

**ТУРИСТСКО-СПОРТИВНЫЙ СОЮЗ
СВЕРДЛОВСКАЯ ОБЛАСТЬ**

**Отчет №3073
о водном туристском спортивном походе
шестой категории сложности (катамараны)
по маршруту
Кекемерен – Нарын, Кызыл-Суу, Гульча – Куршаб
(Тянь-Шань, Памиро-Алай),
совершенному в октябре 2007 года.**

Маршрутная книжка № _____ 79/07 _____
Руководитель – Величков Виктор Иванович
г. Нижний Тагил, ул. Ломоносова 13 – 138

Маршрутно-квалификационная комиссия рассмотрела отчет и считает, что путешествие может быть зачтено участникам и руководителю _____ категории сложности.

Отчет использовать в библиотеке _____

1. Справочные сведения о путешествии.

1.1 Паспорт маршрута

Район путешествия – Тянь-Шань, Памиро-Алай (Кыргызстан).

Вид туризма – водный.

Категория сложности – шестая.

Протяженность активной части маршрута – 282 км,

из них: сплав по р. Кекемерен – 119 км,

сплав по р. Нарын – 79 км,

сплав по р. Ок-Суу – 3 км,

сплав по р. Кызыл-Суу – 13 км,

сплав по р. Гульча – 30 км,

сплав по р. Куршаб – 38 км,

Сроки путешествия: 27 сентября – 22 октября 2007 года.

Продолжительность путешествия – 26 дней,

из них на активной части – 20 дней.

Нитка маршрута: город Нижний Тагил – город Бишкек (поезд) – переезд до поселка Кожомкул (автомашина) – сплав по реке Кекемерен до устья – сплав по реке Нарын до моста трассы Бишкек – Ош – переезд до поселка Карамык (автомашина) – сплав по реку Ок-Суу до устья – сплав по реке Кызыл-Суу до реки Кичи-Карамык – переезд на реку Гульча (автомашина) – сплав по реке Гульча от поселка Кун-Элек до устья – сплав по реке Куршаб за поселок Кызыл-Суу – переезд в город Бишкек (автомашина) – город Нижний Тагил (поезд).

Место хранения отчета – ТСС г. Екатеринбург.

Прилагается отчет в формате dos, технический видеофильм и фотографии на DVD-R.

1.2. Определяющие препятствия маршрута:

№	характеристика	название	КС (принятая)	КС (наша оценка)	прохождение
река Кекемерен					
1	порог	Прорыв	5С	5С	все
2	порог	Слив	5С	5С	все
3	порог	Мост	5В	5С	все
4	порог	Лестница	6В	6В	все (замена участника на К4-1)*
5	порог	Моби Дик	5С	5С	все
6	порог	№15	5С	5С	все
7	порог	Тура-Гоин 2	6В	6В	все (замена участников на К4-1 и К4-2), переворот К4-1
8	порог	№36	5С	5С	все
река Нарын					
9	порог	№1 (Камбаратинский каньон)	5С	5С	все
река Кызыл-Суу					
10	порог	№ 4	6	6В	все (замена участника на К4-1)
11	порог	№ 6	5-6	6А	все (замена участника на К4-1)
река Куршаб					
12	порог	№2	-	6В	К4-1, К2 (замена участника на К4-1)
13	порог	№ 8 (5 ступень)	-	5С	все
14	порог	№ 10	-	6А	К4-1, К2 (замена участников на К4-1)

* В порогах «Лестница», «Тура-Гоин 2» (Кекемерен), № 4, 6 (Кызыл-Суу), №2 (Куршаб) на К4-1 вместо Садриевой шел Подберезных.

В пороге «Тура-Гоин 2» на К4-2 вместо Пахомова шел Гаврилов.

В пороге № 10 (Куршаб) на К4-1 вместо Садриевой и Гаврилова шли Багаев и Пахомов.

В основном наша оценка препятствий совпадает с общепринятой, разночтения вызвали пороги Кекемерена: «Мост» (вместо 5В - 5С), № 13 (оценили 4С), «Кашкасу» (вместо 5С – 5А), № 33 (оценили 5В).

1.3. Состав группы:

№	Фамилия, имя, отчество	Год рожд	Туристский опыт (основной)	Обязанности, распределение по судам	Домашний адрес, телефон
1	Величков Виктор Иванович	1957	Чонг-Кемин-Джылуу-Суу-Кара-Каман-М.Нарын-Нарын 6Р, Ойгаинг-Пскем 6Р, Тен-Тек 6Р, Китой-Ара-Ошей-Китой 6Р	капитан К4-1, руководитель	Н.Тагил, Ломоносова 13-138, (3435)252562
2	Гаврилов Алексей Николаевич	1978	Чонг-Кемин-Джылуу-Суу-Кара-Каман-М.Нарын-Нарын 6У, Уда 5У, Кусья-Койва 3(6)У	матрос К-4-1, завснар	Н.Тагил, Матросова 22-117
3	Путилов Виталий Григорьевич	1975	Катунь-Аргут-Чуя-Кадрин-Урсул-Катунь 5У, Китой-Ара-Ошей-Китой 5У, Уда 5У	матрос К4-1, финансист	Н.Тагил, Черноисточинское ш. 35-217, (3435)440468
4	Садриева Марина Вениаминовна	1960	Чонг-Кемин-Джылуу-Суу-Кара-Каман-М.Нарын-Нарын 6У, Тен-Тек 5У, Китой-Ара-Ошей-Китой 5У, Сумульта-Катунь 5У	матрос К4-1, завхоз	Н.Тагил, Захарова 5-182, (3435)444692
5	Безроднов Сергей Борисович	1958	Чонг-Кемин-Джылуу-Суу-Кара-Каман-М.Нарын-Нарын 6У, Китой-Ара-Ошей-Китой 6У, Уда 6У, Катунь-Аргут-Чуя-Кадрин-Урсул-Катунь 5Р	капитан К2, зам. руководителя, видеооператор	Н.Тагил, Пархоменко 111-47, (3435)435055, sb-bizon@yandex.ru
6	Подберезных Илья Валентинович	1975	Белая(Казахстан)-Бухтарма 5У, Белая (Кавказ) 5У, Чуя-Катунь 5У, КМС по сплому	матрос К2, реммастер	Екатеринбург, Вайнера 4
7	Поздышев Александр Алексеевич	1966	Чонг-Кемин-Джылуу-Суу-Кара-Каман-М.Нарын-Нарын 6У, Чарын 5У, Китой 5У, Сумульта-Катунь 5У	капитан К4-2, видеооператор	Н.Тагил, Жуковского 14-1, (3435)434132
8	Иванов Василий Павлович	1959	Чонг-Кемин-Джылуу-Суу-Кара-Каман-М.Нарын-Нарын 6У, Чуя-Урсул-Катунь 5У, Катунь-Аргут-Чуя-Кадрин-Урсул-Катунь 5У	матрос К4-2, медик	В.Салда, К. Либкнехта 8-2, (34345)21146
9	Багаев Олег Вячеславович	1967	Чуя-Урсул-Катунь 5У, Китой 5У, Вижай 2У	матрос К4-2, фотограф, хронометрист	пос. Уралец, Клубная 6-4, (3435)916251
10	Пахомов Константин Александрович	1966	Ока-Жом-Болок 5У, Песчаная 3У, Вижай 2Р	матрос К4-2, фотограф	Н.Тагил, Черноисточинское ш. 16-121, (3435)423236



1.4. Средства сплава:

K4-1 – катамаран-четверка «Стриж», производство: г. Тутаев, Ярославской обл., <http://katstrihz.narod.ru>, V~1800 л (с надувными горбами ~ 2200 л).

K4-2 – катамаран-четверка, производство: г. Екатеринбург, Татищева 53, V~1700л (с надувными горбами ~ 2150 л).

K2 – катамаран-двойка «Стриж», производство: г. Тутаев, Ярославской обл., V~1100 л (с надувными горбами ~ 1350 л).

Все катамараны имеют форму типа верблюд, дополнительные горбы самодельные. Рамы металлические, ширина 2 метра.

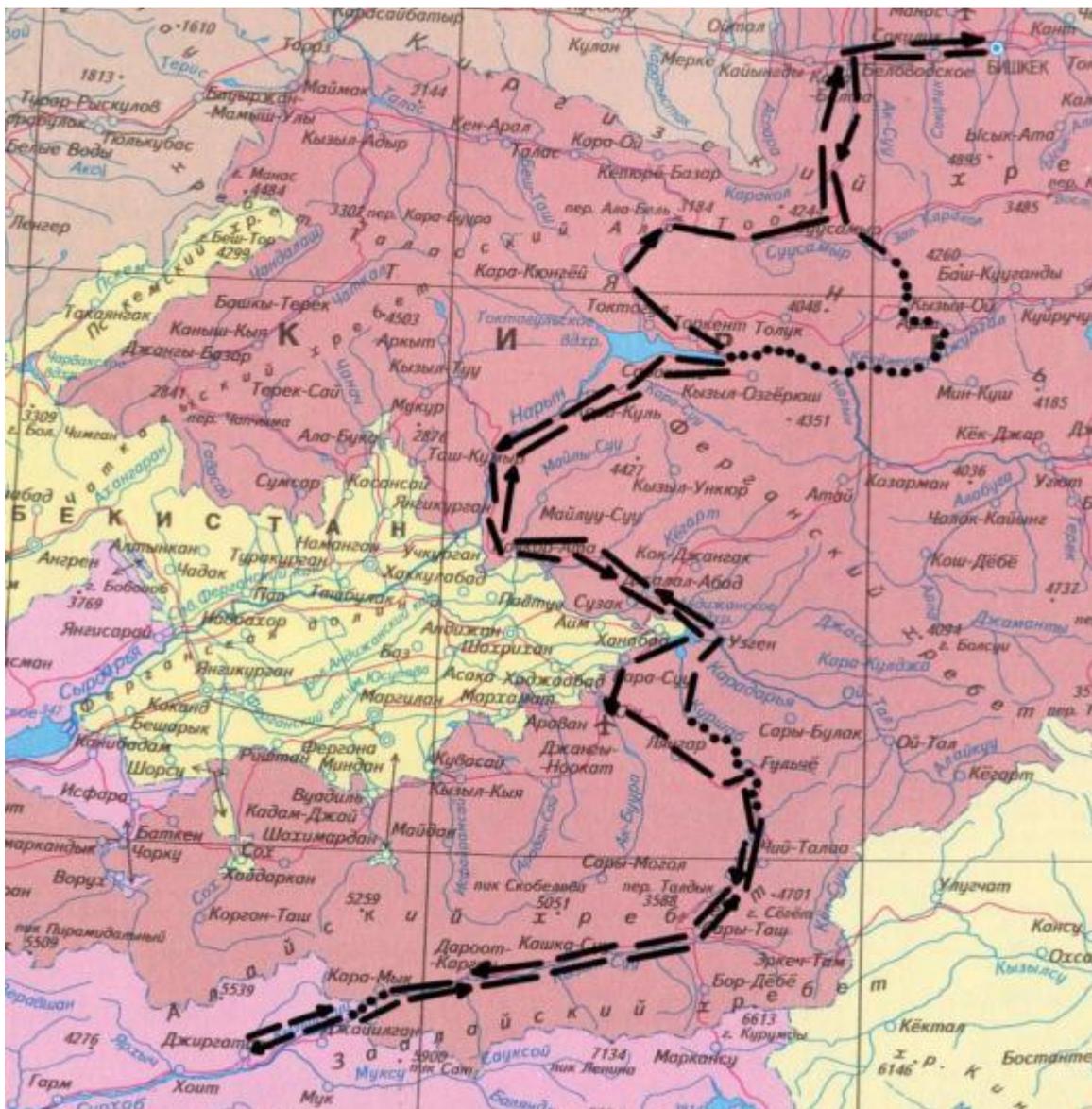
1.5. Классификация препятствий.

В отчете использована классификация, взятая из практики С. Черника, в которой сложность препятствий измеряется по шестибальной шкале. Категории 4, 5, 6 имеют подкатегории А, В и С. При этом к препятствиям 6 к.с. относятся 5С, 6А, 6В, 6С, к препятствиям 5 к.с. – 4С, 5А, 5В, к препятствиям 4 к.с. – 4А и 4В. К подкатегории 6С относятся непроходы и суперпороги.

В отчете приведена оценка уровня сложности препятствий для наших конкретных условий. Уровень воды на всех реках – ниже среднего. Препятствия ниже 4С категории мы не классифицировали.

Некоторые названия, приведенные в отчете, звучат по-разному на картах, табличках автодорог, словах местных жителей. Мы приводим их в транскрипции, наиболее созвучной русской речи, либо берем названия из карт, причем более поздних по срокам выпуска (у нас были километровки советских времен и двухкилометровки 90-х годов).

1.6. Общая схема маршрута.



2. Выбор маршрута и цели путешествия.

В Нижнем Тагиле и Пригородном районе в последние годы наблюдается бурное развитие спортивного водного туризма. В этом сезоне, например, уже совершено 5 походов 4-5 к.с. с общим количеством участников в 42 человека. Поэтому собрать мобильную группу из 10 человек не составило большого труда.

Несколько последних лет идет постоянное повышение уровня сложности совершаемых путешествий. В этом году главной задачей являлось прохождение заявленного основного маршрута максимально полно, желательно без обносов. Уровень подготовки позволял это сделать. Костяк группы (6 человек) составляли люди, прошедшие в прошлом году Тянь-Шаньскую связку: Чонг-Кемин, Джылуу-Суу, Кара-Каман – М.Нарын – Нарын.

Сравнительно позднее время похода было обусловлено сроками предоставления отпусков у большинства членов группы. Соответственно требовались реки с достаточно большим расходом воды в октябре месяце. Этим требованиям соответствовали Кекемерен и Кызыл-Суу. Последнюю очень хотелось вновь открыть для туристов, т.к. по нашим сведениям последний раз по этой реке сплавлялись в далеком 1990 году. Не последнюю роль в выборе региона путешествия сыграл человеческий фактор – нас очень тепло принимали в прошлом году в Кыргызстане.

В процессе подготовки к походу были проведены 3 тренировочных сбора (апрель, июнь, август) на пороге Ревун (4-5 к.с. в зависимости от уровня воды) в Свердловской области. Несколько человек участвовали в весеннем походе 5 к.с.

3. Причины перехода на запасной маршрут.

Основным заявленным маршрутом был Кекемерен – Нарын, Кызыл-Суу. В процессе подготовки к походу выяснилось, что каньон Кызыл-Суу можно пройти достаточно быстро, поэтому появился запасной вариант: Кекемерен – Нарын, Кызыл-Суу, Муксу (от каньона Иргет до устья). Подозревали, что с таджиками могут возникнуть большие проблемы, поэтому еще одним вариантом стал: Кекемерен – Нарын, Муксу (от м/с Алтын-Мазар до каньона Фортамбек) с пешим возвращением к машине. И совсем на крайний случай: Кекемерен – Нарын, Гульча – Куршаб.

По реке Кызыл-Суу удалось пройти только 13 км (до р. Кичи-Карамык). На таджикской погранзаставе возникли непреодолимые сложности, попросту говоря, нас просто выдворили с территории Таджикистана (подробности – в техническом описании маршрута). Само собой отпал первый запасной вариант, а т.к. пограничники изъяли у нас и пропуск в Горно-Бадахшанскую область, то и второй вариант оказался неприемлемым.

4. Подъезд, отъезд, внутримаршрутные переезды.

От Нижнего Тагила до Екатеринбурга ехали электропоездом «Экспресс», на обратную дорогу была заказана пассажирская «ГАЗель».

Вариант авиационной заброски в Киргизию нами не рассматривался из-за дороговизны.

До Бишкека из России по железной дороге можно попасть из нескольких точек России. Для нас самым удобным вариантом стал поезд Свердловск – Бишкек 2.

Билеты приобретали заранее. Хотелось сразу купить и обратные билеты, но в кассах есть только плацкарт, а мы хотели купе, поэтому по приезду в Бишкек утром отправились на вокзал и приобрели желаемое.

Из прошлогоднего (август месяц) опыта рекомендуем приобретать билеты заранее, поезд очень популярный. Из Бишкека (особенно летом) лучше ехать в купе, т.к. по пути следования проводники подсаживают множество зайцев. По сравнению с прошлым годом стоимость плацкарта возросла на 116, а купе сразу на 474 рубля (перевод всех цен в отчете сделан по курсу: 1 рубль = 1,4 сом).

Из двухгодичного опыта поездок по железной дороге можно сделать вывод, что плановые часовые остановки на пограничных станциях Казахстана и Киргизии не соблюдаются, поезда стоят гораздо дольше и вам практически гарантировано 2-3-часовое опоздание на конечной станции. На обратном пути наблюдается та же картина, но поезда за оставшийся путь успевают нагнать расписание. На границе России и Казахстана все происходит гораздо быстрее.

№ поезда	маршрут	дни обращения	отправление	время в пути	прибытие	стоимость со всеми сборами
306	Свердловск – Бишкек 2	понедельник, четверг	17.51	50.14	20.05	1846 руб. (плацкарт)
305	Бишкек 2 – Свердловск	вторник, суббота	10.27	53.21	15.48	3285 руб. (купе с постелью)

Практически до любой из рек Кыргызстана можно добраться из Бишкека на попутном транспорте. Его найти, наверное, не составит большого труда. Мы это не проверяли, решив не полагаться на волю случая, тем более что нам предстояли переезды с реки на реку.

Вопросы, связанные с заброской – выброской, внутримаршрутными переездами, оформлением пропусков в зону пограничного контроля (ЗПК), встречу и проводы, решила за нас фирма «Horizon Travel», руководимая Сергеем Ворониным. Надо сказать, что Сергей искренне болеет душой за свое дело и старается выполнить все пожелания туристов.

Kyrgyz-Dutch Joint Stock Co. "Horizon Travel"

Fax/tel.: +996 312 640106

118 Mahatma Gandy str., Bishkek,

720014, Kyrgyz Republic, CIS

E-mail: horizon@elcat.kg

<http://www.horizon.elcat.kg>

На все время путешествия нам был выделен автомобиль УАЗ (буханка) с багажником на крыше и водителем. В машине сняты задние сиденья, поэтому количество посадочных мест – 8, что явилось для нас неожиданностью, поскольку в электронной переписке с Ворониным не упоминалось об этом ни разу. Пришлось приспособливаться.

Стоимость аренды автомобиля складывается из нескольких параметров:

наименование	ГАЗ-66, КАМАЗ, ЗИЛ-131	УАЗ
пробег автомобиля	0,52 евро/км	0,4 евро/км
доплата водителю	15 евро/день	
дни простоя (пробег менее 100 км)	20 евро/день	

Водитель состоит на довольствии у группы, при прохождении группой какого-либо участка автономно (не везде дорога есть вдоль рек) ему выдаются либо продукты, либо деньги на питание. Сразу оплачивается 80% суммы от стоимости сметы, предварительно составленной и согласованной. Оставшаяся часть – после окончания маршрута, с корректировкой, в зависимости от километража. Расчет любыми деньгами: рублями, евро, сомами, долларами.

Кроме этого фирма оказывает дополнительные услуги: оформление пропусков в ЗПК Кыргызстана – 12 евро/человека, приобретение картографического материала (карты масштаба 1:200000) – 4 евро/лист, газовые баллон и плита – 40 евро.

Надо быть готовым к различным расходам в дороге: плата за проезд по тоннелям, экологический сбор Иссык-Куля при его посещении, если предполагается пересечение границ, то водитель будет платить за машину на таможенных и пограничных постах (это тоже ложится на плечи группы) и др. Суммы не очень значительные, мы уложились в 1650 сом (1179 руб.), считая деньги на питание водителя, когда расставались с ним.

Вдоль большинства рек Киргизии проложены автодороги и, соответственно, раз с нами была машина сопровождения, само собой отпал вопрос с аварийным выходом с маршрута. Поход можно было закончить в любое время и в любом месте.

Мы второй год работаем с «Horizon Travel» и если в прошлом сезоне все было на должном уровне, то на этот раз нарекания были:

- первое, это уже упомянутое количество мест в УАЗе;
- второе, со стороны Воронина четко не было разъяснено, что понадобятся пропуска в ЗПК Таджикистана, в итоге их пришлось оформлять в срочном порядке по приезду;
- третье, при длительной и активной электронной переписке, где не раз упоминалась нитка маршрута Сергей все же умудрился все перепутать и в итоге пропуска были оформлены совсем не в нужную область Таджикистана;
- четвертое, люди, оформлявшие пропуска, не выполняют своих функциональных обязанностей, все сводится к взиманию денег и контролю за ними нет никакого;
- пятое, ни фирмой, ни людьми, оформлявшими пропуска, не было проведено инструктажа или просто разъяснений, как правильно действовать при пересечении границы, тем более таким необычным способом, как сплав;
- шестое, не была проконтролирована правильность оформления пропуска в ЗПК Киргизии, в итоге на штампе появилась надпись: «группа в количестве 6 человек» при 9 на самом деле. Воронин самовольно исправил ручкой число 6 на 9, что в последствии вызвало большое недовольство подполковника, оформлявшего пропуск. Он заявил, что в таком виде пропуск недействителен и пришлось его переделывать;
- седьмое, нам был предоставлен автомобиль с неисправным спидометром, так что предварительные расчеты, сделанные Сергеем, по поводу пройденного машиной километража, мы смогли проверить только прилживительно;

- восьмое, при всех своих ошибках, Воронин не признал ни одну из них и не согласился с нашим законным требованием уменьшить стоимость оплачиваемых услуг.

Обобщая вышеизложенное, создалось впечатление, что на территории Кыргызстана у «Horizon Travel» все отработано, а вот с маршрутами охватывающими сопредельные страны никакой ясности и определенности нет, попросту говоря фирма не владеет ситуацией. Недаром Сергей упоминал в разговоре, что в этом году была снята группа с Чилика. Воронин также говорит у 15-20 группах, находящихся одновременно на маршрутах. Одному человеку явно сложно уследить за всеми и ничего не упустить.

5. График движения группы.

дни	дата	участок	способ передвижения	км	ЧХВ	ТХВ	определяющие препятствия
1-3	27-29.09	г. Нижний Тагил – г. Бишкек	поезд	2560	-	-	-
4	30.09	до пос. Кожомкул	автомашина	180	-	5.45	-
5	1.10	стапель до пор. Мост на р. Кекемерен	- сплав	- 6	- 0.26	3.00 3.30	- пор. Прорыв, Слив
6	2.10	до пор. Моби-Дик	сплав	9	0.50	6.55	пор. Мост, Лестница
7	3.10	до пор. Тура-Гоин 1	сплав	21	2.02	7.15	пор. Моби-Дик, №15
8	4.10	ниже пос. Арал	сплав	23	1.55	7.45	пор. Тура-Гоин 2
9	5.10	ниже преп. 38	сплав	51	4.23	7.20	пор. №36
10	6.10	до р. Толук на р. Нарын	сплав	53	4.31	7.30	-
11	7.10	до моста трассы Бишкек – Ош	сплав	35	3.24	5.50	пор. 1 Камбаратинского каньона
11-14	7-10.10	до р. Ок-Суу стапель	автомашина -	700 -	- -	21.35 2.20	-
15	11.10	до р. Кичи-Карамык на р. Кызыл-Суу	сплав	16	1.23	6.50	пор. № 4, 6
15-16	11-12.10	застава – пос. Джиргаталь – пос. Карамык	автомашина	165	-	9.30	-
17-18	13-14.10	до пос. Кун-Элек	автомашина	220	-	8.35	-
18	14.10	стапель до пос. Гульча на р. Гульча	- сплав	- 30	- 3.01	2.00 3.50	-
19	15.10	за 1 каньон на р. Куршаб	сплав	18	1.39	7.25	пор. №2
20	16.10	до середины преп. 9	сплав	8	0.48	5.30	пор. №8 (5 ст.)
21	17.10	за пос. Кызыл-Суу	сплав	12	1.09	3.40	пор. №10
21-23	17-19.10	до г. Бишкек	автомашина	710	-	17.50	-
23-26	20-22.10	г. Бишкек – г. Нижний Тагил	поезд	2560	-	-	-

ЧХВ – чистое ходовое время

ТХВ – техническое ходовое время, включающее в себя остановки, обед, разведку и т.д.

Для машины указано общее время движения со всеми стоянками – еда, ремонт и т.д.

Пройденное расстояние сплава измерено по карте масштаба 1:100000 с k=1,2.

Погода на всем протяжении маршрута была хорошая. Дня 3-4 было пасмурных, в остальные светило солнце. В большинстве случаев утром и вечером было 5-7⁰, пару раз подмораживало до 0⁰, днем 20-27⁰. Достаточно холодно было в первый день сплава на Нарыне и на ночевке перед перевалом Талдык.

6. Общие сведения о районе путешествия.

Киргизия (киргиз. Кыргызстан), Республика Киргизия, государство в Центральной Азии. Граничит с Казахстаном на севере, Китаем – на востоке и юго-востоке, Таджикистаном – на юго-западе и Узбекистаном – на западе. С 1936 по 1991 страна входила в состав СССР на правах союзной

Киргизской Советской Социалистической Республики. 31 августа 1991 была провозглашена независимость Киргизии. Столица – Бишкек. Население – 4,665 тыс. человек. (1998). Плотность – 24 человека на 1 кв. км. Соотношение городского и сельского населения 38% и 62%. Площадь – 198,5 тыс. кв. км. Самая высокая точка – пик Победы (7439 м), самая низкая – 500 м над уровнем моря. Официальный язык – киргизский. Основная религия – ислам. Административно-территориальное деление: 6 областей. Денежная единица – сом.

Рельеф местности. Киргизия – горная страна. Большая часть Киргизии входит в горную систему Тянь-Шаня, и только крайний юго-запад относится к Памиро-Алаю. Высшая точка – пик Победы, или Дженгиш-Чокусу (7349 м), расположена в Тянь-Шане на востоке страны, на границе с Китаем. Многие хребты Тянь-Шаня – Таласский Алатау, Киргизский, Кюнгёй-Ала-Тоо, Терскей-Ала-Тоо и др. имеют преимущественно субширотное простирание. Крупный Ферганский хребет ориентирован с северо-запада на юго-восток, а хребет Какшал-Тоо — с юго-запада на северо-восток (вдоль границы с Китаем), с единственным перевалом в пределах Тянь-Шаня Торугарт (3752 м). Между хребтами Кюнгёй-Ала-Тоо и Терскей-Ала-Тоо находится межгорная впадина, дно которой занято крупным озером Иссык-Куль, так называемым Киргизским морем. К северу от Киргизского хребта расположена предгорная Чуйская впадина, наиболее освоенная и густонаселенная часть республики. Обширная Ферганская впадина заходит в пределы Киргизии лишь периферическими частями. В киргизской части Памиро-Алая преобладают субширотные элементы рельефа – Алайский хребет, Алайская долина, Туркестанский и Заалайский хребты (высшая точка – пик Ленина, 7134 м). В восточной части Заалайский хребет пересекается Памирским трактом у перевала Кызыл-Арт. В верхнем ярусе гор развито оледенение. Снеговая линия располагается на высотах около 3 км на периферических и 4,0-4,5 км – на внутренних хребтах. Представлены разные типы ледников. Наиболее крупные из них – дендритовые (Южный Иныльчек длиной 59,5 км и Северный Иныльчек – 38,2 км), имеющие несколько ледников-притоков. Кроме того, распространены долинныи, каровые и висячие ледники, а также характерные для Тянь-Шаня ледники плоских вершин. Тянь-Шань богат водными ресурсами и является основным поставщиком влаги для окружающих аридных равнин.

Водные ресурсы. В пределах Киргизии насчитывается более 3000 озер, в том числе живописное озеро Иссык-Куль, одно из наиболее глубоких в мире (максимальная глубина 668 м). Крупные реки – Чу, Нарын и Талас берут начало в высокогорьях. Чу протекает на севере, по ней на протяжении 145 км проходит граница Киргизии и Казахстана. Река Нарын, сливаясь с Карадарьей, образует Сырдарью, которая течет на восток, в Ферганскую долину. Талас дренирует северо-восточную Киргизию. Питание рек преимущественно снеговое, в высокогорных районах в летние месяцы также ледниковое, максимальный сток в конце весны и летом. От середины августа до середины сентября происходит достаточно сильный и более или менее стабильный спад уровня воды. Для большинства рек характерны большое падение и чередование горных ущелий и расширений долин, где реки разбиваются на рукава. Реки района по большей части классифицируются пятой – шестой категорией сложности. Наиболее популярные для сплава: Чонг-Кемин, Малый и Большой Нарыны, Нарын, Кекемерен, Сандалаш – Чаткал, в меньшей степени Гульча – Куршаб, Ат-Баши, Арпа – Алабуга, Ой-Тал – Тар и, наконец, самая сложная река региона – Сарыджаз.

Климат. В Киргизии континентальный климат. Западные и северные склоны гор получают больше осадков. Количество осадков увеличивается с высотой до 5000 м. На больших высотах осадки выпадают в виде снега, и даже летом возможны заморозки. Средняя годовая сумма осадков на северных склонах около 750 мм, на юго-западных склонах Ферганского хребта – 950 мм, а на северо-восточных – 230 мм.

Средние температуры января колеблются от -2° до -8°С в долинах и от -8° до -20°С в средневысотных горах. В высокогорьях средние январские температуры около -28°С. Во многих районах Киргизии, кроме высокогорий, зимой часто бывают оттепели. Лето жаркое и сухое, со средними температурами июля в долинах 20-27°С, в среднегорьях 15-17°С, а в высокогорьях 5°С и ниже.

Растительный и животный мир. Флора Киргизии отличается большим разнообразием. Для Тянь-Шаня характерно наличие лесного пояса из тяньшанской ели, который выше сменяется зарослями арчи и субальпийскими лугами. В северном горном обрамлении Ферганской долины местами сохранились орехоплодные леса (из грецкого ореха). В высокогорьях распространены субальпийские и альпийские луга, использовавшиеся на протяжении многих лет под летние пастбища для овец. На самых высоких уровнях рельефа широко развит субнивальный пояс с каменными россыпями и снежниками. Травянистые растения там крайне малочисленны, обычны мхи и лишайники.

В предгорьях распространены эфемеровые пустыни, полупустыни и сухие степи, выше сменяющиеся кустарниковой растительностью и редколесьями.

В высокогорьях обитают горный козел теке, горный баран архар, барс, каменная куница, красный волк, серый и красный горные сурки. В лесном горном поясе распространены: косуля, волк, горностаи, кабан, рысь, бурый медведь, лисица, куница. Для степных предгорных районов и прилегающих равнин характерны многочисленные виды грызунов, включая желтого суслика, большого тушканчика, краснохвостую песчанку, различные пресмыкающиеся, из копытных – джейран, из птиц – куропатки, дрофа и др.

Население. По данным переписи 1989, общее население Киргизии составляло 4291 тыс. человек (в 1979 – 3529 тыс.). К 1998 число жителей республики возросло до 4665 тыс. человек. Некоторое замедление роста населения в 1989-1995 связано с эмиграцией русских и других представителей некоренных народов, обусловленной межнациональными трениями и экономическими причинами. Из-за эмиграции прирост населения ежегодно сокращается на 0,05%. Более 40% населения – моложе 15 лет. Столица страны, Бишкек, является крупнейшим городом Киргизии, где в 1998 проживало 608 тыс. человек. Второй по величине город Ош, имеет население 213 тыс. человек.

Этнический состав. Ядро населения Киргизии составляют киргизы – народ, принадлежащий к тюркской группе. В 1998 году их численность составляла 2737 тыс. человек, или 58,6% всего населения. Киргизы проживают на всей территории страны и преобладают в большинстве сельских районов. Численность русских 786 тыс. человек (17,1%). Большинство русских проживают в городах. Узбеков 644 тыс. человек, они сконцентрированы в основном в Ошской области. Среди других этнических групп, имеющих значительную численность (от 30 до 100 тыс. человек), следует упомянуть украинцев, немцев, татар, казахов, дунган, уйгур и таджиков.

Транспорт. Из-за горного рельефа развитие железнодорожного транспорта ограничено. Протяженность железных дорог около 370 км. Они являются продолжением железных дорог соседних государств и на севере следуют из Казахстана до Бишкека и далее до Балыкчы на северо-западном побережье Иссык-Куля, а также из Узбекистана – к Ошу и Джалал-Абаду на востоке Ферганской долины.

Основной вид транспорта – автомобильный. Протяженность автодорог – около 40 тыс. км. Наибольшая густота их сети на севере, в котловине озера Иссык-Куль, и в Ферганской долине. В горах Тянь-Шаня проложено несколько стратегически важных автодорог. Одна из них соединяет крупные центры страны – Бишкек и Ош через перевалы Тюз-Ашуу (3586 м) и Ала-Бель (3184 м), другая следует от Балыкчы в Нарын, далее к высокогорному озеру Чатыр-Кель и через перевал Торугарт (3752 м) в КНР, третья ведет из города Ош на Памир (Памирский тракт). Между Бишкеком и областными центрами поддерживается воздушное сообщение.

7. Техническое описание маршрута.

7.1. Река Кекемерен.

27-30.09.2007 *Часть людей отправились в путешествие с заграничными паспортами, часть – с российскими. Никаких вопросов по поводу документов на двух границах не возникло. На всех остановках поезда торговля на перронах ведется как на тенге (казахские деньги), так и на рубли, а ближе к киргизской границе к ним добавляются сомы.*

Поезд Свердловск – Бишкек-2 достаточно грязный и не очень комфортный. Вагоны очень старые, они не ремонтируются и не реставрируются. Проводники (по крайней мере, в нашем вагоне) достаточно халатно относятся к своим служебным обязанностям. Так, например, за весь путь вагон подметался всего один раз, а о влажной уборке речь вообще не шла, кипяток появлялся часам к 10-11, да и то после неоднократных требований пассажиров. Все это не помешало проводникам спрятать кое-какие вещи среди рюкзаков и потребовать оплатить наш багаж. В этом походе мы решили поставить эксперимент и не взвешивать рюкзаки на вокзале. В итоге, после торгов, пришлось заплатить 500 рублей, хотя стартовая цена была 1000.

В Бишкек на поезд прибыл около 24.00 с 2-часовым опозданием. На вокзале нас встретил Сергей Воронин на заказанном нами автомобиле УАЗ с багажником на крыше. Переночевали у него, утром получили пропуска в ЗПК Чон-Алайского района Ошской области, телефоны людей в Оше, к которым нужно обратиться по поводу пропусков в Таджикистан и пропуска на десятого члена группы (заявленного в последний момент) в ЗПК Киргизии, обменяли деньги, купили билеты на обратный путь и продукты на рынке.

С собой, наслышанные о местных качествах продукта, привезли только тушенку. Остальной ассортимент есть в наличии, цены ниже, чем в Н.Тагиле. Также отказались от обычной практики везти с собой спирт, т.к. здесь водка (из-за низких акцизов) очень дешевая.

Продукты на переезды не закупали. Вдоль всех автодорог расположены многочисленные кафе, столовые, закусовые и т.д., где можно сравнительно недорого поесть. Единственная

тонкость здесь состоит в том, что нужно обращать внимание в меню на размер порций, зачастую они просто огромные.

9 рюкзаков и рамы от катмаранов загрузили на верхний багажник, один рюкзак и продукты ехали в машине. Такая схема применялась на всех переездах. Конечно, в комфортабельности поездок, этот поход значительно уступал прошлогоднему, когда нас возил КАМАЗ (вахтовка), но позволил сэкономить деньги, а на Куршабе УАЗ проехал там, где у большой машины просто не было шансов.

Трасса Бишкек – Ош представляет собой хорошее асфальтированное шоссе. Дорога идет через перевал Тюзашу. Самого перевала нет, под ним, на высоте около 3200 м, пробит туннель, длиной ~ 3 км. После спуска есть развилка, налево идет дорога на Суусамыр, Кожомкул, Арал. После поворота несколько километров идет хорошая грунтовка, далее опять асфальт до Кожомкула.

Приехали на место уже в восьмом часу вечера. Встали примерно в 1 км ниже поселка, у железобетонных останков видимо когда-то недостроенного дома. Чуть выше есть поляна, но там расположились геологи.

Темнеет очень быстро с 19 часов, светает с 7.00, т.е. рабочее время сдвинуто к началу суток. Соответственно режим дня был подстроен под это.

01.10.2007 Реку Кекемерен, образующуюся от слияния рек Западный Каракол и Суусамыр, можно разбить на несколько участков:

1. Начальный участок – от слияния р. Зап. Каракол и р. Суусамыр до «Верхнего ущелья». Длина 5 км.

2. «Верхнее ущелье» – длина около 6 км, уклон около 18 м/км, начинается от пор. «Прорыв» (5С), затем идут пороги «Слив» (5С), №4 (5В), «Мост»(5С), «Ихтиозавр» (5А), «Лестница» (6В).

3. Простой участок реки длиной 6 км.

4. «Первый каньон» – Длина около 1 км. Одно препятствие – порог «Моби-Дик» (5С).

5. Участок реки длиной 17 км, уклон 4,7 м/км. На нем три препятствия № 10-12. Последнее находится за пос. Кызыл-Ой.

6. «Второй каньон» – длина около 4 км, уклон до 16 м/км. Начинается от пор. 13. Основные препятствия – пор. «Кашкасу» (5А), протяженный непрерывный участок пор. 15-19 (5В-5С).

7. Несложный участок реки длиной 1 км.

8. «Третий каньон» – длина около 5 км, уклон до 19 м/км. Начинается от правого притока р. Тура-Гоин. Здесь находятся пор. «Тура-Гоин 1» (5В) и самое сложное препятствие Кекемерена – пор. «Тура-Гоин 2» (6В).

9. Простой участок длиной 45 км, уклон 4.7 м/км. Имеется лишь два не очень сложных препятствия. На этом участке находятся поселки Арал, Табылгаты и Кызылкоргон.

10. «Нижнее ущелье» («Четвертый каньон»). Из общей длины каньона около 30 км каскад порогов занимает 15-17 км. Самый сложный участок – каскад порогов с 33 по 36 (5В-5С).

Начальный участок реки Кекемерен.

Западный Каракол сливается с Суусамыром несколькими протоками. Река после этого успокаивается совсем. Через 2-3 км на левом берегу (далее ЛБ) находится поселок Кожомкул. Здесь река поворачивает направо. На правом берегу (далее ПБ) начинается низкая терраса, заросшая лесом. В нижнем конце террасы хорошее место для лагеря. Через 1 км после поселка река поворачивает налево, справа галечный островок. За поворотом в русле появляются отдельные камни. Через 300 м правый поворот (далее ПП). Слева виден распадок притока реки. Ниже поворота горка в левой части реки. Второй левый поворот (далее ЛП) расположен напротив курумника на ПБ. Шивера постепенно усложняется. На следующем ПП в русле лежит крупный камень длиной около 6 м. Еще один крупный прямоугольный валун расположен за третьим ЛП. Для просмотра порогов можно зачалиться либо до валуна, либо непосредственно за ним. Ниже начинается горка (правый, затем ЛП реки), переходящая в 250 м шиверу, которая представляет начало преп. 1. На левом склоне долины курумник, справа виден распадок притока реки. По ЛБ проходит дорога на высоте 5-10 м. До первого порога от места стапеля 3-4 км.

Верхнее ущелье и участок до первого каньона.

Длина участка до моста около 4 км, уклон 18,3 м/км. Плесов между препятствиями нет, есть только короткие быстротоки длиной 30-40 м после препятствий 1, 3, 4.

1. Порог. Довольно бурный, но несложный. Начинается с 250 м шиверы. Ширина реки уменьшается до 10-15 м. Шивера переходит в горку. За ней короткий участок быстротока, где возможна чалка на ЛБ.

2. Порог «Прорыв» (5С). Общая длина 350-400 метров. Разведка с дороги. Большая гряда камней у ЛБ отжимает основную струю вправо, чуть далее такая же гряда у ПБ. Они заставляют

реку сделать зигзаг. Вода скатывается по крутой горке, на которой россыпь валунов создает сложную систему сливов, валов, пенных ям. Чуть ниже река натывается на цепочку хаотично разбросанных камней с узкими проходами, образуя серию сливов (фото 1).



Фото 1. Порог «Прорыв»

После этого кульминационного места следует километровый участок шиверы-порога, представляющий собой каскад сливов, образованных надводными и обливными камнями, который без разрыва переходит в преп.3.



Фото 2. Порог «Слив». Третий слив.

3. Порог «Слив» (5С). На протяжении 200 м река проходит через 3 концентрированных слива: первый более, второй менее метра высотой, третий – более двух (фото 2). В последнем сливе вода после слива образуется мощный пенный котел. Слив разорван подводным обливным камнем. Прыжок через центр слива представляется весьма опасным по большой воде.

За порогом короткий (~ 40 м) участок быстротока.

4. Порог (5В). Длина около 700 м. Начинается шиверой, густо забитой камнями, которые постепенно оттесняют воду к ПБ. Струя разгоняется и бьет в два полуобливных зуба. Через 50-70 м река проходит 1,5-метровый косой слив в воротах из огромных валунов и выходов скал. Далее вода снова разгоняется, следует каскад сливов.

За порогом около 40 м быстрой струи без камней, которая затем превращается в заходную горку порога «Мост».

За преп.1 причалили к ЛБ, осмотрели порог «Прорыв». Проходили его в основном по центру, с небольшими вариациями. Где-то в пороге получил пробоину К4-1. При этом чехол, что весьма любопытно, остался целым, а на гондоле обнаружили двухлучевой рваный порыв под углом 90°, длиной каждой стороны в 6-7 см.

Катамаран остался на ремонте, а два остальных ушли вперед. Перед «Сливом» причалили и разведали участок до моста. При осмотре реки обнаружили хорошую стоянку, метров за 100 до окончания преп.4. Шли тандемом. В последнем препятствии четверка зацепила камень и в косой слив в скальных воротах зашла полубоком. Чалились прямо в пороге, чуть ниже стоянки, чалка сложная, на мощной струе. Т.к. фото-видеоаппаратура осталась в машине, рядом с К4-1, прохождение не зафиксировали.

Затем подъехал наш УАЗ, достали фото и видео, выставили страховку и дождались прохождения К4-1.

02.10.2007

5. Порог «Мост» (5С) начинается с горки перед мостом. За ним река делает небольшой поворот направо, вода через россыпь крупных скальных обломков скатывается цепью сливов (фото 3). Общая длина порога ~ 350, основной части – 150 м, ширина русла 25 м. В конце порога ЛП, за ним еще два мощных слива и навал на скальные обломки у ПБ. Осмотр с моста и далее по дороге ПБ.

Существует два варианта прохождения основной части. В правом вода прыгает со слива, высотой около 2 м с пенным котлом и далее весь поток упирается в гряду камней. Проход в нашу воду здесь возможен лишь с преднамеренным выездом правой гондолой на полуобливную плиту. Сразу за мостом, а также в одном из сливов под ЛБ торчит арматура.

Проходили слева.



Фото 3. Порог «Мост».

Через 150-200 м шиверы расположен

6. Порог «Ихтиозавр» (5А). Длина 70 м, на ПП реки. Порог довольно красив. Здесь расположены выходы скальных пород, в которых вода промыла многочисленные выемки. Река делится на две струи, в нашу воду проходима только левая, основная протока. Правая дробится скалами и валунами, в левой сливы и навалы на камни. Разведка с ПБ.

Проходили порог левой протокой.

Далее следует участок сплавного типа с мощными валами, сливами и пенными котлами, который требует более четкого маневрирования, чем сам порог «Ихтиозавр». До порога «Лестница» 3-4 минуты сплава. Река проходит через незначительные левый, а затем ПП. За последним следует чалиться к ПБ.

7. Порог «Лестница» (6В). Практически все препятствие хорошо видно с дороги, но высота сильно скрадывает мощность и сложность порога. Детальный осмотр по береговым камням ПБ.

На протяжении первых 150 м расположены 3 мощных слива через всю реку высотой от 1 до 1,5 м. Далее из ПБ торчит отвесная скала, которую при просмотре нужно обходить сверху. Отсюда начинается основной участок порога длиной 80 м, где вода проходит через 4 мощных слива (фото 4, 5) высотой около 1,5 м, последний около 2 м (за ним в левой части потока расположен подводный зуб). Каждый слив разорван одним или несколькими надводными или подводными валунами и как правило, за каждым есть надводный или обливной камень, на который идет сильный навал.

Четверки начальный участок шли у ПБ, двойка – по центру, далее все экипажи смещались под ЛБ и после 4 слива уходили в центр. К4-2 после 3 слива прижало к береговым камням. Долгие попытки вывести катамаран на струю ни к чему не привели. Пришлось обнести валуны и через 10 м стартовать вновь. Этот же экипаж вынесло в заключительной части порога на подводный зуб, а за порогом придавило к камню ПБ. К2 в 4 сливе на 7-8 секунд застрял в бочке.

После препятствия река течет прямо еще 500-600 м. На этом участке расположен каскад сливов с большими бочками.

За порогом хорошая стоянка на высокой полке ПБ, где мы остановились на обед.

После ПП препятствия упрощаются. Здесь заканчивается каскад порогов «Верхнего ущелья».

Следующий отрезок реки длиной 6-7 км до порога «Моби-Дик» существенно проще. Река представляет собой непрерывную цепь горok и шивер. Через 2-3 км после порога «Лестница» река входит в сужение долины, на выходе из которого справа впадает ручей. Около его устья расположен порог. Еще через несколько километров впадает правый, затем левый приток (Кичи-Бообек и Ой-Кайынг соответственно). За ними достаточно мощный слив под 1,5 м с бочкой и чуть дальше навесной пешеходный мост. Ниже препятствия упрощаются, горы слева отходят. Потом слева начинает подходить высокая земляная терраса. При ее пересечении река входит в «Первый каньон».

Ходовое время до него 33 мин.



Фото 4. Порог «Лестница». 5 слив.



Фото 5. Порог «Лестница». Последний слив.

Первый каньон.

8. Честно говоря, преп.8 мы не обнаружили. Язык не поворачивается называть порогом несколько камней. Гораздо логичнее было бы считать слив за Ой-Кайынгом порогом № 8.

Справа впадает Чонг-Бообек, чуть далее после ЛП впереди видны огромные камни в русле – это ориентиры порога «Моби-Дик».

Пристали к берегу за притоком, вышли на дорогу, чуть выше на полке стоит дом – похоже какая-то ферма. Стоянки здесь нет. Сделали разведку вниз по реке, через 800 м за «Моби-Диком» обнаружили хорошую полку у реки. Есть также хорошие стоянки выше Чонг-Бообека по ПБ на высокой земляной террасе.

ПБ в месте чалки и до порога – осыпающийся обрыв 10-15 м высотой. Но пришлось вытащить катамараны (побоялись оставлять их вблизи жилья), погрузить их на машину и привезти на стоянку.

Надо сказать, что в процессе сплава, нас по дороге обогнал УАЗ, и задняя дверца у него была открыта. Сейчас уже невозможно установить, кто последний закрывал ее. При установке лагеря обнаружилась пропажа коврика, затем коробки с хлебом. Снарядили спасательную экспедицию на машине и рядом с местом обеда нашли хлеб, а, кроме того, посуду в мешочке одного из участников и канистру с бензином.

Гораздо позже, через несколько дней, выяснилось отсутствие двух весел, которые ехали в машине. Подозреваем, что выпали они в этот день. Вывод – мелочей в походе не бывает.

03.10.2007 Утром подвезли катамараны к месту вчерашней чалки и спустили вниз.

9. Порог «Моби Дик» (5С). Начинается с горки длиной 150-200 м, где в середине реки лежит цепочка крупных валунов, образующих мощные сливы до 1,5 м (фото 6). В середине порога у ЛБ лежит крупный скальный обломок, за которым небольшое улово. Далее около 50-70 м более спокойный участок, разделенный на два потока несколькими крупными камнями, после чего основная струя отжимается влево грядой валунов и проходит через мощнейший слив (фото 7), разорванный обливным камнем, высотой более 2 м, образуя опасный котел. Через гряду валунов струя скатывается узкими сливами и в нашу воду очень проблематична для прохода. На выходе мощная шивера.

Проходили горку по центру, далее К2 и К4-2 по левому, К4-1 – по правому потоку и заход в основной слив. К4-1 задел камень и упал в котел наискосок, в результате чего правых гребцов швырнуло в центр. Виталий удержался в стремени, а Марину выкинуло на раму. Осуществляли прохождение шиверы и чалку силами 3 человек, помощь страховки не потребовалась.

После преп.9 несколько участков отвесных скал, на реке несколько мощных сливов. Характер реки не меняется еще несколько километров.



Фото 6. Порог «Моби-Дик». Горка.



Фото 7. Порог «Моби-Дик». Последний слив.

Участок от первого до 2 каньона.

Имеет длину 17 км, уклон 4,7 м/км. На нем имеется 3 препятствия. Через 500 м после низкой террасы справа река входит в царство красно-рыжих гор. В этом месте шивера сменяется довольно мощным порогом – преп.10. Еще через 1 км долина поворачивает направо, слева долина Бурунду. Здесь расположено преп.11 – второй порог участка. После ЛП препятствия постепенно упрощаются, долина реки расширяется. Впереди видны дома – это поселок Кызылой. Река закладывает петлю влево, затем возвращается к поселку. За поселком преп.12 – третий порог этого участка.

В самом поселке остановились, купили картошки у местных жителей. Есть магазин, но ассортимент товаров небогатый.

В конце ЛП видно, что впереди река снова входит в ущелье – «Второй каньон». Справа расположена удобная для ночевки терраса.

На террасе пообедали. Участок от «Моби-Дика» до преп.13 шли 1.40.

Второй и Третий каньоны.

Длина 10 км, уклон 11 м/км, местами до 16 м/км. Здесь расположена вторая часть наиболее сложных порогов Кекемерена.

После поляны река проходит ЛП. Ущелье уже началось, но препятствий сначала нет. Через 500 м два галечных острова, проход между ними. Потом начинается чистая горка, которая на ПП переходит в

13. Порог (4С). Ориентир – впереди за небольшим ПП просматриваются крупные камни в русле. Также заметно на глаз, что уклон реки заметно увеличивается. Слева отвесные скалы, просмотр только справа. Шоссе постепенно поднимается на высоту 30-40 м над рекой. В русле много темно-серых валунов, длина порога 150-200 м. Впереди виден огромный красноватый камень – это ориентир и начало следующего препятствия.

14. Порог «Кашкасу» (5А). Справа от камня – большое улово у берега. Длина порога ~ 100 м. Разведка по прибрежным камням ПБ. Здесь же впадает река Кашкасу, которую можно перейти по камням в устье. Перед камнем река начинает ускоряться и за ним пологим сливом наваливается на валун у ЛБ. Правая часть струи этого навала избегает. Через 20-30 м поток натывается на россыпь различных по калибру камней и падает цепочкой сливов. За порогом спокойный 100-метровый участок и ПП.

Остановились перед преп. 13, коротко взглянули, прошли колонной и зачалились в улово у ПБ. Просмотрели пороги «Кашкасу» и №15. На наш взгляд «Кашкасу» незаслуженно оценен в 5С, порог простой и останется таким при повышении уровня воды. Прошли его ближе к ПБ.

15. Порог (5С). Длина 200-300 м. Начинается сразу за ПП. Представляет собой серию мощных сливов, часто косых, через валуны и между ними с глубокими пенными ямами.

16-19. Каскад порогов (5В). Весь оставшийся участок 2 каньона трудно разбить на пороги и выделить отдельные препятствия. Этот участок характеризуется узостью русла, засоренностью его крупными валунами, большой скоростью течения, обилием сливов и тупиковых проходов между камнями. Длина более километра, до крутого ЛП реки. На этом отрезке река совершает по одному слабому правому и ЛП. Просмотр препятствий лучше производить с прибрежных камней ПБ.

Участок от преп.15 шли походной колонной с взаимостраховкой. Где-то в середине К2 и К4-1 пришлось притормозить и дожидаться К4-2, который в одном из порогов вылетел на камень и немного отстал. Весь участок мощный и сложный, заставляет выкладываться по полной программе. Не снимали, а жаль. Дорога идет высоко над рекой, надо достать аппаратуру заранее и взять на катамараны, что мы не сделали. Да и машина ушла вперед, не согласовали с Жорой этот вопрос. Желательно оснастить водителя рацией, тогда многие мелкие недоразумения исчезнут.

После крутого ЛП препятствия упрощаются и становятся локальными, разделенными участками быстрого течения. Справа голая терраса на высоте около 10 м, где возможна ночевка. Через 1 км долина резко расширяется после поворота направо.

Здесь есть полка на ПБ. Ночевать при необходимости можно, но при осмотре нам она не очень понравилась.

Впереди появляется терраса на ЛБ. На этом повороте заканчивается 2 каньон. Отсюда до преп.20 «Тура-Гоин 1» в 3 каньоне менее 2 км несложной шиверы.

За 300-400 м до выхода левых скал через реку натянуты два троса навесной переправы. В данный момент это самый четкий ориентир начала 3 каньона. Справа, у тросов каменистая отмель, а над ней удобная, достаточная длинная полка, поросшая тополями – хорошее место для стоянки. С этого места виден ЛП реки, там, на высоком ПБ, можно разглядеть статую горного козла у моста через ручей Тура-Гоин.

Встали на ночевку на полке ПБ у тросов. С дороги к стоянке есть подъезд, машина подъехала в лагерь. Вечером сходили на детальную разведку «Тура-Гоин 1» и предварительную «Тура-Гоин 2».

04.10.2007

20. Порог «Тура-Гоин 1» (5В). Начинается с длинной несложной шиверы, которая после ЛП переходит в сам порог длиной около 80 метров. Поток падает крутой горкой серией сливов и валов (фото 8) и проходит ворота из больших скальных обломков. Разведка с дороги ПБ. Порог мощный, но линия движения достаточно прямолинейная.

Прохождение по центру.



Фото 8. Порог «Тура-Гоин 1».

Ниже скальных ворот у входа в 3 каньон ЛБ в основном образован отвесными скалами, а правый – земляной осыпью, которая несколько затрудняет спуск с дороги, идущей над рекой на высоте 10-25 м. Через 200 м после преп. 20 в русле скальные останцы и валуны. Далее около 100 м спокойной воды, небольшой ЛП. На протяжении следующих 100 м слабый поворот направо, вода разгоняется на горке, в конце обливной зуб, сливы. Затем еще 100 м спокойной струи, справа россыпь красных камней. Отсюда начинается длинный ПП. Следует довольно мощная горка со сливами и боем в скалу слева. Перепад 2,5 м на 20-25 м, на выходе зуб. После прижима 100 м быстрой струи с валами и уловами, далее начинается заходная горка преп. 21.

Зачалились на ПБ в конце длинного ПП для осмотра порога.

21. Порог «Тура-Гоин-2» (6В). Самый сложный на Кекемерене. Длина более 1 км. На прямом участке расположено несколько локальных сливов, вода начинает разгоняться. Перед ПП находится серьезный слив, высотой около 1,5 м. На повороте река перегорожена грядой больших валунов с серией сливов между ними. Далее около 100 м горки с большими валами, бочками и сливами, основная струя и более чистый проход у ПБ. Она заканчивается на локальном ЛП двухступенчатым мощным сливом в воротах (справа большой валун, слева – полуобливной камень) с общим перепадом более 2 м (фото 9). Еще через 100 м, у большущего скального обломка лежащего под ПБ, мощнейший концентрированный слив высотой ~ 2.5 м, его форма осложнена подводным валуном. За ним есть улово. Через 40 м после второго ключевого слива еще один мощный слив. Река поворачивает направо, основная струя уходит в левую часть русла, справа лабиринт из обливных и полуобливных валунов. Проходя через несколько сливов среди хаотически разбросанных камней, струя разгоняется, с ходу бьет в выступ скалы слева, создавая мощные отбойные валы, и перепрыгивает через подводную плиту сливом около 2,5 м (3-й ключевой) с большим котлом (фото 10). Справа слив более пологий и простой, но туда труднее попасть и прямо за ним на выходе торчит подводный зуб. Разведка порога – с высокого ПБ, детальная – с прибрежных камней того же берега.

Четверки проходили порог, держась основной струи, промежуточную чалку делали в улове за скальным обломком у ПБ. К4-1 отбойными валами развернуло боком и в 3 ключевом сливе перевернуло. Первый спасконец упал рядом, но его не подхватили, зато второй попал на катамаран. К4-2 в первом ключевом сливе швырнуло вправо и по струе забило в камни под ПБ, откуда они с трудом вышли. К2 обошел два первых ключевых слива под ЛБ, где менее мощно, промежуточную чалку делал у ЛБ ниже 2 слива, а третьем его развернуло почти на 180°, но он остался на киле. В третий слив два последних катамарана, учтя силу отбойников, заходили правее.



Фото 9. Порог «Тура-Гоин 2». За первым ключевым сливом.



Фото 10. Порог «Тура-Гоин 2». В третьем ключевом сливе.

22-26. Пороги. После преп. 21 река поворачивает налево. Через 30-40 м находится короткий порог преп. 22, перепад 2-3 м на 10 м реки. Через 20-30 м река перегорожена еще одной грядой камней. Проход слева через слив или справа, лавируя между камнями. Далее еще один мощный слив. После короткого участка быстротока начинается ПП. Сразу за ним очень мощный, но пологий концентрированный слив высотой 1.5-2 м, далее бой в скалу слева. ЛБ – высокая скальная стена. Река поворачивает налево, потом направо. Уклон постепенно падает, но в русле много валунов. До конца препятствий река течет в узком каньоне с осыпающимися стенками, кое-где выходы скал. Глубина каньона 10-15 м. За ЛП ПБ начинает выполаживаться, появляются террасы, горки и шиверы становятся локальными. Справа, ниже каньона, находится низкая лесистая терраса, удобная для ночлега. Слева к реке спускаются скалы и осыпи, окрашенные в различные красные и коричневые цвета. Здесь заканчивается участок «2 и 3 каньоны».

На террасе пообедали. Место действительно хорошее, но дров почти нет. Кроме туристов здесь останавливаются местные рыбаки, при нас они тоже присутствовали. Варили обед на привезенных дровах, определенный запас их всегда возился на багажнике машины.

Участок от 3 до 4 каньона.

Длина участка 45 км, уклон 4.7 м/км. Имеется лишь два не очень сложных препятствия. После террасы на ПБ за 3 каньоном отдельные шиверы и камни в русле попадают еще в течение нескольких километров.

Потом горы далеко отходят и река совсем успокаивается. На ней только перекаты, кое-где протоки, галечные острова, подмытые кусты (фото 11). Окружающие холмы окрашены в красные, желтые, белые, коричневые и прочие цвета. Примерно через час сплава река подходит к холмам и поворачивает направо. Слева впадает небольшая речка Джумгал, вдоль которой проходит шоссе со стороны пос. Балыкчи. Ниже устья раскинулся пос. Арал.



Фото 11. Между 3 и 4 каньонами.

ЧХВ от террасы за 3 каньоном до автомобильного моста в пос. Арал 1.05. Через пару километров встали на ночевку на ЛБ, здесь травянистая ровная полка с деревьями, старые костровища и даже заготовленное некоторое количество дров. Пожалуй, единственный недостаток – утром солнце достигает этого места достаточно поздно, после 10 часов.

05.10.2007 Утром уехала машина сопровождения, с которой мы теперь встретимся только у моста на р. Нарын. Дальнейший путь по Кекемерену и Нарыну проделали с вещами.

Вскоре после Арала река входит в узкое ущелье.

27. Сначала следуют несколько перекатов, потом на реке несколько горок со сливами и разбросанными по руслу камнями – это и есть первое препятствие участка, длина 1,5-2 км. После него река делает несколько зигзагов, и долина резко расширяется.

Пансионата «Маринка» не обнаружили, а может просто не обратили внимание..

Далее следует неприятный участок проток, островов, коряг, подмытых кустов длиной около 2 км. За ним

28. Горка с валами и сливами, длиной 250-300 м.

Через 4-5 км на обоих берегах раскинулись поселки Табылгаты и Кызылкоргон, связанные автомобильным мостом.

Между автомобильными мостами в поселках Арал и Кызылкоргон 2.14 ЧХВ.

Через несколько километров река начинает втягиваться в «Нижнее ущелье» («Четвертый каньон»). Ориентиром его начала можно считать огромную отвесную стену из красного песчаника по ПБ (фото 12).

Четвертый каньон.

Длина ~ 30 км, из каскад порогов продолжается около 17 км. Четкие ориентиры порогов указать нельзя. Первое препятствие находится после третьей стены из красного песчаника на ПБ. Ниже нее река делает излучину вправо, на ЛБ выходы настоящих скал. Далее начинается ПП, слева видны скалы, справа – заросший курумник, над ним обрыв из песчаника. Здесь начало препятствия.



Фото 12. Начало 4 каньона.

От автомобильного моста до первого препятствия Нижнего ущелья шли 1.12.

29. Горка, справа россыпь валунов. Потом вода проходит через несколько мощных сливов и валов. Длина 150-200 м. Сразу за ним пешеходный мостик. Препятствие лучше смотреть справа.

30. Следует практически сразу за мостиком, длина около 300 м. В русле отдельные камни.

За ним около 1 км спокойной воды, потом река поворачивает налево и сбегает по горке с камнями. После правого и еще одного ЛП река разгоняется и на следующем длинном ПП проходит через прижим к скалам слева. Через 200 м натянут трос. Река начинает отклоняться вправо. Ниже по долине (в 5 км от троса) виден поперечный хребет, выступающий слева.

31. Расположен через 1.5 км после троса. Это несильный прижим вправо.

Два аналогичных препятствия расположены на 700 м выше и на 1200 м ниже преп. 31. От последнего прижима около 1.5 км до начала преп. 32.

32. Несколько сложнее, чем преп. 30-31. Река подошла к правому борту долины и начинает прорыв через узкое ущелье. Препятствие состоит из 2 горок с валунами, расположенных у левого и ПП, длина 400 м. В конце препятствия левый берег представляет скально-осыпную стенку, справа каскад узеньких террасок. Скорость реки остается высокой. На ЛП в русле лежат крупные валуны.

Долина резко расширяется. Справа впадает ручей Кашкасу, после ПП река скатывается по горке и закладывает вираж влево. Здесь она притормаживает и разливается – чувствуется подпор связи преп. 33-36. Справа обрывистый земляной склон, слева низкий берег. Этот 200-300-метровый прямой участок заканчивается резким ПП. У ЛБ небольшое улово. Видно, как река начинает скатываться по горке.

Все вышеперечисленные препятствия простые, ни одно из них не превышает 4 к.с. Шли этот участок 45 минут. Далее следует самая сложная часть 4 каньона.

33. Порог (5В). Длина около 150 м. За поворотом мощная крутая горка, с каскадом сливов, бочек и валов, очень жесткая, но достаточно чистая, не замусоренная камнями.

За порогом причалили на ЛБ. Приняли решение идти дальнейший участок с ходу, без разведки, т.к. время приближалось к 18 часам, а рядом ничего приличного для стоянки не было.

34. Расположено после ЛП поворота через 50-70 м после преп.33. Длина 600 м. ЛБ низкий. Высокая правая терраса заканчивается в начале преп.35, далее берег становится скально-осыпным. Тропа, идущая по ПБ, отходит от реки. Вода скатывается по прямой горке, где разбросано несколько крупных обливных камней. Валы, сливы, пенные ямы.

35. Порог (5В). Практически без разрыва следует за 34. Длина около 400 м. Валы, отдельные камни, сливы, бочки. Слева скала, при желании просмотреть порог надо чалиться вправо.

После слабого ПП река ненадолго успокаивается. На ПБ осыпь вскоре заканчивается, так что рациональнее после прохождения преп.35 причалить вправо за осыпью. На ЛП река разгоняется и начинает дугу вправо. Уклон русла резко возрастает, берега круто поднимаются. Отсюда начинается 1200-метровый серьезный участок, переходящий непосредственно в сложное и опасное препятствие преп.36. Осмотр по тропе ПБ.

Река проходит через короткий каньон, слева монолитные серые скалы, справа – обрыв из серого песчаника. В самом каньоне вода разгоняется на горке, мощные валы от выступов скал и валунов. После каньона участок быстротока с валами и сливами. Река начинает ЛП. У ПБ лежит огромный камень. Это ориентиры преп.36.

36. Порог (5С). Это самое серьезное препятствие в 4 каньоне Кекемерена. Основная часть его начинается на ЛП реки. За поворотом по центру лежит россыпь крупных валунов, которые струя обходит слева и справа. Проходы узкие, не более 3,5-4 м. Чуть ниже расположены полуобливиные камни в правой части реки, на которые сильно наваливает вода. Струя после этого проходит через несколько сливов и в заключение бьет в большой надводный валун с острой вершиной.

На всем участке с 33 по 36 препятствие много сливов, зачастую косых, мощные валы и бочки, большое падение, высокая скорость. В русле много камней, проход между ними, порой, достаточно извилистый, много маневров, разрывы между порогами небольшие. Участок очень насыщенный, напряженный и интересный, в спортивном отношении и стоит того, чтобы запечатлеть его.

За порогом река успокаивается, препятствия носят локальный характер, сложность их существенно уменьшается. Вскоре справа впадает р. Ак-Балтыркан.

37. За ЛП скорость возрастает, начинается шивера. Общая длина около 1 км.

За шиверой короткий участок быстротока 100-150 м, и

38. На слабом правом зигзаге реки в русле лежат несколько конгломератных глыб, образующих довольно мощный слив.

Ниже, на протяжении 2 км находится несколько горок с мощными валами.

Встали на ПБ, здесь песчаная полочка, поросшая кустарником и деревьями. Место хорошо защищено от холодного ветра, дующего на реке.

06.10.2007

39. Находится на ПП до входа в ущелье. Здесь расположена горка с россыпью красноватых камней различных размеров. Длина 200 м.

После препятствия река поворачивает налево и входит в короткое узкое ущелье с осыпными берегами (слева можно пройти вдоль воды, хотя и довольно трудно).



Фото 13. Порог 40 (с видео).

40. Порог. На протяжении 300 м реку перегораживает несколько гряд валунов, образующих довольно мощные сливы с пенными котлами (фото 13). Из всех препятствий после 36, это самое мощное.

Утром К2 ушел вперед, в преп.40 зачалился к ЛБ и снял на видео прохождение четверок.

После второго ЛП долина реки расширяется.

41. Через 200 м река поворачивает направо. Слева выступает россыпь валунов, сжимающих струю. Горка. Препятствие простое.

42. Через 50-70 м быстрая в русле лежат 3 валуна средних размеров. Далее слабый ЛП, за ним глыба конгломерата. Река успокаивается. На крутом ПП следующая одиночная глыба, затем горка со слабым прижимом вправо. В конце ЛП еще одна глыба в струе.

43. Ниже устья р. Кебюк-Суу река, разгоняясь, врывается в скальный коридор с отвесными стенками (фото 14). В струе раскиданы валуны, образующие пенные ямы и создающие слабые прижимы к острым скалам обоих берегов. В конце довольно мощный, но пологий слив в скальных воротах. Длина 200-250 м.



Фото 14. За устьем Кебюк-Суу.

Далее, до устья Кекемерена река течет в узком и красивом скальном каньоне, препятствий нет. Перед устьем находится пешеходный мостик. Остатки заброшенной ГМС находятся на ЛБ, на стрелке Нарына и Кекемерена (фото 15).

Сразу за стрелкой остановились на ПБ, шли от стоянки 44 минуты.



Фото 15. Стрелка Кекемерена и Нарына.

7.2 Река Нарын.

Реку Нарын условно можно разделить на следующие участки:

1. Нарынская котловина. Длинный (около 140 км) участок, густонаселен, интереса, с точки зрения сплава, не представляет. Разбои, разбои и еще раз разбои. Заканчивается в 5 км ниже впадения крупного левого притока – р. Алабуга.

2. Акширакское ущелье. В этом ущелье выделяют три каньона: «Семеновские ворота», «Малый» и «Большой». Если к первому из них больше подходит термин ущелье, т.к. его можно разведать, то второй и третий - чистые, трудноразведываемые каньоны. Это один из наиболее сложных участков реки Нарын. 5-6 к.с. Длина около 50 км.

3. Тогуз-Тороуская котловина. Также густонаселен. Здесь расположен г. Казарман. Интереса, с точки зрения сплава, не представляет. Заканчивается за впадающим слева крупным притоком – р. Кекерим. Длина около 35 км.

4. «Труднодоступное» ущелье. 3-4 к.с. Длина около 40 км. Ущелье четко выраженное, берега достаточно крутые, но первую половину с обеих сторон, особенно с правой, видна тропа, которая иногда обходит поверху бобы и скальные выступы, а иногда идет вдоль реки. Заканчивается у устья, впадающего крупного правого притока – р. Кекемерен.

5. Шиверисто-каньонообразный участок. До 3 к.с. Река проходит несколько несложных и недлинных каньонов, небольшую котловину, заканчивается перед ЛП, на правой стороне которого видна уходящая вверх серпантинном тракторная дорога – результат недостроенной Камбаратинской ГЭС. Длина ~ 52 км.

6. Камбаратинский каньон. 5-6 к.с. Второй определяющий участок реки Нарын. Очень мощное (от 250 до 400 м³/сек) и трудноразведываемое препятствие. Общая длина около 15 км. Особо сложный начальный участок ~ 5 км.

7. Равнинный участок. До моста через Нарын, расположенного перед Токтогульским водохранилищем на автодороге Ош - Бишкек 12 км.

Мы проходили 5, 6 и 7 участки Нарына.

Ниже устья Кекемерена попадаются отдельные шиверы, горки с достаточно большими валами. Вскоре Нарын начинает прорезать поперечный хребет, образуя очень красивый каньон (фото 16). Препятствия имеются только во второй половине каньона, после поворота реки направо. В устье р. Турук мощные валы. Ниже ЛП долины Нарына несколько прижимов. Река выходит в широкую долину, характер которой сохраняется до Камбаратинского каньона. Через несколько километров, у устья ручья Бузтундык, расположена горка с довольно мощными валами и обливными камнями. Затем река вообще успокаивается. Лишь на крутых поворотах возникают слабые прижимы.



Фото 16. Нарын.

Остановились на ночевку в устье реки Толук. Поднявшись на 150-20 м вверх по долине, на ЛБ притока обнаружили отличную ровную травянистую поляну (фото 17). Самые резвые успели вечером подняться на ближайшую гору Кызыл-Мойнок (1370) с набором высоты около 370 метров. Подъем и спуск очень крутой.



Фото 17. Стоянка у р. Толук.

По всей видимости, скоро этот отрезок маршрута перестанет существовать. Кыргызстан, по сообщениям местной печати, намерен возобновить строительство Камбаратинской ГЭС и к 2010 году начать затопление реки.

07.10.2007 До Камбаратинского каньона препятствий нет. Высокий хребет, при пересечении которого образовался Камбаратинский каньон, хорошо виден уже за 15-20 км. Нарын начинает делать петли, за 2-3 км до выхода в каньон появляются галечные острова и отмели.

Ориентиром является стена сине-зеленого (или изумрудного, кому как нравится) цвета по ПБ непосредственно нависающая над ЛП у входа в каньон. Серпантин тракторной дороги, указанный в отчетах, почти не просматривается. С галечной отмели ПБ, при желании, можно подняться на верхнюю террасу, что позволяет детально рассмотреть препятствия, расположенные от ЛП каньона до начала правого.

Река слабо петляет, около 600 м препятствий нет. Метров за 100-150, после небольшого ПП видны валуны у ЛБ, там же улово.

1. Порог (5С). Слева гряда больших валунов, вся вода под ПБ падает с мощного слива, далее идет цепочка валов (фото 18). По центру поток переваливается через подводные камни и вертикально падает в пенную яму. Вариант прохождения под ЛБ возможен только в большую воду.

За ПП, от устья правого притока Каинды продолжение – 70-метровый участок с мощными валами, сливами, сильными навалами на камни.



Фото 18. Порог 1 Камбаратинского каньона.

После чисто скального коридора длиной 300-400 м огромные скалы справа отходят от реки. Нарын течет в каньоне с невысокими стенками из сильно разрушенных скал. Перед началом длинного ПП небольшие валы. Через реку перекинут подвесной мост.

2. Порог (5В). Разведка и страховка затруднительны. Начинается ниже моста с нескольких сливов, затем на крутом ПП сильный навал на несколько крупных валунов в центральной струе. Ниже находится горка с пенными ямами и валами, высотой некоторых более 3 метров.

В ее конце каньон заканчивается. Река очень круто поворачивает налево, более чем на 90°.

3. Порог. Следует сразу за поворотом. Вода скатывается по крутой горке, на выходе валы более 2 м. На берегах выходы невысоких скал, образующих ворота. Порог легко просмотреть справа. Ниже ворот река поворачивает направо. Здесь расположена мощная шивера, далее еще несколько.

Потом река успокаивается. После длинной петли на север Нарын входит в еще один красивый каньон, где препятствий практически нет. После каньона река входит в широкую долину. Ниже ЛП находится последняя шивера. За ней течение замедляется. На ЛБ заброшено строительство Камбаратинской ГЭС. Через 4-5 км Нарын пересекает шоссе Бишкек-Ош.

От реки Толук до входа в Камбаратинский каньон 45 минут сплава. Через 500 м после входа, на ПП пристали к ПБ и в 100 м впереди увидели камни у ЛБ и там же улово. Перечалились туда и осмотрели слив. Входили по языку. Двойка сразу за сливом соскочила со струи и подошла к валунам снизу на страховку.

Дальнейший путь проделали походной колонной.

Закончили сплав практически у самого моста около 15.15, что несколько раньше запланированного времени, машины еще не было, появилась возможность подсушить снаряжение.

Здесь уже есть сотовая связь. Позвонили домой и нашему водителю, который обещал через час прибыть. Недалеко от моста кафе и магазины, многие соскучились по пиву.

Около 19 часов, загрузив вещи на машину, тронулись в путь. Отметили в придорожном кафе окончание сплава по Кекемерену – Нарыну и остановились ночевать на берегу реки Кара-Суу.

7.3. Река Кызыл-Суу.

08-10.10.2007 Ближе к 17 часам подъехали к г. Ош. Не заезжая в него повернули налево и через километр остановились в небольшой гостинице. Проще говоря – это ночлежка для проезжающих, но там было самое нужное для нас – баня. Еще на подъезде позвонили людям, телефоны которых нам дал Сергей Воронин. Естественно рабочий день завершился и нами сегодня никто заниматься не хотел.

Группа имела пропуск на 9 человек в ЗПК Алайского и Чон-Алайского районов Ошской области. Дело в том, что десятый участник был заявлен за неделю до похода, поэтому пришлось вносить его фамилию в пропуск в Ошском погранотряде. К тому же на штампе были исправления ручкой, сделанные Ворониным, что сразу же вызвало недовольство.

Дело это нудное, долговременное и денежное. Ездить туда пришлось 3 раза и долго торчать около КПП, несмотря на четко оговоренное время встречи. В итоге получили бумаги только в 19 часов, заплатив 2000 сом. Из всего этого следует вывод – надо постараться определиться с составом группы заранее, чтобы по приезду избежать нервозности.

В другом месте, другой человек оформлял пропуск в ЗПК Таджикистана. Здесь все было быстрее и четче. Около 13.00 документы были на руках (15 евро с человека + 1000 сом за услуги). Но и здесь, как впоследствии выяснилось, нам оформили бумаги не в ту область. Почему-то в «Horizon Travel» решили, что мы отправляемся на Муксу и соответственно сообщили об этом в Ош, поэтому пропуск выдали на посещение Горно-Бадахшанской автономной области. О территориальном делении Таджикистана практически ничего не знали, поэтому полностью надеялись на Воронина и его знакомых в Оше.

Этот же человек посоветовал оформить временную регистрацию в Киргизии, что позволит якобы иметь меньше проблем при въезде в Таджикистан. Проконсультировались с Сергеем по телефону. Он категорично заявил, что это один из способов взять с нас лишние деньги и прислал в подтверждение факсом выдержки из Закона Кыргызской Республики «О внешней миграции».

Статья 6. «Граждане иностранного государства, в отношении которых действует безвизовый режим, могут въезжать, выезжать, следовать транзитом, передвигаться и пребывать на территории Кыргызской Республики по одному из действительных документов (паспорту или заменяющего его документу). Во время пребывания в Кыргызской Республике граждане этих государств освобождаются от регистрации заграничных паспортов, если срок их пребывания в Кыргызской Республике не превышает 60 дней (для граждан Российской Федерации и Республики Казахстан – 90 дней)».

В итоге были потеряны сутки. Двинулись от Оша только в 19.30 и ехали практически до полуночи. Дорога почти сразу теряет свою привлекательность, на участке в 70-80 км идут ремонтные работы. Далее, до пос. Сары-Таш старый, плохой асфальт, местами грунтовка. Ночевали за пос. Кичи-Каракол на высоте более 2500 м. Холодно и постоянный пронизывающий ветер, дров нет.

10 октября выехали рано. Вскоре после пос. Ак-Босого дорога серпантинном подниматься на перевал Талдык (3630), наивысшую точку на нашем пути. На вершине остановились. По слухам, в хорошую погоду (ярко светило солнце), отсюда просматривается пик Ленина. Не беремся утверждать так это или нет, но величественную вершину вдали видели.

От пос. Сары-Таш 10-15 км хороший асфальт, затем грунтовка. В Дароот-Каргоне множество магазинов, есть кафе и базар.

Остановились на берегу Ок-Суу, не доезжая до пос. Карамык. Собрали катмараны. Уже вечером руководители съездили на машине на киргизский пограничный пост, показали пропуска и маршрутную книжку, рассказали о планах пересечения границы по реке. Возражений не было. Далее, до таджикского поста, водитель по темноте ехать отказался, мотивируя это опасным состоянием дороги. Забегая вперед отметим, что он был абсолютно прав, в чем мы убедились на обратном пути. Даже при дневном свете дух замирает на отдельных участках. Когда кажется, что машина сейчас кувыркнется в пропасть. Решили, что шофер завтра утром поедет с документами на погранпост Таджикистана и предупредит о нашем прибытии.

Договорились с ним встретиться в устье Кичи-Карамыка на следующий день вечером. Кстати киргизские пограничники предупредили – там, где мы стоим, стоять нельзя, либо в поселке, либо на Кызыл-Суу выше по течению. Почему – не объяснили.

11.10.2007 Наутро, в предстартовой суматохе, просто напросто забыли отдать документы водителю.

Первые 3 км прошли по реке Ок-Суу. Воды конечно маловато, пару раз пришлось спрыгивать и проводить катамараны. Наверное в летнее время может представлять спортивный интерес при сплаве с верховьев. Через 23 минуты стрелка с Кызыл-Суу. Шли с вещами и продуктами на 2 дня в режиме полуперехода. Все описания реки относятся к далеким 80-м годам, последнее датировано 1990-м. Туристов здесь не было очень давно, что косвенно подтвердили местные жители, так и не вспомнив, когда здесь видели россиян. Была туристская группа из Франции лет 8-10 назад.

По техническим характеристикам на реке Кызыл-Суу можно выделить 4 участка:

1. От истоков до пос. Сары-Таш. Длина ~ 40 км. Река течет по мелкокаменистому руслу мелкими протоками. Ввиду малой воды сплав невозможен.

2. Верхняя Кызыл-Суу: от Сары-Таша до Дараут-Кургана. Длина около 100 км. Русло широкое, множество проток. На участке от устья р. Кашка-Су до устья р. Коман-Су река течет одним руслом. Дорога идет по ПБ.

3. Средняя Кызыл-Суу: от Дароот-Каргона до устья р. Ок-Суу. Длина участка 43 км. Река собирается в одно русло. На участке 2 простых препятствия. По обоим берегам идет дорога.

4. Нижняя Кызыл-Суу: от устья р. Ок-Суу до устья р. Муксу. Каньон Кызыл-Суу – длина 58 км. Почти на всем участке река течет в каньоне, где сосредоточены основные препятствия.

От устья р. Ок-Суу до р. Кичи-Карамык по ПБ идет дорога и тропа, по левому – тропа. От р. Кичи-Карамык по ПБ идет автодорога, левый для пешего хождения недоступен до к. Ачикальма. Ниже кишлака дороги идут по обоим берегам до к. Карасай. От Карасая до устья Муксу дорога идет по ПБ, но далеко от реки. По ЛБ можно пройти только с альпинистским снаряжением.

После впадения Ок-Суу, Кызыл-Суу собирается в одно русло и представляет собой мутный поток красно-коричневого цвета (название в переводе – красная вода) с расходом примерно 70-80 м³/сек. Практически сразу река входит в каньон.

1. Порог 4 (6В). Самое сложное препятствие на реке. Через 500 м от Ок-Суу за локальным ПП по ЛБ начинается отвесная стена, высотой 40-50 м, сложенная красным конгломератом, являющаяся хорошим ориентиром. Перед порогом галечный островок, который может исчезнуть при большем уровне воды. По информации местных жителей перед скалой вверх поднимается тропа и обходит каньонный участок. ПБ сложен серыми основными породами и намного выше левого (фото 19). По нему, вокруг горы, вдали от реки идет дорога.



Фото 19. Общий вид порога 4 с тропы обноса ЛБ.

Порог начинается с шиверы, переходящей на ПП реки в крутую горку с массой обливных камней, сливов и бочек (фото 20). За горкой, на ЛП, шивера 50 м. В этом месте через реку натянуты троса навесной переправы и слева впадает ручей. Далее длинная череда прямых и косых сливов, высотой до 2,5 м, с бочками среди множества обливных и нескольких надводных валунов, с сильными навалами на них, серия мощных валов. Через 200 м следует ПП (фото 21), за ним река с небольшим зигзагом плавно крутит вправо. Характер реки после поворота остается прежним еще 150-200 м, потом порог переходит в шиверу. Общая длина препятствия около 600 м.

Разведка первой трети порога с тропы ПБ. Далее следует крутая осыпь, до ПП просмотр по ней теоретически возможен, но очень опасен (подтвердилось на практике, пришлось вернуться метров через 30-40). По навесной переправе можно переправиться на ЛБ и с обзорной площадки осмотреть вторую треть препятствия. Нужно только учитывать, что с высоты сильно скрадывается мощность порога и осмотр делается вдогонку, т.е. плохо видна высота сливов. Разведка заключительной части с высокого ЛБ, либо снизу, после обхода препятствия по тропе ЛБ. Надежную страховку можно организовать только в конце порога. Порог очень мощный с самого начала и до конца. Промежуточная чалка если и возможна, то только за ПП, там с ЛБ выступает гряда камней. Но она будет очень проблематичной на очень мощной струе.

Обнос вещей возможен по такой схеме: вначале по ПБ, переправа на левый и далее по тропе, которая идет от смотровой площадки, либо по тропе ЛБ от начала порога. Обнос длинный и достаточно трудный.



Фото 20. Порог 4. Горка (с видео).

Порог проходили с вещами, вначале тандемом две четверки, затем двойка. Половину препятствия придерживались левой половины реки, далее по центру струи. Не удалось полностью избежать навалов на камни, но в основном прохождение можно назвать хорошим. Чалились на ЛБ. Порог производит впечатление: очень мощный, длинный, опасный, выматывающий. Судя по имевшимся у нас описаниям, он сильно изменился.

Дальнейший участок шли колонной, очень аккуратно, приставая к берегу в сомнительных местах и просматривая участки реки.

От порога на реке практически сплошная мощная шивера, встречаются высокие валы, отдельные сливы и бочки. Порог 5, упомянутый в лоциях, не выделяется на общем фоне реки. Это слив, высотой около метра, меж обливным и надводным камнем.

Обнаружили его случайно, пристав в очередной раз к берегу для просмотра. ЧХВ между порогами 4 и 6 – 18 минут.



Фото 21. Порог 4. На ПП (с видео).

2. Порог 6 (6А). Ориентиром является крупный скальный обломок за ЛП реки, лежащий в русле ближе к ПБ. Форма необычная, в верхней части выступает нос, повернутый к ПБ. Издали видно узкую галечную щель ручья, впадающего с ЛБ (сам берег до притока – стена красно-коричневого цвета, высотой 50-60 м).

Начинается с разгонной шиверы от скального обломка. Сразу за ПП реку преграждает гряда полуобливных и обливных камней со сложными проходами и сливами (фото 22). Далее река сжимается выступающими с ЛБ камнями до 13-15 м. За сужением вода обрушивается 1,5-метровым сливом с мощным котлом и практически сразу 2 больших валуна по центру реки с шириной проходов около 4 метров (фото 23). В конце выходная шивера. Общая длина порядка 300, основной части 80-100 метров, падение 6-7 м. Порог мощный и зрелищный. Разведка по ПБ вдоль воды.



Фото 22. Порог 6.



Фото 23. Порог 6. Перед валунами.

Избрали различные варианты прохождения: К2 – под ПБ, К4-1 по центру, К4-2 – слева, шли с вещами.

За порогом уклон заметно уменьшается, течение реки носит более спокойный характер.

Порог 7 очень простой (с трудом идентифицировали), расположен за галечным островком (будет залит при повышении уровня воды) на ПП. От 6 до 8 порога 29 минут сплава.

3. Порог 8 (5А). В русле разбросаны огромные обломки скал, видимые издалека. За ними короткая горка со сливами и валами. Порог достаточно простой, но необходимо сделать разведку и наметить линию движения. Осмотр по ЛБ. При увеличении уровня воды сложность существенно увеличится.

Проходили разными вариантами: четверки слева, К2 – с зигзагом среди больших глыб.

Порог 9 не обнаружили, по логичности он начинается за 150 м до моста и продолжается до устья Кичи-Карамыка. На этом месте гладкий быстроток и слабая шивера. От порога 8 до моста 9 минут. Общее ходовое время от р. Ок-Суу до моста у р. Кичи-Карамык 1 час ровно.

Метров за 700 до моста увидели на высоком берегу Жору (шофера), он размахивал руками и что-то кричал. С трудом поняли, что он хочет, чтобы мы причалили. Такой возможности не было, ПБ в этом месте – узкая полоска прибрежных камней и скальная стенка 20-25 м высотой, подняться на которую можно лишь с альпинистским снаряжением. Еще через 400-500 м увидели выбегающих людей на высоком берегу, один из них вскинул автомат и одна за другой раздались две очереди по 3 выстрела. Пограничник стрелял с одной руки, не прицельно, но автомат был направлен в сторону катамаранов, а т.к. участок каньонистый, по берегам много огромных камней, любой рикошет мог стать роковым для нас. Чалка была произведена в аварийном режиме.

Половина группы отправилась наверх, остальные остались у катамаранов. Через некоторое время к оставшимся людям подошел пограничник, передернул затвор и пару раз выстрелил над головами, затем, ослабившись, протянул руку, здороваясь. Зачем была нужна эта демонстрация силы и безнаказанности, мы так и не поняли.

Также не очень понятна вся стрельба. Наш водитель сообщил пограничникам, что по реке идет группа туристов из России на трех катамаранах, документы и пропуска находятся на руках, остановка запланирована у моста (нам не дали дойти до него метров 80-100).

На погранзаставе нас сразу же обвинили в незаконном пересечении государственной границы и, посмотрев на бумаги, объявили, что здесь находится мы не имеем право, т.к. пропуск у нас в Горно-Бадахшанскую АО, а мы находимся в специальном пограничном районе. Никакие объяснения, что пропуск выдал представитель Таджикистана в Киргизии, знающий наш маршрут, во внимание не принимались.

Командир заставы послал машину в кишлак Карамык, чтобы там запустили генератор и подали электричество (иначе телефоны не работали). Начались долгие телефонные

переговоры в присутствии руководителей группы. Велись они по-таджикски, но что-то понять было можно. Так, после несколько раз прозвучавшего слова ангар был задан вопрос – если в группе женщины. Понятно, что нас хотели запереть до утра в металлическом ангаре. Пришлось и нам объяснять по телефону, кто и когда нам выдал пропуск, наше гражданство, цели поездки и т.д. Уже по приезду в Россию, мы узнали, что с 3 по 10 октября Таджикистан закрывал границы с соседними государствами в связи с саммитом глав государств СНГ. Мы пересекли границу 11 числа и видимо попали под остаточные явления усиленного режима.

В итоге нам было приказано разобрать катамараны, погрузить все в машину и следовать в пограничный отряд в поселке Джиргаталь. Все делалось под надзором пограничников с оружием в руках. Ехали на нашем УАЗе в сопровождении майора (командира заставы) и сержанта с автоматом. В дороге разрешили нам поужинать в придорожной столовой. Расплатились сомами, других денег у нас не было.

Приехали в отряд уже в час ночи. Пригласили вначале руководителя группы, через полчаса всех остальных. Написали объяснительные, наши данные занесли в компьютер и по приглашению командира отряда отправились ночевать в пустующую казарму, нам принесли матрацы, ватные одеяла, чай, сахар и лепешки.

Обобщая все разговоры можно изложить следующее. Командир отряда (полковник) сразу затребовал маршрутную книжку и пожурил майора (командира заставы), что тот не удосужился проверить ее, что у туристов свои порядки, что президент Таджикистана выпустил недавно закон о развитии международного туризма и они должны исполнять его, что на реке нет никаких знаков о границе, хотя они в обязательном порядке должны быть, что пропуск выдан их полномочным представителем в Киргизии и в совокупности с маршрутной книжкой является законным основанием для сплава по реке Кызыл-Суу. Нам объяснили что человек, выдавший пропуск, обязан был телефонограммой уведомить пограничников о прохождении группы по реке, но почему-то не сделал этого. Вели себя пограничники корректно и вежливо, извинились за все происшедшее, разрешили продолжить маршрут и пожелали удачного сплава.

12.10.2007 Утром на нашем пропуске написали резолюции на таджикском языке командир заставы и капитан пограничного отряда. Печать не поставили, в административно-хозяйственной части никого не было, объяснили – на заставе проштампуют. В хорошем настроении двинулись в обратный путь. Зря радовались. Люди, не верьте никому. Требуйте писать по-русски и поставить печать.

Ехали в сопровождении сержанта, майор остался в отряде. Прапорщик, будучи старшим на заставе, разговаривал с нами на повышенных тонах:

- С кем общались в отряде? Кто сказал, что вам можно продолжать маршрут? Какой полковник? Нет у нас таких. И пошел он... Почему на резолюции нет печати? Это подделка и липа. Ничего не знаю, печать должна стоять. Пропуск недействителен.

Потом у него появилась мысль, что глупо обвинять русских в подделке надписи на таджикском языке:

- И вообще здесь указано, что я должен выдворить вас с территории Таджикистана. Читайте, здесь черным по-белому написано.

Как будто мы можем что-то понять... Никакие объяснения и доводы не принимались. На предложение позвонить в отряд он ответил, что электричества нет, и не будет, поэтому звонок невозможен. На предложение заплатить штраф и отпустить нас с миром призадумался, но, услышав про сумму в 1000, затем в 2000 сом прекратил разговор.

Дать больше мы просто не захотели. Денег лишних не было, да и не факт, что его устроила бы сумма, скажем в 5000 рублей. Потом у нас появилась информация, что в прошлом году группа, ехавшая с Муксу и оформившая все документы в погранотряде, заплатила этому же прапорщику 500 долларов (запрашивалась первоначально 1000\$), чтобы выехать с территории Таджикистана. Все дело происходило также в отсутствие командира заставы. В этом году новгородская группа, идущая тем же маршрутом отдала 15000 руб. Кроме того, водитель заплатил 3000 руб. и отдал 40 л солярки.

На таджикской границе сложилась своеобразная такса – 100\$ с человека, а там кто как сумеет договориться. Таких денег у нас однозначно не было, да и кто мог поручиться, что на обратном пути с нас не потребуют очередную мзду.

На просьбу вернуть пропуск прапорщик ответил категоричным отказом. Наверное, не хотел, чтобы оставались какие-то улики.

Создалось впечатление, что мы присутствовали на тщательно спланированном спектакле с хорошей режиссурой и заранее расписанным финалом – как вы ребята ни крутитесь, а платить все равно придется.

Два запасных варианта отпали, остался последний. Не ясен был и вопрос с уровнем воды на Гульче и Куршабе – пригодны ли реки в октябре для сплава. Поехали. В Карамыке что-то случилось с карбюратором, пришлось остановиться на ремонт, использовали вторую половину дня для просушки снаряжения, которое упаковали вчера в сыром виде.

Не пройденный нами участок Кызыл-Суу приведен в приложении 8.4.

7.4. Реки Гульча и Куршаб.

13-14.10.2007 После пер. Талдык и пос. Ак-Босого начинаются истоки Гульчи. Достаточно полноводной она становится после правого притока – р. Терек-Суу. Видимо летом можно начинать сплав от стрелки. Мы остановились в 20 км ниже – не доезжая километра до пос. Кун-Элек, когда Гульча принимает справа еще один многоводный приток – р. Чонг-Белелю. В этом месте река делает петлю, отходя в сторону от поселка, и входит в каньон. Местные жители здесь и далее называют ее Дарья-Гульча или просто Дарья. В третий раз за поход собрали катамараны (фото 24).



Фото 24. Стапель на р. Гульча.

Информация по этим рекам была совсем скудной, поэтому шли весь маршрут в режиме первопрохождения.

Маршрут по рекам Гульча – Куршаб можно разделить на несколько участков:

1. Собственно река Гульча от пос. Кун-Элек до левого притока – р. Джийлы-Суу. Общий фон 2-3, постепенно упрощающийся до 1-2 к.с. Длина около 30 км.
2. Река Куршаб до 1 каньона. Продолжительность 15-16 км. Река течет по широкой долине, разбиваясь на рукава. Одно препятствие – низкий автомобильный мост, требующий обноса.
3. 1 каньон. Около 3 км. На участке два непроходимых препятствия: первый завал и водопад, а также сложный порог №2 (6В).
4. Простой участок до 2 каньона. 5-6 км. Два не очень сложных препятствия.
5. 2 каньон (6 км). От преп.8 до автомобильного моста. Здесь расположены второй и третий завалы, а также несколько многоступенчатых препятствий, самые сложные № 8 (6А) и 10 (6А).
6. От 2 до 3 каньона. Около 16 км. Река течет по широкой долине.
7. 3 каньон Куршаба. 7-8 км.
8. Участок до автомобильного моста. 14 км.

Мы прошли 1-6 участки.

В непродолжительном каньоне после старта в середине крупные глыбы, узкие проходы. Далее препятствий практически нет, редко встречаются небольшие сливы и непродолжительные шиверы. Расход воды – менее 20 м³/сек. В большом поселке Гульча слева впадает приток – Джайлы-Суу. От него река носит название Куршаб. Перед стрелкой автомобильная дорога поворачивает налево и по долине Джайлы-Суу уходит на Ош.

На всем протяжении сплава по берегам много любопытствующих – машут руками, кричат. Причем не только дети, но и взрослые. Проезжающие мимо автомобили сигналият. Видимо туристов здесь давно не было.

Дошли до поворота дороги. УАЗ стоит здесь. Пока водитель ждал нас, успел познакомиться с местной жительницей и попросить у нее приюта. Погрузили катамараны на машину, проехали назад пару километров и захали на большую отгороженную территорию частных владений. На большой поляне поставили палатки и переночевали.

15.10.2007 За поселком Куршаб совсем успокаивается, разбивается на протоки. Через несколько километров очень низкий автомобильный мост, проход под ним невозможен. Обнос несложный по любому берегу. Такой характер река сохраняет еще около 8 км, по берегам поселки. Горы постепенно подходят ближе.

Ориентиром начала 1 каньона Куршаба можно считать пешеходный мост. От него оба берега становятся высотой 15-20м, расход воды немногим более 25 м³/сек. Через 500 м после моста

1. Порог. Короткий 60-70 м – пара сливов и валы.

Далее река делает несколько поворотов вправо-влево, дорога по ЛБ постепенно забирает вверх. За очередным поворотом по центру реки галечный островок (при большем уровне воды – мелководье) и на ЛБ большая ровная поляна, чуть выше еще одна ровная полка. От мостика до них около 1,5 км. От поляны, после ПП, река течет прямо около 100 м.

2. Порог (6В). ПБ – скальная стена, левый – высокий крутой склон. Начинается на ЛП реки сливом, разделенным острым зубом. По обе стороны слива на выходе камни. Далее река сплошь завалена большими скальными глыбами, которые образуют вначале узкий желоб, а затем сложный лабиринт с узкими проходами (фото 25, 26). На всем протяжении порога вода падает сливами до 2 м высотой с бочками. Чистых проходов и сливов практически нет. Длина 150-200 м, общей перепад 12-15 м. За порогом небольшой участок (30-40 м) гладкого быстротока. Глобальная разведка по высокому ЛБ, детальная – с прибрежных камней, причем прохода от поляны до порога у кромки воды нет. Надежная страховка только за препятствием.

У поляны причалили, произвели разведку. Желаящих попробовать свои силы набралось только на два экипажа. К4-1, на входе сел рамой на камень у скалы ЛБ, в середине порога навалился на валун, а ближе к концу крутанул вокруг оси, задев камень. К2 повторил первую ошибку четверки и в желобе один из сливов прошел боком.

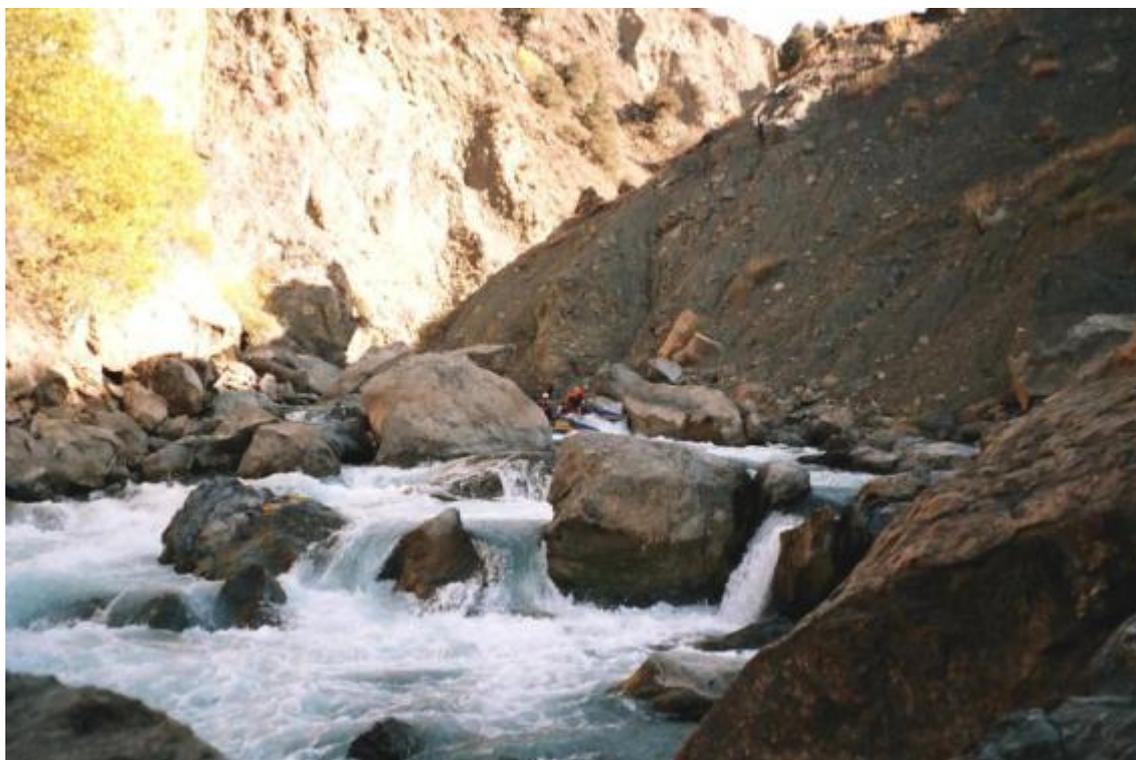


Фото 25. Порог 2.



Фото 26. Порог 2.

3. Первый завал (6С). Непроход. За быстротоком следует 150-метровый участок, где вода скачет через россыпь обливных камней, потом появляются крупные камни и на ПП река перегорожена громадными скальными обломками, причем в трех местах, друг за другом (фото 27). Вода просачивается в узкие щели между ними. Участок до завала в принципе проходим, есть небольшой улов на повороте у ЛБ, но слишком велика вероятность быть унесенным в завал при малейшей ошибке, с самыми плачевными последствиями.



Фото 27. Первый завал.

Далее река делает левую крутую дугу. На ее окончании
4. Водопад (6С). Непроход. Перед препятствием в русле лежит скальный обломок, оставляющий неширокие проходы справа и слева. За обломком вода узким потоком двумя

ступенями обрушивается вниз и крутой спиралью в узком желобе обходит скалу ПБ, создавая на выходе огромный косой вал (фото 28). Общий перепад – около 10 метров.

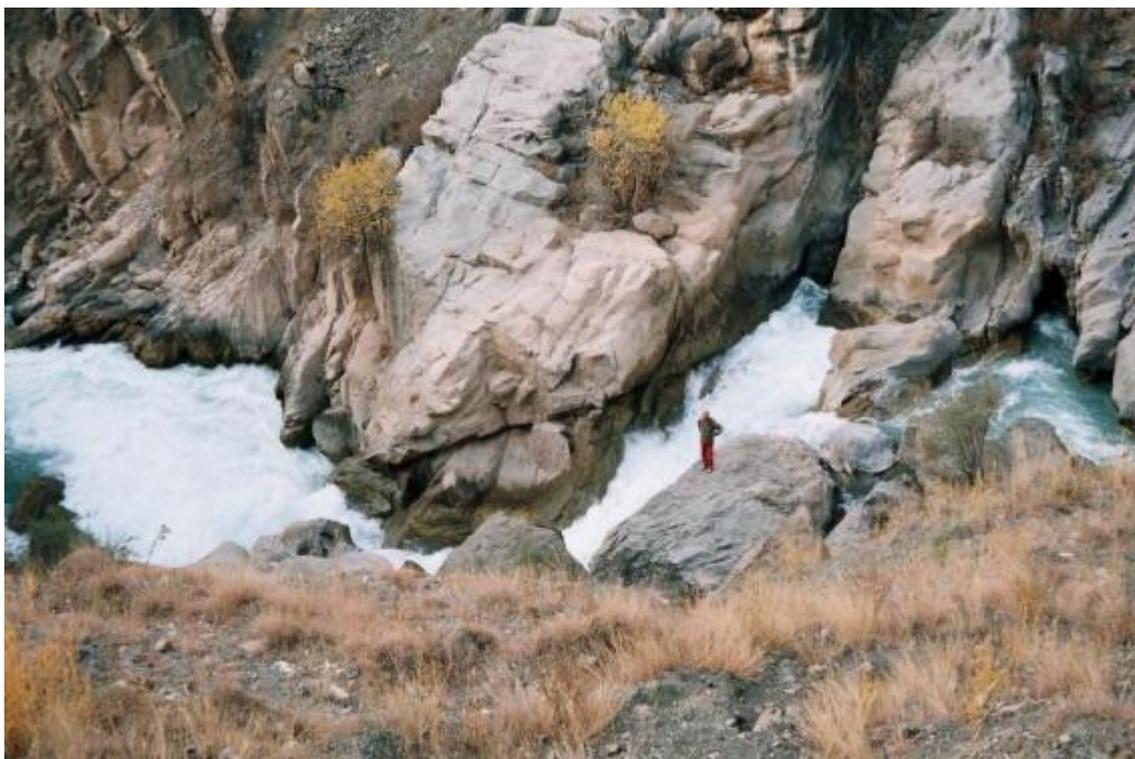


Фото 28. Водопад.

5. Пороги (5С). За водопадом река около 300-350 м течет в узком каньоне, высотой стенок 40-50 м. Есть несколько мощных сливов. Полностью просмотреть участок затруднительно (фото 29).

Для любителей острых ощущений за водопадом есть пара очень сомнительных мест для спуска катамаранов с применением веревки и скалолазного снаряжения. Время и силы, затраченные на преодоление этого кусочка реки, вряд ли будут оправданы.

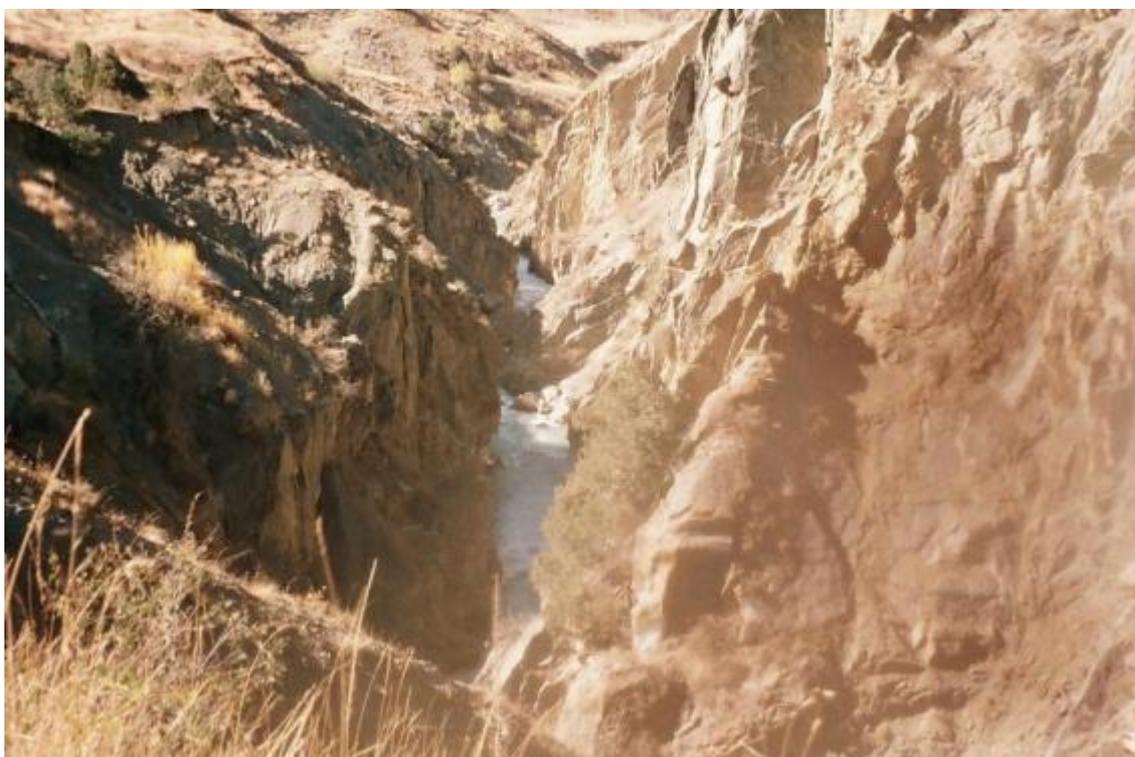


Фото 29. Куршаб за водопадом.

Далее ЛБ понижается и в 25 м над водой хорошая травянистая полка, удобная для стоянки. Здесь же стоит дом, живут скотоводы. На реке за каньоном 2 деревянных моста, сюда спускается колея.

После прохождения порога 2 вытащили катамараны вверх, на дорогу и отвезли за каньон. Попросили у местных разрешения остановиться на ночевку, возражений не последовало. Вечером они приходили в гости, общались в основном с Жорой, русский знают плохо. Пока было светло, сделали дальнюю разведку, километров на 5-6 вниз по течению.

Далее, вплоть до автомобильного моста на выходе из 2 каньона по ЛБ идет грунтовая автомобильная дорога на высоте от 10 до 30 м от реки.

16.10.2007

От деревянных мостов река спокойно течет около километра.

6. Шивера-порог. Начинается за ЛП напротив узкой щели высохшего ручья. На входе 2 пологих слива и далее россыпь обливных и полубливных камней.

После препятствия река успокаивается на 20 минут, встречаются слабые шиверы. После ЛП долины на правом, низком берегу множество удобных полян для стоянки. Вдоль реки много деревьев. За третьей парой тросов навесных переправ река делает крутой, под 90° ПП. В этом месте дорога, пожалуй, единственный раз опускается к реке на высоту 4-5 м. У ЛБ небольшое улово.

7. Порог (4С). Начинается за ПП. Насчитывает 3 ступени, самая сложная первая. В ней множество камней различного калибра с навалами на них, сливы (фото 30). Проход извилистый. Далее, после ЛП, шивера около 80 м и мощный слив 1,5 м через гряду подводных камней с боем в скалу ПБ. Левая часть реки в этом месте перегорожена валунами. Через 80-100 м третья ступень – короткая горка с навалом на скальный обломок, служащий центральной опорой для деревянного моста.



Фото 30. Порог 7. Первая ступень.

После осмотра по ЛБ прошли порог. К4-1 немного неожиданно для всех умудрился налететь на камень.

За порогом скорость течения реки становится заметно быстрее. Через ~ 2 км за ПП впереди в 100 м у ПБ виден треугольный камень, наклоненный к воде. Чалка около него на ЛБ, здесь уже видно гряду больших камней, перегородивших реку.

ПБ – высокая скальная стенка, таким он продолжает оставаться вплоть до автомобильного моста. Порог можно считать началом 2 каньона Куршаба.

8. Порог (6А). Общая длина ~ 500 м. Насчитывает 6 ступеней, первые пять ярко выраженные, шестая объединяет в себя несколько локальных сливов. Наиболее сложные первая (6А, в нашу воду непроход), вторая (5В) и пятая (5С). В этих ступенях скальные обломки и камни создают

сложные лабиринты, вода падает сливами до 1,5-2 м. Между ступенями короткие участки быстротока.

Промелькнула идея наехать правой гондолой на зуб в первой ступени (для двойки, более маневренной, чем четверки), но пропала при более детальном просмотре – края у камня острые и разрезать чехол можно элементарно. При повышении уровня воды даже на полметра откроется проход под ЛБ. Обнесли катамараны за вторую ступень, спустили вниз на веревках. Здесь хоть какие-то камни, а за первой – сыпучая осыпь. Прошли оставшуюся часть порога колонной, причалили за ЛП к берегу, осмотрели следующий участок с дороги.

За ЛП река успокаивается на 150 м, следует очередной ПП. За ним, на протяжении более километра

9. Сливы (5А), разделенные участками быстротока. Практически все они либо разорваны скальными обломками и камнями на части, либо осложнены выступающими с берегов валунами, либо очень узкие (фото 31). Более сложна заключительная часть.

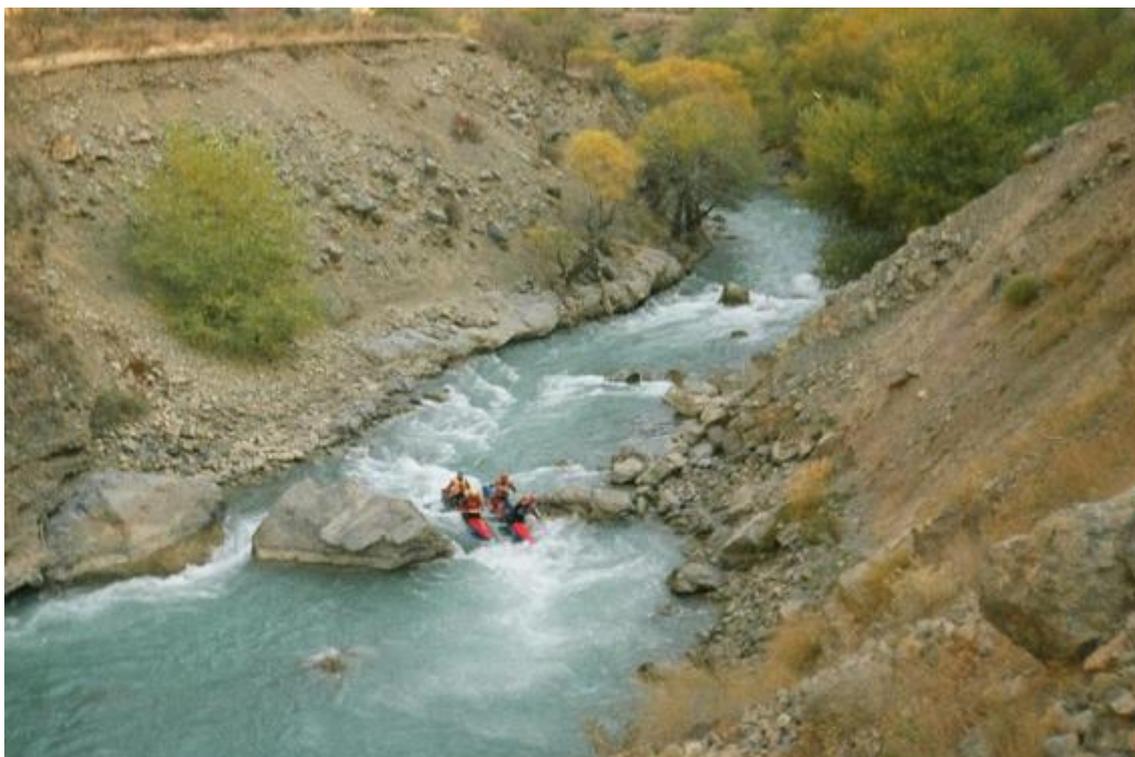


Фото 31. Препятствие 9. Начало.

Где-то в середине этого участка на ЛБ (река плавно крутит левую дугу), на высоте 10-15 м от воды есть большая ровная травянистая полка. Это единственное место во 2 каньоне, где можно разбить удобный комфортный лагерь. Дров вокруг очень много.

Здесь пообедали. К этому времени в группе было трое больных: один с поносом, второй с температурой, третий серьезно потянул мышцы спины. Были и разговоры о смысле такого прохождения, с бесконечными разведками и очень трудоемкими обносами. Действительно река неординарная, завального типа, с большим количеством непроходов. Большие стены и узкие проходы в порогах сильно давят на психологическое состояние участников. Сплав превращается в тяжелые вытаскивания катамаранов на крутые склоны от 10 до 30 метров высотой, спуск судов обратно, зачастую на веревках.

В итоге решили провести дальнюю разведку и заночевать здесь. Вечером сформировали 2 экипажа, готовых продолжить прохождение реки, один катамаран разобрали.

17.10.2006

10. Порог (6А). Имеет 3 ступени, наиболее сложная – первая. Ориентиром препятствия являются 2 больших треугольных камня под ЛБ на прямом участке реки, между ними около 100 м.

Второй булыжник – это уже порог, прямо перед ним стоит еще один крупный камень, по обе стороны сливы 1,5-2 м. Правый проход осложнен надводными камнями, в левом – сильный навал на треугольный скальный обломок. Проходы очень узкие, не более 3 м (фото 32). Далее камни, выступающие с обоих берегов, попеременно отжимают поток, на последний валун сильный навал. Вода падает сливами. Длина ступени ~ 80 м, за ней столько же быстротока, есть возможность чалки на ЛБ и хорошей страховки.

Во 2 ступени гряда камней отжимает поток к скальной стенке ПБ, который падает мощным сливом около 1,5 м высотой с очень неприятным подсосом в карман стенки.

Далее около 60 м сильной шиверы, и два слива, первый из них мощный, около 1,5 м в воротах между скальной глыбой ПБ и большим камнем в русле (фото 33).

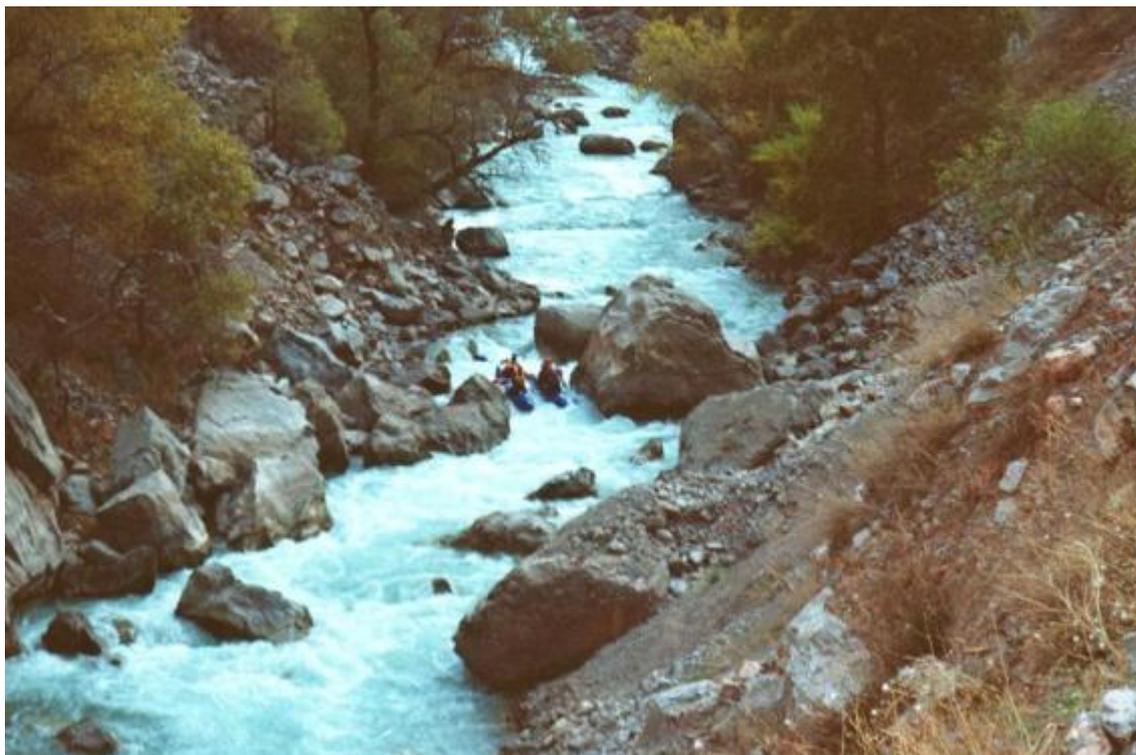


Фото 32. Порог 10. Первая ступень.

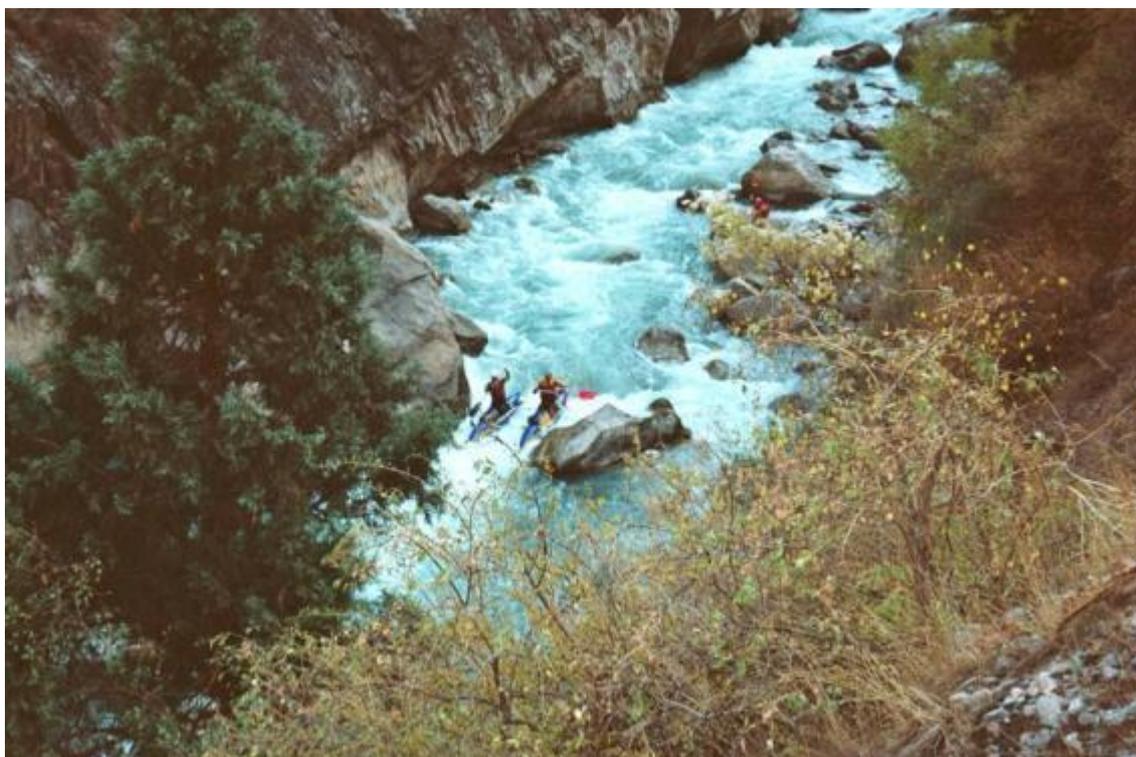


Фото 33. Порог 10. Третья ступень.

1 ступень двойка шла правым вариантом, налетела на камень и сливы прошла боком, зачалилась на ЛБ за ступенью. К4-1, посмотрев на выкрутасы К2, шел слева и удачно. Во второй ступени К4-1 прижало к скале ПБ.

После порога река успокаивается и течет прямо, есть еще несколько простых сливов. На крутом ПП с ПБ выдаются скальные наплывы, сжимая реку. За поворотом, метров через 50 следует

чалиться к каменной осыпи ЛБ. Еще через 150 м огромный скальный обломок, выступающий с ЛБ – последнее предупреждение. За ним река делает небольшой зигзаг и упирается в завал.

Прошли участок тандемом, у каменной осыпи причалили и вытащили на дорогу катамараны, погрузили на багажник машины.

На ПП долины на дороге очень неприятный участок. Слева скала, справа обрыв, очень узкая колея, которая периодически размывается ручьем и осыпается. Пройдет и то с большим трудом, автомобиль не больше нашего. С волнением наблюдали, как это проделывал Жора. Подобное же место есть где-то перед 1 каньоном, но оно менее экстремальное.

11. Второй завал (6С). Непроход. На протяжении 150 м реку перегородили многочисленные булыжники разных размеров (фото 34). Ширина проходов менее метра.



Фото 34. Второй завал. Начало.

12. Порог (5В). Следует сразу за завалом. Длина 100-150 м. Сливы, много камней.

После порога простой участок реки около 800 м. Ориентиром следующего препятствия является огромный камень по центру реки, больше похожий на акулий плавник, но почему-то сразу окрещенный группой как «Пасть кашалота». Справа от него мощный слив. Через 250 м

13. Третий завал (6С). Непроход. Огромные скальные глыбы полностью перегородили реку. Вода просачивается среди них тонкими ручейками, совсем теряясь среди этого нагромождения. Видимо в воду рухнул порядочный кусок правой стены и завалил реку на протяжении 80 м (фото 35).

Сразу за завалом автомобильный мост. Дорога переходит на ПБ. Горы отходят в стороны.

Обвезли сразу оба завала. Идти этот участок ради одного недлинного, не определяющего порога (каких было много на маршруте), не имело никакого смысла. Да и выносить катамараны перед третьим завалом мягко говоря затруднительно – сплошная высокая осыпь. Опустили суда на веревках с ЛБ перед мостом, более лучшего места поблизости не нашли (фото 36).



Фото 35. Третий завал.



Фото 36. Спуск катамаранов за 3 завалом.

После моста река течет в коридоре, высотой стенок ~ 15-20 м, берега то скальные, то крутые осыпи. Постепенно они понижаются, река выходит в широкую долину. На берегах раскинулись поселки, самый большой из них – Кызыл-Суу. Река делится на протоки, но основная везде легко определяется. Скорость течения остается высокой.

Остановились за поселками на ПБ. Солнце и ветерок позволили быстро высушить снаряжение. Около 17 часов выехали.

Вскоре начинается 3 каньон Куршаба, который тянется 7-8 км. На входе – мощный порог. Дорога постепенно забирается вверх и идет высоко над рекой. Увиденное из машины позволяет предположить, что препятствия, по большей части, расположены в первой половине каньона. После каньона река выполаживается. Сплав можно закончить у автомобильного моста, когда дорога переходит с одного берега на другой.

По нашим данным, в 1 км выше выхода Куршаба в долину, расположено водозаборное сооружение. Что оно собой представляет – не знаем.

Очень жаль, что 3 каньон не смогли пройти, купленные билеты с фиксированной датой отъезда не позволили продолжить сплав. Вот когда аукнулись 2 потерянных дня при оформлении пропусков и разборках с пограничниками.

18-20.2007 *Еще два дня на машине. Были 2 ночевки в палатках, заснеженный перевал Алабель (3169) (фото 37). Общий пробег по дорогам Киргизии и Таджикистана подошел к отметке в 2500 км.*



Фото 37. На перевале Алабель.

В Бишкеке расположились в достаточно комфортной гостинице «Казахстан», она расположена совсем близко от «Горизонт Тревел». Один из членов группы имел неосторожность выйти из гостиницы без документов, был задержан, и попал под жесткий прессинг местной милиции. Готовность предъявить паспорт, лишь бы дали возможность дойти до гостиницы, не принималась во внимание. Его усадили в машину, грозились отвезти в отделение и задержать до выяснения личности. Пришлось элементарно откупиться.

На следующий день, на рынке, задержали еще трех человек, препроводили в отгороженную комнату, заставили достать все из карманов, проверили паспорта и билеты, но отпустили. Видно было по поведению милиции, что хотелось придраться к чему-нибудь и получить хоть какие-то деньги.

20 октября посетили рынок и сели в поезд. На удивление на обратном пути проводники ничего не просили провезти через границы в наших купе. Продолжили эксперимент по проезду без взвешивания рюкзаков. В этот раз это никого не интересовало.

Наученные прошлым опытом, день рождения одного из участников отметили за закрытыми дверями купе, без излишнего шума.

В Екатеринбурге нас встречала арендованная «Газель», и через два с небольшим часа доставила в Нижний Тагил.

8. Порядок прохождения и страховка.

На всех реках первым шел К2, как более маневренное судно, далее К4-1, К4-2. Препятствия проходили в таком же порядке, кроме порогов 6В категории сложности.

Страховка осуществлялась в препятствиях 5В к.с. и выше тремя спасконцами за порогом, кроме того, катамаран прошедший первым, оставался в стременах для страховки с воды. Каскады 15-19, 33-36 на Кекемерене проходили колонной с взаимостраховкой.

В порогах 6В порядок движения – К4-1, К4-2, К2. В пороге «Тура-Гоин 2» один спасконец выставляли за вторым ключевым сливом, еще два – за третьим. В пороге 4 на Кызыл-Суу обе четверки шли тандемом с взаимостраховкой, далее двойка. В препятствии 2 на Куршабе кроме спасконцов на участке быстротока за порогом был поставлен «живец», чтобы исключить попадание человека в завал, в случае отрыва от катамарана.

На каждом катамаране было по 2 запасных весла.

9. Итоги, выводы, рекомендации.

1. Группой уверенно и надежно, без лишнего риска, пройдена связка интересных рек, очень разных по характеру, набору препятствий и расходу воды. На три четверти выполнен основной маршрут. Составили современное техническое описание верхней части каньона Кызыл-Суу и двух каньонов реки Куршаб.

2. Изначально не ставилось основной задачей сверхбыстрое прохождение рек. Больше внимание уделялось полноте прохождения и безопасности.

3. Маршрут Кекемерен – Нарын хорошо освоен водниками в последние годы. Его достоинства – простая, непродолжительная заброска, интересные и сложные пороги. К сплаву в условиях воды ниже средней следует относиться серьезно. Препятствия не становятся проще, они становятся другими, более техничными.

4. На реке Кызыл-Суу пройден верхний, наиболее сложный участок каньона. Планам по полному его прохождению помешали таджикские пограничники. Особенность порогов Кызыл-Суу – их мощь.

5. При прохождении Кызыл-Суу рекомендуем останавливаться у притоков. Воду бурого цвета с мутной взвесью пить неприятно, а может быть и вредно.

6. Река Гульча от пос. Кун-Элек спортивного интереса не представляет.

7. Сплав по реке Куршаб логично начинать либо от пос. Гульча, либо от автомобильного моста, либо от начала 1 каньона. В первом и втором случаях появляется время для вкатывания экипажей, пусть и по простой воде.

8. Река Куршаб завального типа, очень трудоемкая, с большим количеством обносов. Сплав по ней более логичен в августе-сентябре, по более высокой воде, хотя перепады уровня (судя по береговым отметкам) не очень значительные.

9. Маршрут Гульча – Куршаб достаточно короткий и рекомендуется в связке с другими реками, то же самое можно сказать о Кызыл-Суу.

10. Проблем с дровами на всех реках не существует.

11. Фирма «Horizon Travel» из опыта двухлетнего сотрудничества показала себя хорошим партнером при совершении путешествий внутри Кыргызстана. С маршрутами, охватывающими территорию двух государств, возникают большие проблемы.

12. При сплаве в приграничных районах желательно определиться с составом группы заранее. Внесение в пропуски дополнительных людей отнимает много времени и денег.

13. При составлении маршрута с пересечением границ (особенно по реке) надо очень тщательно прорабатывать этот вопрос.

14. Проблемы на киргизско-таджикской границе вряд ли будут решены в ближайшее время. Даже при наличии всех правильно оформленных документов надо быть готовым к расходам, причем немалым. При регистрации пропусков в пограничных отрядах надо следить, чтобы резолюции были на русском языке и заверены печатью.

15. Машина сопровождения позволяет проходить почти любые связки рек, легко переходить на запасные варианты маршрута, сокращает время и существенно облегчает работу в случае продолжительных обносов, позволяет сплавляться на легких маневренных судах и не экономить на весе продовольствии. Аварийный сход с маршрута возможен практически в любом месте и в любое время. Желательно обеспечить водителя рацией для связи с группой.

16. Во время прогулок по городам и поселкам Киргизии необходимо иметь при себе документы и желатьеьно передвигаться группами.

10. Приложения.

10.1. Внутримаршрутные расстояния.

- г. Бишкек – пос. Кожомкул 180 км,
- мост на трассе Бишкек-Ош – г. Ош 370 км,
- г. Ош – пос. Гульча 105 км,
- пос. Гульча – пос. Сары-Таш 80 км,
- пос. Сары-Таш – пос. Карамык 145 км,
- мост на трассе Бишкек-Ош – г. Бишкек 300 км,
- поворот с трассы Бишкек-Ош – пос. Арал 100 км.

10.2. Смета расходов на одного человека.

- Нижний Тагил – Бишкек – Нижний Тагил 5602 руб.,
 - аренда автомобиля 5716 руб.,
 - пропуска в ЗПК 1176 руб.,
 - ремнабор, аптечка 101 руб.,
 - питание 1996 руб.,
 - прочее 391 руб.,
- Итого: 14982 рубля.

Некоторые комментарии: в стоимость проезда вошли постельное белье и оплата багажа; статья расходов пропуска будет меньше, если оформлять их заранее; львиную долю затрат на питание составила еда в кафе на переездах; в существующие ремнабор и аптечку докупали необходимое, сюда же отнесены расходы на запасные батарейки к рациям; к прочим отнесены оплата гостиниц, плата за проезд по тоннелям, питание водителя при расставаниях и др.

10.3. Весовые характеристики груза, взятого на маршрут

- Продукты питания – 102 кг,
- Групповое снаряжение – 165 кг,
- Личное снаряжение – 100 кг.

Итого: 367 кг. Нагрузка на мужчину – 38,6 кг, на женщину – 20 кг.

10.4. Описание каньона Кызыл-Суу ниже р. Кичи-Карамык.

Необходимо учитывать давние сроки описаний. В нашем случае очень сильно изменился 4 порог и существенно шестой. Такая же картина может происходить и с остальными препятствиями.

М.М. Шарапов. Река Кызылсу. Техническое описание. 1985.

№10. 800м. Начинается ниже устья на 150-200м на ПП. Ориентиры – на ЛБ ярко выраженная зеленая терраса с кустарником, на ПБ – галечная коса. Вход у ПБ. В русле валуны, маневр по всей ширине реки. Разведку провели по дороге ПБ. Прошли с грузом со страховкой по ПБ.

№11. 500м. Начинается через 200м после №10. В русле разбросаны огромные обломки скал, требуется маневр. Шли с грузом, со страховкой по ПБ. Разведка по ПБ вблизи реки.

Далее идет быстрая шивера 300-400м и река образует ступеньку из нескольких огромных обломков скал. Огромный камень слева создает подпор и направляет поток направо на два надводных камня. Прошли с грузом без разведки.

№12. 500м. Характер – скальное сужение 6-12м. Обломки скал в русле. Высота стенок каньона 80м. Порог заметен издали по скальному сужению. Разведка по ПБ, по дороге. Поток в каньоне сложный. Шли с грузом, без страховки.

№13. 150м. Характер – прижим к скалам ПБ. Ориентир – на ПП перед порогом по ПБ отвесные скалы и в скалах огромная дыра, заметная издали. Река за ней делает ЛП и входит в порог. На ЛП мель. Пристали до мели и развели по ЛБ. Прошли с грузом, без страховки.

№14. 1,5км. Разведка по ЛБ. Все есть в этом пороге – скальные прижимы, косые валы и сливы, мощные прямые валы и нагромождение валунов, требующие маневра, Пристали к ПБ на прямом участке реки ввиду огромных камней в русле, обнесли вещи за порог. Разбили лагерь, и пошли на разведку. День изучали порог, составили схему, определили сложные участки, места страховки. На огромном скальном обломке выбрали место наблюдателя, отсюда виден весь порог. Снабдили его двумя красными флажками для связи со страхующими, разработали сигналы.

Оба экипажа пошли с остановкой, с посадкой на камни. Остановки вынужденные, не выгребли, использовали их для отдыха.

№15. 50м. Находится напротив кишлака Аксай. Ориентир – на ЛП по ПБ большая тополияная роща. Характер – прижим к скале ПБ. Прошли с грузом после разведки по ПБ.

№16. 60-80м. Находится у кишлака Кашат. Ориентир – река входит в невысокое скальное обрамление. Перед порогом большое улово у ПБ. Характер – скальное сужение с грядой камней на выходе. Прошли после разведки с ПБ, со страховкой на выходе по ПБ.

№17. 120м. Находится у кишлака карасат, в 1,-2км ниже №16 за крутым ЛП после прижима к ЛБ на ПП. Характер – скальное сужение, на входе мощный слив с косым валом к ЛБ. Прошли после разведки по ПБ со страховкой.

№18. 50м. Ниже №17 на 2км. Короткая сильная шивера на крутом ПП. Всю воду кидает на скальный обломок, выступающий с ЛБ. Прошли без разведки.

№19. 300м. Находится в 300м от №18. Сливы с подводных камней. Шли по центру, без разведки. Остановились в кишлаке Домбрачи, сходили в баню к строителям дороги, Разобрали суда, оставили у местных жителей Хафизова, его лихорадило. Ушли на Муксу.

Харитонов А.К. Фрагменты отчета 4 к.с. №2559 из библиотеки Екатеринбургского турклуба по маршруту Кызылсу – Сурхоб – Вахш (15.09-3.10.1990).

№10 (4 к.с.). Начинается ниже впадения р. Кичик-Каракамык. На ЛП лежит огромный полуобливной камень. Далее река делает резкий поворот вправо, а затем влево, образуя прижим к ПБ. Оптимальная линия движения вдоль ЛБ. Для прохождения на катамаране особой сложности не представляет. Разведку лучше проводить по ПБ по дороге. Прохождение кильватерной колонной с взаимной страховкой.

№11 (4 к.с.). Расположено через 300-400 м после №10. Ориентиром служит терраса на ПП реки. ЛБ – отвесная скала. Длина порога около 1 км.

Основная часть порога расположена на ПП реки. Представлена нагромождением крупных камней, валами, бочками. В конце порога пешеходный мостик. Разведку можно производить по ПБ. Для прохождения на катамаране несложен, можно проходить без предварительной разведки. Группа проходила кильватерной колонной с взаимной страховкой.

№11-бис (4 к.с.). После препятствия 11 река поворачивает налево, и 700-800 м расположен порог №11-бис. Ориентиром служит серая осыпь с ПБ и отвесная высокая скала с левого.

Порог начинается на ЛП реки. В центре реки лежит большой обливной камень. Основная струя идет справа от камня, но возможен проход и по левому сливу. Около ПБ навал на береговой камень. Длина порога 60-70 м. Проходили позкипажно с береговой страховкой выбросками. Прохождение порога на катамаране сложности не представляет. Разведку удобнее производить по ПБ.

После порога река успокаивается, русло расширяется. Берега крутые, поросшие кустарником, иногда встречаются осыпи. Через 2-2,5 км слева впадает ручей. В русле реки попадаются отдельно стоящие крупные камни, галечные острова и прижимы. Длина этого участка ~ 4 км.

№12 (5-6 к.с.). Ориентиром порога служит отвесная скала слева на ПП реки. ПБ представлен крутой осыпью, образовавшейся при строительстве дороги.

Река входит в каньон, шириной 10-15 м с высокими стенками. Длина каньона около 1 км. В средней части порога с ЛБ впадает чистый ручей. Разведка возможна по дороге по ПБ. Вдоль воды возможен осмотр препятствия частями. В пороге можно выделить 3 ступени. Первая ступень – вход в каньон. Здесь большой перепад высоты – мощный двойной слив через камни в центре реки, слева – бочки и мощные отбойники.

Наибольшую сложность представляет средняя часть каньона. Это вторая ступень. Осмотр можно произвести только с высоты дороги – это еще больше осложняет порог. Средняя часть представлена множеством мощных бочек, валов, прижимов, отбойников, обливных и полуобливных камней.

Третья ступень – выход из каньона. Это крупные одиночные камни с сильным навалом воды.

Порог проходили на разгруженных катамаранах. Вещи обнесли по дороге за порог. Возможность страховки с берега отсутствует. Проходили порог кильватерной колонной с остановкой после 1 ступени.

Ниже каньона русло расширяется, берега обрывистые, конгломератные. Попадают террасы. В 600 м ниже каньона основания от большого моста.

№13 (3 к.с.). Находится в 2-2,5 км после №12 напротив кишлака Ачикальма. Ориентиром служит ЛП реки, ПБ – отвесная скала из конгломерата, левый – высокая терраса. За поворотом в центре реки галечный остров. Впереди на расстоянии 100 м видны скальные стенки – это порог 13. Осмотр по ПБ. Порог несложен в прохождении на катамаране.

В центре реки лежит большой камень, на который накатывается вода. Далее в скальном коридоре пузыри и противотоки. В конце порога автомобильный мост.

После №13 течение реки носит спокойный характер. Примерно через 1 км на ПП – скальные ворота. После них через 500-700 м начинается препятствие №14.

№14 (5-6 к.с.). Ориентиром служит скала ЛБ и крутая осыпь справа от строительства дороги на ЛП реки. На входе крупные одиночные надводные и обливные камни с широкими проходами между ними. Наибольшую сложность представляет средняя часть порога на первом повороте реки. В центре очень мощная струя с бочками и обливными камнями. С ЛБ нагромождение крупных камней, справа полуобливные зубья с большим перепадом высоты. Ниже высокий обливной камень.

Можно пройти вдоль ПБ, а также заходя от центра по косому валу, перемещаясь вправо за зубья.

Далее до моста в русле хаотично расположены подводные и надводные камни.

Верхнюю часть проходили по одному катамарану с береговой страховкой выброской. Затем кат.2 обнесли за сложную часть порога. После прохождения кат.1, кат.2 занесли обратно. Таким образом, при прохождении каждого экипажа, его страховал катамаран и 2 человека с выбросками.

Далее до впадения р. Арык плыли друг за другом, дважды приставая к берегу. От начала порога до р. Арык время сплава составило 7 минут.

Нижнюю часть порога от р. Арык до бывшего пешеходного моста шли на груженных катамаранах кильватерной колонной с взаимной страховкой. В русле реки полуобливные, обливные камни, бочки, отбойники.

После порога река течет спокойно. Встречаются несложные шиверы, прижимы. До к. Аксай через реку построено 2 автомобильных моста: один у к. Дувана, где проходит дорога Ош – Душанбе и через 700-800 м еще один новый мост.

№15 (4 к.с.). Расположено под мостом в к. Аксай. Длина порога 60-70 м. Представляет собой выход коренных пород в виде скального коридора. Русло реки сужается и образуется двойной прижим. В коридоре пузыри, противотоки. Вход в порог с ПБ с дальнейшим смещением влево. Для прохождения на катамаранах сложности не представляет. Разведка возможна по обоим берегам.

От к. Аксай до к. Кашот препятствий нет.

№16 (4 к.с.). Расположено в к. Кашот. Ориентиром служит ЛБ реки и выступающая в реку огромная скала, справа – большой улов. Для разведки нужно причалить к ЛБ, там по террасе идет тропа. Порог представляет собой скальный коридор длиной 60-70 м. На входе – прижим к скалам ПБ. В центре порога – полуобливной зуб, в каньоне пузыри и противотоки. Конец порога после автомобильного моста. Для прохождения на катамаранах сложности не представляет.

От №16 до №17 течение реки носит спокойный характер.

№17 (4 к.с.). Расположено под мостом напротив к. Карасай. Ориентиром служит прижим к скале ЛБ, откуда река уходит под углом 90°. Затем на ЛП реки большой улов с противотоком. Здесь нужно пристать для разведки порога к ПБ.

Препятствие представляет собой скальный каньон длиной около 100 м с высотой стенок 20-30 м. На входе в порог большой уклон русла, мощная струя с бочками и скальное сужение до 8-10 м с прижимом к ПБ. В каньоне пузыри, противотоки, прижимы к стенкам обоих берегов. Для катамаранов сложности для прохождения не представляет.

№18 (4 к.с.) и №19 (4-5 к.с.). Примерно через 1,5 км после №17 встречается слабая шивера длиной около 1 км – это препятствие №18.

Далее на ЛП реки перед первым мостом в к. Домбрачи расположена более мощная шивера с обливными камнями и бочками – препятствие №19.

После моста река течет спокойно. Через несколько сот метров еще один мост, после которого Кызыл-Суу сливается с Муксу, образуя реку Сурхоб. Здесь большой автомобильный мост.

10.5. Список группового снаряжения.

Катамаран – 3,
Рама катамаранная – 3,
Чалочная веревка – 3,
Весло – 18,
Лопасть дюралевая – 1,
Спасательный конец – 3,
Основная веревка – 40м,
Ремнабор – 2,
Палатка с тентом – 3,
Топор – 1,
Пила – 1,
Котелок – 2,
Половник – 1,
Стойки костровые – 1,
Костровые рукавицы – 1,

Медицинская аптечка – 1,
 Фотоаппарат – 4,
 Видеокамера – 2,
 Рация – 3,
 Лоция, карты – 2.

10.6. Список личного снаряжения.

Спасательный жилет – 1,
 Каска – 1,
 Гидрокостюм – 1,
 Капроновый костюм – 1,
 Рюкзак – 1,
 Гермомешок – 1,
 Спальный мешок – 1,
 Каремат – 1,
 Пуховик – 1,
 Термобелье – 1,
 Трико х/б – 1,
 Футболка – 2,
 Нижнее белье – 2,
 Туристские ботинки – 1,
 «Мокрая» обувь – 1,
 Сланцы – 1,
 Носки шерстяные – 2,
 Носки х/б – 2,
 Перчатки – 1,
 Свитер – 1,
 Чашка, ложка, кружка – 1,
 Нож – 2,
 Умывальные принадлежности – 1,
 Шерстяная шапочка – 1,
 Штормовой костюм – 1,
 Дождевик – 1,
 Спички в гермоупаковке – 2,
 Фонарь – 1.

10.7. Питание на маршруте.

Наименование	Вес в граммах		Количество варок	Общий вес в граммах
	на 1 чел на раз	на 11 чел на раз		
Супы	60	660	12	7920
Пшено	70	770	4	3080
Рис	70	770	4	3080
Манка	70	770	4	3080
Гречка	70	770	4	3080
Рожки	100	1100	4	4400
Пюре	100	1100	4	4400
Молоко сухое	30	330	12	3960
Масло топленое	20	220	12	2640
Колбаса	30	330	8	2640
Сыр	30	330	8	2640
Сало	30	330	8	2640
Печенье	50	550	12	6600
Конфеты	20	220	12	2640
Хлеб (лепешки)	50	550	36	19800
Чай	5	50	24	1200
Кофе	3	33	12	400
Соль	-	-	36	1000
Сахар	35	385	36	13860
Тушенка	60	660	12	7920
Лук	-	-	24	2500
Чеснок	-	-	24	500
Майонез, соус	-	-	24	1500
Всего 101,6 кг		На человека в день 770 г		

10.8. Содержание медицинской аптечки

Общие:

1. Ножницы	1 шт.
2. Жгут	1 шт.
3. Пипетка	1 шт.
4. Спирт	100 мл
5. Пинцет	1 шт.
6. Шприцы одноразовые:	4 шт.
7. Сумка	1 шт.
8. Инструкция	1 шт.

Перевязочный материал:

1. Бинты	5 шт.
2. Вата	50 г. (1 упаковка)
3. Лейкопластырь широкий	1 катушка
4. Лейкопластырь бактерицидный:	
- 2,3 x 7,2	10 шт.
- 2,5 x 7,2	4 шт.
5. Бинт эластичный трубчатый	4 шт.

От желудочно-кишечных заболеваний

1. Но-шпа	16 табл.
2. Имодиум	20 табл.
3. Мезим	20 табл.

Мышечные:

1. Бинт медицинский эластичный	1 шт. (3м)
2. Крем «Бен-гей»	35 г (1 тюбик)

Обеззараживающие:

1. Йод	1 леркер
2. Спиртового раствора бриллианового зеленого	1 леркер
3. Марганец	~20 г
4. Фурацилин	20 табл.
5. Стрептоцид	~10 г
6. Уголь активированный	20 табл.
7. Клей БФ-6	15 г (1 тюбик)

Для лечения ран и ожогов:

1. Пантенол (спрей)	1 флак.
2. Линимент бальзамический (мазь Вишневского)	1 тюбик
3. Левомекель (мазь)	1 тюбик

Обезболивающие и жаропонижающие:

1. Колдрекс	5 пакета
2. Ацетилсалициловая кислота	10 табл.
3. Парацетамол	10 табл.
4. Анальгин	8 табл.
5. Цитрамон	10 табл.
6. Темпальгин	10 табл.
7. Кетанов	20 табл.
8. Упсарин УПСА	10 раств. табл.
9. Нурофен плюс	10 табл.
10. Кетанол	4 ампулы

Сердечные:

1. Валидол	10 табл.
2. Корвалол	25 мл (1 флакон)
3. Нитрокор (нитроглицерин)	40 табл.

Прочие:

1. Коделак (от кашля)	10 табл.
2. Сульфацил натрия (глазные капли)	5 мл (1 флакон)
3. Раствор аммиака (нашатырный спирт)	20 мл (1 флакон)
4. Нафтизин (капли в нос)	10 мл (1 флакон)
5. Раствор кислоты борной (капли в уши)	25 мл (1 флакон)
6. Вазелин	30 г (1 тюбик)

Общий вес – 2 кг.

10.9. Состав ремонтного набора.

1. Бензин – 0,5 л,
2. Клей – 6 тюбиков,
3. Бумага наждачная – 5 лист,
4. Изолента – 2 рулона,
5. Набор гвоздей и шурупов – 2 комплекта,
6. Иголки – 12 шт.,
7. Нитки х/б – 2 катушки,
8. Нитки капроновые – 3 бабины,
9. Напильник – 1 шт,
10. Ножницы – 1 шт.,
11. Набор заплаток на поддувы и гондолы – 3 комплекта,
12. Отвертка – 1 шт,
13. Пассатижи – 1 шт,
14. Шило – 1 шт.

Общий вес – 2,5 кг.

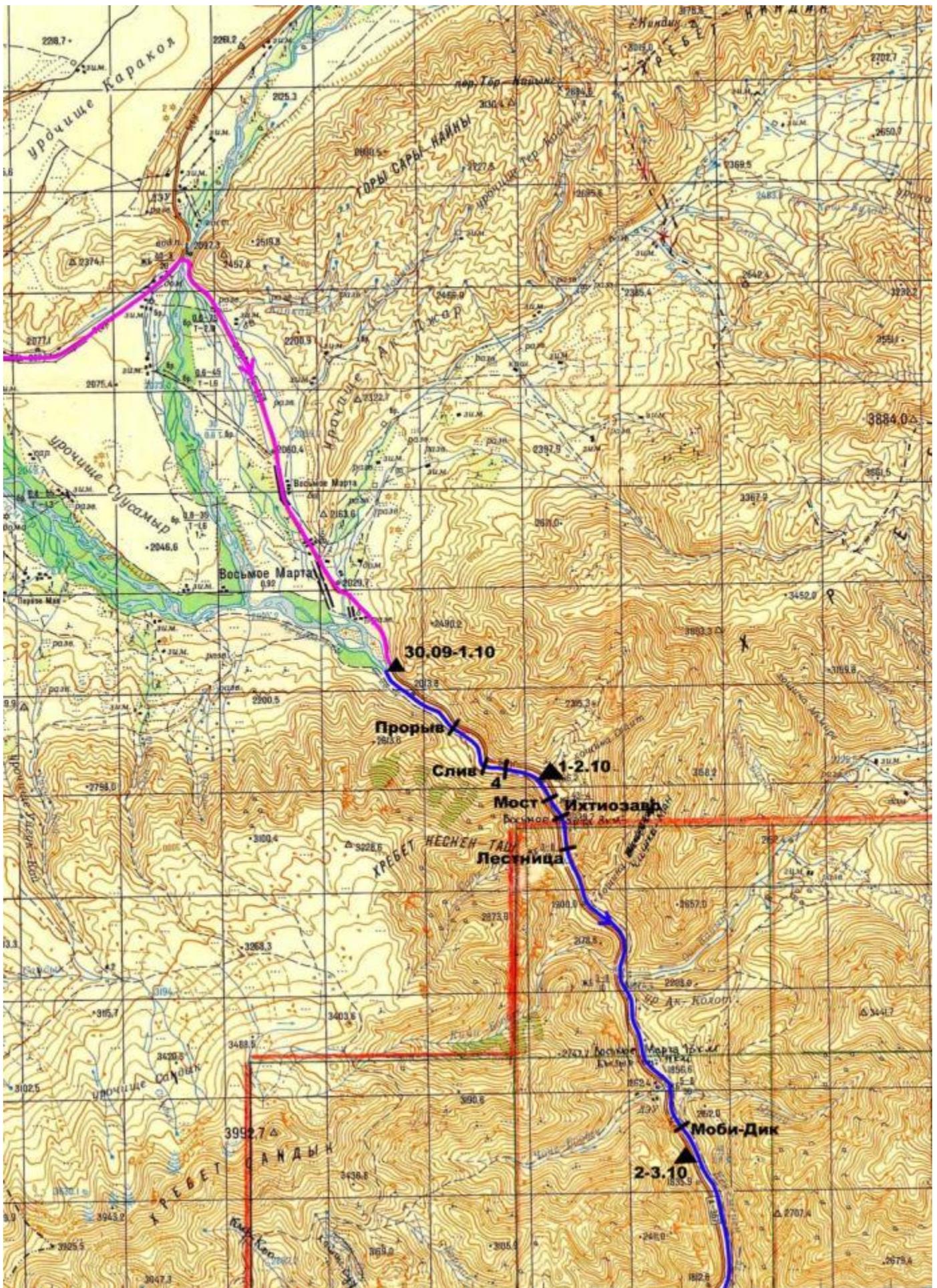
11. Литература.

1. Черник С.И. Отчет о водном туристском путешествии Кекемерен – Нарын, Чонг-Кемин – Чу. Москва 2000.
2. Верхотуров М.А. Отчет о водном туристском путешествии Кекемерен – Чонг-Кемин – Малый Нарын – Большой Нарын – Нарын. Уфа 2001.
3. Некрылов А.А. Отчет о водном походе Кекемерен – Чонг-Кемин. Москва 2005.
4. Айбатулин Р.Т. Отчет о водном путешествии Малый Нарын – Чонг-Кемин – Кекемерен. Москва 2003.
5. Блошкин С. И. Отчет о водном путешествии Чонг-Кемин – Малый Нарын – Кекемерен. Барнаул 2003.
6. Илистанов Р.Р. Отчет о водном туристском спортивном походе Чонг-Кемин – Кекемерен – Майдантал – Пскем. Уфа 2003.
7. Шарапов М.М. Техническое описание каньона Кызыл-Суу. Нижний Тагил 1985.
8. Скоморохов А.Г. Отчет о водном туристском походе №2575 из библиотеки Екатеринбургского турклуба по маршруту Кызылсу – Сурхоб – Вахш. Свердловск 1990.
9. Харитонов А.К. Отчет о водном туристском походе №2559 из библиотеки Екатеринбургского турклуба по маршруту Кызылсу – Сурхоб – Вахш. Свердловск 1990.
10. Давыдов А.П. Отчет о водном туристском походе №2543 из библиотеки Екатеринбургского турклуба по маршруту Кызылсу – Сурхоб – Вахш. Свердловск 1989.

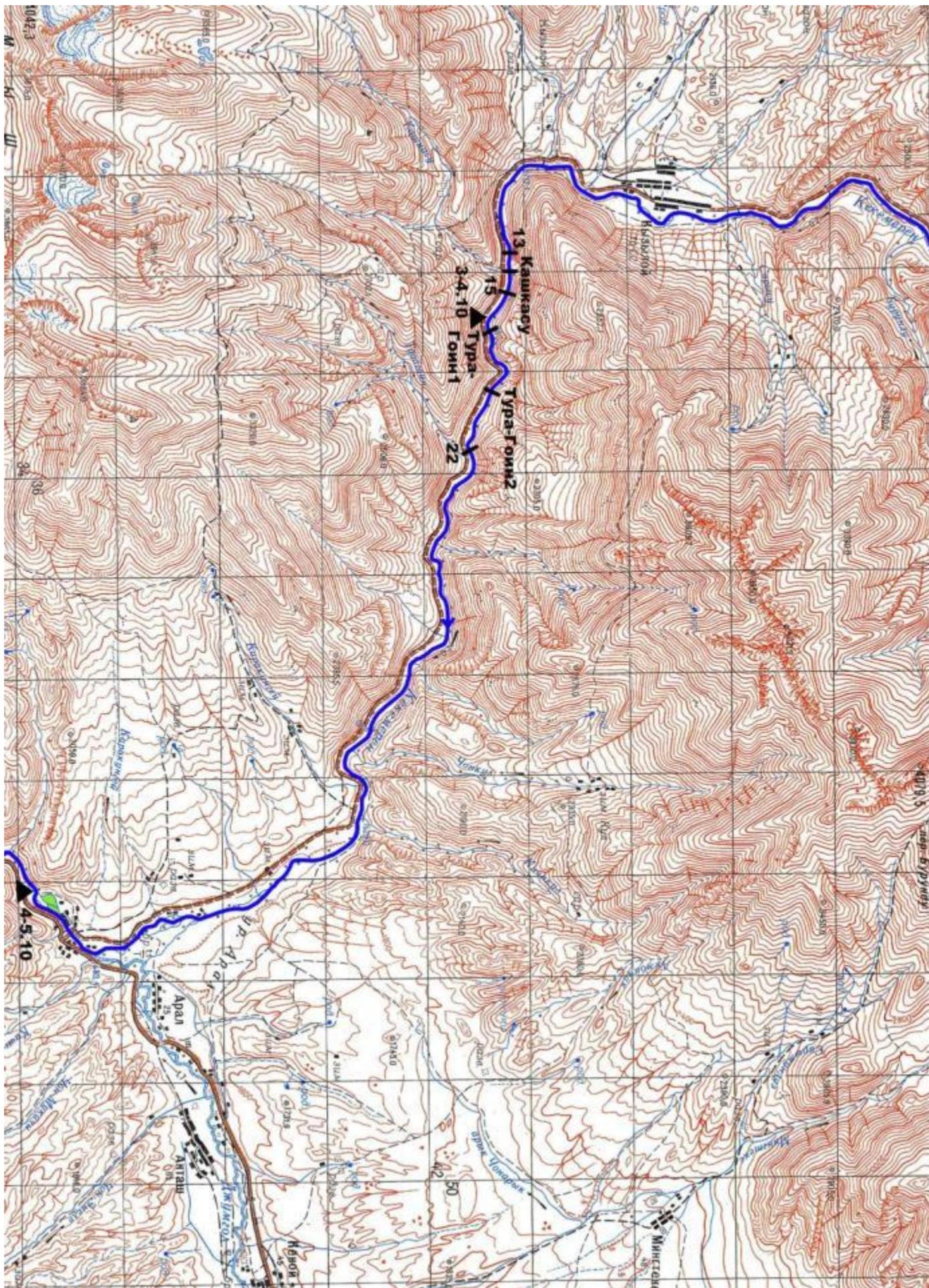
12. Картографический материал.

Все карты масштаба 1:100000 (в 1 см – 1 км).

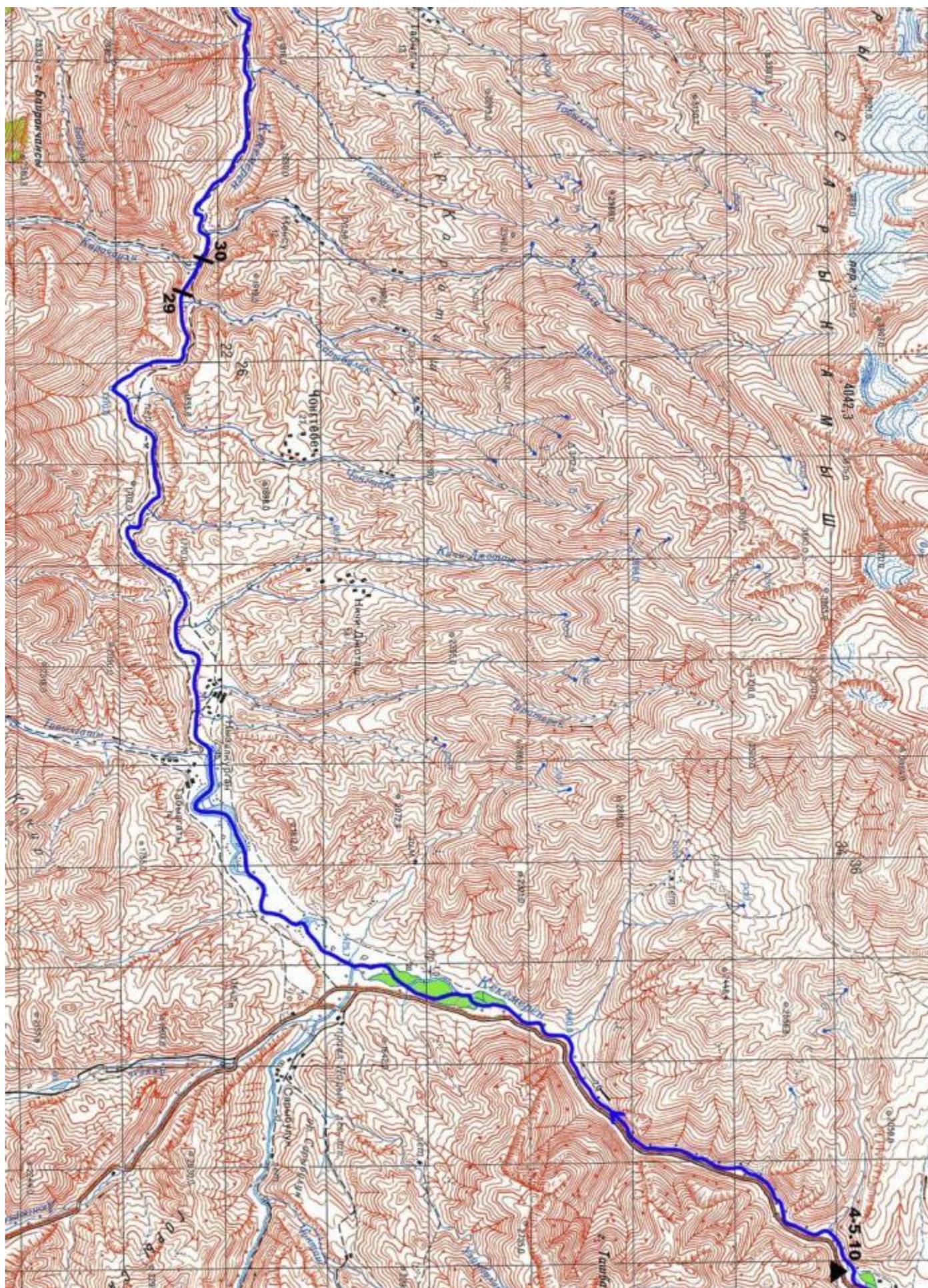
Препятствия с 10 по 19 на реке Кызыл-Суу нанесены на карту согласно описаниям реки 80-90-х годов и не очень внятным схемам и могут не соответствовать настоящему положению дел.



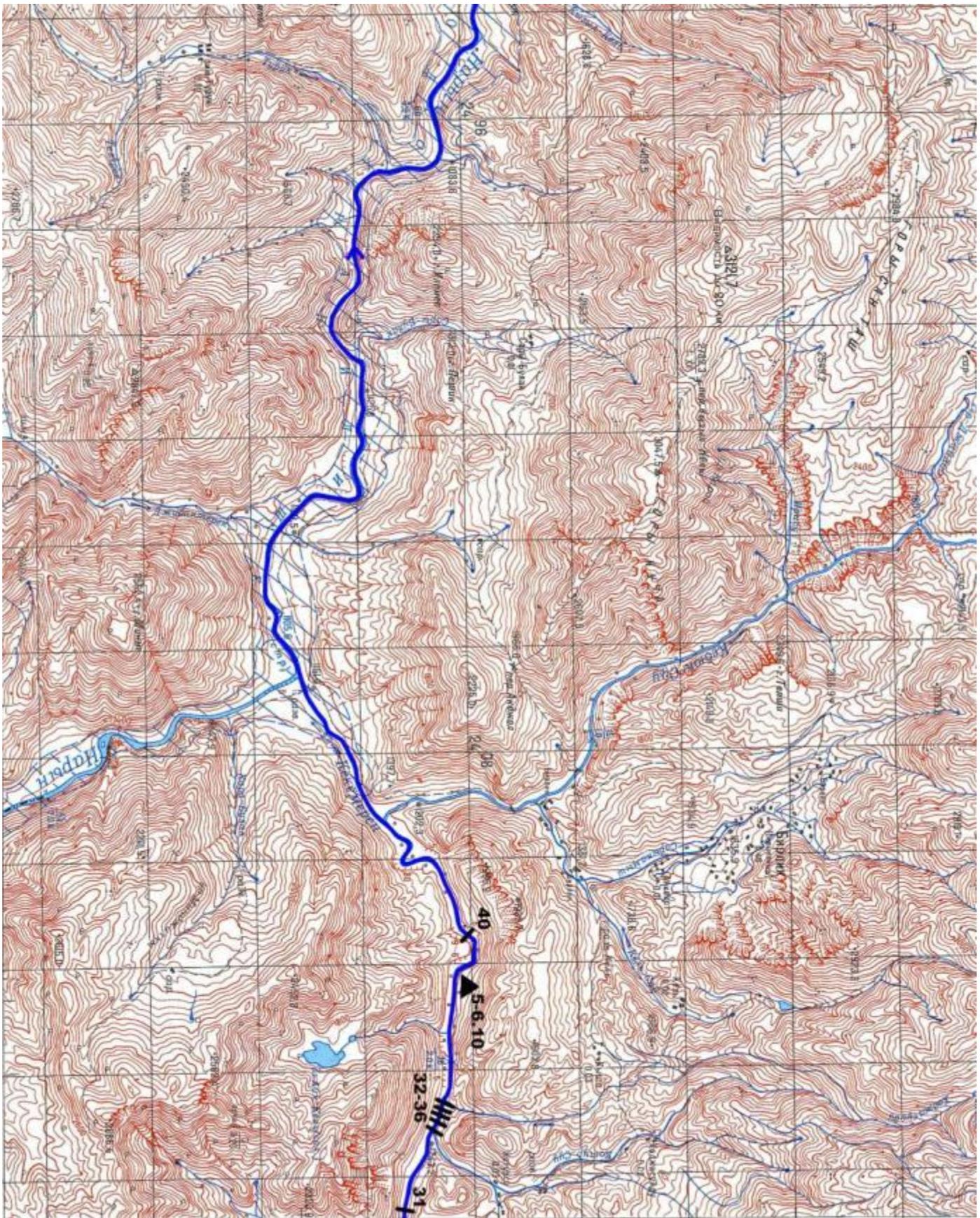
Карта 1. Кекемерен.



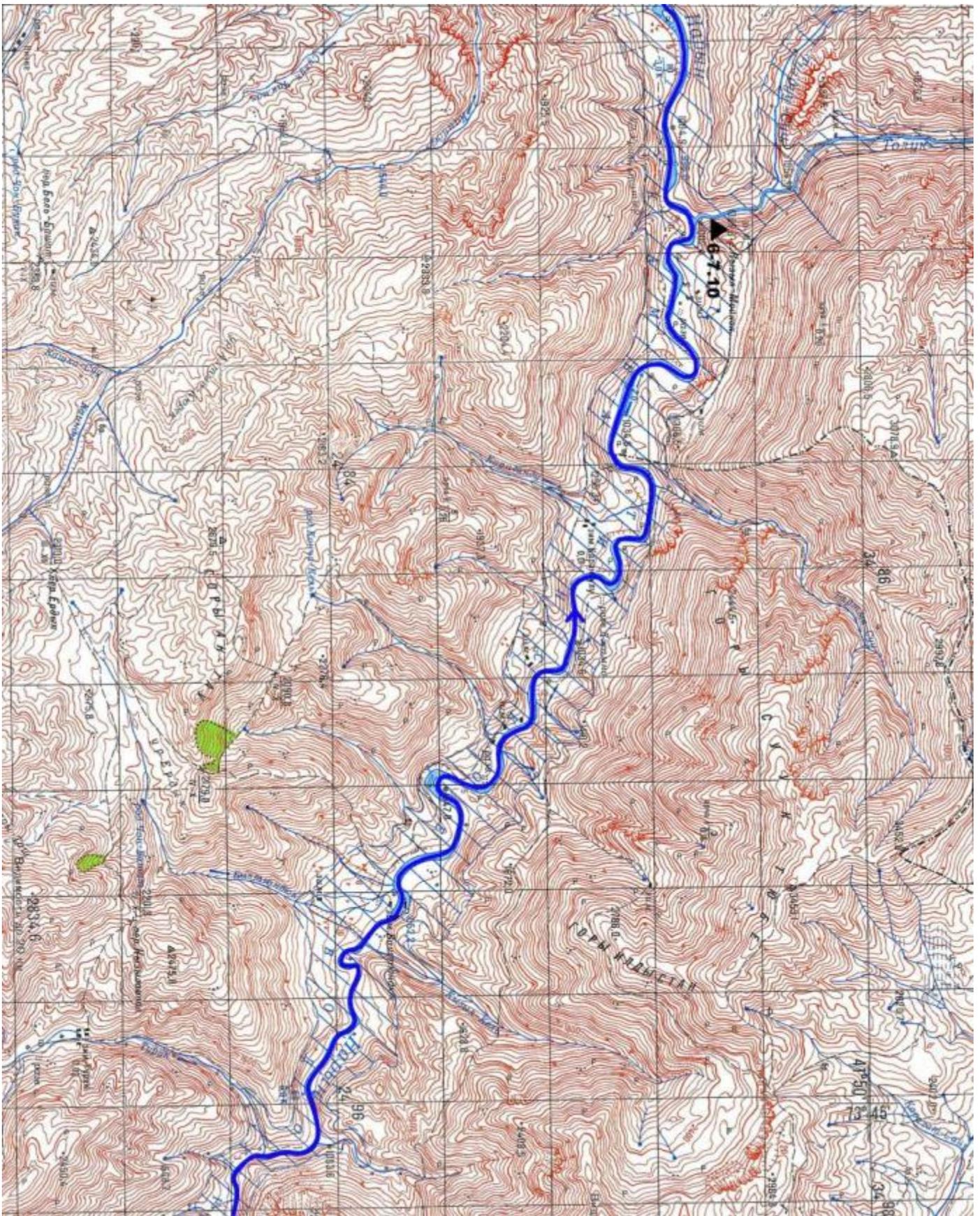
Карта 2. Кекемерен.



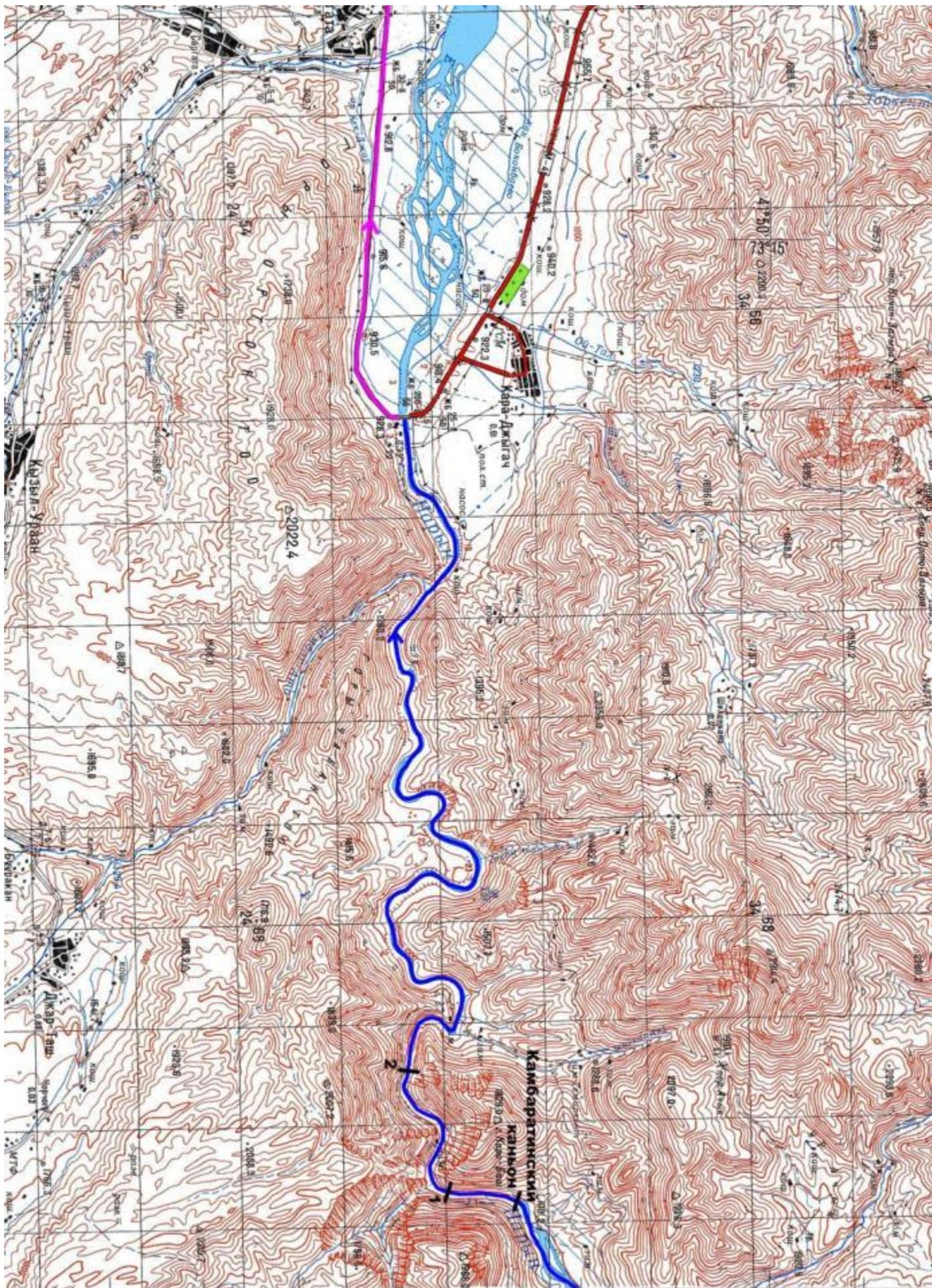
Карта 3. Кекемерн.



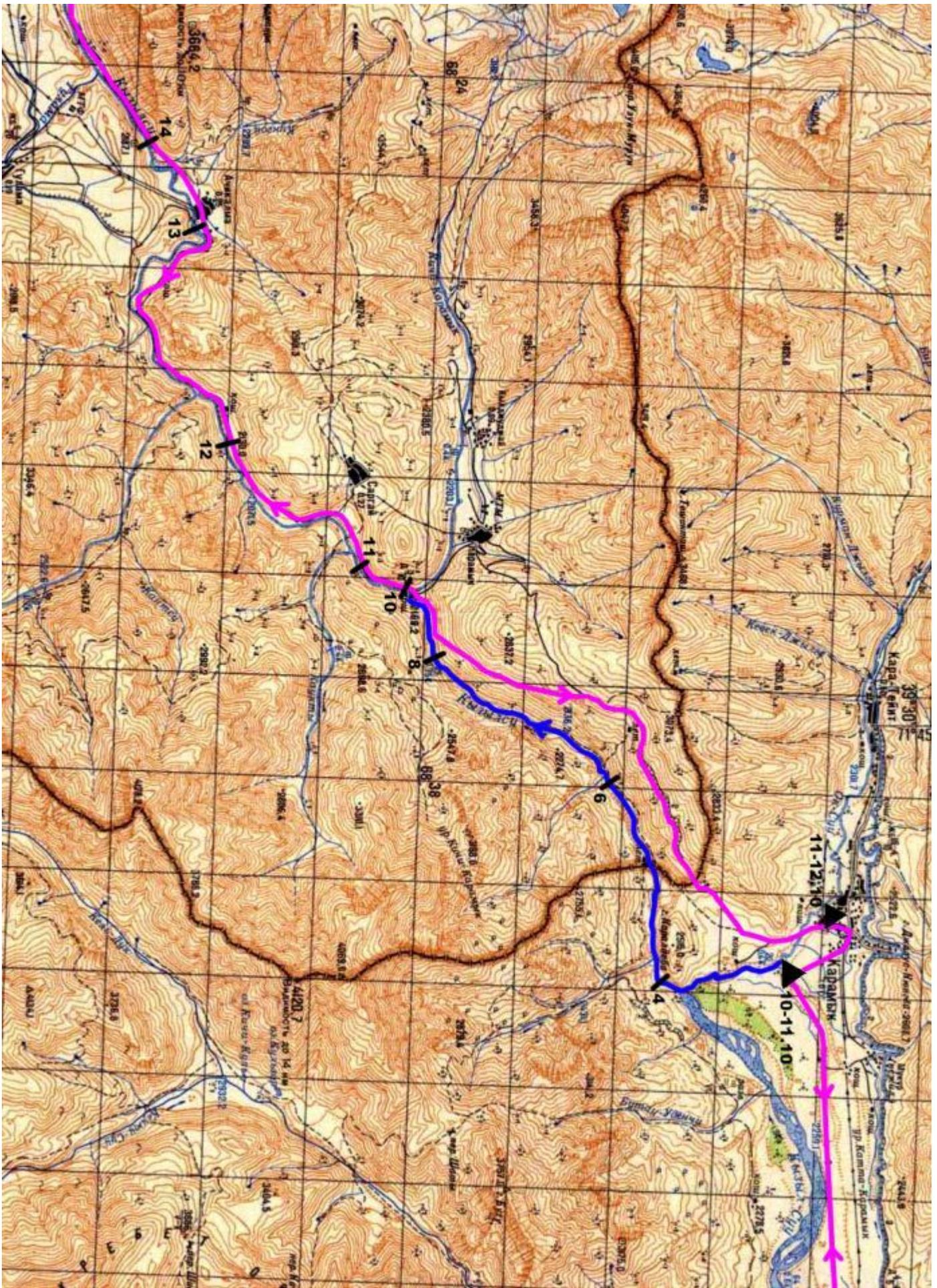
Карта 4. Кекемерен – Нарын.



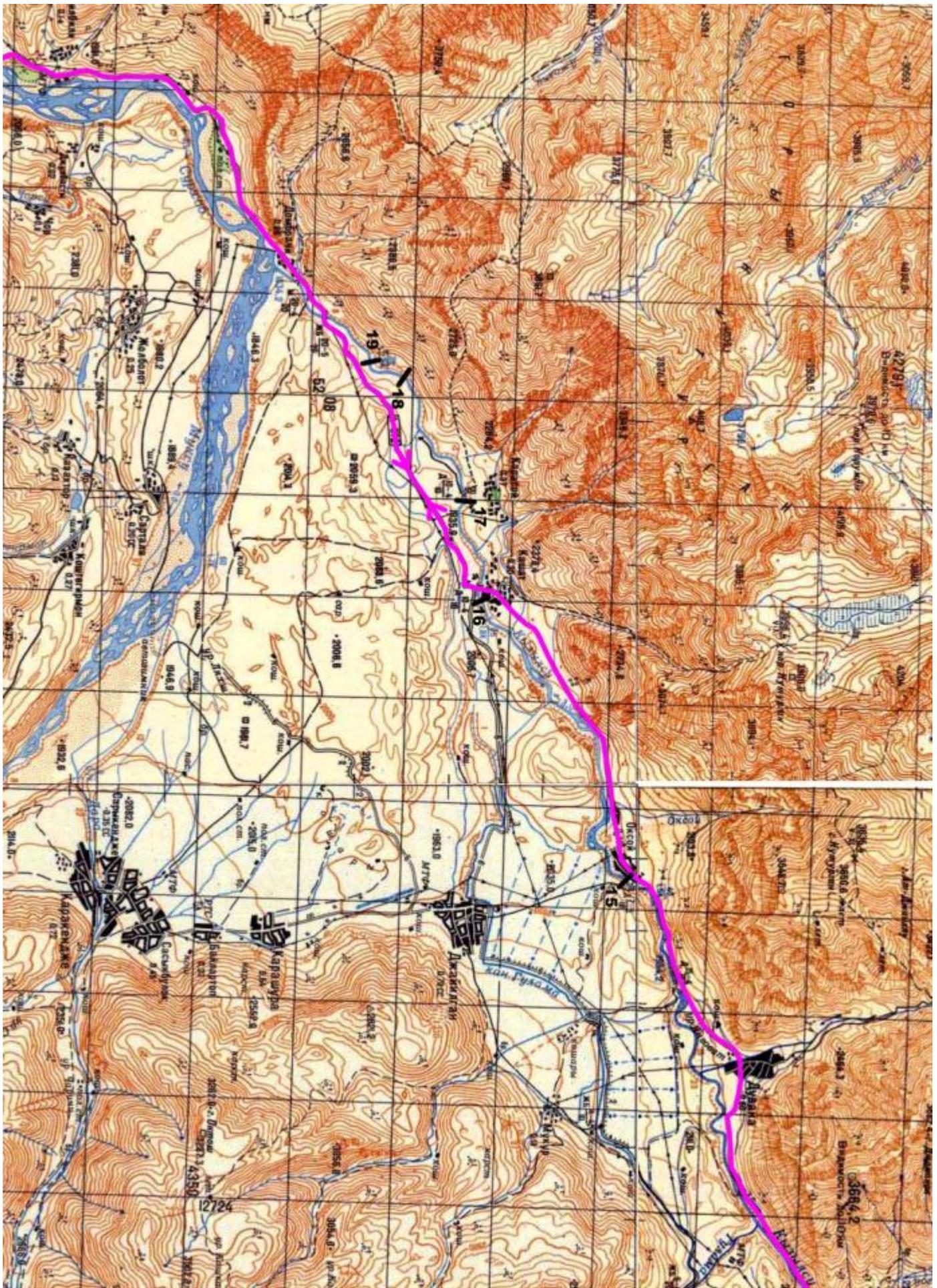
Карта 5. Нарын.



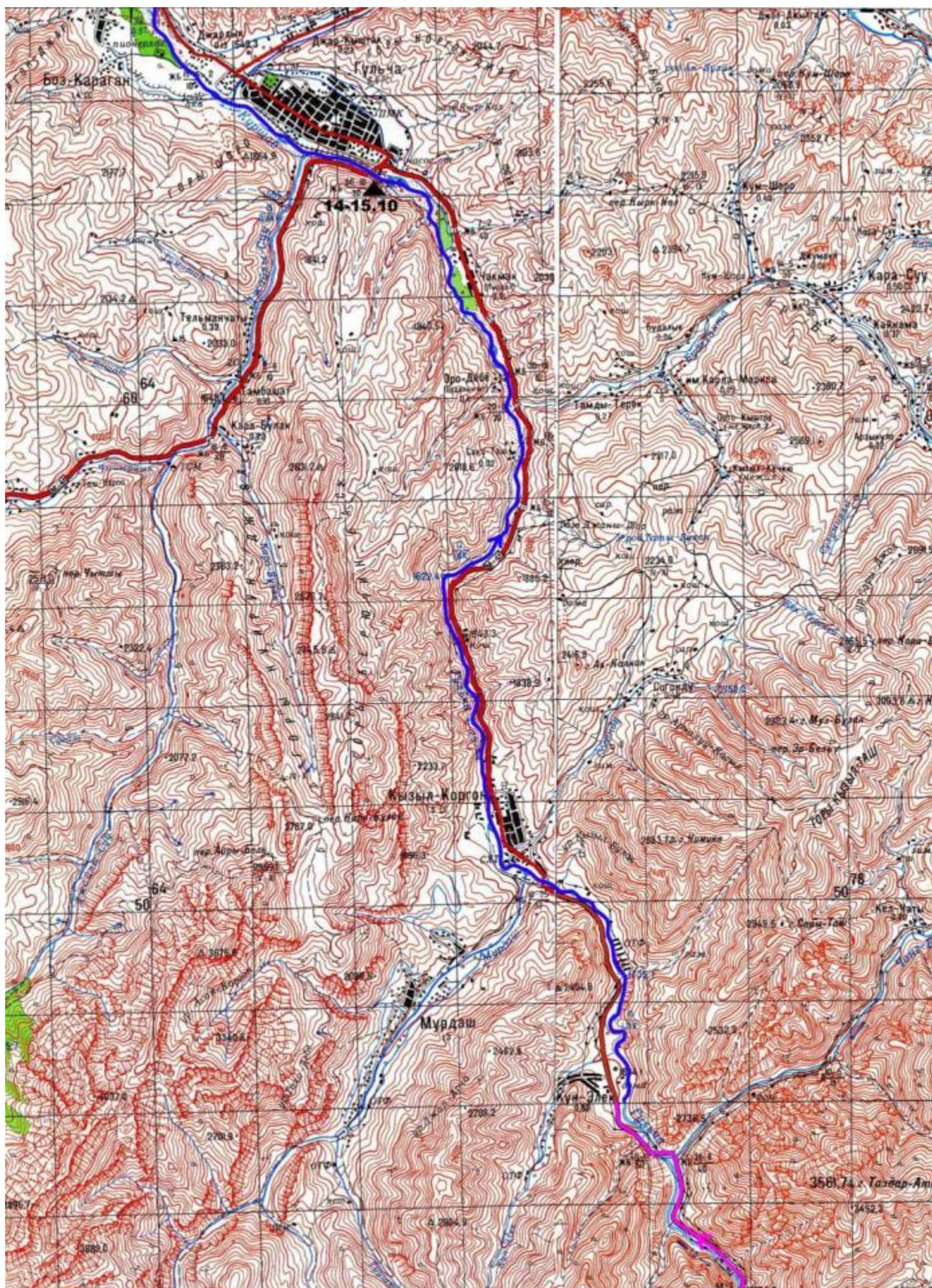
Карта 6. Нарин.



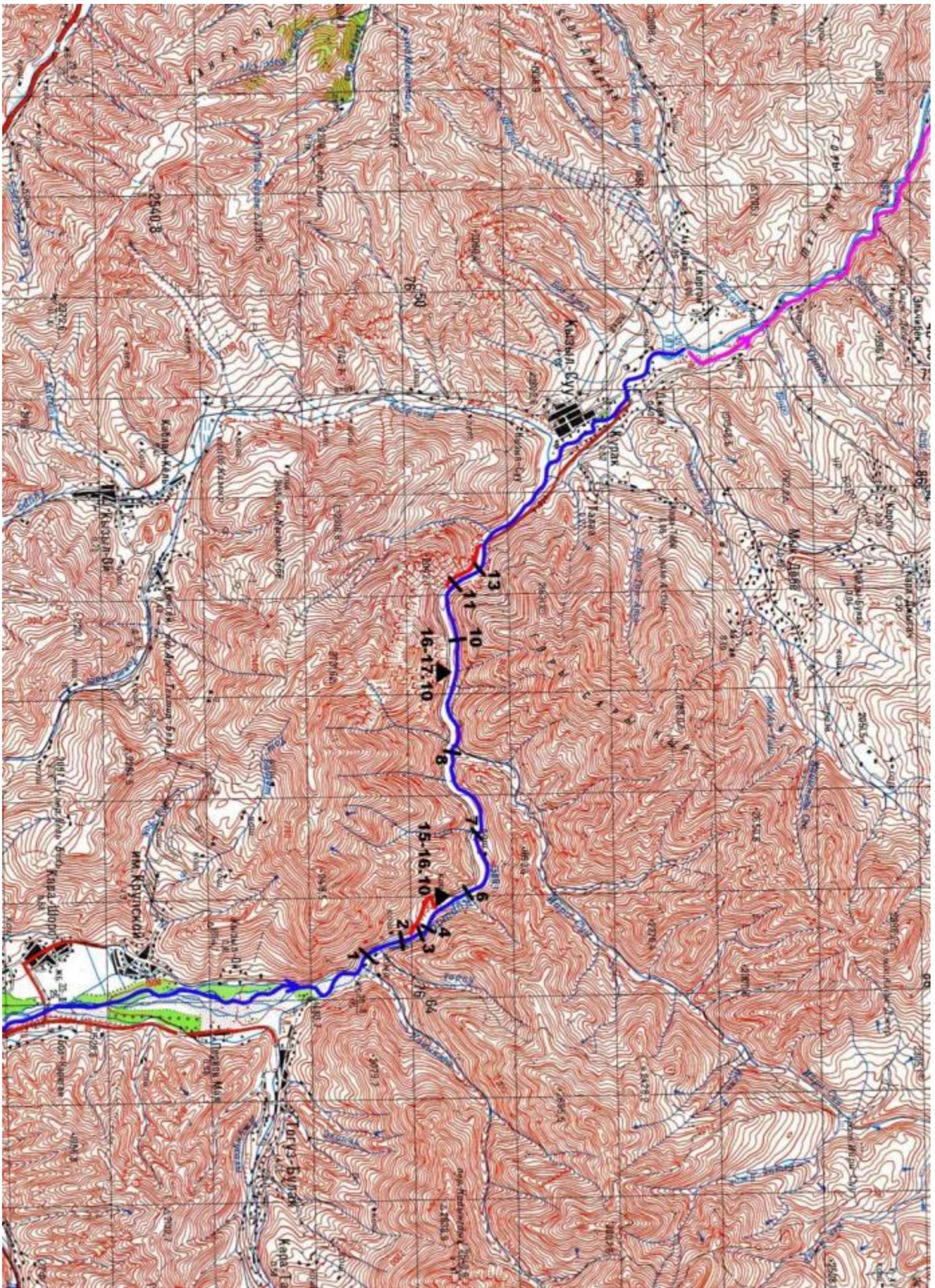
Карта 7. Кызыл-Суу.



Карта 8. Кызыл-Суу.



Карта 9. Гульча – Куршаб.



Карта 10. Куршаб.