

**ТУРИСТСКО-СПОРТИВНЫЙ СОЮЗ
СВЕРДЛОВСКАЯ ОБЛАСТЬ**

**Отчет №3030
о водном туристском путешествии
шестой категории сложности (катамараны)
по маршруту
Чонг-Кемин – Джылуу-Суу –
Кара-Каман (первопрохождение) – Малый Нарын – Нарын
(Тянь-Шань),
совершенному в августе 2006 года.**

Маршрутная книжка № _____ 65/06 _____
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 _____

| Содержание: | № стр. |
|---|---------------|
| 1. Справочные сведения о путешествии | 2 |
| 1.1 Паспорт маршрута | 2 |
| 1.2 Определяющие препятствия маршрута | 2 |
| 1.3 Состав группы | 3 |
| 1.4 Средства сплава | 3 |
| 1.5 Классификация препятствий | 3 |
| 1.6 Прохождение определяющих препятствий участниками группы | 4 |
| 1.7 Общая схема маршрута | 4 |
| 2. Выбор маршрута и цели путешествия. | 4 |
| 2.1. Причины перехода на запасной маршрут | 5 |
| 2.2 Причины изменения маршрута | 5 |
| 3. Подъезд и отъезд, внутримаршрутные переезды. | 6 |
| 4. График движения группы. | 6 |
| 5. Техническое описание маршрута. | 7 |
| 5.1 Общие сведения о районе путешествия | 7 |
| 5.2 Река Чонг-Кемин | 8 |
| 5.3 Переезд на реку Малый Нарын | 20 |
| 5.4 Реки Учечек, Джылуу-Суу | 21 |
| 5.5 Река Кара-Каман | 26 |
| 5.6 Реки Малый Нарын, Нарын | 30 |
| 6. Итоги, выводы, рекомендации | 36 |
| 7. Приложения | 37 |
| 7.1 Паспорт препятствий реки Кара-Каман, пройденной впервые | 37 |
| 7.2 Схемы порогов реки Кара-Каман | 39 |
| 7.3 Смета расходов на 1 человека | 40 |
| 7.4 Внутримаршрутные расстояния | 40 |
| 7.5 Весовые характеристики груза, взятого на маршрут | 40 |
| 7.6 Список группового снаряжения | 40 |
| 7.7 Список личного снаряжения | 41 |
| 7.8 Питание на маршруте | 41 |
| 7.9 Содержание медицинской аптечки | 41 |
| 7.10 Состав ремонтных наборов | 42 |
| 8. Литература | 43 |
| 9. Картографический материал | 43 |
| 10. Рецензии | 49 |

1. Справочные сведения о путешествии.

1.1 Паспорт маршрута

Район путешествия – Тянь-Шань, Кыргызстан.

Вид туризма – водный.

Категория сложности – шестая.

Протяженность активной части маршрута – 216 км,

из них: сплав по Чонг-Кемину – 55 км,
сплав по Джылуу-Суу – 35 км,
сплав по Кара-Каману – 11 км,
сплав по М. Нарыну – 61 км,
сплав по Нарыну – 40 км,
радиальный выход – 14 км,

Сроки путешествия: 3 – 28 августа 2006 года.

Продолжительность путешествия – 26 дней,

из них на активной части – 20 дней.

Нитка маршрута: Нижний Тагил – Бишкек (поезд) – переезд на реку Чонг-Кемин выше 4 каньона (автомашина) – сплав по реке Чонг-Кемин до поселка Тегирменты – переезд на реку Джылуу-Суу (автомашина) – радиальный выход на г. Дзамгырчи 4027 (пешком) – сплав по реке Джылуу-Суу – переезд на реку Кара-Каман (автомашина) – сплав по реке Кара-Каман (первопрохождение) – сплав по реке Малый Нарын – сплав по реке Нарын до города Нарын – переезд в Бишкек (автомашина) – Нижний Тагил (поезд).

Место хранения отчета – ТСС г. Екатеринбурга.

К отчету прилагается технический видеоотчет на DVD-R, электронная версия отчета в форматах dos и htm, фотографии на CD-R.

1.2. Определяющие препятствия маршрута:

| № | Название | К.С. (принятая) | К.С. (наша) | Прохождение |
|---|-------------------|--------------------|----------------|----------------------------------|
| река Чонг-Кемин (уровень воды – паводковый) | | | | |
| 1 | Габарит | 5С | 6А | Все (сборные экипажи) |
| 2 | Дюресу | 5В | 5В | Все |
| 3 | Каменоломня | 5В | 5С | Все |
| 4 | Ералаш | 6В | 6В | Обнос |
| 5 | Мельница | 5С | 6А | Обнос |
| 6 | Баня | 5С | 5С | Стриж, Мустанг (сборные экипажи) |
| 7 | Повицкого | 5С | 5В | Стриж, Мустанг (сборные экипажи) |
| 8 | Зеленый | 6В | 6С | Обнос |
| 9 | п. 25 | 5С | 6А | Обнос |
| 10 | 8 каньон | 5С | 5С | Стриж, Мустанг (сборные экипажи) |
| река Джылуу-Суу (уровень воды – средний) | | | | |
| 1 | Коркунуту бурулуш | 5С | 5С | Все |
| 2 | Джилусу | 5С | 5В | Все |
| река Кара-Каман (уровень воды – выше среднего) | | | | |
| 1 | Прорыв Каман | - | 5С* | - |
| 2 | Тагильский | - | 5С | Все |
| 3 | Карамболь | - | 6А | Мустанг (сборный экипаж), Стриж |
| река Малый Нарын (уровень воды – выше среднего) | | | | |
| Мини-каньон | | 5В | 5В | |
| 1 | 1 ступень | 5В | 5А | Все |

| | | | | |
|--------------------|-----------|----|----|-------|
| 2 | 2 ступень | 5В | 5В | Все |
| 3 | 3 ступень | 5В | 5В | Все |
| 4 | 4 ступень | 5В | 5В | Все |
| 5 | 5 ступень | 5А | 5В | Все |
| 6 | 6 ступень | 5А | 5А | Все |
| 7 | 7 ступень | 5А | 5А | Все |
| Каньон Недоступный | | 6В | 6В | Обнос |

* - разведанный участок

1.3. Состав группы:

| № | Фамилия, имя, отчество | Год рожд | Туристский опыт (основной) | Обязанности, распределение по судам | Домашний адрес, телефон |
|----|-----------------------------------|-------------|---|---|--|
| 1 | Величков Виктор Иванович | 1957 | Ойгаинг-Пскем 6р Тен-Тек 6р Китой-Ара-Ошей-Китой 6р | руководитель, «Кулик»-капитан | Н.Тагил, Ломоносова 13-138, 25-25-62 |
| 2 | Поздышев Александр Алексеевич | 1966 | Чарын 5у Сумультя-Катунь 5у Китой 5у | видеосъемка, «Кулик»-матрос | Н.Тагил, Жуковского 14-1, 43-41-32 |
| 3 | Садриева Марина Вениаминовна | 1960 | Тен-Тек 5у Сумультя-Катунь 5у Китой-Ара-Ошей-Китой 5у | завхоз, «Кулик»-матрос | Н.Тагил, Захарова 5-182, 44-46-92 |
| 4 | Перезолов Алексей Евгеньевич | 1971 | Песчаная 3у Усьва 2р Вижай 2р | хронометрист, «Кулик»-матрос | Н.Тагил, Тельмана 36-56 |
| 5 | Величков Александр Иванович | 1957 | Ойгаинг-Пскем 6у Тен-Тек 6у Китой 5р | зам. руководит., «Стриж»-капитан | Н.Тагил, Гвардейская 48-105 |
| 6 | Григорьев Василий Вячеславович | 1982 | Уда 6у, Кучерла-Катунь 5у Ока-Жом-Болок 5у | видеосъемка, «Стриж»-матрос | Н.Тагил, Гвардейская 45а-3, 25-90-84 |
| 7 | Гаврилов Алексей Николаевич | 1978 | Уда 5у Куся-Койва 3(6)у Песчаная 3у | реммастер, «Стриж»-матрос | Н.Тагил, Матросова 22-117 |
| 8 | Лобарев Дмитрий Александрович | 1987 | Пыжа-Бия 4у Куся-Койва 3(6)у Вижай 2у | медик, «Стриж»-матрос | Н.Тагил, Огнеупорная 67-6 |
| 9 | Безроднов Сергей Борисович | 1958 | Китой-Ара-Ошей-Китой 6у Уда 6у Чуя-Катунь 5р | финансист, «Мустанг»-капитан | Н.Тагил, Пархоменко 111-47, sb-bizon@yandex.ru |
| 10 | Иванов Василий Павлович | 1959 | Чуя-Катунь 5у Катунь 4р Ока 4у | фотограф, «Мустанг»-матрос | В.Салда, К. Либкнехта 8-2, 2-11-46 |
| 11 | Андреева Татьяна Анатольевна | 1973 | Чуя-Катунь 5у Катунь 4у Ока 4у | фотограф, «Мустанг»-матрос | Н.Тагил, Зари 16-31, 32-90-57 |
| 12 | Палаумов Иван Иванович | 1975 | Она 4у, Куся-Койва 3(6)у, Койва 2р | реммастер, «Мустанг»-матрос | Н.Тагил, Зари 99-193, 31-88-57 |

1.4. Средства сплава:

- Катамаран-четверка «Кулик», V~2200л (с надувными горбами), производство Кубанского речного пароходства, заслуженный ветеран, верой и правдой служащий нам на протяжении 16 лет. В прошлом году на нем заменили днище, остальное осталось в первоначальном виде.

- Катамаран-четверка «Стриж», производство: г. Тутаев, Ярославской обл., <http://kat-strihz.narod.ru>, V~1800л (с надувными горбами ~ 2200). Был приобретен летом прошлого года и прошел проверку Китем.

- Катамаран-четверка «Мустанг», производство г. Екатеринбург, Татищева 53, V~1800л (с надувными горбами ~ 2200л) был взят нами в аренду в УРГУ-УПИ. Назвали сами за его легкость и ходовые качества – буквально скачущий по волнам.

Все катамараны имеют форму типа верблюд. Специально к этому походу для «Стрижа» и «Мустанга» были шиты и склеены дополнительные емкости, позволившие ощутимо увеличить водоизмещение. 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. Препятствия ниже 4А категории мы не классифицировали.

Поскольку истоки Малого Нарына имеют свои названия и нумерацию препятствий, перед ними стоят буквенные обозначения: У – Учемчек, ДС – Джылуу-Суу, КК – Кара-Каман, МН – Малый Нарын.

Все названия, приведенные в данном отчете, взяты из карт, выпущенных Государственным агентством по геодезии и картографии при правительстве республики Кыргызстан в 1993-1998 г.

1.6 Прохождение определяющих препятствий участниками группы.

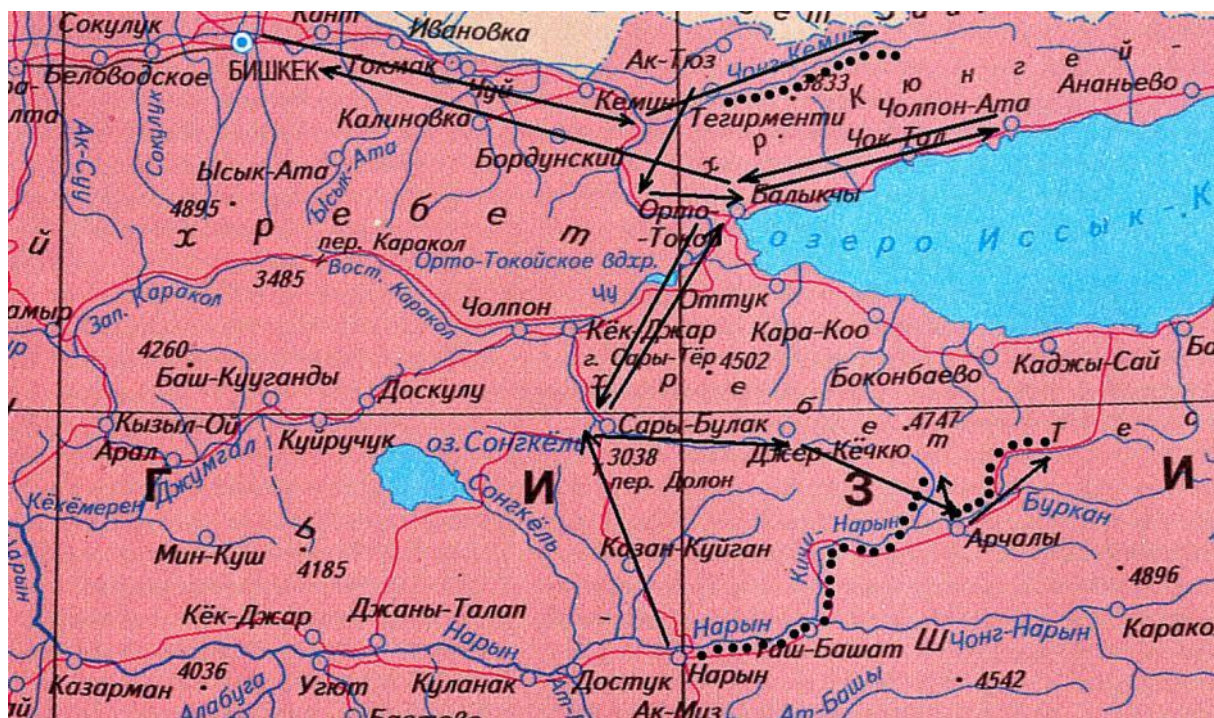
Пороги Дюресу, Каменоломня, Коркунучту бурулуш, Джилусу, Тагильский, Мини-каньон пройдены всеми катамаранами штатными экипажами.

Пороги Ералаш, Мельница, Зеленый, 25 на Чонг-Кемине и каньон «Недоступный» на Малом Нарыне обнесены.

| | Габарит | Баня | Повицкого | 8 каньон | Карамболь |
|-------------|---------|------|-----------|----------|-----------|
| Величков В. | С, М* | М | М | М | М |
| Поздышев | С, К | С | С | С | М |
| Садриева | - | - | - | - | - |
| Перезолов | - | - | С | С | - |
| Величков А. | С, К | С | С | С | С |
| Григорьев | К | - | - | - | С |
| Гаврилов | К | С | С | С | С |
| Лобарев | - | С | - | - | С |
| Безроднов | С, М | М | М | М | М |
| Иванов | М | М | М | М | М |
| Андреева | - | - | - | - | - |
| Палаумов | М | М | М | М | - |

* С – «Стриж», М – «Мустанг», К – «Кулик».

1.7. Общая схема маршрута.



2. Выбор маршрута и цели путешествия.

В последние 2-3 года постепенно формировалась новая группа, собранная из осколков нескольких своих предшественников, приказавших долго жить по различным причинам. В состав вливались и новые люди. К весне группа окончательно обрела новое лицо.

Большинство участников имело за плечами только опыт рек Алтая и Саян, поэтому решение посетить Среднюю Азию, а именно Тянь-Шань было вполне логичным и оправданным. В принципе данный маршрут планировался еще в прошлом году, но по различным причинам он тогда не состоялся.

С приходом к власти нового президента значительно упростился въезд в Киргизию, что тоже сыграло большую роль в выборе района путешествия. Сейчас для граждан России при посещении Кыргызстана (а также Казахстана, Таджикистана, Белоруссии, в том числе при сквозном проезде) необходим только российский паспорт. Регистрация (при нахождении внутри страны сроком до 90 суток) также отменена.

Да и, наконец, хотелось совершить путешествие в теплом и комфортном климате, поесть фруктов, познакомиться с новой культурой и побывать на знаменитом озере Иссык-Куль.

Ехать далеко и проходить только одну реку посчитали недопустимой роскошью. Да и тенденции развития водного туризма в последнее время предполагают прохождение нескольких, находящихся в одном в районе рек или их протяженных участков, пусть и с внутримаршрутными переездами. В связи с довольно ранними сроками путешествия, на старте были выбраны реки с относительно небольшим расходом.

Главной целью путешествия было повышение уровня мастерства участников, налаживание взаимосвязей, выход на новые рубежи сплава. Реки Средней Азии весьма способствуют этому, они известны своим норомом и очень непохожи на российские.

2.1 Причины перехода на запасной маршрут.

Основным, заявленным маршрутом была связка рек Чонг-Кемин (от 4 каньона до устья), Малый Нарын (от Мини-каньона до г. Нарын) и Кекемерен (от пос. Кожомкул до пос. Арал). В день приезда, в фирме «Horizon Travel» мы узнали, что на Кекемерене очень большая вода и несколько групп просто сошли с маршрута. Ехать так далеко, и уходить с реки, не пройдя ее, посчитали неприемлемым для себя.

После Чонг-Кемина, где наблюдался паводковый уровень воды, и где группа ощутила на себе всю мощь относительно малорасходной реки, было принято решение отказаться от прохождения Кекемерена и перейти к запасному варианту, который предусматривал прохождение Малого Нарына с верховьев и исследование его правого притока – реки Кара-Каман.

Про эту реку нам было известно только то, что она достаточно полноводная для сплава. При подготовке к походу очень тщательно искали материалы. Казалось нереальным, что Кара-Каман до сих пор не пройден. Но все наши усилия оказались тщетными, в отчетах мы нашли лишь упоминания, что в Малый Нарын справа впадает довольно полноводный приток Карагоман (цитируем название реки у авторов). Составили описание и дали название препятствиям.

2.2. Причины изменения маршрута.

Группа в данном составе была довольно неоднородной, как по возрасту, так и по опыту: 4-5 человек могли проходить самые серьезные препятствия, трое – новички такого уровня, остальные – среднее звено, готовое к спортивному маршруту пятой или чуть выше категории сложности.

Еще при планировании маршрута были сомнения по поводу возможностей группы пройти все определяющие препятствия 6 категории на заявленном маршруте, что было отражено в маршрутной книжке. Препятствия Чонг-Кемина в паводковую воду подтвердили эти опасения. Пороги «Ералаш» и «Зеленый» требуют большеобъемных судов (как минимум 3 т) для более-менее безопасного прохождения.

Каньон «Недоступный» требует тщательной проработки в плане разведки и страховки и соответственно больших временных затрат (думается около 2 дней). К тому же он пришелся на конец похода, когда накопилась физическая и психологическая усталость.

Поэтому группа сознательно пошла на упрощение маршрута, обнеся пороги «Мельница», «Ералаш», 7 каньон на Чонг-Кемине и каньон «Недоступный» на Малом Нарыне.

Изначально сроки нашего пребывания в Кыргызстане сократились на один день из-за путаницы с датой обратного отправления поезда.

Было принято решение не проходить нижний участок Чонг-Кемина, так как к этому моменту шло отставание от графика на один день, а на этом отрезке нет категорированных препятствий. К тому же он довольно плотно заселен, что создает определенные неудобства.

Группа была вынуждена отказаться от полной разведки и сплава по верхнему участку Кара-Камана, так как было потеряно около суток времени на вызволение провалившейся на мосту машины.

За счет быстрого прохождения нижнего участка Кара-Камана и Малого Нарына до каньона Недоступный и обноса самого каньона, появилось дополнительное время, которое было использовано для сплава до города Нарын.

В итоге при заявленной протяженности маршрута 227 км (запасной вариант) было фактически пройдено 216 км. Ни спортивная ценность, ни общая идея, ни целостность похода при этом не пострадали.

3. Подъезд и отъезд, внутримаршрутные переезды.

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

До Бишкека из России по железной дороге можно попасть из Москвы, Екатеринбурга и Новокузнецка. Для нас самым удобным вариантом, естественно, стал поезд Свердловск – Бишкек 2.

Билеты желательно приобретать с начала поступления их в кассы, иначе есть риск ехать на верхних боковых местах или совсем остаться дома. Поезд очень популярный и свободных мест на нем в летнее время не бывает.

Обратные билеты в Россию Киргизия не отдает, их просто не бывает в наличии. Поэтому, по приезду на место, необходимо сразу позаботиться об их приобретении. Или, если есть знакомые, поручить им приобретение билетов. Но в этом случае сразу возникают вопросы:

- по переводу денежных средств в другую страну,
- не известно, продают ли билеты только по паспортным данным или требуется наличие паспорта,
- продажа билетов в одни руки на вокзале не более 4 штук.

Проще всего забронировать билеты, но как выяснилось, такой услуги в Бишкеке не существует.

| № поезда | маршрут | дни обращения | отправление | время в пути | прибытие | стоимость со всеми сборами |
|----------|-----------------------|----------------------|-------------|--------------|----------|--------------------------------|
| 306 | Свердловск – Бишкек 2 | понедельник, четверг | 13.40 | 51.21 | 17.01 | 1730 руб. (плацкарт) |
| 305 | Бишкек 2 – Свердловск | вторник, суббота | 07.45 | 52.20 | 12.05 | 2811 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), теплую встречу и проводы, приобретение картографического материала 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. Уже во время написания отчета изменился адрес и телефон фирмы. Новые координаты:

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 КАМАЗ (вахтовка) зеленого цвета с багажником на крыше и водителем. Салон просторный на 16 мест (еще двое могут ехать в кабине), с мягкими удобными креслами, так что все наши перемещения проходили в комфортных условиях. К концу путешествия мы сроднились с водителем Виталием и его «верблюжонком» (так ласково называют его машину).

Стоимость аренды КАМАЗа, ГАЗ-66, ЗИЛ-131 летом 2006 года составляла 0,49, УАЗа (буханки) – 0,35 евро/км. Кроме того, доплата водителю составляет 10 евро в день, и группа берет его на довольствие. Оформление пропусков в ЗПК на Чонг-Кемине – 12 евро с человека. Также можно взять баллоны с газом и плиту – 30 евро.

Надо быть готовым к различным сборам в дороге: въезд в заповедник Чонг-Кемина, экологический сбор Иссык-Куля, плата за проезд через перевал Тосор или тоннель и др.

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. Появилась возможность гибко варьировать тактику прохождения рек.

4. График движения группы.

| дни | дата | участок | способ передвижения | км | ЧХВ | определяющие препятствия |
|-------|----------|---|---------------------|-----------|--------------|---|
| 1-3 | 3-5.08 | Нижний Тагил - Бишкек | поезд | 2560 | - | - |
| 4 | 6.08 | Бишкек – выше 4 каньона Чонг-Кемина | автомашина | 209 | 8.00* | - |
| 5 | 7.08 | Стапель, пор. Габарит | сплав | 2 | 0.11 | пор. Габарит |
| 6 | 8.08 | До 5 каньона | сплав | 15 | 1.01 | пор. Габарит |
| 7 | 9.08 | До 6 каньона | сплав | 10 | 0.53 | пор. Дюресу |
| 8 | 10.08 | До пор. Мельница | сплав | 3 | 0.12 | пор. Каменоломня, Ералаш (обнос) |
| 9 | 11.08 | До 7 каньона | сплав | 6 | 0.28 | пор. Мельница (обнос), Баня, Повицкого |
| 10 | 12.08 | До пос. Тегирменты, переезд на озеро Иссык-Куль | сплав автомашина | 19 110 | 1.33 5.00 | 7 каньон (обнос), 8 каньон |
| 11 | 13.08 | Озеро Иссык-Куль | дневка | - | - | - |
| 12 | 14.08 | Переезд на р. Арчалы | автомашина | 265 | 10.00 | - |
| 13 | 15.08 | Переезд на р. Учечек, стапель | автомашина | 69 | 4.30 | - |
| 14 | 16.08 | Радиальный выход на г. Джамгырчи (4027) | пешком | 14 | 6.15** | - |
| 15 | 17.08 | За горячий источник Джийлу-Суу | сплав | 20 | 2.00 | каньон Коркунучту бурулуш, пор. Джилусу |
| 16 | 18.08 | До р. Болгарт, переезд на Кара-Каман | сплав автомашина | 15 18 | 1.19 1.20 | |
| 17 | 19.08 | До каньона Карамболь | сплав | 7 | 0.14 | пор. Тагильский |
| 18 | 20.08 | За Верхний каньон М. Нарына | сплав | 17 | 0.38 | каньон Карамболь |
| 19 | 21.08 | До каньона Недоступный | сплав | 33 | 2.19 | Мини-каньон |
| 20 | 22.08 | До г. Нарына переезд за г. Нарын | сплав автомашина | 55 45 | 5.12 1.00 | каньон Недоступный (обнос) |
| 21 | 23.08 | Переезд на оз. Иссык-Куль, | автомашина | 240 | 6.00 | - |
| 22 | 24.08 | Озеро Иссык-Куль | дневка | - | - | - |
| 23 | 25.08 | Переезд в Бишкек | автомашина | 274 | 6,30 | - |
| 24-26 | 26-28.08 | Бишкек – Нижний Тагил | поезд | 2560 | - | - |

* - для автомобиля дано общее время движения, включая все остановки (санитарные, обед, замена колес и прочие),

** - общее время радиального выхода.

5. Техническое описание маршрута.

5.1 Общие сведения о районе путешествия.

Маршрут проходит по горному массиву Тянь-Шань; административно – по территории независимого Кыргызстана.

Наибольшие высоты на юго-востоке – пик Победы (7439 м), остальные хребты имеют высоту до 5000 м. Оледенение значительное. Вследствие значительной сухости климата снеговая линия в Тянь-Шане располагается на высоте от 3600-3800м. В целом климат Тянь-Шаня отличается резкой континентальностью, засушливостью, значительной продолжительностью солнечного сияния. Эти факторы обуславливает преобладание в Тянь-Шане горных степей и полупустынь. Лесная растительность представлена арчой и елью, в основном по долинам рек. В некоторых долинах распространены ореховые и яблоневые леса, особенно на Западном Тянь-Шане.

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. К этому времени

снег в горах стаивает, а лед плавиться гораздо хуже. К тому же температура в высокогорье становится гораздо ниже, нередко заморозки. Поэтому оптимальным временем для сплава следует считать период со второй половины августа до конца сентября. Исключение можно сделать для самой восточной реки Тянь-Шаня – Чарына (доля ледникового питания его невелика). В целом же погода на Тянь-Шане в это время года бывает обычно хорошей. Тепло. При смещении сроков похода ближе к началу осени в верховьях рек наблюдаются значительные падения температуры в ночное время.

В Средней Азии дождевые паводки носят более плавный, чем в Сибири, характер, так как осадки в верховьях рек, которые расположены в достаточно высоких горных хребтах, выпадают в большей мере в виде снега, который затем тает (или нет) в зависимости от времени года и времени суток.

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 реки для сплава: Чонг-Кемин, Чилик, Малый и Большой Нарыны, Нарын, Кекемерен, Сандалаш-Чаткал, Ойгаинг-Пскем, Чарын; в меньшей степени из-за удаленности Ат-Баши, Арпа-Алабуга, Ой-Тал-Тар и, наконец, самая сложная река региона – Сарыджаз.

К наиболее крупным озёрам Тянь-Шаня относятся бессточное незамерзающее солончатое озеро Иссык-Куль, высокогорные (более 3000м над уровнем моря) озёра Сонкёль и Чатыркёль, большую часть года покрытые льдом. Много мелких озёр ледникового происхождения.

Населен Тянь-Шань мало и неравномерно, особенно мало населена наиболее высокая, юго-восточная, часть. Основными путями заброски на Тянь-Шань являются два шоссе, пересекающие район с севера на юг в его центральной части и соединенные между собой по долинам Чу и Кекемерена (трассы Бишкек – Нарын и Бишкек – Ош).

5.2. Река Чонг-Кемин

03.08.2006 Приключения начались в электропоезде Нижний Тагил – Свердловск. Контролеры, увидев гору рюкзаков, потребовали заплатить за багаж. Мы естественно отказались. Начались долгие споры и пререкания. Разговор был примерно таким:

- покажите, пожалуйста, документы, где написано, что мы должны заплатить за рюкзак,
- сначала оплатите багаж, а потом требуйте возврата денег через суд,
- вы неправы, мы знаем правила перевозки,
- халявы больше не будет, платите, потом разберемся.

На вокзале в Екатеринбурге нас встречала транспортная милиция и торжественно препроводила на взвешивание рюкзаков (что мы и сами собирались сделать, чтобы не иметь проблем в поезде). Характерно, что на перроне контролер звонила кому-то и просила принести документы по провозу багажа. То есть они сами толком не знали положений о перевозке груза.

Рюкзаки оказались в норме, от 32 до 35 кг, но чтобы хоть как-то насолить нам, если уж не удалось получить деньги, начались жалобы на наше, якобы, хамское поведение и ругань. Далее разбирательство продолжалось в линейном отделе милиции, к этому времени контролеры незаметно исчезли, напакостив как могли.

Благодаря тому, что среди нас оказался сотрудник МЧС с удостоверением и его переговорами, дело закончилось проверкой ножей. Они тоже оказались в норме, за исключением двух самодельных, на которые сотрудники милиции посмотрели сквозь пальцы (надоело заниматься надуманной историей).

В группе есть люди с туристическим стажем в 30 лет, но такой случай произошел впервые. Поэтому, на будущее, неплохо иметь с собой бумажку о правилах перевозки багажа. А также (о чем предупреждали в отделении), брать с собой только ножи, купленные в магазине, а если они выглядят устрашающе, то и иметь сертификат, что нож не является холодным оружием.

04-05.08.2006 Часть людей отправились в путешествие с загранпаспортами, часть – с российскими. Никаких вопросов по поводу документов на двух границах не возникало. Ехали в плацкартном вагоне. Все довольно сносно, дополнительных пассажиров если и подсаживали, то немного. За исключением Астаны, на всех остановках торговля на перронах ведется как на тенге (казахские деньги), так и на рубли, а ближе к киргизской границе к ним добавляются сомы.

Поезд опоздал на 2 часа, и мы прибыли в Бишкек около 9 часов вечера. Время здесь такое же, как у нас (+2 с московским). Встречал нас на вокзале Сергей Воронин. Заехали в обменный пункт, поменяли рубли на сомы, поужинали в кафе и отправились ночевать к нему на фирму.

По всей территории Киргизии в ходу только местная валюта. Обменять рубли, доллары, евро можно без проблем в крупных и курортных городах (Бишкек, Нарын, Чолпон-Ата). В более мелких поселениях можно иметь кучу денег в кармане и остаться без средств к существованию.

Поэтому лучше иметь небольшой запас. Курс в разных местах колеблется от 1,4 до 1,46 сом за рубль.

Сергеем Ворониным была заранее составлена предварительная смета, согласованная с нами по электронной почте. 70% расчетной суммы за услуги ему необходимо оплатить заранее, перед стартом, остальное – по окончании маршрута. С учетом пройденного расстояния по счетчику производится корректировка. Рассчитаться можно любыми деньгами, мы платили рублями.

06.08.2006 Кассы на железнодорожном вокзале работают с 7 до 19 часов. Утром первым делом отправились туда. Взяли обратные билеты на 26 августа в купейный вагон, все места рядом. Из-за неправильной информации у нас выпадал день похода (поезд по нашим сведениям должен идти 27 числа). Поинтересовались билетами на 22 число, в наличии только 7 штук и в разных вагонах. Это наводит на определенные мысли – видимо билеты просто скупают и перепродают.

Следующий пункт нашего посещения – рынок. Из России с собой привезли только тушенку, спирт и супы, хотя последние можно купить и здесь. Про отвратительное качество местной тушенки прочитали в отчетах и решили привезти ее из дома. Весь остальной ассортимент продуктов закупили в Бишкеке. Цены сопоставимые с российскими, может быть даже немного дешевле.

Водка очень дешевая – 60-80 сом. Есть и дешевле, но такую покупать уже вряд ли стоит, пахнет подделкой. Местный коньяк «Бишкек» - 145 сом, арбузы 3-5 сом/кг, дыни чуть дороже, виноград 30-40 сом/кг, абрикосы 80 сом за ведро. Закидали в машину штук 12 огромных арбузов, уплатив смешную (по нашим меркам) сумму.

Продукты на переезды не закупали. Практически всегда есть возможность перекусить в придорожном кафе, отведать блюда местной кухни.

От Бишкека идет хорошая асфальтовая дорога. На 100 км расположена пограничная застава «Кемин», образованная совсем недавно. Теперь река Чонг-Кемин – это зона пограничного контроля и въезд туда по пропускам, для оформления которых требуется 20 дней. Передали на заставу копию разрешения (оригинал остался у нас) и двинулись далее.

Асфальт кончается вскоре за поселком Тегирменты, там же открытый шлагбаум, видимо по случаю воскресенья. Перед р. Ичке-Суу еще один шлагбаум. Здесь нас уже остановили, но только зарегистрировали в журнале, не потребовав никакой платы. Грунтовая дорога вполне приличного качества, навстречу попадаются легковые машины местных жителей.

Останавливаемся, и запасаем дрова. Надо отметить, что в верховьях Чонг-Кемина, равно как и Малого Нарына дров нет, поэтому определенный запас в машине всегда присутствовал. Местные жители вместо дров используют кизяк – высохший помет животных. Мы (особенно на Джилуу-Суу и Кара-Камане) переняли их опыт – разжигали костер дровами, а потом подкладывали в огонь кизяк.

Примерно в 15 км от Тегирменты – автомобильный мост, второй – за притоком Коскелене, уже в верховьях – там дорога переходит на левый берег и недолго идет вниз по течению. На повороте стоит третий шлагбаум. Здесь нам дают прочитать правила въезда в заповедник и берут плату – 50 сом с человека и 50 с автобуса. Здесь необходимо уточнить, что это плата для жителей Киргизии, для иностранцев она в 2 раза выше. Ничего у нас не спрашивали, мы сами подсчитали стоимость (как для местных), протянули деньги и получили квитанцию.

Встали лагерем не доезжая до р. Мамбет-Булак, чуть выше начала 4 каньона (фото 1).

Реку Чонг-Кемин условно можно разбить на несколько участков:

1. Верхний участок. Находится выше устья р. Кель-Алматы. Иногда этот участок называют 1 и 2 каньонами.

2. Участок разбоев от р. Кель-Алматы до р.



Фото 1, Лагерь выше 4 каньона

Алагир, скорость течения довольно высока. Затем протоки постепенно сливаются в одно русло, и после левого безымянного притока реки начинается следующий участок.

3. Третий каньон. Участок каньоном называют весьма условно, так как на нем отсутствуют высокие каньонообразные берега. Длина около 10 км. Здесь расположено 8 препятствий, самые сложные из них - это пороги «Слон» (5А) и «Алмаатинец» (5А).

4. Участок разбоев от р. Орто-Кой-Суу до моста. Длина 18-20 км.

5. Четвертый каньон. Реально это ущелье с не очень высокими берегами. Длина около 10 км. Здесь расположено 6 препятствий, самое сложное из них – порог «Габарит» (6А). Участок заканчивается около нового моста через Чонг-Кемин.

6. Несложный участок. Длина около 8 км. На нем имеется несколько шивер и порожков. Заканчивается участок на одном из рукавов впадающего в Чонг-Кемин левого притока – р. Дере (Дюрез, Дюресу).

7. Пятый каньон. Длина ~ 1.8 км. Это фактически один порог – «Дюресу»(5В). Правый берег невысокий, на левом имеются скалы, поросшие лесом.

8. Островно-шиверистый участок. Длина около 10 км. Много островов. Имеется одно препятствие – шиверисто-порожистый участок в районе пос. Бузулган-Сай (в некоторых описаниях – пор. Бузулгансайский).

9. Шестой каньон. Длина – около 4,5 км. Заканчивается участок около ГМС. Один из самых сложных участков реки. Здесь расположено 4 препятствия – пороги «Каменоломня» (5С), «Ералаш» (6В), «Мельница» (6А), «Баня» (5С).

10. Шиверисто-порожистый участок. Длина около 5 км. На нем расположено одно препятствие – порог «Повицкого» (5В).

11. Седьмой каньон. Длина около 3 км. Здесь расположено 2 препятствия, хотя их разделение чисто символическое. Начальный порог – самое сложное препятствие реки Чонг-Кемин – порог «Зеленый» (6С), переходящий в порог 25 (6А).

12. Простой участок. Длина около 2 км.

13. Восьмой каньон. Длина около 2 км. Реально это ущелье. Этот участок совпадает с одним порогом (5С), который имеет аналогичное название.

14. Простой населенный участок. Длина – около 50 км. Много разбоев.

15. Девятый каньон (Нижне-Кеминское ущелье). Длина около 8 км, уклон 8-10 м/км. В каньоне несложные прижимы, шиверы, отдельно стоящие камни. Заканчивается он при впадении р. Чонг-Кемин в р. Чу.

Кроме традиционной заброски снизу, в верховья р. Чонг-Кемин можно зайти пешком от Большого Алмаатинского озера через перевал Озерный (н/к, высота 3503). На перевал идет дорога. Спуск с перевала по тропе вдоль реки Кель-Алматы. Длина пешего перехода около 20 км.

В настоящее время существует автомобильная дорога через перевал и нам встречались машины с казахскими номерами (полноприводные – УАЗ и «Нива»). Наверное, существует возможность заехать в верховья непосредственно из Алматы. Но в этом случае не очень понятная ситуация с пересечением границы двух государств и последствиями этого шага. Видимо все обойдется взиманием дани (непонятно в каких размерах), так как в Киргизии пытаются заработать все и на всем.

Забегаю вперед, на следующий день к вечеру, к нам подъезжал пограничный наряд и проверил разрешение на въезд в ЗПК и соответствие паспортов.

Описания препятствий до «Габарита» взяты из отчета С. Черника.

1 и 2 каньоны

1,2. Несложные пороги. Находятся выше устья р. Кель-Алматы в местах, которые условно можно назвать 1 и 2 каньонами.

Нижне устья Кель-Алматы река Чонг-Кемин течет в разбоях до устья р. Алагир, скорость течения довольно высока. Затем протоки постепенно сливаются в одно русло, и после левого безымянного притока река входит в 3 каньон (называть участок каньоном можно весьма условно из-за отсутствия высоких каньонообразных берегов). Длина его около 10 км.

3 каньон

3,4. Простые пороги. Расположены на участке длиной в 2 км от начала 3 каньона до пешеходного моста. Проплыть под мостом нельзя. Чалка для обноса длиной 20-30 м перед мостом к правому берегу.

5. Порог «Слон» (5А). Длина 300 м. Начинается входной шиверой сразу за пешеходным мостом, заканчивается через 50 м после впадения справа р. Алматы. В пороге кроме шиверистых участков есть 2 гряды камней.

6. Порог «Алмаатинец» (5А). Длина 80 м. Находится через 100 м после препятствия 5. В середине русла большой камень, на который идет сильный навал. Можно идти как справа, так и слева.

До конца 3 каньона идет несложная шивера, внутри которой выделяют:

7. Порог «Обман», 8. Порог «Бой», 9. Порог «Сель», 10. Порог. Все их можно идти с ходу.

После впадения р. Орто-Кой-Суу начинаются разбои, продолжающиеся 18-20 км до моста. Обнос моста по правому берегу.

Через 1 км начинается 4 каньон. Длина около 10 км. Сплошных каньонных берегов нет. Отсюда, собственно, и начинаются основные препятствия реки.

4 каньон

11. Порог «Конек». Несложный порог длиной 120 м, расположен за последним рукавом р. Мамбет-Булак.

12. Порог «Саянский» (4С). Длина 900 м. Начинается через 100 м после преп.11. В пороге маневр несложен, сливы и бочки локальные.

7.08.2006 Катамараны были собраны к 12 часам. На 1,5 км отрезке до порога провели небольшую тренировку. Река мутно-серого грязного цвета, вида известково-цементного раствора. Уровень воды не просто высокий – это ледниковый паводок. Такую же оценку дал чабан, посетивший нашу стоянку вчера вечером и отметивший, что такой большой воды не было давно.

13. Порог «Габарит» (6А). Длина ~ 500 метров. Условно его можно разбить на 3 ступени. Первые две ступени короткие – по 40-50 метров каждая, расстояние между ними около 30 метров. В



Фото 2. Траверс в левые ворота

первой ступени гряда скальных обломков и камней перегородили реку. В центральных воротах мощный косой 1,5-метровый слив. На обломок посередине мощно наваливает струя. Под обоими берегами есть проходы (вечером), но правый осложнен острыми камнями, а в левом – плита, через которую вода переливается тонким слоем. Между ступенями несколько камней, отжимающих поток вправо.

Во второй ступени правая часть русла

перегорожена грядой камней различного калибра, а в левой – 2 больших валуна, расположенных по диагонали. Они образуют ворота: в правых – слив сложной конфигурации более 1,5 м (в малую воду габарит-негабарит, давший название порогу), за левыми – череда сливов до метра. Через 20 м

слева обливная плита (утром необливная), весь поток идет правее.

3 ступень длиной около 350 метров. По всей длине расположены сливы до 1 м, много крупных камней (обливных и полубливных) с сильными навалами, мощные бочки, высокая скорость течения.

Разведка и страховка наиболее сложных первых двух ступеней с левого берега.

Решили, что по дурной, вечерней воде



Фото 3. Центральный слив

пойдет сборный экипаж, составленный из самых опытных, на «Стриже». Необходимо было зачалить катамаран после 2 ступени, перед Джинди-Суу на левый берег. Недаром название этого притока переводится как Дикая вода. Это действительно крутопадающий, довольно широкий бурный поток, переправа через который невозможна, а мост через него расположен довольно далеко.

Проходили первую ступень под левым берегом, пересекали струю вправо и во 2 ступени уходили в левые ворота (фото 2), далее прыгали правой гондолой с обливной плиты и чалились. Намеченную линию движения выдержали на 100%. Страховка – 4 спасконцами.

8.08.2006 На разведке порога повстречали двух человек из челябинской группы, у них сломалась машина перед подъемом у ущелья, и они пришли оценить ситуацию. Разрешений на въезд в ЗПК они заранее не имели и заезжали в погранотряд улаживать этот вопрос. Обошлось это в 1000 руб. с человека.



Утром прохождение порога на «Кулике» и «Мустанге» сборными экипажами. Страховка – 2 спасконцами и катамараном с воды.

В 1 ступени уходили резко влево за скальным обломком и стреляли в правую половину потока. Далее по центральному сливу (фото 3) и проход справа от плиты (фото 4). Чалились за 2 ступенью на правый берег. Второй экипаж пытался повторить вчерашний маневр и зачалиться на левый берег, но не удалось. В

итоге на левом берегу перед 3 ступенью остались 2 женщины с пятерочным опытом и двое мужчин, не имевших его. Ситуация неординарная. По рации объяснили задачу. Этой команде предстояло пересечь мощную струю и причалить на правый берег.

«Кулик» с командой в упорах был готов стартовать следом, в случае ухода катамарана в 3 ступень. Остальные приготовились к принудительной чалке. «Стриж» сразу же задел носом камень, развернулся боком и в таком положении пытался выгребсти поперек струи, но явно не успевал. С берега полетела морковка, попала точно между гребцами и в тот же миг была подхвачена. Катамаран маятником пошел к берегу, где был встречен стоявшими в воде мужчинами, и буквально выдернут из воды.

13а. Шивера (4С). Это препятствие ни в одной лоции не выделено отдельно, но по нашей воде шивера выглядит очень мощно: высокие валы, много бочек, высокая скорость течения. Продолжается она вплоть до автомобильного моста и заставляет работать с полной отдачей.

14. Порог «Дрозд» (4В). Расположен за 100 м до р. Башы-Джая. Просмотреть порог лучше с правого берега, причалив через 100 м после обрыва правого берега на левом повороте.

15. Порог "Вяхирь" (4В). Длина 100 м. Расположен в узком ущелье через 300 м после предыдущего препятствия. Правый берег – отвесная скала с отдельными выступающими из воды камнями у его подножья. Левый берег очень крутой, поросший лесом. Просмотр до средней части удобнее по правому берегу, а нижнюю часть – по левому. Оба порога можно идти с ходу.

Шли походной колонной без разведок. От «Габарита» до моста 35 минут сплава, далее шивера становится менее мощной и до следующего препятствия – 5 каньона еще 26 мин. ЧХВ.

На плавном лесном повороте реки после острова в русле открывается долина р. Дере и виден один из ее впадающих в Чонг-Кемин рукавов.

Зачалились перед осыпью правого берега, а затем осторожно прокрались вдоль правого берега и вытащили катамараны на берег уже за осыпью. Отсюда виден резкий свал воды и камни в русле – это начало каньона.

Провели разведку и разбили лагерь у р. Таш-Кыя, метрах в 500 ниже по течению. Недалеко стоит кошара, побоялись оставлять катамараны без присмотра, поэтому, чуть приспустив, привязали их на крышу автомобиля и привезли к лагерю.

9.08.2006

5 каньон

16. Порог «Дюресу» (5В). Длина ~ 1,8 км от впадения последнего рукава р. Дер. Яркое выраженного каньона нет. Правый берег невысокий, на левом имеются скалы, поросшие лесом. По правому берегу рядом с рекой проходит дорога. Камней немного, все затоплено. Порог изобилует высокими валами, в том числе косыми и с обратными гребнями, много мощных бочек. В начале и середине порога сливы 1-1.5 м. На местном левом повороте в середине порога весь поток упирается в скалу правого берега, здесь же за поворотом слева есть улово для промежуточной чалки. Последние 800 метров – мощная шивера. Разведка по правому берегу.



Фото 5. Начальный участок Дюресу

чалки. Последние 800 метров – мощная шивера. Разведка по правому берегу.

Проходили порог колонной, с промежуточной чалкой. Порог выглядит очень мощно, хотя линия движения читается хорошо. Катамараны несколько раз притормаживало в бочках. На видео начальную часть порога (фото 5) снимал Виталий – наш шофер.

После «Дюресу» долина реки расширяется, дорога уходит в сторону.

Слабая шивера продолжается до пос. Бузулганский – это несколько домиков на правом берегу, которые видно с воды.

Здесь пристали к берегу и оказали помощь Диме – в пороге «Стриж» налетел на камень, и часть удара пришлось по ступне. ЧХВ от «Дюресу» – 20 мин.

После крутого левого поворота на реке следует

17. Шиверсто-порожистый участок (4С). Начинается он с мощной шиверы длиной ~ 250 м, которая за правым поворотом заканчивается сливом. Затем, напротив отвесной высокой скалы левого берега начинается длинная шивера-порог, заканчивающаяся через 1,2 км. Далее мощь воды убывает, левый берег становится пологим, а правый крутым и дорога по нему постепенно уходит вверх. Река делает большую излучину, обходит высокий отвесный утес правого берега, выходит на вторую излучину. Через 3-4 км необходимо зачалиться к правому берегу для просмотра 6 каньона. В месте чалки у самой воды растут несколько крупных елей.

От пос. Бузулганский до 6 каньона 25 минут. Разбили лагерь примерно в 150 метрах от начала каньона, метрах в 50 от воды. Сюда есть ответвление от дороги, и КАМАЗ может подъехать к самому лагерю. Провели разведку.

Необходимо заметить, что на реки Средней Азии с ледниковым питанием подвержены суточным колебаниям уровня воды. Первый подъем происходит около полудня, второй – в 16-17 часов. Идя в паводок весьма благоразумно проходить препятствия в первой половине дня, когда вода все-таки не такая дурная, как вечером. Соответственно внешний вид порогов вечером и утром порой существенно меняется и не стоит забывать об этом аспекте.

10.08.2006

6 каньон

Длина около 4,5 км от реки Чон-Баши до подвесного моста перед ГМС. В каньоне 4 серьезных порога: 18-21.

18. Порог «Каменоломня» (5С). Общая длина около 400 м. Начинается за правым поворотом серией сливов с бочками. Перед левым поворотом 3 больших камня, левая часть русла перегорожена. Ближе к правому берегу косой проход меж камней с таким же косым сливом, натыкающийся на обливной валун. Большая часть потока отбивается им вправо. После поворота 20 м быстротока и каскад сливов и бочек, очень сильных ближе к правому берегу. Потом цепочка валов с несильным прижимом к скале левого берега, локальный правый поворот и через 40 м слив с мощным обратным валом практически через все русло. Заключительная часть порога – 250-



Фото 6. Косой слив

метровая шивера, по мощности не уступающая самому порогу с двумя ступеньками сливов. В середине шиверы справа, впадает приток – р. Джан-Арык. Заканчивается препятствие у скалы правого берега. Разведка и страховка с правого берега.

Все катамараны проходили «Каменоломню» примерно по одной линии – заходя ближе к правому берегу и падая в косой слив (фото 6), после чего суда

отбрасывало вправо, далее следовал рывок под левый берег, проход по каскаду сливов и бочек (фото 7), уход от прижима (фото 8). Остальную часть порога по центру. Чалились у устья Джая-Арык, метрах в 100 до окончания порога, 2 катамарана на правый, один – на левый берег. После непродолжительного отдыха двинулись дальше.

Шли колонной. Метров за 30 до окончания порога в



Фото 7. Каскад сливов



Фото 8. После прижима

русле стоит большой камень. Слева от него более широкий проход и слив около метра высотой. «Стриж» и «Мустанг» прошли у левого берега, а «Кулик» чуть наискосок зашел в слив у самого камня. И рамой налетел на валун под сливом, невидимый с наплыва. Удар был такой силы, что переднюю поперечину загнуло под углом в 30° , лопнули несколько резиновых вязок рамы, порвало швы подушки и стремяна у переднего левого и заднего правого

гребцов. Соответственно они оба вылетели из стремян и оказались в воде. Марина выскочила на раму, а Алексей держался за катамаран. Оба передовых катамарана срочно зачалились к берегу, готовые прийти на помощь. Но она не потребовалась – силами двух членов экипажа «Кулика» быстро была произведена экстренная чалка.

После осмотра повреждений два катамарана ушли вперед, к «Ералашу», а оставшиеся сделали первичный ремонт, в частности установили деревянную поперечину, закрепили стремяна, заново перевязали раму.

От скалы правого берега видно устье правого безымянного ручья, сразу за скалой, метрах в 300 после спокойного участка. Чалиться для просмотра следующего препятствия необходимо либо в устье ручья, либо до него. Над водой на высоте 1,5 м, сразу за устьем, висит трос.

19. Порог «Ералаш» (6B). Порог условно разделен на три ступени. Входная ступень: шивера на резком повороте реки заканчивается сливом через всю ширину реки, в середине большой обливной зуб. У правого берега скала перегораживает треть русла. Возле зуба пенная каша. Правая часть струи после зуба бьет в скалу правого берега. Далее ряд мощных сливов и бочек. Через 50 м чуть левее середины русла лежит огромный плоский камень, после которого на левом повороте навал на гряде полузатопленных камней (вторая ступень). Далее после правого поворота, на котором есть навал на скалу левого берега, метров через 50 третья ступень порога: крутой слив с большой подводной плиты посреди русла.

Длина порога по нашим наблюдениям гораздо больше 300 метров, упоминаемых в лоциях, как минимум в 1,5 раза. Практически все камни затоплены. В пороге присутствует все: могучие сливы, пенные котлы, бочки с длинными возвратами, сильные навалы на глыбы, прижимы, громадные водяные шишки. Всё очень длинно, мощно и непредсказуемо. Линия движения достаточно сложная и запомнить ее весьма трудно. На одном дыхании пройти порог чрезвычайно трудно, а мест для промежуточной чалки практически нет. Порог производит весьма сильное впечатление и требует по высокой воде большеобъемного ($V > 3000$ л) судна и слаженного, опытного экипажа, умеющего четко действовать в нестандартных ситуациях. При самосплаве в жилете есть большая вероятность надолго застрять в бочках. Разведка, страховка по правому берегу.

К сожалению, размеры наших катамаранов никак не гарантировали безопасного прохождения порога. При наличии хорошего судна можно было попытаться пройти препятствие одним экипажем.

До следующего сложного порога на реке мощный и протяженный шиверисто-порожистый участок. Ориентиры порога «Мельница» – дорога уходит от реки, незначительный левый поворот и большой обломок скалы у правого берега. Перед правым локальным поворотом видно увеличение падения реки.

Чалились перед правым поворотом на мощной струе, фактически во входной шивере, здесь есть небольшое уловко размером на 2 катамарана. Справа – стена кустарника.

20. Порог «Мельница» (6A). Длина 350-400 метров. Осмотр по террасе правого берега, с нее же можно спуститься к воде для организации страховки. В пороге несколько виражей с навалами на прибрежные камни, много бочек. Начинается за местным правым поворотом шиверой, в конце которой слив с пенным котлом. После левого поворота гряда камней делит поток надвое. Основная поток – левый, в нашу воду



Фото 9. Порог Мельница

проходима и правая протока. В месте соединения струй стоит мощнейшая бочка, а за ней следует череда сливов через обливные валуны, торчащие в хаотическом порядке. Вся эта масса воды упирается в лесину (фото 9), застрявшую посреди реки на обломке скалы. Бревно оставляет

неширокий ~ 3.5 м проход у правого берега. Заканчивается это безобразие мощной шиверой, которая продолжается до следующего препятствия.

С учетом перегородившей порог лесины, оценили его 6А (без нее 5С). Вытащили «Кулик» и погрузили на багажник машины. Катамарану требовался капитальный ремонт. Решили не терять времени и провести его на Иссык-Куле, а дальнейший путь по Чонг-Кемину проделать двумя экипажами, Выставили страховку, ждем старта. А по радиcи сообщают, что Василий Г. грести не может, видимо в предыдущем пороге потянул мышцу живота, причем основательно. Оказываем помощь и переносим прохождение на завтра.

Лагерь разбиваем у ручья Ичке-Суу, над порогом «Баня». У мостика ручей образует небольшое озерко и стихийно устраивается всеобщая помывка. Часть людей бежит на ближайшую гору – полюбоваться окрестностями.

Очень не хочется пить грязную воду Чонг-Кемина, поэтому стараемся привязывать стоянки к притокам. Если не получается, то есть запас пластиковых бутылок, у шофера нашлись пара канистр, и приспособлен под воду гермомешок.

11.08.2006 Как ни странно, но наутро «Мельница» выглядит гораздо хуже. Просматривается четкое стремление потока сбить катамаран под бревно. Заранее уйти направо нельзя – мешает выступающая гряда камней. Очень долго смотрим на это ключевое место, прикидываем шансы и варианты и в конце-концов решаем обнести. Сплошные огорчения...



Фото 10. Порог Баня

После обноса по склону спускаем катамараны, практически сразу за бревном и через 200 метров шиверы чалимся на левый берег.

21. Порог «Баня» (5С). С правого берега разведка неудобна, хотя и возможна, с левого – весь порог можно просмотреть по прибрежным камням. Начинается на правом повороте шиверой, далее следует 1,5-метровый пологий слив практически через все русло. За ним стоит мощнейшая бочка с

возвратом в 3-4 метра. Через 20 м еще слив по всей ширине, разделенный посредине большим камнем. Он чуть обливается и практически незаметен с наплыва. Далее две глыбы с сильнейшими навалами, вода перехлестывается через них, образуя шишки. Под правым берегом узкий проход, под левым – прижим к гряде камней. На выходе еще одна бочка.

Шли тандемом. К тому же береговая команда на правом берегу выставила 2 спасконца. Линия движения было одинаковой: разогнавшись, пробивали бочку по центру. Далее справа от камня, прострел



Фото 11. Порог Баня

под левый берег и уход от прижима. «Мустанг» все-таки вылетел правой гондолой на первый обливняк (фото 10), «Стриж» более чисто (фото 11). Чалились после порога направо.

22. Порог «Ворота». Очень короткий. Образован большими валунами, между которыми невысокий слив с последующими валами. Несложен и не очень понятно, почему вообще назван порогом.



Фото 12. Порог Повицкого

До ГМС шиверы средней сложности, около 5 минут сплава. После ГМС (домики на берегу) за левым поворотом реки начинается шивера, которая переходит в препятствие 23.

Перед препятствием 23 причалили, быстро осмотрели его.

23. Порог «Повицкого» (5В). Протяженность около 500 метров. Много бочек, сливов, косых валов. Вода мощная. Ближе к концу порога, перед правым поворотом,

поток наваливается по центру на скалу диаметром в 6 м, проход с любой стороны. Через 70 м река успокаивается. На правом берегу, над порогом, находится памятник В. Повицкому, погибшему при прохождении реки 13.08.1979г.

Шли тандемом, по большей части, ближе к правому берегу (фото 12,13), страховали 2 спасконцами, выставленными за скалой.

До 7 каньона несколько сильных шивер и 15 минут сплава. За 0,5 км до каньона дорога начинает забирать вверх и уходит от реки. Перед самым препятствием справа каменная гряда и ровная песчано-травянистая полка с кустами облепихи,



Фото 13. Порог Повицкого

впереди вверх уходит правый очень крутой и высокий травянистый склон.

Пару раз причаливали, принимая мощную шиверу за начало «Зеленого». Затем вперед ушел представитель береговой команды, нашел хорошую стоянку, передал по радиации данные и посигналил в месте чалки.

Пристали на правый берег у самого начала 7 каньона, лагерь разбили на песчано-травянистой поляне. От дороги сюда можно подъехать на машине. Старые костровища говорили о том, что не мы одни нашли это место привлекательным и удобным. Воды, правда, поблизости нет, но определенный запас ее мы имели.

Несколько человек искупались в водах Чонг-Кемина, тут есть что-то наподобие песчаного пляжа. На удивление, вода оказалась не совсем ледяной, градусов, наверное, около 10. Здесь же поймали первую и единственную рыбу на этой реке.

Сходили по правому берегу на «Зеленый». Пройти можно везде у самой воды, правда, в нескольких местах очень трудно. Порог производит неизгладимое впечатление. Красивое и страшное зрелище, точнее – страшно красивое. Одним словом – стихия. Думается, найдется немного мест, где так органично сплелись мощь, красота и сложность. И если при осмотре «Ералаша» еще возникали мысли о прохождении, то здесь все было ясно сразу – не наш уровень: и по уровню сложности, и по имеющимся в наличии средствам сплава.

Не очень понятно, как спускать катамараны к воде, если обнести препятствие 24 и идти 25 порог. Вдоль реки по правому берегу по нашей воде протащить катамараны практически нереально. Если спускать сверху, то склоны высокие и очень крутые. Во всяком случае, мы приемлемых вариантов не обнаружили. Требуется длинная веревка, много усилий и времени. Возможно, это можно сделать по левому берегу, но такой вариант не прорабатывался.

Наш шофер Виталий по собственной инициативе съездил в ближайшую кошару и привез гостя и его подарок – козла, а также казан. Вечером наелись мяса.

12.08.2006

7 каньон

Длина 2.5-3 км. Глобальный просмотр препятствий с высокого правого берега.

24. Порог

«Зеленый» (6С). Длина с западной частью 400-500 м. Правый берег высокий (до 200 м) конгломератный склон, левый берег – низкий, поросший лесом, в конце препятствия оба берега сжимают реку высокими скалами. Западная часть порога начинается на левом повороте, за которым идет сразу правый. Вода разгоняется на прямом участке длиной 30 м и прыгает через гряду крупных скальных обломков, перегораживающую все



русло. Высота сливов в разных местах до 2.5 м. Далее на левом вираже (фото 14) продолжительная горка из сливов и бочек, которая заканчивается мощным косым 2-2.5 метровым сливом. На том же вираже, по правой части струи, целый ряд высоких, опрокидывающих косых валов. В конце участка вся струя в лоб разбивается о скальный обломок посреди русла. Далее на правом вираже сильный навал на скалу левого берега и водопадный слив до 2,5 м. За сливом в 20 м вода перескакивает через большой валун, образуя водяной бугор. Просмотр порога возможен с любого берега.

25. Порог (6А). Длина около 2 км. Следует сразу за препятствием 24, деление скорее смысловое – уклон становится поменьше. Сначала несколько крутых виражей со сливами, бочками, прижимами. Затем препятствие вырождается в очень мощную шиверу. Порог длинный, мощный, требует пристального внимания, хотя после «Зеленого» воспринимается менее эмоционально. Детальная разведка и страховка препятствия 25 весьма затруднительны.

Утром погрузили катамараны на машину и отвезли их за каньон, выгрузив метрах в 200 за пасекой. Сами поехали дальше, в конец 8 каньона. Выставили 2 спасконца, видео-фотосъемку и пешком возвратились к судам, осматривая по пути препятствие.

8 каньон.



Фото 15. 8 каньон, за "розовым унитазом"

26. Порог «8 каньон» (5С). Длина 1,5 км, с входной шиверой около 2 км. Разведка по полке правого берега. Яркого выраженного каньона нет. В первой половине порога весь поток несется в нешироком русле, перепрыгивая через хаотически разбросанные затопленные камни. Далее есть четыре характерных ключевых места. Первое – две серые скалы посередине каньона, проход между ними менее 10 м. Второе – через 70 м после

первого: реку сжимают выходы черных камней с обоих берегов, ширина ворот 7-8 метров. Третье сразу после правого поворота. Левая половина русла перегорожена обливным камнем плавных очертаний, имеющим форму сиденья («розовый унитаз»). На камень сильный навал, не ощутимый при просмотре. Четвертое – прижим к высоким черным скалам левого берега в конце порога. Уход от прижима осложнен надводными и подводными камнями. В пороге много бочек различной мощности, несколько пологих сливов.

Шли тандемом двумя катамаранами (фото 15, 16) с промежуточной чалкой на следующем левом повороте после «унитаза». Порог выматывает. После середины препятствия катамараны теряют скорость, и явно хочется передохнуть.

После «8 каньона» сильная шивера. До моста 17 минут сплава. За мостом начинается длинная и мощная шивера, которая с небольшими разрывами тянется на 15 км. Весь участок можно плыть с ходу. За 3-4 км перед пос. Тегирменты река успокаивается, в русле появляются острова, протоки. Уклон менее 7-9 м/км. От 8 до 9 каньона около 50 км.

27. 9 каньон (Нижне-Кеминское ущелье). Длина около 8 км, уклон 8 - 10 м/км. В каньоне несложные прижимы, шиверы, отдельно стоящие камни. Заканчивается он при впадении Чон-Кемина в реку Чу.

Закончили сплав примерно в 5 км выше поселка Тегирменты.

Отвязали гондолы от катамаранов, а сами рамы, не разбирая их, привязали на багажник автомобиля. В принципе можно везти катамараны полностью собранными, конструкция машины это позволяет, но дорога дальняя, неизвестно какого качества, поэтому решили побережь оболочки гондол.

От стрелки Чу и Чонг-Кемина позвонили Воронину Сергею и в ТСС Екатеринбурга, сообщили о переходе на запасной вариант маршрута. Брели с собой сотовый телефон, подключенный к МТС и активированной услуге международный роуминг. Очень удобно, минута разговора стоит



Фото 16. 8 каньон, за "розовым унитазом"

около 37 рублей, и связь есть в населенных пунктах практически везде. Так что наши родные были постоянно в курсе событий.

При въезде в Балыкчи стоит шлагбаум – со всех въезжающих машин взимают экологический сбор Иссык-Куля. Наша машина попадает в категорию автобусов, плата 100 сом. Ужинаем в кафе и едем на берег озера, палатки ставим уже в темноте.

13.08.2006 Утром оказалось, что место неудачное, озеро мелкое, у берега болото. Сворачиваемся и уезжаем на территорию детского лагеря «Улан» - это километрах в 15 от Балыкчи по северному берегу Иссык-Куля. Плата за въезд 200 сом. Хороший песчаный пляж, небольшой магазинчик, есть возможность заказать небольшой перекус, можно поставить палатки. Здесь же заряжаем аккумуляторы к фото и видеоаппаратуре. Загораем, купаемся, вода чистая и теплая.

5.3 Переезд на реку Малый Нарын.

К истокам Малого Нарына можно попасть тремя путями:

- Через перевал Тосор от южного берега Иссык-Куля. Это самый короткий маршрут, но дорога там чистится нерегулярно и постоянно сохраняется возможность схода селевых потоков.
- По трассе Бишкек – Нарын от Сары-Булака вдоль реки Кара-Куджур через перевал Джалпан-Бель. В этом случае дорога выводит к стрелке Арчалы и Болгарта. Это грунтовка приличного качества.
- Через город Нарын, поднимаясь снизу по реке. Наверное этот вариант больше подходит для тех групп, которые планируют идти только Мини-каньон и Недоступный, так как дорога там лучше.

14.08.2006 В 11 утра отъезжаем от Балыкчи, докупив продуктов и арбузов. По информации Воронина дорога через перевал Тосор закрыта, там сошел очередной сель, поэтому отправляемся по трассе Бишкек – Нарын. Где-то в районе Кочкора останавливаемся, увидев высохший тополь, и заготавливаем дрова. В Сары-Булаке обедаем в придорожном кафе и поворачиваем налево. Километров 10-15 после поселка продолжается асфальт, далее грунтовка хорошего качества. Подъем на перевал Джалпан-Бель (3300) очень продолжительный, сам перевал выражен нечетко. Долина Кара-Куджура заселена основательно, постоянно попадают небольшие поселки, отдельные дома, кошары. Под самым перевалом стоят несколько ларьков, чему мы были очень удивлены.

Спуск с перевала более крутой. После непродолжительной езды по плато дорога выходит к р. Кара-Саз и спускается вдоль нее до развилки. Правый путь ведет к верхнему ущелью Малого Нарына, левый – в поселок Арчалы и на реку Джылуу-Суу. Вскоре дорога по бетонному мосту пересекает р. Кара-Каман. Ненадолго останавливаемся и оцениваем реку – она выглядит вполне сплавной. Далее дорога непродолжительное время идет по равнине и спускается к М. Нарыну, недалеко от автомобильного моста.

Надо сказать, что подробной карты у нас с собой не было. Сергей Воронин не смог купить ее к нашему приезду, поэтому ориентировались мы в основном по отчетам, взятым с собой.

Руководствуясь описаниями, что дорога проходит мимо селения Арчалы, мы пересекли мост и отправились, как потом выяснилось вдоль реки Арчалы. До поселка 15 минут хода. Он довольно большой, 30-40 домов. Сама река с расходом более 15 м³ выглядит вполне сплавной.

После поселка дорога по мосту переходит на правый берег и отходит от реки, двигаясь вдоль голых сопок. Есть колея, которая уходит вдоль Арчалы. Еще через полчаса выезжаем к кошаре. Уже совсем темно. Расспрашиваем о дальнейшем пути. В принципе, можно ехать и вперед. Эта дорога выходит к р. Буркан, двигается по ней вверх, пересекает по мосту и возвращается назад, к Джылуу-Суу. Но она, мягко говоря, не идеального качества и проще вернуться назад.

Здесь же располагаемся на ночевку, смысла ехать ночью нет, никакого.

15.05.2006 Наутро возвращаемся назад. В Арчалы ненадолго останавливаемся, общаемся с местными жителями. Связь с внешним миром только по рации, есть ежедневное контактное время. Имеется в наличии спутниковый телефон, но он давно неисправен, а починить некому.

Лишний крюк получился длиною в 36 км. Жалко потерянного времени.

Необходимое пояснение. В Средней Азии многие реки меняют свое название после впадения крупных притоков. В самых верховьях Малого Нарына река носит название Ашуулуу-Тёбе, после впадения р. Калчи – это Учемчек, после Джамгырчи – Джылуу-Суу, после Буркана – Болгарт, и лишь после слияния Болгарта и Арчалы – это Малый Нарын.

От бетонного моста дорога идет вдоль Болгарта, постепенно уходя от реки. До стрелки Джылуу-Суу и Буркана около часа езды. Саму стрелку с дороги не видно, но она легко угадывается по расположению долин. Еще через 20 минут впереди появляются домики – это

горячий источник Джийлу-Суу. Перед источником впадает река Тешик-Кель. Она недавно принесла селевой поток и дорога размыта, фактически ее большой кусок просто отсутствует.

Нам здорово повезло, что шофером у нас Капсамунов Виталий. Предполагаем, что многие просто отказались ехать в данной ситуации – по бездорожью и с определенной долей риска. Исследовав участок, он все-таки нашел приемлемое место для проезда.

До Джамгырчи, левого большого притока, еще около часа езды. Бетонных мостиков, указываемых в качестве ориентира несколько, мы насчитали пять (в том числе один размыт), непонятно который из них имеется ввиду.

5.4. Реки Учемчек, Длылуу-Суу.

Маршрут по истокам реки Малый Нарын можно разбить на несколько участков:



Фото 17. Вид на Учемчек сверху

1. Река Учемчек (~ 15 км) (фото 17). Это название река носит после слияния рек Ашуулуу-Тёбе и Калчи. На этом участке расположено 2 препятствия: порог «Точка отсчета» и порог «Виразж» - оба 4 к.с. Расход воды около 15 м³/сек. Уклон до 20 м/км.

2. Река Джылуу-Суу (~ 35 км). После впадения в Учемчек крупного левого притока – Джамгырчи река носит название Джылуу-Суу. Расход воды – 20-25 м³/сек. На этом участке находится 6

препятствий, определяющими из которых являются: каньон «Коркунучту бурулуш» (5С) и порог «Джилусу» (5В).

3. Река Болгарт (~ 20 км). Образуется после слияния рек Джылуу-Суу и Буркан. Расход – около 35 м³/сек. На этом участке нет категорированных препятствий. Продолжается до впадения левого притока – р. Арчалы.

Едем выше Джамгырчи, оценивая возможность сплава по Учемчеку. Река течет по широкой долине, разливаясь среди множества камней. Сплав здесь по средней воде (или выше средней) грозит вылиться в бесконечную проводку судов, поэтому километра через три останавливаемся, разбиваем лагерь.

Проводим пешком разведку выше по течению, километров на пять. Та же безрадостная картина: широкое русло, мелко, много камней, проходов нет, основная струя не угадывается.

Несмотря на то, что вода практически такая же, как на Чонг-Кемине: мутная, цементного оттенка, ловится рыба. В отчетах сказано, что это голец, Виталий называет ее асман, а местные жители – горная форель. Среди нас суперрыбаков нет, поэтому утверждать, кто прав не беремся. Возможно все, это просто разные названия одной рыбы. Ловится она на поплавковую удочку с наживкой из кузнечика. Как бы, между прочим, поймали около 30 штук, не очень больших размеров, но хватило на хорошую уху.

Высота лагеря ~ 3100. Некоторые чувствуют недомогание. Лучшее лекарство – движение, поэтому устраивается радиальная вылазка на ближайшую вершинку 3635 м, в которой принимают участие практически все. Много цветов (фото 18), каких не увидишь на равнине, встречается золотой корень.



Фото 18

Довольно прохладно. И хотя днем светит солнце, желания обнажаться ни у кого не возникает.



Фото 19. Радиальный выход

их тренер, поэтому при планировании похода учитывали их стремление подняться на одну из вершин (пусть небольшую) Тянь-Шаня.

В итоге 8 человек за 6 с небольшим часов покорили близлежащую вершину, высотой 4027 метра (фото 19) и спустились обратно.

Набор высоты около 900 метров. По пути туда обнаружили геодезический знак, указывающий, что гора (возможно, весь массив) называется Джамгырчи. С вершины открываются неповторимые виды, которые трудно передать словами (фото 20).

Оставшиеся внизу ходили на разведку и дежурили.

Река Учечек.

Образуется после слияния рек Ашуулуу-Тёбе и Калча. До первого препятствия около 10 минут сплава. Описания двух первых порогов взяты из отчета С. Климина.



Фото 20. Радиальный выход

Дрова горят очень плохо, кизяк тоже, сказывается высота. Приходится усиленно работать лягушкой. Вода закипает с трудом. Иногда для ускорения процесса пользуемся паяльной лампой, которая нашлась у водителя.

16.08.2006 Сегодня по плану радиальный выход на ближайшую вершину и разведка низлежащего участка реки. Среди членов группы двое КМС и один перворазрядник по скалолазанию, а также

У 1. Порог «Точка отсчета» (4 к.с.). Дорога начинает постепенно подниматься от реки. За 70-80 м до порога, слева, из глубокого распадка, впадает ручей. Крупнокаменистая осыпь, выступающая с левого берега, смещает основной поток вправо. Разведку удобнее проводить с поляны правого берега. Препятствие плохо заметно с наплыва, падение начинает чувствоваться только на вершине первого слива. После короткой разгонной шиверы с несколькими сливами (до 1 м) через обливные камни поток плавно поворачивает влево, где между двух надводных камней расположен пологий слив высотой более 1,5 м. Язык слива упирается в крупный камень и отражается от него в обе стороны. Проход возможен с обеих сторон камня. При более высоком уровне воды сложность препятствия может повыситься на одну категорию. За порогом река делает плавную дугу, огибая поляну правого берега. На всем протяжении шивера, много открытых камней.

У 2. Порог «Вираз» (4 к.с.). Весь поток смещен левобережной россыпью крупных валунов под высокую скальную стенку правого берега. На прямом участке длиной около 200 м, идет мощная шивера, в конце которой поток прыгает с гряды обливных камней (не заметных с наплыва),

наваливаясь на выступ правого берега, поворачивает влево на 90° и падает через обливные камни сливом около 1,5 м. За сливом крутой поворот вправо. Просмотр порога по левобережным камням затруднен множеством мелких протоков. За порогом река надолго входит в каменистые россыпи.

Джамгырчи – левый большой приток, впадает в Учемчек несколькими рукавами. Собственно это 2 притока, которые сливаются метров за 200 до впадения. С этого места река носит название Джылуу-Суу. Сразу же за впадением первого рукава ручья, после короткого спокойного участка

ДС 3. Порог «Калибр» (4В). Правый берег – отвесная скальная стена, левый – пологий, через 300 м переходящий в обрывистый откос. Разведка по прибрежным камням правого берега. После 50-метровой разгонной шиверы весь поток протискивается между двух больших валунов метровым сливом (ширина прохода чуть более 2 м). Далее короткая (30-40 м) горка через обливные и полубливные камни, после чего следует несложная шивера на правом повороте, которая постепенно вырождается, растекаясь среди камней.

17.08.2006 Решили, что порог не стоит тех усилий, что будут на него затрачены. Если его идти, то за препятствием придется заниматься проводкой катамаранов около 2 км. Поэтому стартовали ниже, там, где река оставляет позади последнюю каменистую мель и собирается в одно русло.

От места старта до следующего препятствия чуть больше часа ходового времени. Река



Фото 21. 1 ключевое место

спокойно течет по полноводным протокам, основной путь везде хорошо угадывается, мелей нет.

ДС 4. Каньон «Коркунучту бурулуш» («Опасный поворот») (5С). После того, как река в очередной раз собирается в одно русло, следует плавный длинный поворот направо. Левый берег здесь высокий, правый – поляна. В конце поворота правый берег резко повышается, обрываясь в воду стеной конгломерата, высотой 15-20 м. Джылузу

поворачивает влево на 90° и входит в узкую щель с высокими стенками. Справа перед поворотом – большой улов с мелкогалечной отмелью, течение несильное. Длина препятствия ~ 350 м. Средний уклон около 30 м/км.

Общая разведка с высокого правого берега, детальная – с прибрежных камней того же берега.

Каньон начинается короткой разгонной шиверой длиной около 70 м, и представляет собой зигзаг, далее в русле мешанина из крупных булыжников, мощные сливы и бочки, жесткий слалом. В каньоне есть 3 ключевых места:

- После разгонной шиверы и правого поворота (на нем 2 слива с бочками) весь



Фото 22. 2 ключевое место



Фото 23. 3 ключевое место

поток прыгает через 2 больших обливных валуна (фото 21), структура струи весьма замысловатая. Все завершается косым сливом, высотой около 1,5 м в 5-метровых воротах.

- Через 60 м узкие ворота (около 3 м) со сливом меж зубчатых камней у правого берега и полубливного булыжника по центру реки (фото 22). Есть такой же узкий проход под левым берегом.

- Еще через 40 м треугольный зуб, левее от него слив более метра

высотой (фото 23) с дальнейшим боем потока в крупный камень. Вся струя стремится под левый берег в каменную ловушку.

Но и участки между ключевыми местами никак прогонными не назовешь.

Заканчивается порог 100-метровой крутопадающей шиверой.

Страховку осуществляли 4 спасконцами, выставленными через 30 м поочередно, начиная с середины порога. Линия движения катамаранов – в основном по центру, с некоторыми вариациями. «Стриж» на выходе попал в каменную ловушку, пришлось вылезать и на чалке проводить катамаран, «Кулик» сильно швырнуло на обливных валунах, и далее катамаран застрял на 50 секунд на обливном булыжнике во втором ключевом месте, «Мустанг» четко выдержал линию движения. Каньон очень понравился, это самое интересное и напряженное место на Джылуу-Суу.

За каньоном река успокаивается и плавно течёт по широкой долине 8 мин. Четких ориентиров следующего препятствия нет, разве что перед порогом отчетливо видны впереди 2 крутопадающих ручья правого берега. Большое падение угадывается за 70-80 м до начала порога. Что интересно, долина при этом остаётся ровной и широкой. Чалка для просмотра влево, к одному из небольших островков, отделённому от берега узкой протокой.

ДС 5. Порог «Неожиданный» (4С). На заходе небольшой островок, расположенный ближе к правому берегу. В левой, более широкой протоке, сразу же начинается крутое падение через серию каменистых гряд с навалами на камни. Правая более спокойно, по плавному повороту, выносит к середине горки. Перед слиянием проток сильный навал на правобережные камни. Сливаясь, они образуют мощный крутой водосброс высотой около 1,5 м. Далее – мощная шивера. Длина порога с шиверой ~ 120 метров.

Причалили перед препятствием на левый берег, быстро осмотрели его. Все катамараны избрали правый вариант прохождения порога, слева неприятно торчат несколько камней. Страховку неставляли, съемку не проводили.

До следующего порога около 30 минут сплава по протокам, изредка встречаются слабые шиверы. На крутом левом повороте, справа впадает бурный ручей с широкой дельтой. Дорога пересекает ручей по бетонному мосту и начинает постепенно подниматься вверх, огибая небольшую сопку. Сразу за левым поворотом следует поворот направо, у обоих берегов большие улова. Впереди видно сужение реки и начало разгонной шиверы. Здесь на километровом участке реки расположены 2 препятствия, следующих одно за другим: шивера-порог «Касатка» и порог «Джилусу». Просмотр обоих препятствий по любому берегу, более удобно по правому, где проходит дорога.

ДС 6. Шивера-порог «Касатка» (5А). Длина около 300 м на левом и правом поворотах. На всем протяжении препятствия сливы, высотой до 1 м, локальные бочки, не очень сложный слалом, много камней. В конце препятствия около 50 м быстротока и большой улов под левым берегом.

ДС 7. Порог «Джилусу» (5В). Представляет собой крутую горку с серией сливов и бочек, длиной около 80 метров. Проход осложнен большим количеством обливных и полубливных камней. Горка переходит в длинную и мощную шиверу, заканчивающуюся за домиками горячего источника Джилу-Суу.

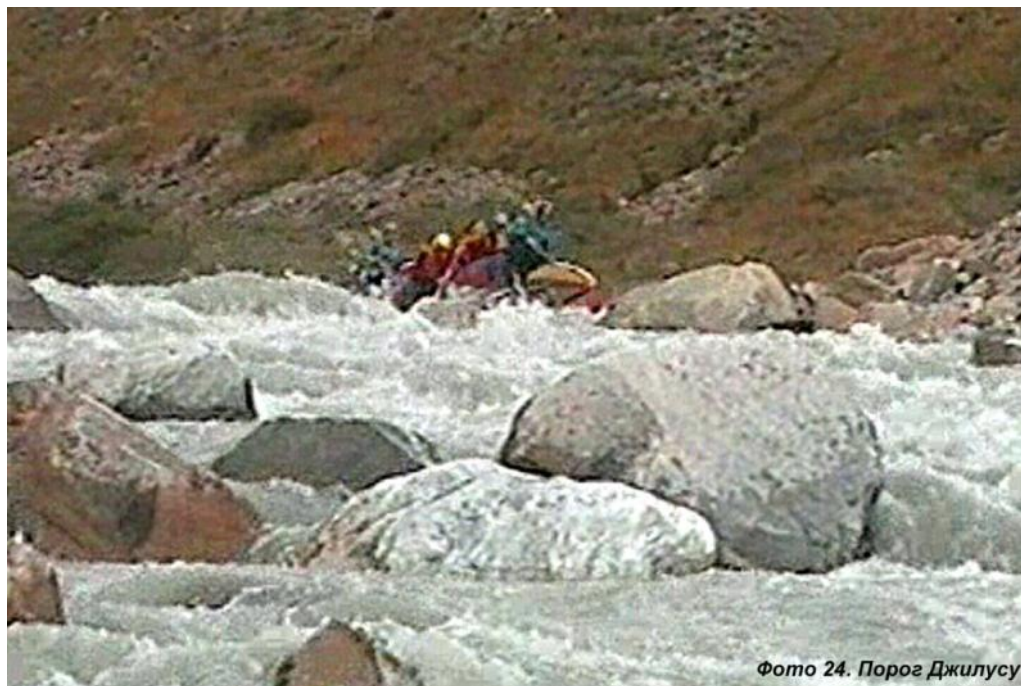


Фото 24. Порог Джилусу

На наш взгляд первопроходцы немного перемудрили. Все смотрится одним порогом с двумя длинными ступенями.

«Касатку» проходили по произвольной линии движения, без проблем. Зачаились улово и по левому берегу кратко осмотрели «Джилусу». Заходили порог слева и смещались в центр. Каких либо затруднений

прохождение не вызвало (фото 24,25), хотя были некоторые шероховатости, такие как наезды на камни или вынужденный телемарк «Мустанга» в начале порога. Для порядка поставили один спасконец у домиков горячего источника. Первая дань реке – сломанное весло в выходной шивере. «Стриж» и «Кулик» шли оба препятствия парой, затем «Мустанг».

Поговорили со зрителем источника. Он разрешает поставить палатки и принять ванну, но требует платы по 50 сом с человека. Место не очень нравится – дикий пронизывающий ветер, спрятаться нигде. Наверное, это первый день на маршруте, когда нет солнца, небо затянуто тучами, а температура не превышает 10°.

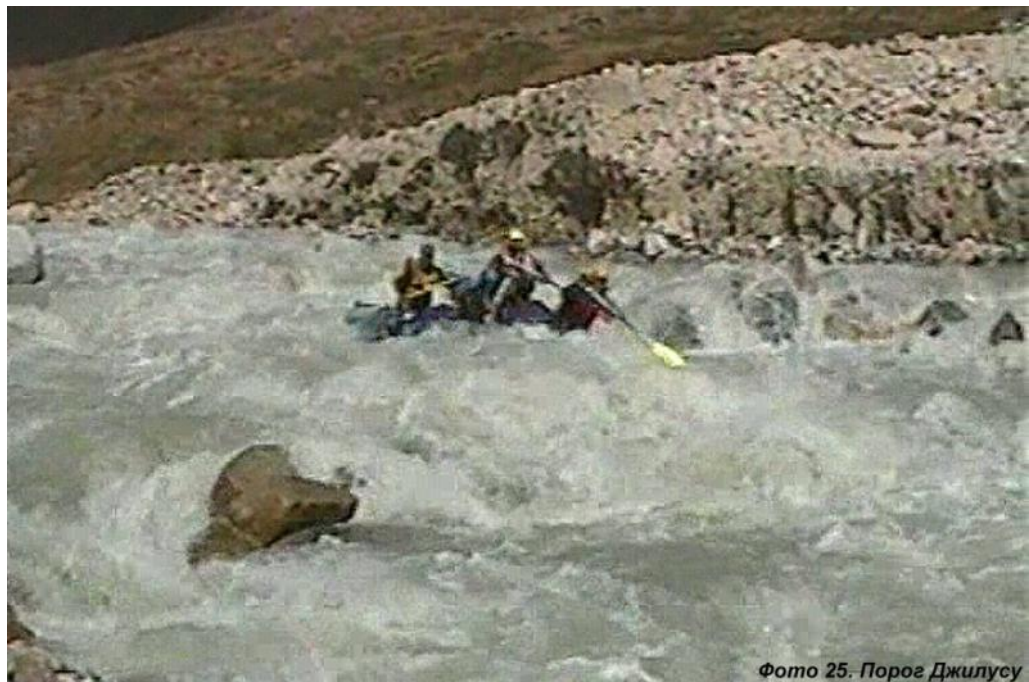


Фото 25. Порог Джилусу

Все зависит от нашего водителя – сумеет ли он проехать размытый участок в обратную сторону, что несколько сложнее, чем путь вверх. На восстановлении дороги работает трактор, но по нашему общему мнению толку мало. Более того, он разрыхлил гусеницами ключевой участок, сделав проезд по нему еще хуже и в конце-концов заглох, перегорев дорожку.

Ждем. Наконец он съезжает с колеи и наш «верблюжонок» трогается. Не сразу, с потугами, только с третьей попытки, зарываясь колесами наполовину в землю под наши крики и аплодисменты КАМАЗ, наконец, выползает по склону на ровную площадку.

Быстро прыгаем в стремени и продолжаем сплав еще 15 минут по отдельным мощным шиверам, выбирая стоянку, защищенную от ветра.

18.08.2006. Примерно от места стоянки отдельные мощные шиверы сливаются в одно целое и начинается последнее на Джылуу-Суу препятствие.

ДС 8. Шивера «Серпантин» (4А). Препятствие вначале не очень вразумительное, постепенно набирает мощь. Высокая скорость течения, постоянный уклон, слалом между надводными и обливными камнями, встречаются большие бочки. В целом, однако, шивера несложная. Ближе к стрелке река входит в скальный каньон длиной метров 150, через который переброшен

автомобильный мост. Внутри каньона струя ослабевает, повсюду вспухают поганки и крутятся водовороты. Очень красивое место (фото 26). Продолжается шивера до стрелки с Бурканом.



Фото 26. Скальный каньон

Джылуу-Суу с Бурканом образуют Болгарт. Расход воды в Буркане, на взгляд чуть меньше, чем в Джылуу-Суу, а вода другого цвета. Шивера продолжается и после стрелки, однако, русло довольно просторное, камней практически нет, так что затруднений для маневра не возникает.

Сегодня наш шофер Виталий приобщился к водному туризму, прошел на «Стриже» шиверу «Серпантин». Он спортивный мужик, горнолыжник и давно просил нас посадить на

катамаран на участке попроще. Очень понравилось, эмоции били ключом, впечатлений масса. За рулем КАМАЗа сидел участник группы, имеющий соответствующие права и опыт работы.

Закончили сплав на Болгарте через несколько сот метров после стрелки Джылуу-Суу и Буркана. Катамараны погрузили на крышу вахтовки, не разбирая, только чуть приспустили.

У моста за р. Арчалы находится небольшая, в несколько домов ферма, на левом берегу. Конечным результатом дружеской встречи с местными жителями, стала купленная за 1250 сом коза. Ее при нас освежали, выпотрошили, разделали и с собой мы забрали только мясо, печень, сердце и голову (Виталий обещал ее вкусно приготовить).

5.5. Река Кара-Каман.

Не доезжая до моста через Кара-Каман, метров 400 от основной, вправо уходит гораздо менее укатанная дорога и через некоторое время подходит к реке, продолжая виться вдоль нее. От развилки проехали пару километров и остановились. Река здесь выглядит очень даже сплавной. Вопрос в другом, есть ли на ней интересные в спортивном отношении препятствия. С этого места отправились пешком на разведку вниз и вверх по течению.

Разведчики ниже по течению вскоре обнаружили два очень интересных места. Путь вверх оказался длиннее, но тоже не напрасным.

Реку Кара-Каман (вместе с Чон-Кара-Каманом) можно, условно, разделить на несколько участков:

1. Прорыв «Каман» (река Чон-Кара-Каман). Длинной 5-6 км (полностью не разведан). Представляет собой сплошной порог (5В-5С), продолжающийся до стрелки с Кичине-Кара-Каманом.
2. Шивера «Спираль» (4А-4В). Начинается от стрелки рек Чон-Кара-Каман и Кичине-Кара-Каман и продолжается около 10 км. На этом участке можно выделить порог «Мост» (4В).
3. Сложный участок реки (~ 1 км). От порога «Тагильский» (5В-5С) до бетонного автомобильного моста. Здесь расположено самое сложное препятствие реки – каньон «Карамболь» (6А).
4. Выходной простой участок, длиной около 4 км. Начинается от автомобильного моста. Имеется одно препятствие – короткий порог (4А).

Здесь необходимо пояснить, что суточные колебания воды гораздо в большей степени, чем на других реках видоизменяют препятствия и влияют на сложность и мощь препятствий Кара-Камана. Поэтому для некоторых из них дана двойная шкала – по утренней и вечерней воде.

От места стоянки дорога идет около 500 метров вдоль реки и по деревянному мосту переходит на правый берег Кара-Камана. Далее она недалеко отходит от воды и так продолжается двигаться вверх. Долина реки заселена, на пути встречается несколько юрт. Расход воды 25-30 м³/сек.

Примерно через 7 км дорога выводит к стрелке Чон-Кара-Камана и Кичене-Кара-Камана. От стрелки хорошо заметно, как резко возрастает уклон.

КК 1. Прорыв «Каман» (5В-5С). Прошли порядка 800 метров от стрелки вверх. Река серпантинно падает среди нагромождения камней различной величины, с уклоном около 30 м/км и расходом около 20 м³/сек. Условно на этом отрезке насчитали 3 длинные ступени,

разделенные мощными шиверами. Завидев проходившего чабана, поинтересовались дальнейшим характером реки. По его рассказу такая каша продолжается еще 5-6 км, а затем река мелеет. Если его слова верны, то за счет протяженности сложность препятствия повысится на одну полукатегорию. Метрах в 300 от стрелки, выше по течению стоит деревянный мост, и дорога переходит на левый берег. По ней можно, якобы, проехать без проблем в самые верховья. Очень хотелось сделать разведку дальше, но контрольное время возвращения истекало, а еще предстоял путь обратно. Рации на такое расстояние не брали. Вывод очевиден – необходимо забрасываться и проходить Кара-Каман с верховьев.

На обратном пути зашли в юрту, попросить продать лепешек. Ох уж это местное гостеприимство – усадили за стол, накормили, вареньем, местным кефиром (ложка стоит в нем!), лепешками, напоили чаем, долго расспрашивали и не отпускали.

Сели в машину и поехали в верховья Кара-Камана. Перед деревянным мостом шофер, будто чувствуя что-то,

вышел из кабины, внимательно осмотрел его (раньше за ним такого не замечалось) и предложил нам покинуть автобус, а сам очень медленно и осторожно поехал по нему. Но недолго, чуть дальше середины моста переднее левое колесо с треском провалилось под настил (фото 27). Не хочется даже думать, что могло бы произойти, если мост оказался еще более гнилой – высота над рекой очень приличная.



Фото 27. Авария на мосту

Вот и получилось, что мы вместо того, чтобы сплавляться, практически сутки вызволяли нашего «верблюжонка» из беды: поднимали домкратом, подводили подкладки и распорки, отпиливали целые куски брусков и заменяли ими подгнившие. Делали все капитально, чтобы с первой же попытки машина могла выйти из западни.

Ожидать, что мост в ближайшее время отремонтируют, не приходится, поэтому можно порекомендовать заброску по правому берегу от бетонного моста, там как будто есть какая-то колея и можно проехать до моста через Чон-Кара-Каман. Но надо заметить, что верхний мост мы детально и внимательно не рассматривали и неизвестно, в каком он состоянии.

Вообще-то будет не лишним проверять состояние деревянных мостов на протяжении всего маршрута. В основном, они старые и не думаем, что у правительства Киргизии найдутся в ближайшее время средства на ремонт мостов местного значения.

19.08.2006 Времени до окончания похода оставалось не слишком много и потерянные сутки очень осложнили положение дел. После всесторонней оценки обстановки было принято решение отказаться от прохождения верхнего участка Кара-Камана. Решение было трудным – быть рядом с целью и отказываться от нее по любым причинам не очень хотелось.

По этому же берегу, где находились, завезли катамараны практически по бездорожью на 5 километров вверх (в очередной раз спасибо Виталию) и спустили катамараны. Река представляет собой мутный и грязный поток, нисколько не краше Дзылуу-Суу или Чонг-Кемина.

КК 2. Шивера «Спираль» (4А-4В). Река наматывает бесчисленные витки по долине, правый поворот следует за левым, левый – за правым и так далее. Начинается шивера от стрелки Чон-Кара-Камана и Кичине-Кара-Камана сразу по окончании прорыва «Каман». Деление между препятствиями условное, просто уклон становится меньше. Вначале шивера очень мощная, постепенно происходит затухание, но ближе к деревянному мосту опять набирает силу. Продолжается до порога «Тагильский».

В шивере можно выделить

КК 3. Порог «Мост» (4В). Начинается сразу за деревянным мостом. Длина около 150 метров на прямом участке, правом и левом поворотах. В пороге навалы на большие валуны, валы, невысокие сливы и жесткие бочки.

Стартовали в 16.15. Шиверу шли не очень большими отрезками, в сомнительных местах зачаливаясь и просматривая реку. Вечерняя вода очень мощная, много бочек, валы швыряют



Фото 28. Входные ворота

Длина около 150 м. Разведка и страховка с левого берега.

Начинается метров за 25 до левого поворота сливом с жесткой бочкой. На повороте поток разделен надвое камнями, создавая два косых прохода: правый – со сливом и бочкой, левый поток вспухает грибом и наваливается на плиту левого берега. Далее на протяжении 50 м три слива с подводных гряд камней, высотой до 1,5 метров, под левым берегом более пологих. За сливами стоят мощные бочки, самая сильная – за первой грядой, с обратным противотоком.



Фото 29. Перед 1 сливом

Все катамараны заходили по правому проходу (фото 28), далее «Стриж» и «Кулик» ближе к левому берегу (фото 29,30). «Мустанг», резко потерявший скорость в бочке на повороте, ухнул в следующую прямо по центру. Катамаран резко затормозило и развернуло боком. Энергичной работой экипажа судно было вытащено из ямы.

Страховка осуществлялась тремя спасконцами в шивере за порогом и одним за первым из трех, самым мощным сливом.

Еще в шивере «Спираль» экипаж «Стрижа» почувствовал, что катамаран очень плохо управляется, как-то странно повело раму, и хотел отложить прохождение «Тагильского» на завтрашнее утро. Хорошо, что этого не сделали. Структура порога сильно изменилась наутро, он стал менее мощным, появились камни, левый, основной вариант нашего прохождения, стал невозможен. А самое главное стал проблематичным заход в порог. Левый проход исчез совсем, а правый превратился в неприятную узость, сравнимую с шириной катамарана. Поэтому мы рекомендуем проходить порог после обеда, равнозначно, как и «Спираль» - эмоций и удовлетворения несоизмеримо больше.

катамараны изрядно, работать приходится с полной отдачей. От моста до следующего препятствия 8-10 минут ЧХВ.

При подходе к нему дорога по левому берегу спускается практически к самой воде и после правого поворота впереди четко видна высокая скальная стенка правого берега.

КК 4. Порог «Тагильский» (5В-5С). Правый берег – скальная стенка, высотой около 15 м, левый – невысокие выходы скальных пород.



Фото 30. Бочка за 1 сливом

Следующее препятствие видно от конца порога, между ними 350 метров.

Остановились на ночевку на ровной полке левого берега между препятствиями. Чистая вода нашлась у начала каньона. Внизу, в густой траве есть ручей. Поздравили самого молодого с днем рождения, сегодня ему исполнилось 19.

20.08.2006

КК 5. Каньон

«Карамболь» (6А).

Самое сложное препятствие нижней

части реки. Это настоящий каньон с высотой стенок до 25 и длиной около 350 метров. Глобальная разведка по высокой стенке левого берега. Заходную часть порога можно осмотреть, спустившись по склону перед каньоном вниз. Возможен спуск на полку над водой в средней части каньона, но к самой воде для организации страховки подойти очень сложно, требуются навыки скалолазания или веревка. Порог начинается за крутым правым поворотом. Можно условно выделить 3 ступени.

В первой (~ 100 м) плиты, валуны и гряды камней попеременно с обоих берегов отжимают поток то вправо, то влево (фото 31). Река делает несколько зигзагов с навалами на камни и скалы, падая ступеньками сливов.

Во второй – 4 слива на участке в 150 метров. Самый сложный – первый двухступенчатый с мощной бочкой, общим перепадом около 1,5 м (фото 32). Следующий за ним сложной конфигурации около метра высотой (очень мощно смотрится вечером), третий – невысокий, последний – около метра с бочкой.

3 ступень – мощная шивера с камнями. Чалиться после прохождения можно на выступающий пологий мыс левого берега или идти до бетонного моста.

Проходили порог двумя экипажами. «Стриж» достаточно хорошо выдержал намеченную линию движения. «Мустанг» практически на входе вылетел на полуобливной камень (от избыточного желания уйти влево от навала на гряду камней), раскрутился и пошел далее. Где-то во второй ступени у переднего носового переломилось весло и вторую половину порога, не растерявшись, он греб только одной лопастью, наклоняясь практически к самой воде, чем на выходе из каньона вызвал целую серию веселых шуток экипажа. Только-только зачалившись около «Стрижа» на мысу, экипаж «Мустанга» тут же ринулся в погоню за проплывавшим мимо обломком весла. Выловили метров через 150, у моста.

Страховка первого катамарана – 4 спасконцами, один – в середине каньона, 3 – на выходе, второго – дополнительно с воды.

По вечерней воде препятствие становится принципиально опаснее: сливы выше, бочки мощнее, навалы сильнее.

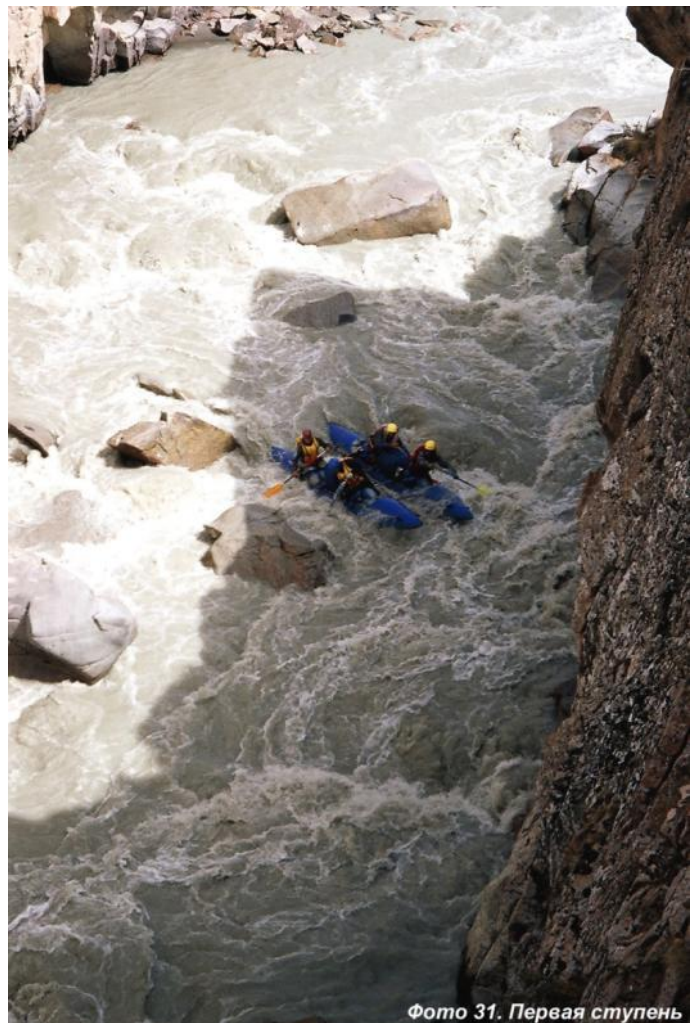


Фото 31. Первая ступень



Фото 32. В первом сливе 2 ступени

От моста до стрелки с Кичи-Нарыном 16 минут ходового времени по несложной шивере. Примерно в одном километре от моста перед скальными воротами

КК 6. Порог (4А).

Короткий, ситуация хорошо видна с наплыва. Два слива до метра высотой. Можно идти с ходу.

5.6. Реки Малый Нарын (Кичи-Нарын), Нарын.

Реку Малый Нарын (от впадения Кара-

Камана) можно разбить на несколько участков:

1. Верхний каньон. Протяженность около 12 км. Лоция насчитывает в нем 11 препятствий, самые сложные из которых «Зигзаг» (5А) и порог 7-8 (5А).

2. Спокойный участок (~ 16 км). Представляет собой несложную шиверу, изредка прерываемую участками быстротока.

3. Нижний каньон (~ 18 км). Здесь расположено 2 основных препятствия всего Малого Нарына. Это – «Мини-каньон» (7 ступеней 5А-5В к.с.), и самое сложное препятствие реки – каньон «Недоступный» (8 ступеней 5В-6В к.с.). «Недоступный», в отличие от «Верхнего» и «Мини», является классическим каньоном со скальными стенками высотой до 100 м.

4. Выходной шиверистый участок до стрелки с Б. Нарыном, протяженностью 15 км. Шиверы, прижимы, перекаты.

Малый Нарын, после всех наших предыдущих небольших рек, кажется настоящим морем. Дошли до правого притока Кара-Саз и остановились на обед. Совместили это мероприятие с разведкой. Только собрались сесть на катамараны, как пошел дождь – холодный и с пронизывающим ветром. Спрятались от него в машину и 40 минут переждали стихию.

Вскоре около нас остановились путешественники на мотоцикле и джипе. Они родом из Германии, едут уже давно. Это не первые иностранцы, которые нам повстречались в горах. Буквально за 2 часа до них прошел одинокий пешеходник австриец, а на Учемчеке мимо нас проезжал на велосипеде француз. Тянь-Шань пользуется популярностью и не только у русских.

Верхний каньон.

Ориентир начала каньона – р. Кара-Саз. Из-за выступа берега, закрывающего устье, заметен только по струе чистой воды, вливающейся в реку. От Кара-Камана около 5 минут ЧХВ.

МН 1. «Первый каскад» (4С). Начинается за плавным правым поворотом. На прямом участке длиной около 400м можно условно выделить 3-4 ступени. В русле сливы с бочками, дорожки валов, обломки скал. Просмотр по высокой террасе правого берега. За левым поворотом начинается прогонный участок, длиной ~ 800м, лишь немногим уступающий по мощности самому каскаду.

МН 2. «Второй каскад» (4С). Ориентиром начала служит скальный останец на высоком правом берегу (по форме напоминает кобру с распушенным капюшоном). Вначале следует простой прямой участок, затем на крутом левом повороте в центре стоит мощная бочка, после чего еще несколько крутых поворотов и серии валов с бочками. Далее на протяжении 1,5 км река продолжает мощно шиверить. На крутом правом повороте, слева, из узкого распадка впадает р. Джылангач. За поворотом, на прямом участке длиной 300-400 м река относительно спокойна. В конце прямого участка – плавный левый поворот.

Оба каскада шли походной колонной. Линия движения произвольная, на усмотрение командиров. Ширина реки позволяет увернуться от чего угодно. Но шли, собирая все, проверяя поведение катамаранов на большой реке, поэтому дали такую сложность каскадам. Несколько раз катамараны в бочках существенно подтормаживало, носовых заливало порой по самые уши.

МН 3. Порог «Зигзаг» (5А). Просмотр по правому берегу. Струя, огибая отмель правого берега, устремляется под левобережные скалы и там наваливается на россыпь крупных валунов. Круто повернув вправо, поток на прямом участке в 50 м падает серией сливов и бочек. Завершается порог навалом на выступающую скалу правого берега. За ней большой участок спокойной воды.

МН 4-6. Шивера (4В). Валы до 1,5 м и бочки. Как-то отдельно выделить препятствия 4-6 трудно, все смотрится едино – мощным единым потоком.

МН 7-8. Порог (5А). На прямом участке около 60 м относительно спокойной воды, далее в центре русла стоит огромный скальный обломок, чуть правее за ним – камень поменьше. За скальным обломком в сужении русла стоит большая бочка. Затем около 500 м сильной шиверы со спаломом между обливных камней и бочками.

МН 9-11. Шивера. Препятствия представляют собой сплошную мощную шиверу средней сложности, как-то четко разделить их между собой сложно.

Перед «Зигзагом» остановились и кратко осмотрели порог. Проходили ближе к правому берегу, страховку не выставляли. Далее все препятствия с ходу. Где-то чуть притормозили, немного поснимали.

Встали на ночевку на правом берегу. Попробовали новое блюдо – шашлык из козлятины. Мясо замачивали в кумысе, с добавлением соли, перца и лука. На берегу нашли моток проволоки и сделали шампуры. Довольно вкусно.

21.08.2006 От места ночевки до автомобильного моста около 30 минут сплава по слабой шивере. За мостом, на левом берегу расположен поселок Орюк-Там. Есть магазин. По нашему поручению Виталий купил здесь пару килограммов крупы и водки, правда, продавца пришлось долго искать. Еще 35 минут на реке спокойный участок, затем берега заметно сужаются, но препятствий еще 15 мин. нет, только изредка короткие шиверы средней мощности.

Вода в реке осталась на уровне вчерашнего вечера и с этого дня ниже не падала, видимо в верховьях идет дождь или снег.

Нижний каньон.

Можно подразделить на три участка: препятствия 12-16, «Мини-каньон» и каньон «Недоступный».

МН 12-14. Пороги (4В). Препятствия представляют собой однообразные крутопадающие участки реки длиной от 100 до 300 метров, расположенные, в основном, за поворотами реки. Встречаются отдельные мощные бочки.

МН 15. Порог (4В). Сразу за мостом начинается разгонная шивера. Перед крутым левым поворотом в русле, правее центра, опора от старого моста. На самом повороте правобережная гряда камней направляет основной поток под скальную стенку левого берега. Слив с гряды и отбойник от скалы дают сбой струй, высотой около 1,5 м, с опрокидывающимся гребнем.

МН 16. Шивера (4В). Через 100 м после порога начинается мощная и длинная шивера с обилием обливных камней. Линия движения хорошо читается с воды. На длинном (около 1 км) прямом участке шивера постепенно ослабевает.

В конце прямого участка видно резкое сужение долины с крутым левым поворотом, справа перед поворотом впадает р. Сары-Кюнгей, дорога пересекает ее по бетонному мосту и через 100 м начинает подниматься вверх двумя витками серпантина. За поворотом начало Мини-каньона.

Зачалились за устьем притока. Здесь достаточно большая песчано-каменистая поляна. Пробежались немного вперед, выбирая место для чалки, и подплыли за устье р. Бугулуу-Тёр. Перед и за ним есть два небольших улова, но чалиться нужно за притоком, так как переправа через него невозможна – приток довольно широкий, бурный и крутопадающий.



Фото 33. 2 ступень

МН 17. Мини-каньон (5В).

Делится на семь ступеней. Длина около 2,5 км. Каньон – название условное. Скальные стенки идут в основном только по левому берегу, на правом они ярко выражены только в седьмой ступени, в первых шести же по правому берегу везде можно пройти вдоль воды. По нему же идет дорога, по которой просматриваются ступени, начиная с пятой. После шестой

ступени дорога переходит на левый берег. Разведка первых пяти ступеней – по прибрежным камням правого берега, шестой – с дороги, седьмой – с моста и террасы левого берега.

Первая ступень (5А). Начинается после впадения справа р. Бугулуу-Тёр. На прямом участке длиной около 200 м река падает с подводных плит серией сливов высотой до 1,5 м с последующими бочками, оставляя узкие проходы, слева и справа. Далее участок быстротока около 50 метров.

Вторая ступень (5В). Начинается на левом повороте. За поворотом правая часть потока прыгает через гряду камней, образуя мощный пенный котел. Левая часть – падает серией сливов в воротах из камней. Затем по плавной правой дуге (200 м) (фото 33), с мощной бочкой посередине, делает разворот на 180° с боем в выступающий мыс левого берега. После мыса струя пропадает, у правого берега – большой улов.

Третья ступень (5В). После улова за 2-й ступенью река делает поворот влево на 90°. Поток разгоняется и крутой горкой падает на длине около 100 м, слегка наваливаясь на крупные камни у правого берега. На выходе слив с мощной бочкой. За сливом 20 м быстротока, который сразу переходит в



Фото 34. 4 ступень

Четвертая ступень (5В). Начинается на левом повороте. Река делает небольшую дугу, огибая выступы камней у правого берега. За перегибом дуги ближе к левому берегу лежит обломок скалы, рассекающий струю надвое. В левой половине слив больше метра и дальнейший сильный навал на гряду камней. После слияния – крутая горка со сливами, мощными бочками (фото 34) и дорожкой валов, которая переходит в мощную шиверу, продолжающуюся до

следующей ступени.

Пятая ступень (5В). Начинается за левым поворотом под 90° серией сливов с мощными бочками. Гряда камней отжимает поток к скальному отвесу левого берега с прижимом к нему. За поворотом направо несколько бочек, последняя из которых перегораживает большую часть русла. По нашей воде справа гряда частично затоплена и существует проход меж обливных и

полуобливных камней. После препятствия мощная шивера на прямом участке в 50 метров, которая переходит в

Шестая ступень (5А). Похожа на предыдущую. За левым поворотом у правого берега стоит огромный серый камень. Перед ним и напротив серия сливов с мощными бочками (фото 35). Далее на правом повороте несильный прижим к скалам левого берега и мощная шивера.



Фото 35. 6 ступень

Седьмая ступень (5А). Начинается за правым поворотом разгонной шиверой перед мостом. У опор пологий слив



(фото 36), занимающий практически всю ширину реки, через 40 метров опоры старого моста по обоим берегам. За ними плавный левый поворот и мощный слив под скальной стенкой правого берега с бочкой, занимающей половину реки.

Шли по две ступени сразу. 3-4, 5-6 и 7 для ускорения процесса «Стриж» и «Мустанг» тандемом, затем «Кулик». Ступени 1-2 ближе к правому берегу. 3 ступень по центру, 4 – «Стриж» и «Кулик» под правым берегом,

«Мустанг» – огибая слева обломок скалы. В 5 ступени «Стриж» и «Кулик» через гряду камней у правого берега, «Мустанг» правой половиной струи, огибая гряду и уходя от прижима, 6 – все катамараны ближе к правому берегу, 7 – по центру (фото 36), после опор старого моста уходя влево. Все ступени «Мини-каньона» страховали: передовые катамараны двумя морковками, третий – дополнительно с воды.

Напротив 5 ступени, у дороги, стоит памятник архару. А рядом колоритная поляна для стоянки. На ней металлическая юрта непонятного назначения.

МН 18-20. Шиверы (4В). Как-то разделить эти препятствия трудно, да наверное и не нужно. Ко всему участку надо отнестись с должным вниманием. После выхода из Мини-каньона следует длинная и мощная шивера на протяжении 2 км. В районе препятствия 19 река входит в короткий скальный каньон, на выходе из которого круто поворачивает влево, с сильным навалом на правобережные камни. Шивера, в которой встречаются отдельные мощные бочки, продолжается до устья правого безымянного притока. Далее река чуть успокаивается.

Приток и каменистая отмель на левом берегу – это ориентиры троса, который натянут через реку на очень низкой высоте (как раз, чтобы срезать гребцов). Здесь что-то типа паромной переправы.

Шли участок колонной, подстраховывая друг друга. Обнесли трос по камням левого берега и продолжили сплав за устье левого притока (не виден с воды, ориентироваться по распадку). Здесь остановились на ночевку. У воды кусты, но чуть повыше ровная полка, да и до ручья и дороги недалеко. Вечером сходили и посмотрели каньон «Недоступный» до 4 ступени.

При обносе каньона «Недоступный» можно закончить сплав и у каменистой отмели (у троса). От основной дороги сюда спускается колея, по которой можно вынести катамараны, правда набор высоты большой. Машина сюда вряд ли спустится, даже с таким шофером, как Виталий.

22.08.2006

Вынесли катамараны на дорогу, погрузили на багажник автомобиля.

МН 21. Мощный локальный слив. *Никакого локального слива мы не обнаружили, хотя очень внимательно (с биноклем) вчера осматривали этот участок реки, определяя предел, до которого можем идти.*

МН 22. Короткая мощная шивера. Следует после правого поворота. Перед поворотом на левом берегу в метрах 40 вверх по склону от воды из-под дороги торчит металлическая труба, по которой стекает ручей. Это самый надежный ориентир близости каньона. Осыпная левобережная стенка имеет желтоватый оттенок. С левого берега в районе шиверы к воде спускается скальная полочка, поросшая деревьями, рекомендуемая в отчётах, как последнее место для чалки перед «Недоступным». В начале полочки есть несколько хороших уловов, однако вынимать катамараны и вещи придётся через скалы высотой 1,5-2 м.

За левым поворотом, где начинается разгонная шивера 1 ступени каньона, полочка чуть понижается, но и места чалки по большой воде становятся немного проблематичными. Сама полка имеет очень неровную поверхность и завалена буреломом – не самое удобное для лагеря место. Выход с полки на дорогу – по крутому склону высотой 15-20 м, заросшему деревьями и заваленному сухими колючими кустами.



Фото 37. Каньон Недоступный

МН 23. Каньон «Недоступный» (6В).

Общая протяженность около 3 км (фото 37). Делится на 8 ступеней. Общий просмотр с дороги правого берега. При этом надо учитывать большую высоту дороги от уровня реки (от 30 до 100м), при которой все неровности реки сильно сглаживаются. Непрístupные скалы, изредка прерываемые крутыми осыпями, начинаются от 2 ступени и тянутся до самого конца. Практически все ступени видны с дороги, исключение составляют часть четвертой и пятая ступени.

Первая ступень (6А). За левым поворотом после шиверы 22 начинается разгонный прямой участок длиной около 150 м. Основной поток собирается в центре за счёт отбойников с обоих берегов, в результате чего стоят большие валы, наблюдается, незаметная на первый взгляд с берега, мощь потока. Слева и справа у берегов у основания валов образуются большие бочки. На плавном правом повороте центральная часть русла перегорожена огромным скальным обломком-плитой. Перед ним вода вспучивается грибом. При ширине потока около 10 м, есть проход справа 2,5-3 м с винтовым сливом и слева ~2.5 м, замусоренный камнями.

После гриба около 80 м быстрое течение на прямом участке. Сразу за ключевым местом у левого берега несколько удобных уловов для

установки страховки. В целом первая ступень достаточно удобна для организации страховки и полной отработки, даже если предполагается дальнейший обнос.

За участком быстрого течения река поворачивает влево, несильно наваливаясь на опору старого моста под правым берегом, и начинается разгонная шивера второй ступени. Через 50 м новый автомобильный мост, за которым река входит в ярко выраженный каньон. Под мостом по центру стоит крупная бочка.

Вторая ступень (6В). Начинается в 30 м за мостом. Поток, разогнавшись, наваливается на правом повороте на гряду крупных камней у левого берега и падает с них вправо косым сливом около 2 м с бочкой. Вдоль правого берега слив более пологий. Струя чуть поворачивает влево и через 15 м и падает крутым мощным сливом высотой более 2 метров. За сливом пенный котёл (10-15 м обратного хода), совсем слева бочка менее мощная. Вдоль стенки правого берега стоит высокий опрокидывающий винтовой вал длиной около 4 м. Под стену чувствуется подсос.

Третья ступень (5С). Через 70-80 м быстрое течение. Расположена напротив полки правого берега с одиноким деревом. Ступень представляет собой косой слив более 1,5 м. Слева есть чистый проход, но перед ним сильно отбивает на центр. Далее, по затухающей, идёт дорожка валов, образованная за счёт отбойников от стенок.

Последующие ступени мы детально не рассматривали.

Дальнейшее описание каньона приведено из отчета М. Верхотурова.

Перед крутым правым поворотом русло расширяется и течение успокаивается. Сразу за поворотом находится

Четвертая ступень (5С). В струе, около правого берега, стоит обломок скалы. Чуть дальше, ближе к левому берегу, поток наваливается на огромный полуобливной камень, падая с него вправо. Высота пологого треугольного слива около 3 м. Вокруг полуобливного камня, вдоль стенки левого берега есть достаточно широкий трек.

После 4 ступени возле правого и чуть ниже у левого берега есть улова, в которых можно отдохнуть и организовать страховку с воды при прохождении каньона тандемом.

Далее следует относительно спокойный прогонный участок, длиной около 700 метров, где каньон как бы извивается змейкой. После левого поворота на правом склоне островок леса, по краю которого можно спуститься на полочку над пятой ступенью.

Пятая ступень (6А). Два слива (около 1.5-2 м) перед правым поворотом. За ними в центре русла полуобливной скальный обломок.

Затем река огибает высокий скальный утёс правого берега (около 100 м) и начинается **Шестая ступень (6В)**. На прямом участке поток разгоняется (в русле валы от 1 до 1.5 м) и падает сливом (1.5-2 м) через гряду открытых и обливных камней возле левого берега. За сливом мощная бочка и дорожка валов под правым берегом, через 30-40 м пологий слив, ещё через 15 м мощный косой слив (около 2 м) с последующей жесткой бочкой. Далее, через 40 м левый поворот с крутой горкой, длиной около 40 м, состоящей из сливов, валов и бочек.

После 70-80 м быстотока следует косой слив в сужении русла и мощный прижим (с карманом) под отрицательную скалу у правого берега. За скалой – устье крутопадающего притока (р. Джол-Джакши) и относительно большой улов.

Сразу за впадением ручья на плавном левом повороте идёт разгонная шивера седьмой ступени (длиной около 50-60 м).

Седьмая ступень(6В). Начинается на правом повороте мощным сливом высотой более 2 м. В средней трети русла слив более пологий с мощным обратным валом, ближе к берегам слив имеет водопадный характер. Далее поток разгоняется по правому треку и наваливается мощным прижимом на выступ скалы левого берега, разделяясь на две части: правая уходит косым сливом до 1,5 м, левая сбрасывается в большой скальный карман. Уйти от прижима мешает большой полуобливной камень, лежащий посередине между входным сливом и прижимом. Справа за камнем образуется мощный пенный котёл, слева – косая бочка более 1 м.

После прижима река немного успокаивается.

Восьмая ступень (5В). На прямом участке длиной около 200 м идёт серия валов с бочками в сужении русла. В конце участка крутой левый поворот с навалом на гряду надводных камней, отходящую от правого берега. После гряды струя пропадает, и образуются большие поганки. Далее русло расширяется, идёт шивера средней мощности. За плавным правым, а затем левым поворотом река выходит на прямой участок, в конце которого виден автомобильный мост. Чалка возможна на правый берег в 200 м выше моста, здесь дорога подходит близко к воде.

Места спуска в каньон:

- За третьей ступенью у правого берега есть улов с каменной отмелью, на которую с дороги спускаются два осыпных кулуара (~200 м по дороге от моста).

- Одно из следующих возможных мест спуска – в 100 м ниже 4 ступени. С определённой осторожностью здесь можно спуститься до воды и без верёвок, сначала по пологой поляне, затем по крутому широкому кулуару, заросшему кустарником и деревьями. Неподалёку от места спуска, под дорогой зарыта труба, в которую сбрасывается мелкий ручей.

- В районе 5 ступени можно спуститься на полочку высотой 10-15 м от воды. Спуск по островку леса, растущему на левом повороте реки и дороги. Пройдя по этой полке немного вдоль течения, в то место где она перегораживается почти отвесным утёсом, можно с помощью 15-20-метровой верёвки спуститься на камни, лежащие у самой воды за пятой ступенью. Из этого места видна только выходная часть ступени.

- В районе 6 ступени к самой воде подойти невозможно – отвесы 10-15 м.

- В районе 7 ступени относительно удобный спуск до самой воды. Сразу за крупным крутопадающим ручьём, под дорогой большая поляна (возможное место для базового лагеря), затем крутой склон, поросший сначала кустами облепихи, а ближе к воде – лесом. По склону к устью ручья уходит тропинка. Напротив выходного прижима несколько крупных уловов, куда возможно спустить катамаран для страховки с воды. Чуть выше по течению, на высоком выступе правого берега удобное место для видео и фотосъёмки.

- За устьем ручья на крупных скалах, под которые идёт навал воды после 6 ступени, также удобное место для страховки и съёмки.

После каньона, чуть выше автомобильного моста спустили катамараны на воду. Весь дальнейший путь прошли, делая только короткие остановки.

От моста до стрелки Малого и Большого Нарынов 1 час 35 мин. ЧХВ. Река представляет собой несложную шиверу.

Почти сразу после слияния истоков Нарын входит в короткий каньон с высокими стенками. Течение относительно спокойное.

От стрелки Нарынов дорога по левому берегу почти на всем протяжении идет далеко от реки, подходя к ней только у поселка Ак-Булун, а также у селения Орто-Саз, километра за три до города Нарын. Здесь мы закончили сплав, буквально за полчаса разобрали катамараны и погрузились в машину.

На всём участке сплава за этот день можно выделить один необычный локальный порог. Он находится примерно в 10 км от стрелки Нарынов, перед ним дорога правого берега подходит близко к реке.

Река промыла узкую (6-7 м) щель в полого спускающемся правобережном мысе из конгломерата. В конце левого поворота часть потока круто поворачивает вправо и падает в щель сливом около 2 метров. Левая протока плавно огибает мыс и заканчивается мелководной

шиверой. Через 20-30 м обе протоки сливаются. Все экипажи после длительной ленивой гребли с удовольствием прошли правой протокой.

В Нарыне отметили маршрутку, перекусили в кафе, отзвонились домой и Воронину и заменили спускавшее колесо у машины (третий раз за поход). Отъехали от города около 45 км и свернули уже в темноте на поляну у небольшой речушки. Здесь переночевали.

23-28.08.2006 От Нарына до Чолпон-Аты (с учетом вчерашнего времени) 7 часов езды с учетом всех промежуточных остановок (до Балыкчи – 5,5). Чолпон-Ата – это небольшой курортный город с набором всех услуг: пляж, рынок, большое количество кафе и т.д. Перед городом, у величественного мемориала, есть съезд к озеру. Там небольшой песчаный пляж и большая поляна – хорошее место поставить палатки, просушить снаряжение, искупаться и позагорать. В городе на 24 число, в частном доме, заказали баню – 50 сом с человека.



Фото 38. Иссык-Куль

К слову сказать, очень понравилось озеро Иссык-Куль – чистое, теплое, с прекрасными видами (фото 38). Просто отдых здесь не уступит ни в чем Черному морю, только обойдется намного дешевле.

25 числа рано утром выехали в Бишкек. Дорога заняла 6,5 часов с 1,5-часовой остановкой на обед в кафе. В столице немного побродили по городу, съездили в «Horizon Travel», заночевали у Виталия, поставив палатки на газоне во дворе.

Немного об обратной поездке по железной дороге. Предупрежденные заранее о возможном развитии событий мы заранее решили ехать обратно в купе. После пересечения киргизско-казахской границы, проводники стали подсаживать пассажиров. В проходе нашего купейного вагона ехало человек 10-12 с большими баулами. Можно только представлять, что происходило в плацкартных вагонах. Сами проводники на станции Чу загрузили очень много дынь, и потом очень долго рассовывали их по всем углам. Были также груши и сливы. Кроме того, они везут кучу разного тряпья и обуви и раздают во все купе. Российскую границу поезд пересекает ночью, а часов в 7 утра проводники разбудили весь вагон, не могли найти какой-то мешок. Потом начался сбор вещей. Что-то потерялось, потом нашлось, дошло дело до споров и ругани. Весело.

27 августа – день рождения одного из участников похода. Только поздравили его, и выпили по рюмке коньяка, как появился представитель транспортной милиции. Есть очень большие подозрения, что навели его проводники, давая возможность заработать своим людям. Он тут же прицепился к трем человекам и начал составлять протокол, потом спохватился. Но официальная бумага была испорчена, пришлось дописывать. Сильно спорить не стали, а просто убедили его, что денег у нас практически нет, и в лучшем случае можем заплатить штраф только за одного. Отдали 325 рублей (1300 тенге, берут любыми). Очень ему понравился нож, лежащий на столе, так хотелось конфисковать, но и тут вышла промашка. В этом вопросе у нас есть эксперты – они перечислили параметры, которые позволяют отнести его к холодному оружию. Но все равно лучше не доставать из рюкзаков большие ножи в общественных местах (невольно провоцируя этим местных стражей порядка), тем более на территории суверенных государств.

6. Итоги, выводы, рекомендации.

1. Группа уверенно и безаварийно прошла маршрут.
2. Совершенно первопрохождение реки Кара-Каман, правого притока Кичи-Нарына, составлено техническое описание реки.

3. Группа сознательно пошла на упрощение заявленного маршрута, обнеся пороги «Ералаш», «Мельница», 7 каньон на Чонг-Кемине и каньон «Недоступный» на Малом Нарыне. Считаем, что приобретен ценный опыт сплава по жестким рекам Средней Азии, который, несомненно, позволит выйти на новые рубежи.

4. Река Чонг-Кемин в паводковую воду практически не имеет прогонных участков и представляет собой сплошную шиверу. Мощность препятствий существенно возрастает. Пороги «Ералаш» и особенно «Зеленый» превращаются в суперсложные препятствия.

Пороги «Дюресу», «Повицкого» (в меньшей степени), 25, «8 каньон» очень длинные, выматывающие, требуют хорошей физической готовности экипажей. Поэтому лучше проходить их с промежуточной чалкой.

5. Сплав по Учемчеку считаем бесперспективным. Даже в условиях большой воды определяющих препятствий там нет, река течет по мелководью среди россыпей камней и длительная проводка катамаранов неизбежна.

6. Идеальное место начала сплава по Джылуу-Суу – чуть выше каньона «Коркунучту бурулуш» (он хорошо виден с дороги). Сам каньон – очень красивое и сложное препятствие по любой воде, самое трудное на реке.

7. Река Кара-Каман, при наличии сопровождающей машины, существенно дополняет в спортивном плане не очень насыщенный сплав по верховьям Малого Нарына. При ее прохождении можно исключить Болгарт, не имеющий категорированных препятствий.

8. При отсутствии машины сопровождения связка Кара-Каман – Малый Нарын (с прорывом «Каман») на наш взгляд гораздо спортивнее, интереснее и насыщеннее, чем Джылуу-Суу – Болгарт – Малый Нарын.

9. Сплав по реке Арчалы представляется перспективным по большой воде (конец июля – начало августа). Выше поселка она входит в ущелье (или каньон?) и вдоль нее проходит дорога. Видимо, на полноприводной машине туда возможна заброска.

10. К сплаву по Малому Нарыну в условиях средней воды стоит относиться серьезно. Препятствия не становятся проще, они становятся другими.

11. Каньон «Недоступный» на Малом Нарыне требует тщательной проработки. Спуск в каньон возможен в единичных местах. Страховка весьма затруднительна и возможна далеко не везде. Для ее организации потребуется основная веревка 50-60 м и начальные навыки работы с ней.

12. В верховьях Чонг-Кемина и Малого Нарына дров для костра нет. Необходимо либо привозить их с собой, либо иметь примуса. В качестве топлива можно использовать кизяк, этого добра везде предостаточно.

13. Машина сопровождения на маршруте – совершенно новый элемент в нашей практике походов. Ее достоинства:

- возможность прохождения практически любой связки рек в выбранном регионе,
- весь маршрут проходится на легких, а значит маневренных судах,
- группа избавляется от обноса груза при прохождении порогов,
- можно не слишком экономить на массе груза и продовольствия,
- возможность аварийного схода с маршрута в любой точке и в любое время при возникновении непредвиденных ситуаций,
- возможность гибко менять тактику прохождения маршрута.

К недостаткам, наверное, следует отнести то, что машина несколько (по нашему мнению) расхолаживает группу. В случае тяжелой работы по спуску катамаранов после обноса перед очередным препятствием и альтернативного быстрого обвоза на машине невольно выбирается второе (пример: препятствие 25 на Чонг-Кемине).

14. Ледниковое питание обуславливает суточные колебания уровня воды. При планировании похода необходимо учитывать это обстоятельство, так как они очень сильно влияют на структуру препятствий.

15. Никаких осложнений с местным населением и представителями власти на территории Кыргызстана не возникло ни разу. Может быть немного непривычно настойчивое (даже навязчивое) гостеприимство.

16. Необходимо проверять состояние деревянных мостов на протяжении всего маршрута. Есть большая вероятность сорвать поход и угробить машину из-за плохого состояния мостов.

17. В денежном выражении маршрут получается достаточно недорогим. Для примера, наши знакомые в этом сезоне сходили на Уду (с заброской на машине и лошадях), затраты составили около 11000 руб. с человека.

7. Приложения.

7.1 Паспорт препятствий реки Кара-Каман, пройденной впервые.

Район – Центральный Тянь-Шань.

Хребет – Терской-Алай-Тоо, горы Кара-Каман.

Река – Кара-Каман (вместе с Чон-Кара-Каманом), правый приток Кичи-Нарына.

Протяженность сплавной части – 21 км.

Препятствия реки:

| № | Название | Протяженность | Расположение | Категория сложности** (лето) |
|---|--|---------------|---|------------------------------|
| 1 | Прорыв «Каман»* (река Чон-Кара-Каман) | 6 км | Перед и за глобальным поворотом реки на юг | 5В-5С*** |
| 2 | Шивера «Спираль» | 10 км | После стрелки рек Чон-Кара-Каман и Кичине-Кара-Каман | 4А-4В |
| 3 | Порог «Мост» | 150 м | За деревянным мостом | 4В |
| 4 | Порог «Тагильский» | 150 м | В 3 км ниже деревянного моста, напротив высокой скальной стены правого берега | 5В-5С |
| 5 | Каньон «Карамболь» | 350 м | Через 400 м после предыдущего порога, перед бетонным мостом | 6А |
| 6 | Порог | 50 м | Через 1 км после бетонного моста, перед скальными воротами | 4А |

* - не пройден

** - первая цифра сложности по утренней воде, вторая – по вечерней

*** - категория сложности разведанного участка

Названия препятствиям даны группой из Нижнего Тагила, совершившей первопрохождение реки в августе 2006 года (от шиверы «Спираль»). Прорыв «Каман» назван в честь реки Кара-Каман, очень интересной в спортивном отношении. Шивера «Спираль» названа по ее характеристикам – река продолжительное время наматывает бесчисленные витки по долине, напоминающие спираль. Порог «Мост» назван по месторасположению – находится сразу за деревянным мостом. Порог «Тагильский» назван в честь города Нижнего Тагила, команда которого совершила его первопрохождение. Каньон «Карамболь» назван по его характеристикам – река в первой ступени мечется от одного берега к другому, напоминающий удар в бильярде.

Расход воды в августе (уровень воды – выше среднего):

- Чон-Кара-Каман – 15-20 м³/сек,

- Кара-Каман – 25-30 м³/сек.

Средний уклон:

- Чон-Кара-Каман (сплавная часть) ~ 27 м/км,

- Кара-Каман ~ 13 м/км.

Краткое техническое описание:

1. Прорыв «Каман» (разведанный участок). Длинные крутопадающие ступени с большим количеством камней различного калибра, между которыми короткие участки мощных шивер.

2. Шивера «Спираль». Очень длинное (10 км) препятствие. Мощное на начальном участке, далее ослабевает и вновь набирает силу перед деревянным мостом.

3. Порог «Мост». Невысокие сливы, сильные навалы на большие валуны, валы, жесткие бочки.

4. Порог «Тагильский». Узкий заход. Череда сливов до 1,5 м высотой с мощными бочками, одна из которых с обратным противотоком. Страховка спасконцами: 1-2 за самой мощной бочкой, 2-3 – за порогом. Возможна страховка судном с воды за препятствием.

5. Каньон «Карамболь». 1 ступень: плиты, валуны и гряды камней попеременно с обоих берегов отжимают поток то вправо, то влево. Река делает несколько зигзагов с навалами на камни и скалы, падая ступеньками сливов. 2 ступень: 4 слива на участке в 100 метров. Самый сложный – первый двухступенчатый с мощной бочкой, общим перепадом около 1,5 м. Следующий за ним сложной конфигурации около метра высотой, третий – невысокий, последний – около метра с бочкой. 3 ступень – мощная шивера с камнями. Страховка: 1-2 спасконца в районе начала 2 ступени (очень сложный спуск), 2-3 – за каньоном, с выступающего мыса левого берега. Возможна страховка с воды – катамараном в районе того же мыса.

6. Порог. Короткий. 2 слива до 1 метра высотой.

Необходимое время для прохождения – 4 дня.

Примерный график движения:

- 1-2 день – прорыв «Каман»,

- 3 день – до каньона «Карамболь»,

- 4 день – до устья.

Аварийный выход – по дороге вдоль реки до бетонного моста. Ближайший поселок – Арчалы (30-40 домов) находится ~ в 14 км от моста.

Рекомендуемые места установки лагерей:

- в районе глобального поворота долины Чон-Кара-Камана на юг (базовый),

- между порогом «Тагильский» и каньоном «Карамболь».

Подъезды:

- от Сары-Булака через перевал Джалпак-Бель до бетонного моста, далее по правому берегу вдоль реки;
- от города Нарын вдоль Кичи-Нарына до р. Кара-Саз, далее вверх по ней до развилки и вправо по дороге к Кара-Каману;
- от южного берега Иссык-Куля через перевал Тосор, вдоль рек Учечек, Джилуу-Суу, Болгарт, за автомобильным мостом на Кичи-Нарыне, направо.

Рекомендуемые средства сплава – двух- и четырехместные катамараны.

Рекомендуемые средства страховки – спасательные концы (морковка).

Шиверу «Спираль» и порог «Тагильский» рекомендуем проходить ближе к вечеру, по большой воде; каньон «Карамболь» – утром. Для организации страховки в районе 2 ступени каньона (для спуска к воде и обратного подъема) возможно, потребуется веревка 20-30 м длиной, если нет навыков скалолазания.

Деревянные мосты:

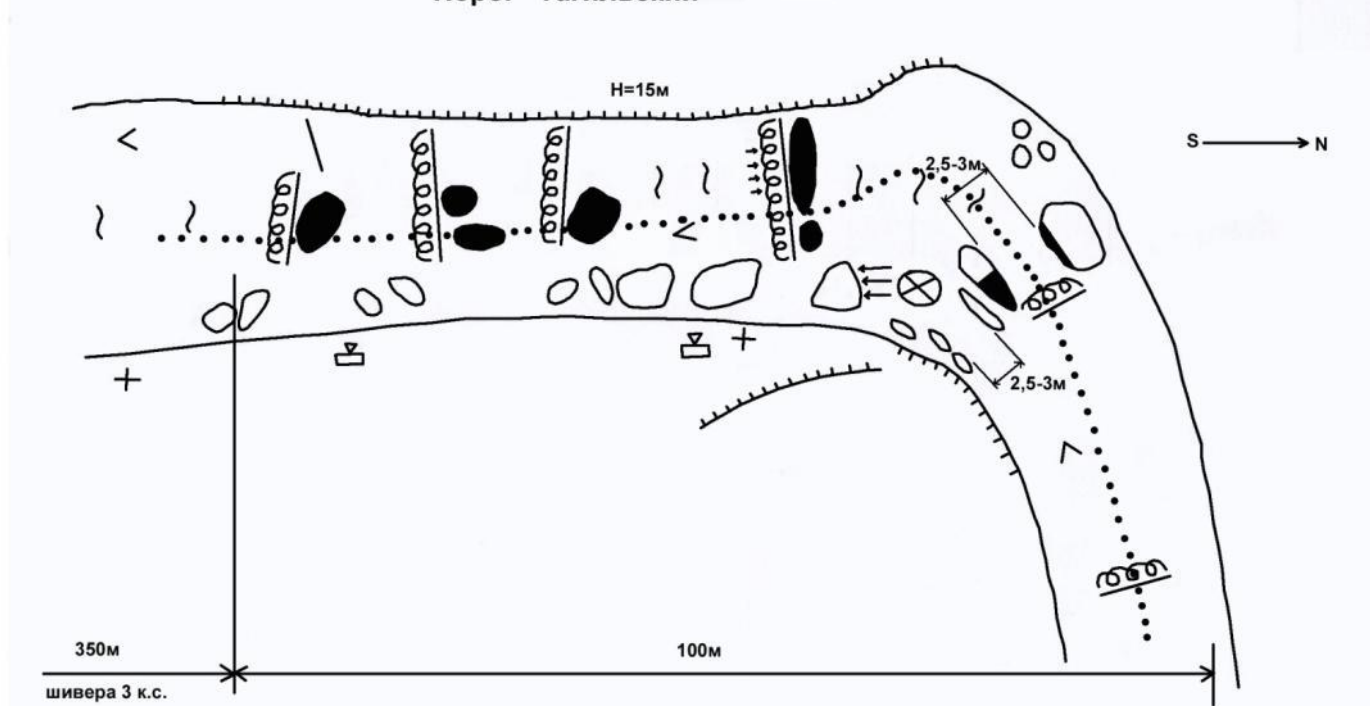
- нижний – в аварийном состоянии,
- верхний – состояние неизвестно.

Автор описания: Безроднов Сергей Борисович, г. Нижний Тагил, Свердловской обл., ул.

Пархоменко 111, кв. 47, телефон (3435) 46-94-83, e-mail: sb-bizon@yandex.ru

7.2 Схемы порогов реки Кара-Каман















Порог «Тагильский»



Каньон «Карамболь»



Условные обозначения

| | |
|---|--|
|  надводный камень |  гриб |
|  полуболивной камень |  направление струи |
|  обливной камень |  бочка с противотоком |
|  слив |  скальный берег |
|  вал |  места страховки |
|  бочка |  места съемки |
|  навал |  линия движения |

7.3 Смета расходов на 1 человека

- Нижний Тагил – Бишкек – Нижний Тагил, проезд – 4788 руб.,
 - аренда автомашины (в т.ч. пропуск в ЗПК и карты) – 3167 руб.,
 - питание в дороге и на маршруте (в т.ч. на внутримаршрутных переездах) – 1229 руб.,
 - ремнабор и аптечка (докупали необходимое) – 85 руб.,
 - прочее – 223 руб.,
- Итого: 9492 рубля.

7.4 Внутримаршрутные расстояния:

- вокзал г. Бишкек – Чонг-Кемин (выше 4 каньона) 209 км,
- пос. Тегирменты – Балыкчи 105 км,
- Балыкчи – Сары-Булак – мост через М. Нарын (у р. Арчалы) 217 км,
- мост – стрелка рек Джамгырчи и Учечек 48 км,
- г. Нарын – Балыкчи 195 км,
- Балыкчи – г. Чолпон-Ата 90 км,
- Чолпон-Ата – Бишкек 274 км.

7.5 Весовые характеристики груза, взятого на маршрут

Продукты питания – 133 кг,

Групповое снаряжение – 180 кг,

Личное снаряжение – 108 кг.

Итого: 421 кг. Нагрузка на мужчину – 38,1 кг, на женщину – 20 кг.

7.6 Список группового снаряжения

- Катамаран – 3,
- Рама катамаранная – 3,
- Чалочная веревка – 3,
- Весло – 14,
- Лопасть дюралевая – 2,
- Спасательный конец – 4,
- Основная веревка – 50м,
- Ремнабор – 2,
- Палатка с тентом – 3,
- Топор – 2,
- Пила – 1,
- Котелок – 3,
- Половник – 1,
- Таганок – 1,
- Костровые рукавицы – 1,
- Медицинская аптечка – 1,
- Фотоаппарат – 3,
- Видеокамера – 2,
- Фонарь – 7,
- Рация – 2,
- Лоция, карты – 3.

7.7 Список личного снаряжения

Спасательный жилет – 1,
Каска – 1,
Гидрокостюм – 1,
Капроновый костюм – 1,
Рюкзак – 1,
Гермомешок – 1,
Спальный мешок – 1,
Каремат – 1,
Пуховик – 1,
Спортивный костюм шерстяной – 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 – 3.

7.8 Питание на маршруте

| Наименование | Вес в граммах | | Количество варок | Общий вес в граммах |
|-----------------|-----------------|--------------------------|------------------|---------------------|
| | на 1 чел на раз | на 13 чел на раз | | |
| Супы | 60 | 780 | 14 | 10920 |
| Пшено | 70 | 910 | 4 | 3640 |
| Рис | 70 | 910 | 4 | 3640 |
| Смесь злаков | 70 | 910 | 3 | 2730 |
| Манная | 70 | 910 | 3 | 2730 |
| Гречка | 70 | 910 | 4 | 3640 |
| Вермишель | 100 | 1300 | 3 | 3900 |
| Рожки | 100 | 1300 | 3 | 3900 |
| Пюре | 100 | 1300 | 4 | 5200 |
| Молоко сухое | 40 | 520 | 14 | 7280 |
| Масло топленое | 20 | 260 | 14 | 3640 |
| Изюм | 26 | 333 | 3 | 1000 |
| Колбаса | 20 | 260 | 7 | 1820 |
| Сыр | 20 | 260 | 4 | 1040 |
| Сало | 20 | 260 | 3 | 780 |
| Печенье | 50 | 650 | 14 | 9100 |
| Конфеты | 20 | 260 | 14 | 3640 |
| Хлеб | 50 | 650 | 28 | 18200 |
| Сухари | 50 | 650 | 14 | 9100 |
| Чай | 8 | 100 | 32 | 3200 |
| Кофе | 3 | 40 | 10 | 400 |
| Соль | - | - | 42 | 1500 |
| Сахар | 33 | 433 | 42 | 18200 |
| Тушенка | 51 | 660 | 14 | 9240 |
| Лук | - | - | 28 | 3000 |
| Чеснок | - | - | 28 | 700 |
| Майонез | - | - | - | 800 |
| Всего 132,94 кг | | На человека в день 730 г | | |

7.9 Содержание медицинской аптечки

Общие:

- | | |
|------------|-------|
| 1. Ножницы | 1 шт. |
| 2. Жгут | 1 шт. |
| 3. Пипетка | 1 шт. |

| | |
|---|--------------------|
| 4. Спирт | 50 мл (1 флакон) |
| 5. Пинцет | 1 шт. |
| 6. Шприцы одноразовые: | |
| - 2мл | 4 шт. |
| - 5мл | 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 | 6 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 |
| 11. Трамадол | 4 ампулы |
| Сердечные: | |
| 1. Валидол | 9 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. | |

7.10 Состав ремонтных наборов:

1. Бензин – 0,5 л,
2. Клей – 4 тюбика,

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 – 2 шт,
 10. Ножницы,
 11. Набор заплаток на поддувы и гондолы – 3 комплекта,
 12. Отвертка – 2 шт,
 13. Пассатижи – 2 шт,
 14. Шило – 2 шт.
- Общий вес – 4 кг.

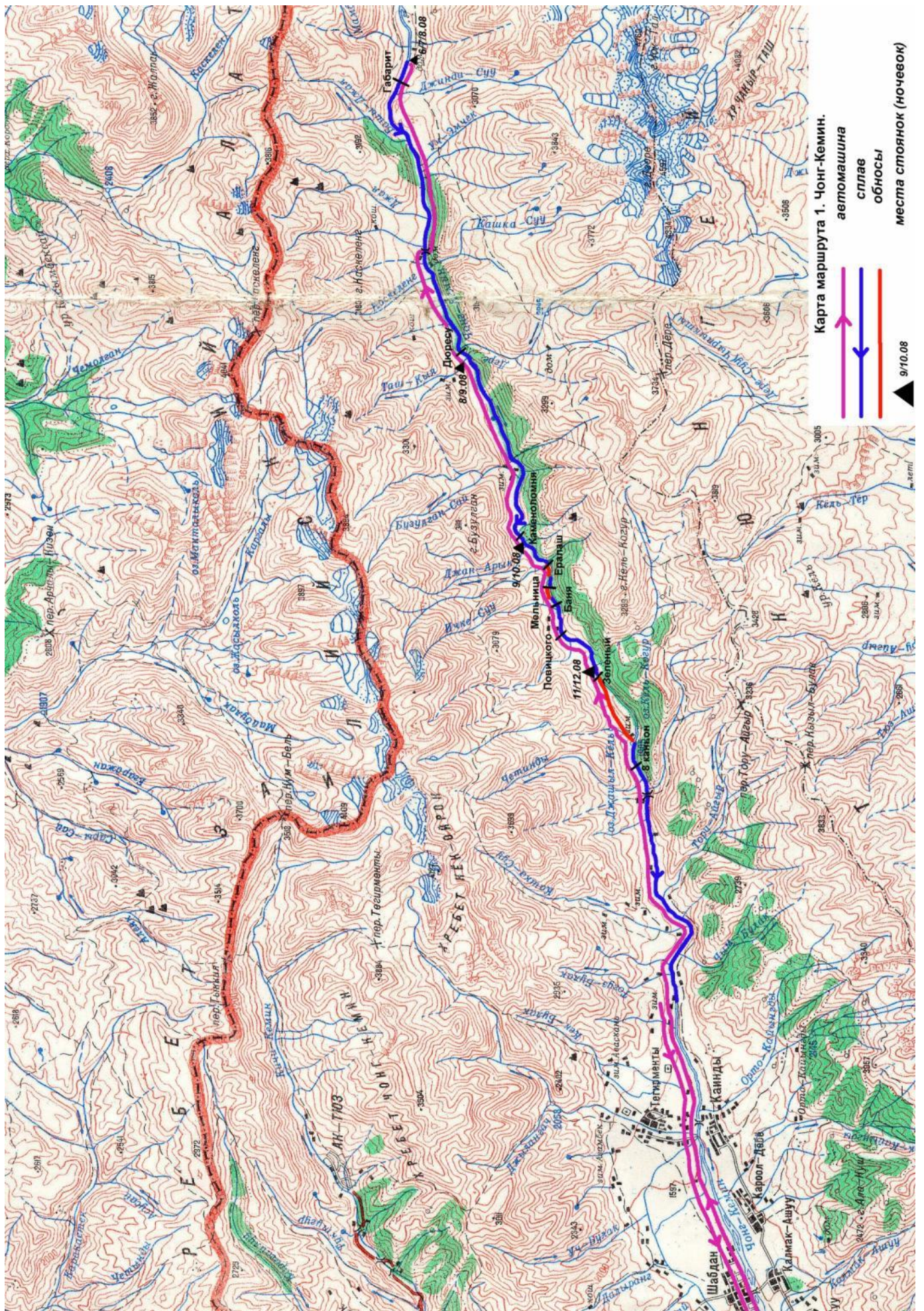
8. Литература.

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. Цветкова С. Отчет о водном туристском путешествии Арпа – Малый Нарын. Москва 2005.
4. Некрылов А.А. Отчет о водном походе Кекемерен – Чонг-Кемин. Москва 2005.
5. Климин С. Отчет о водном туристском путешествии Ашулутебе – Учемчек – Джилусу – Болгарт – Малый Нарын – Нарын. Москва 2005.
6. Айбатулин Р.Т. Отчет о водном путешествии Малый Нарын – Чонг-Кемин – Кекемерен. Москва 2003.
7. Блошкин С. И. Отчет о водном путешествии Чонг-Кемин – Малый Нарын – Кекемерен. Барнаул 2003.

9. Картографический материал.

Масштаб всех карт 1:200 000 (в 1 см – 2 км).

Отсканированы с карт, выпущенных Государственным агентством по геодезии и картографии при правительстве республики Кыргызстан в 1993-1998 г.



Карта маршрута 1. Чонг-Кемин.



Карта маршрута 2. Дорога через перевал Джалпак-Бель.



Карта маршрута 3. Учемчек, Джылуу-Суу.

