



ОТЧЕТ №52/2014 5 к.с. (водный) р. Кекемерен, р. Чон-Кемин, Тянь-Шань (Киргизия)

**О ПРОХОЖДЕНИИ ВОДНОГО ТУРИСТСКОГО  
СПОРТИВНОГО МАРШРУТА ПЯТОЙ КАТЕГОРИИ  
СЛОЖНОСТИ ПО РАЙОНУ ТЯНЬ-ШАНЬ (КИРГИЗИЯ):  
Г. МОСКВА – Г. БИШКЕК (САМОЛЕТ) – Р. КЕКЕМЕРЕН  
П. ВОСЬМОГО МАРТА, (ВАХТОВКА) – П. АРАЛ  
(СПЛАВ) – Р. ЧОН-КЕМИН ВЫШЕ ПОРОГА ГАБАРИТ  
(ВАХТОВКА) – МОСТ ПЕРЕД ПРАВЫМ ПРИТОКОМ Р.  
КАШКА-СУУ (СПЛАВ) – Г. КАРАКОЛ (ВАХТОВКА) – Г.  
БИШКЕК (ВАХТОВКА) – Г. МОСКВА (САМОЛЕТ)**

В период — с 19.09.2014 по 05.10.2014 г.

**Маршрутная книжка № 52/2014**

**Руководитель группы: Любимов А. В.**

**моб. тел. +7-925-123-99-04**

**E-mail: [cherepaha1982@mail.ru](mailto:cherepaha1982@mail.ru)**

**Маршрутно-квалификационная комиссия рассмотрела отчет и считает, что маршрут  
может быть зачтен всем участникам и руководителю 5 категорией сложности.**

---

**Отчет использовать в библиотеке**

**Судья по виду** \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ /

**Председатель МКК ФСТМО** \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ /



## СОДЕРЖАНИЕ

<b>РАЗДЕЛ 1. ПАСПОРТ СПОРТИВНОГО МАРШРУТА .....</b>	<b>3</b>
<b>РАЗДЕЛ 2. ОПРЕДЕЛЯЮЩИЕ ПРЕПЯТСТВИЯ МАРШРУТА .....</b>	<b>5</b>
<b>РАЗДЕЛ 3. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ О МАРШРУТЕ .....</b>	<b>6</b>
3.1. Состав группы.....	6
3.2. Общая идея маршрута, организация и особенности.....	6
3.3. Варианты подъезда и отъезда .....	7
3.4. Пересечение границы и пребывание на территории Киргизии .....	7
3.5. Перевозка багажа .....	8
3.6. Заповедник .....	8
3.7. Информация о погранзоне .....	8
3.8. Регистрация в МЧС.....	9
3.9. Страхование жизни и здоровья участников.....	9
3.9.1. Связь на маршруте .....	9
3.10. Аварийные выходы с маршрута.....	9
3.11. Изменения маршрута и их причины .....	9
3.12. Характеристика района путешествия .....	9
3.12.1. Географическая характеристика района .....	9
3.12.2. Туристская характеристика .....	10
3.12.3. Сведения о маршруте путешествия .....	11
3.12.4. График движения.....	12
<b>РАЗДЕЛ 4. ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ МАРШРУТА .....</b>	<b>13</b>
<b>РАЗДЕЛ 5. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ, ОПАСНЫЕ УЧАСТКИ НА МАРШРУТЕ .....</b>	<b>27</b>
<b>РАЗДЕЛ 6. СНАРЯЖЕНИЕ.....</b>	<b>28</b>
6.1. Специальное снаряжение.....	28
6.2. Ремонтный набор .....	28
6.3. Лагерное снаряжение и костровой набор .....	28
6.4. Аптечка.....	28
6.5. Средства фотосъемки и видео фиксации .....	28
6.6. Личные вещи .....	28
6.7. Продукты питания.....	29
<b>РАЗДЕЛ 7. ПЕРЕЧЕНЬ ИНТЕРЕСНЫХ ПРИРОДНЫХ, ИСТОРИЧЕСКИХ И ДР. ОБЪЕКТОВ. ...</b>	<b>30</b>
<b>РАЗДЕЛ 8. СМЕТА ПУТЕШЕСТВИЯ.....</b>	<b>31</b>
<b>РАЗДЕЛ 9. ИТОГИ, ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРОХОЖДЕНИЮ МАРШРУТА .....</b>	<b>32</b>
<b>РАЗДЕЛ 10. КАРТОГРАФИЧЕСКИЙ МАТЕРИАЛ .....</b>	<b>33</b>
<b>РАЗДЕЛ 11. СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ.....</b>	<b>36</b>
<b>РАЗДЕЛ 12. СПИСОК ПРИЛОЖЕНИЙ .....</b>	<b>37</b>
<b>ПРИЛОЖЕНИЕ 1 .....</b>	<b>38</b>
<b>ПРИЛОЖЕНИЕ 2 .....</b>	<b>62</b>



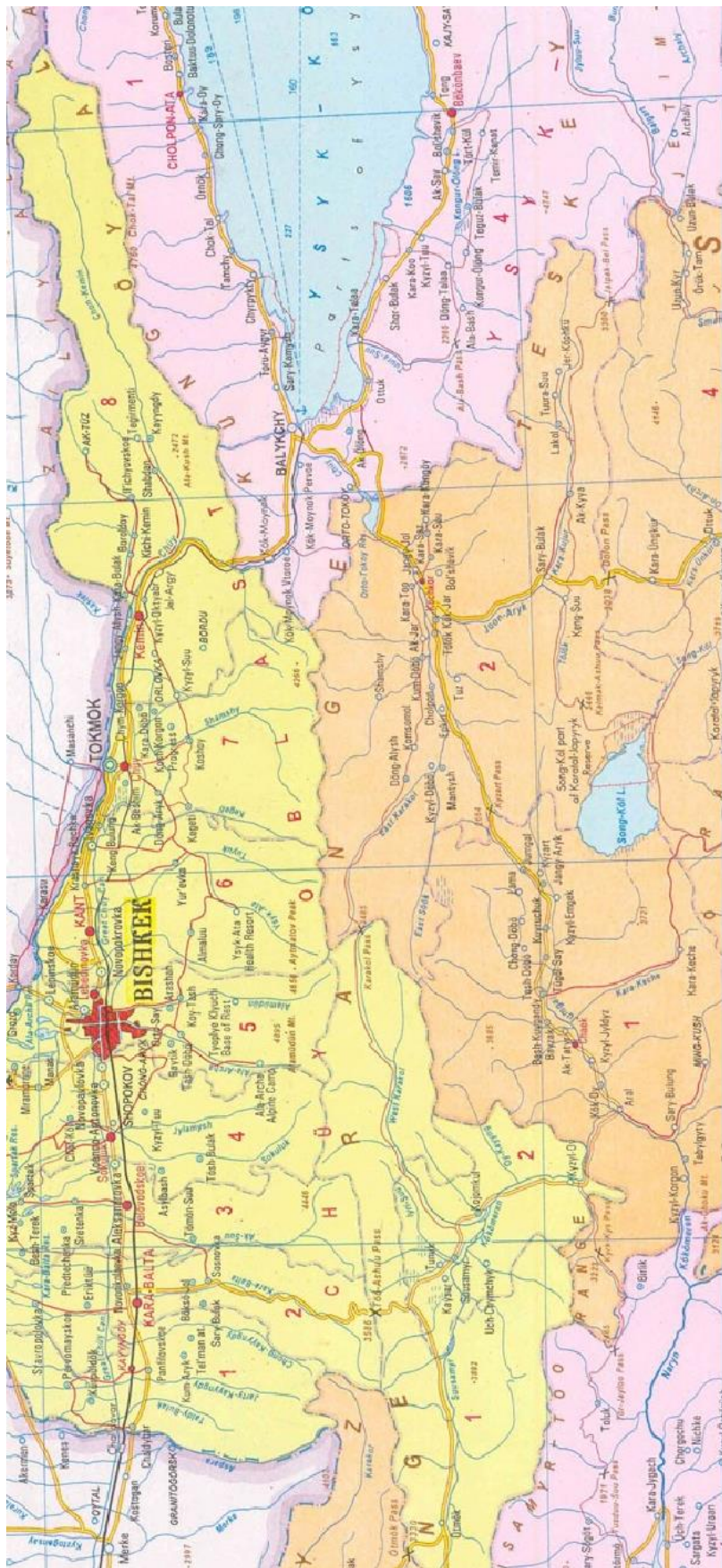
## РАЗДЕЛ 1. ПАСПОРТ СПОРТИВНОГО МАРШРУТА

Таблица 1.1 Паспорт спортивного маршрута

Вид туризма	Водный
Проводящая организация	Федерация спортивного туризма Московской области Юридический адрес: 141200, Московская область, г. Пушкино, Московский проспект, д. 57, корп. 2, офис V тел: +7-495-399-56-15
Район проведения	Республика Киргизия, Тянь-Шань
Категория сложности	5
Сроки проведения	с 19.09.2014 по 05.10.2014 г.
МКК	Маршрутная книжка №52/2014-10 человек МКК ФСТМО шифр 150-00-455530020
Средства сплава	Катамаран 2-х местный - 1 шт. - "Белрафт" 2Т V=650 л, К2-1; Катамаран 4-х местный - 1 шт. "РафтмастерFox-400" V=2600 л, К4-2; Катамаран 4-х местный - 1 шт. "Белрафт" 2Т V=2300 л, К4-2
Подробная нитка маршрута	г. Москва – г. Бишкек (самолет) – р. Кекемерен п. Восьмого Марта, (вахтовка) – п. Арал (сплав) – р. Чон-Кемин выше порога Габарит (вахтовка) – мост перед правым притоком р. Кашка-Суу (сплав) – г. Каракол (вахтовка) – г. Бишкек (вахтовка) – г. Москва (самолет)
Протяженность активной части маршрута, км Заявленная/фактическая	230/120
Количество ходовых дней	8
Уровень воды	Низкий
метеоусловия	Солнечно +15-22 (1-5 день) ночью 4 дня ливень, солнечно, ветер +12-18 (6-8 день)
Отметка ПСС	Туроператор "Горизонт Тревел", на протяжении всего маршрута машина сопровождения, сотовая связь работала почти везде)
Адрес хранения отчета	Библиотека ФСТМО (г. Королев, турклуб "Абрис", ул. Коминтерна, д. 14)
Ссылка на фильм	<a href="http://www.youtube.com/watch?v=LldxzF-jr0o">http://www.youtube.com/watch?v=LldxzF-jr0o</a>



Рисунок 1.1 Обзорная карта региона







## РАЗДЕЛ 2. ОПРЕДЕЛЯЮЩИЕ ПРЕПЯТСТВИЯ МАРШРУТА

Таблица 2.1 Определяющие препятствия маршрута

№	Название препятствия	Категория сложности обычно	Категория сложности у нас	Ориентир
Р.Кекемерен				
1.	Пор. Прорыв	5C	5B	несильный прижим к высокой отвесной скальной стенке лб, на ПП
2.	Пор. Слив	5C	5A	
3.	Пор. Мост	5B	5B	мост
4.	Пор. Лестница	6B	6A	ЛП, затем ПП и чалка перед порогом
5.	Пор. Моби-Дик	5C	5C	
6.	Пор. Кашкасу	5C	5B	огромный красноватый камень
7.	Пор. Тура-Гоин 2	6B	6A	статуя горного козла на пб
Р. Чон-Кемин				
8.	Пор. Каменоломня	5C	5A	В начале порога хаотически набросаны крупные обливные и полубливные камни, отдельные сливы с бочками. На правом повороте прижим к скале левого берега. Метров через 20 после прижима начинается шивера длиной 250-300 м.
9.	Пор. Ералаш	6B	6A	В конце этой шиверы после отвесной скалы правого берега нужно зачалиться в устье безымянного правого притока правого берега
10.	Пор. Мельница	5C	5B	Шиверно-порожистый участок от "Придорожного камня" - большого обработанного водой валуна - до порога "Мельница" заканчивается после незначительного правого поворота шиверой-порогом, незначительным левым поворотом и большим обломком скалы у правого берега. За скалой можно пристать для просмотра п. Мельница
11.	Пор. Баня	5B	5A	После порога простой участок длиной 50 м. На очередном правом повороте начинается п. Баня
12.	Пор. Повицкого	5C	5B	На правом берегу над порогом находится памятник В.Повицкому, погибшему при прохождении реки 13.08.1979 г.
13.	Пор. Зеленый	6C	6A	Отмель на правом берегу, после чего река входит в каньон
14.	8й каньон	5C	5B	После каньона 7



## РАЗДЕЛ 3. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ О МАРШРУТЕ

### 3.1. Состав группы

Таблица 3.1 Состав группы

№ п/п	Фамилия, имя, отчество	Год рожд	Туристская подготовка, походы, совершенные по данному виду туризма	Обязанности в группе, распределение по средствам сплава
1	Любимов А.В.	1982	5у: Дзорагет, Бий-Хем, Башкаус-Чулышман р.Нейден. 6У-р.Мараньон; 2р – Мста; 3р – Риони, 4р – Жоиболок-Ока	Рук-ль, К4-1
2	Галедин И. В.	1987	5у: Бий-Хем, Башкаус-Чулышман р.Нейден. 6У-р.Мараньон	К4-1, реммастер
3	Жарин Р. В.	1990	5у: р. Шавла-Аргут-Катунь, Б.Лаба-М.Лаба-Уруштен-Белая; 6у: Башкаус	Завхоз, кэп К4-1
4	Каненков А. В.	1960	5У-р.ЛабаБелая, р.Б.Сумульта	Медик, Дневник, К4-1
5	Самойлюк С. В	1967	5у: Башкаус-Чулышман	К4-2
6	Творогов А. В.	1962	5у: Дзорагет, Бий-Хем, Башкаус-Чулышман р.Китой, Жоиболок-Ока. 6У-р.Мараньон, Ганга-Алакнанда-Багирати	Гл. Завхоз, видео, кэп К4-2
7	Зареченский М. К.	1958	4у: Утулик, Чуя-Катунь, 5у: Чаткал 4р: Чая, Зунмурин	К4-2, фото
8	Кузнецов А. А	1958	4у: Зунмурин, Чуя-Катунь, 5у: Чаткал	К4-2
9	Кубарев С. Н.	1956	5у: Дзорагет, Башкаус-Чулышман р.Нейден.	К2-1
10	Юдин В. И.	1959	5у: Моячин, Чулышман, Китой, Башкаус, Дзорагет	К2-1

### 3.2. Общая идея маршрута, организация и особенности.

Группа сложилась на базе ТК Орбита. Некоторые участники ходят вместе в походы уже давно, а некоторые, хотя и знакомые по другим совместным мероприятиям, присоединились только сейчас. Для оценки возможностей команды и оценки уровня технической готовности и физической формы, были проведены следующие мероприятия:

- 3 тренировки на подмосковной реке Воря (упор был сделан на отработку способов страховки, при прохождении водных препятствий);
- Поход на июньские праздники Красненькая и Кутсайоки.

Средняя Азия и давно желанная – за исключением четырех человек для группы это был первый среднеазиатский водный поход. Выбор маршрута был определяющим в определении срока похода – конец сентября.

Маршрут для знакомства с Азией, как и любым регионом, должен быть хорошо известным и подробно описанным, с хорошей транспортной доступностью, с относительно простым аварийным выходом.

Маршрут по рекам Кекемерен и Чон-Кемин подходит под все эти требования и удачно дополняется машиной сопровождения - что скорее плюс для первого азиатского похода. Последовательность прохождения рек – Кекемерен и затем Чон-Кемин – логична, т.к. Чон-Кемин является более



технически сложной рекой. Однако при данной последовательности была вероятность угодить в долине Чон-Кемина, являющейся более холодной, в неблагоприятные погодные условия.

Путешествие имело следующие цели:

- Приобретение опыта сплава на катамаранах по горным рекам Средней Азии;
- Проверка психологической совместимости группы;
- Ознакомление с новым регионом.

### 3.3. Варианты подъезда и отъезда

Транспорт из Москвы до района похода – авиа или железнодорожный.

Вариант самолёта подразумевает перелёт до Бишкека. Перелёт занимает около 4 часов плюс 2 часа разницы во времени. Соответственно, на пути обратно разница во времени сокращает относительную продолжительность полёта на те же 2 часа. Рейсы Москва-Бишкек совершают достаточно много авиакомпаний. Мы летели "туда и обратно" Аэрофлотом, всё по расписанию.

Поездом также можно добраться напрямую из Москвы до Бишкека или Алма-Аты за 3-4 дня. Но начитавшись красочных описаний путешествий в среднеазиатском поезде, отказались от данного вида транспорта.

Для заброски в начало активной части маршрута, переброски между реками и возвращения в Бишкек удобно использовать машину сопровождения. Доводы в её пользу такие. Во-первых, машина сопровождения получается дешевле, чем заказ транспорта на заброску-переброску-выброску, и надёжнее, чем искать его на месте. Во-вторых, машина сопровождения позволяет сэкономить время на сбор вещей, что важно при коротком теплом периоде, сплавливаясь без вещей, что особенно ценно на слаломных участках и при обносах. Кроме того, при правильном подходе водитель на время похода становится проводником и гидом группы, помогает в общении с местными.

Было ясно, что для организации транспорта и решения других организационных вопросов нужна помощь с киргизской стороны. Мы общались с Равилем Темиргалиевым (фирма Gulsina, [info\\_trips@mail.ru](mailto:info_trips@mail.ru), +996555252534+996555252534, +996773694980+996773694980) и Сергеем Ворониным (фирма Horizont Travel, [horizon3@elcat.kg](mailto:horizon3@elcat.kg), раб. телефон: +996 312 358519, моб. +996 772 950160+996 772 950160 и +996552 950160+996552 950160). В результате договорились с фирмой Horizont Travel. Он нашёл нам транспорт с водителем кунговый КАМАЗ с верхним багажником и выдал газовые баллоны (кастрюли и плиту мы приобрели на Ошском рынке. Работой Horizont Travel, мы остались очень довольны, смело можно его рекомендовать всем, как и водителя Владимира.

Уже в Бишкеке познакомились с прекрасными отзывчивыми людьми из Southside Guesthouse. г. Бишкек ул. Сухомлинова, д. 6. [southsidevillareal@gmail.com](mailto:southsidevillareal@gmail.com) +996551021318 +99655109981. Компания предоставляет следующие услуги: помощь в организации индивидуальных туров/программ по Кыргызстану и Таджикистану. Транспортные услуги. Директор Екатерина Борисова

### 3.4. Пересечение границы и пребывание на территории Киргизии

"Граждане России, прибывшие в Киргизию на срок до 90 дней, освобождаются от обязательной регистрации в органах паспортно-визового контроля Киргизии в соответствии с Законом Киргизской Республики "О внешней миграции" от 17 июля 2000г. (с изменениями от 28 июня 2005г). Подтверждением даты прибытия в Киргизию служат проездные билеты или распечатка электронного билета, отметка о пересечении границы, проставленная в загранпаспорт гражданина России в пункте пропуска через государственную границу Киргизии". (Информация с сайта Посольства РФ в РК)



Во избежание сложностей нужно или ехать с загранпаспортом (в аэропорту туда должны поставить штамп о въезде и выезде), или сохранять весь поход (до возвращения в Москву) посадочный талон, выданный на рейс Москва-Бишкек.

### 3.5. Перевозка багажа

Когда вся группа летит в район похода самолётом, вопрос перевозки багажа становится актуальным, поскольку уложиться в нормы бесплатного провоза багажа невозможно, а оплата перевеса вылетает в копеечку – достаточно открыть правила Аэрофлота и посчитать.

Проблему перевеса решали с помощью приглашения 3-х человек в группу сопровождения. В итоге лишним багажом являлись "туда" 4 карандаша, обратно – 3. (стоимость провоза лишнего багажа до 23 кг – 50 евро в рублевом эквиваленте).

Стоит обратить внимание, что рамы катамарана и весла мы упаковали в горнолыжные чехлы и провезли без проблем и предварительных согласований с авиакомпанией.

Кроме самолёта мы рассматривали следующие варианты отправки багажа.

1) Ж/д багажный вагон. Отправку в Бишкек РЖД осуществляет с периодичностью 1 раз в месяц с Казанского вокзала. Обычно багажного вагона выезжает из Москвы в первый четверг месяца, соответственно не позже, чем в среду надо сдать багаж. Стоимость непосредственно отправки составляет 700 руб/10 кг – выходило порядка 15 000 руб в одну сторону. Всё бы ничего, но с этим связаны сложности, как-то: таможить груз при сдаче, растаможить при получении, оформить декларации при пересечении границы и на таможне Киевского вокзала, вписаться в график работы таможни. При правильно оформленных документах, затаможивание и растаможивание груза для физлиц бесплатны (кроме накладных расходов). Но эти хлопоты требуют очень существенных временных затрат. На всякий случай, телефон таможни Киевского вокзала в Москве +7(499)623-6104+7(499)623-6104 .

2) Отправка пассажирским автобусом – очень удобный вариант, предложенный отчетом ТК Перово. Отправка требует минимум действий: привезти вещи к автобусу, заплатить водителю. Цена вопроса 50р/кг – дешевле, чем у РЖД, автобусы ездят еженедельно. Вопрос пересечения границы водитель берёт на себя. Есть определённый риск, но минимизировать последствия его можно за счёт отправки заранее и договорённости с принимающей стороной о хранении до приезда. Ну и ещё одна рекомендация: ярко и одинаково промаркировать все упаковки, написать контакты, дать водителю описание содержимого багажа. Контакты автобусных перевозок: в РФ – Баха (+7(926)282-0866+7(926)282-0866 , +7(906)799-0038+7(906)799-0038 ), в РК – Бакыт (+996779) 509291, Аген (+996779)504819, Динара (+996550)772387.

В результате сравнения вариантов вещи везли с собой авиасообщением (все продукты мы приобретали в Бишкеке).

### 3.6. Заповедник

Река Чон-Кемин протекает по особо охраняемой природной территории государственного природного национального парка "Чон-Кемин". На данный момент для проезда на его территорию надо оплатить сбор в размере 150 сом/чем плюс 100 сом/машина. При заезде в заповедник никто нас не встретил.

### 3.7. Информация о погранзоне

Верховья Чон-Кемина находятся в пограничной зоне, рядом граница с Казахстаном. Разрешения не получали, по словам Сергея Воронина, данную процедуру нужно планировать за 2 месяца до въезда. Для чего необходимо направить список группы. На местности не было обнаружено указателей о въезде в погранзону, но есть подозрение, что лесник на кордоне, выписывавший нам разрешение на въезд в заповедник, подрабатывает пограничником по совместительству.





### 3.8. Регистрация в МЧС

Найти информации о службе МЧС не удалось. Из отчетов нашли следующую информацию: был дан совет задать вопрос про киргизских спасателей А. Кривоносу. По полученной от него информации на лето 2013 года, в случае, когда понадобится вертолёт для эвакуации, все нити приведут к Елене Калашниковой, без указания которой вертолёт не поднимется. Контакты Елены Калашниковой: lena@ak-sai.com, info@ak-sai.com, AK-SAI TRAVEL, +996 312 59-17-59+996 312 59-17-59 /96, +996 312 59-17-90+996 312 59-17-90 , www.ak-sai.com.Связаться с Еленой нам не удалось, но А. Кривонос переслал памятку по выбору страховой компании, от которой зависит согласование спасработ и, как следствие, участие в них вертолёта. Основное: ассистом страховой НЕ должен быть GLOBAL VOYAGER, сумма страхового полиса 10000\$ (высокие горы 20000\$), ещё некоторые условия и список "благонадежных" страховых компаний. Поскольку условия могут меняться со временем, лучше уточнять их перед походом.

### 3.9. Страхование жизни и здоровья участников

Поход проходит по территории другого государства, где не распространяется действие российского полиса обязательного медицинского страхования. Для любого заграничного путешествия, а тем более связанного с активным отдыхом, будет правильным оформить медицинскую страховку.

Мы в очередной раз воспользовались предложением компании "Югория" (которая есть в списке киргизских спасателей). И снова помогала в этом Надежда Константиновна Дуда, телефон +7(926)204-3757+7(926)204-3757 , e-mail duda@ugsk.ru. Страхование по программе "С" с дополнительным условием "спорт", страховая сумма на каждого человека 50 000 евро, компания-асисстанс CLASS assistance.

#### 3.9.1. Связь на маршруте

- Мобильная
- Спутниковая

Наша группа не брала спутниковую связь, в связи с присутствием машины сопровождения и оснащением ее комплектом раций

### 3.10. Аварийные выходы с маршрута.

Вдоль заявленных рек идут автомобильные дороги. Группа шла с поддержкой машины. Также вдоль рек оживленное движение транспорта. Все сплавные участки находятся на небольшом удалении от населенных пунктов (не более 20 км).

### 3.11. Изменения маршрута и их причины

Изменения маршрута были связаны:

- с решением экономии времени на переезд между Кекемереном и Чон-Кемином и закончили сплав ниже пос. Арал. Данное решение позволило, в первый день сплава, провести раскатку на участке реки Кекемерен между Пор. Лестница и пор. Моби-Дик, без прохождения ключевых порогов.
- Чон-Кемин закончили маршрут около правого притока Кашка-Суу, а не в устье реки. Причины: отсутствие спортивного интереса нижнего участка и резко испортилась погода.

### 3.12. Характеристика района путешествия

#### 3.12.1. Географическая характеристика района

Киргизия – бывшая советская республика, не одарённая нефтью, с вытекающими экономическими последствиями. Более 3/4 территории Киргизии занимают горы. Вследствие этого экономика



основывается на сельском хозяйстве и экспорте полезных ископаемых, особенно золота. Основные статданные и общую информацию можно найти в Сети, начав, например, с [Wikipedia.org](http://Wikipedia.org).

Географически Киргизия условно разделена на две части: северо-восточная, большая по площади, лежит в пределах Тянь-Шаня, юго-западная — в пределах Памиро-Алая. Северная часть, тяготеющая к России и Казахстану, имеет центром столицу страны г. Бишкек, южная, с центром в Ош, ближе к центральной Азии. Северные и южные регионы соединены высокороторной автомагистралью Бишкек—Ош.

Русский язык в Киргизии является государственным, его преподают в школе. В северной части Киргизии, где и проходил маршрут, связь с Россией особенно заметна. Причём оттуда заметнее, чем собственно из России. Люди старше 30 лет понимают и говорят по-русски. Русского языка много не только в речи - объявления, вывески, названия пишут по-русски. Наш водитель слушал русскоязычное радио и сказал, что по ТВ вещают российские каналы. Киргизская валюта – киргизский сом. На момент путешествия курс сома составлял 0.67 по отношению к российскому рублю (1 RUB = ~ 1.4 KGS)<sup>1</sup>.

Разница между московским и киргизским (вся территория РК в одном часовом поясе UTC+6) составляет 2 часа (MSK+2).

### 3.12.2. Туристская характеристика

Тянь-Шань (кит. – Небесные горы), горная система в Средней и Центральной Азии, расположенная между 40о и 45о северной широты, 67о и 95о восточной долготы. Западная часть Тянь-Шаня находится преимущественно на территории Киргизстана, Казахстана, Узбекистана и Таджикистана. Протяженность с запада на восток в пределах указанных государств – 1200 км. Тянь-Шань на севере хребтом Борохоро соединяется с горной системой Джунгарского Алатау, а на юге связан с Алайским хребтом системы Гиссаро-Алая. Северными и южными границами западной части Тянь-Шаня обычно считаются Илийская и Ферганская долины. Тянь-Шань состоит из горных цепей, вытянутых преимущественно в широтном или субширотном направлении. Западный Тянь-Шань включает в себя Таласский Алатау, с примыкающими к нему с юго-запада хребтами Чаткальским, Пскемским, Угамским, а также Каратау; хребты, обрамляющие Ферганскую долину, включая юго-западный склон Ферганского хребта, иногда называют юго-западным Тянь-Шанем. Хребты северного и западного Тянь-Шаня постепенно понижаются с востока на запад от 4500-5000 м до 3500-4000 м (хребет Каратау до 2176 м) и отличаются асимметрией: северные склоны, обращенные к Илийской, Чуйской и Таласской котловинам, более длинные, сильно расчлененные ущельями, с относительной высотой до 4000 м и более. Для высокогорий характерны ледниковые формы рельефа (цирки, трог и др.); на склонах ущелий – многочисленные осыпи, по днищам долин – накопления моренных отложений. На высоте 3200-3400 м и выше почти повсеместно распространены многолетнемерзлые горные породы; мощность мерзлых грунтов редко превышает 20-30 м, но в Аксай-Чатыркельской долине – местами более 100 м. В пределах высокогорных впадин встречаются гидролакко- литы, торфяные бугры, на склонах – процессы солифлюкции. В среднегорьях и низкогорьях повсеместны селевые конусы выноса. В пределах Терскей-Алатау, Атбаши и других хребтов значительные площади занимают поверхности выравнивания, а у подножий многих хребтов протягиваются полосы предгорий (местные названия – "прилавки", "адыры"), что обуславливает во многих районах хорошо выраженную ступенчатость поперечного профиля гор. Высокогорные впадины, относительно недавно освободившиеся от ледников и еще слабо затян timer процессами эрозии, обычно имеют плоские или слабо всхолмленные поверхности; значительные площади в них занимают озера и болота. Впадины, расположенные ниже 2500 м, обычно включают хорошо разработанные речные долины с многочисленными террасами, в некоторых из них сохранились озера (например, Иссык-Куль). В отдельных котловинах встречаются участки мелкосопочника (особенно в Нарынской и на юго-западе Иссык-Кульской котловинах); имеются проявления глинистого псевдокарста. У подножий хребтов характерны конусы выноса многочисленных рек, часто образующие непрерывные полосы – пролювиальные шельфы, протягивающиеся на десятки километров. Талгарский массив образован наиболее высокой частью хребта Заилийский Алатау между истоками р. Талгар и верховьем Чилика, и примыкающей с юга перемычкой, соединяющий названный хребет с хребтом Кунгей-Алатау. Сухие

<sup>1</sup> На момент похода



горы Торайгыр (наивысшая точка – 2400 м) расположены к северу, а отрог Кулуктау к востоку от Жаланашской долины. Полезные ископаемые в палеозойских и допалеозойских породах Тянь-Шаня: ртуть (месторождение Хайдаркан и др.), сурьма (Кадамджай и др.), свинец, цинк, серебро, олово, вольфрам, мышьяк, золото, оптическое сырье, фосфориты (Каратау), минеральные воды и др. В межгорных долинах в мезозойских и кайнозойских отложениях расположены месторождения нефти (в Ферганской долине), бурого и каменного угля (Ангрен, Ленгер, Сулюкта, Кок-Янгак и др.). Климат определяется положением Тянь-Шаня внутри материка, в сравнительно низких широтах, среди сухих пустынных равнин. Основная часть гор лежит в умеренном поясе, но приферганские хребты (юго-западный Тянь-Шань) находятся на границе с субтропическим, испытывая влияние сухих субтропиков, особенно в нижних высотных поясах. В целом климат отличается резкой континентальностью, засушливостью, значительной продолжительностью солнечного сияния (2500-3000 ч/год). На большей части Тянь-Шаня (особенно в высокогорьях) преобладает западный перенос воздушных масс, на который накладывается местная горно-долинная циркуляция; в отдельных районах отмечаются сильные местные ветры (например, "улан" и "санташ" в Иссык-Кульской котловине). Большие высоты, сложность и расчлененность рельефа вызывают резкие контрасты в распределении тепла и влаги. В долинах нижнего пояса гор средняя температура июля 20-25°С, в средневысотных долинах – 15-17°С, у подножий ледников до 3°С и ниже. Зимой в гляциально-нивальном поясе морозы достигают -30°С.

### 3.12.3. Сведения о маршруте путешествия

Данный маршрут относится к 5 категории сложности и протекает по рр. Кёкёмерен, Чон-Кемин.

Кёкёмерен – один из крупнейших правых притоков р.Нарын, образованный, на высоте 2025 м, слиянием рр. Западн. Каракол и Сусамыр, берущих своё начало с южных склонов Таласского Алатау и северных склонов Сусамыртау. Географически находится в районе, который относится к Внутреннему Тянь-Шаню, вследствие чего расположен в тёплой, комфортной климатической зоне. Основные характеристики реки Кёкёмерен: \* длина (от истока) – 147 км; \* средний уклон – 14,0 м/км; \* средний годовой расход воды – 60,0 м<sup>3</sup> /с; \* площадь бассейна – 8440 км<sup>2</sup> ; \* температура воды в реке (в устье) в июне – 8,0°С; \* питание реки – ледниково-снеговое, грунтовое.

Чон-Кемин, долина. Зона Чон-Кемин включает долины рек Чон-Кемин и Кичи-Кемин между высокими хребтами Заалайским и Кюнгей Ала-Тоо. Она находится в 150 км к востоку от г. Бишкек. Долина р. Чон-Кемин удивительно красива. Она протянулась более чем на 100 км с запада на восток. Река берет свое начало из-под морены у ледников Чилико-Кеминской перемычки (4000 м), соединяющей оба хребта, и впадает в р. Чу в конце Боамского ущелья (1340 м). Нижнее течение р. Чон-Кемин располагается в теснине Капчыгай, имеющей крутые скалистые борта. Площадки скал, обращенные к горной реке, украшены елочками, кустами рябины и барбариса. Пойма реки местами густо поросла кустарниками. По склонам струятся ручейки. За тесниной дно ущелья выполаживается, образуя небольшую зеленую котловину, до 6 км шириной и 15 км длиной. Верхняя часть долины имеет слабохолмистый облик и покрыта низкотравными лугами. Окружающие высокие склоны хребта Кюнгей Ала-Тоо покрыты темным еловым лесом и, в сочетании с серебристыми мазками снежников и ледников, придают изумрудной долине исключительно привлекательный вид. Выше долина сужается. Хребты сближаются и тянутся почти параллельно на восток до Чили-ко-Кеминского горного узла. На территории Чон-Кеминской долины организован и действует национальный природный парк – Кемин. В пойме р. Чон-Кемин, ниже села Новороссийка, на площади в 500 Га располагается Кеминский государственный зоологический заказник, предназначенный для охраны фазанов и зайцев – толаев. Основные характеристики реки Чон-Кемин: \* длина – 116 км; \* средний уклон – 22,8 м/км; \* средний годовой расход воды – 21,7 м<sup>3</sup> /с; \* площадь бассейна – 1890 км<sup>2</sup>; 10 \* температура воды в реке (в устье) в июне – 8,0°С; \* питание реки – ледниково-снеговое.



### 3.12.4. График движения.

Таблица 3.2 График движения

Даты	Дни пути	Участки маршрута	Км	Ходовое время	Способы передвижения	Определяющие препятствия на участке
19.09		г. Москва – г. Бишкек	3500	6 ч	самолет	
20.09	1	г. Бишкек - устье р. Западный Каракол	180	10 ч	а/м КАМАЗ	-
21.09	2	Стапель, сплав по р. Кекемерен ниже пор. Лестница (раскатка)	3	1 ч	Кат	-
22.09	3	сплав по р. Кекемерен устье р. Западный Каракол - пор. Лестница.	8	5 ч 15 м	Кат	Прорыв, Слив, Мост, Ихтиазавр
23.09	4	Сплав 2 км ниже п. Кызылой. Прохождение порогов Лестница, Мобидик	18	5 ч 10 м	Кат	Лестница, Мобидик
24.09	5	Сплав ниже порога Тура- Гоин-2	17	5 ч	Кат	Кашкасу, Тура- Гоин-1, 2
25.09	6	Сплав от порога Тура- Гоин-1 до 3 км ниже пос. Арал	24	4 ч	Кат	Тура-Гоин-1, 2
26.09	7	Переезд в пос. Тамчи, оз. Иссык-Куль	230	8 ч	а/м КАМАЗ	-
27.09	8	Переезд на р. Чон-Кемин выше пор. Габарит	180	8 ч	а/м КАМАЗ	-
28.09	9	Стапель, сплав по р. Чон- Кемин за 4 каньон	12	4 ч	Кат	Габарит, Бузулганский
29.09	10	Сплав за 6 каньон	24	5 ч	Кат	Каменоломня, Ералаш, Мельница, Баня, Повицкого
30.09	11	Сплав за 8 каньон	14	5 ч 15 м	Кат	Зеленый, 7-й каньон, 8-й каньон
01.10	12	Переезд в г. Каракол	340	9 ч	а/м КАМАЗ	-
02.10	13	Посещение музея Пржевальского,	-		-	-
03.10	14	Оз. Иссык-Куль, переезд в Бишкек	400	8 ч	а/м КАМАЗ	-
04.10	15	Бишкек культурная программа	-		-	-
05.10		г. Бишкек - г. Москва	3500	6 ч	самолет	-

**ИТОГО: активным способом передвижения: 120 км**





## РАЗДЕЛ 4. ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ МАРШРУТА

Принятые в отчёте сокращения:

ПБ, ЛБ – правый берег, левый берег;

ПП, ЛП – правый поворот, левый поворот;

крПП, крЛП – крутой правый поворот, крутой левый поворот;

К4-1, К2-1, К4-2 – катамаран-4 м №1, катамаран-4 м №2, катамаран -2 м №1 и т.д. (см. "Состав группы и распределение по судам");

*Курсивом выделены описания препятствий.*

**21.09**

**после пор. Лестница - перед пор. Моби-Дик**

Подъём в 8.30, завтрак в 9.00. +18, солнечно, легкие тучи.

20.09 выбрали место для стапеля перед порогом Слив, большая поляна, достаточная для сбора катамаранов, место стоянки большой машины, палатки Зима и 5 палаток для проживания.



После встречи с Ворониным решили немного подкорректировать окончание маршрута по р. Кекемерен и закончить в пос. Арал. После принятия этого решения у нас освободился лишний день. И потратили его на раскатку экипажей. Лагерь оставили на месте, погрузили катамараны на крышу Камаза и отправились ниже пор. Лестница до впадения притока Ой-кайене.



На воду вышли в 14.50. На 3-х километровой отрезке, отрабатывали основные технические решения при управлении катамарана. Закончили сплав в 16 00.

Погрузили катамараны на машину и вернулись в лагерь в 16 50.

Пообедав и плавно перешли в ужин, приехали 2 группы: из Москвы и группа туристов из разных регионов России.

Отбой в 22.00.

## 22.09

### устье Западного Каракола - пор. Лестница

Подъём в 8.30, завтрак в 9.00. +20, солнечно, легкие тучи, ночью вода в посуде замерзла.

Приняли решение лагерь пока не снимать. В 10.00 выехали на место старта устье р. Западный Каракол. В 11.15 вышли на воду, подошли к порогу Прорыв (5С).

*Порог Прорыв - одно из наиболее серьезных препятствий Кекемерена. Длина наиболее сложной начальной части около 300 м, падение 12-15 м. Вода скатывается по крутой 200 м горке, на которой россыпь крупных валунов создает сложную систему сливов, валов, пенных ям. Напротив, на дороге стоит километровый столб. 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 километровый участок "шиверы-порога", представляющий собой каскад сливов, образованных надводными и обливными камнями.*

### Фотографии прохождения порога представлены в приложении 1 (фото № 1 - 5)

На заходе в порог придерживались струи у правого берега, затем после первой гряды камней смещались в центр. На правом повороте смещались чуть ближе к правому берегу, а в конце порога опять в центр. Чалка к правому берегу. Страховка и видеосъемка с правого берега спасконцами. Шли поочередно: первый – К4-1, второй - К2-1, третий - К4-2. Зачаились в лагере в 13.30, пока кашеварили, решили снять лагерь, и заночевать в новом месте.

После обеда вышли на воду в 14.40, за поворотом нас ждал порог Слив (5С).

*На протяжении 200 м 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 по большой воде, а для небольших судов и в малую воду. 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 полуобливные камни.*

### Фотографии прохождения порога представлены в приложении 1 (фото № 6 - 8)

Проходили наиболее безопасным левым вариантом. Чалка к правому берегу. Страховка и видеосъемка с правого берега спасконцами. Шли поочередно: первый – К4-1, второй - К2-1, третий - К4-2. "Слив" психологически кажется с берега "страшнее" порога "Прорыв", хотя при грамотной реализации линия движения прохождения менее опасен, чем любой из вариантов прохождения Прорыва.

Далее прошли Препятствие 4 (5В)

*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 валунов. После преп.4 около 30 м быстрой струи без камней, которая затем превращается в заходную горку порога Мост.*



Проходили в основном по струе, избегая навалов на скалы и камни. Страховка в конце преп.4 с левого берега. Чалка к левому берегу в 30-50 м выше моста. Порог Мост (5В)

*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.*

#### **Фотографии прохождения порога представлены в приложении 1 (фото № 9 - 11)**

Проходили первую половину порога по центру или вдоль правого берега, вторую половину через сливы уходя в левую часть струи. Страховка ниже порога с правого берега. Первыми шли К4-1 и К2-1, при прохождении последнего слива К4-1 бросило немного на скалу левого берега, левый задний защищая раму катамарана от удара о скалу сломал весло, зачалились на левый берег, в улово. Шедший катамаран К4-2 страховали с воды. Остальные экипажи прошли без происшествий. Сразу за порогом Мост, начинается порог Ихтиозавр (5А).

*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 левой сливы и навалы на камни.*

Мы проходили порог левой протокой без страховки ниже порога. Он довольно несложный.

Закончили сплавной день в 16.40 за 500 м до начала порога Лестница, где мы погрузили катамараны на крышу и поехали искать место для ночлега, поляна сразу за порогом была занята, мы поехали еще ниже, нашли съезд с дороги и заночевали на большой поляне.

Вечером ремонтировали сломанное весло, отремонтировали, весло стало короче на 20 см. В 22.00 усталые, но довольные прохождением первых порогов, отправились спать, впереди нас ждет самое интересное.

### **23.09**

#### **пор. Лестница – ниже пос. Кызылой**

Подъём в 8.30, завтрак в 9.00. +20, солнечно, дождь, облачно, ночь была теплая, но ветряная.

Собрали лагерь. Переехали на место окончания вчерашнего сплава.

В 10.40 уже вышли на воду, прошли участок реки до пор. Лестница- с мощными валами, сливами и пенными котлами, который требует более четкого маневрирования, чем сам порог Ихтиозавр. Река проходит через левый, а затем правый повороты. Перед следующим левым поворотом мы зачалились к правому берегу. Недалеко от этого места на шоссе стоит километровый столб. порог Лестница (6В).

*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 70-80 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 500-600 м. На этом участке расположен каскад сливов с большими бочками.*

#### **Фотографии прохождения порога представлены в приложении 1 (фото № 12 - 16)**

Прошли поочередно, первый экипаж страховали с берега, установив видеосъемку в 2-х точках. Проходили первые два слива по центру, затем смещались к самому левому берегу, а 5-7 сливы по центру. Страховка первого катамарана с правого берега сразу за порогом и ниже выходной шиверы.



К4-1 прошел безаварийно, соблюдая намеченную сложную линию движения. Следующие катамараны страховались при прохождении и с воды. К2-1 при прохождении пятого слива выехал на зуб, где его развернуло и съехав с него полулагом, дальнейшее прохождение его было кормой, хорошо, то что хорошо кончается. К4-2 прошел порог очень качественно.

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 идет 40-45 мин.

Остановились на обед перед мостом, за 2.5 км до Моби-Дик. Пока готовили обед сходили на Моби-Дик, при осмотре решили не останавливаться на видеосъемку и страховку и идти порог походной колонной со взаимостраховкой.

После моста река входит в сужение долины, на выходе из которого справа впадает ручей. Около его устья расположен порог, который мы проходили слева. Река выше порога представляет собой непрерывную цепь гор 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. Препятствие 8.

Ниже троса в русле лежат отдельные камни - это преп.8.

После левого поворота впереди видны огромные камни в русле - ориентиры порога Моби-Дик. Можно просмотреть с шоссе весь этот участок, причалив до начала ущелья.

*Моби-Дик (5С). 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 10-12 м. 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.*

### **Фотографии прохождения порога представлены в приложении 1 (фото № 17 - 21)**

Выбран был вариант прохождения основного слива слева, т.к. в правой части в нашу воду проход был не очевиден. Шли походной колонной на расстоянии 30 м К4-1, К2-1, К4-2, к основному сливу колонна не много потеряла стройность и расстояние между первым и вторым катамараном выросло до 80 м, а дистанция между вторым и третьим катом сократилась до 5 м, К4-1 и К2-1 благополучно прошли основной слив. К4-2 на спокойном участке попытался притормозить, однако данный маневр привел к тому что к основному сливу К4-2 не успел выставить носы ровно по валу, и катамаран кильнуло через диагональ. Начались спасательные работы Алексей Кузнецов оказался вне периметра, оторвался от катамарана и самостоятельно зачалился на левый берег метров через 30 после переворота, остальные члены держались за катамаран, двое в периметре, один во внешней части.

После прохождения первые 2 катамарана стояли в улове и были готовы выполнять спасательные работы, увидев, что человек без катамарана благополучно зачалился, а люди, сидевшие в периметре, готовы были работать, было принято решение, что К4-1 подбирает человека вне периметра, а К2-1 сопровождает аварийное судно и помогает ему зачалиться. Спасательные работы были выполнены блестяще, чему порадовался Кубарев Сергей, не зря проводим на соревнованиях спасательные работы.

Немного передохнув, и оценив потери (при перевороте об камни была оторвана палка на которой была прикреплена экшн камера гоупро, очень огорчило нас, что флешку в обед не сменили) двинулись дальше, до места предполагаемой стоянки оставалось еще 12 км.





На ночевку встали в 16.50 на правом берегу на отмели правого берега в 1 км за пос. Кызылой.

Весь вечер провели за обсуждением и правильностью действий группы при аварии. В общем, в аварийной ситуации все проявили хладнокровие и четко отработали.

На одной поляне ночевали еще две группы, которые мы встретили на стапеле.

Вечером была зарница, над зимой натянули тент, однако дождь так и не пошел. В 23.00 все уже спали.

## 24.09

### ниже пос. Кызылой – 5 км ниже пор. Тура-Гоин-2

Подъём в 8.00, завтрак в 8.30. +20, солнечно, облачно, ночь была теплая, зарница.

Пока команда собирала лагерь пошли обсудить с соседями ситуацию на р. Чон-Кемин. Соседи оказались очень интересные, на наши вопросы по р. Чон-Кемин, сказали, что нашей группе эта речка не под силу и там очень мало воды, сплошные негабариты. Нас это озадачило, но мы еще не закончили сплав здесь...

В 10.40 уже вышли на воду, подошли к порогу Кашкасу (5С).

*Длина порога 200-250 м. Один из наиболее сложных во 2 каньоне. Перед левым поворотом вода начинает разгоняться. На повороте в центре реки лежит огромный камень "Голова ящера", отколовшийся от скалы левого берега. 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.*

Проходили сначала слева от "Головы ящера", затем смещались немного в центр реки, а заключительную часть порога ближе к левому берегу. Страховка с берега.

На высоком правом берегу начали взрыв работы для установки опоры ЛЭП, еле успели отплыть от надвигающегося камнепада.

### Препятствие 4-7 (5В).

*Весь оставшийся участок 2 каньона трудно разбить на пороги и выделить отдельно преп.4, 5, 6, 7.*

*Препятствия проще изучать с прибрежных камней правого берега. Этот участок несколько проще, чем преп.1-3, однако надо учитывать узость русла, засоренность его крупными валунами, большую скорость течения, обилие сливов и тупиковых проходов между камнями.*

Мы не просматривали участок и прошли его без промежуточных чалок (длина около 1 км, до крутого левого поворота реки). На этом отрезке река совершает по одному слабому правому и левому повороту.

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 преп.8 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 роща вдоль ручья Тура-Гоин, которую пересекает ЛЭП. Один километровый столб расположен в начале входной горки, а следующий уже незадолго до преп.9. Долина ручья Тура-Гоин с воды не видна.



В 12.00 мы зачалились перед 3 каньоном к правому берегу и группа сопровождения уже варила нам обед. Пока делали обед группа разбрелась на осмотр порога, параллельные группы также осматривали порог вместе с нами. Обед растянулся на 3 часа.

#### Препятствие 8. Порог Тура-Гоин-1 (5В).

*Начинается с длинной горки, которая после левого поворота переходит в сам порог длиной 50-70 м. Сначала следует несколько не очень больших 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.*

Мы шли по центру уходя от камня влево.

Ниже скальных ворот у входа в 3 каньон левый берег в основном образован отвесными скалами, а правый - крутой земляной осыпью, которая очень затрудняет спуск с дороги к реке. Дорога идет над рекой на высоте 5-15 м, что достаточно удобно для большинства просмотров препятствий 3 каньона. Через 200 м после слива преп.8 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 преп.9, сложнейшего порога Кекемерена.

#### Препятствие 9. Порог Тура-Гоин-2 (6В).

*Длина около 1 км. Начало находится недалеко от километрового столба, конец за следующим столбом. 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 ок. 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.*

#### Фотографии прохождения порога представлены в приложении 1 (фото № 22 - 28)

Решили идти порог походной колонной, со взаимостраховкой, чалясь перед ключевыми ступенями, без видеосъемки с берега. Прошли все быстро качественно и хорошо.

Закончили сплавной день в 16.40 на поляне правого берега, 5 км ниже пор. Тура-Гоин-2, ближайшая поляна от порога, с возможностью подъезда машины.

#### 25.09

#### пор. Тура-Гоин-2 – 3 км ниже пос. Арал

Подъем в 7.30, завтрак в 8.00. +20, дождь, солнечно.

Вечером решили пройти порог Тура-Гоин и Тура-Гоин-2 повторно, с качественной съемкой всего порога. Однако проснувшись обнаружили сильнейший ливень, вещи покидали в машину и сидели в машине в рассуждениях повторять прохождение или нет. Распогодилось к 11.00, однако вода в реке помутнела и ее прибавилось. Обсудили решили идти, закинули катамараны на машину и приехали на начало Тура-Гоин.



Прохождение запланировали в следующей последовательности: связка катамаранов К4-1, К2-1 шли первой порог целиком, с ожиданием, перемещения по порогу видеокамер, для комплексного показа видеофильма. К4-2 шел один, со страховкой на ключевых местах с берега и последней ступени с воды. В 12.00 стартовала первая группа прохождения порога. В 14.00 вылезли на дорогу в конце порога к машине, сделали перекус и в 14.20 продолжили движение.

В 16.40 закончили маршрут по Кекемерену 3 км ниже пос. Арал на левом берегу на поляне. Разобрали катамараны, баллоны отвязали и положили в багажник, рамы поместили верхний багажник.

Вечер прошел в прекрасной атмосфере окончания первой части сплава. Разошлись под утро.

## 26.09

### Пос. Арал - пос. Тамчи оз. Иссык-Куль

Перед второй частью сплава манил нас Иссык-Куль, с его теплыми источниками. Приехали в Тамчи в гостевой дом (по совету Воронина, там мы с ним случайно пересеклись). Спали как белые люди в кровати, за 300 сомов за чел.

## 27.09

### Пос. Тамчи - р. Чон-Кемин выше порога Габарит

В 8.00 подъём, в 8.15 завтрак, в 9.00 выехали из гостевого дома в пос. Тамчи. Дорога – хорошая грунтовка.

В 15.15 подъехали к шлагбауму заповедника за мостом через Чон-Кемин (ниже 4го каньона). Въезд и вход на территорию заповедника платный: 150 сом с человека + 100 сом с машины. Однако мы никого не встретили и проехали на территорию заповедника беспрепятственно.

На стапель прибыли к 16 00. Первая полка на спуске дороги к реке после того, как она отошла от реки для объезда 4го каньона. После пересечения бурной и крутопадающей р. Джинди-Суу по деревянному мосту, дорога круто спускается к Чон-Кемину. Погода теплая (+15), ветреная, солнечная. На сегодняшний день запланирован был только стапель. К нам присоединилась Екатерина, живущая в Бишкеке, на своей машине, вечер мы провели в разговорах с новым членом команды.



## 28.09

### р. Чон-Кемин выше порога Габарит ниже моста через реку

Ключевое место – порог Габарит – несколько гряд камней, при низком уровне воды образующие непроходы.

К 10.40 вышли около пор. Габарит. Уровень воды низкий, один участок не прохода провели по левому берегу



*Ориентир: ПБ крутой высокий, скальные выходы и осыпи. Впереди нагромождение камней, линия движения не читается. Просмотр: ЛБ. Длина около 400 м. Условно его можно разбить на три ступени. Первые две ступени короткие - по 30-40м каждая, расстояние между ними около 20м. Каждая представляет собой гряду разнокалиберных камней с узкими проходами между ними. В первой ступени проходы пошире ближе к ПБ, во второй у ЛБ. В конце 2й ступени слева впадает р. Джинди-Суу. 3я ступень длиной ок.350м. Представляет собой слаломный участок с большим количеством камней. Между ними узкие, на грани габарита, проходы, сливы и навалы. В нашу воду в пороге был 1 2 не проход: в первой ступени.*



Просмотрели, увидели не проход. Поскольку обнос первой части связан с необходимостью втащить катамаран вверх по узкой тропинке, а потом спустить обратно вниз, решили провести катамараны по воде вдоль ЛБ при помощи двух спасконцов. Далее "тюлений" старт во вторую часть порога из улова ЛБ сразу за последним негабаритом, промежуточная чалка для страховки в районе притока Джинджи-Суу.

В общей сложности на просмотр, обнос и прохождение первых затратили 1 час.

В 12.20 пошли 4й каньон дальше. Третья ступень и дальнейшее доставили удовольствие. В этой части река представляет собой постоянно петляющую быстрину, с камнями в русле, прижимами, слаломом. Уклон впечатляет. Ветер дует как в аэродинамической трубе. Остановились погреться.



Шли походной колонной, страховали друг друга. через 8 км уклон стал меньше, шивера ослабла. Слева низко-низко (метра 2 от воды) подошла дорога.

Река большая шивера. Дорога идёт по ПБ близко к реке, ЛБ крутой, обрывистый, каменистый, поросший деревьями. После примерно 20 ходовых минут (итого около 40 минут от моста или ~4 км) прошли приток Дюресу слева – это начало 5го каньона (пор. Дюресу).

*Ориентир: впадение р. Дюре-Суу (Дюре, Дюресу) по ПЛ. Просмотр: локальных участков по обоим берегам. Длина около 1,2-1,4 км от впадения последнего рукава р. Дюресу. Ярко выраженного каньона нет. ПБ*





*невысокий, на ЛБ есть скалы, поросшие лесом. По ПБ рядом с рекой проходит дорога. Порог изобилует камнями разного размера, много мощных бочек. В середине порога сливы ок.1-1.5 м, после которых шивера с большими камнями, упирающаяся на местном ЛП в скалу ПБ. Заканчивается порог мощной шиверой длиной 800 м, насыщенной камнями.*

Общая протяженность ~3 км. В нашу воду каньон изобилует скорее обливными и полуобливными камнями, нежели мощными бочками. Высота сливов до 1м, основная трудность – маневрирование между камнями, попадание в ворота, избегание отмелей и "сухих" сливов. Каньон шли с наплыва, страхуя друг друга в тандемах. В каньоне встречаются несколько прижимов, в основном – к большим камням ПБ. Много мест для чалки.

Прошли первый участок с наплыва походным порядком, дожидаясь и страхуя друг друга в тени больших камней.

Сразу за притоком небольшой порожек: русло реки огибает большой троллейбус, лежащий посреди русла, далее ворота у ПБ с направлением из-под ПБ на ЛБ, в воротах бочка. Заходили из-под ЛБ, перестраивались под ПБ, чтоб попасть в ворота. Дальше идёт слаломная шивера.

Через 30 м по центру русла большой слив высотой до 1,5 м с бочкой и зубом. Заход осложняет камень по центру метров за 5 перед сливом. Правая часть русла изобилует камнями. Пройдя участок под ЛБ, через 150м после слива зачалились на ЛБ для просмотра следующего участка.

Впереди виден плавный ПП, большие валуны по берегам. На участке длиной метров 200 в русле много камней, образующих узкие, еле габаритные ворота. По ПБ навал под большой троллейбус, лежащий у ПБ. Чалка на ПБ в начале локального ПП. Прошли по одному экипажу, первые страховали последующие.

Далее река делает S-образный поворот, характер реки тот же: сливы 0.5-0.7м, камни в русле и в некоторых сливах. Траектория движения видна с воды, требуется аккуратное маневрирование, попадание в ворота. Далее минут 10 шиверы.

В 13.30 окончено прохождение 5-го каньона, по ПБ дорога подходит близко к воде.

Через ~4 км чалка ПБ около пос. Бузулганский (несколько строений на ПБ) – ориентир шиверы Бузулганская.

*Ориентиры: ЛП, посёлок на ПБ, перед посёлком приток справа, впереди подвесной мост. Просмотр: нет необходимости, но удобнее по ПБ. После моста резко увеличилось уклон и скорость воды. Сильная шивера, валы и сливы (до 1м), в первой части - без особых камней в русле, кроме двух крупных булыжников по центру русла (обходятся слева). Во второй части после локального ЛП камни в русле, каменные отмели и гряды (основном от ПБ), требуется более энергичное маневрирование.*

Участок прошли за 10 минут. Линия движения читается с воды. Шли с наплыва, страхуя друг друга.

В 15.20, через 20 мин, после ПП встали на ПБ на удобной поляне, лагерь и машину оставили на террасе, вечер был ветряным и прохладным. Приготовили усиленный обед, до 22 часов был концерт.

## **29.09**

### **3км ниже пор. Бузулганский - перед пор. Зеленый**

Подъём в 8.30, завтрак в 8.45. В 11.15 вышли на воду, +18, солнечно.

Через 1.5 км спокойной воды (суммарно ~8 км от Бузулганского), река делает дугу налево, начинаются первые "бульки". За КрПП (300 м до притока Джан-Арык по ПБ) начало 6-го каньона.

*Ориентир: примерно в 1 км от начала каньона крупные повороты реки направо, затем налево. Перед ЛП по ПБ безлесая пологая полка, от которой дорога начинает подниматься вдоль вверх и уходить от воды, а река входит в ущелье с высокими берегами. Просмотр: локальных участков, в основном – по ПБ. Обнос судов/вещей по дороге ПБ. Один из самых сложных участков реки. Длина около 4,5 км от реки Чон-*



*Баши до подвесного моста перед ГМС. В каньоне 4 серьезных порога 18-21. Здесь тоже вместо слова "каньон" больше подошло бы "ущелье". Берега - крутые, обрывистые, часто поросшие деревьями.*

При входе в 6-й каньон следует продвигаться аккуратно, пока линия движения с воды читается, поскольку сложно указать какой-либо точный ориентир первого порога Каменоломня.

*Ориентир: уклон, локальный крПП, перед ним на ПБ улово под большими елями. Просмотр: ПБ. Длина около 300м, большой перепад высоты. В начале порога сад обливных и сухих камней, между ними проходы на грани габарита судна. Затем формируется более выраженная струя, которая, прыгая по и камням и между ними, уходит к скале ЛБ, образуя несильный прижим. Чалка в улово на отмель ПБ на уровне окончания скалы ЛБ.*

### **Фотографии прохождения порога представлены в приложении 1 (фото № 29 - 30)**

Чалка ПБ для просмотра порога. Ставим фото-видео и береговую страховку для первого ката в районе улова в конце порога. Прошёл первый - К4-1. Пройдя, встал на страховку следующих экипажей. Все экипажи успешно прошли порог.

Сразу за порогом начинается шивера – сливы, бочки, камни в русле, одним словом – слалом, однако траектория движения видна с воды. Затем река немного успокаивается.

Пройдя 2 притока (первый – ПБ, второй – ЛБ за большим камнем), зачалились в большом улове ПБ. Это улово находится уже в заходной шивере пор. Ералаш.

*Ориентир: через ~500 м, в конце длинного прямого участка после пор.Каменоломня следует заходная шивера, увеличение уклона; начало порога – за крПП. Просмотр: ПБ. Протяжённое препятствие. Лоции выделяют три ступени в пороге. Первая начинается на крПП и представляет крутопадающий поток в узком каменистом русле. На большом камне ЛБ в начале порога сразу за крПП сильный прижим, дальше в русле много обливных и сухих камней, которые вкупе с большим уклоном образуют очень весёлый слаломный участок. Траектория движения сложная, но с воды читается хорошо. Заканчивается грядой камней поперёк реки. У ПБ есть небольшое улово.*

### **Фотографии прохождения порога представлены в приложении 1 (фото № 31 - 33)**

Вторая ступень начинается упомянутой грядой камней поперёк русла, ниже гряды каменистая горка, которой выбирается около 3м падения. Правая часть потока фильтруется через гряду и падает по горке в узком, шириной с кат, проходе. Левая часть потока круто поворачивает налево, обходя гряду вдоль ЛБ и также падает по горке в чуть более широком проходе. За горкой следует короткий участок попроще и локальный ПП.

Третья ступень находится в сужении, образованном крупным скальным обломком ПБ, поросшим травой и кустами. В сужении лежит подводная плита с торчащими из воды отрогами. Через плиту слив.

Экипаж К4-1 прошёл первую ступень порога и встал на страховку в улове ПБ перед началом второй ступени.

Пройдя 1-ю ступень с попаданием в прижим в начале и эмоциональной чалкой в конце, К4-2 паркуется в улове рядом с К4-1 и встаёт на страховку.

Далее на прямом участке река постепенно успокаивается. Дальнейший шиверисто-порожистый участок шли походной колонной, страхуя друг друга в тандемах. Задорный слалом (ворота, прижимы, бочки, слива), требует большой отдачи, но линия движения читается с наплыва. Много уловов для отдыха и страховки.

В начале участка за ЛП по ПБ - большой (метра 3-4 высотой) гладкий камушек, немного ниже ещё один, чуть меньше - на него несёт, но не сильно. На уровне второго булыжника ключевое место шиверы - вираж право-лево-право в сужении между этим булыжником и камнями от ПБ. Для чалки в



улово на ЛП надо уйти со струи. Время прохождения участка одним судном - 2,5 минуты. За ЛП - порога Мельница.

*Ориентир: ЛП в конце шиверы на прямом участке, дорога уходит вверх и в сторону от реки.*

*Просмотр: по высокому ПБ или по ЛБ вдоль воды.*

*Протяжённое препятствие. Представляет собой слаломный участок от одного берега к другому и обратно, со скальными выходами и крупными камнями в русле. Течение мощное, но проходы габаритные.*

По результату разведки решили идти пор. Мельница походным порядком.

По сравнению с предыдущими, порог большого впечатления не произвёл. Все всё прошли спокойно. Несмотря на то, что некоторые лоции на малую воду сушили негабарит, мы с такой проблемой не столкнулись.

Окончили прохождение в 16.30 чалкой на ЛБ на ЛП и сразу пошли смотреть порог Баня.

*Ориентир: за предыдущим порогом после короткого участка быстрого течения. Просмотр: возможен по обоим, удобнее по ЛБ. Протяжённое препятствие. В начале - шивера, ближе к концу в русле больше камней, уже проходы. Ключевое место - навал на зуб по центру русла, узкие проходы слева и справа. На выходе - слив с прижимом под скалу ПБ.*

К4-1 прошёл и встал на страховку. Три экипажа проходили ключевое место ближе к ПБ, затем уходя от прижима.

Короткий шиверистый участок отделяет пор. Баня от пор. Ворота. По нашей малой воде (как, впрочем, и в большую - судя по лоциям предшественников) порога как такового тут нет - просто сужение.

В 14.00 на ПБ деревенька, через реку натянуты тросы с тележкой, когда-то был гидропост. После домиков река делает ПП, затем ЛП, отмель, шивера, уклон возрастает, начинается пор. Повицкого.

*Ориентир: ГМС; непосредственно в начале порога видно падение, и не просматривается линия движения. Просмотр: по любому берегу - предпочтительнее тот, вдоль которого предстоит идти. В начале - каменистая горка, между камнями сливы, но чистых проходов нет. Далее формируется струя, которая разгоняясь на коротком отрезке падает узким косым сливом через гряду камней.*

### **Фотографии прохождения порога представлены в приложении 1 (фото № 34 - 36)**

В первой части порога траектория движения выбирается по принципу меньшего зла. Во второй требуется чистый заход в косой слив.

К4-1 прошёл под ПБ, чисто маневрируя между камнями, прошёл порог.

В 16.05 прошли маленький приток с ЛБ из оз. Кель-Когур. ЛБ не высокий, но крутой. ПБ резко поднимается. Начинается 7-й каньон.

*Ориентир: около 2 км от пор. Повицкого; дорога уходит от воды, обходя гору.*

*Просмотр: глобальный - с высокого ПБ, детальный - по разным берегам для разных участков.*

*Длина 3-3,5 км. несколько Самая сложная часть - пор. Зелёный - находится в начале. Перед ним есть безымянный порог-горка, ниже - ещё два именных препятствия - Щёки и Осыпной - требуют разведки. Остальные участки - бодряя шивера.*

За КрПП короткий порожек: перепад высоты выбирается падением с каменных гряд поперёк русла. В сливах торчат скальные обломки чёрного цвета, чистые проходы есть, но, чтобы в них попасть, надо хорошо покрутиться.

В 16.10, после нескольких разбоев, берега повышаются, на ПБ пологий берег с хорошей стоянкой, известной как стоянка перед пор. Зелёный. Встали на ночевку для размышления по поводу тактики,



технике и безопасности прохождения порога. Для большинства членов экипажа, прохождение порога не являлось очевидным моментом.

*Ориентир: низкий пологий ПБ заканчивается, резко поднимается вверх и обрывается в воду крутой мелкокаменистой светлой осыпью. Просмотр: удобнее по ЛБ, по малой воде можно пройти по ПБ вдоль воды по камням. Длина порога с заходной частью около 500 м. ПБ в начале высокий конгломератный склон с прибрежными камнями вдоль кромки воды. ЛБ тоже высокий и в лесу, но вдоль воды идёт низкая полка. В конце порога оба берега обрываются в воду высокими скалами.*

*На заходе в порог каменная гряда делит русло пополам. Правая протока уходит в порог, левая уходит на отмель, к большому камню ЛБ. В этом месте есть удобное и спокойное место для чалки на ЛБ.*

*Первая часть: правая протока разгоняется на правом вираже и падает сливом высотой ок. 2м через гряду крупных камней, перегораживающую все русло и не оставляющую чистых проходов. За камнями идёт шивера, следует ЛП реки.*

*Вторая часть: на локальном ЛП длинная каменная горка, состоящая из сливов на обливных камнях и бочек за ними. В конце горки стоит большой скальный обломок, основной поток частично бьёт в него и под него, уходя налево от него, в большую воду справа от него должна течь вода. Навал очень сильный, кроме того вся предыдущая горка сносит к ПБ, уйти к ЛБ трудно и из-за более сухих камней у ЛБ. На расстоянии 5-7 метров левее камня у ЛБ торчит большой зуб, образуя вместе со скальным обломком ворота, в которые необходимо попасть, уходя от прижима влево.*

*Третья часть: река делает крутой вираж сначала направо, потом налево. В ЛП крутой слив около 1.5м с несильной бочкой, справа ограничен берегом, слева - выступом камней. После слива около 50м крутопадающей выходной шиверы с россыпью камней по всему руслу и негабаритными проходами. Здесь можно зачалиться на ЛБ и занести судно за непроходимую гряду.*

## 29.09

### перед пор. Зеленый - мост в 700м выше р. Кашка-Суу

Общий подъём в 8.00. В 9.00 вышли всеми экипажами на просмотр порога, солнечно и +15.







Просмотр порога всего лучше проводить по ЛБ - он проще для перемещения, кроме того линия движения в пороге проходит ближе к ЛБ - она отсюда будет виднее. Ну и в случае обноса сделать это удобнее по ЛБ. Однако, если идти порог, то ключевое место 2-й части с навалом на скальный обломок в центре надо страховать с обоих берегов. Кроме того, по малой воде видится возможным вытащить судно из прижима, в случае попадания туда, именно с ПБ.

Осмотр порога занял продолжительное время (около 1,5 ч). В итоге было решено идти двумя экипажами К4-1 и К2-1, с чалкой перед первой ступенью, проводкой катамарана негабаритного прохода.

Второй катамаран 4-ку погрузили на автомобиль и решили обвезти каньон полностью.

Вариантов обноса мы увидели два: либо по ПБ - сразу весь каньон, либо по ЛБ частичный/полный обнос порога "Зелёный" с дальнейшим прохождением каньона. Момент принятия решения - до того, как ПБ становится высоким - после вернуться будет трудно.

Обнос по ЛБ довольно хлопотный – необходимо подняться вверх на лесистую полку ЛБ, пройти по ней около 200м, затем спуститься вниз. Обнос сопровождает обилие кустов, деревьев и, что главное, острых камней.

#### **Фотографии прохождения порога представлены в приложении 1 (фото № 37 - 46)**

Очередность прохождения – К4-1, после полного прохождения порога шел К2-1. Технически порог был пройден, если не идеально, то близко к этому. Два экипажа выдержали сложную и продолжительную линию движения.

После прохождения порога экипажами стремительно сняли страховку фото и видео, и ребята побежали в машину, чтобы встретиться на входе из 7-го каньона.

Вышли на воду в 13.00. Стартовали по одному судну и чалились на ЛБ примерно в 100 м ниже для просмотра пор. Щёки.

*Ориентир: сразу после выходной шиверы пор. Зелёный, ПБ - скала, обрывающаяся в воду.*

*Просмотр: по ЛБ.*

*Русло с ЛБ на 2/3 перекрыто камнями с заклинившим между ними бревном, проход между камнями ЛБ и скалой ПБ шириной ок.2.5 м. Небольшой прижим под скальную стенку ПБ.*

Далее мощный слалом со сложной, но читаемой, траекторией движения. Падение реки, много камней, каменные гряды, частично перегораживающие русло, сливы до 1м, бочки. Шли с наплыва в тандеме, делая коротки чалки для отдыха, до чалки в 13.20 перед пор. Осыпной.

*Ориентир: ок.1 км ниже пор. Щёки, ЛП, виден перепад и не читается линия движения.*

*Просмотр по ПБ.*

*Расположен за крЛП. ЛБ лесистый, по ПБ осыпь. Представляет собой горку с торчащими в ней камнями разного размера. Для прохода остаётся коридор, который начинается ближе к ПБ и затем смещается на центр. В конце горки чистый очень пологий слив, но за ним вырастает водяная подушка на подводном камне, за ней глубокая, но не злая бочка.*

Прошли тандемом с ходу.

Далее выходная шивера каньона, она постепенно вырождается и к 13.30 прохождение каньона закончили. Зачалились на ПБ у дороги и машины на короткий перекур - только тут дорога подходит к реке.

В 15.30 пошли дальше, через 3 мин приток р. Четынды по ПБ (через ~500м от техчалки и ~1,5км от притока по ПБ на выходе из каньона). Это ориентир скорого начала 8го каньона.

*Ориентир: ок.1 км от выхода из 7го каньона; приток р. Четынды по ПБ.*

*Просмотр: не требуется, возможен по дороге ПБ.*





*Представляет собой мощную непрекращающуюся шиверу с большим уклоном, множеством камней, сливов, бочек - уже держащих, прижимов к камням и скальным берегам. Берега высокие только местами, дорога идёт близко, много мест для чалки.*

В нашу воду этот отрезок представлял задорную интересную шиверу, много каменистых слаломных участков с отдельными сливами. Шли сходу.

Каньон закончился в 15.00. Участок очень хорош, достоин того, чтобы его покатать, будь времени побольше.

В 17.05 прошли приток с ЛБ. В 17.30 встали на стоянку на ПБ, перед фермой и разрушенным мостом (есть на карте ГШ). Антистапель.



Скромно отмечаем окончание водной части похода.

#### **01.10** **мост в 700м выше р. Кашка-Суу – г. Каракол**

В 9.00 подъём, в 9.30 завтрак. Утром был сильнейший дождь, хорошо успели катамараны подсушить и сложить в упаковки.

На ночь, в кунге машины забыли закрыть дверь, соответственно на утро обнаружили разорванные в клочья пакеты мусора.

Свернули лагерь, и в 11.30 отправились в сторону Каракола.



## **РАЗДЕЛ 5. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ, ОПАСНЫЕ УЧАСТКИ НА МАРШРУТЕ**

Личная безопасность обеспечивалась наличием у каждого участника каски, спасательного жилета объемом от 20 литров, гидрокостюма, а также стропорез. На каждом плавсредстве, было по два спасательных конца (итого 6 шт. на группу). На каждом катамаране дополнительно имелась чалка. Группа имела подробное описание и лоцию рек. При сплаве осуществлялась взаимная страховка с воды, а также с берега с помощью спасконцов. Вдоль рек идут автомобильные дороги. Группа шла с поддержкой машины. Связь между катамаранами и водителем машины осуществлялась при помощи радиостанций Midland (6 шт.).

Потенциально опасными участками на маршруте являлись: пор. «Лестница» - шли штатным экипажем, пор. Тура-Гоин-2 проходили частями, со страховкой с воды локальных препятствий, пор. Зеленый шли 2 экипажа Кат4-1 и Кат 2-1.



## РАЗДЕЛ 6. СНАРЯЖЕНИЕ

### 6.1. Специальное снаряжение

Таблица 6.1 Специальное снаряжение

Групповое		Личное	
наименование	количество	наименование	количество
Катамаран спортивный (4-ка)	2 шт. в комплекте	Гидрокостюм	1 шт.
Катамаран спортивный (2-ка)	1 шт. в комплекте	Каска	1 шт.
Карты, лоции	3 к-та	Спасжилет 20л	Комплект
Спасконец	6 шт.	Карабин	1 шт.
Рация	6 шт.		
Запасные весла	5 шт.		

### 6.2. Ремонтный набор

На каждом катамаране был свой минимальный ремнабор, который включал материалы для клейки баллонов, клей, скотч, капроновые нитки, иглу.

А также общий ремнабор, который включал материал для клейки баллонов и зашивки шкуры, стропы, репшнур, армированный скотч, ацетон, клей резиновый, клей ПВХ, нитки капроновые, ножницы, иглу и шило.

### 6.3. Лагерное снаряжение и костровой набор

Включали пять палаток, тент, кастрюли 10 и 8 л, топор, пила, газовую горелку с баллонами, общественную палатку «Зима-Шатер», черпак и др.

### 6.4. Аптечка

Аптечка была общая, уложена в герметичный бокс. Каждый член группы имел также свой набор лекарств, в связи с индивидуальными особенностями организма.

### 6.5. Средства фотосъемки и видео фиксации

Включали 2 экшен-камеры, 2 видеокамеры, 5 цифровых фотоаппаратов.

### 6.6. Личные вещи

Включали рюкзак, спальный мешок, коврик из пенополиуретана или надувной, одежду, гигиенические принадлежности и т.п.



## 6.7. Продукты питания

Количество взятых с собой продуктов соответствовало 600 гр в день на одного человека.

**Таблица 6.2 Весовые характеристики груза, взятого на маршрут**

Наименование	На 1 чел. (кг)	На 10 чел. (кг)
Продукты (всего) в день .....	(6) 0,6	60
Групповое снаряжение .....	16	160
Личное снаряжение .....	10	100
<b>Всего: .....</b>	<b>26</b>	<b>320</b>

**Максимальная нагрузка на одного мужчину 32 кг.**



## **РАЗДЕЛ 7. ПЕРЕЧЕНЬ ИНТЕРЕСНЫХ ПРИРОДНЫХ, ИСТОРИЧЕСКИХ И ДР. ОБЪЕКТОВ.**

- Ущелье "Сказка" находится на южном побережье Иссык-Куля, недалеко от села Тосор в 4-5 км от основной трассы. Обязательно посетите, когда будете отдыхать на Иссык-Куле, будет очень интересно, особенно детям. Вы попадете в один из нерукотворных сказочных городов. Тут Вы увидите каньон под названием «Китайская стена» протяженностью 5 километров, она как будто охраняет покой спящих замков и удивительных зверей, созданных самой природой из красной глины и песчаника - слонов, бегемотов, змей и каких-то совсем невиданных животных.
- Близ главного курорта Иссык-Куля - городка Чолпон-Аты - находится весьма впечатляющее место - урочище из тысяч камней на 42 гектарах земли. Все камни покрыты рисунками периода начала 2 тыс до н.э. - 7 век н.э. Они по-разному изображают животных сцены охоты, празднеств и войн. По сей день не выяснено точно, зачем такое количество покрытых рисунками камней собрали в одном месте.
- Главной достопримечательностью Каракола является парк-заповедник с могилой и мемориалом Н.М. Пржевальского.





## **РАЗДЕЛ 8. СМЕТА ПУТЕШЕСТВИЯ.**

Авиабилет "Аэрофлот" Москва – Бишкек – Москва – 16 000 руб./чел.

Машина: КАМАЗ кунговый с верхним багажником, вмещает в себя до 18 человек. Водитель Сергей сопровождал нас по маршруту, за 5 800 рублей/чел (13 человек). Итого 75 000 руб.

Раскладка – 55 000 руб. или 4 250 руб/чел.

Питание на переездах, ночевки в гостиницах – 5 000 руб.

Сверхнормативный багаж – 1 500 руб./чел. (10 человек)

Итого на человека – 32 550 руб.



## РАЗДЕЛ 9. ИТОГИ, ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРОХОЖДЕНИЮ МАРШРУТА

- Маршрут пройден, планируемый график выдержан. Изменения маршрута связаны с оптимизацией работы машины сопровождения. Но даже по низкий воде маршрут соответствует V к.с. Ещё надо заметить, что для низкого уровня воды более удачным вариантом будет кат-2, поскольку кат-4 не везде может «вписаться» из-за больших размеров. При использовании нашего отчёта для подготовки к походу следует иметь ввиду наш уровень воды.
- Мы считаем выбранный нами порядок прохождения рек, был оптимальный. Сначала шли более расходную речку Кекемерен, а после технически очень сложную мало расходную реку Чон-Кемин. Выбор очередности точно добавил долговечности нашим средствам сплава. Рекомендуем именно такой порядок сплава этой связки.
- Кроме нештатных ситуаций график похода должен учитывать период акклиматизации. Всё-таки климат Тянь-Шаня сильно отличается от равнины средней полосы России, и организмам надо дать время привыкнуть к новой среде обитания, а для этого первые дни похода должны быть спланированы без определяющих препятствий и чрезмерных нагрузок.
- В сентябре световой день по-осеннему короткий, смеркается уже после 19 часов. Ущелья и каньоны ещё сокращают время, доступное для сплава.
- Район путешествия обуславливает и некоторые особенности снаряжения:
  - сильные суточные перепады температур и постоянный ветер – должно быть адекватное снаряжение для разных погодных условий;
  - отсутствие дров на большей части маршрута – нужно брать горелки и газ, а также защиту от ветра – экраны, котлы предпочтительнее с широким дном;
  - при движении по реке походной колонной, при обработке препятствий, для координации действий с водителем очень удобны рации.
- Использование машины сопровождения позволяет идти по воде на судах без груза. Однако надо не забывать брать на сплав (не оставлять в машине) аптечку, ремнабор и как минимум суточный запас еды.
- Местное население приветливо, дружелюбно. Вне населённых пунктов пастухи проявляют чрезмерное любопытство, но незлобное.
- Район похода — крупный туристический центр разных направлений. Учитывая богатство природы Киргизии, достаточно спокойную политическую обстановку и нормальное отношение к туристам, в том числе русским, туристический потенциал региона стоит считать очень высоким.



## РАЗДЕЛ 10. КАРТОГРАФИЧЕСКИЙ МАТЕРИАЛ

Рисунок 10.1 Карта Кекемерен 1 часть

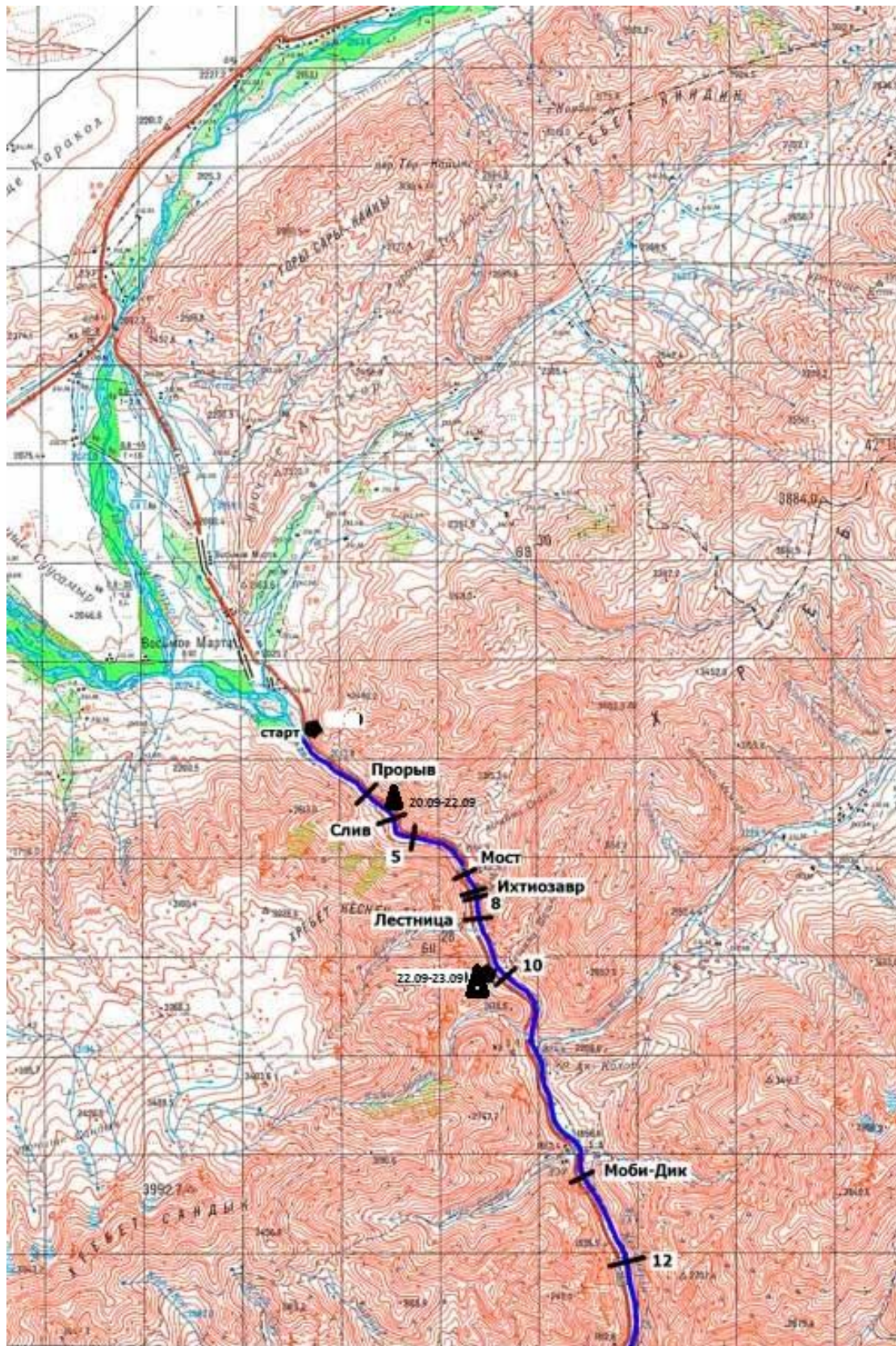






Рисунок 10.2 Карта Кекемерен 2 часть

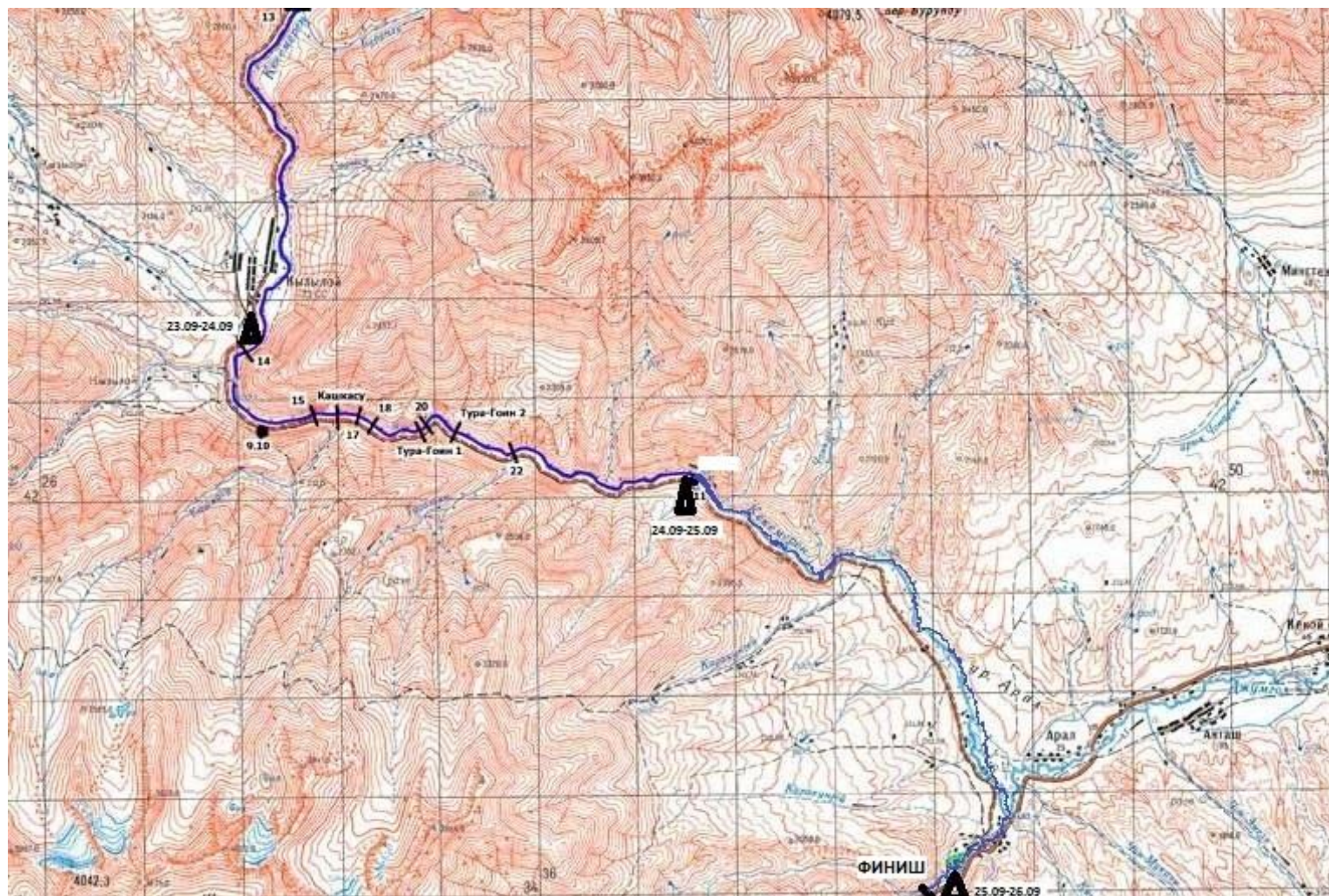
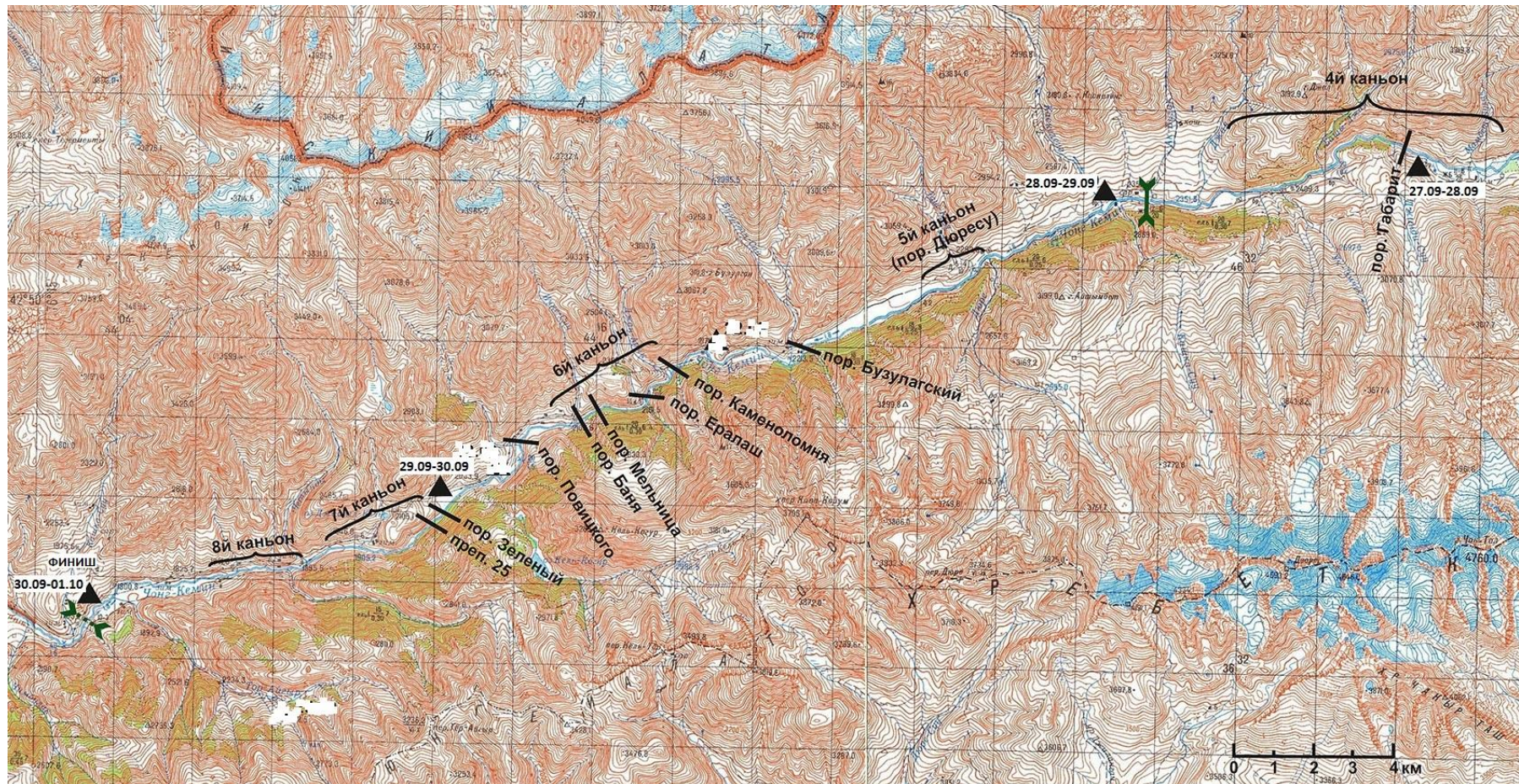






Рисунок 10.3 Карта Чон-Кемин







## **РАЗДЕЛ 11. СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ**

1. Отчет о водном походе V к.с. рекам Джилусу – Болгарт - Малый Нарын и Чон-Кемин (Тянь-Шань) в сентябре 2013 года
2. Статья по материалам отчета группы московских водников (рук. С.Черник) о сплаве в 2000 году в Киргизии по рекам Кекемерен, Нарын, Чон-Кемин и Чу.
3. Техническое описание сплава по р. Кекемерен от поселка "8 Марта" до пос. Арал 30 апреля – 3 мая 2004 г.



## РАЗДЕЛ 12. СПИСОК ПРИЛОЖЕНИЙ

Таблица 12.1. Список приложений, представленный в книге приложений к Отчету

№ п/п	Наименование	Кол-во листов
1	Фотофиксация прохождения основных порогов	25
2	Скан версия маршрутной книжки №52/2014	8



## **ПРИЛОЖЕНИЕ 1**

Фотофиксация прохождения основных порогов



**Фотография 1. Кекемерен. Прорыв (5С). К4-1**



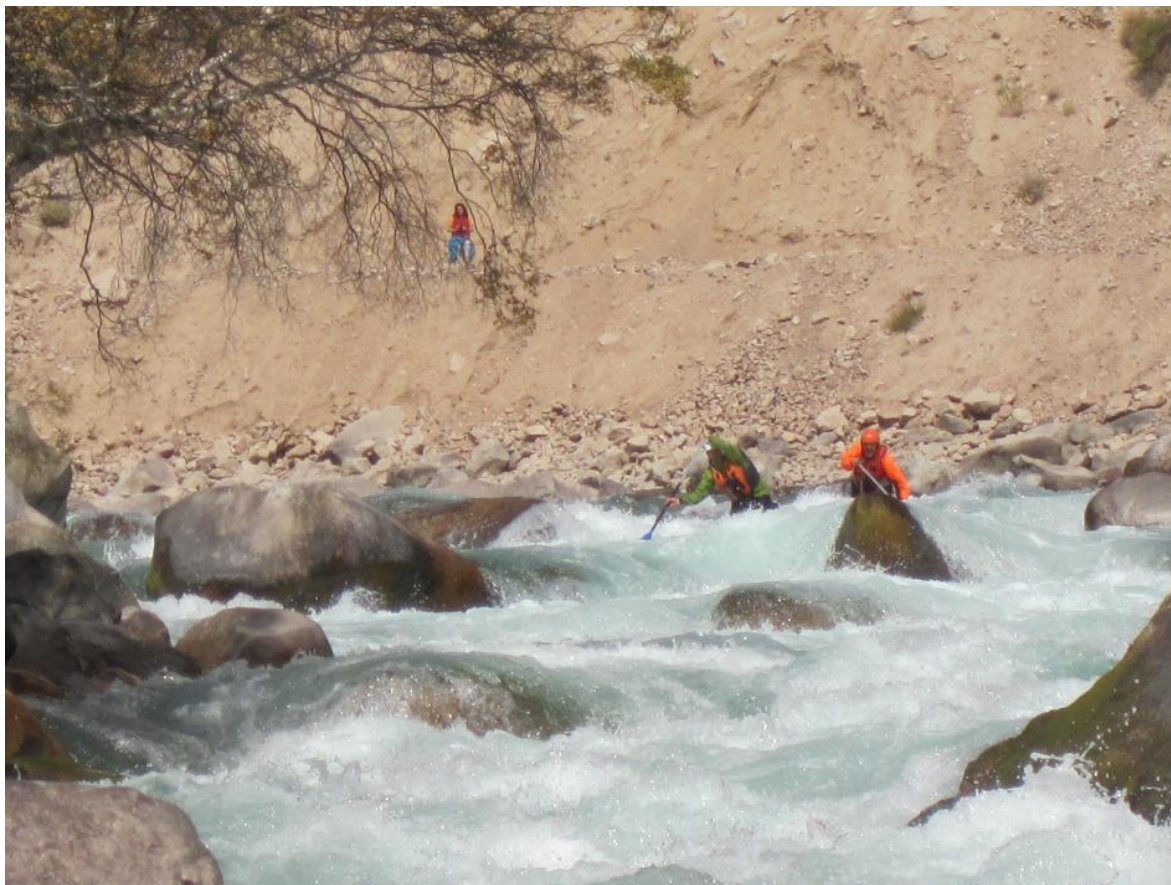
**Фотография 2. Кекемерен. Прорыв (5С). К4-1**







**Фотография 3. Кекемерен. Прорыв (5С). К2-1**



**Фотография 4. Кекемерен. Прорыв (5С). К2-1**







**Фотография 5. Кекемерен. Прорыв (5С). К4-2**



**Фотография 6. Кекемерен. Слив (5С). К4-1**







**Фотография 7. Кекемерен. Слив (5С). К2-1**



**Фотография 8. Кекемерен. Слив (5С). К4-2**







**Фотография 9. Кекемерен. Мост (5В). К4-1**



**Фотография 10. Кекемерен. Мост (5В). К2-1**







**Фотография 11. Кекемерен. Мост (5В). К4-2**



**Фотография 12. Кекемерен. Лестница (6В). К4-1**







**Фотография 13. Кекемерен. Лестница (6В). К4-1**



**Фотография 14. Кекемерен. Лестница (6В). К2-1**







**Фотография 15. Кекемерен. Лестница (6В). К2-1**



**Фотография 16. Кекемерен. Лестница (6В). К4-2**



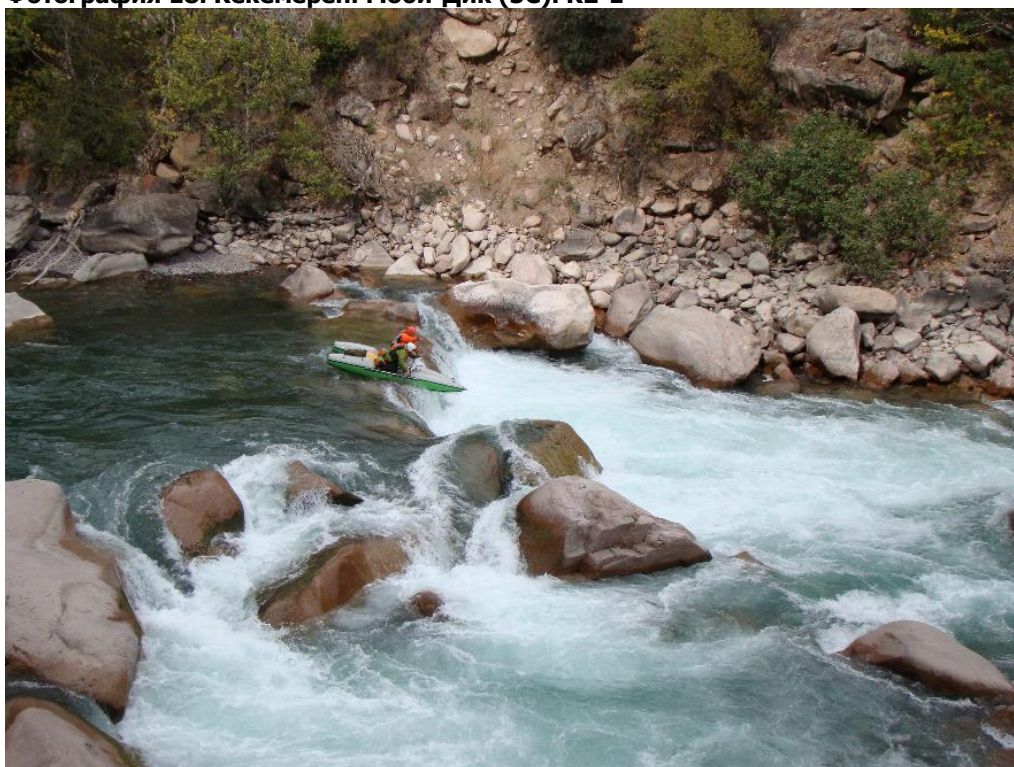




**Фотография 17. Кекемерен. Моби-Дик (5С). К4-1**



**Фотография 18. Кекемерен. Моби-Дик (5С). К2-1**







**Фотография 19. Кекемерен. Моби-Дик (5С). К4-2**



**Фотография 20. Кекемерен. Моби-Дик (5С). К4-2**







**Фотография 21. Кекемерен. Моби-Дик (5С). К4-2**



**Фотография 22. Кекемерен. Тура-Гоин-2 (6В). К4-1**







**Фотография 23. Кекемерен. Тура-Гоин-2 (6В). К2-1**



**Фотография 24. Кекемерен. Тура-Гоин-2 (6В). К4-1**







**Фотография 25. Кекемерен. Тура-Гоин-2 (6В). К2-1**



**Фотография 26. Кекемерен. Тура-Гоин-2 (6В). К4-1**







**Фотография 27. Кекемерен. Тура-Гоин-2 (6В). К2-1**



**Фотография 28. Кекемерен. Тура-Гоин-2 (6В). К4-2**







**Фотография 29. Чон-Кемин. Каменоломня (5С). К4-1**



**Фотография 30. Чон-Кемин. Каменоломня (5С). К2-1**







---

**Фотография 31. Чон-Кемин. Еролаш (6В). К4-1**



---

**Фотография 32. Чон-Кемин. Еролаш (6В). К4-2**







**Фотография 33. Чон-Кемин. Еролаш (6В). К2-1**



**Фотография 34. Чон-Кемин. Повицкого (5С). К4-1**







**Фотография 35. Чон-Кемин. Повицкого (5С). К2-1**



**Фотография 36. Чон-Кемин. Повицкого (5С). К4-2**







**Фотография 37. Чон-Кемин. Зеленый (6С). К4-1**



**Фотография 38. Чон-Кемин. Зеленый (6С). К4-1**







**Фотография 39. Чон-Кемин. Зеленый (6С). К4-1**



**Фотография 40. Чон-Кемин. Зеленый (6С). К4-1**







**Фотография 41. Чон-Кемин. Зеленый (6С). К4-1**



**Фотография 42. Чон-Кемин. Зеленый (6С). К4-1**







**Фотография 43. Чон-Кемин. Зеленый (6С). К2-1**



**Фотография 44. Чон-Кемин. Зеленый (6С). К2-1**







**Фотография 45. Чон-Кемин. Зеленый (6С). К2-1**



**Фотография 46. Чон-Кемин. Зеленый (6С). К2-1**





ОТЧЕТ №52/2014 5 к.с. (водный)  
р. Кекемерен, р. Чон-Кемин, Тянь-Шань (Киргизия)

## **ПРИЛОЖЕНИЕ 2**

Скан версия маршрутной книжки №52/2014





ОТЧЕТ №52/2014 5 к.с. (водный)  
р. Кекемерен, р. Чон-Кемин, Тянь-Шань (Киргизия)

МАРШРУТНАЯ КНИЖКА № *52/2014*  
ТУРИСТСКОГО СПОРТИВНОГО ПОХОДА

*Федерация спортивного туризма  
Министерства спорта*

Маршрутная книжка, не заверенная  
штампом МКК, недействительна

2014 г.

#### 1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

Группа туристов *г. Королева* в составе *10* человек

совершает с 19 сентября по 05 октября 2014 года

водный поход 5 категории сложности

в районе Республики Киргизия по маршруту:

г. Бишкек – устье р. Западный Каракол - сплав по р. Кекемерен за пор.  
Слив - Прохождение порогов "Мост", "Лестница" - Сплав до 2 каньона -  
Сплав до пор. "Тура-Гоин-2" - Сплав до Нижнего Ущелья р. Кекемерен -  
Сплав до устья р. Кекемерен - Переезд в Бишкек, далее в верховья р. Чон-  
Кемин - Стапель, сплав по р. Чон-Кемин за 4 каньон - Сплав за 6 каньон -  
Сплав за 8 каньон - Сплав до устья р. Чон-Кемин, переезд на Иссык-Куль  
п. Чолпон-Ата – г. Бишкек (а/м Урал)

Руководитель группы: *Любимов Алексей Владимирович*

Тел. (495) 475-0690, +7-925-123-99-04

Зам. руководителя (для походов  
6 категории сложности, групп школьников и школ БУ, СУ и ВУ) Галеев  
Валерий Петрович тел.+7-916-694-98-31



## 2. СОСТАВ ГРУППЫ

№ п/п	Фамилия, имя, отчество	Год рожд.	Место работы, должность, телефон	Домашний адрес, телефон
1	Любимов А.В.	1982	ОАО «НПО Центр» Инженер 739-3777	Москва, ул. Челюскинцев, д. 10, к. 2, кв. 41 +7-495-4750690
2	Галедин В.П.	1951	ЗАО Юность-1, Г.д.энергетик. 511-0921	Мытищи, П-Мат.пр. 82-5-42, 5815983
3	Сергеев М.К.	1963	ООО "Прогрессивные сердечно-сосудистые технологии" фин. директор	Москва, ул. Кр. Казаков 17-32
4	Галедин И.В.	1987	ЗАО "Байер" - Менеджер отдела закупок. Тел. +7 495 234-2000	М.О. г. Пушкино мк-н Новая деревня ул. Колхозная д.72
5	Жарин Р.В.	1990	М.Д.И.В.Ц.И.М.В.ОАО Р.Ж.Д.помощник машиниста	МО г.Мытищи Ул.Железнодорожная д.38, кв.6
6	Каненков А.В.	1960	ООО "ЛК "Альянс Эксперт", генеральный директор	Москва, ул.Одесская, д.14, корп.3а, кв.48, дом.тел. 8-499-317-60-68
7	Самойлюк С.В.	1967	индивидуальный предприниматель, +79161714173	МО, Красноярский, ул. Новая жизнь, д. 6, кв. 36
8	Творогов А.В.	1962	ООО "Пробис-5", Главный инженер, (499)903-6961	М.О. Мытищинский р-н, пос. Вешки-2, ул. Снежная, дом 56, (495)740-7337
9	Зареченский М.К.	1958	Индивидуальный предприниматель, +7-495-7625187	Москва, Ленинский пр-т, 98 корп.1, кв 69
10	Кузнецов А.А.	1958	ОАО «НИК НИИДАР» и.м.начальника НТИ-2	Москва, Инженерная ул. д.15, кв.57
11	Кубарев С.Н.	1956	НПФ «БАСК» менеджер +7 (495) 775-13-13	Москва, ул. Д.Бедного, д. 2, к. 3, кв. 93, тел. +7 499 191 3898
12	Юдин В.И.	1959	ОАО НИИ «Звезда» Инженер	М.О. Люберцы ул. Калинина 7а кв.6 (495)-554-23-30
13	Савостьянова А.С.	1991	НТИ «ScanEx» стажер	Москва ул. Проходчиков д. 7 корп.2 кв.26 84991827446
14	Савостьянов С.В.	1962	ЗАО «Хим-фарм ресурсы» ведущий специалист	Москва ул. Проходчиков д. 7 корп.2 кв.26 84991827446

Соответствие сведений о туристском и перевальном опыте руководителя и участников похода согласно справкам о зачете похода проверил

Член МКК Пирожков А.С. (подпись)

Туристская подготовка, походы, совершенные по данному виду туризма	Обязанности в группе, распределение по средствам сплава	Роспись в знании «Правил.»
5у: Дзюретет, Бий-Хем, Башкаус-Чулымман р.Нейден. 6У-р.Мараньон; 2р - Мета; 3р - Рюни, 4р - Жонболот-Ока	Рук-ль, кат Кат1-4	<i>[подпись]</i>
5у: Дзюретет, Бий-Хем, Башкаус-Чулымман р.Нейден. 6У-р.Мараньон	Навигация, зам. рук-ли, кат-2-4	<i>[подпись]</i>
5у: Дзюретет, Бий-Хем, Башкаус-Чулымман р.Нейден. 6У-р.Мараньон, р. Бутератте-Алкананда	Кат1-2, <i>фрикансист</i>	<i>[подпись]</i>
5у: Бий-Хем, Башкаус-Чулымман р.Нейден. 6У-р.Мараньон	Кат1-2	<i>[подпись]</i>
5у: р. Шавла-Аргут-Катунь, б. Таба-М. Таба-Уруштен-Белая; 6у: Башкаус	Завхоз, Кат1-4	
5у-р. Таба-Белая, р.Б.Сумульта	Диспник, кат-2 <i>ф.м.с.б.р.с.</i>	<i>[подпись]</i>
5у: Башкаус-Чулымман	Кат1-4	<i>[подпись]</i>
5у: Дзюретет, Бий-Хем, Башкаус-Чулымман р.Китой, Жонболот-Ока, 6У-р.Мараньон, Ганжа-Алкананда-Батирати	Г.з.Завхоз, видео, Кат1-4	<i>[подпись]</i>
4у: Утулик, Чуя-Катунь, 5у: Чаткал 4р: Чая, Зунмурун	Кат2-4, фото	<i>[подпись]</i>
4у: Зунмурун, Чуя-Катунь, 5у: Чаткал	Кат2-4	<i>[подпись]</i>
5у: Дзюретет, Башкаус-Чулымман р.Нейден.	Кат2-2	<i>[подпись]</i>
5у: Моначин, Чулымман, Китой, Башкаус, Дзюретет	Кат2-2	<i>[подпись]</i>
4у: р. Оня, 5у: р. Утулик	Диспник, кат3-2	<i>[подпись]</i>
4у: р. Улут-О, Жонболот-Ока, 6у: р. Каян	Реммистер, кат3-2	<i>[подпись]</i>

При очном рассмотрении замена участников заверяется штампом МКК, а при заочном - прикладывается письмо от МКК, направившей маршрутные документы на рассмотрение.





ОТЧЕТ №52/2014 5 к.с. (водный)  
р. Кекемерен, р. Чон-Кемин, Тянь-Шань (Киргизия)



Даты	Дни пути	Участки маршрута	Км	Способы передвижения
20.09	1	г. Бишкек - устье р. Западный Каракол	180	а/м Урал
21.09	2	Стапель, сплав по р. Кекемерен за пор. Слив	7	Кат
22.09	3	Прохождение порогов "Мост", "Лестница"	3	Кат
23.09	4	Сплав до 2 каньона	22	Кат
24.09	5	Сплав до пор. "Тура-Гоин-2"	12	Кат -
25.09	6	Сплав до Нижнего Ущелья р. Кекемерен	45	Кат
26.09	7	Сплав до устья р. Кекемерен	40	Кат
27.09	8	Переезд в Бишкек, далее в верховья р. Чон-Кемин	520	а/м Урал
28.09	9	Стапель, сплав по р. Чон-Кемин за 4 каньон	14	Кат
29.09	10	Сплав за 6 каньон	23	Кат
30.09	11	Сплав за 8 каньон	19	Кат
01.10	12	Сплав до устья р. Чон-Кемин, переезд на Иссык-Куль п. Чолпон-Ата	45 150	Кат а/м Урал
02.10	13	Дневка, резервный день	-	-
03.10	14	Оз. Иссык-Куль	-	-
04.10	15	Оз. Иссык-Куль, переезд в Бишкек	250	а/м Урал

- В разделе 3 исправления и исключения участков маршрута не допускаются.

[illegible]

\* В случае внесения изменений маршрут записывается в раздел 4 полностью. Если маршрут согласован в заявленном виде, делается запись: "Без изменений".





#### 5. СХЕМА МАРШРУТА\*

#### 6. СЛОЖНЫЕ УЧАСТКИ МАРШРУТА И СПОСОБЫ ИХ ПРЕОДОЛЕНИЯ\*

1. р. Кекемерен: пор. 6В Лестница, 5С Моби-Дик, 6В Тура-Гоин-2: разведка по берегу каньонных участков, страховка (при сплаве) с берега и (или) с воды ( по обстановке).
- 2.р. Чон-Кемин: пор. 5С Габарит, 6В Ералаш, 5С Мельница, 5С Баня, 5С Повицкого, 6В Зеленый, 5С 8 каньон: проходятся с разведкой и нижней страховкой.

#### АВАРИЙНЫЕ ВЫХОДЫ С МАРШРУТА

Р. Кекемерен: дорога на всем протяжении реки.

Р. Чон-Кемин: дорога на всем протяжении реки.

*Р.З. Весь маршрут группу сопровождает  
машинист колесных «бульдозеров-трэков»*

\* При рассмотрении в МКК руководитель группы предъявляет также схемы, фотографии и описания сложных участков. При заочном рассмотрении указанные материалы прилагаются. После рассмотрения в МКК они возвращаются руководителю группы.



#### 7. МАТЕРИАЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ГРУППЫ

Необходимый набор продуктов питания, общественное и личное снаряжение в достаточном количестве имеются.

##### Специальное снаряжение

Групповое		Личное	
наименование	количество	наименование	количество
Катамаран спортивный (4-ка)	2 шт.	Гидрокостюм	1 шт.
Катамаран спортивный (2-ка)	3 шт.	Каска	1 шт.
Каяк (полиэтилен)	-	Спасжилет 20л	Комплект
GPS + карты, логии	1 шт. + 2 к-кта	рация	1 шт.
Спасконец	6 шт.		

Все спортивные суда зарегистрированы в Федерации Спортивного Туризма Московской области. Необходимый ремонтный набор и медицинская аптечка имеются. Весовые характеристики груза, взятого на маршрут:

	На 1 чел. (кг)	На 14 чел. (кг)
Продукты (всего)/ в день .....	10 / 0,7	137,20
Групповое снаряжение .....	20	280
Личное снаряжение .....	12	168
Всего: .....	42	588

Макс. нагрузка на одного мужчину 44 кг, на женщину 16 кг

Сведения, изложенные в разделах 1-7, подтверждаю

Руководитель похода (подпись) (Любимов А.В.)

Дата « 18 » сентября 2014 г.

#### 8. РЕЗУЛЬТАТЫ РАССМОТРЕНИЯ В МАРШРУТНО-КВАЛИФИКАЦИОННОЙ КОМИССИИ

Маршрутно-квалификационная комиссия **МОФСТ**  
(наименование комиссии)

в составе

Пироговского А.И.  
(фамилия, и. о.)

Галеев В.П.  
Филиппов И.А.

Сам.назв. р.р.

с участием

(фамилия, и. о.)

рассмотрев материалы заявленного похода группы под руководством т. Любимова Алексея Владимировича

считает, что:

1. Маршрут **соответствует** заявленной категории сложности.
2. Туристский опыт руководителя группы **соответствует** технической сложности маршрута.
3. Туристский опыт участников группы **соответствует** технической сложности маршрута.
4. Заявочные материалы отвечают установленным требованиям.
5. Другие замечания:

Группе назначается (не назначается) контрольная проверка на местности

(где, когда и по каким вопросам)





## 9. РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОВЕРКИ ГРУППЫ НА МЕСТНОСТИ

Группа в составе: руководитель \_\_\_\_\_ (фамилия, и., о.)  
участники \_\_\_\_\_ (фамилия, и., о.)  
прошла проверку " " 20 г. \_\_\_\_\_ (место проведения)  
по следующим вопросам: \_\_\_\_\_  
Результаты проверки: \_\_\_\_\_  
Проверяющий \_\_\_\_\_ (подпись) \_\_\_\_\_ (фамилия, и., о.)

## 10. ЗАКЛЮЧЕНИЕ МАРШРУТНО-КВАЛИФИКАЦИОННОЙ КОМИССИИ

Группа под руководством Любимова Алексея Владимировича имеет право совершить данный поход.

Особые указания: на маршрут соблюдая

условия маршрута и санитария  
Срок сдачи отчета о походе до "1" декабря 2014 г. безопасно  
в объеме письменно

сформировать маршрут в страховой компании  
на соответствие с утвержденной структурой в  
Киргизии. Копии маршрута должны быть в МЧС.

## 11. КОНТРОЛЬНЫЕ ПУНКТЫ И СРОКИ

О прохождении маршрута группа должна  
сообщить телеграммой (СМС, звонок)

1. Соломатин Р.П. по адресу: г. Москва  
т. +7-909-936-4083

2. Министерство чрезвычайных ситуаций Кыргызской  
Республики

723500, г. Ош, ул. Р.Моминовой 11

720055, г. Бишкек, ул. А.Токтоналиева 2/1

сайт: [www.mes.kg](http://www.mes.kg)

e-mail: [mchs@elcat.kg](mailto:mchs@elcat.kg)

Оперативный дежурный

тел: (3222) 2-18-44

факс: (3222) 5-60-77, 7-48-99

e-mail: [od.mchs@mail.ru](mailto:od.mchs@mail.ru)

1. из г. Москва до "19" сентября 2014 г.

2. из г. Москва до "05" октября 2014 г.

3. из г. Бишкек до "20" сентября 2014 г.

4. из г. Бишкек до "04" октября 2014 г.

5. Горный Трест +9965 52 85 01 60

Председатель комиссии \_\_\_\_\_

Члены комиссии: \_\_\_\_\_

Шаги МЧС





**12. ОТМЕТКА КСС, ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ УКАЗАНИЯ,  
ЗАМЕЧАНИЯ**

Штамп КСС (КСО)

**13. РЕШЕНИЕ МКК О ЗАЧЕТЕ ПОХОДА**

Поход оценен \_\_\_\_\_ категорией сложности.

Справки выданы в количестве \_\_\_\_\_ шт.

Председатель МКК \_\_\_\_\_ (\_\_\_\_\_)  
(подпись) (фамилия, и., о.)

Штамп МКК

“ ” \_\_\_\_\_ 2014 г.