд и стоимости поездки. Правда, параллельно участники сходили в магазин и закупились некоторыми необходимыми продуктами на дорогу. Парома через Лену ждали около 30 минут, сама переправа заняла меньше часа. Далее – следующая задержка, замена масла. До переправы через Алдан была ещё длительная остановка на обед/ужин, причём создалось устойчивое впечатление, что водитель намеренно тянет время, чтобы не успеть на вечерний паром. Он ещё в начале пути сказал, что на паром мы не успеем, но наши оценки расстояния и скорости показывали обратное. Прибыв на переправу к 21-00, увидели там два парома, на которые заезжают машины. Подъехали к государственному парому, в этот момент команды на месте не было, водитель лёг спать. Позже команда появилась, сказали, что ждут некого «главного» и будут отправляться. Мы предложили водителю воспользоваться частным паромом с доплатой, он отказался. В итоге мы прождали отхода парома 5 часов. Сама переправа через Алдан длительная, особенно вверх по течению, шли около 2 часов, за это время рассвело.

Дальше ехали с большим числом остановок, из-за явного перегруза машины постоянно пробивало колёса. Было две длительные остановки на еду, вторая – в нежилом посёлке Кюбюме рядом с развилкой трассы. Дорога в Томтор хуже основной трассы «Колыма», но качество приемлемое, проблемы могут возникнуть только с мостами. Один мост действительно снесло, и одна машина застряла на переправе, но её вытащил встречный Land Cruiser. Потом была ещё одна переправа, тоже пришлось тянуть.

Остановились у моста через Агаякан, осмотрели место финиша маршрута и выбрали точку для антистапеля – на правом берегу сразу за мостом, туда можно было подъехать на машине. В итоге мы добрались в Томтор к 19-00 5 августа, хотя рассчитывали быть там рано утром или даже ночью, что было вполне возможно при нормальной машине и нормальном водителе. Так был потрачен день запаса, предусмотренный на транспорт.

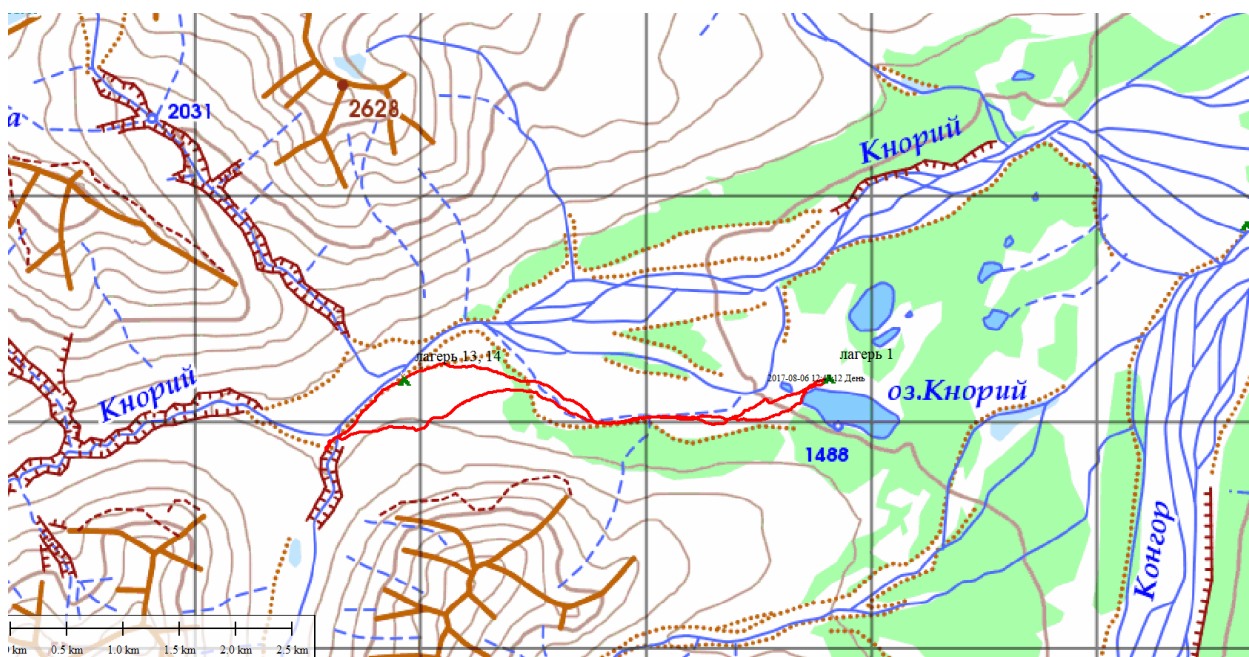
Нас встретил Сергей Зверев и поселил в местную гостиницу (бесплатно), там же жили пилот и техник вертолётa. Обсудили с техником загрузку, а с пилотом – маршрут полёта. Выяснилось, что к озеру Кнорий они никогда не летали и даже не слышали это название. Но маршрут подлёта вполне одобрили, нигде не надо было пересекать высокие хребты. Сообщили, что с нашим грузом потолок Ми-2 будет составлять всего 1700 – 1800 м, нам же требовалось высаживаться на 1400.



Фото 1

2. 6 августа, 1 день. Заброска в горы

<i>6.08.2017</i>		<i>День первый</i>	
Томтор – оз. Кнорий – устье р. Спрингис (рад.)			
Расстояние	Высота ночёвки	Перепад высот	Чистое ходовое время
4,8 км (не в зачёт)	1500 м	140 м набор высоты 140 м сброс высоты	3 часа 25 минут



Погодные условия: ясно, к вечеру незначительная облачность, жара.

С утра вертолёт был занят, нас собирались начать забрасывать в обед. Договорились с группой Домбровского, что первым рейсом полетят четверо участников нашей группы, включая руководителя (мы готовили карты для обеих групп и лучше представляли местность), вторым – группа Домбровского и один наш участник, третьим – оставшиеся 5 участников нашей группы. Вместе с первой группой отправлялась наша заброска на пешую часть.

Погода отличная, но слишком жарко (не ниже +25), лётчик сообщил, что вылет откладывается из-за перегрева двигателей. В итоге первый рейс вылетел в 13-30. На небе лишь отдельные облака, из вертолёта отличный обзор. По пути просматриваем русла рек Конгор и Агаякан, по которым нам предстоит сплавляться. Приятного мало: видим много завалов, особенно в низовьях Конгора. Река часто расходится на большое количество рукавов, в верховьях их число становится двузначным. Вода мутная. Подлетев к озеру Кнорий, сделали вокруг него несколько кругов, высматривая точку для посадки.

Приземлились в плановой точке (Фото 3, точка 1) – на северном берегу озера Кнорий. Полёт занял 1 час 20 минут, вертолёт летел со скоростью 130 км/ч. Поставили лагерь на возвышении в 100 м от берега; Валерий Захарюгин и Дмитрий Козлов ушли относить заброску на последние 3 дня пешеходной части маршрута (точка 2), Василий Кулик и Александр Сучков – на разведку первого дня пути.



Фото 2

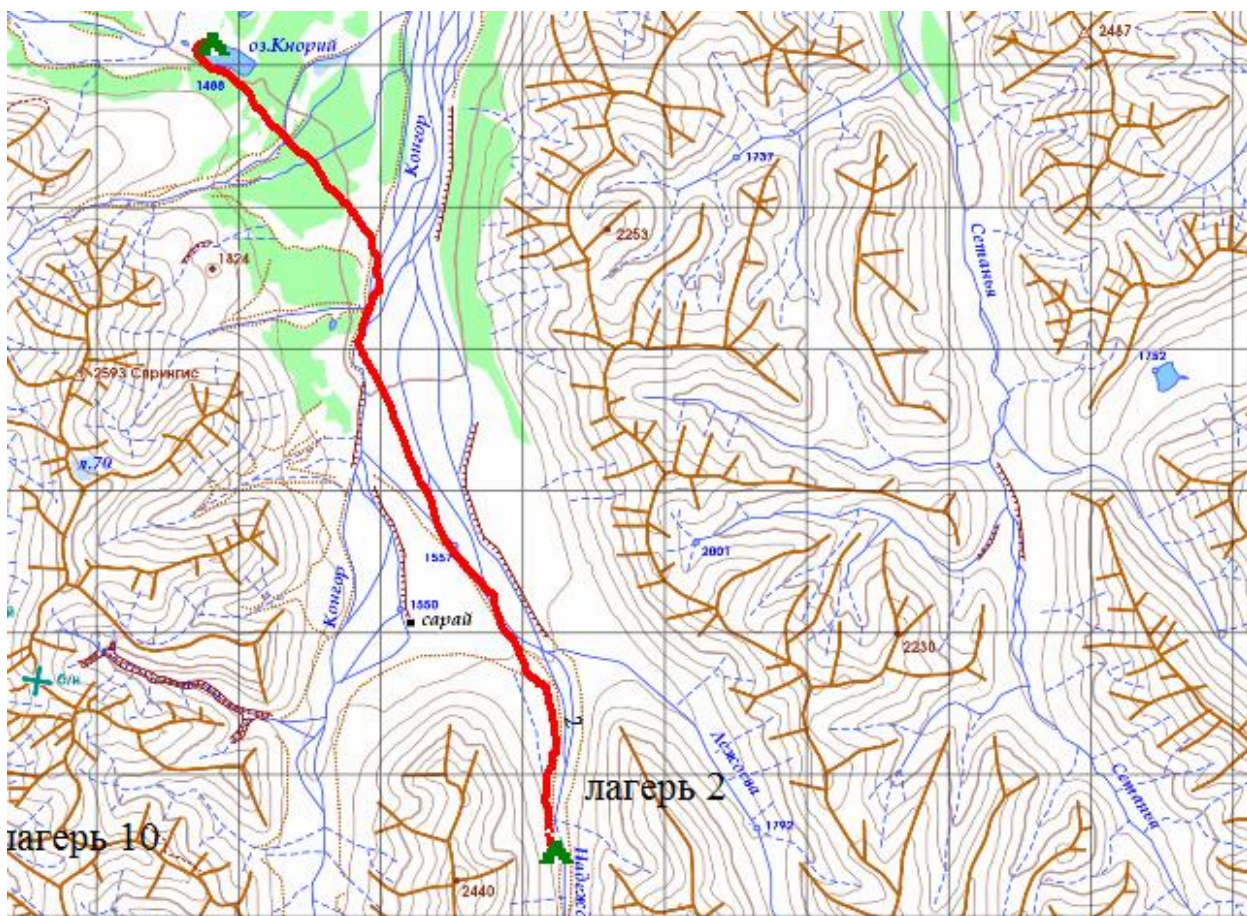


Фото 3, оз. Кнорий

Вторая группа участников (группа Домбровского и Илья Зотов) прилетела около 17-00, третью группу забросить не успели и привезли только в 8 утра следующего дня.

Долина рек Конгор и Кнорий исключительно живописная, от лагеря прекрасный вид во все стороны (панораму см. в Приложении).

3. 7 августа, 2 день. Оз. Кнорий – р. Надежда



7.08.2017		День второй	
Оз. Кнорий – р. Конгор↑ – р. Надежда↑			
Расстояние	Высота ночёвки	Перепад высот	Чистое ходовое время
13,6 км	1680 м	310 м набор высоты 140 м сброс высоты	4 часа 25 минут

Погодные условия: ясно, без осадков.

Около 8-00 прилетел вертолёт с оставшимися пятью участниками, группа наконец-то собралась полным составом. Группа Домбровского примерно в это же время выдвинулась в сторону р. Надежда, мы же занялись сбором сплавной заброски. В 300 м к востоку от нашего лагеря была пустая стоянка оленеводов, там нашли лабаз и небольшой погреб (точка 3). В лабаз положили сумку с продуктами и сплавсредства, наверху оставили бутылку с уксусной эссенцией для отпугивания медведей, в погребе оставили часть сплавного снаряжения.



Фото 4, группа на старте

Вышли на маршрут в 10-45 (группа – на Фото 4). Озеро обогнули с запада, 3 км движемся по достаточно легкопроходимому и не заболоченному лесу (Фото 5), стараясь не набирать и не терять высоту. Пересекаем несколько ручьёв, стекающих со склонов г. Спрингис (2593 м). Через две ходки (50 минут) выходим на открытое пространство в долине р. Конгор, открывается очень красивый вид (Фото 6). Пересекаем русла Конгора (Фото 7, точка 4), идём вдоль сухого русла р. Надежда. После 2,5 часов пути доходим до воды, делаем обед вблизи устья руч. Лежоева (точка 5), через час продолжаем движение. Выходим на террасу на левом берегу ручья (Фото 8), здесь встречаем нескольких оленей. В первый раз видим с близкого расстояния местные разноцветные склоны (Фото 9). Выглядит непохоже на золотые осыпи в верховьях Буордаха (хребет Черского) – здесь оранжево-золотые цвета гор красиво контрастируют с зелёным цветом долины. По террасе прошли 1,5 км, возвращаемся на берег ручья, затем, обходя прижим, довольно резко уходим вверх на следующую террасу, более высокую (Фото 10). В 3,5 км от точки обеда находим хорошее место стоянки – ровный и не заболоченный участок террасы с несколькими небольшими ручейками (точка 6). Ставим лагерь в 18-00.



Фото 5

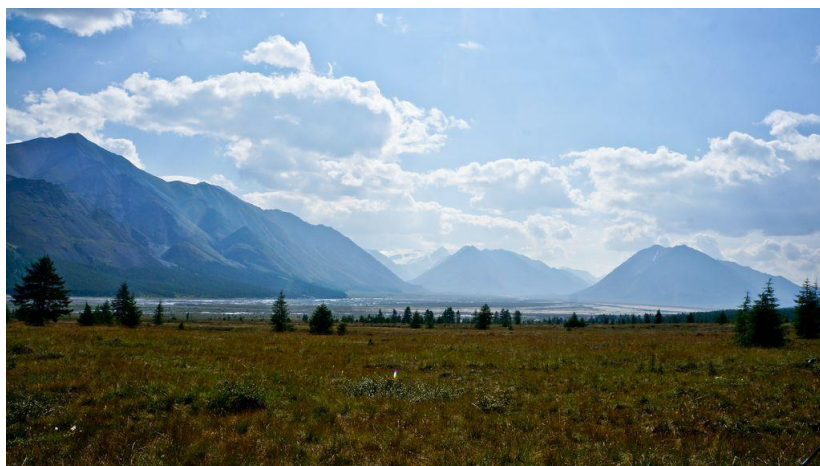


Фото 6, долина р. Кногор



Фото 7, брод через р. Конгор



Фото 8

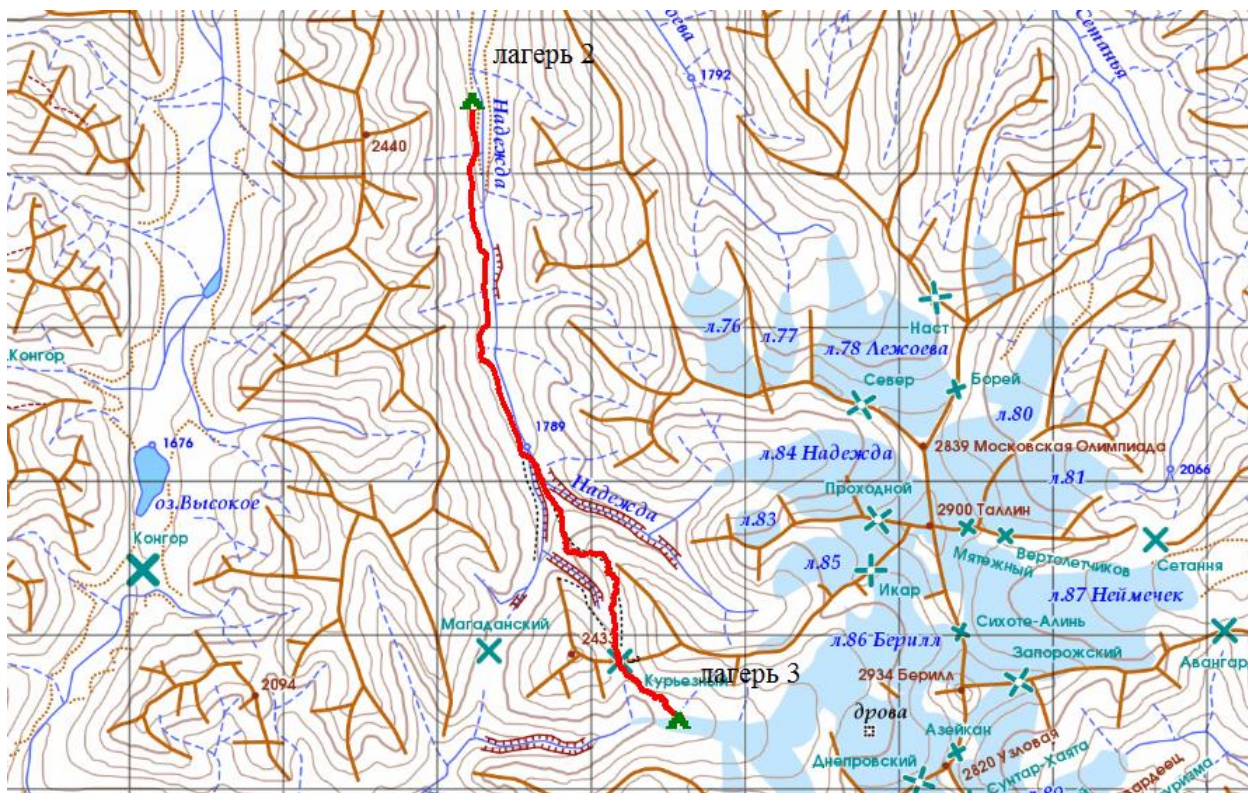


Фото 9



Фото 10, долина р. Надежда

4. 8 августа, 3 день. Р. Надежда – пер. Курьёзный (1Б, 2160 м) – лед. Берилл



8.08.2017		<i>День третий</i>	
р. Надежда↑ – пер. Курьёзный (1Б, 2160 м) – лед. Берилл			
Расстояние	Высота ночёвки	Перепад высот	Чистое ходовое время
11,1 км	2060 м	830 м набор высоты 460 м сброс высоты	6 часов 40 минут

Погодные условия: усиливающаяся облачность, без осадков.

Выходим в 8-00. Поднимаемся обратно на верхнюю террасу, за 45 минут проходим 2,3 км до следующего прижима, который обходим по достаточно крутым и подвижным осыпям (Фото 11), одеваем каски. Затем спускаемся к ручью, переходим его и по галечнику подходим к подъёму на перевал Курьёзный.



Фото 11

Известно несколько вариантов подъёма на перевал (Фото 12). Первый (цифра 1) – «классический», описанный в книге Седова – по дну каньона. В каньоне есть три водопада, может потребоваться провешивание верёвок. Здесь в 2014 году прошла группа из Челябинска (руководитель А. Адищев), данный путь они не рекомендовали, поэтому мы изначально сосредоточились на вариантах обхода каньона, известных по походу В. Завьялова (тоже 2014 год). Его группа, возвращаясь с восхождения на г. Берилл, обошла каньон траверсом по левому борту (цифра 2), правда, с радиальным восхождением на пер. Магаданский. Также один участник группы (Константин Бекетов), двигавшийся отдельно, прошёл по правому борту каньона (цифра 3). Проанализировав всю информацию, мы пришли к выводу, что проще всего будет путь по «варианту Бекетова», по правому борту каньона. Подойдя к склону, в целом в этом убедились – осыпи на правом борту выглядели очень крутыми. Следует учитывать, что группа Завьялова прошла здесь налегке и в конце похода, находясь в отменной физической форме, мы же только начали поход, да и опыт некоторых участников у нас был значительно меньше.

В 10-50 начинаем подъём по травянистому гребню вдоль правого борта каньона, через час поднимаемся на плато на высоте 2050 м, откуда хорошо видна седловина перевала и каньон (Фото 13, точка 7). Продолжаем траверс гребня, поднимаемся к вершине 2180 м (Фото 14, точка 8) по осыпи с отдельными выходами скал, короткий участок проходим несложным лазанием (Фото 15). Видим впереди группу Домбровского,двигающуюся к перевалу траверсом осыпных склонов. Идём по их пути (Фото 16, 17), крутизна осыпи – 20 – 25°. За 50 минут преодолеваем осыпь и в 16-05 выходим на широкую седловину перевала (Фото 18, 19, точка 9), здесь наконец-то догоняем дружественную группу. Фотографируемся, делаем обед. Подъём на перевал от

р. Надежда занял 3 часа 20 минут. Вид с перевала в сторону долины р. Надежда на Фото 18, в сторону лед. Берилл – на Фото 20.

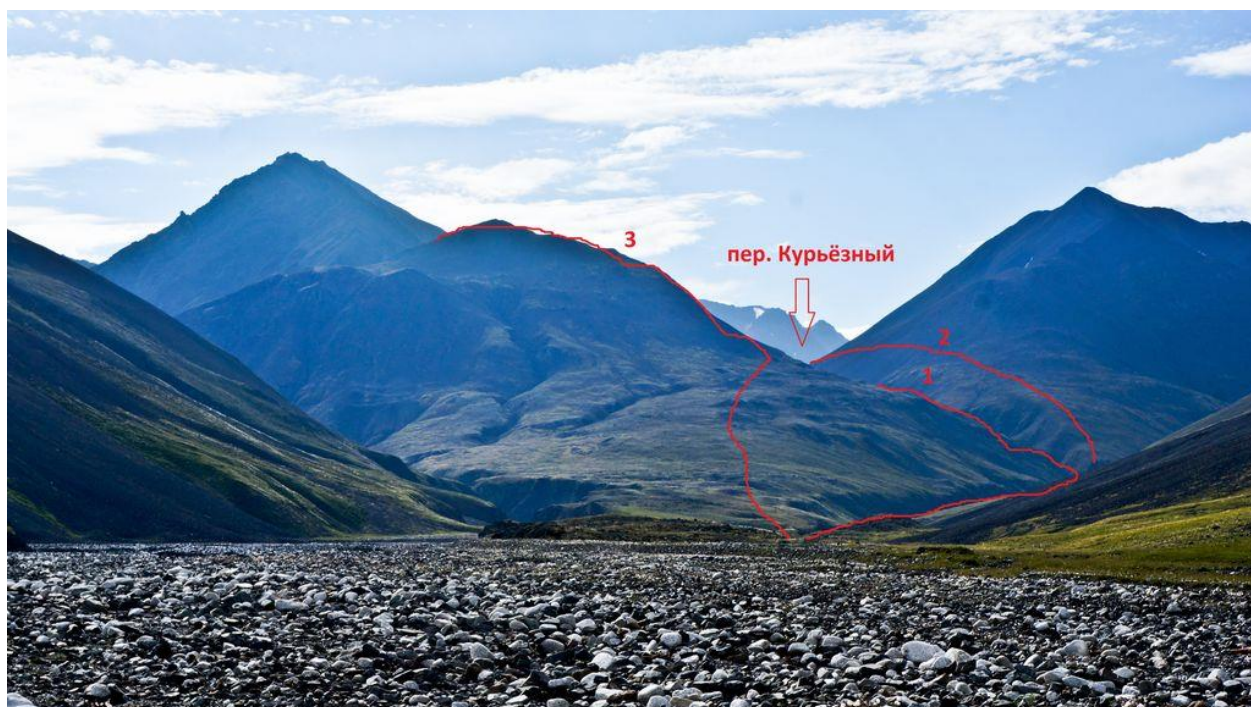


Фото 12



Фото 13, каньон под пер. Курьезный



Фото 14



Фото 15



Фото 16



Фото 17



Фото 18, выход на пер. Курьёзный



Фото 19, седловина пер. Курьёзный



Фото 20, группа на пер. Курьёзный, вид на южную сторону

В 17-25 начинаем спуск. Вниз от перевала уходит крутой осыпной кулуар, двигаться по нему нет смысла, так как нам нужно потом идти вверх по леднику Берилл. Идём траверсом осыпей крутизной до 30° (Фото 21, 22), попадаем на моренный чехол ледника Берилл (Фото 23, 24, на Фото 23 также виден каньон Берилл, считающийся летом непроходимым). Это именно чехол, под слоем камней лёд. Находим простой спуск на концевую морену ледника. Спуск занял 1 час 10 минут чистого времени, на часах уже почти 19-00. Хотя продолжительность светового дня вполне позволяет пройти дальше и подняться на ледник к плановой точке стоянки (отметка «дрова» на карте Завьялова), решаем поставить лагерь на морене, благо рядом есть ровная площадка (точка 10) – этот день и так получился достаточно сложным, взвинчивать темп нет необходимости, так как на следующий день мы в любом случае спокойно успеваем либо подняться на вершину Берилл, либо перевалить через перевал Днепровский, была бы хорошая погода.



Фото 21, спуск с пер. Курьезный



Фото 22



Фото 23, моренный чехол и каньон р. Берилл

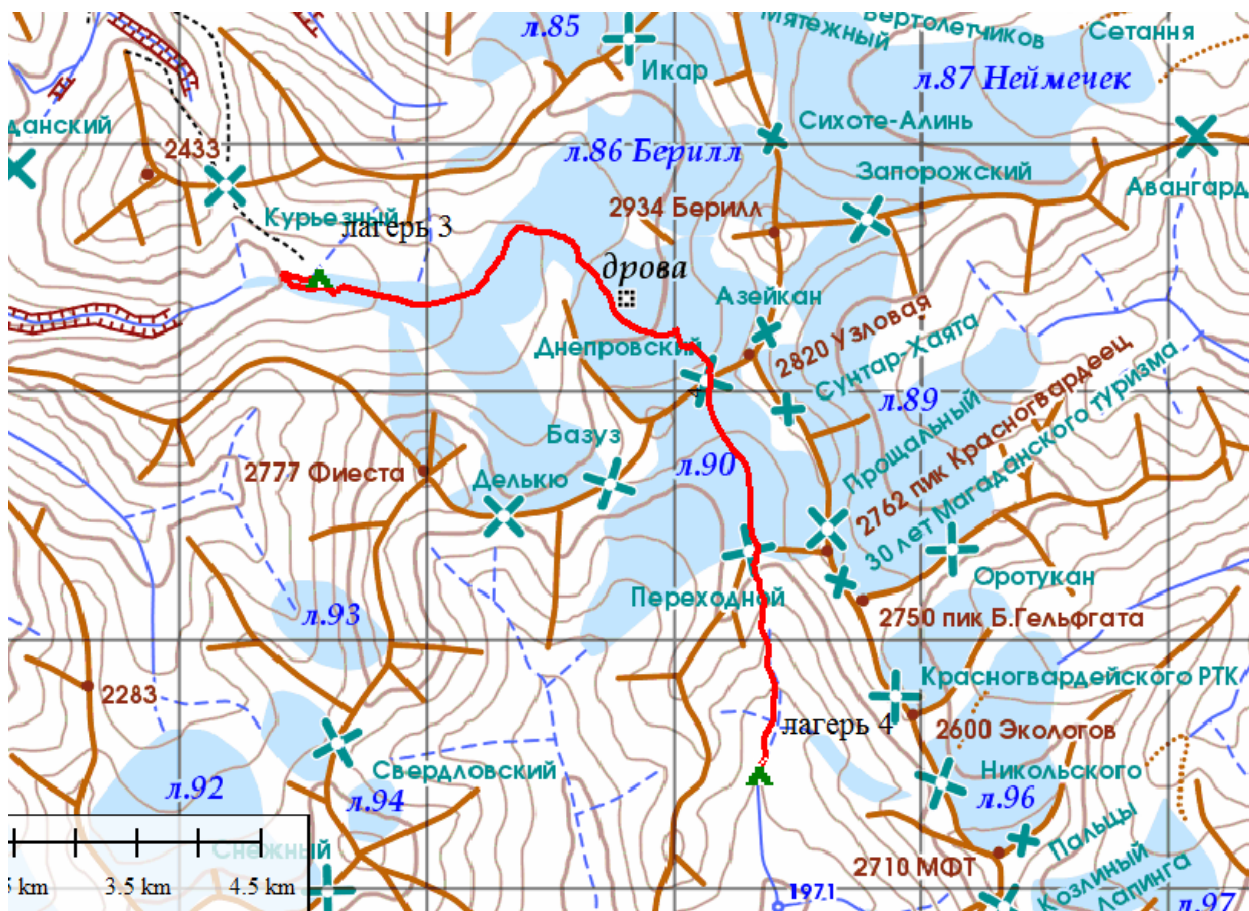


Фото 24, ледник Берилл

После постановки лагеря отправились на поиски удобного захода на ледник – с правого борта течёт река, а найденный группой Домбровского ледовый мост имеет достаточно большую крутизну с риском срыва в реку. Хотя переход в этом месте вполне возможен, мы решили минимизировать риск и поискать более подходящий выход на ледник, при этом вариант распутывать моренные валы с правого борта (видны на Фото 24) представлялся нежелательным. Действительно, ещё один участок ухода реки под ледник обнаружился в 300 м ниже нашего лагеря.

За ужином наблюдаем, как окрестные вершины затягивает облаками. Тёплый вечер и появление сплошной облачности – не лучшее сочетание. Вероятно, погода начинает портиться.

5. 9 августа, 4 день. Лед. Берилл – пер. Днепровский (1Б, 2670 м) + пер. Переходной (1А, 2540 м) – приток р. Делькю



9.08.2017		День четвёртый	
Лед. Берилл – пер. Днепровский (1Б, 2670 м) – пер. Переходной (1А, 2540 м) – приток р. Делькю			
Расстояние	Высота ночёвки	Перепад высот	Чистое ходовое время
9,9 км	2010 м	670 м набор высоты 620 м сброс высоты	6 часов 20 минут

Погодные условия: облачно, без осадков.

Выходим в 8-00, движемся по просмотренному накануне пути – проходим 300 м вниз по морене ледника, доходим до места, где основное русло реки уходит под лёд (Фото 25, точка 11). Надеваем кошки, по языку ледника перемещаемся на другой борт (широкая поперечная промоина не позволяет выйти сразу на основной ледник), проходим в обратном направлении 200 м по левой боковой морене и после этого поднимаемся на ледник (Фото 26, точка 12), крутизна склона в этом месте порядка 15°. На маневр потратили 30 минут.



Фото 25, обход языка лед. Берилл



Фото 26, подъём на лед. Берилл



Фото 27, место стоянки и пер. Курьезный



Фото 28, ледник Берилл



Фото 29

Ледник полностью открытый, без трещин, но с промоинами, через которые можно перешагнуть. Во все стороны красивые виды (пер. Курьёзный (1Б) и путь спуска – на Фото 27, г. Берилл и пер. Сихотэ-Алинь (2А) – на Фото 28, пер. Делькю (1Б) и Базуз (1Б) – на Фото 29). В 11-20 подходим к срединной морене под перевалом Днепровский (Фото 30), решаем здесь перекусить и подниматься на Берилл. На вершине Берилла высматриваем группу Домбровского – видим, что они уже начинают спуск. Впрочем, в течение 15 минут вершину полностью накрывает облаками, причём облачность продолжает снижаться с перспективой закрытия всего ледника. Очевидно, в таких условиях подниматься нет смысла, решаем вместо перекуса приготовить полноценный обед и, если погода не улучшится (и сильно не ухудшится), идти сразу на перевал Днепровский.

Пока видимость ещё была, просмотрели путь подъёма на перевал (Фото 30). Изначально у нас были относительно него серьёзные опасения – на фотографиях Завьялова перевал смотрится как 2А с ледовыми склонами крутизной 35 – 40°. Вторит этим данным и описание из книги Седова, где вообще говорится про участок ледника крутизной 45° и бергшруд. В реальности же большая крутизна на фото Завьялова есть элементарный обман зрения, когда при обзоре в лоб существенно завышается крутизна ледовых склонов. Участок 45-градусной крутизны (или немного меньше), впрочем, действительно есть, но он прекрасно обходится слева по ходу движения.

В 13-10 продолжаем движение. На ледник села облачность, ориентируемся по GPS и по промоине (точка 15), стекающей как раз с намеченного участка перевального взлёта. Сначала слегка перепутали направление и вышли к склону г. Узловая, но уже через 100 м пути в неправильном направлении

осознали по GPS ошибку, нашли нужную промоину и вышли по ней к перевальному взлёту. Как раз в этот момент облачность слегка рассеялась. Крутизна склонов не более 20°, поверхность ледника фирновая, коллективная страховка не требуется (Фото 31). У выхода на седловину действительно есть бергшрунд (Фото 32), но узкий (можно перешагнуть/перепрыгнуть) и забитый снегом. Группа поднялась на перевал в 14-30 (точка 16), подъём от места стоянки занял 3 часа 50 минут. Седловина широкая, с перевала красивый вид на массив г. Раковского (Фото 33). Как назло, стоило нам подняться на перевал, ветром начало разгонять облачность вокруг Берилла, «хорошо там, где нас нет».

15-минутные поиски тура в скалах с обеих сторон перевала результата не дали. Вероятно, в прошлый раз перевал ходили в 1990 г. (руководитель А. Харченко), так что отсутствие тура неудивительно.



Фото 30, пер. Днепровский



Фото 31



Фото 32, седловина пер. Днепровский



Фото 33, группа на пер. Днепровский



Фото 34

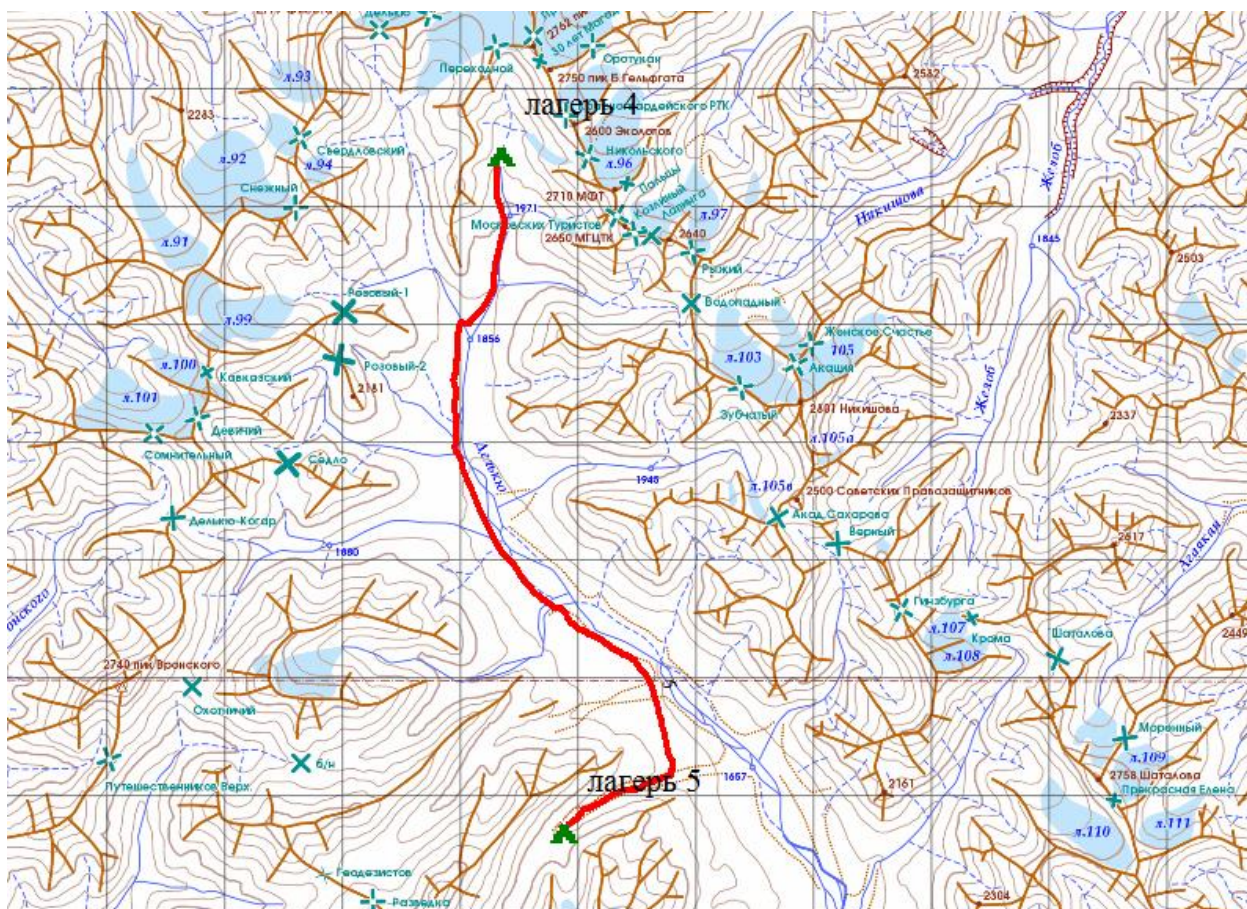
В 14-55 начинаем спуск с перевала по пологому открытому леднику, в 15-30 выходим на седловину перевала Переходной (Фото 34, точка 17). Здесь стоит тур, в нём старая, уже нечитаемая записка. Первоначально идентифицировали год написания как 1970, однако позже различили фамилию Харченко, так что это всё-таки 1990.

Спуск с перевала Переходной – кулуар со слежавшимся снежником на дне и осыпными бортами (Фото 35), крутизна местами до 25° – типичный 1А. За два часа проходим по выполаживающимся осыпям 2 км, находим ровную площадку, где и ставим лагерь (время – 17-50, точка 18).



Фото 35, спуск с пер. Переходной

б. 10 августа, 5 день. Р. Делькю – руч. Раковского



<i>10.08.2017</i>		<i>День пятый</i>	
Приток р. Делькю↓ – р. Делькю (переправа) – р. Делькю↓ – руч. Раковского↑			
Расстояние	Высота ночёвки	Перепад высот	Чистое ходовое время
14,6 км	1880 м	270 м набор высоты 500 м сброс высоты	4 часа 50 минут

Погодные условия: облачно, без осадков.

Выходим в 8-35, идём вдоль ручья в сторону р. Делькю. Вдали видны ледники массива г. Раковского, ближе – отроги с розовыми склонами (Фото 36), здесь расположены перевалы Розовый-1 и Розовый-2 (названы группой А. Харченко). За 50 минут преодолеваем 2,7 км до Делькю, река без проблем переходится вброд (Фото 37, точка 19).



Фото 36, долина р. Делькю



Фото 37, брод через р. Делькю

Долина Делькю не заболочена, в целом напоминает долину Конгора, идти по ягельным полям с участками курумника удобно и приятно. Погода улучшается – облачность рассеивается, открывается вид на перевалы Переходной (Фото 38) и Делькю (Фото 39), где-то там сейчас должна быть группа Домбровского. Мы же наслаждаемся видами разноцветных гор (Фото 40 – 42), устраиваем фотосессию со стадом оленей, перемещающемся по долине по крайне странному пути (Фото 43, прозвучала реплика «не повезло им с вожаком...»).



Фото 38, пер. Переходной



Фото 39, верховья долины Делькю



Фото 40



Фото 41



Фото 42



Фото 43

По пути обнаруживаем небольшую кучку дров, решаем сделать остановку на сжигание мусора – сознательный эколог (Александр Сучков) категорически отказывался сжигать что-либо пластиковое на леднике.

Пройдя от места стоянки 10 км, останавливаемся на обед (точка 20). Время – 13-05. Помимо обеда устраиваем помывку – запас времени позволяет, погода благоприятствует, почему бы не побыть в красивом месте чуть подольше? Обед растянулся на полтора часа, в 14-40 выдвигаемся в сторону ущелья ручья Раковского, за 45 минут проходим оставшиеся до него 2 км (точка 21). Как и предполагалось, ущелье широкое, каньонных участков нет (Фото 44). Ручей Раковского в основном течёт под камнями, но участков выхода воды на поверхность тоже много – воду можно набрать практически везде. Проходим по курумнику 2,5 км и находим относительно ровный участок с не особенно крупными камнями (точка 22). Отсюда красивый вид как в долину Делькю, так и на висячий ледник на склоне г. Раковского. Делаем разведку, чтобы поискать

более удобное место стоянки, а заодно посмотреть на следующий наш перевал, Олимпийский-2. Перевал просмотрели и сфотографировали (Фото 45), а вот более пригодных для стоянки мест не нашли. Начинаем ставить лагерь в 17-00 (Фото 46).

К вечеру горы опять закрыло облаками. Похоже, что сэкономленный на отказе от восхождения на Берилл день запаса (ранее он был потрачен на транспорт в горы) скоро придётся использовать.



Фото 44, долина руч. Раковского

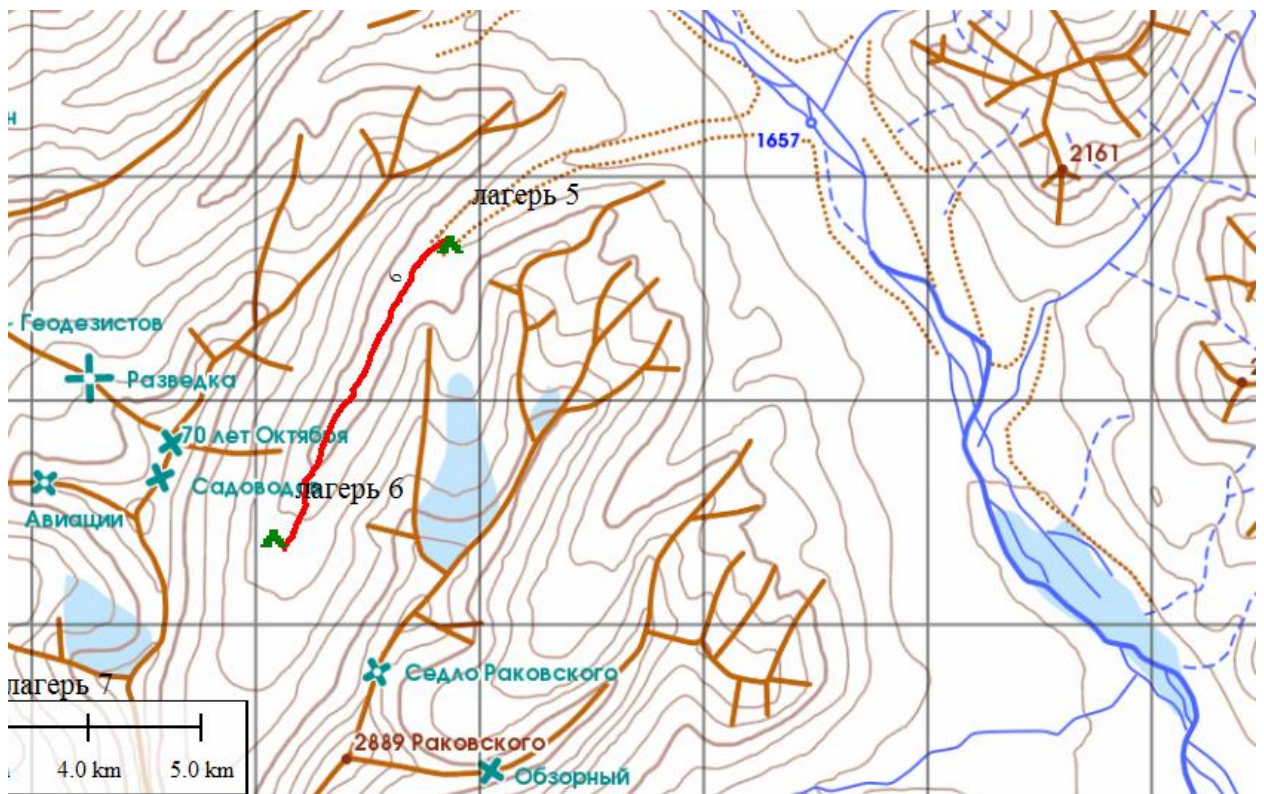


Фото 45, лед. Раковского и пер. Олимпийский-2



Фото 46

7. 11 августа, 6 день. Руч. Раковского – концевая морена лед. Раковского (отсидка)



<i>11.08.2017</i>		<i>День шестой</i>	
Руч. Раковского↑ – концевая морена лед. Раковского			
Расстояние	Высота ночёвки	Перепад высот	Чистое ходовое время
3,6 км	2140 м	330 м набор высоты 60 м сброс высоты	1 час 45 минут

Погодные условия: сплошная облачность, временами небольшой дождь

С утра видим, что ущелье руч. Раковского полностью закрыто облаками. К концу завтрака облачность поднимается на 50 – 100 м над нашей стоянкой. Погода абсолютно непригодна для прохождения перевала 2А, последнее имеющееся описание которого датируется 1980 годом. К тому же, как мы увидели накануне, чёткой седловины у перевала не просматривается, есть множество вариантов подъёма с непонятными перспективами. С другой стороны, динамика в целом положительная, есть шанс, что облачность сдует. Поэтому надежды на прохождение остаются, выдвигаемся в 8-30.

За 55 минут проходим оставшиеся 2,5 км до концевой морены ледника Раковского (Фото 47). Сам ледник на карте Завьялова не обозначен, но мы нанесли его по космоснимкам Landsat. Морену можно преодолеть по двум кулуарам, мы решили двигаться по левому, более пологому и без ручья (точка 23). Осыпь в кулуаре достаточно слежавшаяся, крутизна до 20°. Затем ещё один моренный вал, а между валами течёт мощный ручей (Фото 48, точка 24), который мы аккуратно перешли по крупным камням (есть живые).



Фото 47, моренный вал лед. Раковского



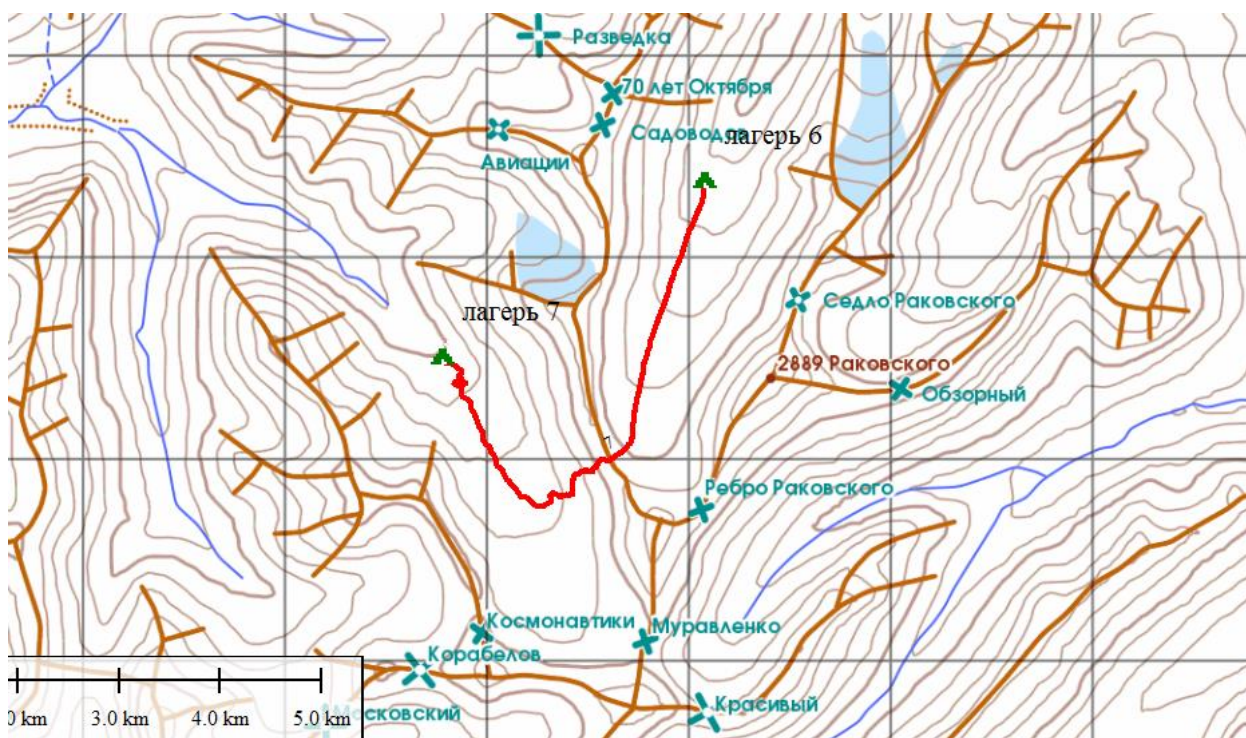
Фото 48, язык лед. Раковского

Перевал плотно закрыт облаками, периодически начинает накрапывать дождь. Решаем подождать полчаса и, если улучшения погоды не будет, вставить на отсидку на моренном валу – дальше уже не будет камнебезопасных морен, а стоять в тёплую и дождливую погоду на открытом леднике – то ещё удовольствие.

За полчаса никаких изменений в лучшую сторону не произошло, облака опять начали опускаться, и мы занялись поиском места стоянки. Нашли площадку у левой (ор.) оконечности моренного вала (точка 25). Пожалуй, это была самая неудобная стоянка за весь поход, ну или жители палатки руководителя схалтурили при разравнивании площадки...

Вечером с перевала ненадолго сдуло облачность, мы уже с более близкого расстояния просмотрели склон и сверили увиденное с имеющимся описанием и космоснимками.

8. 12 августа, 7 день. Лед. Раковского – пер. Олимпийский-2 (2А, 2560 м) – лед. Бермана



<i>12.08.2017</i>		<i>День седьмой</i>	
Лед. Раковского – пер. Олимпийский-2 (2А, 2560 м) – лед. Бермана			
Расстояние	Высота ночёвки	Перепад высот	Чистое ходовое время
5,9 км	2020 м	540 м набор высоты 650 м сброс высоты	8 часов 50 минут

Погодные условия: сплошная облачность, временами дождь.

С утра горы по-прежнему затянуты облаками, но иногда поддувает ветер, да и нижняя граница облачности находится где-то на 2400 м – выше, чем накануне. Решаем выдвигаться к перевалу в надежде на улучшение погоды.

Выходим в 7-40, на леднике надеваем кошки (каска, разумеется, одели ещё на стоянке). Ледник, как и следовало ожидать, полностью открытый. Трещин нет, крупных промоин тоже не встречали. По бортам ледника лежит много камней, что говорит о камнеопасности узла г. Раковского. 2 км до перевального взлёта (точка 26) с набором 300 м высоты мы прошли за 1 час 10 минут. Облака поднялись выше, закрыта только седловина перевала, и то не полностью – видимости достаточно, готовимся штурмовать перевал, надеваем системы.



Фото 49

Как уже говорилось, было множество вариантов подъёма. В 1980 году группа туристов под руководством Ю.А. Балыкова сначала прошла траверс г. Обзорная к юго-востоку от перевала, затем спустилась на перевал и там разделилась – часть группы спустилась на ледник Бермана, а часть – обратно на ледник Раковского, чтобы на следующий день попробовать подняться на одноимённую вершину. Спуск с перевала проходил в плохую погоду, и хороших фотографий не было. Соответственно, мы точно не знали, где они спускались.

Мы наметили четыре возможных варианта подъёма на перевал (Фото 50, отмечены цифрами). По кулуару 1 было визуальное максимальное понижение гребня, но и самый большой уклон, при этом оттуда чаще всего летели камни. Кулуар 2 был больше всего похож на фотографии 1980 года, но тоже был камнеопасным, судя по количеству камней на леднике. Кулуар 3 был чуть более пологим, также под ним практически не было упавших камней. Наконец, в кулуаре 4 был присыпанный сыпучой лёд, видимо, натёчный. Достаточно быстро сделали выбор в пользу кулуара 3.

Тактика подъёма была следующая. Сначала на перевал поднимается лидирующая группа – Илья Зотов и Елена Фадеева. Илья провешивает перила, Елена при необходимости страхует. Предполагали, что надо будет повесить две верёвки по осыпи и скалам. Выход лидера непосредственно на перевал – налегке.

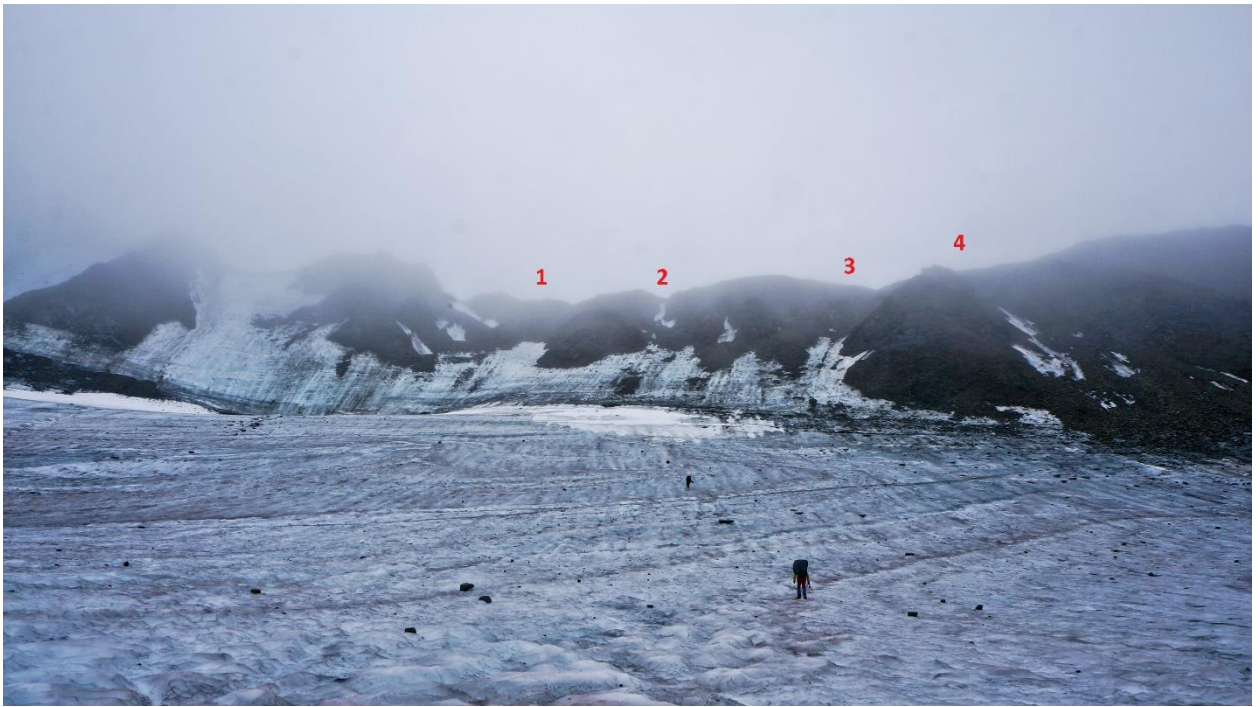


Фото 50, варианты подъёма на пер. Олимпийский-2

Лидирующая группа начала подъём в 9-30. Красным обозначены верёвки «по делу», зелёным – необязательные, провешенные для дополнительного спокойствия. Красный пунктир – путь подъёма лидера на перевал. Довольно долго провозились с провешиванием первой верёвки – скалы сильно разрушены, а лёд в кулуаре достаточно тонкий. В результате закрепили станцию на скальный выступ и ледобур (последний был скорее для подстраховки на случай разрушения скалы). Также участники с облегченными кошками попросили провесить ещё одну верёвку по льду, её закрепили на бурах. Лидер (Илья Зотов) поднялся на перевал от станции по скалам (пунктир на Фото 51), но ему путь подъёма не понравился из-за разрушенности скал, верёвку в итоге повесили в скально-осыпном кулуаре правее. Точка закрепления – скальный выступ на седловине. Также, когда освободилась первая верёвка, перевесили её на траверс между «красными» верёвками. Подъём группы по перилам – на Фото 52 – 53.

На провешивание и подъём потребовалось 4 часа 40 минут, группа собралась на перевале в 14-10 (точка 27). Мы вылезли на весьма широкую седловину, здесь вполне можно поставить несколько палаток. Тур нашли на соседней седловине, приблизительно над кулуаром 2 (Фото 50), как и предполагалось. Сняли записку группы из Челябинска (1990 г.) под руководством В.Г. Щекалёва, прошедшей перевал в противоположном направлении, они сняли записку первопроходцев (1980 г.). Таким образом, мы являемся четвёртой группой, побывавшей на перевале Олимпийский-2 (ещё до 1980 года одна группа вошла на него радиально) и первой группой, прошедшей перевал «в режиме перевала» с востока на запад.



Фото 51, схема подъёма на пер. Олимпийский-2



Фото 52, подъём группы по перилам



Фото 53, четвёртая верёвка, выход на седловину пер. Олимпийский-2



Фото 54, группа на перевале, где-то там г. Раковского...

По идее, с перевала должен быть очень красивый вид, однако почти всё закрыто облачностью – с восточной стороны облака висят на 2600 – 2650 м и закрывают вершину Раковского, с запада же облачность есть и ниже перевала, ледник Бермана и близлежащие перевалы не видно. Фотографируемся (Фото 54, впрочем, в силу весьма специфического вида данная фотография вряд ли может считаться подтверждением прохождения перевала...), в 14-20 начинаем спуск.

Пока мы были на перевале, облачность к западу иногда слегка разгоняло, благодаря этому в целом удалось просмотреть путь спуска. С перевала вниз уходит несколько слабо выраженных осыпных кулуаров с участками снега или натёчного льда (что соответствовало описанию в книге Седова), крутизна 30 – 40°, что также соответствовало описаниям и промерам крутизны по изолиниям Aster-GDEM. Наиболее пологий кулуар начинался как раз под нашей седловиной. Тактика спуска – очень осторожное движение по возможности

плотной группой косыми траверсами от одного борта кулуара к другому, чтобы не сбрасывать камни друг на друга (Фото 55 – 57). Осыпи очень подвижные, под слоем камней на некоторых участках лежит лёд. Скальная порода имеет сланцевую структуру (Фото 57 – 58).



Фото 55, спуск с пер. Олимпийский-2



Фото 56, осыпной чехол в кулуаре



Фото 57



Фото 58

Выползание наступает после 230 м сброса высоты (Фото 59, точка 28), на преодоление крутонаклонного участка потратили 1 час 5 минут. Ещё через 40 минут выходим на ледник (как и все, открытый, точка 29), сбросив ещё 80 м, на леднике обедаем. Это был единственный за поход холодный обед – погода не благоприятствовала длительной остановке, да и пройти оставалось немного.



Фото 59, выход на лед. Бермана

Вновь надеваем кошки, в 17-00 продолжаем движение, видимости по-прежнему нет (Фото 60). Согласно описанию из книги Седова, к реке Когар удобнее выходить по левому берегу притока, стекающего с ледника Бермана. Соответственно, стремимся попасть на левый борт ледника, чтобы не переправляться через приток, который может быть весьма мощным. Пересекаем несколько промоин, в том числе одну весьма внушительных размеров, с красивым водопадом (Фото 61). За 40 минут проходим 1,3 км, достигаем концевой морены ледника (Фото 62, точка 30). Либо местность существенно изменилась за 40 лет, либо в описании ошибка – путь по левому борту моренных валов выглядит очень сложным, если вообще возможным. Находим место, где основное русло ручья уходит под моренный чехол, переправляемся на правый берег (Фото 63, точка 31). Русло, через которое мы переходили, неожиданно оказывается заиленным, но проблем с переправой не возникло. Проходим от ледника ещё 500 м, встречаем достаточно большую

террасу, на ней ставим лагерь (Фото 64, точка 32). Вода в большом ручье мутная, но рядом есть несколько слабеньких ручейков с чистой водой.



Фото 60, вниз по лед. Бермана



Фото 61, водопад на лед. Бермана



Фото 62, моренный вал



Фото 63, язык лед. Бермана



Фото 64, место стоянки под лед. Бермана

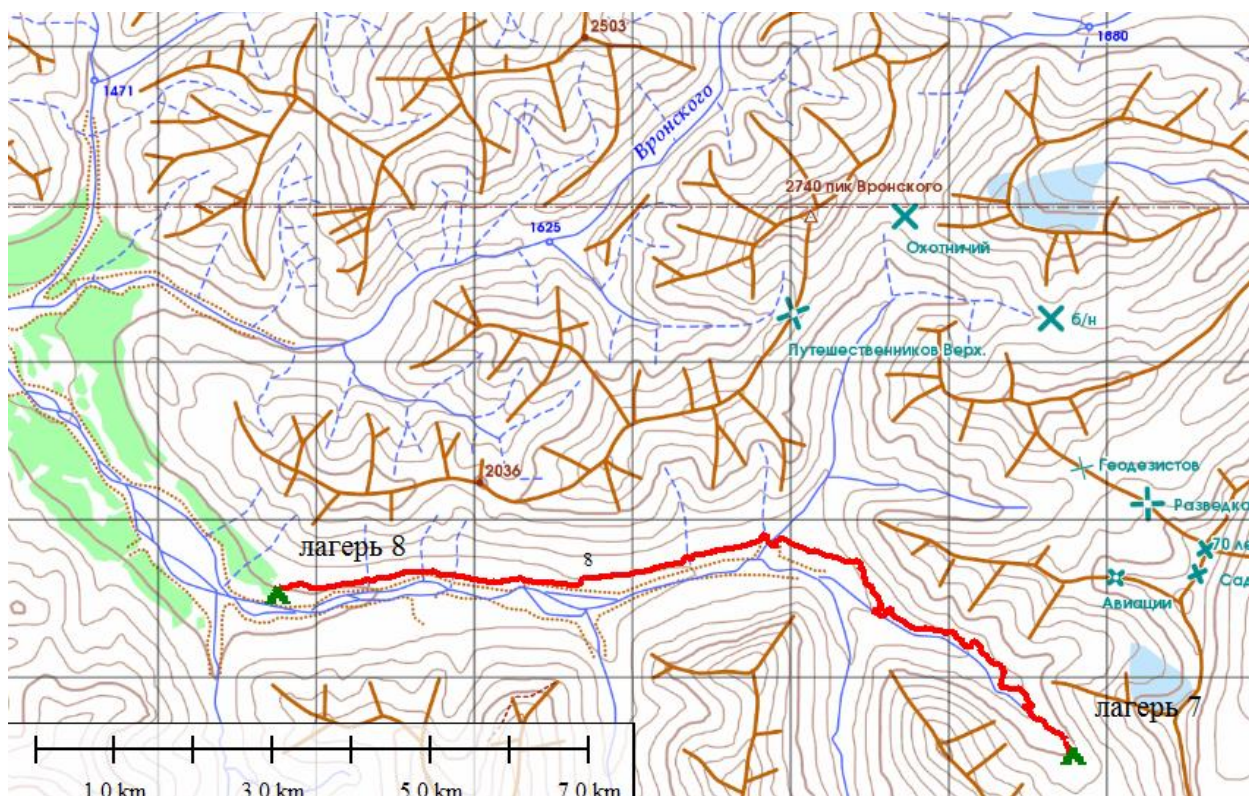
Выводы по прохождению перевала Олимпийский-2

Мы потратили на прохождение перевала довольно много времени – почти 9 часов ЧХВ, при этом повесили 4 верёвки. Безусловно, количество верёвок было несколько избыточным – однозначно необязательной была первая верёвка по выполаживающемуся ледовому склону крутизной 20° или чуть больше. Провешивание других трёх верёвок объясняется во многом плохой погодой.

В наших условиях нам удалось выбрать оптимальный путь и подъёма, и спуска – только из «кулуара №3» за время нахождения на склоне не вылетело ни одного камня. Группам, собирающимся проходить перевал Олимпийский-2, стоит иметь в виду, что при большом количестве снега более удобным путём подъёма может оказаться «кулуар №2».

К сожалению, из-за плохой погоды нам не представилось возможности оценить красоту перевала, не говоря уж о восхождении на вершину Раковского, которое было заявлено как один из запасных вариантов на случай отказа от восхождения на г. Берилл.

9. 13 августа, 8 день. Траверс каньона притока р. Когар – р. Когар



<i>13.08.2017</i>		<i>День восьмой</i>	
Траверс каньона притока р. Когар (эквивалент 1Б) – р. Когар (переправа) – р. Когар↓			
Расстояние	Высота ночёвки	Перепад высот	Чистое ходовое время
12,9 км	1490 м	320 м набор высоты 850 м сброс высоты	8 часов

Погодные условия: переменная облачность, в середине дня сильный дождь.

После непростого дня спим чуть дольше, выходим в 8-40. Погода с самого утра хорошая, но уже к 8 на ледник Бермана наползает облако. План на сегодняшний день – дойти до леса в долине р. Когар. Переход предполагается несложным, трудности может доставить только каньон, в котором течёт приток р. Когар, стекающий с ледника Бермана. На практике с этим каньоном мы провозились довольно долго.

Проходим очередной моренный вал, открывается обзор на каньон (Фото 65). Видим, что и справа, и слева в него впадает по несколько побочных каньонов, так что обход поверху простым не будет. Решаем спуститься в основной каньон и пройти сколько получится по дну. «Сколько получится» составило 700 м, через 1,25 км пути от лагеря (45 минут) упираемся в прижим. Решаем здесь сделать разведку по трём направлениям – правый берег, левый берег и дно каньона. На разведку ушло полчаса. Выяснили, что по дну каньона некоторое расстояние пройти можно, но дальше есть сужение до 3 – 4 м с очень мощным потоком, как проходить этот участок – неясно. И по левому, и по правому борту каньона можно пройти верхом, но крутизна правого борта кажется несколько меньше, к тому же на нём визуальное больше растительности, что означает меньшую крутизну и подвижность осыпей. Решаем «не поверить» описанию в книге Седова и двинуться правым бортом.



Фото 65, «совет в Филях»



Фото 66, каньон притока р. Когар

В 10-15 поднимаемся на борт каньона по узкому осыпному кулуару (Фото 67, точки 33 – 34), начинаем траверсировать. Крутизна склонов варьируется от 15

до 35°, но в целом путь технически несложен – осыпи достаточно слежавшиеся, скалы не ломкие. Пересекаем три каньона-притока (Фото 68 – 72, точки 35 – 36), смещаясь при этом ближе к их устьям, за 2 часа 20 минут проходим 2,5 км и подходим к четвёртому каньону, самому глубокому (точка 37).



Фото 67



Фото 68



Фото 69



Фото 70



Фото 71



Фото 72

Видим, что впереди участок, который может получиться пройти низом. Делаем разведку, убеждаемся, что прижим на Фото 73 проходится пешком, прямо по нему можно зайти обратно на борт каньона. Продолжение же пути

поверху выглядит сложным и гарантированно приводит к «лишним» 300 м перепада высот. Спускаемся в корневой каньон (Фото 74) и делаем обед. Прохождение 2,5 км каньона (по прямой) заняло у нас 3 часа 40 минут.



Фото 73



Фото 74

Пообедав, в 14-50 продолжаем движение. Приятно удивляемся простоте выхода на прижим (Фото 75, точка 38) – несмотря на кажущуюся большую крутизну, выходим обратно на борт каньона «ногами». Далее склоны становятся существенно проще – сначала терраса с крупным слежавшимся курумником (Фото 76, точка 39), затем ещё один приток в неглубоком кулуаре и, наконец, ровная заболоченная терраса (Фото 77).

Всё время прохождения траверса погода потихоньку портилась, теперь же пошёл дождь, за 10 минут переросший в ливень. Решаем сделать короткую остановку и укрыться тентом. Пожалуй, оно того не стоило – в зависимости от качества влагозащитного слоя одежды все участники либо уже промокли, либо

в любом случае не промокли бы... Через 15 минут сидеть под тентом надоело, а дождь начал ослабевать, и мы продолжили движение. Выходим на слегка заболоченную террасу, подходим к каньону р. Когар. Портилась погода долга, а наладилась моментально, тучи отогнало к узлу г. Раковского, откуда мы пришли. Открываются красивые виды: в частности, хорошо просматривается перевал Охотничий (1А, Фото 78), простейший путь из долины Делькю в долину Когара.



Фото 75, путь подъёма по прижиму



Фото 76, впереди – долина р. Когар



Фото 77



Фото 78, верховья долины р. Когар, пер. Охотничий

Траверс каньона занял у нас 4,5 часа. Мы не можем со 100% вероятностью утверждать, что выбранный путь по правому борту каньона был оптимальным. С правой стороны нам пришлось пересечь четыре побочных каньона, а с левой их было только два. Также на левом борту было больше террас. С другой стороны, террасы располагались существенно выше, и прохождение по ним привело бы к большому перепаду высот по ходу движения. Крутизна склонов на левом борту была больше (это подтверждается съёмкой Aster-GDEM, обман зрения исключается), и значительно больше была крутизна вдоль побочных каньонов. Наконец, в случае движения по левому борту нам пришлось бы переправляться обратно на правый берег ручья, для чего скорее всего понадобилось бы провешивание перильной переправы (см. силу потока на Фото 73). Путь же по дну каньона был абсолютно невозможен.

Пройденный путь является приблизительным эквивалентом прохождения перевала 1Б. Участок не является локальным препятствием с точки зрения

категорирования маршрута: мы почти не шли по дну каньона, следовательно, путь не идёт в зачёт как каньон, и не шли по гребню, следовательно, путь не идёт в зачёт и как траверс.



Фото 79, брод через р. Когар



Фото 80

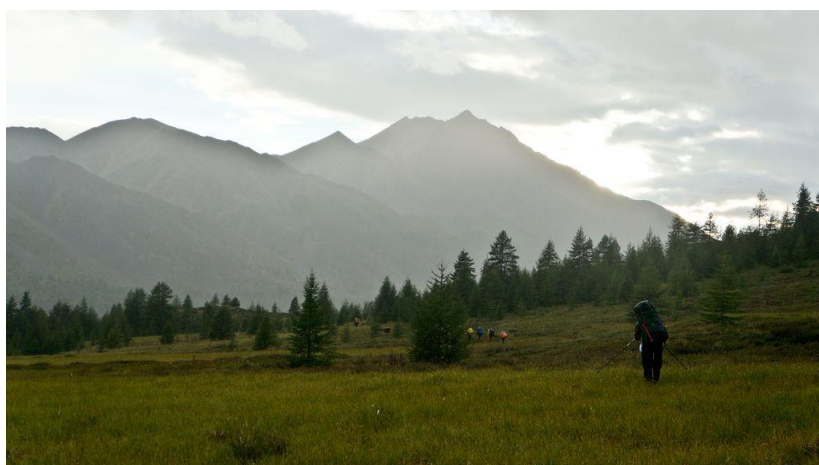
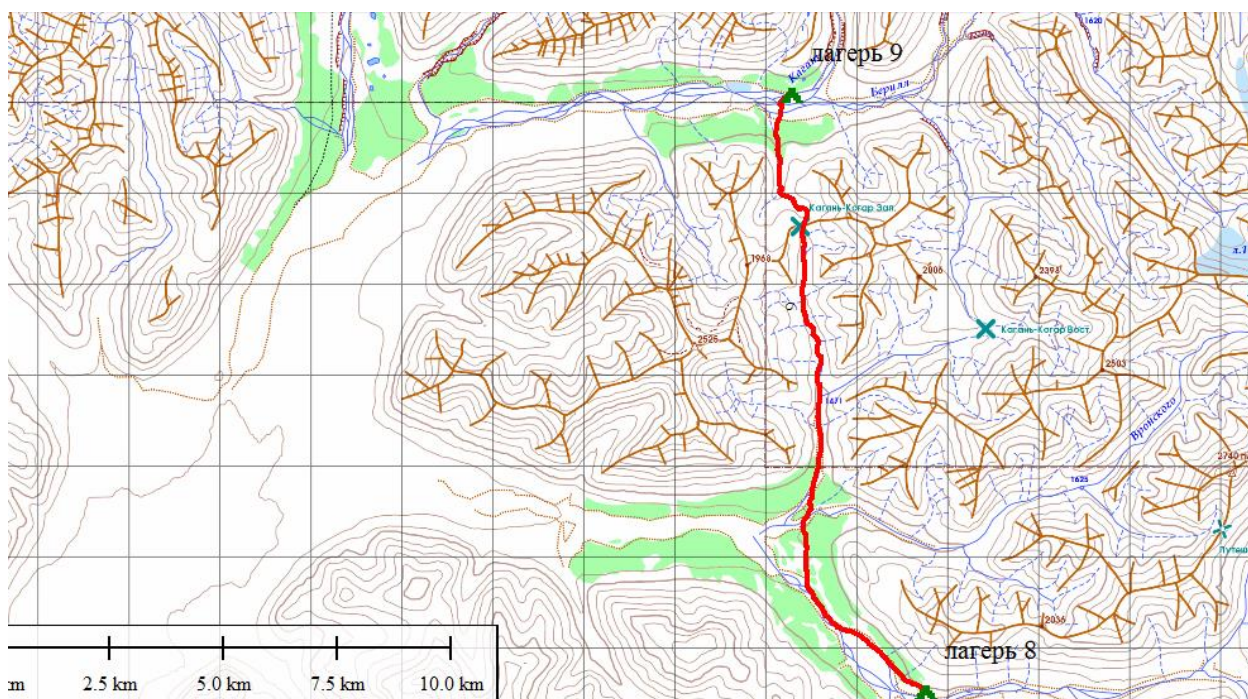


Фото 81

Спускаемся в каньон, Когар переходится вброд без проблем (Фото 79, точка 40). Поднимаемся на правый борт каньона, идём по широким террасам. Тормозит наше движение только голубика и грибы... С левого борта долины очередная порция разноцветных склонов (Фото 80), этот участок стал самым

фотографируемым за весь поход. За 3 часа проходим 6 км по долине, доходим до леса (Фото 81). По пути встретили старую стоянку оленеводов. Снова начинается дождь, ищем место стоянки, находим сухую и ровную площадку и ставим там лагерь (точка 41). Время – 20-30, в этот день шли долго. Впервые с первого дня похода у нас стоянка с костром.

10. 14 августа, 9 день. Р. Когар – пер. Кагань-Когар
Зап. (н/к, 1700 м) – р. Кагань



14.08.2017		День девятый	
р. Когар↓ – пер. Кагань-Когар Зап. (н/к, 1700 м) – р. Кагань (переправа)			
Расстояние	Высота ночёвки	Перепад высот	Чистое ходовое время
16,2 км	1430 м	400 м набор высоты 460 м сброс высоты	5 часов 50 минут

Погодные условия: незначительная облачность, без осадков.

После трёх дней относительной непогоды на небе наконец-то ни облачка. Снова встаём позже и устраиваем сушку снаряжения, в результате выходим в 9-10. 1 км идём по лесу, затем выходим на галечник берега р. Когар. 2,5 км движемся вдоль реки (Фото 82), затем поворачиваем в лес на север (точка 42), срезая угол к ручью Вронского. В лесу есть заболоченные участки (Фото 83), подлесок практически отсутствует. Менее чем за полтора часа проходим от места стоянки 5,5 км, выходим к ручью Вронского, текущему по широкому галечнику (Фото 84, точка 43). Ширина ручья менее 5 м, течение слабое.



Фото 82, берег р. Когар



Фото 83



Фото 84, галечник руч. Вронского

Продолжаем движение на север, пересекаем участок леса между ручьём Вронского и безымянным ручьём (точка 44), стекающим из-под перевала Кагань-Когар Западный. Ручей течёт в каньоне с широким дном и пологим левым бортом (Фото 85), путь по дну каньона не представляет какой-либо технической сложности. В 13-30 останавливаемся на обед, от места стоянки прошли 9,5 км за 2 часа 50 минут. Понадобился ремонт снаряжения, продолжаем подъём на перевал в 15-00. Через 500 м ручей поворачивает на запад, дальше по пути на перевал воды нет. Склоны каньона выполаживаются,

на дне появляется растительность (Фото 86). За 45 минут от места обеда поднимаемся на перевал Кагань-Когар Западный (н/к, 1700 м, точка 45). Седловина перевала широкая, поросшая травой и, вопреки описанию в книге Седова, сухая. Со склонов стекает несколько ручейков. Тура нет. Решаем сделать на перевале «лежачую» фотографию – сложность подъема (точнее, её отсутствие) и приятная погода располагают (Фото 87). Подъем на перевал от ручья Вронского занял 2 часа 10 минут.



Фото 85, каньон под пер. Кагань-Когар Зап.



Фото 86, подъем на пер. Кагань-Когар Зап.



Фото 87, группа на пер. Кагань-Когар Зап.

После 20-минутной паузы начинаем спуск с перевала. По космоснимкам Bing и изолиниям Aster-GDEM у руководителя до похода возникла идея спускаться

с перевала не очевидным путём вдоль ручья, а сначала перейти на соседнюю седловину к северо-востоку (Фото 88). Это, как казалось по космоснимкам и изолиниям, позволяло сократить путь по растительности ценой набора лишних 50 – 100 м высоты. Однако, посмотрев на седловину, мы поняли, что данный маневр бесполезен – её высота оказалась минимум на 50 м больше, чем показывали изолинии, а склон – значительно круче. Это классический пример неточного воспроизведения рельефа съёмкой Aster, основанной на стереопаре – крутизна и высота объектов часто серьёзно занижается, если характерный размер имеет порядок 100 м и менее. К тому же «традиционный» путь спуска с перевала хорошо просматривался и не представлял какой-либо сложности – слабый ручей, пологие травянистые склоны (Фото 89).



Фото 88, соседний перевал, возможная срезка пути к р. Кагань



Фото 89, спуск с пер. Кагань-Когар Зап.

Спуск с перевала занял 1 час 25 минут. По пути, не доходя 500 м до широкого галечника долины р. Кагань, встретили старую стоянку оленеводов (точка 46), здесь есть ограда, несколько чумов и других полуразвалившихся строений. В

17-40 вышли к реке Кагань в 500 м ниже устья р. Берилл. Одной точки слияния как таковой здесь нет, обе реки разливаются на множество рукавов. Вода Берилла мутная (фото 90), Кагани – прозрачная. Мы опасались встретить здесь сложную переправу, но проблем не возникло, все рукава переходятся с самостраховкой треккинговыми палками. Из примерно десятка рукавов четыре имели ширину 10 – 20 м, глубина в отдельных местах достигала 60 см. Течение не очень сильное, вполне позволяло переходить поодиночке, но трёх наших участниц («прекрасные 30% группы») мы на всякий случай перевели стенками-двойками.



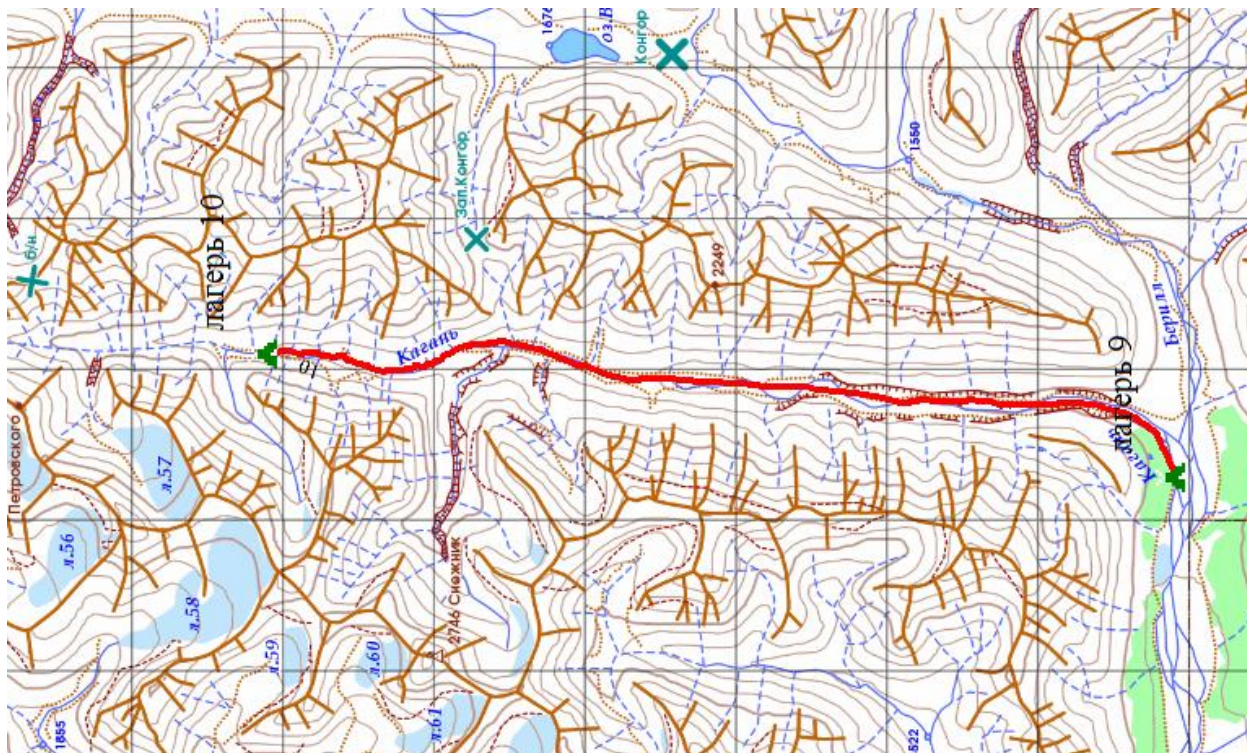
Фото 90, р. Кагань у устья Берилла



Фото 91

Лагерь ставим в лесу на правом берегу р. Кагань (точка 47). Время – 18-25. Прохождение перевала Кагань-Когар Западный от долины до долины заняло 3 часа 35 минут. Мы пришли в очередную очень красивую долину (Фото 91).

11. 15 августа, 10 день. Р. Кагань – каньон р. Кагань (1Б)



15.08.2017		День десятый	
Р. Кагань↑ – каньон р. Кагань (1Б)			
Расстояние	Высота ночёвки	Перепад высот	Чистое ходовое время
13,9 км	1820 м	430 м набор высоты 40 м сброс высоты	4 часа

Погодные условия: незначительная облачность, без осадков.

Выходим в 8-45, идём вдоль правого рукава р. Кагань. У поворота долины прижим (Фото 92, точка 48), переходим на левый берег рукава. Долина широкая, впереди хорошо видна седловина перевала Прямой (Фото 93). Река Кагань распадается на несколько рукавов (как правило, на два) и вилает между бортами долины. Воды достаточно мало и течение медленное, единственная сложность – сохранить ботинки сухими при постоянных бродах. Как и в почти всех долинах у нас на маршруте, присутствуют разноцветные склоны (Фото 94).



Фото 92



Фото 93, долина р. Кагань и пер. Прямой



Фото 94

За 2,5 часа пути по долине проходим 8 км, доходим до её сужения (Фото 95), останавливаемся на обед около красивого останца у правого борта долины (Фото 96, точка 49). Время – 12-30. Здесь есть небольшое глубокое озерцо, половина группы во время обеда решила искупаться.



Фото 95



Фото 96

В 13-50 продолжаем движение, за полчаса проходим оставшиеся 1,5 км до входа в каньон (Фото 97, точка 50). Перед каньоном в р. Кагань впадают два достаточно мощных ручья – один стекает со стороны перевала Западный Конгор, другой – с ледника на склоне г. Снежник. Выше воды в реке остаётся немного.



Фото 97, вход в каньон р. Кагань

Помимо краткого описания в книге Седова, у нас не было другой информации о прохождении каньона р. Кагань, поэтому мы подготовили запасной вариант на случай высокой воды и невозможности идти по дну каньона. По космоснимкам Bing высмотрели слабо выраженную седловину, через которую можно было обойти каньон по правому борту. Путь обхода обозначен синим пунктиром на Схеме 1, красным цветом обозначен фактический путь группы. Воды было мало, поэтому обход не понадобился.

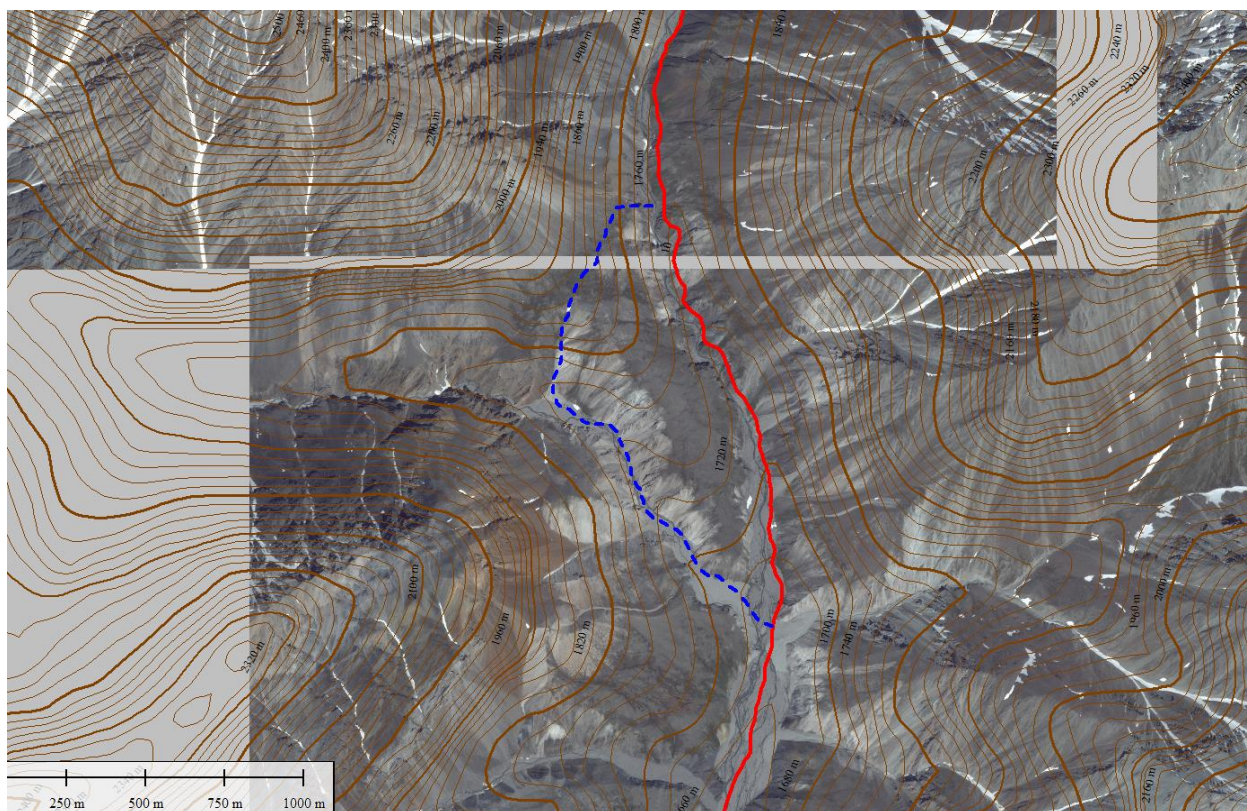


Схема 1, каньон р. Кагань и его возможный обход

В каньоне река сужается, течение быстрое. Начинаем прохождение каньона в 14-45. 14 раз переправляемся через реку, обходя прижимы (Фото 100). Участок с прижимами по обе стороны каньона встретился всего один, длина – около 20 м (вдали на Фото 99). Глубина бродов – до 70 см, некоторые броды проходим стенками по двое (Фото 98). Длина каньонного участка составила 850 м (по прямой), на его прохождение у группы ушло 40 минут, выход из каньона на Фото 101, точка 51. Перепад высот вдоль каньона – 50 м. Нам очень повезло с погодой – если бы не последние два дня без дождя и не растаявшие полностью снежники, воды могло бы быть гораздо больше. Сложность прохождения оцениваем в категорию трудности 1Б – индивидуальная страховка на более чем 25% протяжённости каньона, безусловно, требуется. Однако отметим, что это было одно из самых «приятных» препятствий на маршруте, конкретно этот каньон по сложности не идёт ни в какое сравнение с условным перевалом 1Б. Впрочем, и согласно методике категорирования пешеходных маршрутов, за каньон 1Б даётся вдвое меньше баллов, чем за перевал той же сложности.



Фото 98, один из бродов в каньоне р. Кагань



Фото 99



Фото 100, обход прижима в каньоне



Фото 101, выход из каньона

Лагерь ставим на террасе по правому борту долины (Фото 102, точка 52). Несмотря на наличие рядом осыпи, оцениваем место как абсолютно камнебезопасное – все лежащие на террасе камни поросли лишайником, «свежих» камней нет. Время – 16-20.



Фото 102

12. 16 августа, 11 день. Р. Кагань – пер. Паралимпийский (2А, 2560 м, первопрохождение) – пер. Безымянный (н/к, 1970 м)



<i>16.08.2017</i>		<i>День одиннадцатый</i>	
Р. Кагань↑ – пер. Паралимпийский (2А, 2560 м, первопрохождение) – р. Снежник↓ – пер. Безымянный (н/к, 1970 м)			
Расстояние	Высота ночёвки	Перепад высот	Чистое ходовое время
10 км	1970 м	990 м набор высоты 880 м сброс высоты	7 часов 55 минут

Погодные условия: незначительная облачность, без осадков.

О выборе перевала для первопрохождения

Необходимо подробно остановиться на логике выбора нами перевала для прохождения из долины р. Кагань в долину р. Снежник. В узле г. Снежник до нашего похода не было ни одного пройденного перевала, это нам подтвердил и местный турист Г.И. Цыпандин. При планировании маршрута нам

приходилось опираться на карты и космоснимки, а также на фотографии В. Завьялова, сделанные из района г. Мус-Хая и с безымянного перевала между долинами р. Кагань и р. Конгор.

Три перевала, соединяющие долины рек Снежник и Кагань, были заявлены как возможные варианты. Окончательный выбор пути предполагалось сделать уже на месте.



Схема 2, космоснимок Landsat 8



Схема 3, космоснимок Bing (спутник Digital Globe)

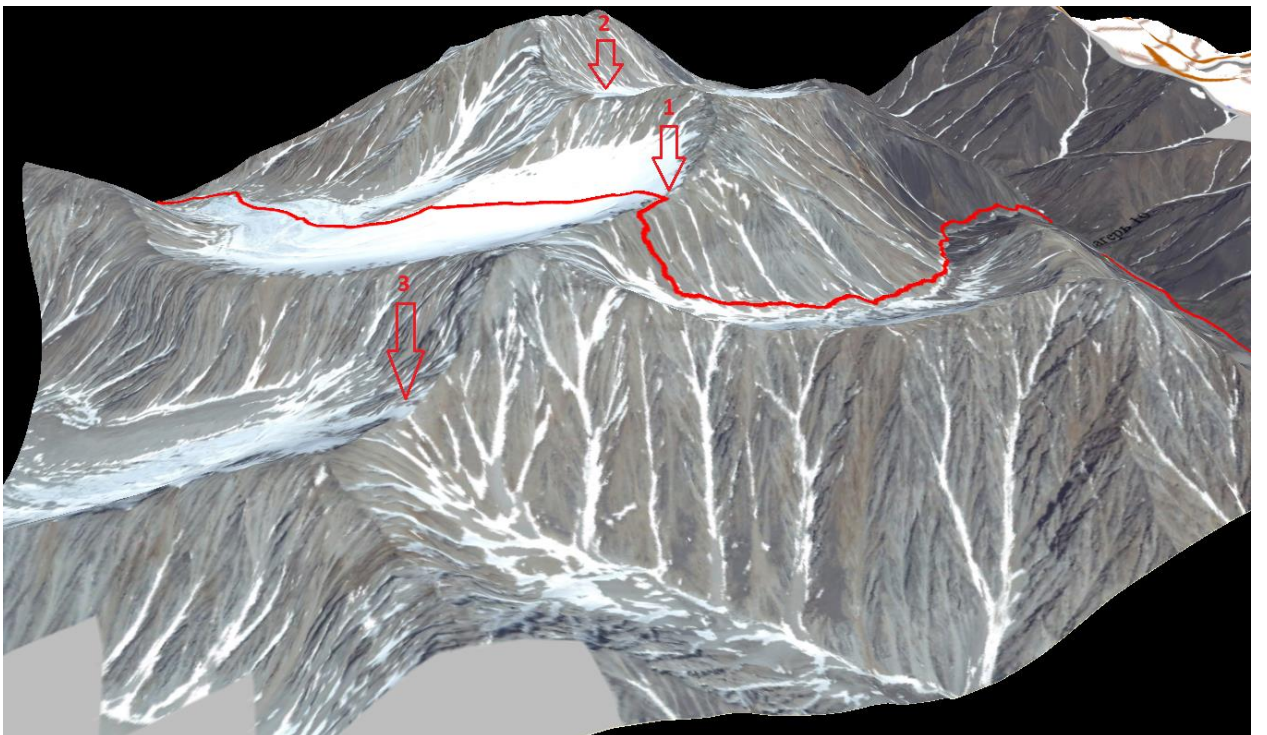


Схема 4, 3D-модель участка (GlobalMapper, Bing, Aster-GDEM)



Схема 5, фото Завьялова (со стороны р. Кагань)



Схема 6, фото Завьялова (с г. Панорамная)

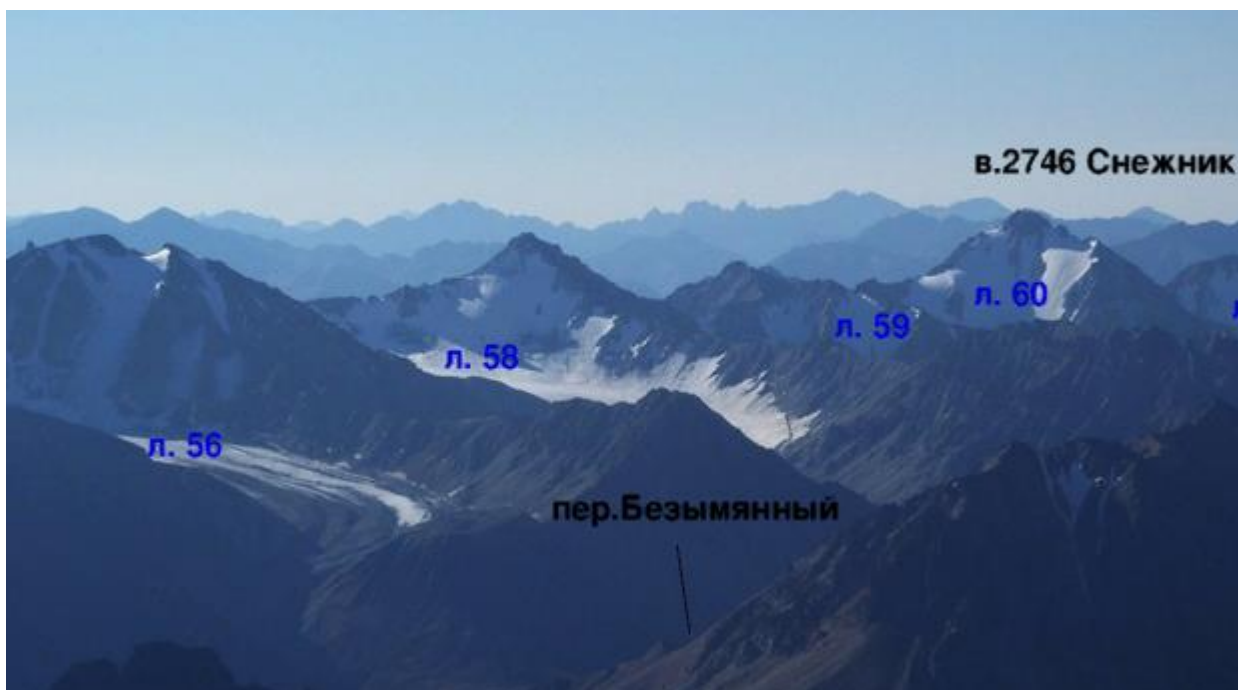


Схема 7, фото Завьялова (с г. Мус-Хая)

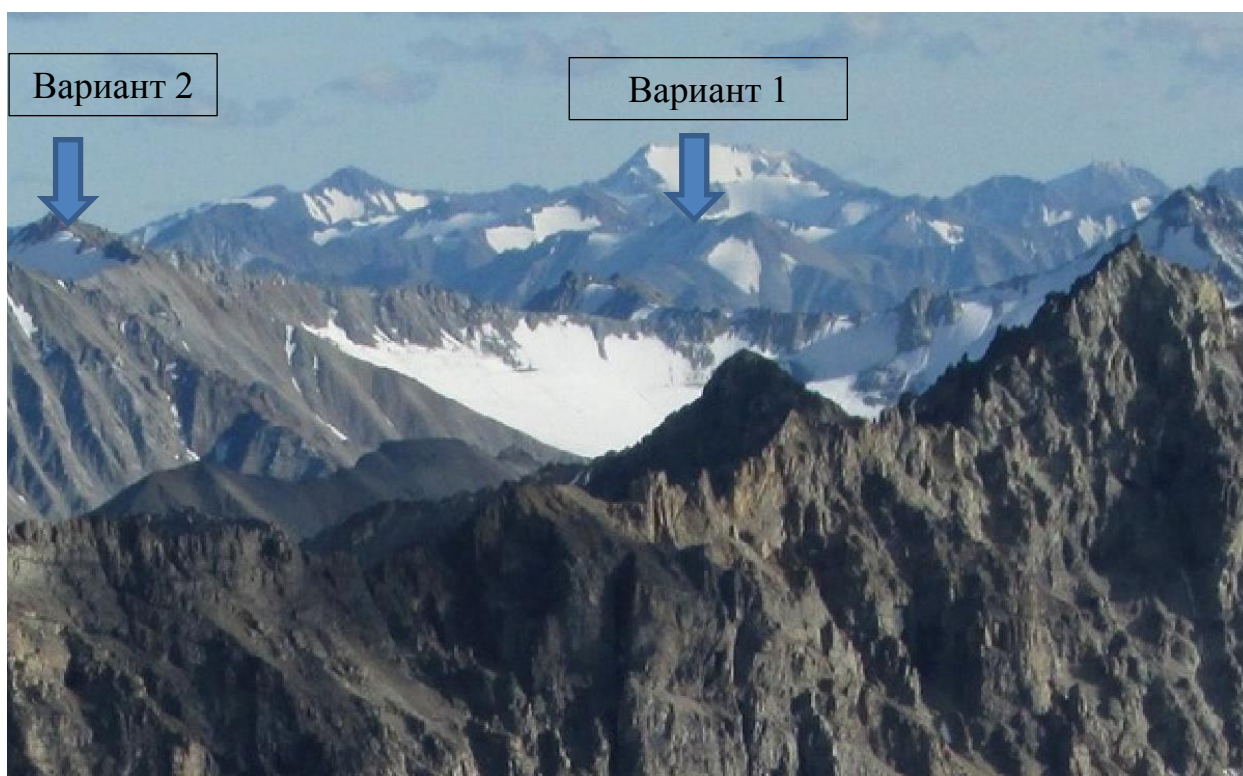


Схема 8, фото Завьялова (с г. Панорамная, более высокое качество)

Два перевала ведут на ледник №58, один – на ледник №59. По имеющимся фото оптимальным выглядел вариант 1 – «перевал 2А 2550 м». Как выглядит восточная сторона (подъём) – было неизвестно, западная (спуск) представляет собой короткий скальный сброс и, затем, крутой ледник, похоже на 3 – 4 верёвки. При этом съёмка Aster-GDEM показывала достаточно малую крутизну ледника – 20°. Если судить по космоснимкам, определяющий участок восточного склона – скально-осыпной или осыпной кулуар со взлётом

не менее 80 м и крутизной более 30°, что-то сколь-нибудь более точное сказать сложно.

Вариант №2 («перевал 2А 2590 м») имел перед вариантом 1 одно очень серьёзное преимущество: группа Завьялова сфотографировала его с обеих сторон, пусть и с не очень удачных ракурсов. С другой стороны, для подхода к нему придётся пройти дополнительно около 2 км по двум каньонам, что означает почти 100% трату одного дня запаса на подходах. Перевал точно имеет сложность 2А. На подъём – снежно-ледовый кулуар, который при благоприятных условиях даже проходится без провешивания верёвок. На спуск – длинный скально-осыпной склон, перепад высот не менее 200 м до ледника №58. Возможно, с седловины имеет смысл сделать небольшой траверс на юг, чтобы выйти на более пологий, чисто осыпной склон.

Наконец, последний вариант («перевал 2А 2470 м») выводит на небольшой ледник №59. Его преимущество – возможность посмотреть подъём из долины р. Кагань. Если судить по космоснимкам и изолиниям, этот перевал – самый простой, запросто может быть и 1Б. Но фото Завьялова не даёт ясной картины о характере восточного склона (спуска), слишком плохое качество. Если там осыпь, то спуск простой. Если скалы, то там может понадобиться провешивание большого количества верёвок. Также непонятно, насколько проходим каньон на подходе к перевалу; впрочем, это тоже можно посмотреть из долины р. Кагань. Этот перевал выводит не в ту долину, которая нам нужна, так что придётся либо проходить его в связке с перевалом на лед. 58, либо делать большой крюк и лезть в каньон р. Снежник. И то и другое – удовольствия весьма сомнительные, так что варианта №3 следует избегать, по крайней мере так казалось из Москвы при планировании маршрута.

В итоге в качестве основного варианта был заявлен первый вариант – «перевал №1 2550 м», два другие варианта были запасными.

Прохождение перевала

Выходим в 8-05, проходим 700 м на север и поворачиваем в каньон истока р. Кагань, выводящий к цирку «перевала №1» (Фото 103, точка 53). Как и предполагалось по космоснимкам, каньон проходится легко – ручей в нём небольшой и в основном течёт под камнями, водопадов и прижимов нет, дно каньона осыпное (Фото 104, 105). За 1 час 10 минут проходим 2,5 км, набираем 250 м высоты и выходим в прямую видимость цирка (Фото 106, точка 54), представляющего собой зачехлённый ледник.



Фото 103



Фото 104



Фото 105, выход в цирк



Фото 106, напрашивающаяся седловина и реальное расположение перевала

Видим впереди широкое понижение гребня, первоначально идентифицируем его как нужный перевал. Однако, подойдя ближе и посмотрев в карту и GPS, понимаем, что максимальное понижение гребня на самом деле находится ближе к нам (см. подписи на Фото 106), к тому же в отмеченной точке «перевал» ожидается наименьшая крутизна спуска. Это пример, когда наличие высокоточной карты (в данном случае, распечатанных космоснимков Bing с изолиниями Aster, см. Схему 3) позволило в неочевидной ситуации выбрать правильный путь подъема. Наличие GPS принципиальной роли не играло, но «классическая» карта не позволила бы однозначно установить расположение перевала.

За 2 часа 25 минут поднимаемся на высоту 2400 м, делаем привал (точка 55) в цирке непосредственно напротив подъема на перевал, просматриваем путь (время – 11-20). Вверх ведут несколько осыпных кулуаров с выходами скал в верхней части, точное расположение седловины непонятно.

Учитывая большую численность группы, с целью снизить камнеопасность решаем подниматься на перевал двумя параллельными маршрутами (Фото 107), поддерживая визуальный контакт и связь по рации. По правому (по ходу движения) контрфорсу идут более быстрые участники – Илья Зотов (руководит подгруппой), Дмитрий Козлов, Елена Фадеева, Александр Сучков. По левому – остальные, более медленные участники, плюс руководитель группы.

В 11-40 приступаем к подъему. Нижние 100 м набора – достаточно подвижная средняя осыпь, крутизна 30° (Фото 108). Дальше крутизна увеличивается приблизительно до 35°, появляются участки скал, которые проходятся несложным лазанием (Фото 109). «Быстрая» подгруппа поднялась на гребень

за 55 минут, «медленная» – за час, расстояние между точками выхода на гребень составило 100 м. Седловина перевала оказалась чуть правее ожидаемого, так что путь «быстрой» группы оказался оптимальным. Выход на седловину достаточно простым траверсом скально-осыпного гребня (Фото 11). Группа собралась на перевале в 13-00 (точка 57), время подъёма на перевал от долины р. Кагань составило 3 часа 35 минут.



Фото 107, варианты подъёма на перевал



Фото 108, нижняя часть перевального взлёта



Фото 109, верхняя часть перевального взлёта



Фото 110, выход на седловину траверсом гребня

С перевала восхитительный вид во все стороны, пожалуй, более сильное впечатление на руководителя группы произвели только виды с вулканов Ключевской группы на Камчатке, а также перевал Мицкевича Северный на хребте Черского. Впрочем, сравнивать эти виды сложно, они слишком разные. Погода практически идеальная, вдали видны вершины массива г. Берилл на юго-востоке и г. Мус-Хая на северо-западе. Вид с перевала в сторону долины р. Кагань на Фото 111, вид в сторону ледника 58 и долины р. Снежник на Фото 112. Вид на юго-западную сторону гребня и вершину 2670 на Фото 113, на северо-восточную сторону гребня и близлежащую вершину 2680 м – на Фото 110, группа на перевале – на Фото 114.



Фото 111, вид в сторону долины р. Кагань, на заднем плане – массив г. Берилл



Фото 112, вид на лед. 58 и долину р. Снежник



Фото 113, вид на гребень между лед. 58 и 59



Фото 114, группа на пер. Паралимпийский

Складываем на перевале тур, пишем записку. После продолжительной дискуссии решили назвать перевал «Паралимпийский». Название намекает, во-первых, на определённое сходство с перевалом Олимпийский-2, а во-вторых – на проблемы со здоровьем, которые были у некоторых участников нашей группы перед походом...

В 14-05 начинаем спуск с перевала. Путь спуска – сначала короткий осыпной язык крутизной 25 – 30° со скальным выступом в конце, затем ледовый склон крутизной 20°, плавно выполаживающийся. Высота перевального взлёта – около 200 м. Сверху крутизна казалась большей, поэтому мы изначально надели системы и собирались закрепить за скальный выступ перила. Чуть-чуть спустившись, поняли, что провешивание верёвки является избыточным. Учитывая, что в процессе движения по осыпному языку был риск сброса камней, причём на льду камни могут отклониться в сторону, спуск всей группы по перилам привёл бы к снижению, а не к повышению уровня безопасности. В итоге один участник всё-таки попросил перила, поскольку его облегченные кошки не очень уверенно держали на подтаивающем фирне. Одна верёвка была как раз у него, он же перила и повесил (Фото 116), когда 7 человек ушли вниз, и камнеопасности не было. В итоге перилами воспользовались двое участников. Остальные же спустились прусским шагом (Фото 115), двигаясь под углом к линии падения воды, чтобы уйти подальше от осыпного языка. Путь спуска – на Фото 117.



Фото 115, спуск с перевала



Фото 116, спуск по перилам

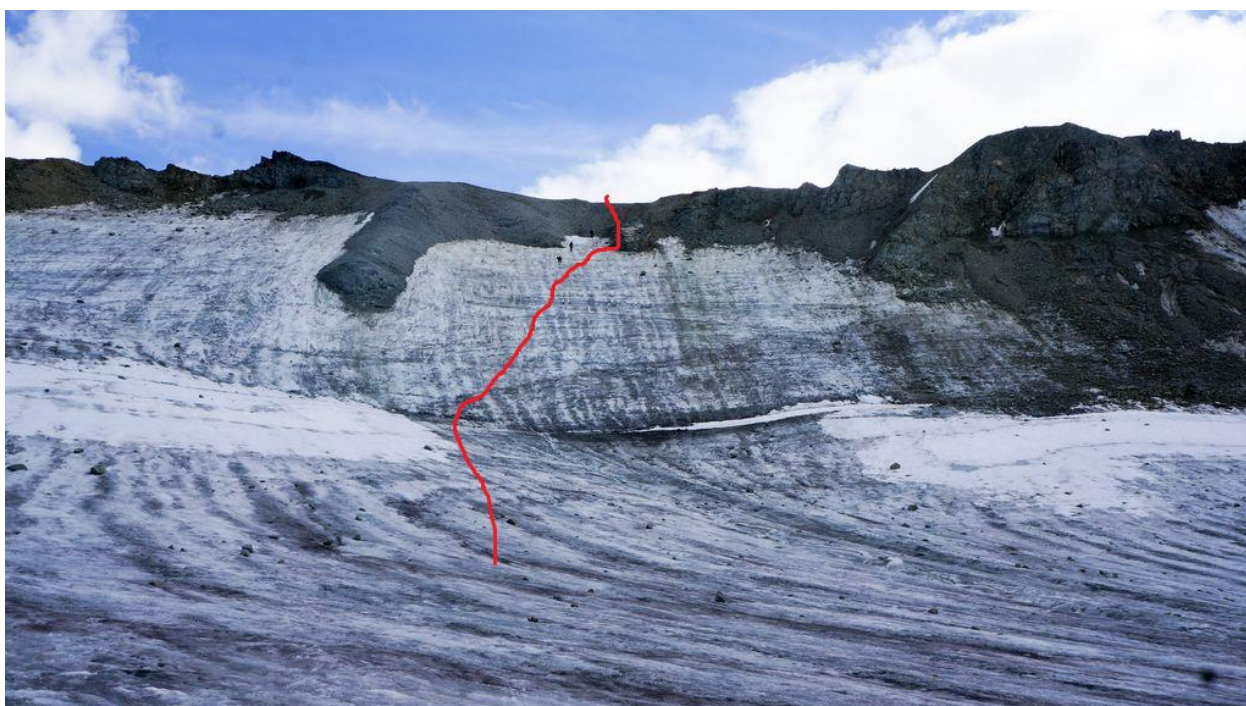


Фото 117, путь спуска с пер. Паралимпийский

Спуск до выполаживания ледника (точка 58), включая провешивание и снятие перил для двух участников, занял 45 минут. Ледник открытый, без трещин, но с промоинами. Проходим по леднику 500 м, на боковой морене делаем обед (Фото 118, точка 59). Время – 15-05. Отсюда склон перевала кажется более крутым, выглядит не менее чем на 30° (Фото 119).

Категорию трудности перевала по факту прохождения оцениваем в достаточно слабую 2А. Перевал слегка превосходит по сложности весьма похожий по рельефу перевал Ленинградский (2А, хребет Черского) – крутизна скально-осыпной стороны такая же, но высота перевального взлёта несколько больше; крутизна и высота взлёта ледовой стороны ощутимо больше. В обоих

случаях для выхода на перевал требуется некоторое маневрирование, подъём на седловину в лоб не является простейшим путём. Отметим, что в случае наличия на восточной стороне перевала сплошного снежного покрова категория трудности скорее поменяется на сильную 1Б.



Фото 118



Фото 119

В 16-10 продолжаем спуск, движемся по леднику вдоль промоины (Фото 120). Так как, судя по информации от Г.И. Цыпандина, на этом леднике до нас тоже никто не был, предлагаем назвать его «Ледник 100 лет Революции». Вне зависимости от отношения к данному историческому событию, бесспорна его значимость не только для России, но и для всего мира.

За полчаса проходим 1,4 км до концевого моренного вала. С обоих бортов ледника текут достаточно мощные ручьи, не сразу находим переход на морену (точка 60). Проходим 400 вдоль ручья (Фото 121), моренный вал остаётся позади. Впереди видим прижим, обходим его верхом по травянистому склону (Фото 122). Отсюда хороший вид на язык ледника 58 (Фото 123) и на верховья долины р. Снежник (Фото 124).



Фото 120, спуск по леднику



Фото 121



Фото 122



Фото 123, язык ледника 58



Фото 124, долина р. Снежник и пер. Безымянный

Спускаемся в долину (точка 62), делаем разведку на перевал Безымянный (н/к, точка 63). Обнаруживаем на перевале прекрасное место стоянки, ставим лагерь (Фото 126). Время – 19-20. С перевала прекрасный вид в долину руч. Спрингис (Фото 125). Тура нет.

Прохождение перевала «Паралимпийский» от долины до долины заняло 7 часов 40 минут.



Фото 125, вид в долину р. Спрингис с пер. Безымянный



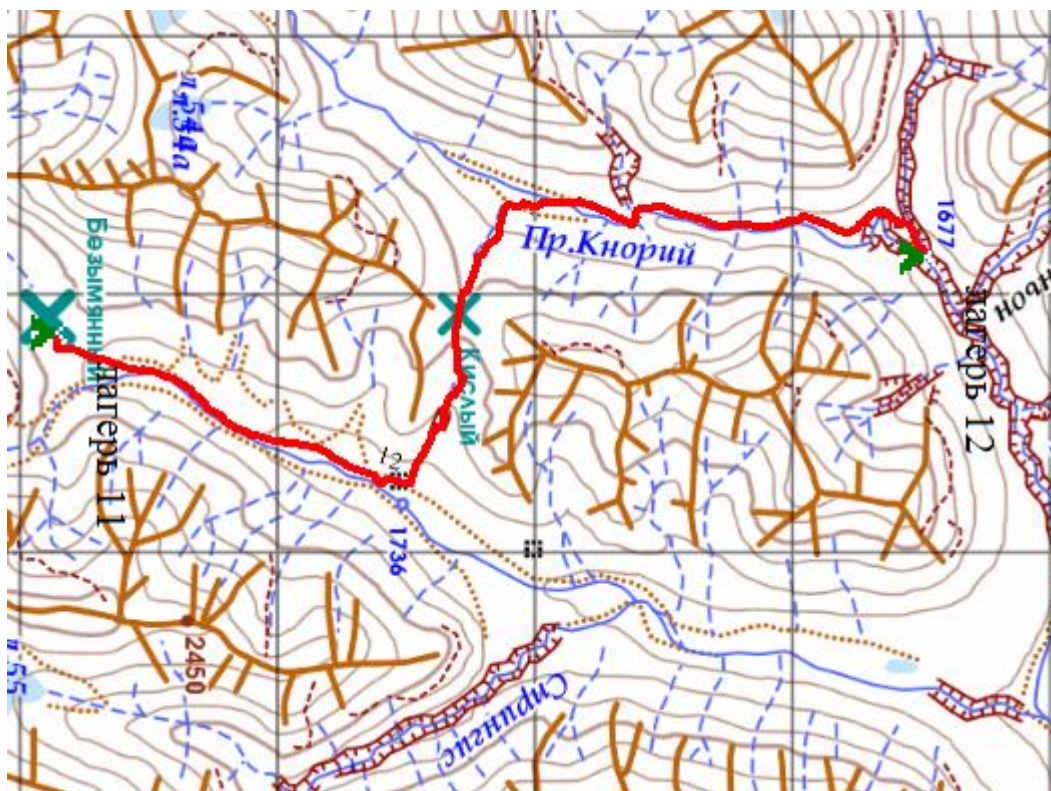
Фото 126

Выводы по прохождению перевала

Было совершено первопрохождение в полностью нехоженом горно-ледниковом массиве г. Снежник. Нам удалось правильно выбрать перевал для первопрохождения – он оказался не только очень красивым, но и логичным. С высокой степенью уверенности можем утверждать, что именно перевал Паралимпийский является самым простым путём из долины р. Кагань в долину р. Снежник.

Разведанный нами узел настоятельно рекомендуем посетить другим группам – здесь и очень красиво, и есть варианты развития нашего первопрохождения. Интересным и красивым выглядит наш «вариант №2», а также восхождение на вершины по обе стороны от пер. Паралимпийский, их сложность мы оцениваем в 2А, восхождение – по скальному гребню.

13. 17 августа, 12 день. Пер. Безымянный (н/к, 1970 м) – пер. Кислый (н/к, 2040 м) – руч. Кнорий



<i>17.08.2017</i>		<i>День двенадцатый</i>	
Пер. Безымянный (н/к, 1970 м) – пер. Кислый (н/к, 2040 м) – руч. Правый Кнорий (переправа) – руч. Правый Кнорий↓ – устье руч. Правый Кнорий			
Расстояние (в зачёт)	Высота ночёвки	Перепад высот	Чистое ходовое время
17,4 км (9,8 км)	1700 м	480 м набор высоты 750 м сброс высоты	6 часов 30 минут

Погодные условия: пасмурно, без осадков.

Встаём в 6-30, долина руч. Спрингис плотно закрыта облаками. Видно, что слой облачности довольно тонкий, решаем подождать – сегодняшний переход должен быть простой, но очень красивый, было бы обидно не увидеть оранжевые горы в районе пер. Кислый. Ждём 2 часа, облака постепенно протаскивает по долине. Выходим 9-25, спускаемся в долину левого притока руч. Спрингис вдоль ручья (Фото 127), идём по галечнику (Фото 128). По отчёту Завьялова знаем, что в долине есть несколько кислотных ручьёв, поэтому заранее набираем воду. Через 3 км пути действительно встречаем кислотный ручей (устье ручья на Фото 129, точка 64), пробуем воду на язык – очень кисло... Проходим ещё 500 м, видим старую стоянку геологов, обозначенную на карте Завьялова (Фото 130, точка 65), здесь развалины нескольких строений и много бытового мусора. Путь от перевала до этой точки занял 1 час.



Фото 127, спуск с пер. Безымянный



Фото 128



Фото 129, кислотный ручей



Фото 130

В 11-00 выдвигаемся в сторону пер. Кислый, подъем на перевал по каньону с осыпными бортами (Фото 132). В каньоне течёт ещё один кислый ручей, есть красивый водопад (Фото 133), в целом очень интересные пейзажи с оранжевыми и коричневыми оттенками (Фото 134). Выход на седловину – по пологому осыпному кулуару, крутизна не более 10° (Фото 135, точка 66). Группа поднялась на перевал в 12-15, подъем занял 55 минут. Снимаем записку первопроходцев – группы В. Завьялова (2014 г.), пишем свою записку, фотографируемся (Фото 136).



Фото 131, подъем на пер. Кислый



Фото 132



Фото 133



Фото 134, выход на седловину пер. Кислый



Фото 135, группа на пер. Кислый

Делаем перекус, в 12-40 начинаем спуск с перевала. Спуск по пологому осыпному склону, затем вдоль ручья, в целом похож на подъём (Фото 137). За 20 минут спускаемся в широкую долину ручья Правый Кнорий (Фото 138), прохождение перевала заняло 1 час 15 минут. В каталоге перевалов ТК «Вестра» указана категория трудности 1А, но мы по факту прохождения оцениваем пройденный путь в н/к. Кстати, в записке Завьялова также было указано н/к, правда, группа шла перевал в противоположном направлении и сначала прошла по более простому западному склону. Считаем, что перевалу следует присвоить категорию трудности н/к* – при малом количестве воды в

ручье с восточной стороны перевала (как в нашем случае) это н/к, в случае же повышения уровня воды путь по каньону усложняется, перевал по совокупности может тянуть на 1А.



Фото 136, спуск с пер. Кислый



Фото 137, долина руч. Пр. Кнорий

Переходим на левый берег руч. Пр. Кнорий (точка 67), идём вниз по долине. Впереди видим устье Чёрного каньона (фото 139). Здесь на склонах тоже есть отдельные оранжевые вкрапления (Фото 140), но не такие яркие, как в долине Спрингиса. Через 1,5 ручей уходит в каньон, мы продолжаем движение левым бортом по травянистым склонам (Фото 141, 142). Предполагаемое место стоянки – на стрелке Левого и Правого Кнориев, здесь в 2014 году стояла группа из Челябинска после прохождения Чёрного каньона. На подходе к стрелке кажется, что спуститься к воде непросто – везде стенки, но путь спуска действительно есть, нужно выйти к борту каньона Левого Кнория (точка 68) и пройти 300 м вдоль него (точка 69), см. трек GPS. Хорошая площадка действительно есть (Фото 142, точка 70), читаются три расчищенных от

каменной места под палатки. В 100 м вверх по Правому Кнорию красивый водопад, его видно прямо со стоянки (Фото 143).



Фото 138, долина р. Кнорий и Чёрный каньон



Фото 139



Фото 140



Фото 141



Фото 142

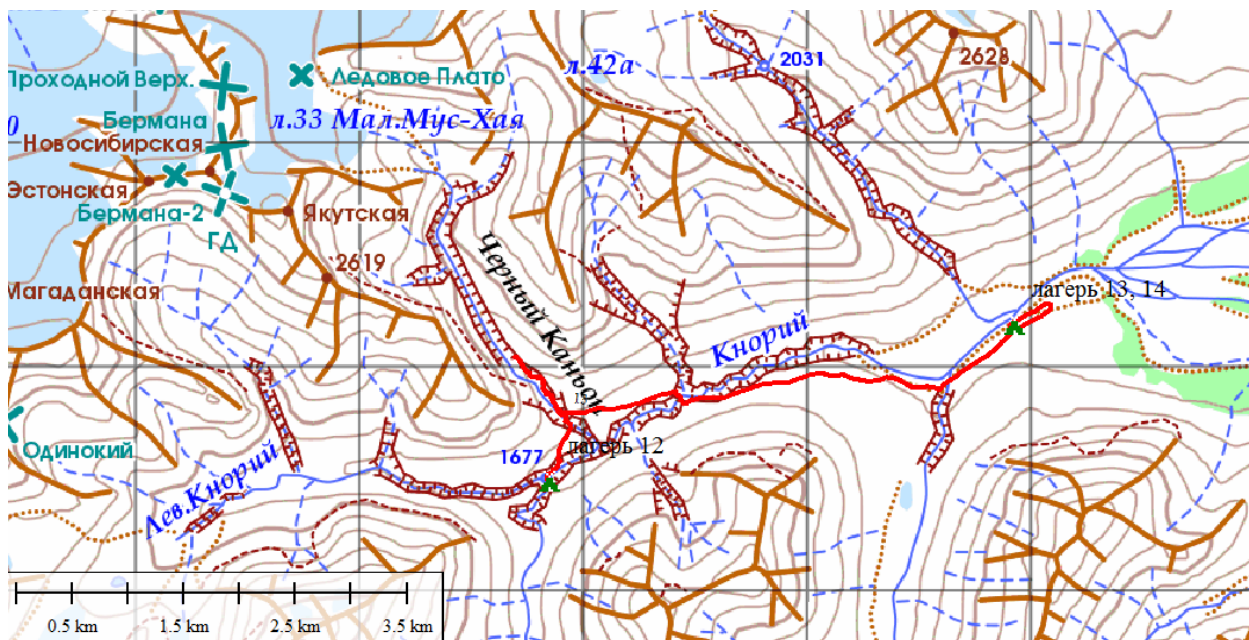


Фото 143

Обедаем, после этого двое участников группы – Дмитрий Козлов и Илья Зотов – уходят за заброской, это чуть меньше 4 км от места стоянки. Выход занял 2 часа 40 минут.

В течение дня погода постепенно портилась, к вечеру небо закрыто сплошной облачностью, в верховьях долины пошёл дождь.

14. 18 августа, 13 день. Р. Кнорий (переправа) – Чёрный каньон (до высоты 1890 м, 2А) – р. Кнорий (1Б, переправа) – р. Кнорий↓



<i>18.08.2017</i>		<i>День тринадцатый</i>	
Чёрный каньон (до высоты 1890 м, 2А) – р. Кнорий (1Б, переправа) – р. Кнорий↓			
Расстояние (в зачёт)	Высота ночёвки	Перепад высот	Чистое ходовое время
10,2 км (8,9 км)	1570 м	480 м набор высоты 610 м сброс высоты	6 часов 10 минут

Погодные условия: пасмурно, во второй половине дня дождь.

Выходим в 7-45. За ночь уровень воды в Кнории упал, без труда переходим реку ниже места стоянки (Фото 144). Поднимаемся на террасу, проходим 500 м до устья Чёрного каньона (Фото 145). Свободным лазанием спускаемся в каньон (один из путей спуска на Фото 146, точка 71), в 9-20 начинаем движение вверх по дну ущелья. В каньоне течёт мощный, но достаточно узкий ручей, первые 500 м проходятся легко (Фото 147).



Фото 144, место переправы через р. Кнорий



Фото 145, устье Чёрного каньона



Фото 146, спуск в Чёрный каньон



Фото 147, нижний участок каньона

Затем начинается более крутой подъём (точка 72) со всеми вытекающими последствиями – водопады, более серьёзные прижимы и более сложные броды через ручей (Фото 148 – 153). В конце концов, дойдя до высоты 1890 м и находясь на левом берегу ручья, упираемся в ущелье, которое невозможно обойти по левому борту каньона (разрушенные скалы, слишком опасно), а для провешивания перил по дну каньона воды многовато (точка 76). Группа из Челябинска (2014) прошла этот участок по дну каньона, но у нас очевидно больше воды. Согласно книге Седова, есть путь выхода из каньона и обхода сложного участка по правому борту. Дмитрий Козлов и Василий Кулик отправляются туда на разведку, группа ждёт в камнебезопасном месте под стеной с отрицательным уклоном (Фото 154).



Фото 148, водопад и прижим



Φοτο 149



Φοτο 150



Фото 151



Фото 152



Фото 153



Фото 154

Разведка показала, что обход действительно есть (Фото 155), но есть и два «но». Во-первых, крутизна склона по пути обхода составляет местами 35° , при этом осыпи весьма подвижные. Во-вторых, сплошная облачность опустилась уже где-то до 2300 м, причём в верховье каньона идёт дождь. Это означает неизбежное повышение уровня воды и отсутствие видимости выше каньона. Продолжение пути становится опасным и не вполне целесообразным. Решаем развернуться, выходить из каньона обратно к р. Кнорий, а дальше действовать по обстановке – если погода улучшится, то сделать в узел г. Мус-Хая 1 – 2

радиальных выхода, если нет – подождать день и затем выходить к сплавной заброске на озере Кнорий.



Фото 155, путь обхода каньона

В 11-10 начинаем спуск из каньона. Двигаемся тем же путём, видим, что вода действительно сильно прибыла – броды стали сложнее, во многих местах нужна подстраховка. Проходим обратный путь и в 12-25 вылезаем на левый борт каньона (точка 77), здесь устраиваем перекус голубикой. Время пути по каньону составило 2 часа 5 минут (час 5 минут туда, час обратно). Пройденный нами участок каньона соответствует категории трудности каньонов 2А.

Дальше проходим 900 м по террасе на левом берегу р. Кнорий (Фото 156), ищем место переправы – дальше в Кнорий впадает несколько притоков в глубоких каньонах, и проще дважды перебродить реку, чем перебираться через каньоны. Находим место, где к реке удобно спуститься, а на правом берегу есть удобный выход вверх (Фото 157, точка 78). Воды в Кнории тоже стало существенно больше, в этот раз переходим стенками по 2 – 3 человека (Фото 158).



Фото 156, долина р. Кнорий



Фото 157, место переправ через р. Кнорий



Фото 158, брод через р. Кнорий

Поднимаемся на террасу, проходим 3,5 км до устья руч. Спрингис (точка 79), периодически останавливаясь поесть ягод и собрать грибов. Ручей разливается на несколько рукавов, переправа без проблем. Слева видим Жёлтый каньон (Фото 159), по нему предполагается совершить радиальное вомхождение на г. Мус-Хая, если позволит погода. Планируем дойти до леса и поставить лагерь, однако обнаруживаем, что у берега Кнория все ровные площадки заболочены, приходится пройти 500 м в обратном направлении и встать у отдельно стоящих деревьев, напротив Жёлтого каньона (Фото 160, точка 80).



Фото 159, устье Жёлтого каньона



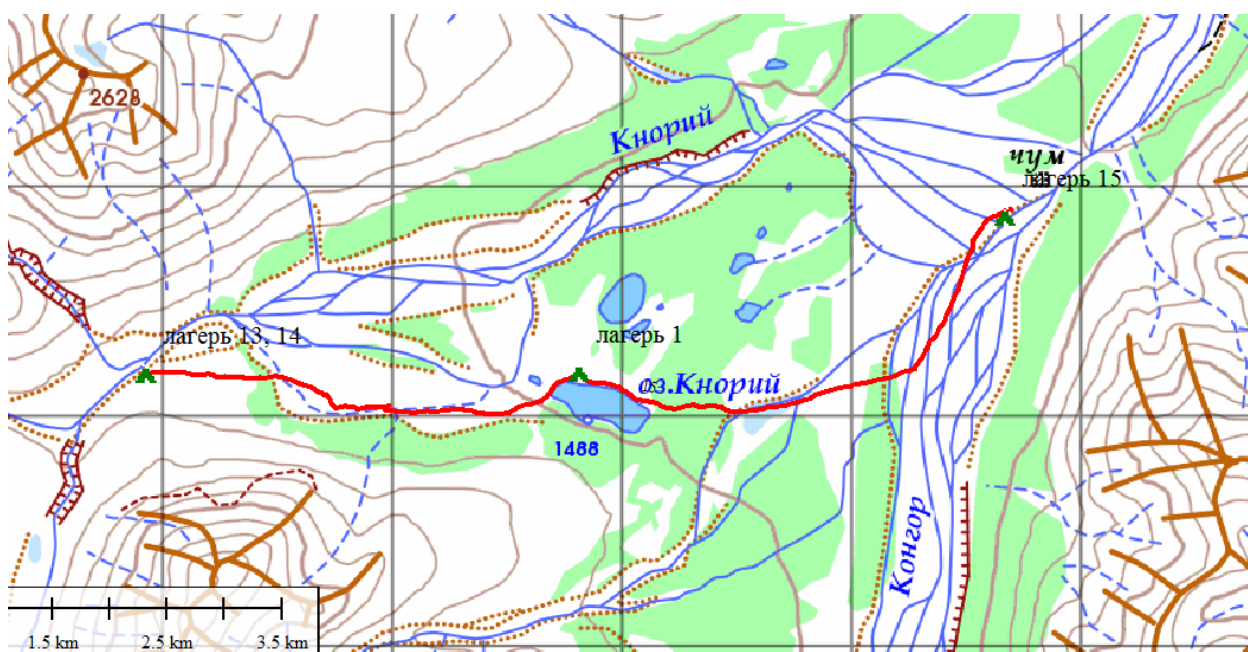
Фото 160

Вечером приготовили усиленный ужин, но всё равно съели только половину собранных грибов.

15. 19 августа, 14 день. Отсидка у р. Кнорий

В течение практически всего дня шёл сильный дождь, горы были полностью закрыты облаками. О радиальном выходе не могло быть и речи. Решаем устроить отсидку, а на следующий день действовать по ситуации – если погода хорошая, то подняться на вершину Мус-Хая или на запланированный «перевал №2», если плохая, то забирать на озере Кнорий сплавную заброску и выходить к р. Конгор, чтобы на следующий день начать сплав.

16. 20 августа, 15 день. Р. Кнорий – оз. Кнорий – р. Конгор



<i>20.08.2017</i>		<i>День пятнадцатый</i>	
р. Кнорий↓ – оз. Кнорий (взятие заброски) – р. Конгор↓			
Расстояние	Высота ночёвки	Перепад высот	Чистое ходовое время
9 км	1440 м	130 м набор высоты 260 м сброс высоты	2 часа 50 минут

Погодные условия: облачно, до середины дня дождь.

С утра погода почти такая же, как днём ранее – идёт дождь, горы закрыты облаками. Правда, дождь стал чуть слабее, а облака поднялись чуть выше. Для восхождения погода всё равно неудовлетворительная, решаем идти к озеру Кнорий. Выходим в 9-55, идём на восток вдоль правого рукава р. Кнорий. Река разлилась, в пересыхающем рукаве довольно много воды (Фото 161). За 1 час 10 минут проходим 5 км до нашей заброски на озере Кнорий. Снаряжение и продукты нетронуты, всё лежит ровно в таком виде, как мы оставляли. В течение 50 минут пакуем рюкзаки, это оказалось непросто – сплавсредства и сплавное снаряжение занимают много места и весят порядочно. Сами лодки достаточно лёгкие («Эскимос» – 4 кг, «Тайга» – 7 кг), но мы взяли не самые лёгкие вёсла и целых 4 расширенных ремкомплекта. Кроме того, набрали на сплав много дополнительной одежды, почти у всей группы лежала в заброске третья пара обуви. Наконец, на сплав была предусмотрена усиленная раскладка весом более 700 г/чел день. Всё это нужно было недолго, но протащить – до старта сплава минимум 4 км. Выглядели мы со всем этим забавно (Фото 162).



Фото 161



Фото 162, группа после подъёма сплавного снаряжения

В 12-30 продолжаем движение. На контрасте с лёгкими рюкзаками, которые были у нас в течение практически всей пешеходной части, идётся нелегко. К тому же, пространство между озером Кнорий и Конгором прилично заболочено. За 50 минут проходим 2,5 км до верхней наледи Конгора (точка 82) – при самом лучшем раскладе сплав можно начать уже отсюда. Одна часть группы отправляется смотреть наледь (Фото 163) – до этого участники (не

считая тех, кто был на хребте Черского) видели их только с вертолѐта. Другая часть идёт к основному руслу, чтобы оценить возможность сплава. Русло мелкое (хотя воды явно больше чем обычно, о чём говорит ярко коричневый цвет реки), сплавиться отсюда невозможно. Идѐм дальше вниз по Конгору, пересекаем несколько протоков, впадающих из Кнория. За 35 минут проходим 1,5 км, встречаем две достаточно мощные протоки. После них русло расширяется и выглядит вполне пригодным для сплава (Фото 164). Тут же есть не заболоченная площадка, на которой можно поставить лагерь и устроить стапель (точка 83). Время – 14-25. Основную пешеходную часть маршрута на этом считаем завершѐнной. Как выяснилось на следующий день, мы несколько поторопились, походить пешком ещё придётся, пусть и уже без рюкзаков.

Готовим обед, наблюдаем забавное погодное явление – в горах, особенно в районе узла Мус-Хая, идёт сильный дождь, всё затянуто облаками (Фото 164), при этом ниже по Конгору светит солнце. Так было практически весь день, это давало надежду на улучшение погодных условий в процессе сплава.

За обедом утверждаем рассадку участников по сплавсредствам. Лидирующая лодка – «Эскимос» Илья Зотов (капитан), Василий Кулик. В середине – «Эскимос» старого выпуска Сергей Тимофеев (к.), Валерий Захарюгин; «Тайга» Елизавета Сартан (к.), Александр Сучков; «Эскимос» Алексей Котко (к.), Наталья Ковалѐва; замыкающий экипаж – «Эскимос» Дмитрий Козлов (к.), Елена Фадеева. После обеда начинаем подготовку сплавсредств (Фото 165, 166). Необходимо протестировать размещение грузов. Общую схему мы придумали ещё на тренировках. «Железо» – кошки, ледорубы, карабины – плотно запаковываются в отдельные мешки и отдаются в менее вместительную, но грузоподъёмную «Тайгу», при этом один из рюкзаков экипажа «Тайги» размещается на более объёмном и грузоподъёмном «Эскимосе» старого выпуска. Одежда и ценные вещи участников плотно пакуются в гермомешки, которые закрепляются на дне лодок, чтобы на них сидеть. Рюкзаки закрепляются на рым-петли лодок, либо оба рюкзака на корме, либо один рюкзак на корме, а другой по центру. Практика показала, что единого для всех оптимального решения не существует, каждый экипаж подстраивал размещение грузов под себя. Обращаем внимание, что при использовании сплавсредств нашей модификации и с нашим (или бОльшим) уровнем загрузки способ размещения грузов очень сильно влияет на маневренность и устойчивость лодок.

Вечером созвонились по спутниковому телефону с Сергеем Зверевым, сообщили о выходе на сплав и подтвердили расчѐтный день завершения маршрута – 24 августа. В этот день нас должна будет ждать машина у моста через Агаякан на 66 километре Оймяконской трассы.



Фото 163, верхняя наледь Конгора



Фото 164, непогода в верховьях Конгора



Фото 165

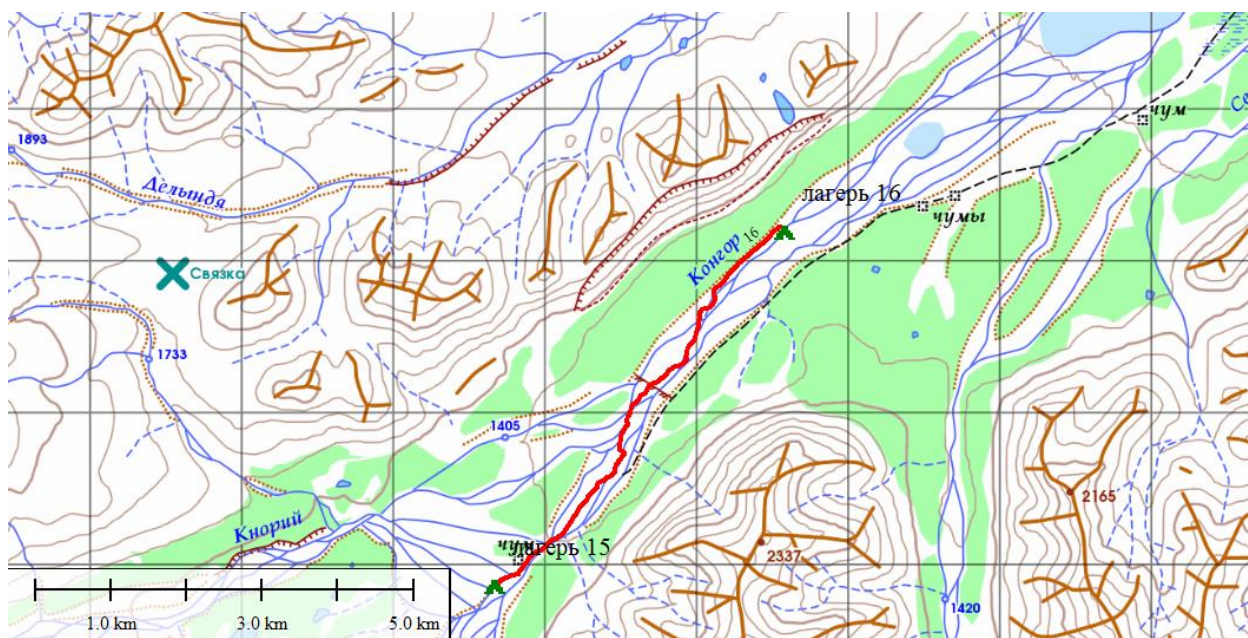


Фото 166

17. 21 августа, 16 день. Попытка сплава и проводка лодок по р. Конгор

*Катаются поручик Ржевский и Наташа Ростова на лодке. Мимо проплывает лебедь.
Наташа:*

- Поручик, вы хотели бы стать лебедем?
- Ни в коем случае-с!
- А вот я хотела бы...
- И охота же вам, Наташа, ж... в холодной воде мочить-с!



21.08.2017		День шестнадцатый	
Сплав по р. Конгор – проводка лодок по р. Конгор			
Расстояние	Высота ночёвки	Перепад высот	Чистое ходовое время
6,6 км	1360 м	40 м набор высоты 120 м сброс высоты	2 часа 10 минут

Погодные условия: облачно, до середины дня дождь.

Встаём в 6-30, в первый раз долго готовим лодки и грузы, да и дождь не способствует ускорению сборов – выходим только в 9-50 (Фото 167). Воды в Конгоре стало немного меньше, а в Кнории, наоборот, прибавилось – по крайней мере, в протоках поток стал мощнее. У Конгора нет чёткого основного русла, общее же количество русел может переваливать за десяток (Фото 168, снято с вертолёта, Фото 169). Маневрировать сложно, постоянно выскакиваем на мели. За час с небольшим проходим всего 2,5 км. По пути встретили одиночного оленевода, который сообщил, что такая структура реки сохраняется до нижней наледи, до неё нам будет тяжело.



Фото 167, начало сплава



Фото 168, верховья Конгора (с вертолёта)



Фото 169

Ситуация удручающая, решаем попросить помощи у оленевода, благо он рядом – у него скорее всего есть лошади. Возвращаемся к точке встречи, находим его, описываем ситуацию. Оленевод ответил, что лошади есть, и он может подбросить нас до наледи, а дальше у реки образуется чёткое основное

русло. Но лошади сейчас где-то гуляют, ему понадобится 2 –3 часа, чтобы их разыскать.

Мы готовим обед, затем собираем снаряжение, готовим вещи к погрузке на лошадей. Оленевод подошёл к нам через 4 часа и сказал, что лошадей не нашёл, но к завтрашнему найдёт точно. Увы, в данном случае мы поддались возникшей панике из-за неожиданных трудностей и в результате просто потеряли время. Так как скорость сплава у нас составила всего чуть больше 2 км/ч, резонно полагаем, что быстрее, и уж точно безопаснее, будет двигаться проводкой лодок. Мы сообщаем оленеводу своё решение и благодарим за помощь, он отвечает, что в любом случае завтра проедет до наледи и, если будем идти медленно, нас догонит и подбросит.

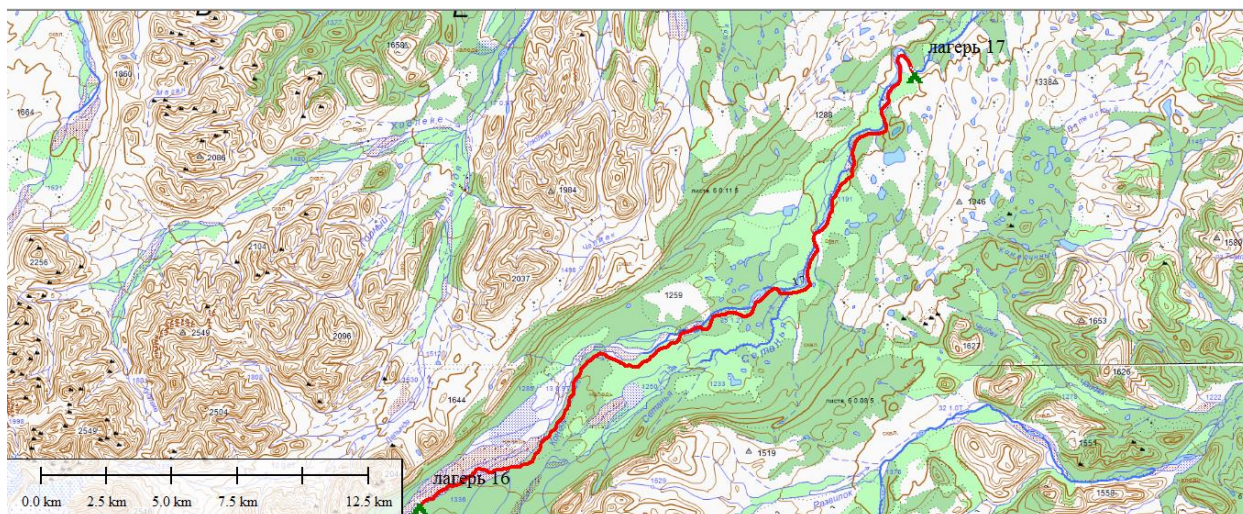
В 17-30 начинаем проводку (точка 84), процесс действительно идёт с неплохой скоростью. Лодки ведём по возможности левым руслом Конгора – на левом коренном берегу почти нет леса и менее бурное течение, через все протоки можно без проблем перебродить. За полтора часа проходим 4,5 км, причём к концу перехода мы ощутимо ускорились. По мере отдаления от гор погода улучшается, дождь продолжает лить только в районе Мус-Хая. Пересекаем заграждение (Фото 170) – видимо, чтобы олени и лошади не уходили ниже по течению. Обращаем внимание, что поперёк русла Конгора натянута проволока – если кто-то ещё попытается начать сплав из верховий, это следует иметь в виду. Заграждение обозначено на карте Завьялова.



Фото 170, заграждение на Конгоре

В 19-45 ставим лагерь (точка 85). Делаем большой костёр, просушиваем вещи. Стараемся смотреть в будущее с оптимизмом...

18. 22 августа, 17 день. Проводка лодок и сплав по р. Конгор



22.08.2017		День семнадцатый	
Проводка лодок до нижней наледи р. Конгор – сплав по р. Конгор			
Расстояние	Высота ночёвки	Перепад высот	Чистое ходовое время
31,8 км	1175 м	200 м сброс высоты	7 часов 35 минут

Погодные условия: ясно, без осадков.

Ночью впервые за поход была отрицательная температура, подморозило ещё вечером. Зато наконец-то распогодилось, причём капитально – отдельные облака остались только в горах, откуда мы уже далеко.

Выходим в 10-15, продолжаем двигаться проводкой, до наледи остаётся пройти около 5 км. Преодолеваем их за полтора часа. Нижняя наледь существенно толще верхней (Фото 171, Фото 172, снято с вертолётa), но сильно уменьшилась в размерах по сравнению с обозначенной на картах. За 50 минут обходим наледь справа, доходим до образования более-менее серьёзного основного русла. Пора начинать сплав. Всего прошли проводкой лодок 11 км, из них в этот день – 6,5.



Фото 171, проводка лодок мимо нижней наледи Конгора



Фото 172, нижняя наледь Конгора (с вертолѐта)

В 12-40 встали на воду (Фото 173), сплавляемся по правому руслу. Местами необходима проводка через мели, но скорость растёт – за час 10 минут «грязного» времени прошли уже 4 км. На галечнике ниже наледи видим старый трактор (точка 87), рядом с ним решаем сделать обед.



Фото 173



Фото 174

В 15-30 продолжаем сплав. Проходим ещё 1,5 км по разливам, затем Конгор поворачивает и наконец-то сливается в более-менее единое основное русло (Фото 175, 176). Дальше идём без остановок на проводку, останавливаемся

только чтобы выливать накопившуюся воду. На разбоях русла собираемся вместе, чтобы не разойтись по разным протокам. За 1 час 10 минут проходим от места обеда 9 км по в целом несложной реке. Препятствия – сбойки струй, разбои и шиверы с валами до 50 – 60 см. Скорость течения – от 8 до 12 км/ч (замерено GPS). Дальше относительно сложные 2 км реки, здесь Конгор поворачивает на 90° – более серьёзные шиверы, валы достигают около 80 см, приходится чаще останавливаться на слив воды. Далее опять несложный участок длиной 5 км, река более-менее прямая, единственное препятствие – шиверы. Потом начинается 5-км участок с большим количеством камней-обливняков, на которые мы периодически садимся. Здесь делаем «рекорд» дальности – за один переход проходим более 7 км. После характерного изгиба Конгора на 180° (Фото 177, точка 88) ставим лагерь. Время – 19-20.

Мы наконец-то вышли на нормальный сплав, скорость вполне приемлемая – после обеда менее чем за 4 часа мы прошли 23 км. Правда, река всё равно сложнее ожидаемого – бурные шиверы, высокие валы, весьма серьёзная скорость течения. Уже в этот день опытные водники охарактеризовали Конгор как «двойка необычная, потому что она почти целиком состоит из двоечных препятствий».



Фото 175



Фото 176



Фото 177



Фото 178



Фото 179

На карте Завьялова обозначен прижим. Так как на воде нет возможности постоянно держать на виду GPS – будет риск в случае кия его лишиться – за 3 км до прижима сделали контрольную остановку, далее движемся аккуратно,

в готовности при необходимости зачалиться. Через 1 час 50 минут от старта (за это время прошли 12 км) достигаем прижима (Фото 180, снято с вертолѐта, точка 89), чалимся на правом берегу. Идѐм на разведку, видим, что основная струя поворачивает плавно и проходит от прижима на безопасном расстоянии. Прошли прижим без проблем. За ним – 2 км спокойного сплава, а потом прямой и шиверистый участок, здесь продрали дно во второй раз. На следующем переходе мы достигли самого сложного и опасного участка реки – снова частые разбои, к ним прибавляются завалы. Несколько завалов было обозначено на карте Завьялова, но они не совпали с теми, которые видели мы. Скорее всего, деревья уносит весенним паводком. В точке 90 мы, по всей видимости, ошибочно ушли в правое русло реки, и в 14-45 (точка 91) встретили весьма опасный завал по левому берегу – под деревья уходит основная струя. Четыре лодки зачалились на левом берегу прямо рядом с завалом, замыкающая с наиболее опытным капитаном – на правом берегу. Нужен довольно трудный обнос (до точки 92), в этом месте делаем обед. В общей сложности провели здесь 2,5 часа.



Фото 180, прижим на Конгоре (с вертолѐта)

В 17-15 продолжаем сплав. До Агаякана остаѐтся по прямой почти 9 км, причѐм скорее всего завалы будут до самого устья Конгора. Дальше движемся крайне аккуратно, зачаливаясь практически на каждом повороте и просматривая путь вперѐд – только так при наших судах и нашем опыте на такой реке можно гарантировать себя от попадания в очередной завал. По пути пришлось сделать ещё два коротких обноса (точнее, две проводки лодок в обход завалов, точки 94, 97). На разведки уходило много времени, за

следующие 3 часа «грязного» времени прошли всего 6 км. После очередной проводки (точки 98 – 99) решаем ставить лагерь (точка 100). Время – 20-15.

Итоги дня вновь не особо оптимистичны. Развив неплохую скорость до обеда (пусть и хуже показателей предыдущего дня), затем попали на сложный участок, который шли крайне медленно и так и не успели пройти до конца. До плановой точки финиша нам остаётся ещё 65 км, из них минимум 5 км по заваленному брёвнами Конгору. Пройти это расстояние за день с позиции сегодняшнего дня кажется абсолютно нереальным (а машина заказана на 24 августа), да и за два дня придётся постараться. При этом желательным временем финиша, чтобы точно не опоздать на самолёт, является середина дня 25 августа.

Звоним Сергею Звереву и сообщаем, что столкнулись с проблемами на сплаве и рассчитываем прибыть 25 августа, а не 24.

20. 24 августа, 19 день. Сплав по рекам Конгор и Агаякан

«Мост слишком далеко»



<i>24.08.2017</i>		<i>День девятнадцатый</i>	
Сплав по р. Конгор и р. Агаякан			
Расстояние	Высота ночёвки	Перепад высот	Чистое ходовое время
50,7 км	910 м	100 м сброс высоты	7 часов 50 минут

Погодные условия: переменная облачность, без осадков.

Ночью было не так холодно, утром достаточно облачно. В 6-30 утра Дмитрий Козлов отправляется на разведку, в это время дежурные готовят завтрак, остальная группа собирается. Дмитрий прошёл вдоль русла 1,5 км и просмотрел путь в обход завалов. Практически сразу после стоянки основное русло расходится на три рукава, необходимо попасть в центральный.

В 8-30 начинаем перетаскивать лодки к основному руслу, в 9-00 лидирующий экипаж встаёт на воду. Остальные отчаливают после прохождения «ворот» лидером, здесь первым прошёл экипаж Дмитрия Козлова. Дальше 2 км относительно спокойного сплава, а после них несколько сухих деревьев, лежащих поперёк русла, здесь делаем проводку (точка 101). Затем через 1,8 км мощный поток уходит направо под сплошной завал (точка 102), а левое русло разбивается на мелкие рукава, по которым необходимо делать достаточно длинную проводку (500 м). Ещё через 1,6 км несколько брёвен поперёк струи (точка 105), часть из них мы спиливаем и проводим лодки. Всего от места стоянки прошли 7,5 км, затратив на это 2 часа 15 минут «грязного» времени – скорость выше, чем была накануне после обеда, и мы уже должны находиться на Агаякане. Как выяснилось, сплошной завал перекрыл именно то русло, которое выходило к Агаякану по кратчайшему расстоянию. Возможно, нам стоило вместо проводок по мелководью сделать обнос, но абсолютно неочевидно, что заняло бы больше времени.

Далее, наконец-то, русло свободно. Шиверы, валы и камни мы после приключений с завалами уже практически не замечаем. Через 500 м к нашему руслу справа подходит ещё одно, несколько более полноводное (точка 106). Мы сначала думаем, что это то самое русло Конгора, перекрытое завалами. Потом обращаем внимание на голубой цвет воды (а Конгор на протяжении всего сплава был коричневым), заглядываем в GPS и, о чудо, мы уже в левом рукаве Агаякана! Меняется и характер сплава – если раньше нужно было постоянно маневрировать и разгоняться, теперь мы только подруливаем. Замерили скорость течения: 9,5 – 11 км/ч. За полчаса проходим 5 км, делаем остановку, на которой объявляем радостное известие группе.

Агаякан практически всё время разделён на два русла, каждое из которых вполне пригодно для сплава. Следующие 3,5 км не встречаем никаких препятствий, начинаем вести философские беседы, правда пока в рамках своих экипажей. К счастью, интересные собеседники есть у всех...

В 12-25 подходим к точке (GPS), где русло расходится на три рукава (точка 107), чалимся. Наиболее полноводный правый рукав, но он и самый узкий, берега лесистые, русло делает крутой поворот. Левый и центральный рукава разбиваются ниже на множество русел, из воды торчат деревья. Решаем сделать разведку и обед. Василий Кулик и Дмитрий Козлов отправляются смотреть сначала правый рукав, а потом и центральный. В лесу подлесок из густого кустарника, вспомнили Южные Курилы (Василий водил поход по Итурупу, Дмитрий – по Кунаширу и Шикотану). Прошли вдоль правого рукава 500 м, обнаружили, что он тоже расходится на три, на обратном пути посмотрели и центральный рукав, пришли к выводу, что идти надо по правому. Рассказали увиденное группе и в 13-10 продолжили сплав. Следующие 2 км были довольно сложными – много деревьев в воде, приходится чётко маневрировать. Затем, когда вновь сформировалось основное русло, безостановочно прошли за час 10 км. Характерные фотографии среднего течения Агаякана на Фото 181 – 182 (сняты с вертолѐта).

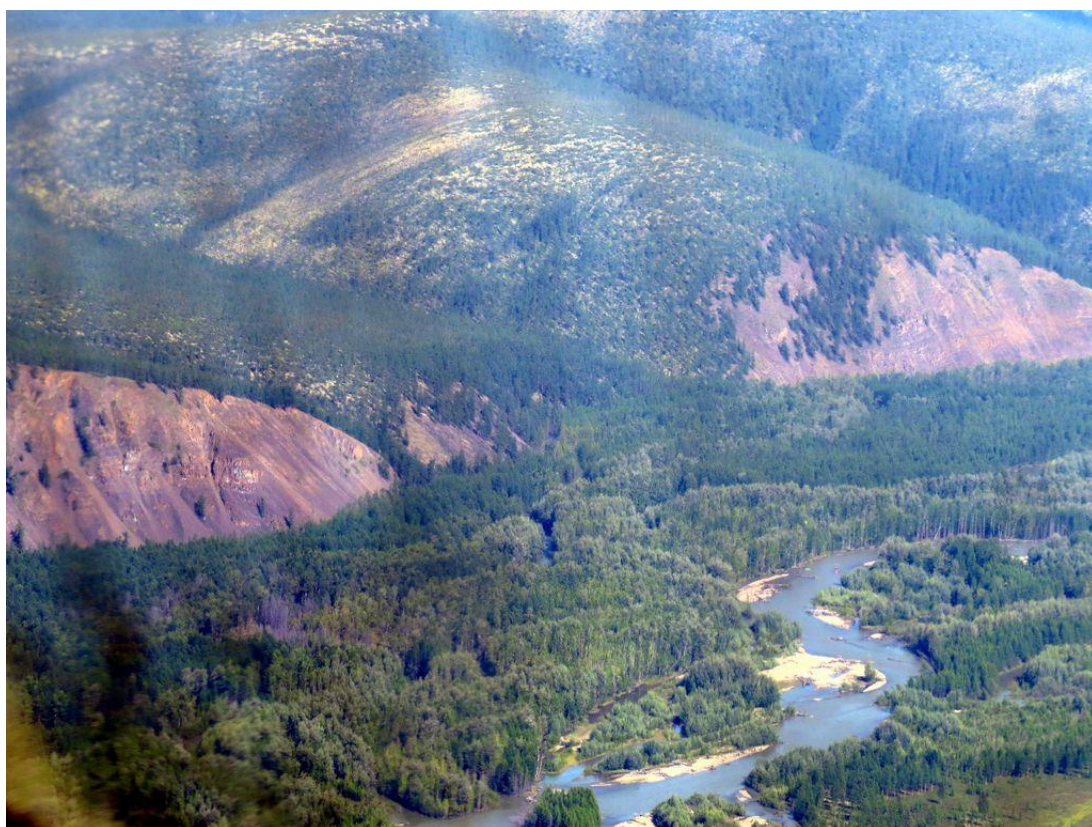


Фото 181, Агаякан (с вертолѐта)



Фото 182, прижим на Агаякане

В 15-55 проходим мимо нескольких жилых строений на левом берегу Агаякана (точка 108), на карте ГГЦ здесь обозначен летний домик. Рядом со строениями вездеход и трактор, похоже, на ходу. Залаяла собака, из одного дома вышли люди. Мы им помахали и поплыли дальше – сейчас не до общения с местным населением, мы только-только вышли на нормальный темп сплава. За следующую ходку (1 час 25 минут) проходим 13 км, делаем остановку напротив красивых скал по правому берегу ниже устья руч. Денкур. Время – 16-50. Дальше Агаякан расходится на множество русел, мы уходим в самое левое и через 1,7 км видим впереди завалы. Лидирующую лодку пришлось протащить 50 м назад в нужную протоку, остальные заблаговременно вышли на отмель. Через 2,5 км маневрирования по протокам вернулись в основное русло, прошли ещё 6 км. В 18-30 проходим устье руч. Тонской, дальше видим живописные скалы на правом берегу, а напротив них – широкий галечник и возвышение, на котором вполне можно поставить лагерь. Решаем остановиться здесь на стоянку (точка 109), хотя время в принципе позволяет идти дальше – группа уже устала, а прошли мы наконец-то достаточно.

Итог дня – пройдено 50,7 км, из них 7 км по заваленному брёвнами Конгору и 43,7 км по практически везде широкому, но быстрому Агаякану. До моста остаётся уже немного – около 15 км по прямой. Агаякан же после устья руч. Тонской стал совсем простым.

Звоним Звереву, подтверждаем финиш 25 августа в 12 – 14 часов. Он ответил, что машина уже нас ждёт.

21. 25 августа, 20 день. Сплав по р. Агаякан до
Оймяконской трассы

25.08.2017		<i>День двадцатый</i>	
Сплав по р. Агаякан – мост на 66 км Оймяконской трассы			
Расстояние	Высота ночёвки	Перепад высот	Чистое ходовое время
18,8 км	–	50 м сброс высоты	1 час 55 минут

Погодные условия: ясно, без осадков (до середины дня, последующее не имеет значения).

Несмотря на то, что накануне погода в течение дня постепенно портилась, утро выдалось ясным. Встаём на воду в 8-20, продолжаем сплав. Течение Агаякана замедлилось, теперь колеблется в диапазоне 8 – 11 км/ч. Через 4 км встретили единственное препятствие – прижим на правом берегу и разу за ним несколько деревьев поперёк струи, прошли без проблем. Других сколь-нибудь сложных участков не встретили, в 10-10 вышли в прямую видимость моста. Мост железобетонный, обломков старого моста не видим, проходим под второй аркой справа. В принципе, это было перестраховкой, основная струя идёт в крайнюю правую арку, там тоже чисто. В 10-15 группа зачаливается за мостом на пляже правого берега Агаякана (Фото 183, точка 110), здесь нас ждёт тюнингованная «буханка». Маршрут завершён!

Фотографируем мост (Фото 184) и себя (Фото 185). Антистапель растянулся почти на 3 часа – пока светит солнце, стараемся по максимуму просушиться. Да и «развезло» нас на финише – куда ж без этого, учитывая, что вместо увеселительной прогулки по реке мы получили довольно сложный сплав. Но запас времени у нас теперь есть.



Фото 183, финиш



Фото 184, мост через Агаякан, 66 км трассы



Фото 185, группа на финише

22. Обратный путь

В 13-00 выехали на трассу, за полтора часа добрались до развилки у Кюбюме. Как выяснилось, «буханка» должна была отвезти нас только до неё, а там нас уже ждала Toyota Hiace с тем же самым водителем, который вёз нас в Томтор. Спокойной дороги назад не будет, времени посмотреть Якутск – тоже... Всё подробно описано в разделе «Неблагодарности». На 656 км трассы «Колыма» у машины умерла коробка передач. Время – около 18-00. Водитель созвонился по нашему спутниковому телефону с Прошей-Александром, долго о чём-то говорил с ним на местном наречии. Мы разобрали только одно слово, но оно не подлежит публикации в отчёте...

Потом позвонили Звереву и Долженкову, они пообещали выслать за нами машину. Дальше связи с ними не было. В 2 часа ночи действительно приехал микроавтобус Мерседес, в котором было 8 свободных мест. Водитель представился «я от Александра», мы были уверены, что машину прислал Долженков, поэтому расслабились, не ожидая новых проблем. Позже выяснилось, что машина Долженкова не успела проехать переправу через Алдан и в итоге ждала нас там, мы об этом не знали и, разумеется, разминулись. Водитель же Мерседеса по пути попытался получить с нас лишние 35 тысяч рублей. Утром мы созвонились с Долженковым, узнали всю ситуацию и, естественно, больше никаких денег водителю не отдали. Кстати довёз он нас прекрасно, путь от места поломки до Якутска занял меньше 13

часов, и это несмотря на то, что между Леной и Алданом прошли дожди, и печально известный глинистый участок дороги превратился в месиво.

Поселились мы в местном хостеле, его категорически не рекомендуем – никаких преимуществ перед арендой одной или нескольких квартир. Времени погулять по Якутску практически не осталось. Зато успели обменяться впечатлениями с группой Домбровского, прибывшей в Якутск из Охотска практически в одно время с нами.

Выводы и рекомендации

1. Заключение по походу

Несмотря на то, что для руководителя и трёх участников группы это был не первый поход по Якутии, район не только не разочаровал, но и во многом превзошёл наши ожидания. Здесь очень красивые и при этом необычные горы, не стоит воспринимать район как «Хребет Черского, умноженный на 0,8» (фраза одного весьма известного московского туриста, который, впрочем, здесь не был...).

Из-за невезения с погодой на сложных участках маршрута мы ощутимо недовыполнили техническую программу, что, конечно, нас расстраивало в последние дни пешеходной части похода. Возможно, мы – единственная группа из посетивших центральную часть хребта Сунтар-Хаята, не поднимающаяся ни на пик Мус-Хая, ни на Берилл. К Мус-Хая не пустила погода, на Берилл подниматься просто не было смысла из-за отсутствия видимости. С другой стороны, у руководителя группы ещё до похода сложилось мнение, что изюминкой района являются не вершины и даже не ледники, а просторные долины с разноцветными склонами. Вершины же были включены в маршрут скорее «для галочки», раз уж нитка всё равно пролегла рядом с ними. Именно поэтому мы спокойно прошли мимо Берилла, хотя теоретически могли бы на него потратить полдня запаса. Впрочем, ровно эти полдня позволили нам финишировать с комфортным запасом по времени, без риска опоздать на самолёт из-за поломки транспорта. Да и из четырёх заявленных горно-ледниковых узлов три мы посетили.

В походе мы сделали над собой большое количество достаточно смелых экспериментов. Главным из них, конечно, был сплав – для всей группы это был первый опыт комбинированного похода (комбинированного по факту, поход в любом случае относится к пешеходному виду туризма, поскольку действующая методика категорирования походов допускает включение в пешеходный поход категории N сплава категории до N-1). И для первого раза получилось неплохо. Да, сплав оказался более сложным как по объективным причинам (высокая вода, выше, чем у группы, ходившей в 2014 году), так и по субъективным (неожиданные препятствия, небольшой водный опыт). Но при

этом мы добились всего, ради чего включили сплав в маршрут, – сократили продолжительность выхода из района и сделали последние дни похода исключительно интересными. Можно сказать, это первый случай у руководителя группы, когда в каждом ходовом дне была какая-то своя изюминка. Эксперименты с комбинированными походами мы будем продолжать.

Менее значительными для нас, но, возможно, более значительными для спортивно-туристского сообщества, были наши эксперименты со снаряжением, раскладкой и топливом. Политику снижения веса личного снаряжения мы ведём не первый год, в этот раз особо впечатляющими успехами похвастаться не можем вследствие значительного обновления состава группы – всё-таки наши наработки 2013 – 2016 годов очень чувствительно бьют по карману, особенно если применять их все и сразу. Зато в этом походе у нас получилась очень хорошая раскладка, и, несмотря на её малый вес (вес продуктов 430 – 450 г/чел. в день плюс КП до 50 г), мы абсолютно не голодали. Кстати, раскладка получилась достаточно дешёвая, стоимость продуктов составила 7 тыс. руб. с человека. Также мы обновили свой рекорд по расходу топлива – получили 35 г/чел. в день (дни готовки на костре из статистики выброшены). Результат достигнут за счёт обилия сублимированных и просто быстрых блюд в раскладке, а также аккуратного использования горелок. Разумеется, такие показатели невозможны без применения кастрюлек с радиаторами Jetboil/Primus/MSR или их аналогов.

Построение маршрута в целом по схеме «вертолётная заброска по разумной цене – оставление заброски со сплавсредствами на старте маршрута – 15-дневный пешеходный маршрут с охватом большого количества долин и горноледниковых узлов – выход из района сплавом по кратчайшему пути» себя оправдало. Мы в достаточно сжатые сроки побывали в очень многих интересных местах и прошли солидное число препятствий. Не впервые пишу в отчёте эту фразу, но: на сайте www.tlib.ru нет ни одного отчёта о походе по хребту Сунтар-Хаята с такой же, как у нас, или меньшей продолжительностью – все походы были более долгими.

2. Оценка категории сложности похода

Сравнение с эталонными маршрутами

Эталонные маршруты по хребту Сунтар-Хаята весьма специфические. Они очень длинные, но содержат малое количество локальных препятствий.

Маршруты 4 категории сложности

275. Пос. Нежданинский – р. Тыры – р. Сунтар – верх. р. Бургали – г. Мус-Хая – р. Мыгдусик – г. Палатка – р. Хугутьян – р. Сыатынья – р. Сунтар – Хандыгская трасса.

276. Пос. Томтор – р. Куйдусун – оз. Кюэль – верх р. Айзекан – г. Берилл (восх.) – р. Делькю Охотская – пос. Уега.

277. Хандыгская трасса – р. Агаякан – пер. в верх. р. Куйдусун – р. Кухтуй – г. Друза – оз. Лабынкыр – р. Халкан – Хандыгская трасса.

Маршруты 5 категории сложности

278. Хандыгская трасса – р. Агаякан – р. Джолинджа – г. Мус-Хая (восх.) – р. Конгор – г. Берилл (восх.) – р. Кыла – Юдомский хр. – р. Делькю Охотская – пос. Уега.

279. ГМС Агаякан – р. Агаякан – р. Неймэчен – г. Берилл – р. Конгор – р. Джолинджа – г. Мус-Хая – р. Бургали – г. Палатка – р. Хугутьян – р. Сунтар – Хандыгская трасса (не менее 2 восх.).

280. (К) ГМС Агаякан – р. Агаякан – пер. на р. Куйдусун – г. Друза – р. Кухту – пер. на р. Охота – сплав до пос. Арка.

281. (К.) ГМС Агаякан – р. Агаякан – р. Джолинджа – г. Мус-Хая (восх.) – р. Конгор – пер. на р. Ниткан.

Наш маршрут примерно соответствует по суммарной протяжённости эталонным маршрутам 4 категории сложности, но при этом практически с ними не пересекается и очень сильно превосходит их по числу и сложности локальных препятствий.

Что касается эталонных маршрутов 5 категории сложности, то они значительно длиннее пройденного нами маршрута, но также в разной степени уступают ему по числу локальных препятствий.

Оценка сложности по старой методике

Так как утверждённая в конце 2016 года методика представляется требующей определённых доработок, приведём оценку категории сложности похода и по действовавшей ранее методике.

Локальные препятствия:

Перевалы: 2А – 2 (в зачёт 1, 8 баллов), 1Б – 2 (в зачёт 1 как 1Б и 1 как 1А, 10 баллов), 1А – 1 (не в зачёт, пройден в связке), н/к – 3 (в зачёт 1, 2 балла). 20 баллов.

Переправы, не считая пройденных в каньонах: 1Б – 1 (3 балла), 1А – 6 (в зачёт 3, 3 балла), н/к – >10 (в зачёт 4, 2 балла). 8 баллов.

Каньоны: 2А – 1 (5 баллов), 1Б – 1 (3 балла). 8 баллов.

Было также минимум по два каньона н/к и 1А, но их мы проходили в процессе подхода к перевалам. Во избежание дискуссий, можно ли одновременно включать в зачёт и перевал, и каньон на подходе, не будем учитывать их здесь, тем более, сумма баллов за локальные препятствия в любом случае превышает величину, идущую в зачёт.

Итого ЛП 36 баллов, в зачёт идёт 35.

Протяжённые препятствия:

Распишем подробнее.

Тип	Состав	км	Баллы (в зачёт)
Растительность 1А	2 день 3 км, 9 день 2 км, 15 день 1 км	6	2,4 (2,4)
Растительность н/к	несущественно	–	–
Болота н/к	9 день 1 км, 15 день 3 км	4	2 (2)
Осыпь 2А	3 день 300 м, 7 день 800 м, 8 день 500 м, 11 день 300 м, 13 день 200 м	2,1	10,5 (10)
Осыпь 1Б	– (см. требование к крутизне склона)	–	–
Осыпь 1А	2 день 1,5 км, 3 день 7 км, 4 день 2 км, 6 день 1,5 км, 7 день 1 км, 8 день 5 км, 11 день 3 км, 12 день 1 км	22	33 (15 как 1А + 3 как н/к)
Осыпь н/к	– (нет смысла считать)	–	–
Лёд 1Б	4 день 4 км, 7 день 4 км, 11 день 2 км	10	20 (10 как 1Б и 3 как 1А)
Лёд 1А	4 день 3 км, остальное несущественно	3	1,8
Лёд н/к	несущественно	–	–
Водный маршрут 2 к.с.	16 – 20 дни 119 км	119	45 (45)

Итого ПП 92,2 балла, в зачёт идёт 60. Огромное значение ПП связано с высокой «стоимостью» сплава.

Коэффициент автономности – 0,7. Географический показатель – 19. Перепад высот – 12 860 м, коэффициент 2,07. Итого ГхАхК = 27,6.

Таким образом, сумма баллов за маршрут составляет 122,6 балла. Диапазон для 4 к.с. – от 95 до 134 баллов.

Оценка сложности по новой методике

Локальные препятствия:

Перевалы: 2А – 2 (в зачёт 2, 16 баллов), 1Б – 2 (в зачёт 2, 12 баллов), 1А – 1 (не в зачёт, пройден в связке), н/к – 3 (в зачёт не идут). 28 баллов.

Переправы: 1Б – 1 (4 балла), 1А – 6 (6 баллов), н/к – >10 (в зачёт не идут). 10 баллов.

Каньоны: 2А – 1 (5 баллов), 1Б – 1 (3 балла). 8 баллов.

Каньоны 1А и н/к по вышеупомянутой причине в расчёт не включаем.

Водный участок в новой методике считается локальным препятствием, а не протяжённым. 20 баллов.

Итого ЛПП 66 баллов, в зачёт идёт 60.

Протяжённые препятствия:

Коэффициент труднопроходимости района 0,85, протяжённость пешеходной части маршрута – 185 км. Имеем 65 баллов ПП.

Коэффициент автономности 0,7, коэффициент перепада высот 2,07, географический коэффициент 18. Итого $GxAxK = 26$.

Таким образом, сумма баллов за маршрут составляет 151 балл, что превосходит максимальное количество баллов для маршрута 4 к.с. (диапазон 95 – 134).

3. О новизне маршрута

К новизне маршрута можем отнести следующее, в порядке прохождения:

1. Общая схема построения маршрута с заброской к озеру Кнорий и выходом из района сплавом по рекам Конгор и Агаякан используется впервые;
2. Перевал Курьёзный пройден нестандартным путём, подъём на перевал с обходом каньона по правому борту. Этот путь следует считать оптимальным;
3. Согласно отчётам и снятой записке, перевалы Днепровский (1Б) и Переходной (1А) пройдены впервые с 1990 года;
4. Перевал Олимпийский-2 (2А) впервые пройден в направлении от р. Делькю к р. Когар в режиме перевала, снята записка 1990 года;

5. Согласно имеющейся информации (точнее, её отсутствию), каньон левого притока р. Когар, стекающего с ледника Бермана, впервые обойдён по правому борту. Этот путь в настоящее время выглядит предпочтительным в сравнении с обходом по левому борту, краткое описание которого имеется в книге Р.В. Седова;
6. Совершено первопрохождение горно-ледникового узла г. Снежник. В частности, впервые пройден перевал Паралимпийский (2А) и ледник №58 «100 лет Революции». Отметим также, что ранее не существовало пройденных перевалов, соединяющих верховья долин р. Кагань и р. Снежник;
7. Во второй раз пройден перевал Кислый, снята записка первопроходцев (2014 г.). Категория трудности перевала скорректирована с 1А на н/к*;
8. Сплав по реке Конгор (2 к.с.) пройден во второй раз (по крайней мере, информацией о других сплавах по данному маршруту мы не располагаем). Впервые сделана попытка начать сплав от верхней наледи Конгора.

4. О пользе для спортивного туризма

Как и всегда, мы выкладываем в открытый доступ свои наработки по картам района. К отчёту прилагается наша векторная карта для Garmin в формате IMG, при необходимости можем поделиться и исходником карты в формате MP, а также рабочим пространством GlobalMapper. Перевалы Паралимпийский (2А) и Олимпийский-2 (2А) были внесены в каталог перевалов ТК «Вестра». Со временем наши данные пополнят и карты Владислава Завьялова.

5. Рекомендации группам, планирующим походы по хребту Сунтар-Хаята

Данный раздел намеренно написан достаточно субъективно. Не следует считать написанное здесь истиной в последней инстанции, и тем более не следует начинать с этого раздела чтение отчёта.

1. Район имеет значительный потенциал для туризма и может быть интересен как опытным туристам со спортивными амбициями, так и путешественникам – любителям природы (и рыбалки!), не имеющим значительного технического опыта, но готовым к длительному автономному маршруту, который можно составить и пройти ногами, без использования специального снаряжения, по красивым долинам через простые перевалы. Также район является стартом длинных и в меру сложных водных маршрутов с выходом к Охотскому морю.
2. Для тех, кому это интересно, в районе остаются возможности первопрохождения перевалов и других препятствий. Наиболее

перспективным является горно-ледниковый узел г. Снежник, также любопытные первопрохождения возможны к северу от г. Мус-Хая. В частности, есть предположение, что можно найти более удобные пути спуска в долину р. Конгор по сравнению с известными на данный момент.

3. Мы нашли район очень живописным (разумеется, при наличии погоды и видимости, чего всем искренне желаем). Затрудняемся выделить самые-самые «must see» красивые места, хотя, безусловно, нам очень понравился вид с перевала Паралимпийский, окрестности перевала Кислый, а также абсолютно все пройденные нами каньоны и долины, включая долины сплавных рек Конгор и Агаякан. Уверены, что при хорошей погоде мы смогли бы по достоинству оценить и красоту перевала Олимпийский-2. Но думаем, что главная красота хребта Сунтар-Хаята сосредоточена именно в долинах, а не на ледниках (хотя и на них тоже). При планировании маршрута не стоит гнаться за количеством перевалов и вершин, важно постараться охватить максимум пространства.
4. Сами перевалы на хребте, как правило, не представляют собой большой технической сложности, Сунтар-Хаята – не лучший район для походов, ориентированных на техничность. Сложность представляют собой каньоны, они могут оказаться непроходимыми по дну из-за высокого уровня воды, а обход верхом чреват непростыми траверсами по скальным и осыпным склонам и постоянным набором и сбросом высоты. Долины основных рек в горном районе просторны, просты и удобны для передвижения пешком, заболоченность если и есть, то минимальная.
5. При выборе времени похода или путешествия надо иметь в виду, что в третьей декаде августа в горах погода может глобально испортиться, хотя бывают и исключения. С другой стороны, в июле и начале августа количество насекомых может стать проблемой. Не можем однозначно рекомендовать оптимальные даты в отсутствие достаточной статистики, но похоже, что это примерно 20 июля – 20 августа.
6. При планировании времени на транспорт по трассе «Колыма» не следует забывать про длительные паромные переправы через Лену и Алдан. Вообще, советуем тщательно подойти к вопросу выбора транспорта и закладываться, как минимум, на сутки пути. В случае возобновления в последующие годы более или менее регулярного авиасообщения между Якутском и Томтором или другими близлежащими населенными пунктами – это может стать хорошей альтернативной поездке по трассе «Колыма», по крайней мере, в одну сторону.
7. Если в вашем маршруте присутствует сплав, время на него лучше перезаложить: возможны незапланированные потери времени в верховьях рек из-за малого количества воды и большого количества побочных русел, а в низовьях могут возникнуть трудности из-за

большого количества завалов. На момент написания этого отчета нет достаточной статистики по сплавленным рекам района, возможны различные неожиданности, поэтому очень желательно, чтобы у участников, особенно капитанов, был бы достаточный (а лучше – избыточный для выбранной реки) опыт водных походов.

Литература и другие источники информации

1. Седов Р.В. Хребет Сунтар-Хаята. М.:, 2001 г.
2. Отчёты о походах из библиотеки МГЦТК (<http://tlib.ru>) №№6034, 7047, 7096
3. Отчёт группы В. Завьялова (2014), <http://slazav.mccme.ru/sunt14.htm>
4. Карты В. Завьялова, http://slazav.mccme.ru/maps/hr/all_sun.htm
5. Карты Генштаба и ГГЦ, <http://loadmap.net/>
6. Каталог перевалов ТК «Вестра», <http://westra.ru/passes/>
7. Фильм М. Галкиной, <https://www.youtube.com/watch?v=ew4yuHfNTzo>

Приложения

1. Культурные достопримечательности региона

Дабы чрезмерно не раздувать введение к отчёту и не издеваться над читателем, которого интересует в первую очередь техническое описание, поместим данный раздел в приложение.

В Якутии много интересного и колоритного, найдётся достаточно вариантов скрасить свободные дни перед походом и после его завершения.

Якутск – растущий город с населением около 300 тыс. чел., столица республики Саха (Якутия). Крупнейший порт на реке Лена и самый большой город, расположенный в зоне вечной мерзлоты. Современная архитектура города не очень впечатляет. Зато в нем много интересных музеев, этнографических комплексов и т.д., о которых подробно написано в интернете (например, на сайте www.tripadvisor.ru), поэтому здесь их расписывать не станем. Отметим лишь, что для посещения «Сокровищницы Якутии» (а это стоит того, чтобы потратить час) визит надо бронировать заранее.

От Якутска в летнее время регулярно доступны круизы по реке Лена, организованные компанией «Ленатурфлот». Самый короткий по времени круиз к знаменитым Ленским столбам, включенным в список Всемирного наследия ЮНЕСКО, занимает всего 36 часов (1 день и 2 ночи), стоит от 7 тыс. руб. на человека, качество сервиса очень высокое.

Далее, трасса «Колыма» сама по себе является печально известной достопримечательностью, которую теперь называют «Дорога на костях».

Непосредственно в Томторе расположен небольшой краеведческий музей, в котором одно из помещений посвящено теме репрессий. Недалеко находится установленный в 2016 году памятник знаменитому геологу и географу, выдающемуся путешественнику XX столетия Сергею Владимировичу Обручеву (сыну известного геолога и автора «Земли Санникова»).



Кроме того, именно в Томторе (а не в соседнем Оймяконе, как многие ошибочно думают) находится та самая гидрометеостанция, которая в январе 1926 года зафиксировала минимальную в Северном полушарии температуру за всю историю метеонаблюдений: -71,2 градуса, и в память об этом напротив памятника Обручеву установлена стела. На станции работает метеорологом очаровательная Ольга – супруга Сергея Зверева, которая провела нам интересную экскурсию.

В пешей доступности от поселка есть весьма красивый музей ледяных скульптур в старой штольне, который можно посетить даже летом за 300 руб. с человека (предварительно созвонившись с экскурсоводом). Части нашей

группы, летевшей вторым и третьим рейсами вертолета, удалось там побывать.

2. Маршрутная книжка похода

Формы Р-3-Тур

МАРШРУТНАЯ КНИЖКА № 4-403

ТУРИСТСКОГО СПОРТИВНОГО ПОХОДА

Маршрутная книжка, не заверенная штампом маршрутно-квалификационной комиссии, недействительна

2017 г.

1. Общие сведения

Группа туристов ТК ВШЭ

в составе 10 человек совершает с «5» по «27» августа 2017 г. пе-
шеходный поход четвертой категории сложности в районе Хребта
Сунтар-Хаяма по маршруту:

оз. Кюмрий – р. Когор – пер. Курьелый (1Б) – г. Берилл (1Б, рад.) –
пер. Дмитровский (1Б) – пер. Переходной (1А) – р. Дельто – пер.
Олимпийский-2 (2А) – р. Когор – пер. Касань-Когор Зап. (н/к) – р.
Берилл (переправа) – р. Касань – каньон р. Касань – пер. №1 (2А) –
лед. №58 – пер. Безмяный (н/к) – пер. Кислый (1А) – р. Кюмрий –
Чертый каньон – пер. Ледовое плато (2А) – лед. Бол. Мус-Хая – г.
Мус-Хая (рад.) – пер. Мус-Хая Ю. (1Б) – пер. Мус-Хая Вост. (2А) –
г. Кулаковского (2А* рад.) – пер. Запорожье (1Б) – пер. №2 (1Б) –
оз. Кюмрий – сплав по рекам Когор и Агаякан (2 в.с.) – Оймякон-
ская трасса.

5. Схема маршрута*



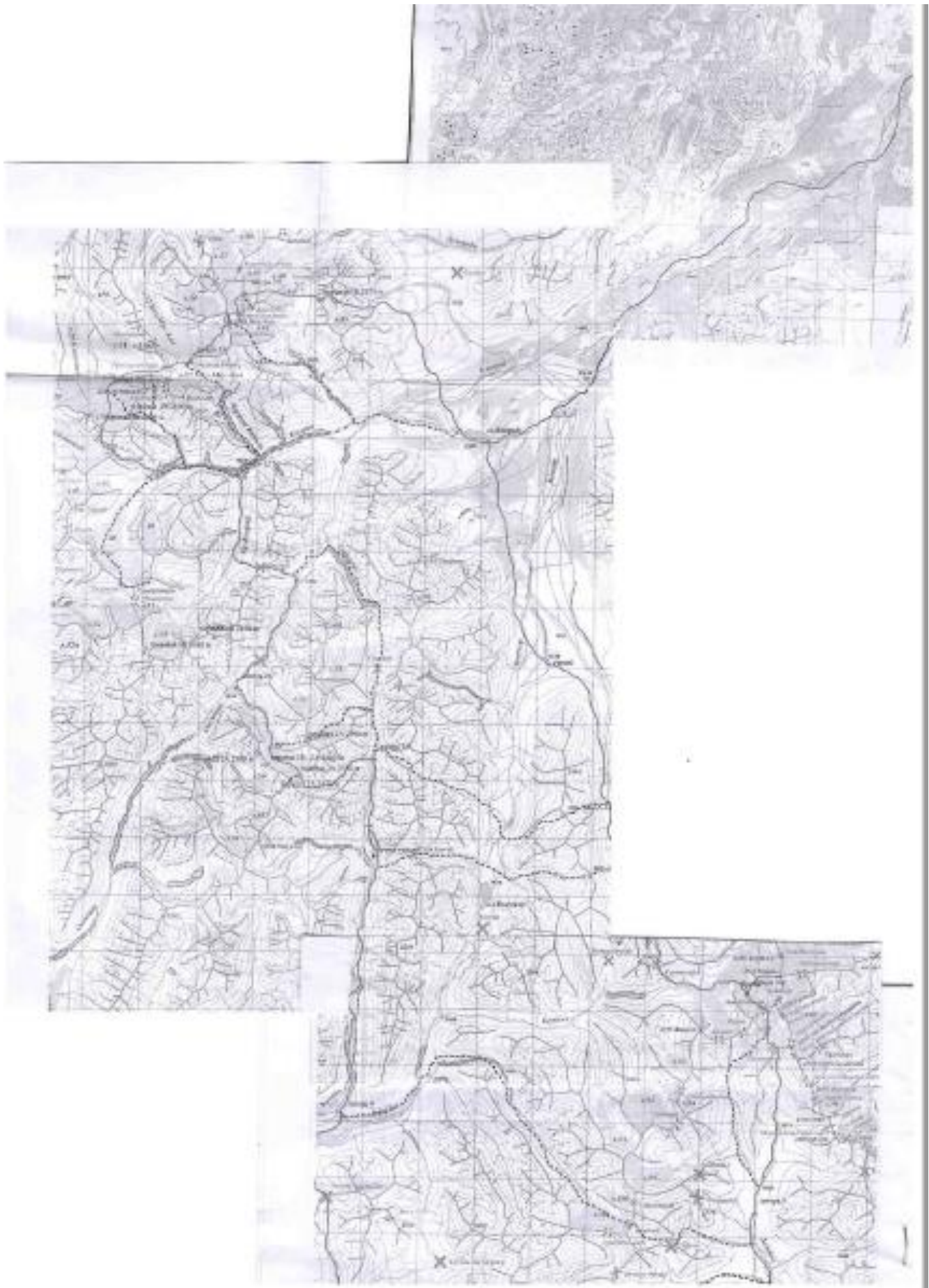
на маршрутах I – III категории сложности дается схема, а для маршрутов IV – VI категории сложности группа предоставляет копию картографического материала, которым она будет пользоваться во время похода. Допускается наличие готовых карт и схем с нанесенным маршрутом в местах выезда.

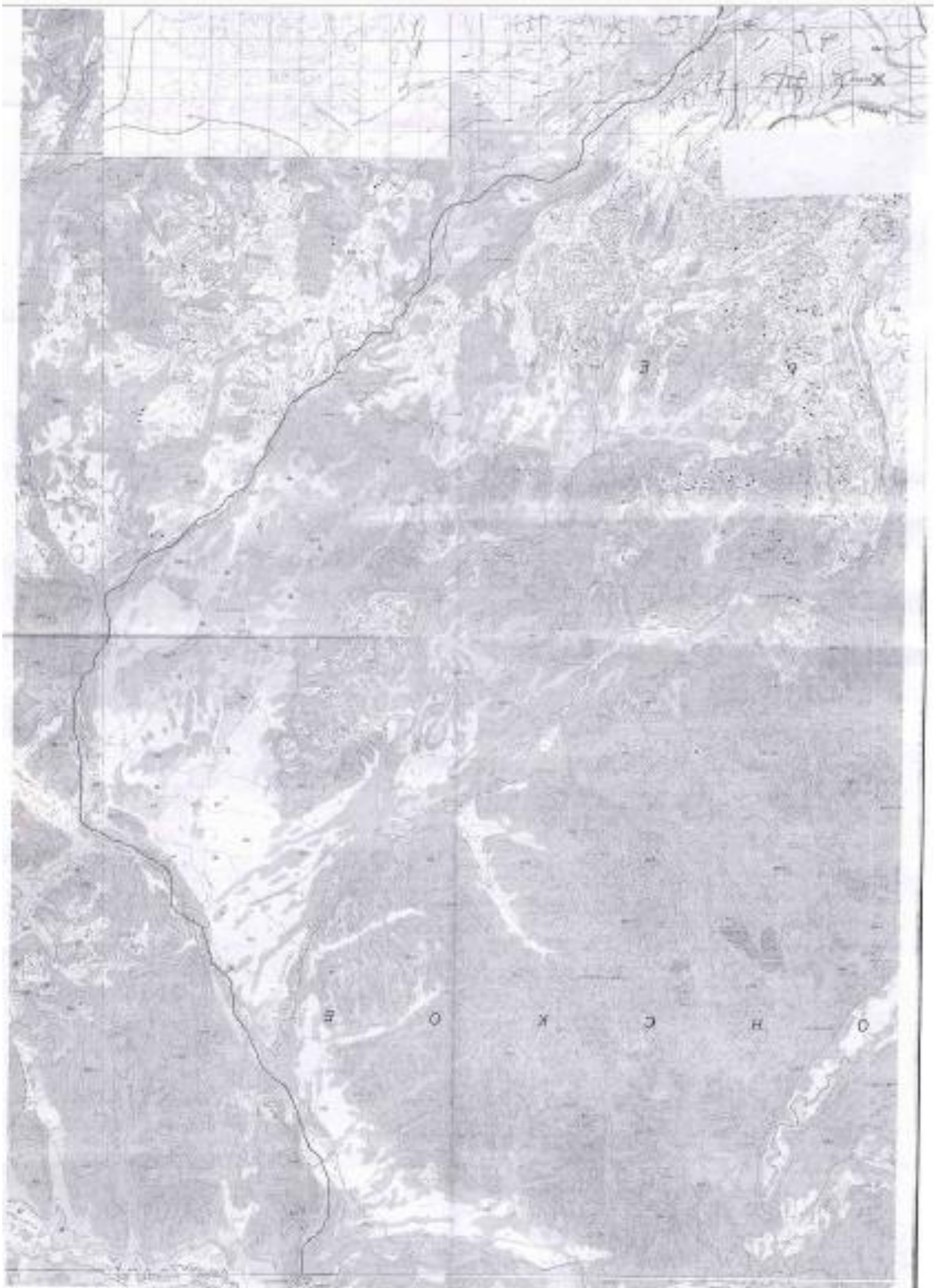
6. Сложные участки маршрута и способы их преодоления*

1. Пер. Курьёмой (1Б) – обход камыша р. Надежда вертом (пути обхода есть на карте и занесён в GPS)
2. Г. Бирва (1Б) – подъём по западному гребню, крутизна до 25°, индивидуальная страховка
3. Пер. Днепровский (1Б) – крутизна до 45° (по описанию, вытравляет камни). В случае открытого льда – движение лидера с тросовой страховкой, провешивание 1-2 веревок (повышение к.тр. до 2А?)
4. Пер. Огневский-2 (2А) – на подъём короткий участок скал с крутизной до 40°, провешивание веревки при необходимости. Возможно варианты спуска, последнее описание – 1980 г., возможна ступария. Крутизна местами до 50°, провешивание до 5 веревок
5. Камыш р. Касть. Движение преимущественно правым берегом. При необходимости – выход из камыша в верхних р. Калям, прохождение перевала через отрог с. 2670 м
6. Пер. №1 (2А) – на подъём – вероятно скально-осинный кулуар, крутизна 41°, длина определяющего участка – 75 м (2 верёвки). При необходимости – движение лидера с тросовой страховкой. На спуск – короткий скальный участок (1 верёвка), затем выходящий ледник
7. *Верный камыш и пер. Ледовое плато (2А). Движение по дну камыша возможно при малом количестве воды. При необходимости – выход из камыша с левого борта. Может потребоваться провешивание одной или нескольких веревок
8. Перевал Мус-Хая В. (2А) – на подъём закрытый ледник с тросовыми трещинами, берсирунд, участок крутизой 45° (40 м), провешивание веревки, тросовая страховка для лидера. На спуск – смежный кулуар крутизой 30°
9. Г. Кулаковского (2А*) – подъём по ледовому склону крутизой до 45°. Крутой взлёт – 150 м (6 веревок). Движение лидера с тросовой страховкой
10. Спуск по р. Конгор (2 к.с.) – течение быстрое, порогов нет. Много побочных проток, есть ледяные поперёк русла брёвна.

* При рассмотрении в МБК руководитель группы прокладывает также схемы, фотографии и описания сложных участков. При значном рассмотрении указанных материалов представляется. После рассмотрения в МБК они возвращаются руководителю группы.







7. Материальное обеспечение группы

Необходимый набор продуктов питания имеется.
Общественное и личное снаряжение в достаточном количестве имеется.
Специальное снаряжение:

Групповое		Личное	
Наименование	Количество	Наименование	Количество
Веревка остоновая	4	ИСС, комплект карабинов, карапетлы	1 + 6 общ. карабинов
Петли страховочные	4	Ледоруб	1
Резинур	30 м	Ледобур	1 + 4 общ.
Крючья	4	Спусковое и подъемное устройство	1
Авсбальм	1	Копилки	1
оттяжки	6	Каска	1
GPS	2	Очки	1
Лока-пакрафт (2 чел)	5	Спеклнитет	1

Необходимый ремонтный набор имеется.
Необходимый набор медицинской аптечки имеется.
Весовые характеристики груза, вногого на пешеходную часть маршрута:

Наименование	На 1 человека	На группу в 10 чел.
Продукты(всего/в день)	8 кг/500 г	80 кг/5000 г
Групповое снаряжение	5 кг	50 кг
Личное снаряжение	14 кг	140 кг
Всего:	27 кг	270 кг

Максимальная нагрузка на одного мужчину 30 кг.
женщину 25 кг.

Сведения, изложенные в разделах 1-7 подтверждено.

Руководитель похода Кулик В.С.
« » 20 г. (подпись) (Фамилия И.О.)

8. Ходатайство МКК

Председателю МКК _____
(подпись) (Фамилия И.О.)

В связи с отсутствием полномочий у маршрутно-квалификационной комиссии _____ прошем Вас рассмотреть представляемые заявочные материалы и дать по ним свое заключение.

Предварительное рассмотрение произведено нашей комиссией
« » 20 г.

Председатель МКК _____
(подпись) (Фамилия И.О.)

Штамп МКК

9. Результаты рассмотрения в маршрутно-квалификационной комиссии

Маршрутно-квалификационная комиссия МКК

ФСТ-ОТМ
в составе Левин В.С., Куликов В.В., Бонид В.С., Васильев М.В., Копилки С.В.
с участием _____

рассмотрев материалы заявленного похода группы под руководством Кулика В.С. считает, что (ненужное зачеркнуть):

1. Маршрут соответствует (не соответствует) заявленной категории сложности.
2. Туристский опыт руководителя группы соответствует (не соответствует) технической сложности маршрута.
3. Туристский опыт участников группы соответствует (не соответствует) технической сложности маршрута.
4. Заявочные материалы отвечают (не отвечают) установленным требованиям.

5. Другие замечания: _____

Группе назначается (не назначается) контрольная проверка на местности _____

(где, где, по какому адресу)

10. Результаты проверки на местности

Группа в составе: руководитель _____
(Фамилия И.О.)

Участники _____

прошла проверку « » 20 г.
(место проведения)

по следующим вопросам: _____

Результаты проверки: _____

Проверяющий _____
(подпись) (Фамилия И.О.)

11. Заключение маршрутно-квалификационной комиссии

Группа под руководством Кулика В.С.
(Фамилия, И.О.)

_____ имеет (не имеет) право совершить данный поход.

Особые указания: оценить безопасность
убедиться на объектах рельефа, высота
не менее 500 м, значительная сложность
2) соответствие АД технической сложности не выше 2А кт.
Срок сдачи отчета о походе до «20» ноября 2017 г. в объеме _____

Группа обязана направить сообщение по форме 6-Тур заказным письмом и явиться (не явиться) по адресу: г. Якутск, ул. Олененко, 3

12. Контрольные пункты и сроки

О прохождении маршрута группа должна сообщить телеграммой:

1. Возанскова И.М. по адресу +7936102822
2. _____ по адресу _____
3. _____ по адресу _____

из пос. Томтор до «7» августа 2017 г.
из г. Якутск до «27» августа 2017 г.
из _____ до « » 20 г.

Штамп МКК _____
Председатель комиссии Левин В.С.
(подпись)
Члены комиссии Куликов В.В.
Бонид В.С.
Васильев М.В.
Копилки С.В.
20/17 _____

13. Отметка ПСС, дополнительные указания, замечания:

Штамп ПСС

14. Решение о зачете похода

Поход оценен _____ категорией сложности.

Справки выданы в количестве _____ штук.

Председатель МКК _____

Фамилия, И., О.

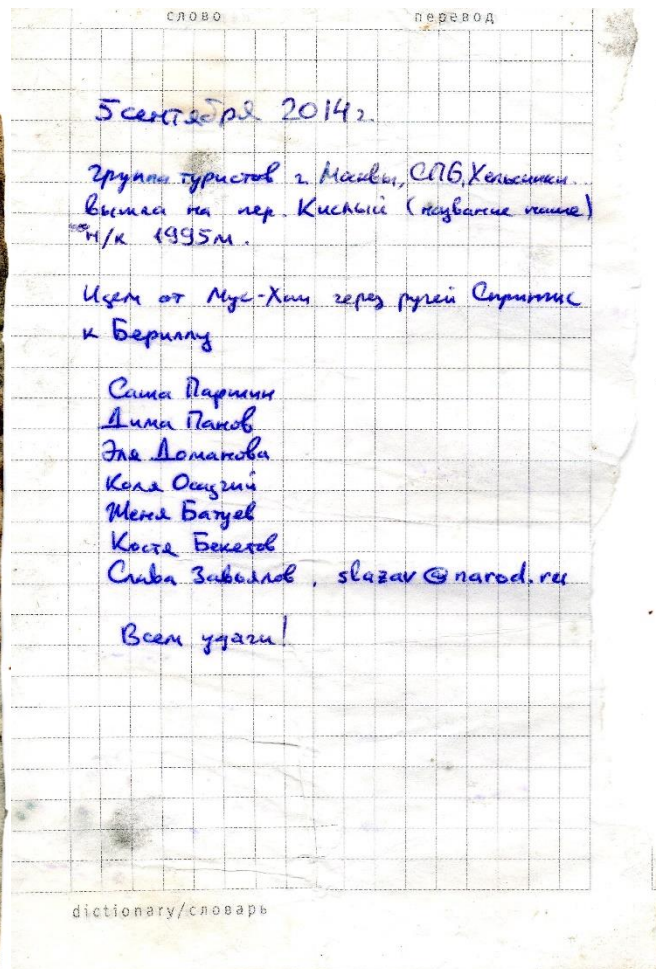
Штамп МКК

« _____ » _____ 20 ____ г.

3. Снятые записки



Записка А. Харченко (1990)



5 сентября 2014г.

группа туристов из Москвы, СПб, Челябинск.
вышла на пер. Кислый (подвальные пещеры)
№1/к 1995м.

Идем от Мыс-Хит через руды Суритис
к Бериллу

Саша Паршин
Алима Павлов
Эля Ломакова
Клея Осицкий
Меня Батюев
Костя Бекетов
Саша Завьялов, slazan@narod.ru

Всем удачи!

dictionary/словарь

Записка В. Завьялова (2014)

5. Список общественного снаряжения

Снаряжение на весь маршрут

Снаряжение	Вес, г	Снаряжение	Вес, г
Верёвка 1 Tendon 9 мм	2730	Кастрюля Primus 3 л	570
Верёвка 2 Kong 9 мм	2930	Кастрюля Jetboil 3 л	550
Верёвка 3 Kong 9 мм	2930	Кан 7 л	800
Верёвка динамика Венто 8,3 мм	2300	Хознабор	250
Буры 4 шт.	650	Нож 1	80
Карабины 6 шт.	420	Нож 2	100
Расходный репшнур 20 м	435	Зубная паста	206
Петли 1-2	280	Рация 1	210
Петля 3	180	Рация 2	210
Крючья 4 шт.	220	Рация 3	200
Айсбайль (вместо 1 ледоруба)	550	Спутник Iridium	500
Оттяжки 6 шт.	630	Мобильник	100
Палатка 1 Husky Fighter 3-4	4485	GPS основной	150
Палатка 2 Новатур Памир	3300	GPS запасной	150
Палатка 3 (экстремалка NoName)	4300	Ремнабор	1200
Ножовка	280	Мультитул	160
Тент	1300	Карты-документы-компас	950
Лопата снеговая	500	Аптечка	2500
Лавлист	300	Фотоаппарат	1000
Горелка 1	700	Диктофон	30
Горелка 2	700	Ручка-карандаш-блокнот	70
Экран 1	350	Камера	300
Экран 2	120	Скотч	100
ИТОГО	40976	На 1 участника	4097,6

Снаряжение на сплав

Снаряжение	Вес, г	Снаряжение	Вес, г
Лодка 1 + насос + ремкомплект	4600	Стропы запасные для привязи вещей	310
Лодка 2 + насос + ремкомплект	4600	Спиннинг+блёсны	1000
Лодка 3 + насос + ремкомплект	4600	Топор	1000
Лодка 4 + ремкомплект	4450	Пила-цепочка	300
Лодка 5	6500	Спасжилеты 10 шт	3500
Насос лягушка	500	Сумки для заброски	800
Вёсла байдарочные 11 шт	12100		
ИТОГО	44260	На 1 участника	4426

6. Характеристики надувной байдарки «Эскимос – 300»

Длина, см	300
Ширина внешняя, см	88
Ширина внутренняя, см	32
Диаметр баллонов, см	28 (сужение до 19 в носу и корме)
Материал баллонов	СТ 400-016 - 400 г./кв.м
Материал дна	ПВХ Тексол 1010-2323-650 - 650 г/кв.м
Грузоподъёмность паспортная, кг	260
Вес, кг	4,1

7. Отчёт финансиста

Бюджет похода в расчете на одного участника составил 77 160 рублей³, в том числе:

1. Авиабилеты Москва – Якутск – Москва ⁴ :	26 900 руб.
2. Вертолетная заброска Томтор – озеро Кнорий:	21 140 руб.
3. Автомобильная заброска/выброска Якутск – Томтор, мост через р.Агаякан – Якутск ⁵ :	13 000 руб.
4. Доставка снаряжения (сверх норм провоза багажа), включая упаковку ⁶ :	1 440 руб.
5. Страхование путешественников (вкл. спортивные риски):	1 680 руб.
6. Спутниковая связь:	750 руб.
7. Питание на маршруте, включая упаковку продуктов и топливо для горелок «Галоша»:	7 000 руб.

³ В ценах 2017 года.

⁴ Большая часть группы летела S7, билеты приобретались заранее. Участники-пенсионеры воспользовались льготным тарифом «Аэрофлота» и сэкономили около половины стоимости перелета.

⁵ Полагаем, что мы переплатили 2 – 3 тыс. руб., в том числе из-за поломки автомобиля на обратном пути, что привело к необходимости срочно искать другой транспорт.

⁶ Всегда имеет смысл уточнять в авиакомпаниях действующие правила провоза багажа, в том числе спортивного инвентаря, который периодически подлежит бесплатному провозу, и к которому иногда причисляют не только горные лыжи и сноуборды. Держатели карт лояльности иногда могут бесплатно провозить дополнительное место багажа. Также при необходимости имеет смысл заблаговременно запрашивать у авиакомпании бесплатный провоз спортивного/экспедиционного снаряжения через клуб туристов или спортивную федерацию, часто ответ положительный. Однако в этом году S7 не пошли нам навстречу.

8. Приобретение / амортизация / аренда группового снаряжения – веревок, лодок и др.:	1 710 руб.
9. Расходные материалы: батарейки, компоненты аптечки и ремнабора, репелленты, сумки для забросок и проч.:	960 руб.
10. Проживание в Якутске (1 день):	530 руб.
11. Прочее (питание в дни заброски и выброски с маршрута, такси в аэропорт из Якутска, музеи и т.п.):	2 500 руб.
12. ИТОГО:	77 610 руб.

Следует отметить, что у группы до похода уже имелась значительная часть общего снаряжения, в том числе палатки, горелки, половина веревок и почти всё техническое снаряжение для пешей части маршрута. Одна палатка была предоставлена группе бесплатно на условиях тестирования, за что выражаем благодарность компании «Новатур» и лично Евгении Яровитчук.

В качестве личного снаряжения участники использовали свое обычное снаряжение для пешеходного и водного туризма, поэтому его приобретение в бюджет похода не включаем.

8. Паспорт перевала «Паралимпийский» (2А)

Паспорт перевала Паралимпийский								
схема 1, фотографии 1-8								
Район	Хребет, массив	Название перевала	Высота (метров)	Категория трудности				
				лето	зима	межсезонье		
Хребет Сунтар-Хаята	Центральный горно-ледниковый массив	Паралимпийский	2560	2А	2А	2А		
1	Расположен в горно-ледниковом узле г. Снежник, между р. Кагань и лед. 58							
2	Соединяет: с востока – р. Кагань, с запада – лед. 58 и р. Снежник							
3	Назван первопроходцами, исходя из сходства с перевалом Олимпийский-2 и с отсылкой к проблемам со здоровьем, имевшим место у некоторых участников группы перед походом							
4	Пройден впервые группой туристов из г. Москвы в 2017 году							
5	-							
6				Время движения со страховкой				
	Общее время пролож.	Время спуска	Время подъема	поперечной	одно-временной	Кол-во пунктов страховки (ориент.)	Частота пролож. (ориент.)	Преимущ. напр-ние пролож.
7	7 часов 40 минут	3 часа 35 минут	4 часа 5 минут	—	30 минут	1	—	—
8	<p style="text-align: center;">Описание прохождения перевала:</p> <p>Подъём в цирк перевала по каньону со скально-осыпными бортами. Ручей течёт в основном под камнями, водопадов и прижимов нет.</p> <p>Восточный цирк – небольшой ледник, плотно зачехлённый толстым слоем камней. Мест для стоянки в цирке нет. Видимое понижение гребня не является седловиной, перевал расположен в 400 м к северо-востоку.</p> <p>Подъём на перевал по контрфорсу, осыпи с выходами скал крутизной 30 – 35°. Непосредственно под седловиной крутизна больше, имеет смысл выходить на гребень южнее и потом пройти 50 – 150 м траверсом.</p> <p>Спуск – осыпной язык крутизной 30°, а затем плавно выполаживающийся ледник крутизной 20°. При необходимости перильной страховки верёвку можно закрепить либо на скальный выступ у кончика осыпного языка, либо на ледобурах.</p> <p>Ледник 58 пологий, открытый, без трещин. По обоим бортам текут достаточно мощные реки, переход на моренный вал проще всего у кончика языка ледника. Дальнейший спуск – вдоль правого берега р. Снежник с обходом прижимов.</p>							
Описание участков пути								
№ п/п	Рельеф	Протяженность, крутизна, время прохождения	Требования к организации движения и страховки	Возможные опасности и меры безопасности				
	Подъем							
1	Подъём в цирк: пологий каньон	3,5 км, до 10° 2 часа 10 минут	Самостраховка треккинговыми палками или ледорубами	Маловероятно – камнепады с бортов каньона (каска)				
2	Прохождение цирка	1 км, 0° 15 минут	-	-				
3	Нижняя часть подперевального взлёта (средняя «живая» осыпь)	250 м, 30° 30 минут	Самостраховка треккинговыми палками или ледорубами	Камнепады, вызванные группой (каска)				

4	Верхняя часть подперевального взлёта (средняя «живая» осыпь с участками скал)	150 м, 30 – 35° 30 минут	Самостраховка треккинговыми палками или ледорубами, элементы свободного лазания	Камнепады, вызванные группой (каска)
5	Выход на седловину (скально-осыпной гребень)	150 м, до 15° 10 минут	Движение по гребню с элементами свободного лазания	-
	Спуск			
6	Верхняя часть подперевального взлёта (осыпной язык)	50 м, 25 – 30° 10 минут	Самостраховка треккинговыми палками или ледорубами	Камнепады, вызванные группой (каска), срыв на осыпном склоне с попаданием на ледник (самостраховка)
7	Основная часть подперевального взлёта (ледовый склон)	300 м, 15 – 20° 35 минут	При необходимости – проवेशивание перил в верхней части спуска. Спуск в кошках прусским шагом с самостраховкой ледорубом.	Камнепады естественные и вызванные группой (каска, наблюдение за склоном, движение под углом к линии падения воды), срыв на ледовом склоне (кошки, самостраховка ледорубом, при необходимости проवेशивание перил)
	Прохождение цирка	2,5 км, до 10° 45 минут	Движение в кошках с самостраховкой треккинговыми палками и ледорубом, перепрыгивание промоин	Срыв на ледовом склоне (каска, самостраховка палками или ледорубом)
	Спуск из цирка (моренные валы, обход прижимов)	2,5 км, 10 – 30° 2 часа 35 минут	Движение с самостраховкой треккинговыми палками или ледорубом	Камнепады, вызванные группой (каска)
9	Групповое специальное снаряжение: верёвка основная 50 м – 1, петля страховочная – 1, ледобур – 2. Личное специальное снаряжение: туристские ботинки, треккинговые палки, ледоруб, кошки, каска, ИСС, 2 карабина			
10	Места ночлега: терраса в долине р. Кагань, боковая морена ледника 58, седловина пер. Безымянный			
11	Выполнил: Кулик Василий Сергеевич Контактный телефон: +7(903)519-74-40. E-mail: vassily.kulik@gmail.com			

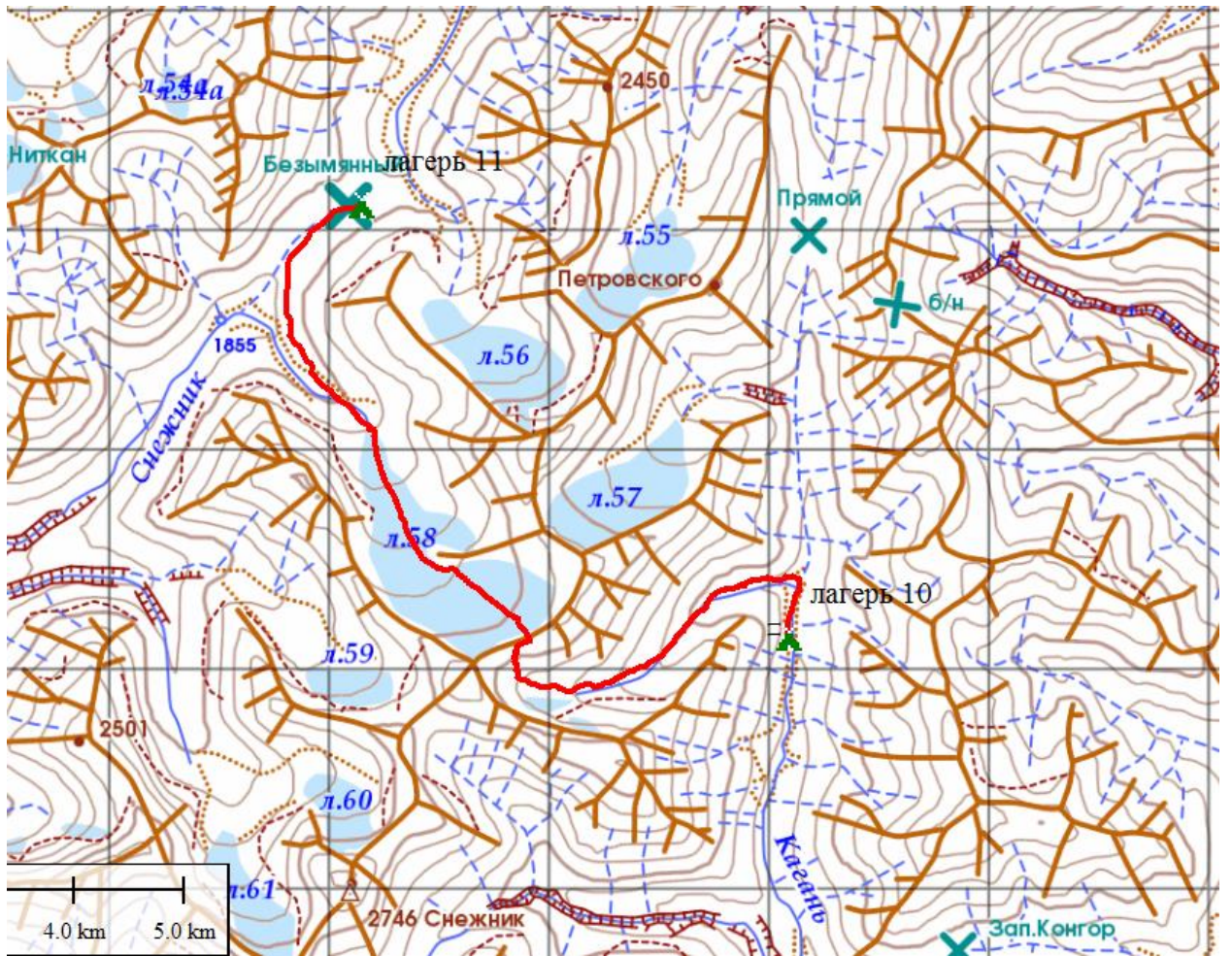


Схема 1



Фото 1



Фото 2



Фото 3



Фото 4



Фото 5



Фото 6



Фото 7



Фото 8



Фото 9

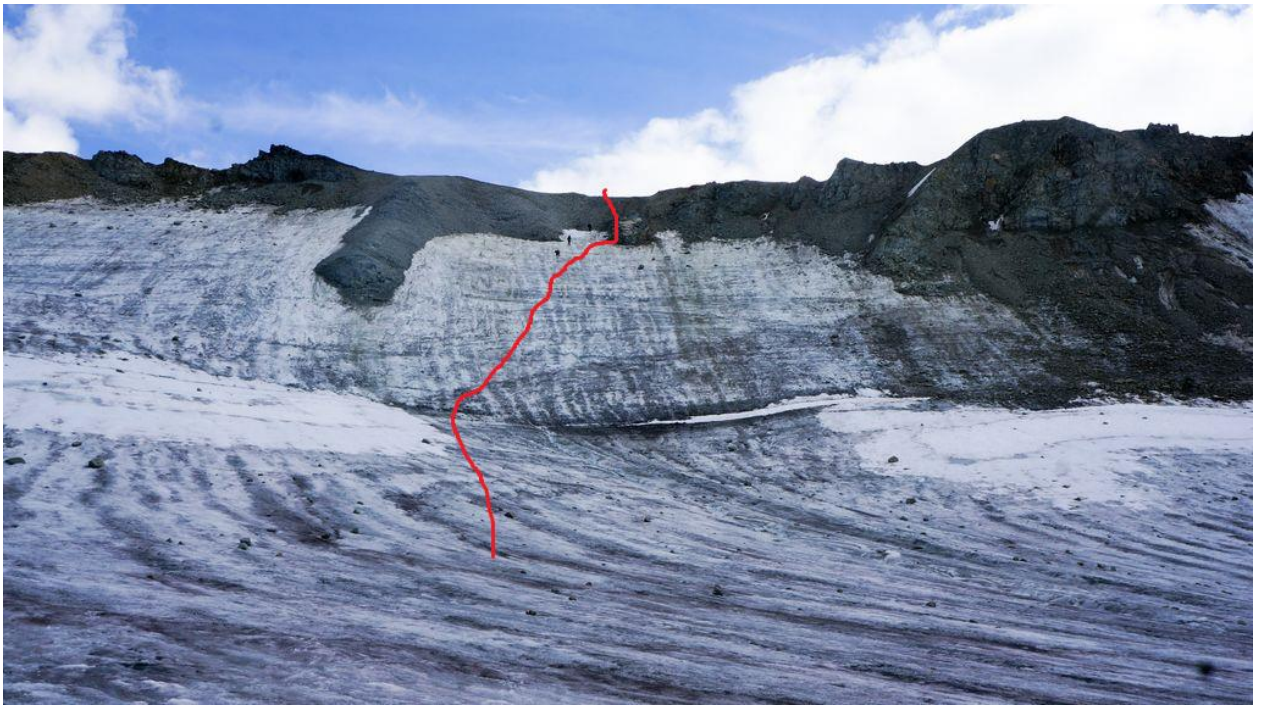


Фото 10



Фото 11

9. Панорамы

Автор панорам – Александр Сучков



Панорама 1, лагерь у оз. Кнорий



Панорама 2, верховья долины р. Конгор



Панорама 3, вид на лед. Берилл с пер. Днепровский



Панорама 4, долина р. Делькю



Панорама 5, долина р. Когар



Панорама 6, цирк пер. Паралимпийский



Панорама 7, вид на ледник 100 лет Революции с пер. Паралимпийский



Панорама 8, вид на массив г. Берилл с пер. Паралимпийский



Панорама 9, ледник 100 лет Революции и перевал Паралимпийский



Панорама 10, группа на подходе к пер. Безымянный



Панорама 11, верховья долины р. Спрингис



Панорама 12, вид с пер. Кислый



Панорама 13, каньон р. Кнорий