

**Уфимский государственный авиационный технический
университет
Туристско-спортивный клуб "Мустанг"**

ОТЧЁТ

**"Тянь-Шане - Памирское ралли уфимских
мустангеров"
(или "Памирский ремайк")**

**о водном туристском путешествии 6 к.с. по Тянь-Шаню и
Памиру (р.Кёкёмерен - р.Нарын - р.Обихингоу), совершенном
с 23 августа по 20 сентября 2003г.**

Маршрутная книжка: № РВ-612-05/03

**Руководитель группы: Верхотуров М.А.
450055, г.Уфа, Пр. Октября, д. 136/2, кв. 52,
e-mail: verhotur@vmk.ugatu.ac.ru
<http://vmk.ugatu.ac.ru/tourism>**

**Маршрутно - квалификационная комиссия рассмотрела отчет
и считает, что путешествие может быть зачтено всем
участникам и руководителю.**

Маршрут имеет 6 (шестую) категорию сложности.

Отчет использовать в библиотеке _____

Уфа 2003

ОГЛАВЛЕНИЕ

1. Справочные сведения о путешествии	3
2. О предыстории и планировании путешествия.....	5
3. О причинах изменения маршрута.....	7
4. Сведения об участниках путешествия	9
5. Средства сплава	12
6. Подъезд, внутримаршрутные переезды и отъезд с маршрута.....	13
7. График движения на маршруте	14
8. Техническое описание маршрута.....	18
8.1. Тянь-Шань	18
8.1.1. Река Кёкёмерен	18
8.1.2. Река Нарын	52
8.2. Памир	60
8.2.1. Переезд от Токтогульского моста до верховьев р.Обихингоу	60
8.2.2. р.Обихингоу	64
10. Информация об основных "точках пути" (waypoints).....	111
11. Аварийные выходы с маршрута	112
12. Техническое обеспечение группы.....	112
13. Весовые характеристики груза на 1-го участника	112
14. Итоги, выводы и рекомендации	113
15. Список источников	121

1. Справочные сведения о путешествии

1. Основная нитка маршрута: г. Уфа - г. Бишкек - пер. Тюашу - п. Кожомкул - сплав по р. Кёкёмерен до устья - сплав по р. Нарын - мост на а/д Бишкек - Ош перед Токтогульским вдхр. - переезд ч/з г.Ош в Алайскую долину - п.Дарауткурбан - пересечение границы м/у Киргизстаном и Таджикистаном на р.Кызыл-Су - п.Джиргаталь - п.Тавильдара - верховья р.Обихингоу - сплав по р.Обихингоу от к.Сыкат до пор.Езгандский - переезд обратно ч/з п.Джиргаталь, п.Дарауткурбан - г.Ош - г. Бишкек - г.Соль-Илецк - г.Оренбург - г. Уфа.

2. Протяженность: общая - 252км.+2800км., из них:

сплав:	р. Кёкёмерен	96км.
	р. Нарын	64км.
	р. Обихингоу	92км.
переезды:	г.Бишкек-к.Сыкат (ч/з Кёкёмерен)	1500км.
	к.Сыкат-г.Бишкек	1300км.

3. Продолжительность: общая - 29 дней,
активной части - 11(9)¹ день,

из них:	р. Кёкёмерен	6 (5)
	р. Нарын	1
	р. Обихингоу	4 (3)

4. Тип судов: катамараны: 4-х местный - 3.2т. - 1шт.,
2-х местный - 1.8т. - 2шт.

5. Сроки проведения: 23 августа - 20 сентября 2003 г.

6. Количество человек: 8.

7. Уровень воды: р. Кёкёмерен - выше средней, высокий;
р. Нарын - средний;
р. Обихингоу - высокий.

8. По заявочным материалам дано заключение маршрутно-квалификационной комиссии:

Туристско-Спортивного Союза России.

Шифр: 100-00-66665555.

¹ В скобках указана продолжительность без времени, затраченного на сборку судов

9. Определяющие препятствия маршрута:

№	Название	К.сл.	К.сл (наш)	Уровень воды	Как пройдено
р.Кёкёмерен					
1	"Прорыв"	5C	5C	Вышесреднего	Все
2	"Слив"	5C	5C	Вышесреднего	Все
3	"Лестница"	6B	6B	Вышесреднего	Все (K2-1-оверкиль)
4	"Моби-Дик"	5C	6A	Вышесреднего	Все
5	"Кашкасу"	5C	5C	Вышесреднего	Все
6	п.15-19	5C	6A	Вышесреднего	Все
7	"Тура-Гоин-1"	5B	5C	Вышесреднего	Все
8	"Тура-Гоин-2"	6B	6B	Вышесреднего	Все
9	"4-ый каньон"	5C	6B	Высокий	Все
р. Нарын					
10	"Камбаратинский каньон"	5C	6AB	Средний	Все
р. Обихингоу					
11	"Санговакский-2"	5A	5C	Высокий	Все
12	"Санговакский-5" ("Борин непроход")	5B	5C	Высокий	Все
13	"Малый камикадзе"	5BC	6C	Высокий	Все (K2-1-оверкиль)
14	"Лянгарский"	6B	6B	Высокий	Все
15	"Невидимка"	5C-6A	6A	Высокий	Все
16	"Лжеалисурхонский"	5A	5C	Высокий	Все
17	"Алисурхонский"	6A	6B	Высокий	Все
18	"Рагноусский"(новый)	-	6A	Высокий	Все (первопроход)
19	П.60 (новый)	-	5C	Высокий	Все
20	"Лангарский"(новый)	-	6AB	Высокий	Все (первопроход)
21	"Езгандский"	5C	6BC	Паводковый	K4 (оверкиль)
Итого:		21шт	6C - 2: "Мал. Камикадзе" (высокий уровень воды); "Езгандский" (паводковый уровень воды). 6B - 7: "Лестница"; "Тура-Гоин-2"; "4-ый каньон"; "Камбаратинский каньон"; "Лянгарский"; "Алисурхонский"; "Лангарский" 6A - 5: "Моби-Дик"; "Кашка-Су"; "2-ой каньон"; "Невидимка"; "Рагноусский" 5C - 7: "Прорыв"; "Слив"; "Тура-Гоин-1", п.60		

2. О предыстории и планировании путешествия

*Памяти Вячеслава Дуйко
посвящается²-*

Средняя Азия... Памиро-Алай... Памир... Муксу... Обихингоу...

Побывав в 2001 году на Тянь-Шане, наша группа начала задумываться и о том районе бывшего СССР, который в 80-ые годы (годы пика развития туризма в нашей стране) стал тем местом, в которое фактически только и ходили туристы-водники, ходящие на реки высших категорий, но которое из-за распада СССР и войны в Афганистане, тоже не избежало гражданской войны. Это - Памир, а точнее та его часть, которая находится в Таджикистане. К концу 90-ых военные действия в том районе прекратились, и в начале 21-го столетия туристы горники, лыжники, велосипедисты стали посещать это, теперь уже независимое государство. Дружелюбия же жителям Таджикистана, как известно, не занимать, даже по сравнению со всеми остальными народами, населяющими советскую Среднюю Азию.

Для окончательного решения о походе в тот район необходимо было решить несколько вопросов:

- о безопасности;
- о маршруте и, соответственно, о заброске в начальную точку активной части похода и выходе с него;
- о времени проведения путешествия.

Об относительной безопасности говорили:

- общая политическая обстановка в том регионе, особенно после разгрома талибов в Афганистане;
- совершаемые в последние годы походы отдельных туристических групп;
- результаты общения по электронной почте с представителями туристических фирм Таджикистана и Киргизстана.

С точки зрения охвата наиболее интересных рек района, хотелось побывать на р.Муксу и р.Обихингоу. Забрасываться же и проходить эти реки, особенно с учетом необходимости пересечения государственных границ между Таджикистаном и Киргизстаном, лучше начиная с Муксу, а затем продолжая на Обихингоу. В Киргизстан же попасть для нас, живущих в Южном Предуралье, лучше наиболее простым и логичным способом через Бишкек. Добираться через Ташкент-Ош или Ташкент-Душанбе затруднительно в связи с необходимостью пересечения нескольких гос. границ, а с учетом того, что пришлось бы два раза пересекать границу Узбекистана - это, на данный момент

² Его не стало буквально за неделю до нашего приезда в Бишкек. Это случилось на реке Чонг-Кемин при сопровождении группы Рафиля Айбатулина (г.Москва). Слава возил нас в 2001 и должен был везти и в этот раз. Мы очень ждали этой встречи с ним, но не судьба...

времени (особенно текущей политики Узбекистана по отношению к соседям, и, в частности, пересечение узбеко-таджикской границы) нам показалось не очень веселым и малоприятным мероприятием. Самолет в Душанбе нами всерьез не рассматривался по двум причинам: дороговизны и отсутствия рейсов из Уфы и ближайших крупных городов. Лететь же туда через Москву - это очень дорого, а соответственно - нереально.

Время проведения путешествия, с учетом наблюдающегося общего потепления климата, а также преобладающего ледникового питания памирских рек, наиболее целесообразно осуществлять в сентябре. Перед выходом на памирские реки необходимо "размяться" на какой-нибудь реке с достаточным диапазоном расхода воды, дабы быть готовыми к основным рекам маршрута. А с учетом того, что в связи с вышесказанным, фактически было принято решение забрасываться через Бишкек, то наиболее логичной связкой по дороге из Бишкека в Ош и далее на Памир, являются реки Кёкёмерен и Нарын, тем более, что в 2001 году нами не проходилась нижний участок реки Кёкёмерен, находящийся между п. Арал и ее устьем. Таким образом, получалось, что изначально планируемый и, соответственно, основной заявленный маршрут был:

р.Кёкёмерен - р.Нарын - р.Муксу - р.Обихингоу.

Реку Муксу планировалось идти от м/с Алтын-Мазар, т.к. судя по имеющимся у нас отчетам Н. Чижова и С. Папуша, проходить в сентябре реку Беляндкиик нецелесообразно по причине малого расхода воды. Правда, в связи с этим, возникал вопрос о пересечении гос. границы между Киргизстаном и Таджикистаном в непредназначенном для этого месте, с учетом еще и того, что хотя сама м/с Алтын-Мазар и находится в Киргизстане, а Муксу в этом месте - это уже Таджикистан, метеостанция известна как перевалочное место наркоторговцев. С другой стороны, положительный результат при прохождении Муксу очень сильно зависит от уровня воды, особенно с учетом того, что информация о ее прохождении за последние 14 лет у нас отсутствовала, а в связи же с большей изменчивостью препятствий на этой реке даже по прошествию года, то, скорее всего, пришлось бы фактически идти в режиме первопрохождения.

Группа выражает большую благодарность Минспорту РБ в лице Самородова В., Лязина А., Кучука В. и Рафикова Р. за серьезную финансовую поддержку планируемого путешествия, Н.Тимонину (г.С-Петербург), Д.Шварцу (г.Москва) и В.Захарову (г.Ковров) за представленную информацию о районе путешествия.

3. О причинах изменения маршрута

После заявки путешествия, при этом запасными были записаны следующие нитки маршрута: рр.Кёкёмерен-Нарын-Муксу; рр.Кёкёмерен-Нарын-Обихингоу; рр.Муксу-Обихингоу; рр.Кёкёмерен-Нарын; р.Муксу; р.Обихингоу; буквально за две недели до выхода на маршрут мы по электронной почте познакомились с водником из г. Ковров - Вадимом Захаровым, который каждый год, начиная с 1989 года ходит в Ср. Азию и который в 1992 году в начале сентября был на Муксу. Во время переписки выяснилась дополнительная информация о реке, которая говорила о том, что запланированных нами 6 дней³ на ее прохождение может оказаться (с учетом времени сплава и изменчивости водной и береговой обстановки как в каньоне Фортамбек, так и в последующих каньонах) недостаточно и, в связи с этим, уже при выезде на маршрут было принято решение (и о чем была извещена РосМКК) о выходе на запасной маршрут: рр.Кёкёмерен-Нарын-Муксу.

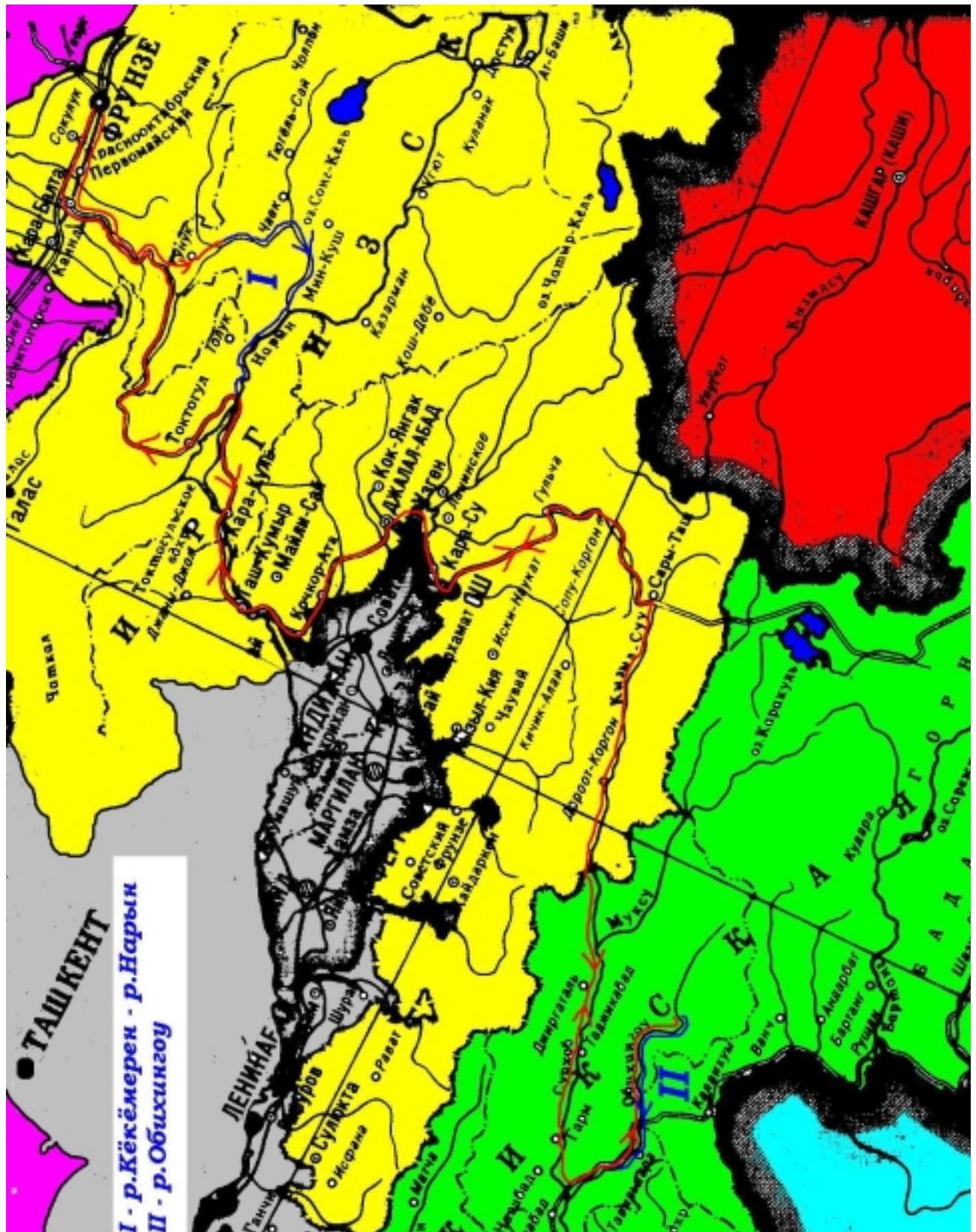
В процессе прохождения маршрута, когда мы оказались в Дарауткургане (райцентр, в котором надо было принимать решение о выходе (или нет) на Муксу), из-за потраченных на переезд незапланированных дней мы оказались лишь 4 сентября, а с учетом необходимости возвращаться назад на той же машине и по тому же пути обратно (примерно 4 дня + 1 запасной) на прохождение Муксу, с учетом подъезда, пешего перехода и сборки судов, нам оставались опять все те же 6 дней, из-за которых мы при выходе на маршрут отказались от прохождения р.Обихингоу. А так как к тому же погода в том районе Памира стояла жаркая, то нами было принято решение отказаться от прохождения Муксу и идти на Обихингоу⁴. В результате мы перешли на еще один запасной вариант: р.Кёкёмерен - р.Нарын - р.Обихингоу. Тем более, что при нехватки времени при прохождении Обихингоу, мы могли почти в любой момент уехать с маршрута, что, как оказалось в дальнейшем, в конце концов и произошло. На обратном пути в связи с тем, что машина стала ломаться еще чаще, а времени до поезда оставалось в обрез (билеты на обратный путь мы купили еще в Уфе), Сергеем Ворониным было принято решение о высылке нам на встречу другой машины (ЗИЛа, на котором мы ездили в 2001 году), с которой мы встретились за г.Ош. В нее пересели все участники путешествия, за исключением руководителя, т.о. от г.Ош до г.Бишкек мы ехали двумя машинами.

Таким образом, по мнению группы все изменения основного запланированного маршрута на запасные варианты были вполне оправданы сложившимися обстоятельствами, не зависящими, к сожалению, от самой группы, т.е. в результате получилось:

р.Кёкёмерен - р.Нарын - р.Обихингоу (см.Карта 1).

³ При расчете мы ориентировались на график группы Ю.Карпенко, руководившем сборной группой, осуществившей полное прохождение р.Муксу за 5 дней в конце сентября - начале октября 1989 года.

⁴ При проезде устья р.Муксу и затем при прохождении р.Обихингоу мы убедились в том, что вода на этих реках была на самом деле большая, т.к. погода стояла очень жаркая.



Карта 1. Обзорная карта-схема района путешествия

4. Сведения об участниках путешествия

№	Фамилия Имя	Обязанности в группе	Год рожд	Опыт в данном виде туризма	Адрес (г.Уфа)
1.	Верхотуров Михаил	Руководитель капитан К4	1961	Кара-Алаха -Ак-Алаха-Аргут 6Р-97 Богояш - Чулышман 6Р - 98 Башкаус - Карагем - Аргут - 6Р - 99 Китой - 6У - 00 Кёкёмерен-Чонг-Кемин-Мал.Нарын - Бол.Нарын-Нарын- 6Р - 01	Пр. Октября 136/2 - 52
2.	Денисов Владимир	Видеооператор матрос К4	1961	Башкаус - Карагем - Аргут - 6У - 99	г. Байконур Сов. Армии 19-44
3.	Хайрутдинов Наиль	Реммастер матрос К4	1961	Богояш - Чулышман 6У - 98 Башкаус - Карагем - Аргут - 6У - 99 Жом-Балок - Ока - 5У - 00 Кёкёмерен-Чонг-Кемин-Мал.Нарын - Бол.Нарын-Нарын- 6У - 01	Ахметова 300-224
4.	Рубцов Евгений	Матрос К4	1978	Кёкёмерен-Чонг-Кемин-Мал.Нарын - Бол.Нарын-Нарын- 6У - 01	Революционная 98/1 - 49
5.	Лямин Александр	Врач, завхоз капитан К2-1	1964	Кара-Алаха-Ак-Алаха-Аргут 6У-97 Богояш - Чулышман - 6У - 98 Башкаус - Карагем - Аргут - 6У - 99 Китой - 6У - 00 Кёкёмерен-Чонг-Кемин-Мал.Нарын - Бол.Нарын-Нарын- 6У - 01	Первомайская 64 - 47
6.	Моисеев Сергей	Ремонтник матрос К2-1	1962	Башкаус - Кадрин - 6У - 99 Китой - Онот 5Р - 02	Гвардейская 48/3-212
7.	Хабириянов Флюс	Нач. лагеря капитан К2-2	1963	Кеген - Чарын 6У - 01	Блюхера 23/1-20
8.	Перескоков Юрий	Видеооператор матрос К2-2	1961	Кара-Алаха-Ак-Алаха-Аргут 6У-97 Богояш - Чулышман - 6У - 98 Башкаус - Карагем - Аргут - 6У - 99 Китой - 6Р - 00 Кёкёмерен-Чонг-Кемин-Мал.Нарын - Бол.Нарын-Нарын- 6У - 01	Р. Зорге 43/1-106

Суда и экипажи представлены на **Фото 1, Фото 2, Фото 3.**

После прохождения порога "Лестница" Хайрутдинов Н. и Моисеев С. поменялись местами.



**Фото 1. К4 и экипаж (слева направо: Верхотуров М., Рубцов Е.
Денисов В., Хайрутдинов Н.)**



Фото 2. К2-1 и экипаж (Лямин А., Моисеев С.)



Фото 3. К2-2 (Хабирьянов Н., Перескоков Ю.)

5. Средства сплава

К4 - катамаран типа "Дельфин-4": длина баллонов - 5,0 м, баллоны имеют форму типа "верблюд", носовой и кормовой наплывы составляют одно целое с основным баллоном (он имеет форму "банан"), центральный наплыв является съемным, объем одного баллона с центральным наплывом - около 1,5куб.м. Оболочка сделана из тезы, дека из авизента, носовой и кормовой наплывы из тонкой тезы, центральный наплыв - из авизента, наддувы (4шт. - основной и три в напльвах) - из двухстороннего прорезиненного капрона. Основной наддув разделен поперечной перегородкой. Вес оболочек с наддувами - около 32 кг. Каркас из дюралевых Д16Т труб диаметром 40 и 36мм и толщиной 2мм. Его длина - 3.5м. Ширина - 2.0м. Вес каркаса - около 20кг. Для того, чтобы очень быстро не погнуть и не сломать переднюю поперечину, спереди к ней мы привязываем более толстую деревянную, заготовленную по месту стапеля. Коленная посадка сборная, дюралевая, крепится к каркасу хомутами с резиновыми прокладками. Каркас вяжется резиновыми лентами, вырезанными из автомобильных камер. К баллонам каркас привязывается веревками, продеваемыми через два параллельных ряда "ушей", идущих вдоль баллона. Для того, чтобы не проваливаться коленями в баллон и для более жесткой фиксации гребцов, используются подколенники из тезы, пришитые к оболочке и коленные ремни, изготовленные из капроновых пожарных шлангов. Каркас и коленную посадку мы берем всегда, вне зависимости от наличия или отсутствия пеших переходов. Катамаран был сшит к началу похода. "Четверка" аналогичной конструкции была использована нами на рр.Кара-Алаха - Ак-Алаха - Аргут, рр.Богояш - Чулышман, рр.Башкаус - Карагем - Аргут, р.Китой.

К2-1 и К2-2 - катамараны типа "Дельфин-2": длина баллонов - 3,5м, баллоны имеют форму типа "верблюд", носовой и кормовой наплывы составляют одно целое с основным баллоном (он имеет форму "банан"), объем одного баллона с напльвами - около 0,9куб.м. Оболочка сделана из тезы и авизента, наддувы (3шт. - основной и два в напльвах) - из двухстороннего прорезиненного капрона. Вес оболочек с наддувами - около 20 кг. Коленная посадка надувная, пришита к деке, ее оболочка из тезы. Наддув из сырой резины. Каркас вяжется резиновыми лентами, вырезанными из автомобильных камер. К баллонам каркас привязывается веревками, продеваемыми через два параллельных ряда "ушей" (на каждую продолину), идущих вдоль баллонов. Для того, чтобы не проваливаться коленями в баллон и для более жесткой фиксации гребцов, используются подколенники, привязываемые к продолинам каркаса и коленные ремни, изготовленные из капроновых пожарных шлангов. Катамараны этой конструкции были использованы нами на рр. Кара-Алаха - Ак-Алаха - Аргут, рр.Богояш - Чулышман, рр.Башкаус - Карагем - Аргут, р.Китой, рр.Кёкёмерен - Чонг-Кемин - Мал. Нарын - Бол. Нарын - Нарын, рр.Кок-Хем - Билин-Бажен - Билин - Кызыл-Хем - Ка-Хем. Каркас из дюралевых труб и березовых жердей (привезли с собой). Его ширина 2м.

6. Подъезд, внутримаршрутные переезды и отъезд с маршрута

"Учите мат.часть, мужики!"

*Первый совет вернувшегося
из плена техника*

Добраться до Бишкека из России можно с трех направлений: с запада - на поезде №18Д Москва Казанская - Бишкек 2 "Киргизия"; с севера - на поезде №206Щ Екатеринбург Пасс. - Бишкек 2, с востока - на поезде №185Н Новокузнецк Главный - Бишкек 2. С учетом расписания, мы остановились на следующем варианте: поезд Москва - Бишкек, с пересадкой на него в Оренбурге. До Оренбурга, который находится на расстоянии 400 км от Уфы, мы доехали на "Газели".

В связи с тем, что расстояние от Бишкека до самой дальней точки маршрута - верховьев Обихингоу - более 1300 км., то ехать на перекладных, с учетом специфики того района, особенно от Дарауткургана до Джиргаталя - это абсолютно несерьезное занятие, т.е. машина нужна на весь маршрут "туда" и "обратно", т.е. от Бишкека и до Бишкека. Мы, с учетом хороших отношений с фирмой С. Воронина "*Horizon Travel*", остановились на их машине ГАЗ-66, которую они приобрели относительно незадолго до нашего приезда. К сожалению, из-за непредвиденных трагических обстоятельств, эта машина, как оказалось несколько позже после выезда на маршрут, не была подготовлена соответствующим образом. В результате, вместо запланированных 5 дней (на маршрут рр. Кёкёмерен - Нарын - Муксу - Обихингоу) получилось 12 (на маршрут рр. Кёкёмерен - Нарын - Обихингоу). Из них на починку автомобиля было затрачено не менее 4 дней, причем активнейшее участие в ее починке принимали все участники группы, многие из которых имеют (или имели) достаточно тесное общение с внутренним содержимым этого вида транспорта (к сожалению, не конкретно ГАЗ-66). Объективности ради, стоит сказать, за 5 дней этот путь вряд ли возможно проехать и на нормальной машине, т.к. общее расстояние составляет около 2800 км. (с заездом на Кёкёмерен), т.е. реально необходимо 8-9 дней, особенно учитывая плохое качество дороги по Алайской долине, не говоря уж о перевале, находящемся на киргизо-таджикской границе, где дорога очень плохая и достаточно опасная. Почти аналогичный участок есть и в верховьях Обихингоу.

Возвращались мы также на поезде Бишкек - Москва, т.к. он был нам гораздо более удобен по своему расписанию. Доехав до Соль-Илецка, который расположен относительно недалеко от Оренбурга на границе между Казахстаном и Россией, и в котором поезд стоит около двух часов (из-за пограничного и таможенного контроля), мы пересели на приехавшую за нами из Уфы "Газель".

7. График движения на маршруте

1) Планируемый

Даты	Дни пути	Участки маршрута	Км	Способы передвижения
<u>Авто и ж/д переезд г. Уфа - г. Оренбург - г. Бишкек</u>				
23.08- 25.08		г.Уфа - г. Оренбург - г. Бишкек		авто поезд
<u>Автопереезд г. Бишкек - п. Кожомкул</u>				
25.08		- п.Кара-Балта - пер.Тюашу - п.Кожомкул		авто
<u>р. Кёкёмерен</u>				
26.08	1	сборка судов п. "Лестница"	- 10	- сплав
27.08	2	- п. "Тура-Гоин"	21	сплав
28.08	3	- Нижнее ущелье	45	сплав
29.08	4	- устье р.Кёкёмерен	40	сплав
<u>р. Нарын</u>				
30.08	5	- Токтогульский мост на трассе Бишкек-Ош	71	сплав
<u>Переезд от Токтогульского моста до перевала на м/с Алтын-Мазар</u>				
31.08	6	- г. Ош		авто
01.09	7	- под пер.Терс-Агар		авто
02.09	8	- м/с Алтын-Мазар	15	пешком
<u>р. Муксу</u>				
03.09	9	сборка судов	-	-
04.09	10	- п.Эт-Сель	28	сплав
05.09	11	- п.Ф3	3	сплав
06.09	12	- п.Ф7	2	сплав
07.09	13	- п.И4	11	сплав
08.09	14	- п.С4	11	сплав
09.09	15	- п.Домбрачи	55	сплав
<u>Автопереезд в верховья р.Обихингоу</u>				
10.09	16	- верховья р.Обихингоу		авто
<u>р.Обихингоу</u>				
11.09	17	сборка судов	-	-
12.09	18	- р.Писода	31	сплав

13.09	19	- р.Санговак	10	сплав
14.09	20	- п.13(49)	10	сплав
15.09	21	- п.27(79-86)	87	сплав
16.09	22	- п.34(95-99)	10	сплав
17.09	23	п.35(100)	1	сплав
<u>Автопереезд через г. Ош в г. Бишкек</u>				
17.09		- Ош		авто
18.09	24	- Бишкек		авто
<u>Ж/д переезд г. Бишкек - г. Уфа</u>				
19- 21.09		г. Бишкек - г.Уфа		поезд

Итого:

463 км. сплав

Всего:

478 км.

2) Реальный

Дата	День пути	Участок маршрута	Протяж. (км)	Время движения (общее)	Характер пути
23.08-25.08	-	г. Уфа - г. Бишкек - пер.Тюашу - п.Кожомкул	-	-	Поезд, машина
26.08	1	Стапель	-	-	-
27.08	2	- штатная стоянка за пор. "Лестница"	5.76	6ч 30мин	"Прорыв", "Слив", "Мост", "Ихтиозавр", "Лестница"
28.08	3	- вход во 2-ой каньон	18.08	5ч 45мин	"Моби Дик"
29.08	4	- за п. Арал	24.51	7ч 15мин	2-ой каньон (Кашка-Су), 3-ий каньон ("Тура-Гоин-1", "Тура-Гоин-2")
30.08	5	- устье р. Кёкёмерен	47.75	8ч 10мин	4-ый каньон
31.08	6	- за Камбарат. к-ном	53.37	8ч 20мин	Камбаратинский к-он
01.09	7	- Токтогульское вдхр. Дневка	10.76 -	50мин -	сплав до Токтогульского моста Переезд до яблоневого рощи на Токтогульском вдхр.
02.09	8	- г. Ош	-	-	Переезд
03.09	9	- за п. Сары-Таш	-	-	Переезд
04.09	10	- за киргизской погранзаставой "Уле-Карамык"	-	-	Переезд (п.Дарауткурбан)
05.09	11	- таджикская погранзастава "Кичи-Карамык"	-	-	Переезд (починка машины)
06.09	12	- "Голубое озеро" на р. Обихингоу	-	-	Переезд (п.Джиргаталь)
07.09	13	- к. Сыкат (верх. р. Обихингоу)	-	-	Переезд (п.Тавильдара)
08.09	14	Сборка судов - р. Писоида	- 12.57	- 2ч 15мин	Частичная сборка судов Сплав (устье р.Обимазор)
09.09	15	- пор. Лянгарский	12.33	6ч 30мин	Санговакский каскад "Мал.Камикадзе" "Килиманджарский"
10.09	16	- а/д мост около к.Хипшом	21.38	7ч 45мин	"Лянгарский", "Невидимка", "Лжеалисурхонский", "Алисурхонский", "Рагноусский" (первопрохождение)
11.09	17	- пор. Езгандский	45.36	8ч 30мин	"Лангарский" (первопрохождение), п.60, "Езгандский" подъем воды

12.09	18	Дневка	-	-	Подъем воды Починка машины
13.09	19	- за к.Домбрачи	-	-	Переезд (п.Джиргаталь)
14.09	20	- к.Уле-Карамык	-	-	Переезд (граница, перевал)
15.09	21	- п. Кашка-Су	-	-	Переезд (п.Дарауткурган) Починка машина
16.09	22	- за п. Кочкор-Ата	-	-	Переезд (Сары-Таш, Гульча, Ош)
17.09	23	- г. Бишкек	-	-	Переезд (Таш-Кумыр, Кара-Куль, Токтогул)
18.09 - 20.09		Бишкек -Соль-Илецк - Оренбург - Уфа	-	-	Поезд Машина
<u>Всего:</u>			сплав - 251.87км	61ч 50мин	

8. Техническое описание маршрута⁵

8.1. Тянь-Шань

25.08 Ночью, около 03.00 местного времени мы приехали на станцию Бишкек 2 на поезде №018Щ, где нас уже ждала машина ГАЗ-66 фирмы Сергея Воронина *Horizon Travel*. Немного поспав, получив от Сергея необходимые сопроводительные документы, поменяв рубли на сомы, закупив лепешки, овощи и фрукты, перекусив, мы ближе к обеду выехали в направлении перевала Тюашу, находящегося на тракте Бишкек-Ош. Уже при выезде с заправки, находящейся еще в Бишкеке, у нас начались первые проблемы с машиной - барахлило зажигание. Это был "первый звонок", т.к. уже здесь мы потратили более часа на то, чтобы разобраться с этой проблемой, благо прямо на заправке находился автосервис. Приехали на место стапеля, находящееся в нескольких километрах ниже пос. Кожомкул и на котором мы стояли еще в 2001 году, когда было уже темно.

26.08 Собирали суда. Погода отличная. (**Карта 2**). Светает с 05.30, темнеет с 19.30, т.е. "рабочее" время суток сдвинуто к их началу.

8.1.1. Река Кёкёмерен⁶

Реку Кёкёмерен, образующуюся от слияния рек Западный Каракол и Сусамыр можно разбить на несколько участков:

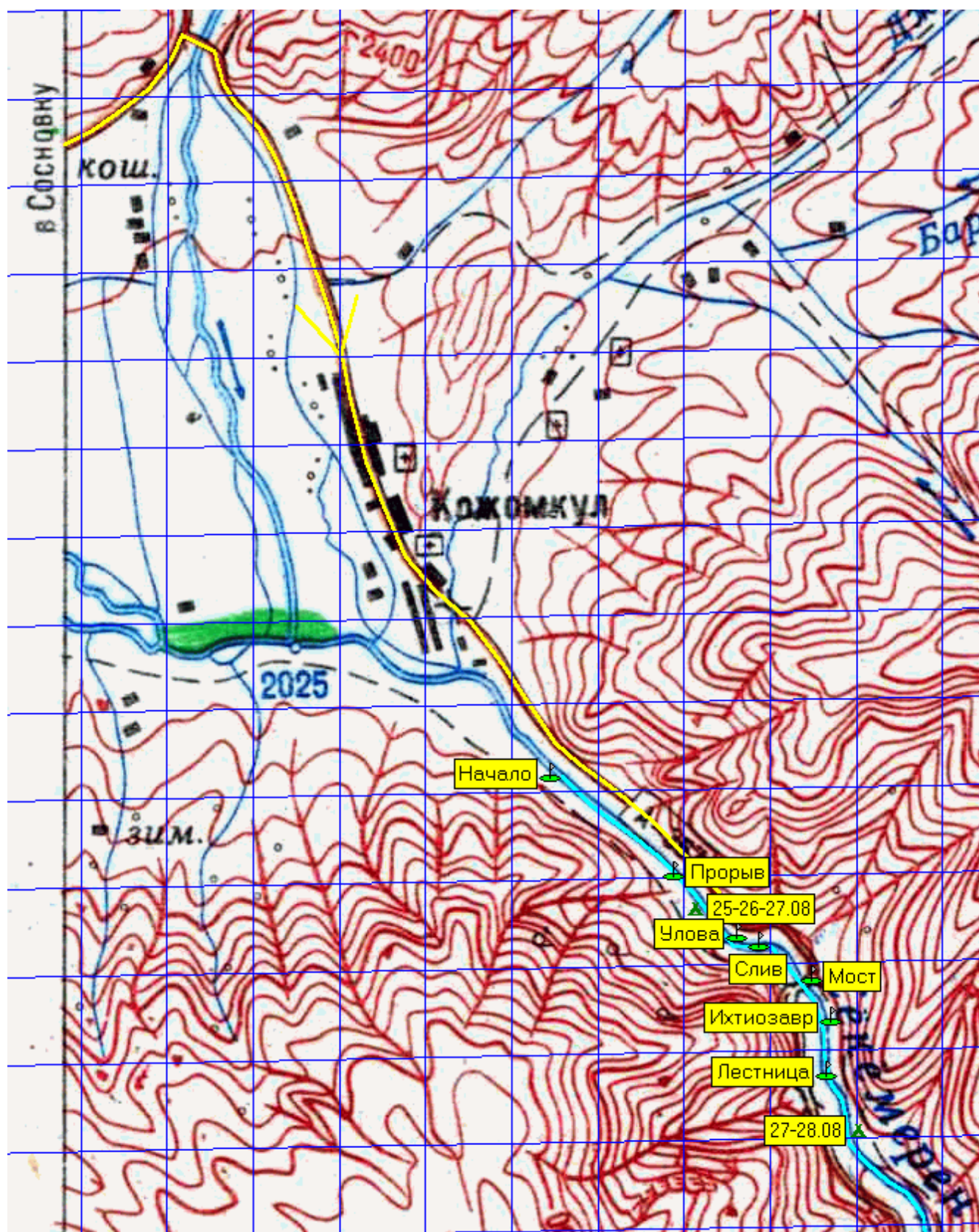
1. Начальный участок - от слияния р.Зап.Каракол и р.Сусамыр до "Верхнего ущелья". Длина около 6км.
2. "**Верхнее ущелье**" - длина около 5 км., уклон около 18м/км, начинается от порога "**Прорыв**"(5С), затем идут пороги "**Слив**"(5С), "**Мост**"(5В), "**Ихтиозавр**"(5А), "**Лестница**"(6В).
3. Простой участок реки длиной 6-7 км.
4. "**Первый каньон**" - п.8 и п.9 "**Моби-Дик**"(5С). Длина около 1км.
5. Участок реки длиной 16 км, уклон 4,7 м/км. На нем три препятствия - п.10-12. Последнее находится в п.Кызыл-Ой.

⁵ Используемые обозначения.

Номер. Название препятствия ("К.С." - "Предпочтительный берег разведки" - "Предпочтительный берег страховки"). Краткое описание.

"К.С." - категория сложности, препятствия "4", "5" и "6" к.сл. дополнительно разбиты на три (по мере увеличения сложности) части - А, В, С.

⁶ Техническое описание реки Кёкёмерен написано на основе отчета С.Черника "Кекемерен и Чон-Кемин-2000".



Карта⁷ 2. Начальный участок р. Кёкёмерен

⁷ На этой и последующих картах, изданных Кыргызгеодезией в 90-ых годах, горизонтали проведены через 80 метров. Километровая сетка наложена при помощи программного продукта *OziExplorer*. Масштаб оригинала - 1:200000. Т.о. карты рр.Кёкёмерена-Нарына увеличены примерно в полтора раза.

6. **“Второй каньон”** - длина около 5 км, уклон до 16 м/км. Основные препятствия - **“Кашикасу” (5С)**, протяженный непрерывный участок **п.15-19(5С)**. В среднюю и выше воду - очень непростой (до **6А**).
7. Несложный участок реки длиной 2 км.
8. **“Третий каньон”** - длина около 4 км., уклон до 19 м/км. Начинается с правого притока - р.Тура-Гоин. Здесь находятся пор. **“Тура-Гоин-1”(5В)** и самое сложное препятствие Кёкёмерена - пор. **“Тура-Гоин-2”(6В)**.
9. Простой участок длиной 45 км, уклон 4.7 м/км. Имеется лишь два не очень сложных препятствия. На этом участке находятся поселки Арал и Орнок.
10. **“Нижнее ущелье” (“Четвертый каньон”)**. Из общей длины **“Четвертого каньона”** 35-37 км каскад порогов занимает около 25 км. Самые сложные на участке - два безымянных препятствия **5В** и **5С** к.сл.

Западный Каракол сливается с Сусамыром несколькими протоками. Река после этого успокаивается совсем. Через 2-3 км на левом берегу находится поселок **“8 Марта”** (ныне - Кожомкул). Здесь река поворачивает направо. На правом берегу начинается низкая терраса, заросшая лесом. В нижнем конце террасы хорошее место для лагеря. Через 1 км после поселка река поворачивает налево, справа галечный островок. За поворотом в русле появляются отдельные камни. Через 300 м правый поворот. Слева виден распадок притока реки. Ниже поворота горка в левой части реки. Второй левый поворот расположен напротив курумника на правом берегу. Шивера постепенно усложняется. На следующем правом повороте в русле лежит крупный камень длиной около 6 м. Еще один крупный прямоугольный валун расположен за третьим левым поворотом. Для просмотра порогов можно зачалиться либо до валуна, либо непосредственно за ним. Ниже начинается горка (правый, затем левый повороты реки), переходящая в 250 м шиверу, которая представляет начало преп.1. На левом склоне долины курумник, справа виден распадок притока реки. По левому берегу проходит дорога.

Второй, третий, четвертый и пятый участки Кёкёмерена (Карта 3)

Длина участка до моста около 4км, уклон 18,3м/км. Плесов между препятствиями нет, есть только короткие быстротоки длиной 20-30 м после преп.1, преп.3, преп.4.

27.08 Ясно⁸. Сплав начали на пару километров выше пор. **“Прорыв”**.

1. Довольно бурный, но несложный порог. Начинается с 250 м шиверы. Ширина реки уменьшается до 10-15 м. После шиверы струя разгоняется на горке, которая заканчивается преп.2.
2. **“Прорыв” (5С - левый - левый)**. Длина наиболее сложной начальной части около 300 м, падение 12-15 м. Вода скатывается по крутой 200 м горке, на

⁸ Здесь и далее – “курсив” – техническое описание препятствий, “прямой текст” – описание нашего прохождения.

которой россыпь крупных валунов создает сложную систему сливов, валов, пенных ям. Ниже на левом берегу выдаются скальные выходы, которые заставляют реку повернуть направо. Струя сжимается и с ходу наваливается на два обливных камня. После этого кульминационного места следует 1км-ый участок “шиверы - порога”, представляющий собой каскад сливов, образованных надводными и обливными камнями.

Шли со взаимостраховкой. Заходили ближе к правому берегу, затем смещались к центру. Сначала шел К4, затем К2-1 и К2-2 (**Фото 4**). В середине порога К2-1 залез в "бочку", из которой вышел не сразу, при этом у капитана порвало коленный ремень (**Фото 5**). Из-за этого К4 и К2-2 были вынуждены зачалиться и встать на страховку. После подхода К2-1, быстрой починке ремня, суда двинулись дальше до места зачаливания в уловах, находящихся перед пор. "Слив".

3. Порог “Слив” (5С - любой - правый). На протяжении 200м река проходит через 3 концентрированных слива с высотой падения 1.2, 1 и более 2 м. В последнем сливе вода падает перед подводным валуном, выше которого образуется мощнейший пенный котел. Прыжок через центр слива представляется весьма опасным. Имеется струя в левой части слива, которая обходит этот котел, однако попасть в нее очень трудно: предыдущий слив собирает всю воду в центральную струю, а перед основным сливом в левой части реки маневру мешают полубливные камни.

В нашу воду наиболее простой вариант прохождения был возможен вдоль правого берега, что и успешно осуществили все три судна (**Фото 6**). Страховку и съемку также осуществляли с правого берега. После успешного прохождения порога было принято решение идти со взаимостраховкой до пор. "Лестница".

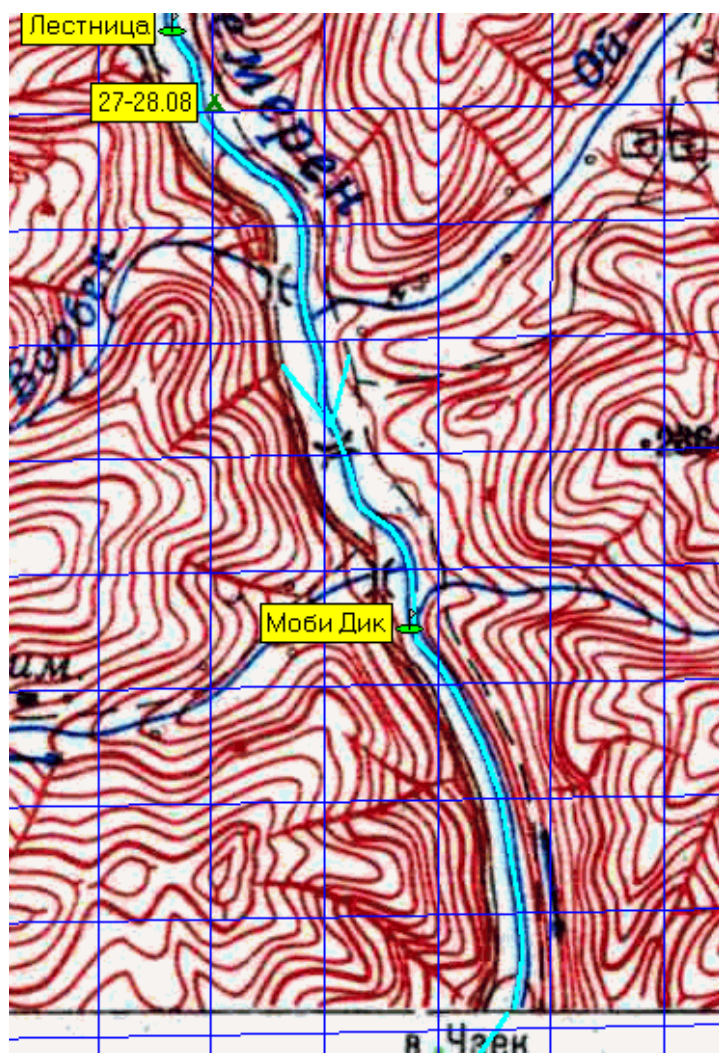
4. Порог (5В - любой - левый). Участок длиной около 800 м от конца преп.3 до начала горки перед мостом. Начинается шиверой, густо засоренной камнями, которые постепенно оттесняют воду к правому берегу. Струя разгоняется и бьет в два подводных зуба и скалу правого берега. За прижимом через 50-70 м река проходит 1,5 м слив в воротах из огромных валунов и выходов скал. Далее струя снова разгоняется, следует каскад сливов через валуны. После преп.4 около 30 м быстрой струи без камней, которая затем превращается в заходную горку порога “Мост”.



Фото 4. Все три судна в пор. "Прорыв"



Фото 5. К2-1 в одной из "бочек" пор. "Прорыв"



Карта 3. Верхний участок р.Кёкёмерен



Фото 6. К4 в пор. "Слив"

Длина участка от моста до порога “Моби-Дик” 11 км, уклон 15 м/км.

- 5. Порог “Мост” (5В - с моста - правый).** Порог начинается с горки перед мостом. За ним река делает небольшой поворот направо, вода через россыпь крупных скальных обломков скатывается цепью сливов. Длина основной части 150 м, ширина русла 25 м. В конце левый поворот, за ним еще два мощных слива. После второго слива справа кусок стоячей воды - первый после начала порогов.

Проходили сначала по центру, затем смещались к правому берегу.

- 6. Порог “Ихтиозавр” (5А - правый - правый).** Длина 30 м, расположен на правом повороте через 300 м шиверы после порога “Мост”. Порог довольно красив. Здесь расположены выходы скальных пород, в которых вода промыла многочисленные выемки. Река делится на две основные струи, в нашу воду проходима только левая протока. Правая дробится скалами и валунами, в левую сливы и навалы на камни.

Проходили порог левой основной протокой.

Затем следует участок реки с мощными валами, сливами и пенными котлами, который требует более четкого маневрирования, чем сам порог “Ихтиозавр”. Река проходит через левый, а затем правый повороты.

В связи с тем, что два года назад К4, идущий первым, успешно влетел в “Лестницу”, то на этот раз, с учетом знания окружающей обстановки, мы зачалились на правый берег перед входом в порог.

- 7. Порог “Лестница” (6В - правый - правый).** Просмотр всего порога снизу, но основные участки видны и с дороги. Здесь на протяжении первых 200 м расположено 3 мощных слива через всю реку высотой от 1 до 1.5 м. Далее из правого берега торчит отвесная скала, которую при просмотре нужно обходить сверху. Отсюда начинается основной участок порога длиной 80 м, где вода проходит через 4 мощных слива высотой около 1.5 м, последний около 2 м. Каждый слив разорван одним или несколькими надводными или подводными валунами. После порога “Лестница” река течет прямо еще 600 м. Здесь расположен каскад сливов с большими бочками.

Разведали порог, а затем пошли. К4 прошел порог сначала вдоль левого берега (**Фото 7**)(иногда смещаясь к центру (**Фото 8**)), затем траверсировал реку и зачалился в конце порога к правому берегу. К2-2 прошел вдоль левого берега (**Фото 9, Фото 10**). К2-1, заходя слева, неудачно наткнулся на камень, в результате чего перевернулся (**Фото 11**), но тут же зачалился на левый берег (**Фото 12**). Встали на штатную стоянку, расположенную за порогом.



Фото 7. К4 на входе в пор. "Лестница"



Фото 8. К4 в середине пор. "Лестница"



Фото 9. К2-2 на входе в пор. "Лестница"



Фото 10. К2-2 на входе в заключительную часть пор. "Лестница"



Фото 11. К2-1 на входе в порог "Лестница" перевернулся, неудачно наткнувшись на камень...



Фото 12. ... но тут же успешно зачалился на левый берег

После правого поворота препятствия упрощаются. Здесь закончился каскад порогов “Верхнего ущелья” Кекемерена.

Следующий отрезок реки длиной 6-7 км до порога “Моби-Дик” существенно проще, он идется 40-45 мин. Через 2-3 км после порога “Лестница” река входит в сужение долины, на выходе из которого справа впадает ручей. Около его устья расположен порог. Река выше порога представляет собой непрерывную цепь горок и шивер. Ниже порога препятствия постепенно упрощаются, горы слева отходят. Потом слева начинает подходить высокая земляная терраса. При ее пересечении река входит в “Первый каньон” (т.е. п.8 и п.9 “Моби-Дик”).

28.08 Ясно. Между каньонами мы шли 25-30мин.

8. *Ниже троса в русле лежат отдельные камни - это преп.8. После левого поворота впереди видны огромные камни в русле - ориентиры порога “Моби-Дик”. Нужно просмотреть с шоссе весь этот участок, причалив до начала ущелья.*

Зачаились на правый берег перед пор. "Моби-Дик", сходили на разведку, выставили страховку и фотовидеосъемку.

9. **Порог “Моби-Дик” (5С - правый - правый).** *Начинается с горки длиной 150 м, где в середине реки лежит цепочка крупных валунов, образующих сливы / последний ок.1.5 м. Справа осыпающийся обрыв высотой 10-12м. Сразу после нее мощный концентрированный слив и серия валов. Начинается левый поворот. Основная струя отжимается влево грядой валунов. Начинается горка длиной 50-70м, разорванная на две части обливным камнем. Основная, левая струя проходит через мощнейший слив, бьющий в зуб. При этом образуется опасный котел. Правая струя переваливает через несколько больших обливных камней, сваливается в узкий слив между большими валунами и короткой горкой стекает в основную струю. Можно проходить порог левым вариантом - левее зуба, но он довольно опасен в случае неудачного захода. Предпочтительнее относительно безопасный правый вариант: заход по основной струе до скалы, потом уход на сливе вправо через обливные камни и движение по правой струе.*

Планировали заходить почти по центру, затем уходить влево от навала на камень правого берега, потом заходить в проход около правого берега, и затем влево, обходя "бочки" на выходе. Если К4 (**Фото 13, Фото 14**) и К2-1 (**Фото 15, Фото 16**) успешно реализовали данный план, то К2-2 несколько потерял ориентировку и попал на центральные камни (**Фото 17**), но, в результате, все закончилось благополучно.



Фото 13. К4 на входе в пор. Моби-Дик"



Фото 14. К4 в центральной части пор. "Моби-Дик"



Фото 15. К2-1 во входной части пор. "Моби-Дик"



Фото 16. К2-1 в центральной части пор. "Моби-Дик"



Фото 17. К2-2 в центральной части пор. "Моби-Дик"

После п.9 несколько участков отвесных скал, на реке несколько мощных сливов. Справа через 500м после преп.5 низкая терраса. На этом участок реки "Автомобильный мост - порог "Моби-Дик" заканчивается. Характер реки не меняется еще несколько километров.

Участок от конца "Первого каньона" до начала "Второго каньона" имеет длину 16 км, уклон 4,7 м/км. На нем имеется 3 препятствия. Через 500 м после низкой террасы справа река входит в царство красно-рыжих гор. В этом месте шивера сменяется довольно мощным порогом преп.10 - первый порог участка. Еще через 1км долина поворачивает направо, слева долина притока. Здесь расположено преп.11 - второй порог участка. После левого поворота препятствия постепенно упрощаются, долина реки расширяется. Впереди видны дома - это поселок Кызылой. Река закладывает петлю влево, затем возвращается к поселку, в середине которого расположено преп.12 - третий порог этого участка.

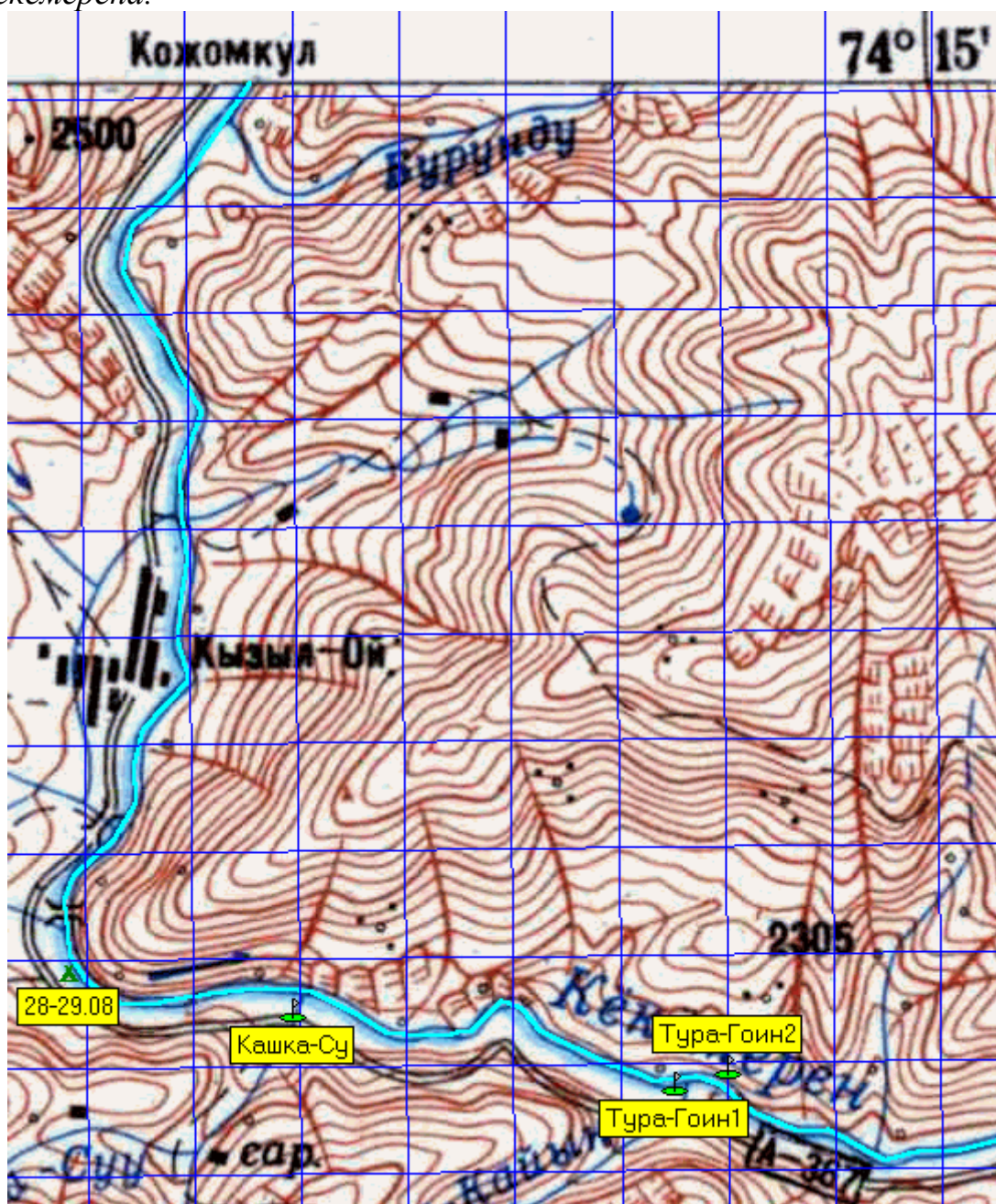
В конце левого поворота видно, что впереди река снова входит в ущелье - "Второй каньон". Справа расположена удобная для ночевки терраса. До Арала от нее 24.5 км.

Оставшийся участок от конца "Первого каньона" до входа во второй каньон прошли сходу. Шли около 1ч. Здесь встали на ночевку на террасе правого берега.

29.08 Солнечно. До пор."Кашка-Су" несколько километров.

Шестой, седьмой и восьмой участки Кёкёмерена (Карта 4)

Участок "Второй и третий каньоны" - длина 11 км, уклон 11 м/км, местами до 16 м/км. Здесь расположена вторая часть наиболее сложных порогов Кекемерена.



Карта 4. "Второй" и "третий" каньоны р.Кекемерен

После поляны река проходит левый поворот. Ущелье уже началось, но препятствий сначала нет. Через 500 м два галечных острова, проход между ними. Потом начинается чистая горка, которая на правом повороте переходит в несложный п.13.

13. Слева отвесные скалы, просмотр только справа. Шоссе постепенно поднимается на высоту 30-40 м над рекой. В русле много темно-серых валунов, длина порога 150-200 м. Впереди виден огромный красноватый камень - это начало п.14 "Кашкасу".

14. Порог “Кашкасу” (5С - правый - левый). Длина порога 200-250 м. Один из наиболее сложных во 2 каньоне. Перед левым поворотом вода начинает разгоняться. В центре реки лежит огромный камень “Голова ящера”. В проходе слева от камня образуется довольно сложные завихрения. Через 20-30 м струя налетает на россыпь валунов среднего размера. Справа впадает ручей Кашкасу. После устья ручья еще несколько узких проходов потом следует более спокойный 100 м отрезок реки.

Порог прошли без разведки слева от "Головы ящера" (Фото 18), потом вправо, обходя центральную "бочку" (Фото 19, Фото 20) и затем чалились влево перед п.15-19. После зачалки всех судов - двинулись дальше со взаимостраховкой.

15. (5С - левый - левый). Длина 200-300 м. Начинается сразу за правым поворотом. Представляет собой серию мощных сливов, часто косых, через валуны в русле с глубокими пенными ямами.

16-19. (5В - левый - правый). Весь оставшийся участок 2 каньона трудно разбить на пороги и выделить отдельные препятствия. Этот участок характеризуется узостью русла, засоренностью его крупными валунами, большой скоростью течения, обилием сливов и тупиковых проходов между камнями (длина около 1 км, до крутого левого поворота реки). На этом отрезке река совершает по одному слабому правому и левому повороту.

Прошли по основной струе, обходя "бочки" и валуны (Фото 21, Фото 22).



Фото 18. К4 на входе в пор. "Кашка-Су" (по центру - "Голова ящера")



Фото 19. К4 в пор. "Кашка-Су"



Фото 20. К2-2 в пор. "Кашка-Су"



Фото 21. Все три судна на выходе из второго каньона



Фото 22. К2-2 на выходе из второго каньона

После крутого левого поворота препятствия упрощаются и становятся локальными, разделенными участками быстротоками. Справа голая терраса на высоте около 10 м, где возможна ночевка.

Через 1 км долина резко расширяется после поворота направо. Впереди появляется терраса на левом берегу. На этом повороте заканчивается 2 каньон. Отсюда до п.20 "Тура-Гоин-1" в 3 каньоне 2 км несложной шиверы. За 300-400 м до выхода левых скал к реке начинается горка с редкими камнями. Здесь нетрудно причалить вправо. С этого места виден левый поворот реки, здесь на высоком правом берегу можно разглядеть статую горного козла у моста через ручей Тура-Гоин. После окончания 2 каньона ЛЭП сначала забирается вверх на правый склон, потом спускается к реке перед входом в 3 каньон. Издалека видна роца вдоль ручья Тура-Гоин, которую пересекает ЛЭП. Долина ручья Тура-Гоин с воды не видна.

Зачалились на правом берегу перед входной шиверой пор. "Тура-Гоин-1".

20. Порог "Тура-Гоин-1" (5С - правый - правый). *Начинается с длинной горки, которая после левого поворота переходит в сам порог длиной 50-70 м. Сначала следует несколько сливов и валов, а потом вода налетает на ребро большого скального обломка в середине реки и падает двумя мощными сливами в ворота по обе стороны от обломка. Правая сторона ворот - высокие скалы. Проход возможен в любые ворота.*

Заходили по центру (**Фото 23, Фото 25**), затем справа от скального обломка (**Фото 24**), причем обе двойки на выходе развернуло (**Фото 26**).



Фото 23. К4 на входе в пор. "Тура-Гоин-1"



Фото 24. К4 на выходе из порога "Тура-Гоин-1"



Фото 25. К2-1 в центральной части пор. "Тура-Гоин-1"



Фото 26. К2-2 проходит кормой выходной слив пор. "Тура-Гоин-1"

Ниже скальных ворот у входа в 3 каньон левый берег в основном образован отвесными скалами, а правый - земляной осыпью, которая несколько затрудняет спуск с дороги, которая идет над рекой на высоте 10-25 м. Через 200 м после слива п.20 в русле скальные останцы и валуны. Далее около 100 м спокойной воды, небольшой левый поворот. На протяжении следующих 100 м слабый поворот направо, вода разгоняется на горке, в конце обливной зуб, сливы. Затем еще 100 м спокойной струи, справа россыпь красных камней. Отсюда начинается длинный правый поворот. Следует довольно мощная горка со сливами и боем в скалу слева. Перепад 2.5 м на 20-25 м, на выходе зуб. После прижима 100 м быстрой струи с валами и уловами, далее начинается заходная горка п.21.

После пор. "Тура-Гоин-1" чалились к правому берегу для разведки, страховки и фотовидеосъемки самого сложного порога Кёкёмерена - "Тура-Гоин-2".

21. Порог "Тура-Гоин-2" (6В - правый - правый). Длина около 1 км. Порог условно можно разбить на три части. На прямом участке расположено несколько локальных сливов, вода начинает разгоняться. На правом повороте находится серьезный слив, в левой половине камень, похожий на створку раковины. Далее два слива меньшей мощности, а затем первый из трех наиболее серьезных сливов порога. Река перегорожена грядой валунов разного размера, высота слива от 1.5 до 2 м. За этим первым ключевым

сливом около 100 м горки с большими валами, бочками и обливными камнями, потом слив. За ними река поворачивает налево, и проходит через мощнейший концентрированный слив высотой - 2.5 м, форма которого осложнена подводным валуном. Через 20-25 после второго ключевого слива обливной камень, потом еще один мощный слив. Река поворачивает направо, основная струя уходит в левую часть русла, справа - лабиринт из обливных и полубливных валунов. За 400-500 м струя разгоняется и с ходу бьет в выступ скалы слева и лежащий рядом острый зуб (3-й ключевой слив). Справа от зуба слив простой, но туда труднее попасть.

К4 и К2-1 шли сначала справа, затем по центру проходили первый основной слив (**Фото 27**) и несколько десятков метров "каши", после чего резко уходили вправо к небольшим заводям перед вторым основным сливом (**Фото 28**). К2-2 всю эту часть проходил вдоль правого берега (**Фото 29**). Финальную часть порога проходили чуть правее центра, заключительный слив, в связи с достаточным количеством воды, также проходили ближе к правому берегу. Чалились в улов правого берега.

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



Фото 27. К4 в первом основном сливе пор. "Тура-Гоин-2"



Фото 28. К4 во втором основном сливе пор. "Тура-Гоин-2"



Фото 29. К2-2 обходит первый основной слив и "кашу" справа

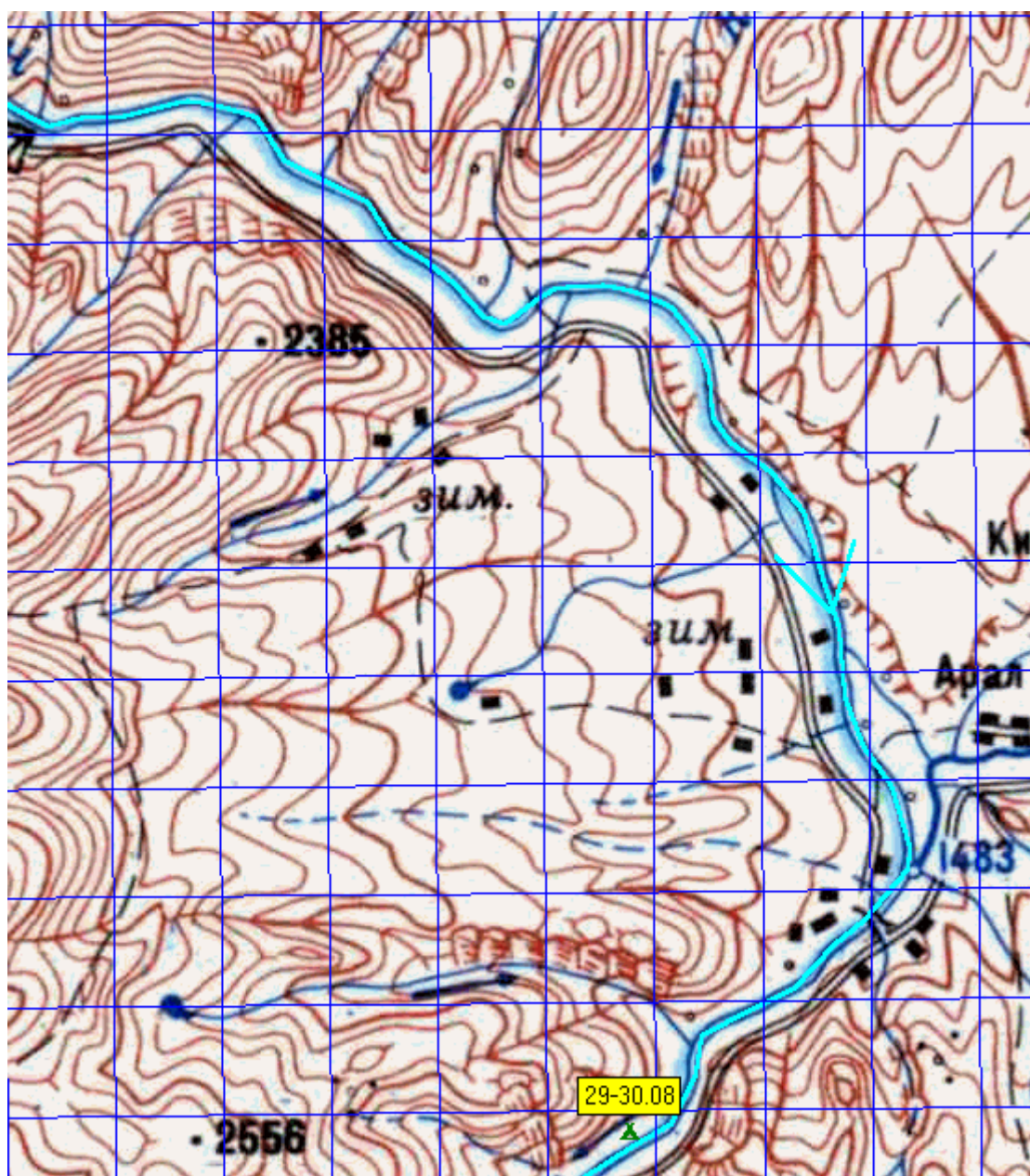


Фото 30. К2-2 в пор. "Тура-Гоин-2"

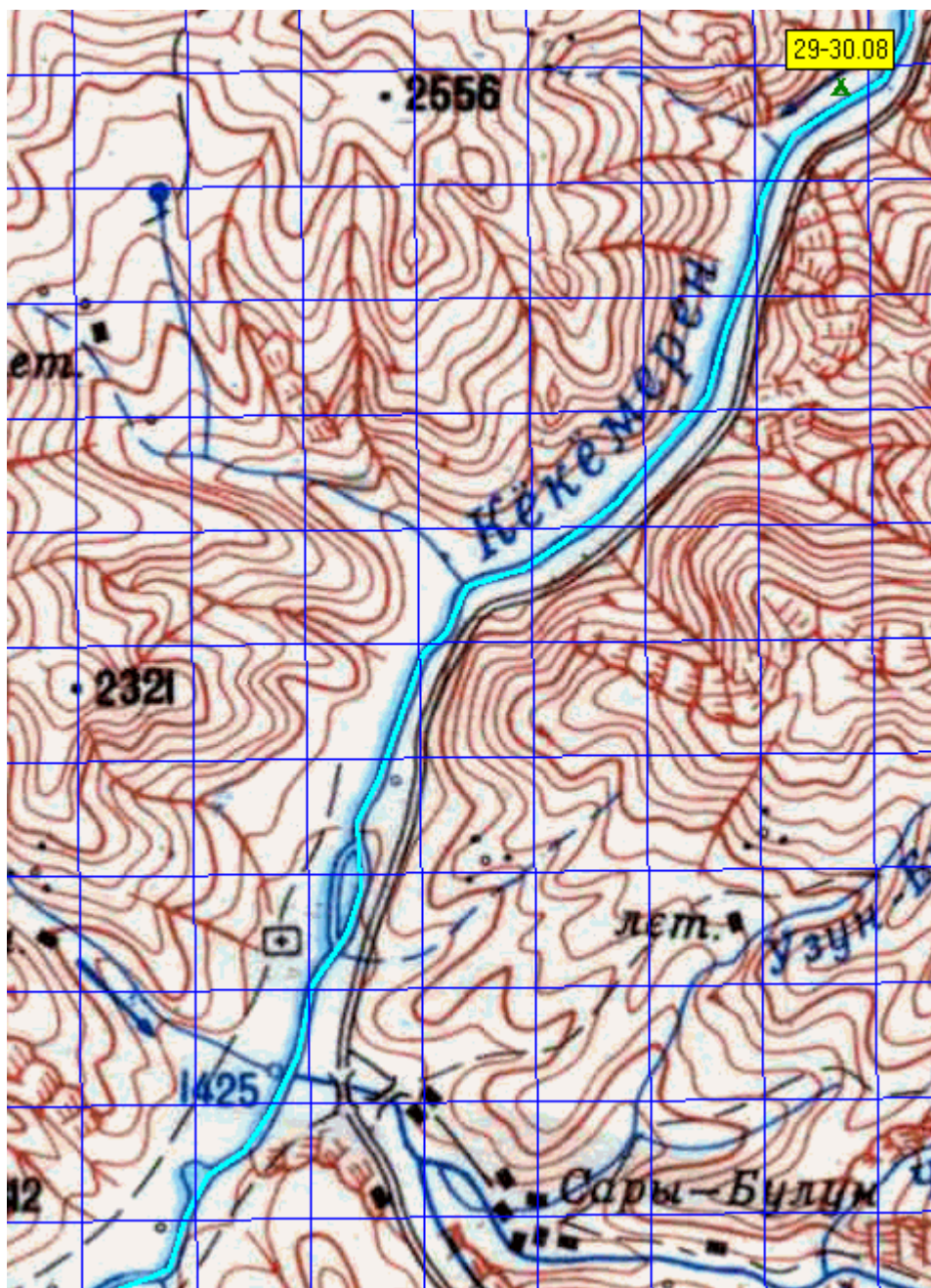
Девятый участок Кёкёмерена (Карта 5, Карта 6)

Длина участка 45 км, уклон 4.7 м/км. Имеется лишь два не очень сложных препятствия.

После террасы на правом берегу за 3 каньоном отдельные камни в русле попадают еще в течение нескольких километров. Потом горы далеко отходят. На реке только перекааты, кое-где протоки, галечные острова, подмытые кусты. Окружающие холмы окрашены в красные, желтые, белые, коричневые и прочие цвета. Примерно через час сплава река подходит к холмам и поворачивает направо. Слева впадает небольшая речка Джумгал, вдоль которой проходит шоссе со стороны пос. Рыбачий. Ниже устья слева раскинулся пос. Арал.



Карта 5. Среднее течение р.Кёкёмерен (начало)



Карта 6. Среднее течение р. Кёкёмерен (окончание)

27. Вскоре после Арала река входит в узкое ущелье. Сначала следуют несколько перекастов, потом на реке несколько горок со сливами и разбросанными по руслу камнями - это и есть преп.1, длина 1,5-2 км. После него река делает несколько зигзагов, и долина резко расширяется. Вскоре слева становится виден пансионат "Маринка". Перед ним подвесной мост.

Мы встали на ночевку в нескольких километрах ниже пос. Арал на левом берегу.

30.08 Пасмурно. Изредка дождь. Вода начала подниматься, видно в верховьях прошли дожди.

28. После пансионата начинается неприятный участок проток, островов,

коряг, подмытых кустов длиной около 2 км. За ним следует длинная горка с валами и сливами, всего 250-300 м.

Слева видны строения. Через 4-5 км на обоих берегах раскинулся пос. Орнок, здесь находится почта. Сразу за мостом начинается горка, заканчивающаяся двойным прижимом с водоворотами и уловами. Вскоре над рекой натянуты 2 троса. Река входит в **“Нижнее ущелье”** (**“Четвертый каньон”**). На правом повороте слабая шивера. Справа тянется огромная отвесная стена из красного песчаника (“первая стена”). Далее река спокойна на протяжении 8-10 км. Кое-где горки с отдельными камнями в русле.

Десятый участок Кёкёмерена (“Четвертый каньон”)

Из общей длины “4 каньона” Кекемерена 35-37 км каскад порогов занимает около 25 км. Четкие ориентиры порогов указать нельзя. Преп.1 находится после 3-й стены из красного песчаника на правом берегу. Ниже нее река делает излучину вправо, на левом берегу выходы “настоящих” скал. Далее начинается правый поворот, слева видны скалы, справа заросший курумник, над ним обрыв из песчаника. Здесь начало преп.29.

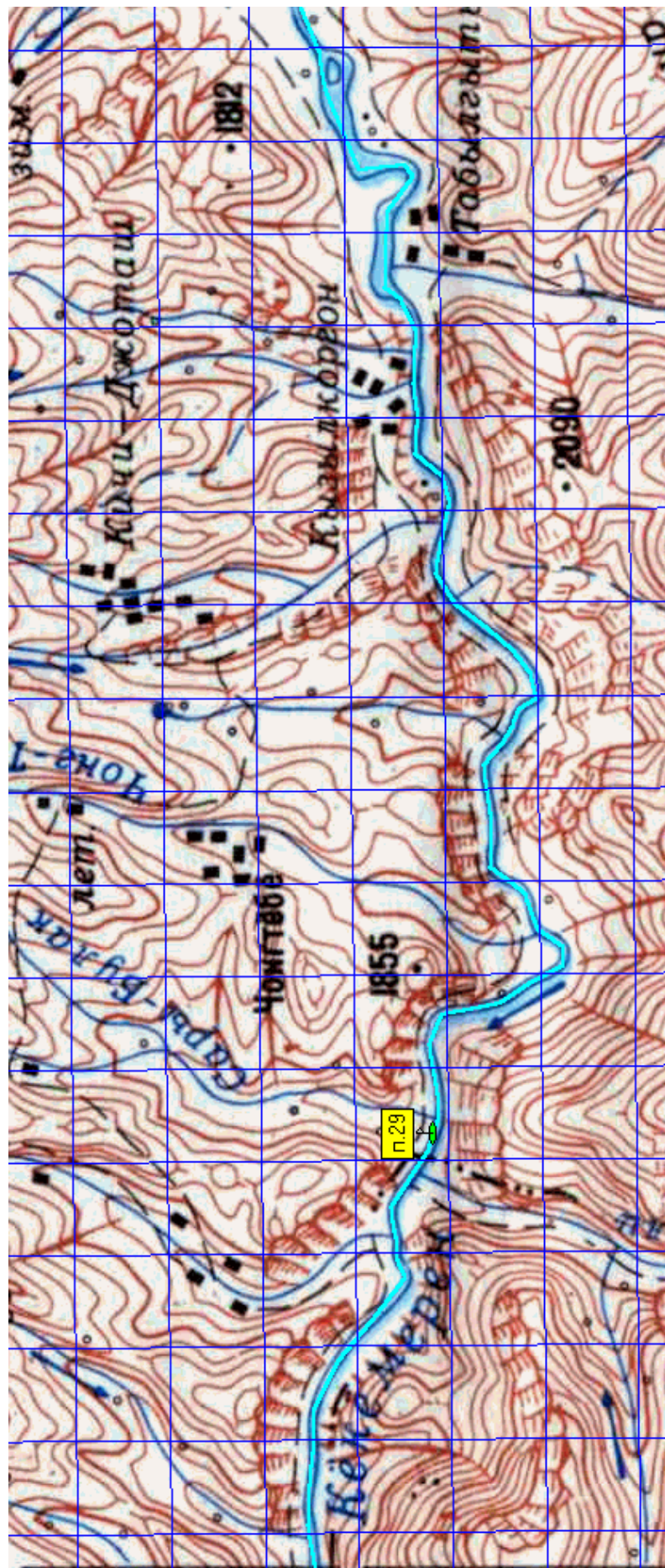
29. Горка, справа россыпь валунов. Потом вода проходит через несколько мощных сливов и валов. Длина 150-200 м. Сразу за преп.1 - пешеходный мостик (“Чертов мост”). Преп.1 лучше смотреть справа.

Где-то здесь мы зачалились на правый берег для перекуса. Вода, судя по всему, была выше среднего уровня и препятствия сильно изменились. Вообще на этом участке четких ориентиров нет. Мостики и тросы, многие из которых отсутствуют, таковыми не являются. Сложность препятствий не большая, но постепенно она нарастает, а с учетом того, что при просмотре с воды ничего такого особенного, что заставило бы зачалиться для разведки, мы не увидели, то шли без разведки.

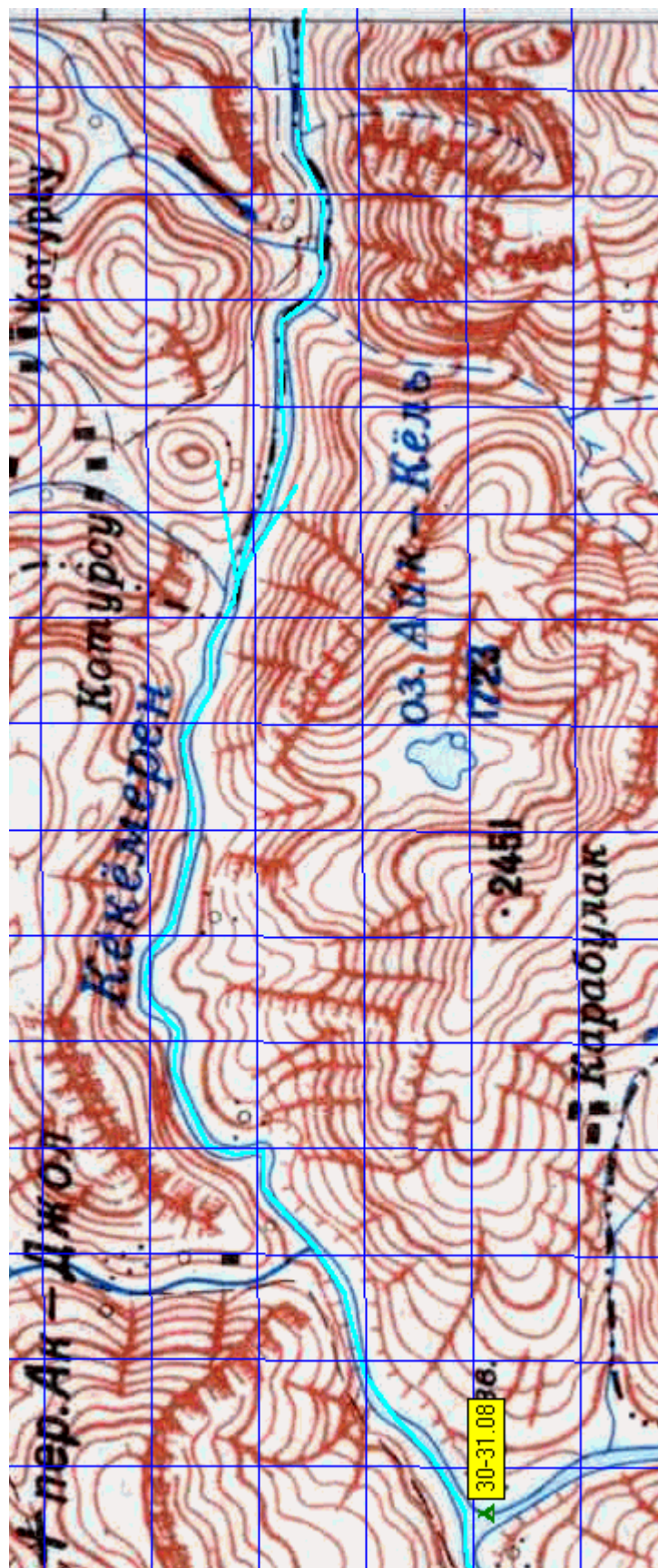
30. Следует практически сразу за мостиком, длина ок.300 м. В русле отдельные камни.

За ним около 1 км спокойной воды, потом река поворачивает налево и сбегает по горке с камнями. После правого и еще одного левого поворота река разгоняется и на следующем длинном правом повороте проходит через прижим к скалам слева. Через 200 м натянут трос. Река начинает отклоняться вправо. Ниже по долине (в 5 км от троса) виден поперечный хребет, выступающий слева. Преп.32 расположено перед ним, а преп.33 существенно дальше.

31. Расположен через 1.5 км после троса. Это несильный прижим вправо. Два аналогичных препятствия расположены на 700 м выше и на 1200 м ниже п.31. От последнего прижима около 1.5 км до начала преп.32.



Карта 7. Нижний участок р.Кёкёмерен (начало)



Карта 8. Нижний участок р.Кёкёмерен (окончание)



Фото 31. Одна из песчаных скал



**Фото 32. Каньон перед
устьем р.Кёкёмерен (вид
вверх по течению)**

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

Долина резко расширяется. Справа впадает ручей Кашкасу, далее за правым поворотом трос через реку. После еще одного правого поворота река скатывается по горке и закладывает вираж влево. Здесь она притормаживает и широко разливается - чувствуется подпор связки п.33-35. Справа обрывистый земляной склон, слева низкий берег. Этот 200-300-м прямой участок заканчивается резким правым поворотом. Видно, как река начинает скатываться по горке среди россыпи красноватых камней. Это заход в п.33.

33. Длина 200 м, переходит без разрыва в преп.6. Камни разных размеров образуют лабиринт, требующий точного маневрирования.

34. Расположено после левого поворота через 50-70 м после п.33. Длина 600 м. Левый берег низкий. Высокая правая терраса заканчивается в начале преп.6, далее берег становится скально-осыпным. Тропа, идущая по правому берегу, отходит от реки. Вода скатывается по прямой горке, где разбросано несколько крупных обливных камней. Довольно мощные валы, сливы, пенные ямы. Препятствие желательно просмотреть.

35. (5В - правый - правый) - практически без разрыва следует за п.34. Длина около 400 м. Валы, отдельные камни, сливы. Слева скала, так что при желании просмотреть п.35 надо чалиться вправо после п.34. После слабого правого поворота река успокаивается на 100 м. Слева заросший курумник. На правом берегу осыпь вскоре заканчивается, так что рациональнее после прохождения п.35 причалить вправо за осыпью. После левого поворота река разгоняется и начинает дугу вправо. Уклон русла резко возрастает, берега круто поднимаются. Отсюда начинается 1200-м серьезный участок, переходящий непосредственно в сложное и опасное препятствие п.36. Поэтому его нужно просмотреть, проще всего по тропе правого берега.

Река проходит через короткий каньон; слева монолитные серые скалы, справа - обрыв из серого песчаника. Перед каньоном слабый прижим влево, потом навал на камни у правого берега. В самом каньоне вода разгоняется на горке; мощные валы от выступов скал и валунов. После каньона участок быстрого течения с валами и сливами, где можно причалить вправо (на верхней террасе есть место для ночевки, оно гораздо хуже вариантов у п.33-34 и перед п.39). Через реку натянут трос. Впереди виден поперечный хребтик, выступающий с правого борта долины. Река начинает левый поворот. У правого берега лежит огромный камень. Это ориентиры преп.36.

36. (5С - правый - правый) - это самый серьезный порог в 4 каньоне Кекемерена. Основная часть его - 150 м - начинается на указанном выше

левом повороте реки. Здесь слева выступает россыпь крупных валунов, которые основная часть струи обходит справа. Чуть ниже расположены обливные камни в правой части реки, на которые сильно наваливает центральная струя. Струя после этого проходит через несколько сливов и в заключение бьет в большой надводный валун с острой вершиной. Именно этот последний участок и представляет особую опасность.

37. После п.36 река успокаивается метров на 200-300. В середине этого участка справа впадает р.Актилбырган. За левым поворотом скорость возрастает, начинается шивера. Ее вторая часть за правым поворотом реки соответствует п.37. Общая длина около 1 км.
38. За п.37 следует короткий участок быстротока 100-150 м, и на слабом правом зигзаге реки в русле лежат несколько конгломератных глыб, образующих довольно мощный слив. Проходить лучше справа, где он более пологий. Для просмотра удобна галечная отмель правого берега. Ниже п.38 на реке на протяжении 2 км находится несколько горок с мощными валами. С участка реки после п.38 видно, что долина впереди перегорожена невысоким земляным хребтиком (высота у реки 40-50 м, наверху плоская безлесная терраса), который река обходит справа, прорываясь через узкое ущелье. В нем расположено п.40. Справа невысокий осыпной берег, слева плоская лесистая терраса с изобилием дров. Здесь удобное место для ночевки. На берегу крупные валуны. Слева видна узкая долина притока.
39. Находится на правом повороте реки до входа в ущелье. Здесь расположена горка с россыпью красноватых камней различных размеров. Длина 200 м. Просматривать удобно с левого берега вместе с п.40.
40. После п.39 река поворачивает налево и входит в короткое узкое ущелье с осыпными берегами (слева можно пройти вдоль воды, хотя и довольно трудно). На протяжении 300 м реку перегораживает несколько гряд валунов, образующих довольно мощные сливы с пенными котлами. Желательно просмотреть препятствие, можно по любому берегу. После второго левого поворота долина реки расширяется.
41. Через 200 м река поворачивает направо. Слева выступает россыпь валунов, сжимающих струю. Горка. Препятствие простое.
42. Через 50-70 м быстротока в русле лежат 3 валуна средних размеров. Далее слабый левый поворот, за ним - глыба конгломерата. Река успокаивается. На крутом правом повороте следующая одиночная глыба, затем горка со слабым прижимом вправо. В конце левого поворота еще одна глыба в струе. П.42 тоже несложно.

Уровень воды был достаточно высокий, в результате чего препятствия изменились до неузнаваемости и слились в одно сплошное препятствие длиной в несколько километров. Разведывать, с учетом постепенно нарастающей сложности и протяженности, нам показалось достаточно бесполезным и сомнительным мероприятием. В тоже время попадающиеся валы и "бочки" были совсем не игрушечными, т.е. приходилось все время маневрировать, дабы куда-нибудь не влететь. В

какой-то момент мы даже зачалились на левый берег, чтобы суда собрались вместе, т.к. постепенно расстояние между К4 и следующими за ним "двойками" начало увеличиваться. Затем двинулись дальше. В результате прохождения, после обмена впечатлениями и сравнения с порогами верхнего участка мы пришли к единому мнению, что сложность этого протяженного ущелья в нашу достаточно большую воду - **6В**.

За п.42 начинает ощущаться подпор каньона Кёкёмерена, который расположен ниже устья р.Кобук. Река широко разливается, скорость воды падает, появляются галечные отмели и острова. После сухого сая на правом берегу начинается участок скал. Река поворачивает налево; слабый прижим к скалам сначала правого, потом левого берега. Река входит в узость, где натянуты тросы переправы. Ниже ущелье снова расширяется, река уходит к левому борту долины. Слева - низкая плоская терраса с кустарником и небольшими деревьями; правый берег осыпной, обрывистый, выше плоская терраса. Затем река вплотную подходит к огромным отвесным скалам левого берега и начинает длинный вираж вправо. Здесь расположена несложная для прохождения горка с валами и небольшими пенными ямами. Справа чередуются участки обрывистого берега и галечной отмели. В начале длинного левого поворота находится шивера с валами; справа долина ручья, у берега галечная отмель, с которой видно устье р.Кобук. Слева отвесные скалы, справа осыпной подмытый берег.

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

*От п.43 до устья Кекемерена река течет в узком скальном каньоне. На выходе п.43 находится очень красивый узкий скальный коридор. За ним вода снова разгоняется. В основной струе два больших обливных валуна, их видно со скалы напротив п.43. В этом месте терраса справа над каньоном прерывается участком отвесных скал. Ниже скорость воды все время остается высокой. Перед устьем Кекемерена находится пешеходный мостик, натянуты тросы ГМС (**Фото 32**). Остатки заброшенной ГМС находятся на левом берегу на стрелке Нарына и Кекемерена. Стрелка представляет собой низкую террасу, где можно найти дрова.*

Каньон сложности не представлял. В результате чего мы уставшие, но довольные удачным прохождением (**Фото 33**), зачалились для ночевки в начале террасы левого берега, метров за 200 до устья Кёкёмерена на знакомом для нас по 2001 году месте, правда тогда мы подошли к нему слева, т.е. по Нарыну.

31.08 Ясно. Вода в Нарыне - средняя, как всегда очень мутная, даже в Кёкёмерене после прошедших дождей она все равно остается гораздо более чистой (**Фото 34**).



Фото 33. Группа в месте чалки к террасе левого берега



Фото 34. Впереди - мутный Нарын цвета "какао"

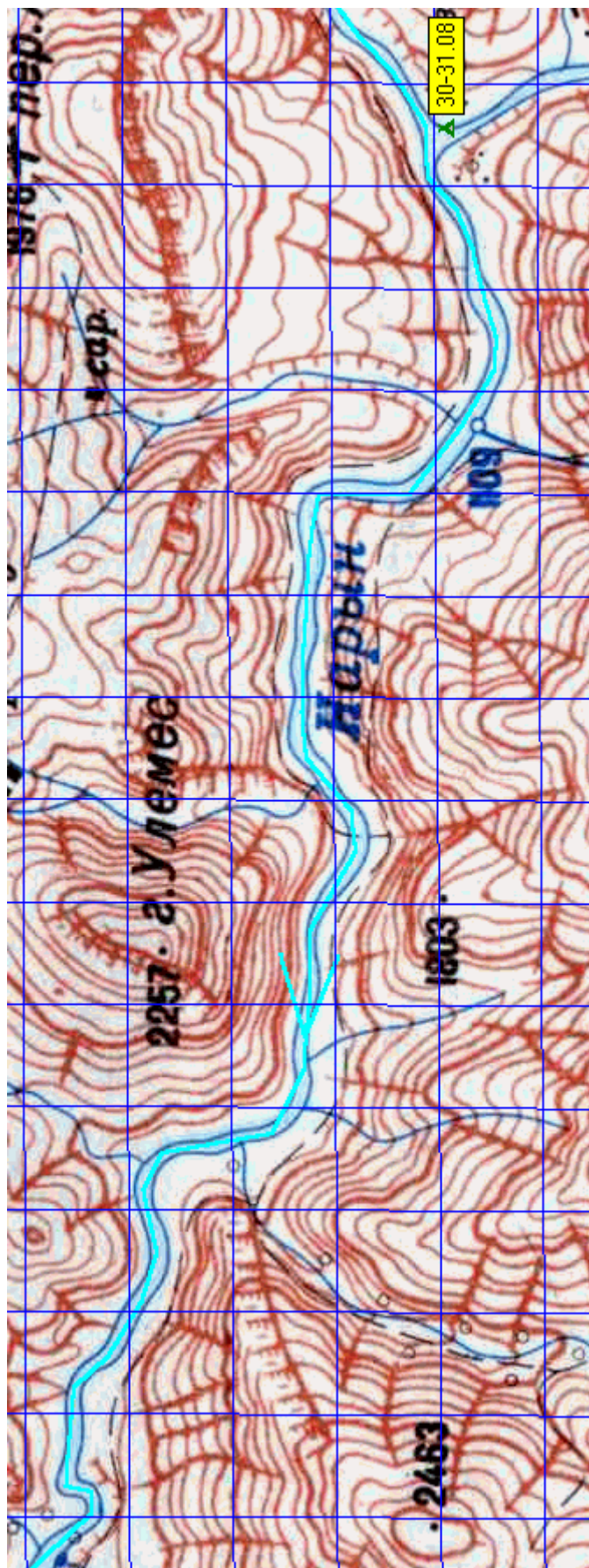
8.1.2. Река Нарын⁹

Реку Нарын условно можно разделить на следующие участки:

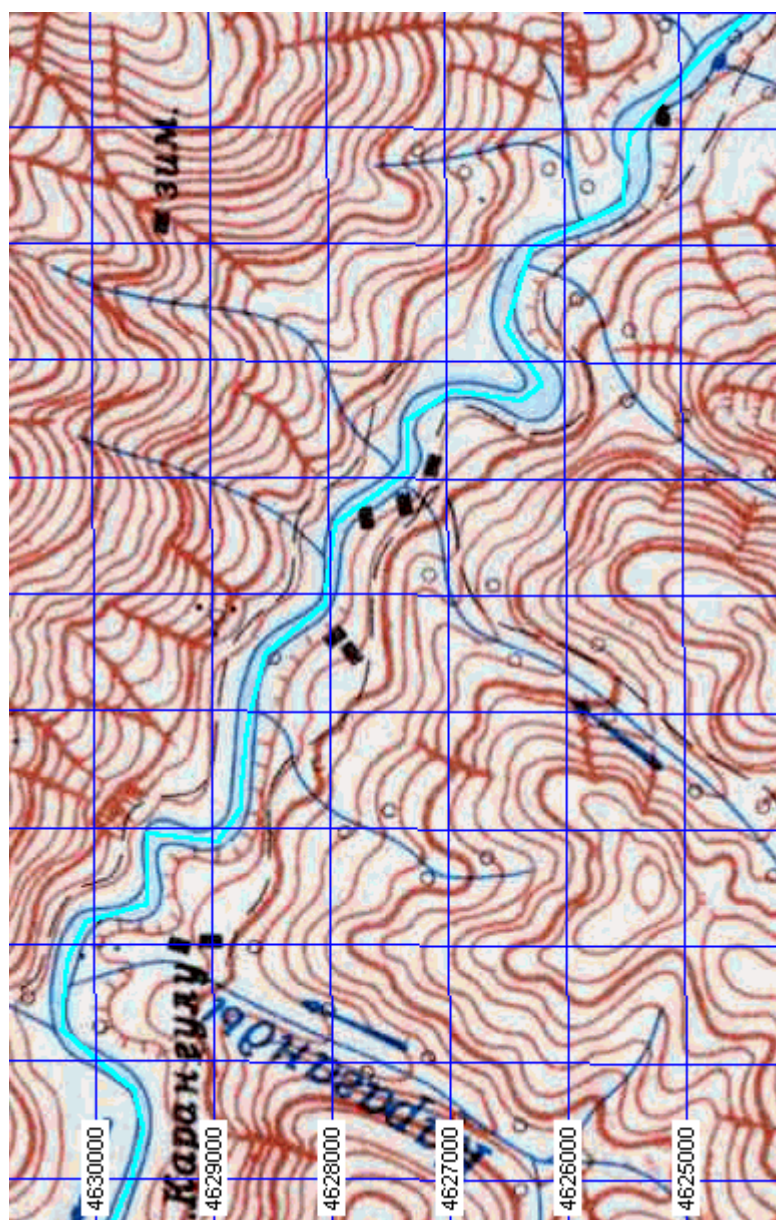
1. **Нарынская котловина.** Длинный (около 140км) участок, густонаселен, интереса, с точки зрения сплава, не представляет. Разбои, разбои и еще раз разбои. Заканчивается в 5-ти км. ниже впадения крупного левого притока - р.Алабуга.
2. **Акширакское ущелье.** В этом ущелье выделяют три каньона: "Семеновские ворота", "Малый" и "Большой". Если к первому из них больше подходит термин ущелье, т.к. его можно разведать, то второй и третий - чистые, трудноразведываемые каньоны. Это один из наиболее сложных участков реки Нарын. 5-6к.сл. Длина около 50км.
3. **Тогуз-Тороуская котловина.** Также густонаселен. Здесь расположен г.Казарман. Интереса, с точки зрения сплава, не представляет. Заканчивается за впадающим слева крупным притоком - р.Кекерим. Длина около 35км.
4. **"Труднодоступное" ущелье.** 3-4к.сл. Длина около 40км. Ущелье четко выраженное, берега достаточно крутые, но первую половину с обеих сторон, особенно с правой, видна тропа, которая иногда обходит поверху бомы и скальные выступы, а иногда идет вдоль реки. Заканчивается у устья, впадающего крупного правого притока - р. Кёкёмерен.
5. **Шиверисто - каньонообразный участок.** До 4к.сл. Река проходит несколько несложных и недлинных каньонов, небольшую котловину, заканчивается перед левым поворотом, на правой стороне которого видна уходящая вверх серпантинном тракторная дорога - результат недостроенной Камбаратинской ГЭС. Длина около 45км.
6. **Камбаратинский каньон.** 5-6к.сл. Второй определяющий участок реки Нарын. Очень мощное (от 250 до 400м³/сек) и трудноразведываемое препятствие. Общая длина около 20км. Особо сложный начальный участок - 5км.
9. **Равнинный участок.** До моста через Нарын, расположенного перед Токтогульским водохранилищем на автодороге Ош - Бишкек 4км.

Нам, следовательно, предстояло пройти 5 и 6-ой участки реки Нарын (Карта 9, Карта 10, Карта 11, Карта 12).

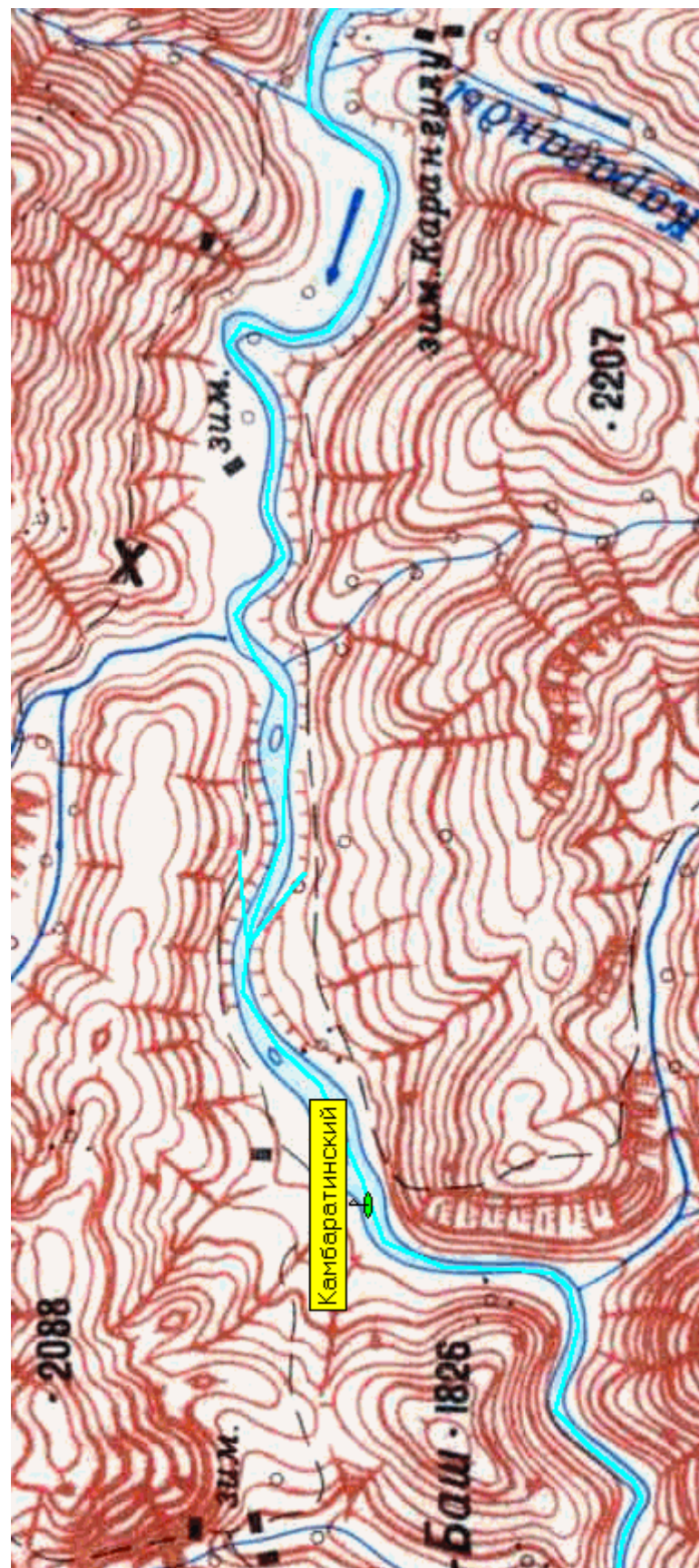
⁹ Техническое описание реки Нарын взято из нашего отчета 2001г: " Тянь-шаньская кругосветка уфимских мустангеров".



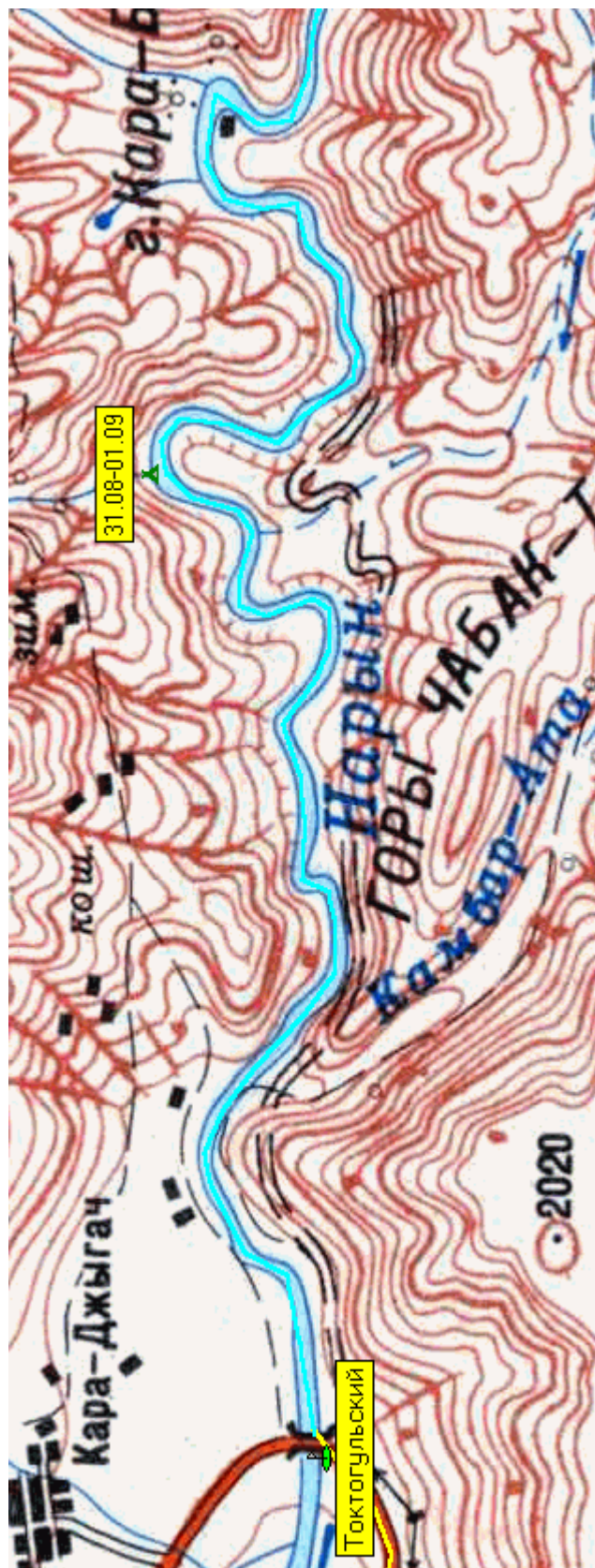
Карта 9. Нарын после устья р. Кёкёмерен



Карта 10. Середина участка между Кёкёмереном и Камбаратинским каньоном



Карта 11. Нарын перед Камбаратинским каньоном



Карта 12. Нарын от Камбаратинского каньона до Токтогульского моста

После устья Кёкёмерена Нарын поворачивает на запад. Его скорость здесь около 10-11 км/час. До Камбаратинского каньона - около 45 км.

Ниже устья горки с небольшими валами. Через 3 км слева впадает река Джуактерек, имеющая довольно выраженную долину. Нарын поворачивает направо. Здесь расположена горка с отдельными камнями. Вторая горка с мощными валами находится немного ниже, за крутым левым поворотом. Берега Нарына на этом отрезке - в основном обрывистые земляные или сланцевые склоны темных расцветок. Вскоре после горок Нарын начинает прорезать поперечный хребет, образуя очень красивый каньон. Препятствия имеются только во второй половине каньона, после поворота реки направо. В устье р. Толук мощные валы. Ниже левого поворота долины Нарына находятся несколько прижимов. Река выходит в широкую долину, характер которой сохраняется до Камбаратинского каньона. Через несколько км у устья ручья Бызтундук расположена горка с довольно мощными валами и обливными камнями. Затем река вообще успокаивается. Лишь на крутых поворотах возникают слабые прижимы.

До Камбаратинского каньона препятствий нет. Высокий хребет, при пересечении которого образовался Камбаратинский каньон, хорошо виден уже за 15-20 км. Нарын начинает делать петли, за 2-3 км до выхода в каньон появляются галечные острова и отмели. Последняя низкая терраса расположена перед левым поворотом у входа в каньон. Самым заметным ориентиром входа в каньон является серпантин тракторной дороги через всю гору на правом берегу. С галечной отмели правого берега можно подняться на верхнюю террасу по долине сая, впадающего в конце отмели. Там видна заброшенная тракторная дорога, один конец которой серпантинном поднимается к перевалу через хребет, второй идет вниз к началу каньона. Там дорога разветвляется, причем каждая ветвь ее обрывается через несколько сот метров. Далее можно пройти по каньону метров 300, что позволяет детально рассмотреть препятствия, расположенные от левого поворота каньона до начала правого. Это наиболее сложная часть Камбаратинского каньона р. Нарын.

Пообедали в устье крупного правого притока р. Толук. В этот раз, в отличие от 2001 года, в нем была чистая вода. Продолжаются красивейшие каньончики и скалы (**Фото 35**) и шиверы. Затем дошли до входа в Камбаратинский каньон. Зачалившись и собравшись вместе, пошли вперед - в Камбаратинский каньон. Разведывать, с учетом его специфики, средней воды и, тем более, опыта позапрошлого года, не стали.



**Фото 35. На реке Нарын
перед Камбаратинским
каньоном**



Фото 36. Группа около Токтогульского моста

- 1. Порог (5С - правый (затруднительна) - затруднительна).** На самом левом повороте слева лежат валуны. Вся вода падает со слива, слева - мощнейшая пенная яма, в центре и справа - 2-3 м валы. Валы продолжаются почти до устья левого притока и правого поворота. Участок ниже устья Каинды лучше проходить вдоль левого берега, затем смещаться правее. После чисто скального коридора длиной 300-400 м огромные скалы справа отходят от реки. Нарын течет в каньоне с невысокими стенками из сильно разрушенных скал. Перед началом длинного правого поворота небольшие валы. Через реку перекинут подвесной мост.
- 2. Порог (5В - затруднительна - затруднительна).** Начинается ниже моста. Начинается с нескольких сливов, затем на крутом правом повороте сильный навал на несколько крупных валунов в центральной струе. Ниже находится горка с пенными ямами и валами. В ее конце каньон заканчивается. Справа огромный улов, из которого выйти трудно даже на катамаране. Река очень круто поворачивает налево, более чем на 90°.
- 3. Порог.** Следует сразу за поворотом. Вода скатывается по крутой горке (в середине через реку перекинут мост), на выходе валы более 2 м. На берегах выходы невысоких скал, образующих "ворота". Порог легко просмотреть справа. Ниже "ворот" река поворачивает направо. Здесь расположена мощная шивера. Еще несколько шивер находятся на левом повороте реки.

Мы шли со взаимостраховкой, впереди К4, за ним "двойки", траверсирую струю то в одну сторону, то в другую, дабы избежать валов и "бочек", расположенных по центру, хотя иногда приходилось и обходить те из них, которые были расположены около берегов. В связи с тем, что в этот раз воды в реке было меньше, то Камбаратинский каньон не показался нам таким мощным и сложным, как в 2001 году. Пройдя каньон, встали на ночевку в устье небольшого правого притока с чистой водой. В этом же месте мы стояли и прошлый раз. Здесь очень много плавника. Прощальный ужин на Нарыне - успешно завершившейся Тянь-Шаньской части нашего длинного путешествия.

01.09 Погода отличная, хотя сегодня первый день осени. Встали рано утром, собрались и за 40 мин дошли до моста.

Далее река успокаивается. После длиной петли на север Нарын входит в еще один красивый каньон, где препятствий практически нет. После каньона река входит в широкую долину. Ниже левого поворота находится последняя шивера. За ней течение замедляется. На левом берегу заброшено строительство Камбаратинской ГЭС. Через 4 км Нарын пересекает шоссе Бишкек-Ош.

Воды в водохранилище в этот раз много (**Фото 36**), даже затоплены некоторые служебные постройки. Видно Токтогульская ГЭС почему-то не спускала воду, хотя в самом Нарыне ее не так уж много.

8.2. Памир

8.2.1. Переезд от Токтогульского моста до верховьев р.Обихингоу

В связи с тем, что в России каждое большое дело начинается с большого перекура, заканчивается таким же образом - тем более ☺, а у нас позади была Тянь-Шаньская часть, а впереди - Памирская, то мы вдвойне имели право хотя бы на небольшой "перекур", короче, мы решили устроить дневку, тем более, что рр.Кёкёмерен-Нарын мы прошли за запланированное время. Отъехав по дороге Бишкек-Ош несколько километров, а здесь трасса идет вдоль Токтогульского водохранилища, купив форели и пива, мы, договорившись с хозяином, встали в яблонево́й роще, находящейся прямо на берегу водохранилища. А так как погода стояла отличная, вода - теплая, то накупались и отдохнули мы очень хорошо.

02.09 Переезд в г. Ош через населенные пункты Кара-Куль, Таш-Кумыр, Кочкор-Ату и Джалал-Абад прошел нормально. Там где раньше дорога проходила через Узбекскую ССР (в двух местах), теперь сделаны объездные дороги и весь транспортный поток, дабы два раза не пересекать государственную границу, идет по ним. В Оше сходили на главную достопримечательность этого города - рынок. На ночевку остановились в санатории Ак-Бура, который находится в пределах города и директор которого знаком с Сергеем Ворониным.

03.09 Выехали дальше по памирскому тракту в сторону Гульчи, Сары-Таша. Перевал через Алайский хребет - Талдык (3615м), дался для нашей машины без большого труда, хотя не так легко, как бы это было для полностью исправного ГАЗ-66. Алайская долина в районе п.Сары-Таш - это достаточно гнилое, по нашему впечатлению, место. Холодно, сыро, ветер. Здесь мы свернули с Памирского тракта направо, на Дараут-Курган. А т.к. было уже под вечер, то решили встать на ночевку в нескольких километрах ниже поселка, на берегу р.Кызыл-Су (Фото 37).

04.09 Дорога стала хуже. Проехали мимо пика Ленина, правда он был в облаках и увидеть его нам не удалось. К обеду доехали до п.Дараут-Курган. Пообедали, заправились, позвонили Сергею Воронину в Бишкек. Отсюда начинается дорога на пер.Терс-Агар, ведущая на м/с Алтын-Мазар, находящуюся на берегу р.Муксу. Обсудив сложившуюся в связи с не очень исправной машиной, временем и жаркой погодой ситуацию, было принято решение ехать на Обихингоу. Об этом была дана телеграмма в соответствующую МКК. Поехали дальше, дорога стала еще хуже, но до Кичи-Карамыка, расположенного перед границей между Киргизстаном и Таджикистаном, все-таки еще терпимая. Проехав

киргизскую погранзаставу, и начав подниматься на перевал, машина сломалась. Вынуждены были встать на ночевку. А так как мы фактически не отъехали от поселка, то благодаря местным знатокам автомобильного дела, машина к утру была починена. Хотя несколько вечерних и утренних часов мы потеряли.

05.09 Дорога стала совсем "веселая". Поднявшись в сторону перевала несколько сот метров, машина опять сломалась. Очередные несколько часов были потеряны. Перевал заслуживает отдельного описания (Фото 38), достаточно сказать, что это уже третья дорога, две предыдущих идут ниже (ближе к Кызыл-Су), но они разрушены, благодаря частым осыпям. В результате к вечеру мы доехали только до таджикского пос. Уле-Карамык, в котором расположена таджикская погранзастава. Она, кстати, выглядит гораздо более ухоженно и серьезно, нежели киргизская. Заночевали прямо на заставе, тем более, что командир заставы оказался очень гостеприимным товарищем.

06.09 Климат за перевалом достаточно резко изменился, появились яблоневые сады, стало значительно теплее. Дорога достаточно быстро вышла из гор и стала гораздо лучше, появился асфальт. Подъехали к устью Муксу, а точнее к устью Кызыл-Су, т.к. воды в Муксу гораздо больше, чем в Кызыл-Су (**Фото 39, Фото 40**). Вода в Муксу мутная, ее мощь впечатляет даже на равнинном участке, а что же тогда творится в каньонах Фортамбек, Иргет и т.д.!? Доехав до райцентра Джиргаталь, отметились в райотделе милиции, познакомились с товарищем из соответствующих органов, контролирующих погранвойска, пообедали вместе с ним в местной столовой и поехали дальше. Ближе к вечеру подъехали к трассе Душанбе - Хорог, которая идет здесь вдоль Обихингоу, и поехали вдоль нее вверх по течению Обихингоу. На одной из достопримечательностей этой реки - "Голубом озере" остановились на ночевку. Место, безусловно, очень оригинальное и красивое.

07.09 Дорога идет высоко над Обихингоу, обходя осыпающиеся долины правых притоков. Затем она постепенно опускается к реке. Было воскресенье. Заехав в Тавильдару, для отметки в райотделе милиции, мы застали все местное начальство в одном из дворов, недалеко от въезда в поселок, празднующим День Независимости Таджикистана. Тепло пообщавшись, мы достаточно быстро выехали дальше. После ответвления трассы, дорога вдоль Обихингоу стала хуже. Чем ближе к Обимазору, тем она становилась все веселее и веселее. Далее, в районе к.Сыкат, до куда мы собственно и планировали доехать, она стала совсем плохой. Здесь мы и встали недалеко от одного из домов для сборки судов. Река достаточно далеко внизу, течет в ущелье, в которое надо будет еще спустить суда.



Фото 37. На берегу р.Кызыл-Су за п.Сары-Таш на фоне Заалайского хребта в районе пика Ленина



Фото 38. Река Кызыл-Су на границе



Фото 39. Группа на мосту в устье р.Муксу (справа на реке видна коричневая вода - это все, что "осталось" от Кызыл-Су)



Фото 40. Вид с моста на р.Муксу и ее долину

08.09 Собрали суда, пообедали, спустились вниз и, наконец-то, начали сплав по Обихингоу.

8.2.2. р.Обихингоу¹⁰

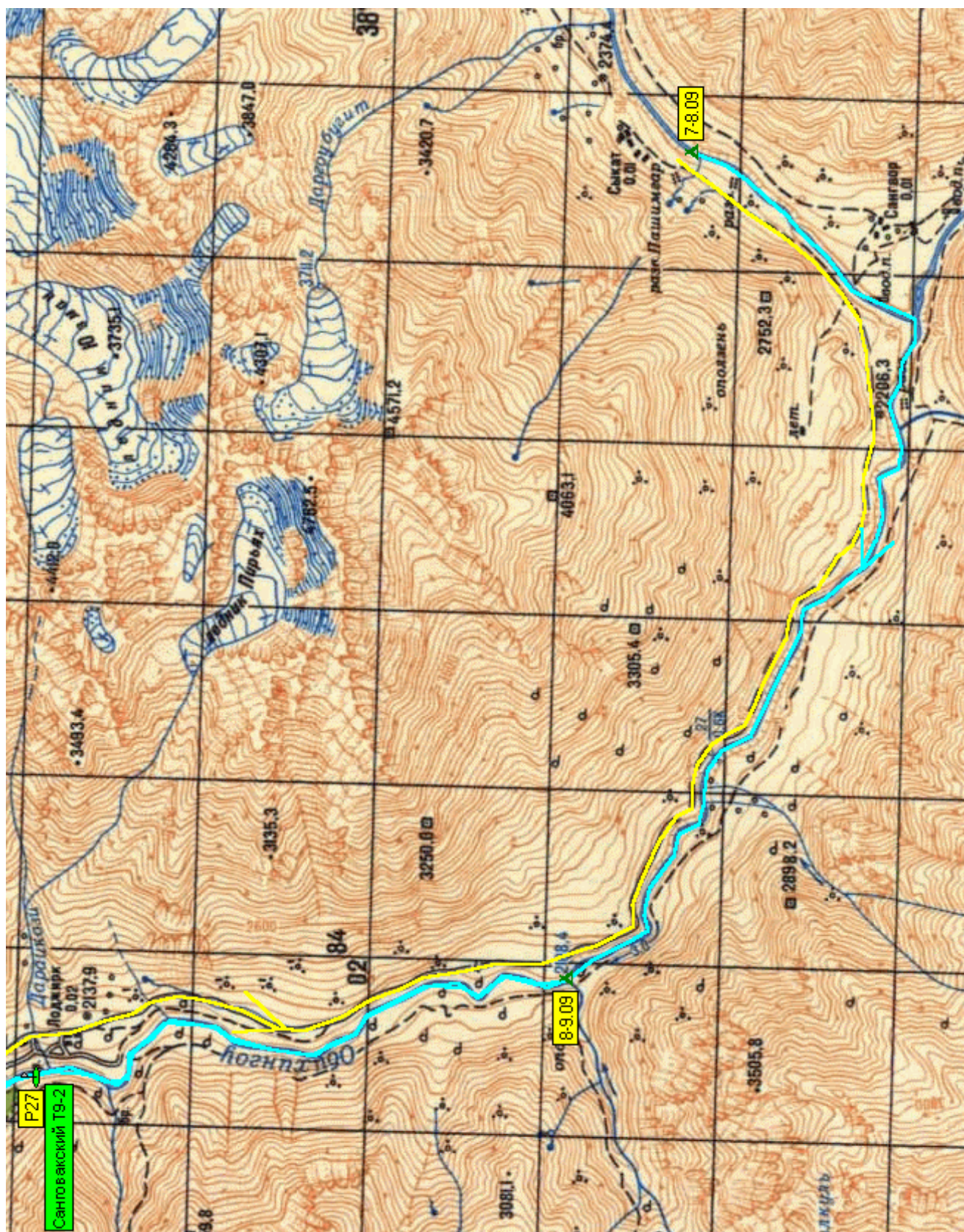
Реку Обихингоу условно можно разделить на следующие участки:

1. **"Каньон Арзинг"**. От места слияния рр. Гармо, Бохуд и Киргизоб до устья р.Обимазар (к.В.Сангвор). Расход воды в сентября - 70-90м³/с. Длина участка - 32км. До кишлака Арзинг река течет по широкой долине, местами разбиваясь на протоки. Уклон 7м/км. В 1км ниже кишлака начинается Верхний каньон Обихингоу. Русло врезано в дно долины шириной до 1км. Высота стен каньона достигает 50-70м. Левый берег почти на всем протяжении круто обрывается в воду. Правый берег недоступен лишь в местах выхода бомов. Уклон 20м/км. Основные пороги: "Входной", "Гусоляхонский", "Рогинский", "Локальный", "Дашти-поёнский", "Разминочный", "Сыкатский".
2. **"Верхний участок"**. Устье р. Обимазар - ГМС Ляйрун (**Карта 13¹¹, Карта 14, Карта 15**). Длина участка 34 км, средний уклон 9,5 м/км. Основные препятствия: пороги Урфатинского каскада, пороги Санговакского каскада, пороги Лянгарский и Алисурхонский.
3. **"Средний участок"**. ГМС Ляйрун - щель Дашт-и-Гург Длина 78 км. Уклон 5,7 м/км. Этот участок реки проще всех остальных. Из препятствий представляющих трудность, можно назвать только пороги: пр. 56 (пор. 16), пр. 61 (пор. 20) "Гурхамский", порог под а/мостом ниже "Гурхамского", пр. 64 (пор.22) "Езгандский".
4. **"Нижний участок"**. Щель Дашт-и-Гург - пр.100(пор.35). Длина 18 км, уклон 7,3к/км. Эта часть Обихингоу наиболее сложна и опасна в прохождении. Река большей частью проходит в глубоком ущелье. Берега - крупные осыпи высотой до 100 м. Часто берега рассечены глубокими оврагами (саями) с отвесными стенами. Мощь реки на этом участке существенно возрастает. Пороги характеризуются труднореализуемой линией движения, обилием крупных камней в русле (надводных и обливных) , валами высотой до 1,5 м, пенными ямами. На участке имеется 3 скальных каньона. Здесь расположены пр.73-101(пор.25-35). Именованные из которых - пр.73(пор.25) "Щель Дашт-и-Гург", пр.92(пор.31) "Интегральный прижим" и наиболее сложное на всей реке - пр.99(пор.34) "Супер".

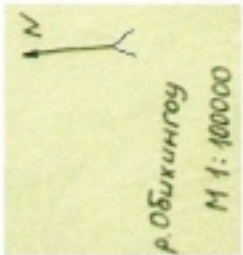
Мы начали сплав, т.о. в конце первого участка - "Каньона Арзинг" (**Фото 41**). Выше был виден порожистый выход из каньонного участка, ниже же до устья Обимазора река представляла из себя шиверистый участок, который сложности для нас не представил.

¹⁰ Техническое описание р.Обихингоу взято из отчетов №4410 (рук. Н.Ермошин) и №4510. В скобках указана нумерация порогов по В.Повицкому, используемая в ряде отчетов.

¹¹ Оригиналы топографические карт по р.Обихингоу имеют масштаб 1:100000. Горизонтالي проведены через 40м. Шаг сетки - 2км, т.е. в отчете карты увеличены примерно в полтора раза.



Карта 13. Начальная часть верхнего участка р.Обихингоу



Карта 14. Ходовая карта верхнего участка р. Обихингоу



Фото 41. Река Обихингоу в месте начала сплава



Фото 42. Все три судна в Урфатинском каскаде



Фото 43. Вид с правого берега на стоянку на левом притоке - р.Писоида



Фото 44. К4 в пор. Санговакский-2

- 13. Порог.** (В некоторых лоциях "Обимазорский"). Расположен сразу за устьем р. Обимазор на правом плавном повороте. ПБ - галечниковая отмель, ЛБ - десятиметровый конгломератный обрыв. В пороге навал на отдельные камни, между которыми имеются до достаточно широкие проходы. Порог не сложен для прохождения.
- ПБ пологий, есть хорошие места для стоянки, имеются дрова. Растительность - тополь, облепиха.
- 14. Шивера** с сильным навалом на два крупных камня на выходе. Длина шиверы ~100 м. Шиверу можно осмотреть с ПБ (поверху).
Через 300 м относительно спокойной воды препятствие
- 15. Порог "Камни".** Длина ~70м, находится на правом повороте реки. Справа русло перегорожено крупными камнями, на которые имеется довольно сильный навал воды. Проход у ЛБ, после чего следует уйти в центр русла.
- 16. Шивера.** Далее на протяжении 2,5км находится шивера, легко проходимая с хода. Крупных выступающих из воды камней в русле нет.
- Вдоль ПБ проходит дорога. Выбраться на нее можно, но не везде, т.к. местами ПБ очень обрывист. В конце шиверы через 1 км после устья р. Урфаги-Поен в русле появляются круглые камни. Это означает, что впереди Урфатинский каскад.
- 17.(пор.7-1). Порог "1-ый Урфатинский".** Длина порога около 50м. Порог можно осматривать с ЛБ В русле крупные камни которые достаточно широкие проходы, навал воды на камни слабый.
- 18.** За порогом несложная шивера длиной около 700 м.
- 19. (пор.7-2). Пор. "Верблюд"("2-ой Урфатинский").** Здесь дорога подходит совсем близко к реке. Порог длиной ~200 м требует разведки, которую целесообразно вести с ПБ. В русле порога несколько мощных сливов. При прохождении необходимо оставить справа двугорбый камень "Верблюд", после чего требуется несколько раз пересечь струю.
- 20.** После порога шивера длиной ~15 км, не представляющая особой сложности. В русле камни, между которыми достаточно широкие проходы, что позволяет идти препятствие с хода.
- 21.(пор.7-3) Порог "3-ий Урфатинский".** Большие камни, между ними сливы. Длина около 150 м. Просмотр по ПБ.
- 22. Шивера.** Длина - 4км. Прохождение не вызывает особых трудностей.
- Устье р. Урфаты с воды плохо заметно. В устье неплохая стоянка, причем в том месте хорошо ловится форель.
- Перед устьем р. Писоида - левого притока Обихингоу шивера П22 заканчивается, что означает конец Урфатинского каскада.
- В устье р. Писоида одна из лучших стоянок на маршруте. Великолепная рыбалка, обилие алычи, грецких орехов, яблок.

Этот участок до устья реки Писоида мы прошли с разведкой с воды, останавливались пару раз для фотосъёмки (**Фото 42, Фото 43**), всё ждали каких-то более или менее серьезных препятствий, но так и не дождались. В связи с чем возник вопрос о достоверности имеющихся у нас лоций по

отношению к нашему уровню воды, а он, судя по стоящей жаре и всем прочим признакам, был достаточно высоким. Т.о. как бы получалось, что мы шли в режиме частичного первопрохождения. Тем более, что прошло уже более 20 лет.

В связи с тем, что в этом месте стоянка считается одной из лучших на маршруте, а общение с непосредственным местным населением уже несколько надоело, то мы решили (с учетом первого дня на новой реке) встать на стоянку чуть пораньше.

09.09 Погода отличная.

На протяжении 3,5 км от устья в русле Обихингоу встречаются лишь отдельные камни, после чего начинается

23. *Шивера средней сложности, заключительный участок которой желательно просмотреть. Скала высотой 10м, по ПБ крупные камни. Ниже шиверы бурный участок: сливы и валы высотой до 1-1.5м. По ЛБ осыпь высотой 200м, на ПБ видна терраса, на которой расположен кишлак.*

24. (пор. 8) Порог "Заключительный". *Длина ~250 м. Требуется обязательная разведка. Порог состоит из нескольких мощных сливов. В русле крупные камни, требующие лавировки при прохождении. Просмотр второго самого мощного слива с ЛБ.*

Остановились, подождали "двойки". Ничего особенного не увидев - пошли дальше.

25. *Бурный короткий слив перед входом в каньон сложности не представляет. Длина каньона ~ 100м. Препятствий в каньоне нет. Через него перекинут мост. За каньоном простой перекат.*

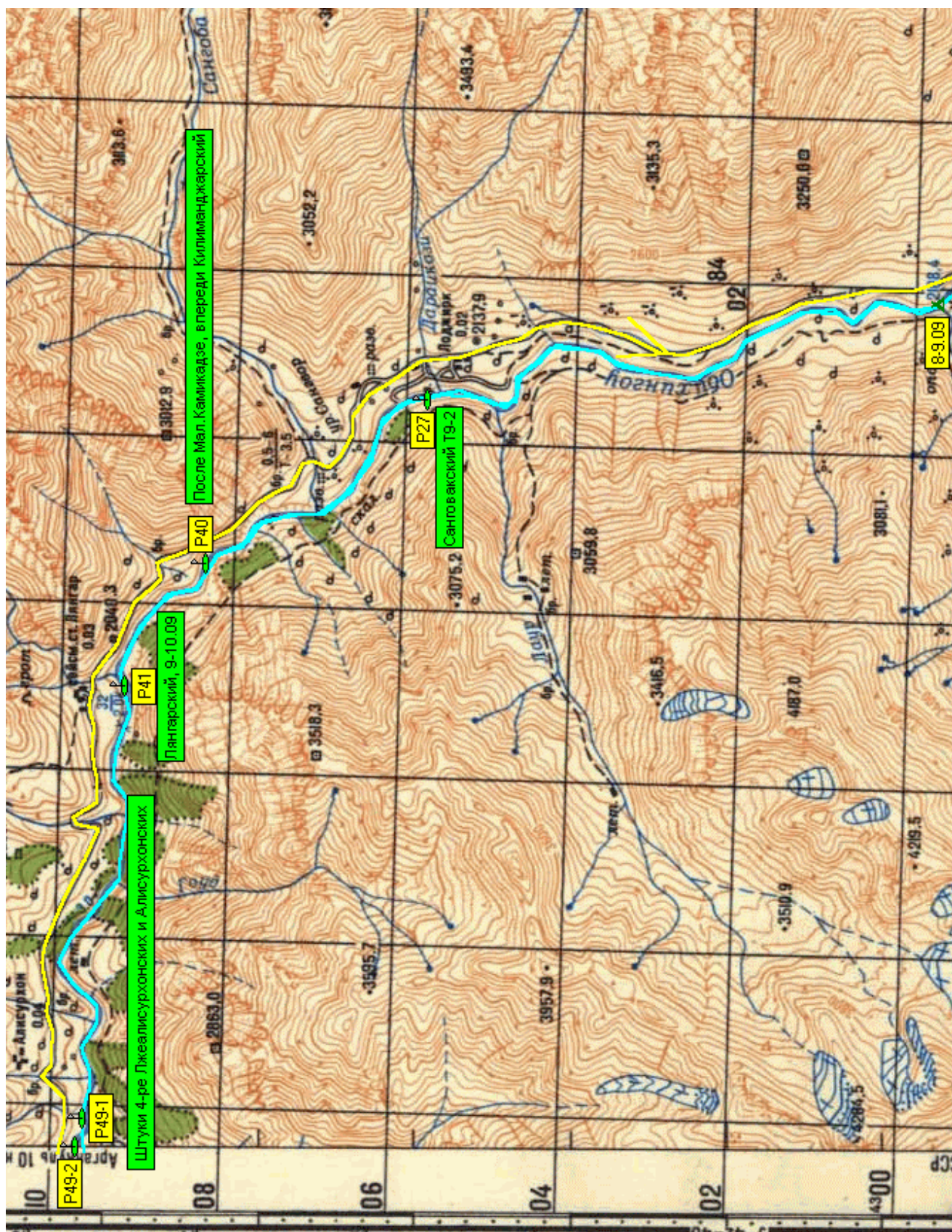
На правом повороте слева впадает р. Лаур. В конце поворота расположен первый порог Санговакского каскада

26. (пор.9-1) Порог "Четыре камня". *Образован четырьмя большими камнями. С воды виден достаточно простой проход у ЛБ.*

После порога следует причалить к ПБ, не доходя до правого притока-ручья, для просмотра следующего препятствия П27, ЛБ - скальная стена, ПБ - крутой склон, поросший колючим кустарником. Для просмотра необходимо взобраться на склон и обойти скалу ПБ.

Всё ждем, когда же "начнется". Вроде что-то появилось интересное.

27.(пор.9-2) Порог (5С - левый - левый). *Длина ~200м, образован скальным сужением и крупными камнями в русле. Начинается порог шиверой средней сложности, требующей лавировки между крупными камнями. Проход ближе к отвесному ЛБ. После шиверы необходимо сместиться вправо и прыгать с крутого слива, за которым мощный пенный вал высотой ~1,5 м.*



Карта 15. Заключительная часть верхнего участка р.Обихингоу



Фото 45. К2-2 в Санговакском-2



Фото 46. "Двойки" в пор. "Борин непроход"



Фото 47. "Двойки" на выходе из пор. "Борин непроход"



Фото 48. К4 в пор. "Борин непроход"

Зачалились к левому берегу (в этом месте скального берега не было), прошли до небольшого левого поворота, посмотрели, сфотографировались (**Фото 44, Фото 45**) и пошли дальше. Хотя это уже было похоже на порог ☺. Даже где-то в районе 5С.

За порогом шивера длиной 100 м, после прохождения которой необходимо причалить к ЛБ для просмотра следующего препятствия.

28. (пор. 9-3). Порог. Длина 80 м. Начало простое, в конце частокот камней, пересекающий все русло. Основная сложность в прохождении выходного слива, в которой расположен камень, делящий струю на 2 части, причем обе наваливают на камни в русле. Прохождение порога требует сложной лавировки.

29, 30, 31. Шиверы средней сложности, следующие одна за другой. Широкие проходы между камнями позволяют проходить их без особого труда. Ширина русла здесь около 30м.

32. Простой порог на левом повороте реки. ПБ почти везде десятиметровый обрыв.

33. Шивера средней сложности, проходимая с хода, как и

34, 35. Легкопроходимые пороги.

Через 300 м справа впадает р. Санговак. ЛБ - скальная стенка. За устьем р. Санговак на ПБ хорошее место для лагеря. Далее до пор. "Малый Камикадзе" приличных мест для стоянки нет.

36. (пор. 9-5) Порог "Борин непроход" (5С - правый - правый). Технически самый сложный порог из вышеописанных. Просмотр по ПБ, ЛБ - скальная стенка (в начале порога). Длина порога ~250 м. Порог начинается мощной шиверой с пенными валами до 1 м. Проход ближе к ЛБ. Затем все русло перегорожено скальной грядой. Ширина проходов между камнями 3-5 м. Более или менее "чистый" проход у ПБ через двое ворот, образованных крупными камнями. Чтобы попасть в эти ворота, необходимо пересечь мощную струю, которая наваливает на камень в центре русла. Выход из порога достаточно простой - минувя обливные камни, надо причалить к ПБ для просмотра следующих п.37, 38. Просмотр с ПБ.

Зачалились к правому берегу, сходили на разведку, основная сложность - заход между скальными обломками, затем - по основной струе. Сначала прошли парой "двойки" (**Фото 46, Фото 47**), затем К4 (**Фото 48, Фото 49, Фото 50**).

37. Шивера с навалом на отдельные камни.

38. Порог с мощной водой, пенными валами, навалом на камни в русле. Проход ближе к ПБ с дальнейшим смещением в центр русла.

Перед п.39 на ПБ неплохое место для стоянки. К ПБ необходимо приставать перед правым поворотом. Впереди вход в каньон длиной ~400 м. На входе в каньон крутой пережат, свободный от камней, валы до 1 м. Просмотр по ПБ. Ширина каньона от 10 до 20 м. Высота стен до 50 м.



Фото 49. К4 в середине пор. "Борин непроход"



Фото 50. К4 на выходе из пор. "Борин непроход"

39. Порог "Малый камикадзе" (6С - затруднительна - затруднительна (правый)).

Из отчета №4510. Через ~30м от входа в центре русла скала. Проход слева от нее, после этого надо сместиться в правую часть потока. Впереди мощный короткий порог (длина ~40 м). Высота валов до 1,5 м. Струя наваливает на скалы ПБ. Единственный проход у ПБ. После каньона правым поворотом реки следует причалить к ПБ для просмотра п.40.

Из отчёта №4410 (29 августа). Вход в каньон лучше осуществлять по правому берегу, т.к. слева мощный слив и "бочка", затем чуть ниже, примерно в 50м., в русле скальный обломок высотой около 4-5м., узкий проход слева примерно 4.5-5м., сразу же за ним чалка в суводи на правом берегу. Далее - мощный слив длиной около 40м. с перепадом до 3м, в начале слива мощная "бочка" высотой около 1.5м, перегораживающая русло от левого берега к правому почти наполовину, проходить ближе к правому берегу, затем ниже в 20м от правого берега идет гряда обливных камней, почти наполовину перегораживающая русло, а слева мощная "бочка", около 2м, при этом надо сделать сложный манёвр, чтобы пройти между "бочкой" и обливными камнями.

После прохождения предыдущего порога мы, естественно, прочитали тех. описание пор. "Малый камикадзе", с учетом же еще и того, что пока мы ничего очень серьезного не встретили, а разведка этого порога, расположенного в каньоне, затруднительна, то было принято решение разведать его с воды, проходя по траектории согласно тех. описаний. Но, судя по всему, из-за высокого уровня воды, а может по прошествию большого промежутка времени, порог сильно изменился. На входе все было также, скальный обломок мы обошли слева, правда на 4-5м он из воды не торчал, а вот затем К4, идущий первым, увидел во что превратились эти 1.5метровые валы, река сжата с двух сторон скальными берегами и вода, подпертая ими, куда то проваливается. Когда подошли непосредственно к этому месту, то было уже не до чалки, хотя подпор значительно замедлял течение. Увидели же мы следующее: река падала достаточно пологим сливом высотой 4-5м, за которым с двух сторон стояли огромные "бочки". Практически проход был возможен только по центру, куда К4 и пошел. Зашли нормально, на стыке "бочек" К4 накренило, сильно затормозило, но длины судна и работы гребцов хватило, чтобы катамаран выскочил из этой западни. Далее шло несколько небольших "бочек", гряды камней справа и еще одной "бочки" слева мы что-то не заметили и тут же, это было уже метрах в 100 от слива, зачалились на правый берег для страховки "двоек". Далее произошло следующее: К2-2 шел вторым, он зашел чуть левее и тут же, не пробив, был остановлен и развернут левой "бочкой", где его начало молотить как на вибростенде, он то смещался ближе к центру реки, то влево - к скале левого берега. И тут появился К2-1, который зайдя достаточно ровно, ударил носом К2-2, который этим сильным ударом был

успешно выбит из западни, но зато К2-1 был отброшен вправо - в правую "бочку", где был почти сразу перевернут и через некоторое время выброшен на "волю", но только с одним гребцом, а точнее катамаран шел сзади, а впереди плыл матрос К2-1 - Хайрутдинов Н., капитана же - Лямина А., видно не было. К4 и К2-2 помогли зачалиться матросу и катамарану соответственно, правда если К4 зачалился почти тут же, то К2-2 зачали К2-1 только перед самым входом в следующий порог "Килиманджарский". Экипаж К4 и матрос К2-1 вглядывались в воду, надеясь увидеть капитана К2-1, но его не было минутой, две, пять, десять. Вверх (а в этом месте очень крутой осыпной берег, переходящий в каньон) "побежали" Денисов В. и Моисеев С. Прошло уже 20 минут, никаких следов (весла, каски, спасжилета) не было. Денисов В. скрылся за скалой, Моисеев С. задержался на крутой осыпи. Прошло 30 минут ... Мы не пожелаем никому тех ощущений, которые мы испытали за это время. 40 минут ... Наконец из-за скалы появился Денисов В. и ... за ним Лямин А. Нашей радости не было предела, о чем оглушительным криком были "оповещены" близлежащие скалы. Оказалось же следующее: после переворота А. Лямин был захвачен водяным потоком, но затем через некоторое время был выброшен к правому берегу - за скальный выступ, который полностью закрывал его от нас, а громкий шум воды не позволял нам его услышать. В этом месте была небольшая бухточка, которая позволяла ему не быть затянутым обратно в воду, выбраться же наверх, ввиду скального сброса, он не мог до тех пор, пока сверху не прилетела "морковка", брошенная Денисовым В. После такого стресса было принято решение устроить обед. За это же время было разведано и пр.40.

- 40. Порог "Килиманджарский" (5С - правый - правый).** Длинной ~100 м находится на прямом участке реки. В конце порога слив через "обливник". Проход есть как справа, так и слева от него. Мощные пенные валы высотой до 1,5 м.

Шли по центру, затем смещались вправо.

За поворотом расположена цепь шивер, вначале довольно простых, но усложняющихся по мере приближения к р. Лянгар. Для просмотра следующего препятствия необходимо причаливать выше устья р. Лянгар, впадающего справа.

Зачалились перед ручьем для разведки следующего препятствия. Оно оказалось вполне серьезным. В связи с тяжелым днем решили перенести его прохождение на следующий день.

10.09 Ясно. Стоит жаркая погода.

41. Порог. "Лянгарский" (6В - правый - правый). Протяженность порога около 800 м. Напротив устья р. Лянгар Обихингоу разделяется галечной отмелью на две протоки. Правая протока заканчивается непроходимой гребенкой камней. Левая протока была более многоводна. Через 150 м перед крупными глыбами в русле обе протоки сливаются, после чего поток через узкие крутые сливы устремляется вниз. Камни в русле размером 5-6 м. Единственный возможный вариант прохождения - вдоль ЛБ в узкий проход между крупными камнями, за которыми мощные бочки (до 1 м). В наиболее ответственном месте порога вода образует прижим к огромной глыбе, имеющий отрицательный угол. Чтобы уйти от этой глыбы необходимо пересечь струю, причем на маневр остается около 10 м. Дальнейшее прохождение порога не представляет сложности. Между крупными камнями имеются достаточно широкие проходы.

После детальной разведки порога было принято решение проходить его полностью слева, лишь в конце траверсируя струю вправо. Других реальных вариантов прохождения в нашу воду мы не увидели, хотя по входной правой протоке в нашу воду и можно было, в принципе, войти в порог. Все суда прошли так, как и было задумано (**Фото 51, Фото 52, Фото 53, Фото 54, Фото 55, Фото 56**).

42. Шивера длиной около 200 м находится сразу за порогом "Лянгарский". Ее можно проходить с хода.

За левым поворотом река входит в ущелье длиной около 1 км, в котором нет препятствий.

Перед правым поворотом русла необходимо причалить к ПБ для разведки следующего препятствия.

43. Порог "Невидимка" (6А - правый - правый). Порог длиной ~ 300 м мощный, пенные валы до 1 м, бочки. На заходе в центре русла большая каменная глыба. В основном сливе "обливной" камень ("Клык").

По описанию этого порога не создалось впечатление, что он имеет достаточную сложность, в результате К4 и К2-2 прошли его без разведки справа. К2-1, идущий последним, увидел свал воды и благоразумно решил предварительно просмотреть порог, в результате прошел его так же, как и два предыдущих судна (**Фото 57**), хотя хотелось бы отметить мощь и уклон этого препятствия.

44. Далее на протяжении ~600м тянется шивера, проходимая с хода. После шиверы река входит в узкое короткое ущелье, в котором нет препятствий. После выхода из ущелья в русле видны крупные камни - это

45. Шивера. Прохода между камнями достаточно широкие, навал вода на камни слабый.



Фото 51. К4 на входе в пор. "Лянгарский"



Фото 52. К4 подходит к кульминации пор. "Лянгарский"



Фото 53. К4 пробивает "бочку" в пор. "Лянгарский"



Фото 54. К4 в одной из выходных "бочек" пор. "Лянгарский", после которой судно траверсировало струю вправо



Фото 55. К2-2 в средней части пор. "Лянгарский"



Фото 56. К2-2 в кульминационной "бочке" пор. "Лянгарский", в которой его слегка задержало и развернуло

Затем через 1 км препятствие

46. Простая шивера. Сразу за ней на прямом участке реки напротив друг друга впадают ручьи, имевшие красноватые конусы выносных пород. Это ориентир пр.47.

47. Порог "Лже-Алисурхонский" (5С - правый - правый). Здесь надо причалить к ПБ. Порог длиной ~500 м имеет два довольно характерных слива через обливные камни и шиверу на выходе. Порог довольно прост в прохождении. Ниже порога на протяжении ~1 км из препятствий можно отметить только простые легкопроходимые перекаты.

Таких "Лже-Алисурхонских", у которых справа и слева впадают ручьи и есть конусы выносных пород мы насчитали штуки три, прежде чем дошли до "Алисурхонского", последний же "Лже-Алисурхонский" нам показался вполне приличным порогом, имеющим к.сл. на уровне 5С. Проходили мы его вдоль правого берега (**Фото 58**)

Наконец, после плавного левого поворота характер ЛБ изменяется - вместо галечника появляется скальная стенка. Этот переход завершается перед правым поворотом русла, где необходимо причалить к ПБ для просмотра сложного препятствия

49. (пор. 13) Порог "Алисурхонский" (6В - правый - правый). ПБ - крупные красноватые глыбы песчаника. ЛБ - три конуса из серовато-желтого конгломерата. Слева и справа от конуса ручьи. Длина порога ~300 м. Порог отличается большим уклоном русла, мощные пенные валы до 1 м, достаточно сложный маневр в основной части порога и нетривиальный выход из препятствия. Весь порог находится на правом повороте русла. Начальная часть - бурный участок с валами до 1 м. В русле обливные камни, основной части порога три слива - один в центре. Два других у берегов, последние, два непроходимы. Вода из центрального слива через 10 м сильно наваливает на подводный камень в центре русла, образуя мощную водяную подушку перед ним. Вода из правого слива пересекает основную струю и также бьет в центральный камень. В районе порога на ПБ неплохая стоянка.

После разведки порога, мы заходили в него по центру, затем чуть левее. К2-2 прошел вдоль правого берега.

После порога река становится значительно проще.

51. Простая шивера.

52.(пор. 14) Прижим к ПБ.

Здесь мы только собрались несколько расслабиться, но увидев на небольшом левом повороте сильный свал воды, решили причалить для разведки к левому берегу. Оказалось не зря. За прошедшие ...цать лет здесь, на месте пр.53 образовался новый порог, который мы назвали "Рагноусский".



Фото 57. К2-1 в пор. "Невидимка"



Фото 58. К2-2 в пор. "Лже-Алисурхонский"



Фото 59. К4 на входе в пор. "Алисурхонский"



Фото 60. К4 в центре пор. "Алисурхонский"



Фото 61. К2-1 в центральной части пор. "Алисурхонский"



Фото 62. К2-1 на выходе из пор. "Алисурхонский"

53. Порог "Рагноусский" (6А - левый - левый). Длина - 150м. Представляет из себя сужение реки, образованное осыпавшимся правым берегом. Падение - метра 3-4. На входе слив и ряд обливников, за ними мощные валы. Слева - камень в русле. Заход возможен правее центра, затем по центру.



Фото 63. К4 во входном сливе пор. "Рагноусский"



Фото 64. К4 в середине пор. "Рагноусский"



Фото 65. К4 на выходе из пор. "Рагноусский"



Фото 66. К2-2 на входе в пор. "Рагноусский"



Фото 67. К2-2 в центре пор. "Рагноусский"



Фото 68. Порог в устье крупного правого притока - реки Рагноу

Заходили правее пенной "подушки" (**Фото 63**), затем чуть правее центра (**Фото 64**) и наконец в конце шли по центру, пробивая валы (**Фото 65**). Если К4 и К2-1 прошли так, как и было задумано, то К2-2 хотя и зашел также (**Фото 66**), но мощной водой был развернут (**Фото 67**) и экипажу пришлось активно поработать, дабы выровнять нос судна.

За 3-4 км до устья правого притока р. Шахли-Су (Рагноу) река окончательно успокаивается. Выше устья от ПБ тянется гряда камней, вынесенных селом, проход ближе к ЛБ. Ниже устья р.Шахли-Су Обихингоу делится на две протоки, каждая из которых проходима. После слияния проток сильный прижим к ЛБ. Очевидно, это все, что осталось от пр.55 (пор. 15).

Успешно пройдя участок реки до Рагноу и далее (после слияния на реке достаточно серьезная шивера-порог с серьезными и мощными валами).

Средняя часть Обихингоу (Карта 16, Карта 17, Карта 18, Карта 19, Карта 20)

В начале участка река еще зажата между высоких берегов. Но высота гор в долине значительно меньше. Постепенно долина реки расширяется, река выходит из ущелья, меняется характер препятствий - это обычные перекааты, река меандрирует по долине, часто разделяясь на протоки.

За ГМС есть несколько мощных шивер, которые проходятся с хода.

56 (пор. 16). *Находится в 7 км ниже по реке у кишлака Арганкуль и представляет собой обычную шиверу.*

Этот участок сложности не представлял. Мы встали на стоянку на селевом выносе правого притока, впадающего в Обихингоу справа, перед к.Хипшон, здесь же расположен автодорожный мост через Обихингоу.

11.09 Солнечно. Жарко.

57. *У металлического моста в пос. Минаду - шивера с легкорезализуемой линией движения.*

58 (пор. 17). *Простая шивера, находится ниже кишлака Соудзихар в 2 часах справа от Минаду.*

59 (пор. 18). *Порог. Находится в районе кишлака Буджун-След . Река в этом месте сжата обрывистым ПБ и крупнокаменистой отмелью ЛБ. Порог требует просмотра, который можно сделать по любому берегу. В пороге мощные валы до 1,5 м, много "обливников" в русле. На камни довольно сильный навал воды.*

Через 6 км от порога с ЛБ к реке подходит Памирский тракт. Характер реки не изменяется - разбои, мели, длинные галечниковые перекааты.

Нынешний мост Памирского тракта находится около устья р.Хайдара (к.Даштишур), выше к.Ефтау.

Карта 16. Начало среднего участка р.Обихингоу

Карта 17. Ходовая карта среднего участка р.Обихингоу

60. NEW! Порог (5С-левый-левый). В районе моста (перед и после) находится порог. За мостом около левого берега из воды торчат фермы снесенного когда-то моста, поэтому надо быть осторожными.

Прошли без разведки, ближе к левому берегу.

60. OLD! Это препятствие, указанное в лоциях, не существует. Очевидно, оно размыто селом.

61 (пор.20) "Гурхамский". Протоки перед порогом собираются. Порог требует разведки по ПБ. Длина порога ~ 700 м. В начале порога прямой участок длиной около 200 и с валами до 1 м и обливными камнями. Через 100 м от начала порога необходимо сместиться влево, чтобы попасть в створ ворот, образованных громадным камнем у ПБ и обливными камнями у ЛБ. Затем желательно сместиться в центр потока, чтобы избежать больших пенных валов. После прямого участка река поворачивает направо, образуя 2 протоки. Левая - чиста от камней, но в ней валы до 1,5 м, правая полностью забита надводными камнями.

Этот порог может и существует, но мы его что-то не очень заметили ☺.

За порогом слабый пережат, после которого река делится на несколько протоков. Через 300 м протоки сливаются в одно русло, река входит в узкое ущелье. Берега сложены крупными камнями.

Необходимо быть крайне внимательными. Впереди мощное сложное препятствие

62 OLD!!! (пор. 21). Порог. Находится за правым поворотом реки перед мостом через Обихингоу. Короткий порог (50-70 м) начинается крутой шиверой с множеством обливных камней, затем русло резко поворачивает влево, и вода по крутому бурному сливу устремляется вниз на пирамидальные камни, между которыми есть узкие проходы.

В этом месте, судя по всему из-за схода селя вдоль правого притока Обихингоу - реки Лангар, образовался новый мощный трехступенчатый (длиной метров 800) порог, который мы назвали "Лангарский". Никакого моста нет, т.к. местность из-за селя сильно изменилась и на данный момент времени непонятно - как он мог здесь быть вообще.

62. NEW!!! Порог "Лангарский" (6В - правый - правый). На левом, не очень высоком берегу (метров 8-10), расположен кишлак. 1-ая ступень - река течет двумя протоками, левая мощная, с соответствующими валами и "бочками", правая - более маловодная и простая. Затем они сливаются, и начинается 2-ая ступень. Здесь чуть правее центра реки ряд валунов. Далее валы, слева - еще один валун. Расход воды и уклон реки делают это препятствие вполне серьезным. И, наконец, 3-ья ступень - значительно проще, она представляет выходную шиверу - порог.

Карта 18. Середина среднего участка р.Обихингоу



Фото 69. К4 на входе во вторую ступень пор."Лангарский"



Фото 70. К4 в середине второй ступени пор."Лангарский"

Карта 19. Река Обихингоу в месте подхода тракта Душанбе - Хорог



Фото 71. К4 на выходе из второй ступени пор."Лангарский"



Фото 72. К2-1 на входе во вторую ступень пор."Лангарский"



Фото 73. К2-1 почти там же



Фото 74. К2-1 в середине пор."Лангарский"

Мы, зачалившись перед порогом справа, разведали первую ступень, прошли ее справа, зачалились перед второй. После ее разведки организовали страховку и фотовидеосъемку. К этому моменту на обоих берегах собралось много народу, в основном детей, который с большим интересом смотрели за нашими приготовлениями. От них мы узнали, что сель сошел в конце 90-ых годов. Тогда этот порог и образовался. Одна из его основных сложностей - это ориентировка на заходе, т.к. из валов не очень хорошо видно - где же находится входная гряда валунов, ширина же реки здесь метров 100. Проходили по разному: К4 - по основной струе, а и К2-1 и К2-2 - вдоль правого берега. Чалились на выходе из второй ступени для организации страховки и съемки последующих судов. Третью ступень проходили без разведки и страховки, т.к. она уже ни такая сложная и видно окончание порога. Оценили мы этот порог - 6В.

Ниже моста серьезных препятствий нет.

63. Не существует.

Растительности по берегам нет. Место для лагеря найти можно, но с дровами будут определенные трудности.

Следующий автомобильный мост расположен у пос. Тавиль-Дара, в котором есть почта, магазин, пекарня. За мостом через 1км река поворачивает направо, и через 4 км впереди препятствие

64 (пор. 22) "Езгандский" (6В - правый - правый). *На среднем участке Обихингоу это самый сложный порог. Берега здесь становятся выше, долина сжимается. Перед порогом течение несколько замедляется и, наконец, за правым поворотом видно, как уклон реки заметно возрастает. Порог требует обязательного осмотра и страховки. Осмотр по ПБ. Длина порога около 2 км. Порог состоит из прямого участка длиной ~400м с мощной водой и валами. Камней в русле нет. Затем река поворачивает направо и делится на несколько протоков. Наиболее многоводна левая протока, в центре которой расположен слив между большими камнями. Правые протоки хотя и забиты камнями, но вполне проходимы. Через 0,8км протоки сливаются в одно русло. Открытых камней здесь нет, только валы высотой до 1,5 м. В 1км ниже порога препятствие п.65.*

Подходя к "Езгандскому", мы, в связи с появлением впереди участка с уклоном и валами, расположенному на входе в левый поворот, решили зачалиться на левый берег для разведки, оказалось, что это был еще не порог. За поворотом был относительно спокойный участок метров 300, а затем на правом повороте был виден, как потом оказалось, вход в порог "Езгандский". Пройдя поворот и зачалившись теперь уже на правый берег, мы пошли на разведку, то что мы увидели, нас достаточно впечатлило (**Фото 75, Фото 76**). Порог, если очень грубо, по длине и мощи чем-то похож на порог-водопад Сапожникова на Аргуте. Судя же потому, что в описании есть несколько протоков, а их мы не обнаружили, да и по общему впечатлению - вода очень большая.



Фото 75. Общий вид на вход в порог "Езгандский"



Фото 76. Вид на кульминационную часть порога "Езгандский"

Карта 20. Низ среднего участка р.Обихингоу

После достаточно длительного осмотра порога экипаж 4-ки пошел на прохождение. На входном правом повороте в воде проглядывались остатки какой-то длинной железной конструкции, которые несколько мешали прохождению, хотя при имеющейся ширине реки это было явно обманчивое впечатление, т.к. проходов явно хватало. Было решено идти вдоль левого берега, заходя в кульминационную "бочку" около левого берега. Все сначала шло, как и было запланировано (**Фото 77**), "железо" прошли левее, но затем из-за несколько несогласованных действий экипажа, судно, наткнувшись левым баллоном на камень, расположенный около левого берега, развернуло лагом и потащило в "бочку", расположенную ближе к центру. Экипаж выровнял судно, сместился влево, но недостаточно близко к левому берегу и вошел с небольшим лагом в стык двух "бочек" (**Фото 78**). Результат был почти мгновенным - судно перевернулось через левый баллон и потащило дальше на центр (**Фото 79**). Все четверо были около судна, затем судно потащило во входные валы и "бочки" выходной ступени (**Фото 80**), здесь одного из членов экипажа - Моисеева С., при очередном погружении в "бочку" оторвало, и он достаточно быстро умудрился зачалиться на правый берег (в этом месте судно было относительно недалеко от него). Оставшиеся гребцы вместе с судном прошли остаток порога и зачалились почти на выходе из порога на левый берег. Отдышавшись и перевернув судно, экипаж пересек реку и зачалил судно на правый берег. "Двойки" после такого отрицательного опыта идти в порог в данный день не рискнули. Было принято решение встать на стоянку на высокой террасе правого берега, расположенной перед порогом, там же чуть ниже в Обихингоу впадает ручей, над которым метрах в 150 выше находится мост автодороги. К этому времени вода поднялась еще больше.

12.09 Опять солнечно, и опять жарко. Вода не только не упала к утру, а поднялась еще выше. Если раньше было хоть какое-то желание попытаться пройти вдоль левого берега, то теперь и оно пропало, т.к. мощь "бочки", да и всего остального, значительно возросла. К этому моменту у нас в очередной раз серьезно сломалась машина - опять проблемы с поступлением бензина в карбюратор, а нам фактически, с учетом времени движения до данного места из Бишкека, не говоря уж о готовности и перспективах очередных поломок машины, пора выезжать. В результате было принято решение о разборке судов, приложении максимальных усилий для починки машины и по готовности - выезд. Остаток дня и всю ночь этим (в смысле починки) и занимались.

Приведем для информации лоцию оставшейся части реки.

65. Прижим к ЛБ с мощными до 2 м валами.

66. Простая шивера.

Ниже этого препятствия на ЛБ хорошее место для стоянки - поляна, дрова, алыча, дикие яблоки.



Фото 77. К4 на входе в порог "Езгандский"



Фото 78. К4 входит в стык "бочек" и ...

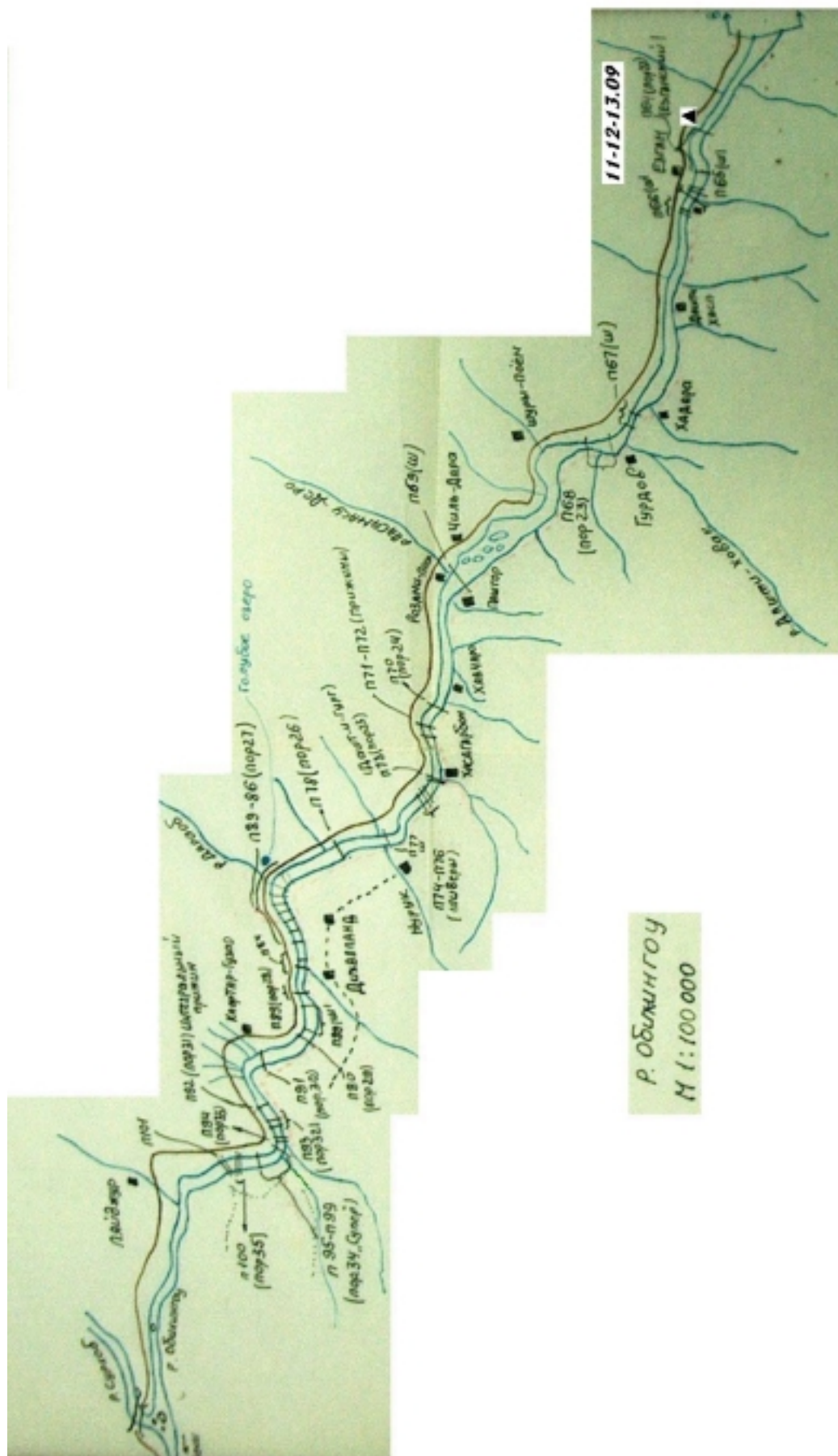


Фото 79. ... не больше чем через несколько секунд - оверкиль



Фото 80. А дальше - на центр и по выходным "бочкам"

Карта 21. Начало нижнего участка р.Обихингоу



Карта 22. Ходовая карта нижнего течения р.Обихингоу

- 68 (пор. 23).** Прижим к ЛБ с легкорезализуемой линией движения. После прижима шивера с обливными камнями. - скальная стенка высотой около 7 м, ПБ - крупнокаменистая осыпь высотой около 2 м.
- 69, 70.** Простые шиверы, легкопроходимые с хода. П70 до щели Дашт-и-Гург около 5 км. Время сплава ~1 час. Из препятствий можно отметить слабые шиверы прижимы. Перед развалинами металлического моста через Обихингоу есть слабый прижим к ЛБ. Мест для стоянки здесь практически нет.

После моста река поворачивает налево, впереди по ходу движения в 1 км ниже видна ярко выраженная долина левого притока Обихингоу. Сана же река круто поворачивает направо через скальную щель Дашт-и-Гург. ПБ от поворота реки до щели - крупнокаменистая осыпь, ЛБ - галечниковая отмель. Место для ночевки есть только на ЛБ Обихингоу на террасе притока под кишлаком. Над щелью висячий мост. Отсюда начинается нижняя наиболее сложная часть Обихингоу.

Нижняя часть Обихингоу (Карта 21, Карта 22, Карта 23)

Щель Дашт-и-Гург - скальное сужение длиной около 100м. Ширина реки здесь уменьшается от 40 до 15м. Перед щелью шивера с мощной водой и валами до 1,5м. В щели - порог, разведка которого возможна с навесного моста или ПБ. В сливе порога большой камень. Над камнем водяная подушка, за камнем пенная яма. Слева от камня сильный навал на скалы ЛБ. Справа от камня каменный карман, в который также втягивает поток. Проход осложнен тем, что основная струя в конце шиверы тянет точно на "обливник". Свал вода с "обливника" вправо.

Почти сразу за порогом начинается шивера с крупными камнями в русле. Длина шиверы ~ 300 м.

После нее река успокаивается на 1 км. Камни в русле не вызывают трудности преодоления. Через 500м после моста крутопадающая шивера, проходить которую следует по центру русла. Затем на левом повороте сложный порог П26, требующий обязательного просмотра и страховки.

Длина порога ~ 100м. Необходимо причалить к ПБ перед поворотом. Этот порог по своей структуре и сложности прохождения характерен для порогов нижнего ущелья Обихингоу. Начинается порог мощной шиверой длиной около 30 м. Затем следуют два полутораметровых слива, в сливах подводные камни, на которые сильный навал воды. Наличие валов высотой до 1,5м и пенных ям усложняет прохождение порога. Для прохождения последнего слива порога требуется переместиться из правой части струи в левую, чтобы избежать навала на камни. Страховку можно установить ниже порога в улове.

Далее на протяжении 2,5 км следует шиверы средней сложности. Затем впереди на ПБ виден сай, который служит ориентиром начала сложного участка реки

- 27. Порог "Под Голубым озером".** Этот участок практически непрерывного порога с весьма труднореализуемой линией движения, мощными валами и камнями в русле. Проходить участок следует с непрерывной разведкой и страховкой. Порог условно делится на 8 ступеней. Порог 27-1 мощная крутопадающая шивера с большими обливными камнями в русле, особой сложности в прохождении не вызывает. Следующая ступень 27-2 - тривиальный порог с двумя камнями в русле, не требующими сложного маневра при прохождении. Сразу за порогом 27-2 необходимо остановиться на ПБ у выхода сая для просмотра следующей ступени пор. 27-3. Выбраться на шоссе, проходящее по верху, можно только здесь. Ниже по течению подняться вверх можно будет только за порогом 27-8, где к реке подходит старая насыпь Памирского тракта. Установить лагерь можно или у Голубого озера, или в районе порога 27-8 на второй террасе, куда можно подняться по старому шоссе (оно в 2 км по шоссе вниз от Голубого озера). На входе в порог 27-3 лежит большой надводный камень. Выход из пор. 27-3 в скальном сужении длиной около 70 м. Сразу за выходом из сужения, ниже устья притока р. Дара-од надо пристать к ПБ для просмотра следующего участка - порогов 27-4,5,6. Ширина русла реки здесь около 80 м. ЛБ - отвесная скала высотой ~200 м. ПБ - гряда камней. Река делится на две протоки. В левой больше воды, но и больше камней. В правой - воды меньше, но зато слабее навал воды на камни. Почти у самого ПБ есть относительно "чистый" проход. Длина этого участка около 200 м. Затем протоки сливаются и образуют мощный крутопадающий порог 27-5. Этот порог справа ограничивается большим темным камнем. Порог 27-6 - мощная шивера с пенными ямами и валами до 1,5 м. Открытых камней здесь нет. Следующий порог 27-7 "Медный всадник". У ПБ здесь возвышается черная скала, напоминающая постамент памятнику Петру I. К ЛБ слабый прижим. В основном сливе порога камни. Следующая ступень 27-8 - обычная легкопроходимая шивера. За порогом 27-8 река поворачивает налево. Препятствия на протяжении 1,5 км отсутствуют.
- 28. Слабый прижим к ЛБ.** ЛБ конгломератная стена, ПБ - крупнокаменистая осыпь.
- После этого на протяжении 1,5 км в узком ущелье шиверы средней сложности.
- Ориентиром очередного препятствия (пор 29) служит скальное сужение русла. Высота скал в сужении ~ 20 м. После сужения - улово длиной ~ 40 м. за которым п.29.
- 29. Порог.** Просмотр по ЛБ. Длина 50 м. Похож по структуре на пор. 26: та же шивера на входе, валы до 1 м, та же каменная гребенка на выходе, подводные камни в выходном полтораметровом сливе порога.
- После порога 2 км шивер средней сложности. Затем скальное сужение - щель Кафтар-Гузар. Перед щелью п.30.
- 30. Порог.** От начала порога до входа в щель 100 м. Сам порог сложности не представляет. Крупный камень в центре русла легко обходится справа. В щели препятствий нет. За щелью надо сразу причалить к ЛБ для

просмотра порога. Здесь образовался новый достаточно сложный порог. Русло реки разделено галечниковым островом на 2 части. Основная струя идет по левой протоке. Правая протока почти безводная. ЛБ в начале порога - крутая осыпь, в конце порога - скальная стена, на которую имеется сильный навал воды. В русле крупные камни, затрудняющие маневрирование в протоке. Вход в порог перекрыт каменной гребенкой.

Через 200 м после порога препятствие

31. Порог "Интегральный прижим". Перед ним на ЛБ хорошее место для стоянки. Пор. 31 начинается шиверой, выходя из которой, приходится отгребаться от правобережного прижима. ПБ - конгломератная стена, в которой вода вымыла 2 большие пещеры.

За прижимом русло сужается, начинается мощная шивера с валами до 1.5 м, и через 60 м следует сильнейший прижим к ЛБ, который представляет собой скальную стену высотой ~150 м. Уровень улова у ПБ выше основной струи примерно на 15 см, и вода скатывается из улова в струю.

Далее простой участок ~300 м

32. Порог. Впереди видны крупные глыбы в русле.

33. Порог. Просмотр порога по ЛБ, а основная сложность состоит в прохождении лабиринта камней на входе в порог. ПБ - отвесная скала. У ЛБ в русле много камней, проход между которыми отсутствует. В основном сливе порога под скалой ПБ мощная бочка, в которой может поместиться весь катамаран. Порог требует обязательного просмотра и страховки.

За порогом шивера длиной около 200 м. Впереди за сливом у правого скального отвесного берега виден (почти сливается с берегом) 15-метровый столб - ориентир п.34.

34. Порог "Супер". Слева видна долина впадающего ручья. ЛБ - обрыв высотой 2-3 м, сложенный из конгломерата. Совершенно необходимо причалить к ЛБ до впадения левого притока, чтобы не затянуло в порог. Правая часть порога - мощнейшая струя с валами ~2 м и навалом на глыбы. Прохождение по левой протоке представляется более простым. Сначала идет 1,5 метровый слив, затем 10 метровый участок гладкой воды, заканчивающийся 2-метровым водопадом. Потом еще один гладкий слив, после чего в струе стоит очень мощный 2-метровый пенный вал, образованный на сбое двух струй, идущих от разных берегов. Ниже этого участка 100-метровый плес. За плесом километровый участок, сплошь завитый камнями. ЛБ в начале порога скальная стенка, затем крутая каменная осыпь. В устье левого притока хорошее место для стоянки. Обнос затруднителен. Необходимо подняться по тропе, идущей вдоль ЛБ притока через колючие заросли до второй террасы, затем по тропе до сая, по которой можно спуститься к воде. Длина обноса около 1 км. На террасе есть яблоневые деревья, миндаль, боярышник. Тропа вдоль ЛБ поднимается выше в гору и уходит от реки. Выбраться на тракт можно за 33 препятствием. Здесь относительно пологий склон ПБ, поросший редкими деревьями.

Карта 23. Предустьевая часть р.Обихингоу

13.09 Поехали в обратную сторону. Заезжали в Джиргаталь. Встали на ночевку за Домбрачи на левом берегу Кызыл-Су на соленом ручье. В этот раз ехали через Таджикибад, т.е. по левому берегу, дорога с этой стороны лучше, чем с правого берега.

14.09 Подъехали к границе. Встречают как хороших знакомых. На подъеме на перевал опять сломались. Чинились почти полдня. К вечеру доехали до Уле-Карамыка. Ночевали в доме. Погода и температура с этой стороны перевала - как всегда оставляют желать лучшего. Сильный холодный ветер. Алайская долина - это явно не самое лучшее место Киргизии. Ночью опять чинили машину.

15.09 Проехали Дарауткурбан, из которого, дозвонившись до Сергея Воронина, попросили выслать нам навстречу машину из Бишкека. В п.Кашка-Су, прямо напротив пика Ленина, сломались тормоза. Чинились пол дня и всю ночь. Было разобрано пол машины. Думали - все, доездили. Были предприняты неудачные попытки по нахождению машины до Оша. Ночевали в каком-то подобии гостиницы, предназначенной, судя по всему, для восходителей на пик.

16.09 К раннему утру (по темноте) выехали дальше. Проехали Сары-Таш. Перевал Талдык проезжали, когда было еще темно - очень нескучное занятие. Спуск по долине Гульче - длинный, но дорога хорошая. Проехали п.Гульчу, позвонив из которой выяснили, что машина из Бишкека вышла и будет ждать нас перед Ошем, перевал Чийырчик, на въезде в Ош машины не было. Психологически стало гораздо легче, т.к. из глуши выехали в цивилизацию, да и машина, плохо ли - хорошо ли, но ехала, не говоря уж об еще одной, высланной нам навстречу. Пообедали, сходили на Ошский базар и, выехав из Оша, почти сразу встретились с высланной нам на подмогу машиной фирмы *Horizon Travel*. Для ускорения движения все участники экспедиции, за исключением руководителя, который остался в кабине ГАЗ-66, пересели в знакомый по 2001 году ЗИЛ. Встали на короткую ночевку за вторым "узбекским аппендиксом", т.е. относительно недалеко от Кочкор-Аты.

17.09 Проехали Таш-Кумыр, Кара-Куль, Токтогульское водохранилище, в Токтогуле подкупили форели и поехали на перевал с красивым названием Ала-Бель. Дался он нашему ГАЗ-66 не легко, пришлось цепляться к ЗИЛу, но зато на Тюашу заехали без чьей-то помощи. В Бишкек приехали в 24.00, т.е. до поезда оставалось чуть более полусуток.

18.09 Сергей Воронин организовал отличную сауну, в которой мы хорошо расслабились. Немного поспали, закупили продуктов на дорогу и в 13.25 мы, благополучно погрузившись на поезд, выехали в Оренбург.

10. Информация об основных "точках пути" (waypoints)

При подготовке к маршруту мы использовали двухкилометровые карты по соответствующему району Тянь-Шаня и километровые карты Таджикистана. Таким образом, базовые точки по всей нитке маршрута, особенно по Муксу, были сброшены в *GPS Garmin eTrex* еще дома. На маршруте мы только зафиксировали точные координаты определяющих препятствий, если таковые были неизвестны, и места стоянок. Основная обработка, как обычно, с учетом наличия карт и точных координат реальных точек (снятых на местности), была произведена уже по приезду домой.

Name	Latitude	Longitude	Alt(m)
25-26-27.08	42 05 41,8	74 07 06,1	1996
Начало	42 06 32,1	74 05 52,3	2049
Прорыв	42 05 55,8	74 06 54,7	2018
Улова	42 05 32,6	74 07 27,3	1976
Слив	42 05 29,1	74 07 38,2	2018
Мост	42 05 16,8	74 08 05,7	1961
Ихтиозавр	42 05 01,8	74 08 15,2	2002
Лестница	42 04 41,4	74 08 13,2	1955
27-28.08	42 04 19,7	74 08 30,0	1943
Моби Дик	42 01 52,9	74 09 46,9	1869
28-29.08	41 55 35,0	74 09 14,7	1730
29-30.08	41 49 39,6	74 18 39,3	1457
п.29	41 43 18,5	74 05 24,6	1422
Кашка-у	41 55 23,6	74 10 45,6	1730
Тура-Гоин1	41 55 01,0	74 13 21,0	1704
Тура-Гоин2	41 55 05,7	74 13 42,7	1672
30-31.08	41 43 00,8	73 52 38,1	1137
Камбаратинский	41 47 31,2	73 29 05,2	996
Токтогульский	41 46 03,2	73 17 30,8	904
31.08-01.09	41 46 57,3	73 23 53,7	924

Таблица 1. Тянь-Шаньские точки маршрута

Name	Latitude	Longitude	Alt(m)
7-8.09	38 47 54,7	71 13 31,6	2262
8-9.09	38 48 40,0	71 06 58,3	2153
Санговакский-2	38 51 57,6	71 06 10,1	2051
Килиманджарски	38 53 22,8	71 04 48,4	2005
Лянгарский	38 53 53,5	71 03 47,8	
Лжеалисурхонск	38 54 09,0	71 00 13,9	1939
Алисурхонский	38 54 11,8	70 59 59,5	1932
Рагноусский	38 53 57,3	70 58 23,5	1953
10-11.09	38 50 34,5	70 51 49,0	1824
Лянгарский	38 42 26,7	70 31 16,9	1630
Езгандский	38 42 44,7	70 26 43,2	1645
Голубое озеро	38 50 02,9	70 12 07,4	1436

Таблица 2. Памирские точки маршрута

Примечания:

- если в поле "Название" указано препятствие, то координаты относятся к точке входа (чаще всего места чалки) в данное препятствие;
- у пор.Лянгарский не указана высота над уровнем моря, т.к. координаты этой точки взяты с карты в связи с тем, что у этого порога есть четкий ориентир - р.Лянгар и поэтому на маршруте реальную точку мы не ставили.

11. Аварийные выходы с маршрута

Аварийные выходы на данном маршруте осуществимы следующим образом:

<u>Участок пути</u>	<u>Вариант выхода</u>
р.Кёкёмерен (верх и середина)	Автодорога п.Арал - трасса Ош-Бишкек
р.Кёкёмерен (низ) и р.Нарын	Трасса Ош-Бишкек
р. Обихингоу	Трасса Душанбе - Хорог

12. Техническое обеспечение группы

Радиостанция “*Motorola - GP - 300*” - 3 шт.
 Видеокамера “*Sony*” - 2 шт.
 Фотоаппараты - 3 шт.
 Комплект аккумуляторов и
 зарядных устройств - 2
GPS "GARMIN eTrex" - 1 шт.

13. Весовые характеристики груза на 1-го участника

№	Характер груза	Вес (в кг.)
1	общественное	16.7
2	продукты питания	19.3
3	личное снаряжение	14.0
	Итого:	50.0

14. Итоги, выводы и рекомендации

О планировании и графике движения

1. О причинах изменения уже было написано в разделе "О причинах изменения маршрута". Активная часть запланированного маршрута - "рр. Кёкёмерен - Нарын - Муксу - Обихингоу" и соответствующий ему график были вполне реальны для вышедшей в поход группы, но для не такого уровня воды. Графики движения групп по р.Обихингоу группы МП "Средства сплава" (см. статью Н.Батурина в "Вольном ветре" №2(5), 1992г.) и по р.Муксу совместной советско-новозеландско-англо-американской группы (см. статью Ю.Карпенко, "Турист"№4, 1990г.) подтверждают этот план, но, опять таки, уровень воды был у них ниже. Стоит отметить, что обе группы и ходили по срокам позже. А вот на переезды надо было планировать, даже с учетом нормальной машины, больше времени. У нас было запланировано на переезд от Обихингоу до Бишкека два дня, это возможно на данный момент времени скорее теоретически. Реально же надо планировать не менее 4-ех дней. Если же говорить о переезде от Бишкека под перевал Терс-Агар (м/с Алтын-Мазар, р.Муксу), то необходимо не менее 3-ех дней.
2. Реальными (при наличии у группы соответствующего опыта) считаем прохождение:
 - Кёкёмерена - Нарына - за 4-5 дней;
 - Обихингоу - за 5-6 дней (очень многое будет зависеть от уровня воды, т.к. то, что мы видели на реке в районе пор.34 "Супер", не вызывало никакого желания прохождения).

О погоде, уровне воды и сложности определяющих препятствий

3. На реках Памира (Обихингоу и Муксу, последняя судя только по устью), по сравнению со знакомыми нам реками Тянь-Шаня, более выражено ледниковое питание, и, соответственно при стоящей жаркой погоде наблюдается и более высокий уровень воды, и более резкий ее рост при повышении температуры. Но это немудрено, т.к. ледники, находящиеся в верховьях основных памирских рек, являются гораздо более крупными, нежели у аналогичных тянь-шаньских (может быть, разве что, кроме Сары-Джаза). Стоит также учитывать и общее потепление климата. С учетом вышесказанного мы бы рекомендовали на Памир идти после 15-20 сентября, т.к. иначе (если говорить о Обихингоу и Муксу) есть большая вероятность попасть на большую воду, а с учетом специфики этих рек придется, скорее всего, заниматься обносами или просто уходить с реки. С тянь-шаньскими реками в этом смысле немного попроще.

4. р.Кёкёмерен. На этой реке сначала наблюдался уровень воды чуть выше среднего, а на нижнем участке (из-за прошедших в верховьях дождей) - высокий. Если сложность препятствий верхнего участка осталась почти такой же, как и в 2001г. (может чуть меньше, а может они были нам уже знакомы). То препятствия нижнего участка явно увеличились по сложности. Так, вместо двух препятствий *5B* и *5C* (это п.35 и п.36 по сквозной нумерации), мы можем выделить только одно сплошное, длиной несколько километров, мощное препятствие, которое имело сложность, по нашему мнению, *6B*.
5. р.Нарын. На этой реке наблюдался средний уровень воды. Мы смогли это оценить по прохождению Камбаратинского каньона, сравнивая его опять таки с 2001г. В этот раз он был проще, не было той мощи, которая была в позапрошлом году. Но, опять таки, мы бы не стали выделять в нем отдельные препятствия, так как граница между ними очень условна и скорее это ступени или каскады одного препятствия. Может быть при более низкой воде и можно будет выделить отдельные препятствия, но по нашему мнению даже в среднюю воду его сложность не менее *6A*.
6. р.Обихингоу. Погода, как уже не раз говорилось выше, стояла жаркая (около 30⁰). Вода, соответственно, была высокая. Препятствия, судя по имеющимся у нас двум отчетам, сильно изменились. Сначала в тех.описаниях приводились, как достаточно серьезные, те препятствия, которые не представляли особой сложности, затем началось наоборот: те препятствия, которые представлялись достаточно посредственными, оказывались очень даже серьезными. Фактически, с учетом более десятилетнего перерыва отсутствия какой-либо информации о реке, а также с учетом высокого уровня воды, который чем ниже по течению, тем чувствовался все больше и больше, мы шли в режиме «полупервопрохождения». О чем, как минимум, говорят пороги: «Мал.Камикадзе», «Рагноусский», п.60, «Лангарский», да и «Езганский».

О судах

7. Это, как всегда, дело вкуса, но для рек типа Обихингоу и Муксу мы бы все-таки порекомендовали 4-ки, а если все-таки идти на «двойках», то лучше не на спортивно-туристических, т.к., с учетом груза, велика вероятность идти в режиме «подводной лодки».
8. В этот раз фактически не было ситуаций, когда «двойки» чувствовали и вели себя увереннее, нежели «четверка». Если же говорить о пор. «Мал. Камикадзе» (р.Обихингоу), то на «двойке» просто можно там и

остаться, разве что не вынесет после переворота.

О возможных маршрутах

9. Если рассматривать наиболее интересные варианты связки рек Тянь-Шаня и Памира или просто Памира, то они могут быть следующими:
 - рр.Гульча – Куршаб – р.Муксу (ч/з Алтын-Мазар) до р.Сугран – р.Обихингоу;
 - р.Кызыл-Су (интересен участок только от к.Уле-Карамык до устья Муксу, проблема может быть только в том, что он как раз приходится на границу) – р.Муксу (ч/з Алтын-Мазар) до р.Сугран – р.Кызылоб - р.Обихингоу;
 - р. Кызыл-Су – р.Шахли-Су (Рагноу) – р.Обихингоу;
 - р. Сауксай – р.Муксу (ч/з Алтын-Мазар) до р.Сугран – р.Кызылоб – р.Обихингоу;
 - р.Муксу (ч/з Алтын-Мазар) до р.Сугран – р.Кызылоб – р.Обихингоу;
 - р.Муксу (ч/з Алтын-Мазар) – р.Шахли-Су (Рагноу) – р.Обихингоу;
10. Катамаранщикам идти в связке Беляндкиик – Муксу мы бы не рекомендовали, т.к., если идти в августе, начале сентября, то, опять таки «если», на Беляндкиике вода будет, то на Муксу ее будет слишком много, если же идти позднее, то на Беляндкиике ее просто не будет, но зато на Муксу может быть в самый раз.

О стоянках

11. На Кёкёмерене со стоянками, вроде как, проблем нет, а с другой стороны, вдоль реки идет дорога и все штатные места стоянок расположены именно там, где иногда невысокие террасы разделяют реку и дорогу. С дровами для костра проблем не наблюдается.
12. На Нарыне проблем со стоянками, как таковых нет, но зато есть проблема с водой, т.к. из самой реки брать воду для приготовления пищи крайне не желательно, то необходимо вставать на притоках, в которых, кстати, также может быть грязная и мутная вода.
13. На Обихингоу, во-первых, та же проблема с водой, да и со стоянками не очень, т.к. почти сразу после нашего зачаливания к берегу, как из-под земли, появляются местные жители, в основном, естественно, дети. Отношение к туристам очень хорошее. К нам несколько раз, когда мы стояли в относительной близости от населенных пунктов, приходил так называемый «старший» кишлака и говорил, что если будут какие-то проблемы, то чтобы обращались к нему. Мало того, в определенный момент времени, когда нам они несколько начинали надоедать своим присутствием и заинтересованностью в любых наших действиях, этот «старший» говорил буквально одно – два слово

и все исчезали, как будто их тут и не было. На нижнем участке, в связи с тем, что река течет в ярко выраженном ущелье, проблем со стоянками, безусловно, больше. В тех.описании говорится об этих местах. Одно из них – это так называемое «Голубое озеро», на котором мы ночевали, когда ехали «туда». Это что-то типа мини-пансионата, который огорожен со всех сторон забором, а внутри – настоящий оазис с расположенным по середине небольшим озером.

Об обносе груза и базовых лагерях

14. На Кёкёмерене без груза желательно прохождение следующих участков:
- Верхнего ущелья. При этом базовые лагеря можно устанавливать в следующих местах: между пор. "Прорыв" и "Слив", чуть выше "Ихтиозавра", ниже "Лестницы";
 - пор. "Моби-Дик";
 - "Второго каньона". Базовый лагерь - на террасе в начале или конце каньона;
 - "Третьего каньона". Базовый лагерь - между "Тура-Гоин-1" и "Тура-Гоин-2".
15. На Нарыне – это, если говорить о Камбаратинском каньоне, это скорее всего бессмысленное и очень трудоемкое мероприятие.
16. На Обихингоу груз обносить лучше всего на всех порогах выше 6А. Базовые лагеря понадобятся, по нашему мнению, только при прохождении нижнего участка реки.

О радиальных выходах

17. На р.Обихингоу радиальные выходы возможны следующие: вверх по самой Обихингоу, по ее притокам р.Писоида (до озера), р.Обимазор (до древних могильников), р.Рагноу (до каньона). Святой могильник есть и прямо около к.Лянгар.

О страховке

18. Организация страховки производилась по классической схеме - при прохождении первым судном препятствия в его конце ставились страхующие с "морковками", а затем, при необходимости, осуществлялась и страховка "с воды".
19. Страховка производилась только на порогах категорий сложности 5С, 6А, 6В и 6С. Это, естественно, не производилось на тех участках, где организация страховки была, мягко говоря, затруднительна и где из-за протяженности препятствия время и силы, затраченные на организацию страховки, были бы несоизмеримы с возможной отдачей:

- р. Кёкёмерен. Нижнее ущелье (по причине протяженности);
- р. Нарын. Каньон "Камбаратинский";
- р.Обихингоу. Пор. «Малый камикадзе» (по причине отсутствия объективной информации и затруднительности организации). В случае планирования прохождения этого порога считаем, что его необходимо разведать в случае любого уровня воды.

На этих участках осуществлялась взаимостраховка с воды.

Об экипажах

20.На Кёкёмерене произошло единственное изменение состава экипажей: Моисеев С., идущий на К2-1 поменялся местами с Хайрутдиновым Н., идущим на К4.

О продуктах и питании

21.Для расчета необходимого количества продуктов мы использовали раскладку, проверенную в походах предыдущих годов. Также закупались, по возможности, овощи, фрукты и лепешки.

22.На Кёкёмерене, особенно на нижнем участке, рекомендуем половить рыбу. Нам же, в связи с подъёмом воды, это не удалось сделать, хотя мы в этот раз на это и рассчитывали.

О транспорте

23.При посадке в поезд, следующий из Бишкека в Россию следует иметь в виду, что иногда на некоторых из трех выходов к перрону стоят контролеры, взвешивающие багаж и при превышении 35 кг требующие дополнительную плату.

- Для совершения заброски к началу маршрута, внутримаршрутных переездов и выезда с маршрута мы использовали машины фирмы "Horizon Travel" (720017, Кыргызстан, г. Бишкек, ул. Уметалиева, 27, тел.: +996 312 645572, факс/тел.: +996 312 645147, e-mail: horizon@elcat.kg, <http://www.horizon.elcat.kg>). Можем также порекомендовать фирму «Asia – Mountains», e-mail: asiam2003@mail.ru (г.Бишкек, г.Ош) и фирму «Сайёх», sayoh@netrt.org (г.Душанбе).

24.Ориентировочная стоимость: экспедиционный ЗИЛ - 0,5евро; Камаз - 0.6 евро; ГАЗ-66 - 0.4 евро/км.; УАЗ - 0.3 евро/км.

25.Некоторые участки внутримаршрутных переездов и их расстояние:

- Бишкек - Ош -750 км.
- Ош - Сары Таш - 200 км.
- Сары Таш – Карамык (граница м/у Кирг и Тадж) 150.
- Карамык - устье Муксу около 65.
- Устье Муксу - устье Обихингоу -150.

- Устье Обихингоу - верховья около 150 км.
- Сары-Таш - оз Каракуль - долина р.Кокуйбель – пер. Тохтакорум (на Беляндкиик) - около 250 км.
- Токтогульский мост - г. Бишкек - 300км

О границах, визах, валюте и отношениях с местными властями

26. Нам пришлось в общей сложности 3 раза пересекать границу (в одну сторону): Россия – Казахстан – Кыргызстан – Таджикистан. Если первые два раза это происходило на железной дороге, то третий раз, границу между Кыргызстаном и Таджикистаном – на автомобиле. Места там достаточно глухие, т.е. это не памирская трасса Ош-Хорог. Соответственно в Бишкеке Сергей Воронин оформил нам разрешение на пребывание в погранзоне (Алайская долина). Дорога в месте пересечения кыргызо-таджикской границы достаточно плохая, т.к. в этом месте дорога идет через перевал. Хотя местное население, в основном это жители из близлежащих населенных пунктов, умудряется ездить даже на легковом транспорте, хотя у некоторых участников нашего путешествия на обратном пути не выдержали нервы и они предпочли идти пешком – дорога узкая и рядом обрыв.
27. Кыргызстан. Валюту лучше поменять в Бишкеке, лучше с запасом, хотя это достаточно легко можно сделать и в Оше и в других крупных населенных пунктах. Иногда можно расплатиться даже рублями, но по невыгодному курсу. Что иметь с собой – доллары, евро или рубли - разницы большой нет. Хотя с заменой евро в небольших населенных пунктах вполне возможно, что могут возникнуть проблемы, т.к. этот вид валюты все-таки еще не так широко распространен. Мы брали с собой только доллары.
28. Таджикистан. Валюту можно поменять в Оше, что мы и сделали, но ближе к границе ее можно поменять в Дараут-Кургане и в Джиргатале. Хотя между этими населенными пунктами часто можно расплачиваться обеими валютами. По крайней мере на территории Таджикистана мы несколько раз рассчитывались и кыргызскими деньгами.
29. При пересечении границы в районе м/с Алтын-Мазар вполне возможно, что могут возникнуть проблемы и с той, и с другой стороны по причине отсутствия пропускного пункта. Если со стороны Кыргызстана они будут непосредственно на м/с или на ее подходе, то со стороны Таджикистана они могут возникнуть гораздо ниже по течению Муксу, т.к. таджикские посты расположены именно там. И если со стороны Кыргызстана их можно решить заранее, зайдя к пограничникам в Дараут-Кургане (а еще лучше сначала в Оше), то как решать эту проблему заранее с таджикской стороной – это вопрос открытый. Есть три варианта:
- обращение к соответствующим органам в г. Душанбе;

- обращение в тур.фирмы Таджикистана, но как они смогут переправить документы и как с ними за это рассчитываться – это тоже вопрос;
 - вполне возможно, что если иметь хоть какие-то сопроводительные письма из России и Кыргызстана, то можно рискнуть и на «дикий» вариант, но есть шанс застрять на неопределенное время в связи с пересечением границы в непредназначенном для этого месте, а это уже административно наказуемо, а соответственно придется долго «разговаривать» и, в конце концов, платить неизвестную сумму денег.
30. На Ошском рынке велика вероятность быть проверенными местными внутренними органами, но если документы все в порядке, то проблем возникнуть не должно. Тем не менее, лучше ходить не меньше, чем по три человека.
31. В Таджикистане почти повсеместно встречаются различные "следы" относительно недавно закончившейся войны (например, вот такие см. **Фото 81**), но тем не менее каких-либо проблем мы не испытывали, мало того, при общении с местными властями (милиция, пограничники, гос.безопасность) и населением все относились к нам очень доброжелательно. Очень рекомендуем при заезде в любой район и возможности "поприветствовать" районные отделы МВД, ГБ и т.д. обязательно сделать это, так как иначе, вполне возможно, можно поиметь проблемы, а так - мы все время находились под невидимым контролем, что нам, впрочем, совершенно не мешало, а иногда и помогало. При общении с гэбистом в Джиргатале - молодым парнем, мы выяснили, что вообще-то, вроде как, всем иностранным туристам надо отмечаться и брать какие-то разрешения в Душанбе, а так как мы заехали с другой стороны, то что тут с нами поделаешь, хотя, насколько мы поняли, все это очень не отрегулировано и, вполне возможно, толком нигде не расписано. Так представители всех трех силовых структур, встретившихся нам в Джиргатале, говорили нам, что вот именно у них то отмечаться обязательно. Гаишники же и разные вет-сан-проверщики хотели, как и положено, получить какую-нибудь мзду.

Техническое обеспечение

32. На маршрутах, аналогичных пройденному, необходимо иметь:
- радиостанции (лучше 144МГц) на каждом судне;
 - фотоаппарат (как минимум один на каждом судне);
 - видеокамеру (при отсутствии пеших переходов - лучше две).
33. Рекомендуем иметь на маршруте GPS. При подготовке к походу планирование будет более точным и полным. Что лично мы уже делаем в течение последних четырех лет.

О наших достижениях

34. **Впервые, насколько нам известно, совершена связка следующих рек Тянь-Шаня и Памира: Кёкёмерена - Нарына и Обихингоу.**
35. **рр.Кёкёмерен и Нарын пройдены полностью за 5 дней.**
36. **На р.Обихингоу в условиях большой воды пройдены определяющие препятствия верхнего и среднего участков за 3 дня.**
37. **На р.Обихингоу осуществлено первопрохождение двух новых порогов: порога «Рагноусский» (6А) и порога «Лангарский» (6В). Пройден сильно изменившийся порог «Малый Камикадзе» (6С), который бы имело смысл переименовать в «Большой Камикадзе» ☺.**
38. **По Тянь-Шаню и Памиру проехано 2 тысячи 800 километров.**
39. **Таким образом, поставленная цель: побывать на Памире, предварительно «размявшись» на Тянь-Шане, была успешно выполнена!**



Фото 81. Такой подбитой и сожженной бронетехники по тракту Душанбе-Хорог встречается достаточное количество

15. Список источников

1. Водные маршруты СССР. Азиатская часть. -М: Физкультура и спорт, 1976, 160с.
2. Отчет по рр. Беаяндкиик - Сельдара - Муксу - Сурхоб, август - сентябрь 1981, рук.Чижов Н.Н., №4207 Библ. МГЦКТ. 1981.
3. Отчет по рр. Беаяндкиик - Сельдара - Муксу - Сурхоб, сентябрь-октябрь 1983, рук.Папуш С.П., №4851 Библ. МГЦКТ, 1988.
4. Отчет по р. Обихингоу, август - сентябрь 1982, рук. Ермошин Н.И., №4410 Библ. МГЦКТ, 1984.
5. Техническое описание р. Обихингоу, №4510 Библ. МГЦКТ.
6. Отчет по рр. Кёкёмерен - Чонг-Кемин - Мал.Нарын - Бол.Нарын - Нарын, август - сентябрь 2001г, рук. Верхотуров М.А., <http://vmk.ugatu.ac.ru/tourism>
7. Краснов А., Демиденко А., Леонтьев Г. Киргизоб и Обихингоу. «Ветер странствий», №20, 1985.
8. Батурин Н. Река Обихингоу. Препятствие №34. Газета «Вольный ветер» №2(5), 1992г.
9. Карпенко Ю. Мы покорили тебя Муксу. Турист № 4, 1990.
10. Картографический материал университета Беркли (U.C. Berkeley Libraries), <http://www.lib.berkeley.edu/EART/topo.html>