

О Т Ч Е Т

О ВОДНОМ (ПЛОТ НА НАДУВНЫХ ЭЛЕМЕНТАХ И КАТАМАРАНЫ)
ТУРИСТСКОМ ПОХОДЕ У I КАТЕГОРИИ СЛОЖНОСТИ ПО
рр. Башкаус и Чулышман АЛТАЙСКОГО КРАЯ

Время похода с 3 по 31 июля 1981 г.

Маршрутная книжка № 153-81

Руководитель группы Бобин В.Н. (адрес руко-
водителя: 603144. г. Горький, ул. Карбыше-
ва, д.3, кв.33).

Бобин

Маршрутно-квалификационная комиссия рассмотрела отчет и
считает, что поход может быть зачтен всем участникам и
руководителю. Маршрут имеет У I категорию сложности.

Отчет использовать в..... *Башкаус Г.К.Т.*

А. Резанов

О Г Л А В Л Е Н И Е

	Стр.
1. Справочные сведения о походе	4
2. Краткие сведения о районе путешествия	7
3. Организация похода	11
4. График движения и техническое описание маршрута	13
4.1. График движения	15
4.2. Техническое описание	23
4.2.1. Пешая часть на подходах к р.Башкаус	23
4.2.2. Сплав по р.Башкаус	25
4.2.3. Переход на р.Чулышман	31
4.2.4. Сплав по р.Чулышман	33
4.3. Подъезд и отъезд с маршрута	48
4.4. Меры безопасности на маршруте	49
5. Итоги похода. Выводы и рекомендации	51
5.1. Краткие сведения об общественно-полезной работе группы на маршруте	51
5.2. Рекомендации по прохождению маршрута. Варианты маршрута	51
5.3. Конструкции судов	52
6. Приложения	54
6.1. Список общественного снаряжения	54
6.2. Список продуктов питания	55
6.3. Смета похода	56
6.4. Список литературы	57

Дополнения к отчету

А. Сведения о работе группы по заданию с/х института	60
--	----

Б. Сведения о медико-биологической работе группы на маршруте. 58

Количество карт в отчете - 4.

Количество схем в отчете - 18.

Количество фотографий в отчете - 51.

I. СПРАВОЧНЫЕ СВЕДЕНИЯ О ПОХОДЕ

I.1. Нитка маршрута: г.Горький (г.Чита, г.Арзамас-16) - г.Барнаул - г.Бийск - г.Горно-Алтайск - пос.Кош-Агач -перевал - р.М.Кокури - р.Башкаус - пос.Саратан - р.Кара-Тош - перевал - р.М.Тар.-Тагай - пос.Язулу - р.Чулышман - Телецкое оз. - г.Бийск - г.Барнаул - г.Горький (гг.Чита и Арзамас-16).

(см.схему маршрута рис.1).

I.2. Протяженность маршрута (продолжительность маршрута) пешей части:

на подходах к р.Башкаус	- 22 км
на подходах к р.Чулышман	- 43 км
Всего пешком	- 65 км.
сплав по р.Башкаус	- 40,5 км
сплав по р.Чулышман	- 156 км
Всего сплав	-196,5 км
Дневок	- 2,5
Всего дней активной части маршрута	-20

I.3. Способ и средства передвижения:

- пешком на подходах к р.Башкаус и к р.Чулышман;
- сплав на плоту и 4-местных катамаранах (2 шт.), управляемых веслами.

I.4. Замечания по заявочным материалам дала ЦМКК Федерации туризма ЦСТЭ, шифр 000-00-555555.

I.5. Состав группы

Таблица I

№ п/п	Фамилия, имя и отчество	Год рождения	Домашний адрес	Опыт походов	Обязанности в группе
1	2	3	4	5	6
1	Молочков Владимир Николаевич	1951	пр. Гагарина, д.55, кв.12	У У-Катунь (б,к) У У-Ока (пл.)	Лоцман, рыбак, гитара
2	Здобнов Александр Васильевич	1954	ул. Жукова д.20, кв.36	У У-Катунь (б, псн) У (Сорбо-Коферниган (с эл. УИ к.с.))	Казначей, пом. лоцмана, кино
3	Захаров Владимир Александрович	1953	ул. Широтная, д.5, кв.6	У У-Катунь (б,к) У У-Казыр (к)	Пом. по тех. дневник, фото
4	Пимонова Тамара Васильевна	1952	Щербинки-П, ул. Аэроклубная, д.7, кв.1	У У-Казыр (б) У У-Катунь (б)	Завхоз
5	Кожин Евгений Иванович	1951	пр. Гагарина, д.108, кв.19	У У-Катунь (к) У У-Кантегир (б)	Лоцман, отв. обществ. снаряжения
6	Пастухов Андрей Валентинович	1954	ул. Свердлова, д.99, кв.2	У У-Катунь (к) У У-Темник (п)	Пом. лоцмана, зам. завхоза
7	Ершов Александр Васильевич	1953	ул. 40 лет Октября, д.22, кв.16	У У-Катунь (к) У У-Кантегир (к) У Коферниган - Сорбо с эл. УИ	Общественное снаряжение
8	Новиков Владимир Петрович	1952	ул. Ивлева, д.6, корп. I, кв.46	У У-Китой (к) У УИ-Башкаус (п)	Пом. завхоза, дневник, фото
9	Гурин Валерий Анимович	1937	ул. Радужная, д.8, кв.66	У УИ-Китой (п) У УИ-Бий-хем (п) У УИ-Чулышман (п)	Зам. руков., кино
10	Егоров Николай Петрович	1951	ул. Родионова, д.17, кв.135	У УИ-Бий-хем (п) У УИ-Китой (п) У У-Уда	Отв. за выполнение задания с/х. ин-т
11	Частов Александр Александрович	1937	ул. Сусллова, д.1 корп. I, кв.15	У УИ-Бий-хем (п) У УИ-Китой (п) м. спорта по туризму	Дневник, фото

Продолжение табл. I

1	2	3	4	5	6
I2	Моряшин Михаил Иванович	1946 г. Арзамас-16, пр. Мира, д. 2,	У У-Ока (п) У У1-Башкаус (п)		Загребной передней гребни
I3	Савушкин Александр Васильевич	1951 г. Чита, ул. Подгорбунского, д. 41а, кв. 3	У У-Темник (п) У У1-Башкаус (п)		Врач, к. м. н. Отв. за проведение мед. обследов. группы на маршруте
I4	Бобин Вячеслав Николаевич	1934 г. Горький, ул. Карбышева, д. 3, кв. 33	Р У1-Башкаус- Р У1-Чульшман (п) Р У1-Аргут (п) Р У1-Китой (п)		Руководитель лодман, кино

Примечания: У - участие, Р - руководство
 б - сплав на байдарке
 к - сплав на катамаране
 п - сплав на плоту

2. КРАТКИЕ СВЕДЕНИЯ О РАЙОНЕ ПУТЕШЕСТВИЯ

Схема маршрута дана на рис. I. Она наглядно иллюстрирует, что маршрут, пройденный группой, гигантским кольцом охватывает практически всю Горно-Алтайскую область. Этот район хорошо изучен и его география в деталях описана в целом ряде специальных изданий (см. Л1-Л5), она неоднократно приводилась в отчетах многих групп. Все это дает нам основание подробно на этом разделе отчета не останавливаться, дав лишь некоторые, очень краткие замечания по этому вопросу.

Чуйский тракт - для новичка, да и вообще человека любопытного, оставляет неизгладимое впечатление, хотя он в конце концов изрядно надоедает (почти 500 км на автомобиле, из них 250 в пыли Чуйской и Курайской степей). Но все равно это хорошо!

После пос. Акташ вдоль Чуйского тракта, справа, прекрасный вид на белки Южно-Чуйского хребта. Если есть возможность, надо остановить машину и отснять. Кадры будут весьма впечатляющие. Впечатляет также вид с Семинского и Чикет-аманского перевалов Чуйского тракта.

Несколько слов о верховьях р. Башкаус. Его питание дождевое и снеговое; уровень реки в очень значительной степени зависит от атмосферных осадков. Практика походов последних лет (не только наших) показала, что, как правило, уровень воды в реке в июле-августе низкий или очень низкий, малоприспособный для сплава практически на любых судах. По обыкновению здесь жарко, в реке мало рыбы, да и ягод не густо. И что очень характерно для последних лет - интенсивное заселение верховьев и среднего течения Башкауса, большое количество скота в долине и окружающих горах. Скот частично убрали с Чулышмана в долину Башкауса, т.к. по верховьям его проложена от Саратана довольно сносная дорога - транспорт-

ная артерия! Отгонные пастбища в распадках притоков Башкауса, а также на плато превращаются часто в засеянные травами поля. Так что **там**, где раньше жили пастухи, пасся скот, сейчас нередко только засеянное поле и... никого. Это важно знать, т.к. в таких условиях не приходится рассчитывать на наем лошадей, подкупку мяса, молока на пеших переходах. Так было при нашем переходе с Башкауса на Чулышман - до перевала не было ни одной стоянки пастухов - всюду поля и поля (описание см. далее). Ну а сплав на Башкаусе - его лучше, видимо, планировать на июнь или даже май. Во всяком случае наша попытка "поймать" воду в начале июля была в высшей степени неудачной - такого малого уровня воды в реке еще не было (а мы были тут уже 3 раза). И главное - никакой информации об уровне воды, все источники, в т.ч. метеостанция около пос. Кош-Агач, не дают достоверной информации. На участке от притока М. Кокури до п. Саратан Башкаус слабо врезается в окружающие горы, берега его не очень высоки и только дальше постепенно высота окружающих гор растет, растет и высота стенок каньонов, столь характерных для Башкауса.

Р. Чулышман начинается из небольшого озера, через 10 км он впадает в оз. Джулу-Куль. Это озеро значительно регулирует расход воды Чулышмана в его верховьях. От оз. Джулу-куль Чулышман течет по практически плоской Джулукульской котловине. Река здесь маловодна и безлесна. Лес начинается от устья правого притока Чулышмана - Оин-Ора, до которого от озера около 45 км. На всем этом участке почти сплошь мелководная шивера. В спортивном плане река здесь интереса не представляет.

От Оин-Ора до устья р. Чанду, протяженностью около 18 км, шивера значительно усложняется, **уклон** реки весьма значителен (до 20-25 м/км), сплав здесь целесообразен на судах типа ПСН или 2-4-

местных катамаранах. В русле реки на этом участке масса камней, маневр сложен. Расход воды по-прежнему невелик.

За устьем р. Чанду река упрощается и на протяжении примерно 14 км идти просто; расход воды также мал. За 4 км до устья р. Маярык (левый приток) Чулышман уходит в первое, Язулинское ущелье, тянущееся до другого левого притока - р. Верхн. Тар-Тагай. Длина его около 20 км. В своей верхней части, до р. В. Кулаш, ущелье проходимо, хотя и очень сложно. Возможность сплава, конечно, зависит от уровня воды. Технически оно сложнее в большую воду, в малую же - часть препятствий приходится обносить, но обносы нетрудоемки.

За правым притоком В. Кулаш начинается наиболее сложная часть Язулинского ущелья. Здесь 3 бесспорных непрохода (в том числе порог - водопад под "Чертовым" мостом). По нашему мнению - прохождение его группой А. Фомина на специально подготовленном плоту очень большой грузоподъемности, нельзя считать показателем возможности сплава.

Проводка судов в этих местах Язулинского ущелья невозможна, поэтому необходим обнос, который лучше всего сделать сразу от "Чертова" моста до конца ущелья.

Напротив устья р. Кара-Кеш мост, лесничество - филиал управления Алтайского заповедника, расположенного в пос. Яйлю. Граница заповедника проходит по правому берегу р. Чулышман.

В 1974 г. Язулинское ущелье до "Чертова" моста сумела пройти неоформленная группа рижан на 2-местных катамаранах. Они начали поход из Тувы и затратили на прохождение до Чертова моста месяц отпуска. Около моста они сошли с маршрута за неимением времени. За Язулинским ущельем удобно выделить такие участки на Чулышмане:

1. Устье р. В Тар-Тагай - устье р. Адулюнем - простой участок.
2. Устье р. Адулюнем - 2 км выше устья р. Шавла (реально 5 км не доходя р. Шавлы). Весьма напряженный участок сплава.
3. Устье р. Шавла - пор. Каша. Участок простой.
4. Пор. Каша - устье р. Куркуре - очень сложный участок.
5. Устье р. Куркуре - Туданский порог. Сплав здесь несложен.
6. Туданский каскад порогов - исключительно сложный участок реки.
7. Устье р. Итыкай - устье р. Чульча - Итыкайский каскад порогов - относительно сложный вначале и простой далее участок реки.
8. Устье р. Чульча - устье р. Чулышман - спокойная, без препятствий река.

Лес на Чулышмане на участке сплава есть от начала сплава и до конца Шавлинского ущелья. Далее он практически исчезает и настоящий лес появляется только за устьем р. Чульча. Но плавник, а также ивняк, береза есть по берегу реки всюду.

Долина реки, слабо врезаюсь в окружающие горы вначале, далее расположена в глубокой и узкой долине с отвесными или очень крутыми скалистыми склонами. Само русло реки пролегло в относительно плоской части долины (фото 1).

В заключение раздела полезно дать сравнительный расход воды у некоторых рек бассейна Горного Алтая, это всегда интересует спортсменов-водников.

Река, пункт обмера	:Площадь: :водосбо: :ра, 2 : км ²	:Длина :реки :до :пункта:	:Средний :уклон : м/км	:Средне-го- :довой рас- :ход : м ³ /сек	:Максималь- :ный расход : м ³ /сек
р.Катунь - устье	60900	680	2,5	640	5520
р.Аргут - п.Аргут	7070	163	9,6	92	918
р.Чу ³ И - с Б.Бом	10900	281	10,0	42	293
р.Чульшман - п.Ба- лыкча	16600	хх	хх	155	2400

хх - данные не приведены в источнике.

3. ОРГАНИЗАЦИЯ ПОХОДА

При организации похода пришлось решать целый комплекс сложных вопросов, от правильного решения которых зависел успех всего дела. Прежде всего - надлежащий подбор участников похода - по их техническому опыту сплава на соответствующих судах, их психологической совместимости в условиях опасного, сложного и тяжелого спортивного похода, по их физической подготовке. Это важнейшие вопросы и на них обращалось первостепенное внимание. При этом группой, как всегда в последние годы, руководил технический совет из наиболее опытных и авторитетных членов группы, которых участники сами выбрали на одном из организационных собраний.

Совет в значительной степени помогает решать сложные во^{II}просы, возникающие на маршруте, когда общий "базар" ни к чему. При этом роль руководителя несколько не умаляется, в случае крайней необходимости всегда можно отменить любое решение совета, а помощь его часто неоценима. Очень тщательно готовились средства сплава - они все самодельные, оригинальной конструк-

ции, их описание дано в приложениях.

Вопросы безопасности сплава при подготовке как всегда были одними из важнейших.

И, наконец, очень много уделялось внимания выбору самой нитки маршрута, сроков проведения похода.

Как это следует из 2-го раздела нашего отчета, вариант похода, предложенный "Перечнем" для похода У1 кс по Чулышману от оз. Джулу-Куль, обладает рядом недостатков, которые делают проведение его не очень привлекательным:

1. Длинный единовременный пеший переход около 85 км к реке.
2. Выход на р. Чулышман в верховья, где сплав мало интересен в спортивном плане, нет совсем леса и до него надо идти пешком за р. Оин-Ор.
3. Сплав по Язулинскому ущелью невозможен. Поэтому, пройдя не слишком интересную верхнюю часть Чулышмана, нести на себе 8 км плот и катамараны, выглядит не только непривлекательно, но и неразумно, т.к. постройка новых судов вряд ли займет больше времени чем обнос.

Учитывая все это, было решено сделать дубль — посмотреть р. Башкаус, часть его каньонов, составляющих его уникальную привлекательность и затем перейти на р. Чулышман, сплавившись по его наиболее интересной части от пос. Язулу. При этом, из-за явного недостатка времени, вопрос о возможности прохождения пор. "Каша" уже дома нам казался призрачным, обсуждали только возможность пройти Саратанский каньон на Башкаусе при наличии надлежащей воды в реке и идеальной схеме заброски на маршрут (везде без задержки — самолет). Этого не получилось и Саратан отпал сам собой, тем более, что уровень воды в Башкаусе был очень низкий — дождей до нас не было 2 месяца.

Сроки проведения похода — были выбраны в начале июля, т.к. в

это время наиболее вероятно приличная вода в реках Алтая (на Чулышмане в среднем годовой сток летом по месяцам смотрится так: май - 22%, июнь около 30%, июль - около 17%, август - 11%, сентябрь - 8%).

Таким образом, лучше всего планировать поход в мае-июне-июле по большой или средней воде, когда он наиболее спортивен.

4. ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ И ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ МАРШРУТА

4.1. График движения

График движения, который планировался за 2,5 месяца до выхода на маршрут (согласно "Правил"), естественно, претерпел изменения, главным образом, из-за транспортных неувязок, предусмотреть которые за столь большой предподходный период вряд ли возможно. Оказалось, что бронь из Горького до пос. Кош-Агач на самолет взять невозможно (о чем нам сообщили за 10 дней до выхода на маршрут), а билеты на самолет из Барнаула до пос. Кош-Агач проданы на полмесяца вперед, о чем нам и сообщили в Барнауле.

Результатом всего этого явилась задержка группы на целые сутки в г. Горно-Алтайске, где мы чисто случайно нашли машину до пос. Кош-Агач, а также двое суток пребывания в дороге от г. Горно-Алтайска до пос. Кош-Агач. Таким образом всего мы проигрывали против плана сразу 2,5 суток.

Рекомендуем посылать телеграмму в г. Горно-Алтайск на автостанцию с просьбой бронировать билеты до любого нужного пункта. Работает это дело пока безотказно.

Дополнительные сложности по выдержке планировавшегося дома графика вызвал удивительно низкий уровень воды в Башкаусе, т.к. на Алтае в 1981 г. в течение 3 месяцев - апрель-май-июнь совсем не было дождей, что в общем-то явление довольно редкое. Таковы

объективные и субъективные трудности по соблюдению графика движения на маршруте. Запаздывание было решено ликвидировать прямо на маршруте за счет интенсификации работы, лучшей ее организации, увеличения продолжительности рабочего дня, а также использования для работы планировавшихся дневок (мы их превратили в полудневки с парной баней. Баню в общей палатке по возможности рекомендуем делать, эффект весьма положителен.

ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ. СОСТОЯНИЕ ПОГОДЫ см.табл.3

День: пути:	Дата	Участок пути (от - до)	Протяжен- ность, км	Чистое ходовое время, час	Характер пути -естест- венные препятствия, опасные участки	Примечания
1	2	3	4	5	6	7
1-2	3-4-07.81	Горький-Барнаул			самолет	Задержка рейса в Горьком с 3.7.81 на 4.7.81.
2	4.07.81	Барнаул-Бийск			поезд	
3	5.07.81	Бийск-Горно-Алтайск	70		автобус	
4-5	6.07-7.07.81	Горно-Алтайск-Кош-Агач	456		автомашина	
5	7.07.81	Кош-Агач -перев.на М.Кокури	20		автомашина	
		Подъем на перевал, спуск до места между 2 левых притоков М.Кокури	8	2ч.40м.	Пешком. Подъем на перевал крутой, но короткий. Перевал безлесный. До границы леса не дошли	
6	8.07.81	От стоянки до устья р.М.Кркури	14	3 часа	Пешком. Тропа всюду хорошая. Брод через М.Кокури прост - нет воды в реке. Воды в р.Башкаус ничтожное количество	
		Полудневка с 14 часов. Банный день				
7	9.07.81	Постройка судов	-	-	-	
8	10.07.81	Постройка судов	-	-	-	
		Сплав	1,5	40 мин.	В русле реки сплошные камни. Очень мелко	

1	2	3	4	5	6	7
9	11.07.81	Сплав за 2-й левый приток после пор.30. Обнос судов ч/з I-й каньон. Разведка п."Панорамный" и его прохождение	14	4 ч.05 м.	Очень мелко, после впадения р.Кумурлу немного лучше путь. I каньон абсолютно непроходим. Разведка пор."Панорамный", фото съемки его желательны.	Признак пор."Ступенька" справа от впадения каньона. Резкое сужение реки. Перед II каньоном. Слева берег - подобие высокой, около 70 м, поросшей лесом дамба. Чалиться к левому берегу. Обнос груза и разведку хорошо делать слева.
10	12.07.81	Сплав до р.Иолдо	23	7 ч.30 м.	На участке требуют осмотра пороги "Ступенька", II каньон, пор."Ловушка", ч/з последние два лучше сделать обнос груза	
II	13.07.81	Сплав от устья р.Иолдо до входа в IV каньон. Разборка судов.	14			
12	14.07.81	Полудневка. Закупка продуктов в Саратане. Пешая часть на Чулышман от 4-го каньона за 3 км после последнего правого притока р.Кара-Тош	14	3 ч.13 м.	Пешком. Крутой подъем из долины р.Башкаус. После крутого подъема на водораздельный гребень, тропа идет по практически ровному плато с небольшим подъемом к перевалу. Тропа очень хорошая - по большей части это тракторная дорога.	

I3	15.07.81	Встали на ночлег через 2 км после летника на Нижн.Тар-Тагае.	18	4ч.34 м.	Пешком. Последний взлет на перевал довольно крут, тропа уходит вправо от дороги, она короче. Далее по дороге вообще идти нет смысла. Идти по долине Н.Тар-Тагай дальше последнего летника нецелесообразно - до р.Уулишман трудно найти место ночевки (место стоянки см.описание).
I4	16.07.81	До р.Уулишман. Полудневка	8	2ч.17 м.	Пешком. Тропа всюду хорошая, по пересеченной местности.
I5-I6	17.07.81 - 18.07.81	Постройка судов. Осмотр Язудинского ущелья.	-	-	
I6	18.07.81	Сплав за I ступень Мизи-Канн	12	2 часа	До Шавлинского ущелья препятствий на реке практически нет. Перед Шавлинским ущельем слева впадает р.Кланку, река делает сначала 90° поворот влево и затем 90° поворот вправо. На левом повороте слева высокая крутая глинистая осань. Перед Шавлинским ущельем шивера 2 проходит с ходу.
I7	19.07.81	Сплав за 5 ступень Мизи-Канн	1,5	11 мин.	Сплошная разведка, страховка сплава с берега. Обнос груза здесь и далее нецелесообразен - суда резко ухудшат свои ходовые качества - крутой и высокий

вал резко бросает по вертикали, трудно управлять на катамаранах, выбивает греби на плоту.

18	20.07.81	Сплав до р.Н.Кулаш	5 36 мин.	Сплошная разведка, страховка на наиболее сложных порогах. Страховка всюду только с берега. Наиболее сложный участок: здесь порог - "Стадо бегемотов" - практически 2-3 степени.
19	21.07.81	Сплав до пер. "Кульминация" (за I ступень порога)	0,8 5 мин.	Участок требует сплошной разведки. "Кульминация" - очень сложна, особенно I ступень, ее прохождение весьма проблематично в эту воду.
20	22.07.81	Сплав за порог 7	1,2 8 мин.	Сплошная разведка. Мощнейшие сливы и "бочки", в пороге 7 раму плота сломало в сливе пополам, у одного катамарана лопнула оболочка, у второго катамарана сломало поперечину.
21	23.07.81	Сплав до "Трубы" перед порогом "Каша"	3I 4ч.40м.	На плоту п. "Пустячок" (I ступень) пройти невозможно. Катамараны прошли весь порог за счет лучшей маневренности на коротких участках. После п. Пустячок река значительно (постепенно) упрощается. Порога "Бегемот" не нашли - все очень просто до "Трубы".

-18-

1	2	3	4	5	6	7
22	24.07.81	Дневка	-	-	-	
23	25.07.81	Сплав за порог "Ворота"	7	43 мин.	Пор. "Ворота" проходится легко, но заход должен быть очень точен, разведка обязательна. "Труба" - идти просто. Необходимо точно определить чалку до порога "Каша". Прохождение пор. "Каша" - по этой воде - безумие, хотя принципиально трудно найти проход только на выходе порога.	
24	26.07.81	Сплав за I ступень Туданского порога	19	2ч.5 м.	Вход в I ступень Тудана по данной воде вряд ли возможен, I ступень поэтому пришлось обнести.	
25	27.07.81	Сплав за пор.25	2	15 мин.	По данной воде пор.25 выглядел исключительно мощно. I катамаран прошел только вход, далее обнос. У плота на слива оторвало кофму с гребью валом (на длине около 0,8 м), на втором катамаране на этом же сливе 2 ^х человек выкинуло за борт.	
26	28.07.81	Сплав за пос.Балыкча	63	10ч.40м.	Интересен пор.Итыкайский, и мощная сложная шивера - порог сразу за I ступенью пор. Итыкайский.	
27	29.07.81	Сплав до Телецкого озера	13	3ч.40 м.	Без препятствий.	

1	2	3	4	5	6	7
28	30.07.81	До Барнаула	-	-	Пароход до т/б "Золотое озеро"; автомашина до пос. Турочак "Заря" до Бийска Поезд Бийск-Барнаул	
29	31.07.81	До Горького из аэр.Барнаула	-	-	Самолет	

Всего походных дней - 29, из них активного способа движения пешком - 3 дня
на судах - 13,5 дней

Пройдено пешком 65 км,
на судах - 196,5 км.
Дневков - 2,5 дня.

Метеонаблюдения в походе

Число (июль) / Час счток	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
7 час.	5 ☉	-1/5 ☉	-3/5 ☉	9,5/8 ☉ ☁	1/5 ☉	8/9 ☉	9/8 ☁	7 ☁	3 ☁	4/7 ☉	8/10 ☁	11/11 ☉	12/10 ☁	6/9 ☁	11/11 ☉	11/11 ☁	12/11 ☁	9/10 ☁	11/10 ☁	9/10 ☁	8/10 ☉
14 час	23/12 ☉	15/12 ☉	16/10 ☉	21/13 ☉	24/14 ☉	13/10 ☁	17/12 ☉	16 ☁	17/11 ☉	18/11 ☁	18/12 ☉	16/12 ☁	14/12 ☁	18/11 ☉	8/12 ☉	25/13 ☉	18/12 ☁	13/11 ☁	17/12 ☉	21/11 ☉	
21 час	15 ☁	13/11 ☉	16/12 ☁	15/13 ☉	12/10 ☉	14 ☁	6 ☉	12/12 ☁	9/11 ☁	12/12 ☁	13/12 ☁	12/11 ☁	15/12 ☁	13/12 ☉	16/13 ☁	13/12 ☉	11/11 ☁	13/12 ☁	11/11 ☁	11/11 ☁	

Условные обозначения:

23/12 - температура воздуха / температура воды

Там, где отсутствует знаменатель - температура воздуха

пасмурно ☁

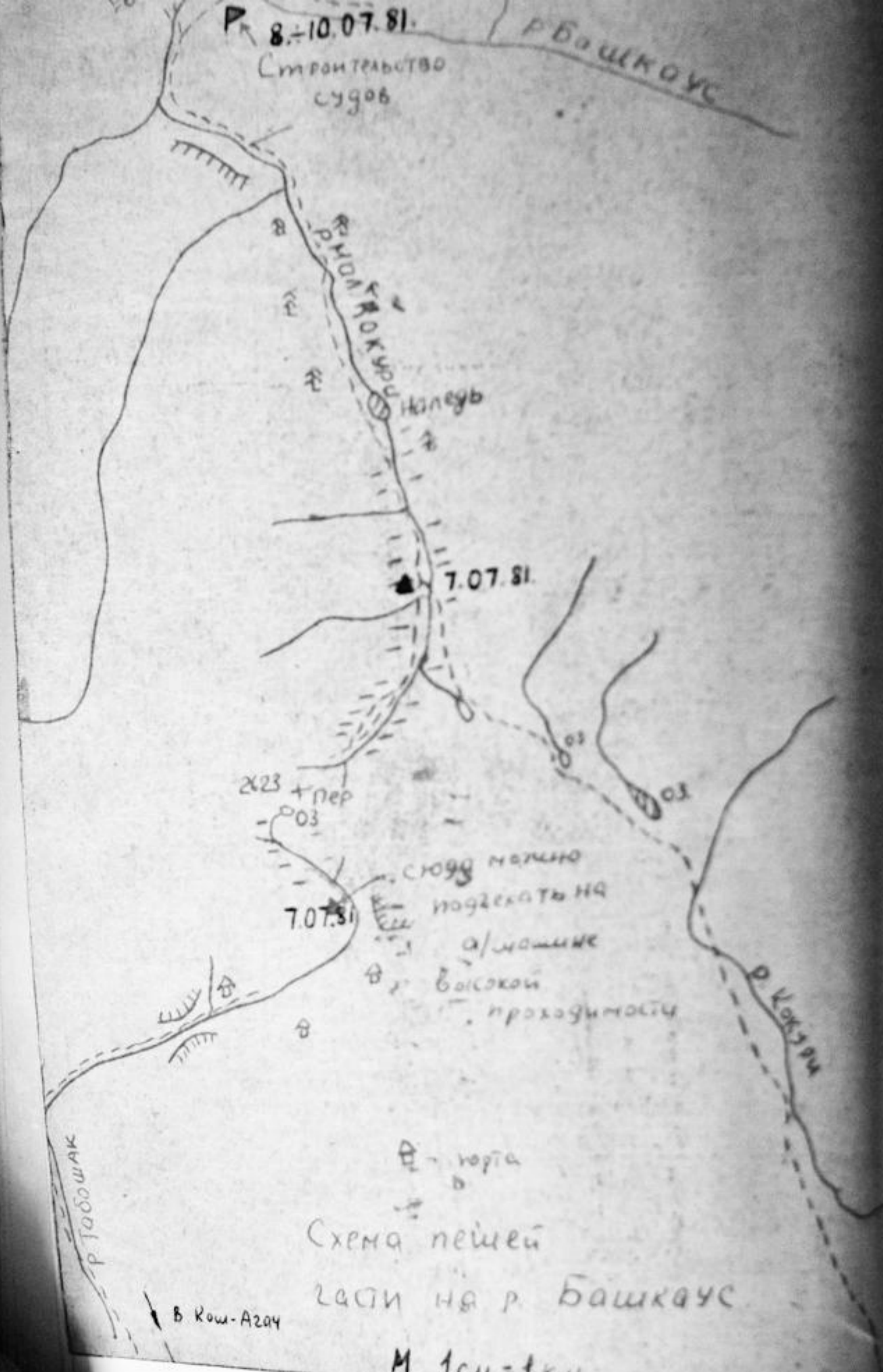
ясно ☉

дождь ☁

Р 8. ÷ 10.07.81.

Строительство
судов

Р Башкаус



А - порта

Схема пешей

засти на р. Башкаус

В Кош-Азак

М 1см = 1км

4.2. Техническое описание

4.2.1. Пешая часть на р. Башкаус.

Пешая часть на маршруте начинается обычным вариантом при сплаве по р. Башкаус - с его верховьев. На транспорте (автомашина, самолет) необходимо добраться до заправки **около** пос. Кош-Агач на Чуйском тракте. Отсюда надо нанять автомашину, лучше повышенной проходимости, которая подбросит группу под перевал к р. М. Кокури. Подъехать от пос. Кош-Агач до перевала можно 15-20 км. Ехать надо в долину р. Табошак, которой с тракта не видно. Р. Табошак, приток **Чуи** - небольшой ручей. После "заправки" влево идут 2 грунтовые дороги по степи. Одна дорога идет в левый распадок, где течет ручей Табошак и куда надо ехать, другая идет в сухой распадок. Около него, еще в степи, расположены строения совхоза им. Ленина. Туда ехать не надо. Грунтовая дорога сначала идет по степи, после короткого и крутого спуска она пересекает ручеек и далее 5-6 км идет по ущелью. После ущелья долина сужается с 300 до 25 м, увеличивается уклон, исчезает лес. Через 800-1000 м долина резко расширяется, на склонах редкий лес. Далее примерно через 1-1,5 км долина ручья ветвится, на стрелке - высокая, колокольной формы, гора. Ехать надо в левый (по ходу) распадок. На входе в ущелье, как правило, стоит несколько юрт пастухов. Мимо них еще можно проехать на машине до начала крутого подъема на перевал. Лес для костра можно найти на склонах - щепки и сухие кустики. Вода из колодца, которым пользуются пастухи. От места высадки с машины тропа (она хорошо набита) довольно полого идет по безлесной, местами заболоченной долине. Долина (распадок) упирается в травянистый склон со слабым снежником на вершине, сюда \sim 40 мин. ходового времени; тропа сворачивает вправо (по ходу) на перевал, в левый распадок идти не

надо. Подъем на сам перевал очень крут и составляет около 150 м перепада высоты. Его одолели за 15 мин. Перевал, высотой около 2600 м, безлесный. Справа небольшое озеро. Далее спуск по левому берегу левого истока М.Кокури. Тропа местами пропадает, иногда пересекает заболоченные участки. Троп здесь несколько, одна из них идет прямо по берегу ручья. Мы шли верхней, стараясь не сразу терять высоту. Через 80 мин.ходового времени после подъема на перевал - пересекли I-й левый приток М.Кокури. Здесь, в долине, можно устроить ночевку. Но леса нет, на костер идет сухостой березового стланника, местами его достаточно. Вода из ручья. Далее тропа всюду хорошо набита, брод через М.Кокури не вызвал каких-либо трудностей - перешли не замочив ног. После брода можно сделать ночевку. Место отличное. Есть лес. За бродом тропа постепенно поднимается над долиной М.Кокури, уходит от воды и спускается вниз, только не доходя 3-4 км до Башкауса. Она все время идет перелесками, травянистыми полянами.

Перед впадением в Башкаус М.Кокури, тропа поднимается над рекой и ветвится, она все время идет лесом, местами слегка заболочена. Надо идти левой тропой по правому берегу М.Кокури. Тропа выходит на поляну выше устья М.Кокури метров на 200-300. Здесь постройка судов. Лес для постройки еще есть, но настил для пюта - уже будет проблемой. Нам было легче, т.к. вместо настила была использована капроновая сетка.

Распределение времени на пешей части

(Шли без челнока) - I день

Выход на пешую часть - в 15.50. Средний вес рюкзака - 43 кг. Закончили день в 20ч.30 мин., чистое ходовое время - 2 ч.41 мин., режим движения на подъеме 10 мин.ходка, 5 мин.отдых, при спуске 15 мин - ходка, 5 мин отдых. Ночевка у первого левого притока М.Кокури.

р. Башкир

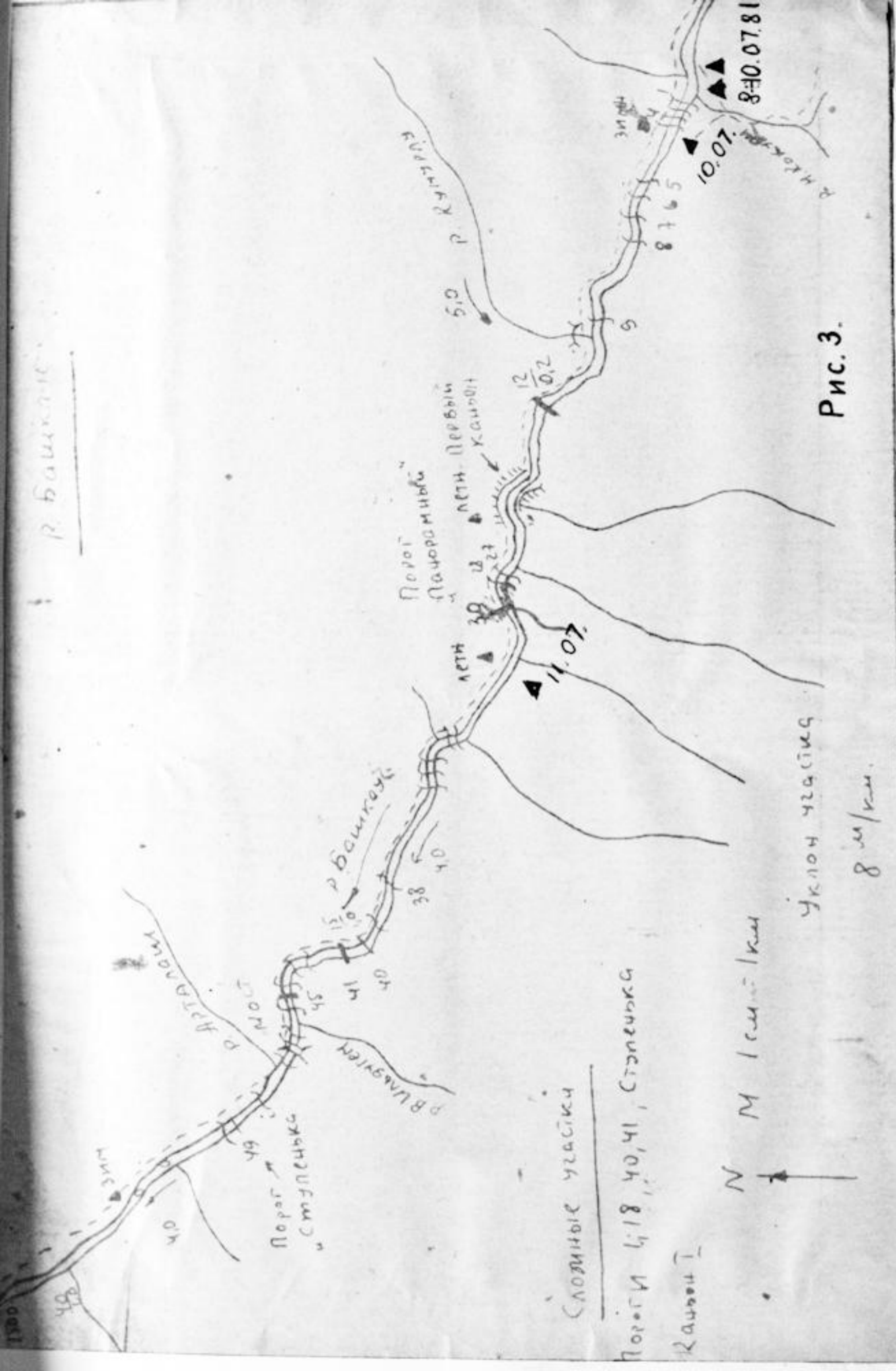


Рис. 3.

Уклон 42,5 м/км
8 м/км.

М 1 см = 1 км



Словный указчик
Порог и водопад Ступельская
Каньон I

2 день

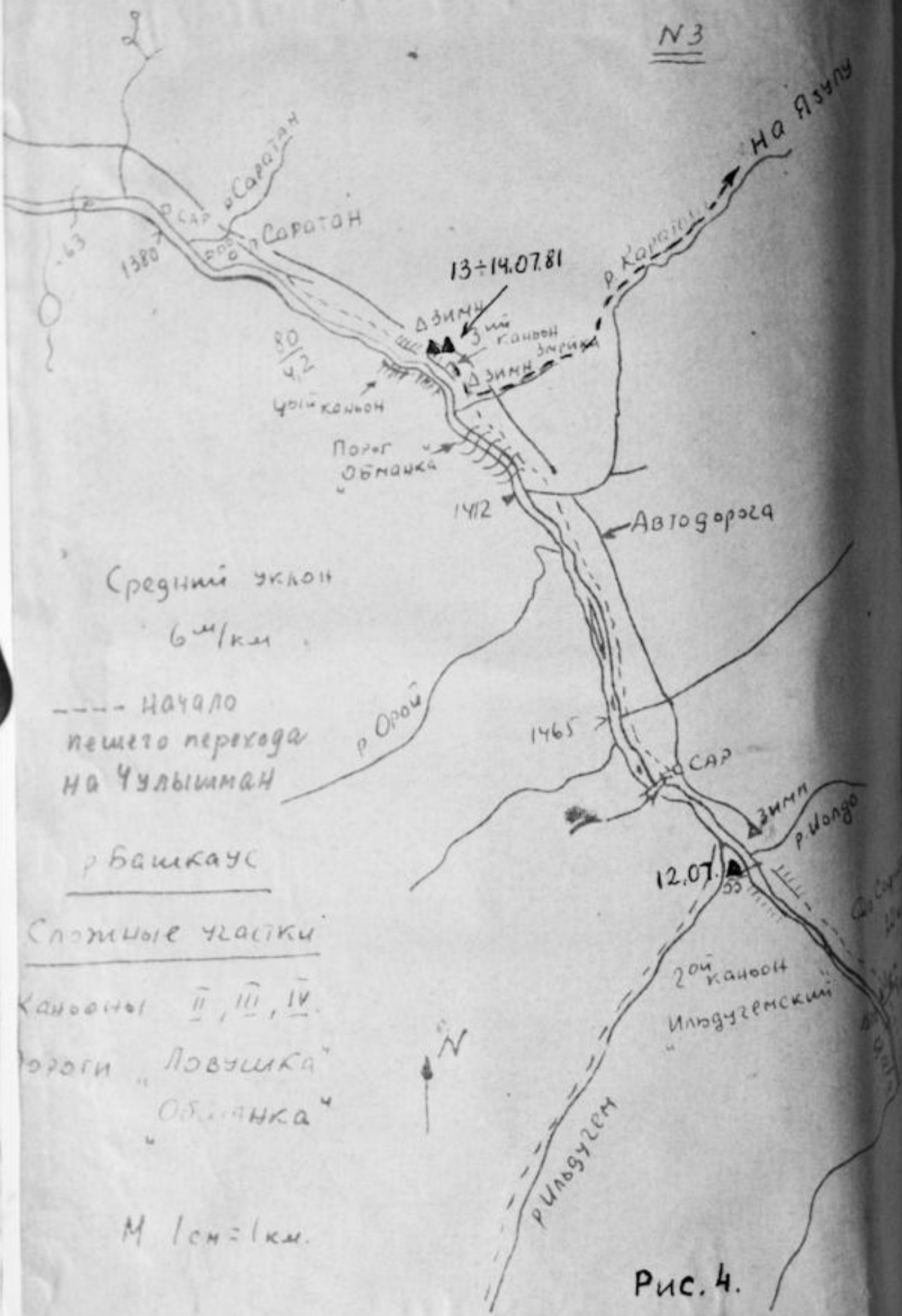
Выход в 8ч.30 мин., закончили пешую часть в 13.10, чистое ходовое время - 2 ч.59 мин.

Всего прошли 22 км (по карте), чистое ходовое время - 5ч.40 мин.

4.2.2. Сплав по р.Башкаус

Сплав начали по исключительно малой воде. По этой причине все суда были сделаны малого габарита и минимального веса. На плоту практически не было настила, что реально уменьшало его вес почти вдвое. Задача была одна - облегчить обнос I каньона (а он был неизбежен) и обеспечить прохождение узких^х мест во II-III-IV каньонах.

Сплав начали с участка в высшей степени мелководного. Порога I в устье М.Кокури уже не было, тут мы едва протискивались сквозь нагромождения камней. Далее за М.Кокури почти сплошь маловодные шиверы. Идутся с ходу, но воды так мало, что местами приходится делать проводку судов. За устьем р.Кумурлу становится немного легче, воды в реке добавляется. Недалеко от устья р.Кумурлу (около 300 м от устья) - красивый водопад. У водопада новые строения для зимней стоянки скота. Участок 5-8 - шиверы, 18 - порог, проходится по центру между плитой справа и зубом. После п.18 через 800 м вход в I каньон. Вход в каньон - за каменной отмелью правого берега, за правым поворотом. Увидев отвесные скальные ворота, надо сразу пристать за каменным мысом, это 50-70 м до каньона. В большую воду лучше встать через 300 м после пор.18 также к правому берегу.



Средний уклон
6 м/км

----- начало
пешего перехода
на Чульман

р. Башкаус

Сложные участки

Каньоны II, III, IV.

Пороги "Ловышка"

"Обманка"

М 1 см = 1 км.

Рис. 4.

Рис. 3-Рис. 4 Река Башкаус, схемы сплавного участка

I каньон Башкауса ("Прямой")

Ширина 12-25 м. Высота стенок - 5-30 м, длина каньона 700 м.

В малую и среднюю воду каньон непроходим - проходы местами не превышают 1,5 м, а в середине каньона русло перегорожено 3 бревнами, низко висящими над водой.

В большую воду каньон проходится на лобных судах.

Башкаус после I каньона

Шиверы 22-27 - идти без разведки. 28 - место, где может быть завал. Здесь каменный остров, правой протоки в нашу воду вообще не было, левая протока чистая, но могут быть завалы.

30 - порог "Панорамный". Разведка обязательна, желателен обнос груза по правому берегу. Пристать надо за 300 м до порога, заведя отвесные скалы правого берега поперек русла реки, высотой около 20-25 м.

Линия движения четко видна на фото № 7, так проходили все наши суда.

За шиверами 31,32 (идутся сходу) долина расширяется, река упрощается. Много поворотов, возможны завалы. Через 4 км после впадения ручья справа долина снова сужается, берега становятся отвесными.

38 - шивера, проход по центру.

40 - порог на правом повороте реки. Прошли по струе.

41 - порог, прошли по центру. 40-41 - прошли без просмотра.

42-44 - шиверы, перед впадением р. В. Ильдугем короткий порог 45.

Через 1 км после 45 порога - мост, проход по центру, здесь значительный перепад уровня, в русле множество камней. Все проходится без просмотра (обращаем внимание, что при большой воде характер порогов 41-42, порога под мостом изменится в сторону усложнения, возможно потребуются разведка). 49 - порог "Ступень-

ка" - короткий слив высотой около I-I,5 м, слив очень крутой. Ширина прохода около 3,5 м, при прохождении с ходу надо плотно прижиматься к правому краю слива.

Признак порога - после правого поворота к правому берегу подходят горы, скалы с правого берега образуют обрыв высотой до 80 м ниже порога, доходящий до воды. Проходится и с ходу, но лучше разведка с правого берега. Мы шли без разведки (фото № 9, 110). 52 - порог, на правом берегу 3 избы и кошара. 53 - порог на левом повороте реки. Оба порога идут с ходу. Через I км после п. 53 второй каньон, Ильдугемский.

Признак каньона - с левого берега травянистый склон, напоминающий дамбу высотой около 50 м, - 70 м, полностью перегородившей русло реки. Пристать надо к левому берегу метров за 200 до дамбы, не доходя 50-70 м до последнего правого поворота вокруг мелкокаменистой отмели правого берега. Обнос груза и разведка каньона с левого берега, кино-фото работы на входе каньона можно делать и с правого берега.

II каньон, Ильдугемский.

Длина каньона 500 м, высота стенок до 30 м, ширина в основном около 8-12 м. Основные препятствия - на входе в каньон.

В малую воду река входит в каньон одним руслом. Перед каньоном река резко набирает скорость сразу за последним правым поворотом. Здесь сужение русла и значительный перепад уровня. Отсюда весь поток воды устремляется в скалы правого берега, река делает крутой, в 90°, поворот влево. На входе - щель шириной около 2,2 м, вот туда и надо попасть.

За этой щелью еще трое ворот - сливов, все проходится в левой части русла. Далее до конца каньона препятствий нет.

За каньоном плес и затем на правом повороте порог 55 - это 3

слива разной степени сложности и возможности прохода.

Чалку мы сделали вначале сразу на выходе II каньона, затем отправили один из катамаранов под самый порог 55, он зачалился легко на левом берегу за 50 м до I слива. Затем тот же маневр проделал 2 катамаран. Плот чалился там же со страховкой на чалке экипажами катамаранов.

Первый слив порога самый сложный. Под углом 30° падение на высоте 1,5-2 м, река зажата в скальном коридоре. В малую воду проход I-2 ступени невозможен.

Слив все суда прошли нормально (фото № 15). Чалка возможна с обоих берегов после 3 ступени. Сразу за порогом 55 устье р.Иолдо и р.Ильдугем.

По рассказам местных жителей, вдоль распадка р.Иолдо хорошая дорога в пос.Язулу на р.Чулышман. Расстояние около 40 км и переход туда вполне возможен. Это надо иметь в виду как вариант ухода на Чулышман. Мы этого не сделали только потому, что над нами тяготел груз нитки маршрута.

Р. Башкауc за порогом 55

Через 2 км после пор.55 - мост. Проход по центру. До 2-го ручья слева препятствий на реке нет. Между ручьем и р.Кара-Тош шиверы 58,59, после р.Кара-Тош - длинная и довольно сложная шивера 60. Сложность шиверы значительно зависит от уровня воды, чем он выше, тем сложнее из-за значительного роста скорости потока.

Шивера 60 (правильнее сказать - порог 60) состоит из 8 ступеней, наиболее сложные 7-8. В большую воду разведка обязательна. Мы шли все с ходу.

За порогом 60 - простой слив- "Обманка", а через 300 м после него вход в III каньон, очень неприметный, попасть в него легко,

что весьма нежелательно. Для катамаранов проход в малую воду можно сделать только после тщательной разведки, тщательной страховки. Для плота вход в III каньон в малую воду вообще непроходим.

III каньон ("Змейка")

Начало III каньона после плавного левого поворота, впереди справа - невысокие отвесные скалы, слева - каменная отмель из черных камней. Чалится не ~~доходя~~ каменной отмели к левому берегу. Обнос груза (при необходимости), разведка, проводка плотов - тоже по левому берегу. Обнос груза, разведку самого каньона наша группа не делала.

Вход в каньон оба катамарана прошли после тщательной разведки, организации страховки сразу за входным порогом каньона (страховка с воды сначала обнесенным плотом, а потом прошедшим вход 2-м катамараном).

Схема каньона, линия движения дана на рис. 4^а, 4^б, прохождения одного из участков III каньона на фото № 16, 17, 18.

За входным порогом каньона на его протяжении следуют несколько (4) крупных слива, с достаточно сложным маневром в них, суда на сливах, особенно груженный плот значительно может притопить. Идти без разведки по каньону можно только зная его предварительно, просто по описанию идти нельзя. Нам же каньон был знаком.

За III каньоном простая шивера, короткий плес и снова 200-метровая шивера с обилием камней и с хорошим уклоном, которая без перерыва входит в IV каньон.

Вход в IV каньон в малую воду совершенно непроходим - слив около 1,5 м высоты, откуда вода устремляется в узкий, около 2,2 м, и длиной около 10 м, не прямой скальный коридорчик с высотой стенок 2,5 м. Вход надо обнести. Чалка перед входом в IV каньон к левому берегу в конце шиверы. Шиверу идти своим ходом нельзя - не успеешь зачалиться. Суда по ней надо проводить.

Схемы сливов
III каньо.

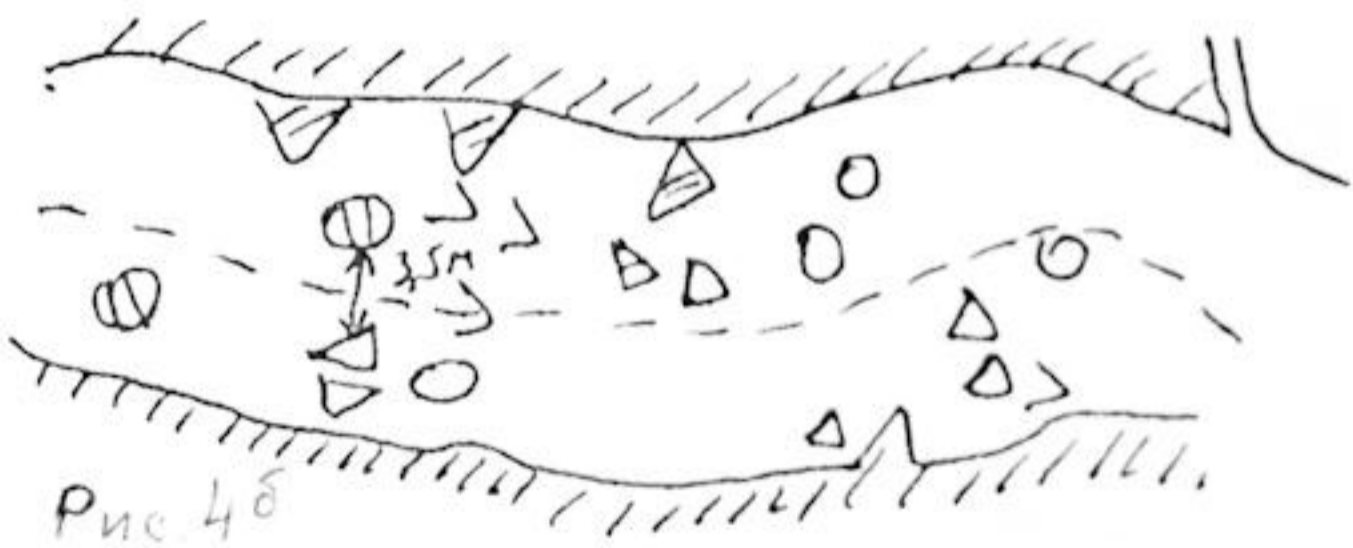
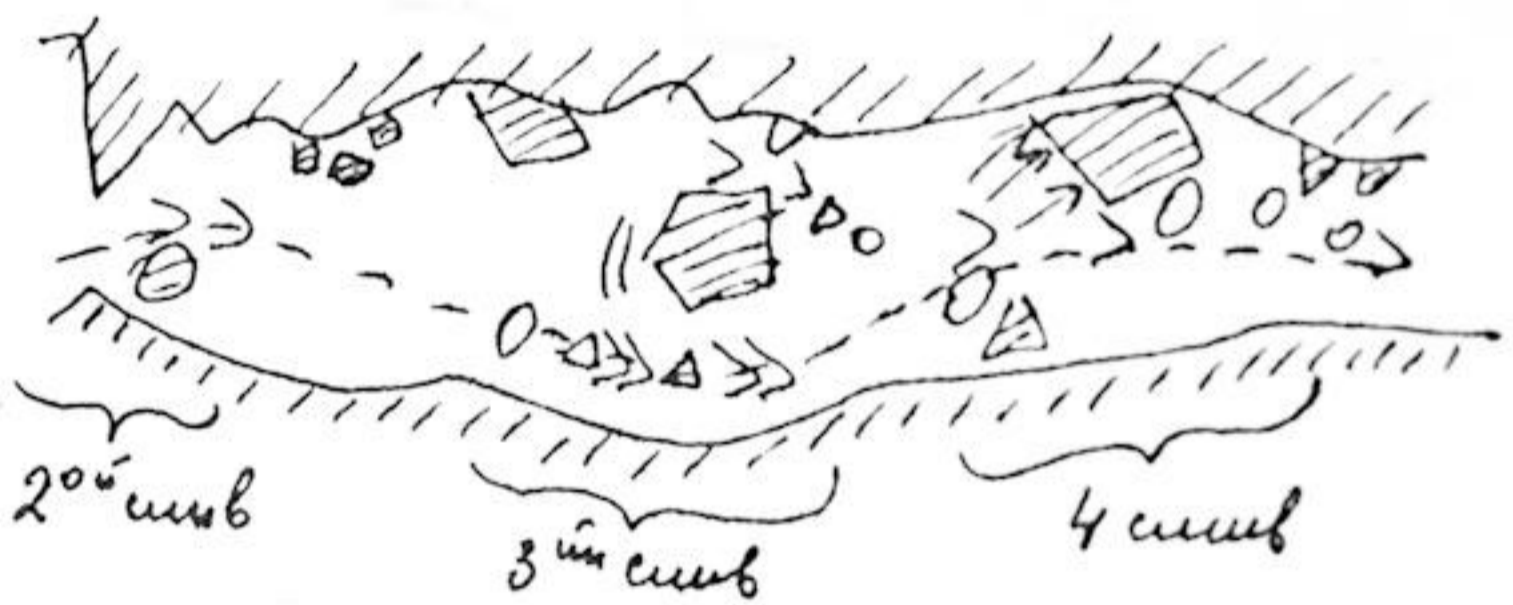
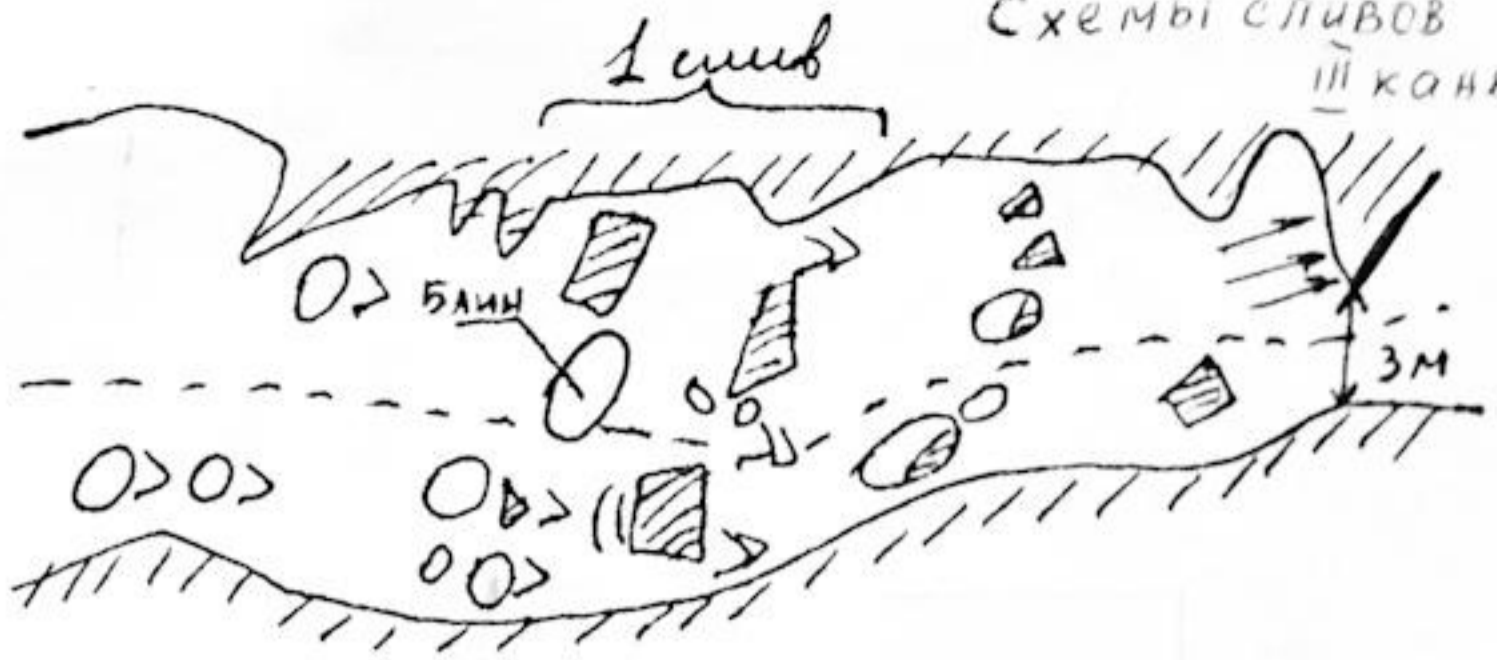


Рис 4б

Р. Башкаус
Каньон III
"ПРЯМОЙ"

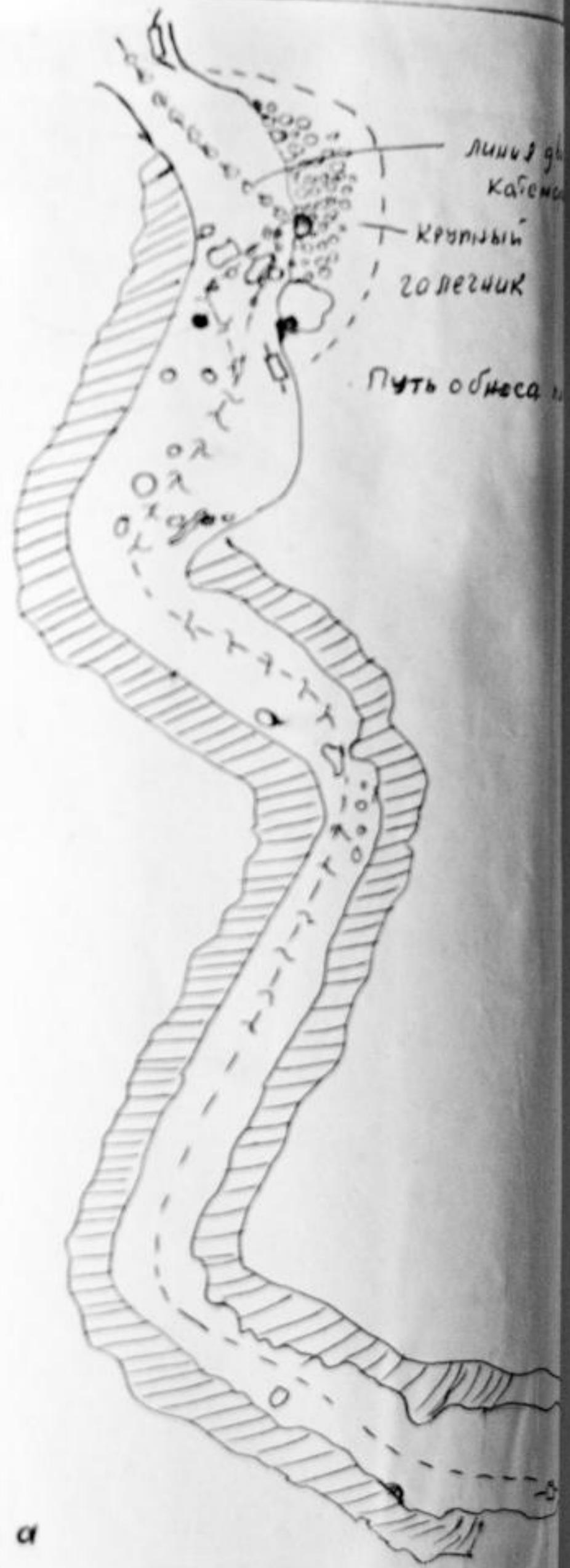


Рис 4^а

После входного каскада в IV каньоне на всем его протяжении сложностей нет. Единственно, что может представить интерес - выход из каньона, но и он легко проходится под левой скалой. Учитывая эти обстоятельства, массу времени и сил, необходимых для проводки судов перед входом в IV каньон, чтобы потом обнести этот вход, наша группа решила сплав после III каньона по Башкаусу прекратить ввиду полнейшей бессмыслицы по такой воде идти IV каньон. Суда мы разобрали перед последней шиверой на входе IV каньона на правом берегу. Это 4-5 км до пос.Саратан.

В пос.Саратан была закуплена часть продуктов и отправлены телеграммы.

С продуктами было очень плохо в 1981 г. Не было даже сахара. Купили макарон, круп, пряников (вместо сухарей). В магазине было: перловка, компоты, изюм, масло подсолнечное, рыбные консервы. Хлеба нет, сухарей нет, мяса никакого, есть соль. Попытка нанять лошадей была безрезультатна. Примерно раз в неделю в Язулу на тракторе доставляются продукты, но нанять его спец. рейсом оказалось невозможно.

Итак, по Башкаусу мы сплавливались всего 4 дня, ходовое время от начала сплава (не считая времени на разведку, обнос груза и судов):

До I каньона - 2 ч. 50 мин.

Обнос I каньона - 55 мин.

До порога "Панорамный" - 3 ч. 35 мин.

От пор. "Панорамный" до пор. "Ступенька" - 4 часа 10 мин., 5 час. 50 мин. до II каньона.

От II каньона до III каньона - 2 ч. 10 мин.

Прохождение II каньона с разведкой обносом груза, кино-фотоработами составило 2 часа.

oooo Путь для осмотра порога-водопада под Зертовым мостом.

р. Чувлышман
Стена Язуликовой
М. 1 см = 4 м
▲ - стрелы судов

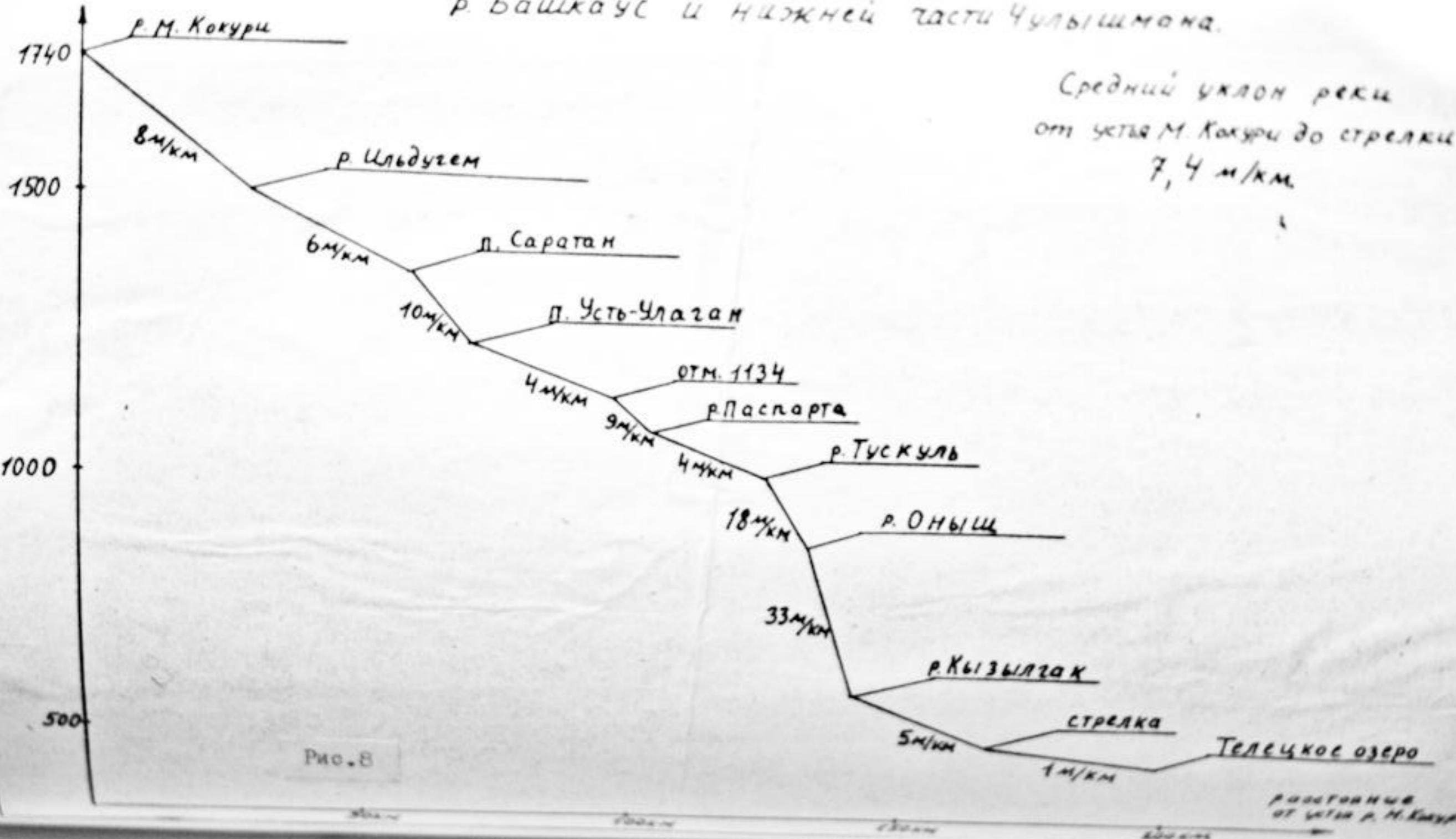


Рис 7

Высота над
уровнем моря

Продольный профиль р. Башкаус и нижней части Чулышмана.

Средний уклон реки
от устья М. Кокури до стрелки
7,4 м/км



возможно.

Крутой спуск к реке через 1 час 10 мин. Внизу стойбище, а еще через 10 мин мостик через р.Н.Тар-Тагай. Здесь хорошо утоптанная тропа по серпантину круто уходит вверх, а еще через 50 мин. главного спуска нужно вовремя свернуть к Чулышману по неприметной тропе, резко уходящей вниз по крутому лесистому склону. Основная же тропа уходит вверх по Чулышману в пос. Язулу.

Итак, итоги по пешему переходу на Чулышман. Всего затрачено 47,5 часов (начали в 14.30 13.07.81 г., закончили в 14.00 15.07.81 г.).

Всего ходового времени 10 час. 04 мин. (3 ч. 13 мин, 4 ч. 34 мин, 2 ч. 17 мин).

Пройдено около 40 км (14 км, 18 км, 8 км).

Режим движения: на подъеме 10 мин, ходьба, 5 мин. отдых; на спуске 20 мин. ходьба, 5 мин. отдых. Каждый 3-й отдых по 15 мин.

Очень хорошо на длинном отдыхе давать по полной горсти изюма - восстанавливает силы, благоприятно воздействует на деятельность сердца. Вообще есть его приятно. Изюм восстанавливает баланс натриевых и калиевых солей в организме. Это же относится к черносливу, но он менее вкусный.

4.2.4. Сплав по р. Чулышман.

Сплав проходил по средней воде, почти на всем протяжении сплава вода прибывала. Мы считаем, что такой уровень воды в Чулышмане определяет наиболее сложный в техническом отношении сплав по нему.

Так, сплав при большом уровне облегчается, т.к. большее количество препятствий оказывается под водой, слой воды, прикрывающий оказавшиеся под водой камни, становится толще и поэтому более гладким. В малую воду река так мелеет, что приходится

многие препятствия обносить, скорость сплава в значительной мере падает. Хотим отметить, что это не плод досужей теории, а опыт сплава по Чулышману в 74 г. (очень малая вода) и в 73 г. (группа томичей, руководитель С.Чесноков - большая вода). См. фото № 26/1 и № 26/2 порога "Кульминация" - это очень характерно.

Во всяком случае наши суда так швыряло на, казалось бы чистых, участках, что они теряли управление, а плот дважды ломало пополам, а когда укрепили его дополнительными 4-мя продольными сырыми слегами диаметром в среднем около 10 см, оставив незакрепленными концы плота только ^{на длине} около 0,8 м с носа и кормы, то на одном из сливов в пороге 25 у плота оторвало полностью корму с гребью. При этом мы не задели плотом ни за один камень!!!

4.2.4.1. Чулышман от пос. Язулу до Шавлинского ущелья

Здесь практически препятствий нет. Время сплава в значительной мере зависит от уровня воды и у нас составило 1 ч. 35 мин (до р. Еланду). Признак начала Шавлинского ущелья - сначала крутой левый, а затем крутой правый поворот. За левым поворотом - левый берег крутая, высокая глинистая осыпь. Встать надо справа, перед правым поворотом, на горизонтальной полке лесистого правого берега. Р. Еланду впадает перед шиверой 2. За правым поворотом шивера 2. Одна проста для сплава, идти можно и с хода с грузом, линия движения просматривается с судна. За шиверой надо пристать к правому берегу на крутом левом повороте, сама шивера без каких-либо перерывов переходит к I ступень порога Мини-Каша. Мы шиверу прошли с ходу.

4.2.4.2. Чулышман в Шавлинском ущелье

Шавлинское ущелье - это непрерывная цепь препятствий самого разнообразного характера и сложности. Самое сложное здесь - порог "Кульминация". Некоторое влияние оказывает также замкнутость обзриваемого пространства, а на нас еще дополнительно -

непрерывные дожди, которые шли почти круглые сутки при сплаве по всему Чулышману, отличаясь во времени только своей силой, да силой ветра.

При прохождении Шавлинского ущелья, да и всего Чулышмана, мы пользовались тактикой постепенного просмотра предполагаемого участка сплава, организации страховки на этом участке, организации кино-фотосъемок. Обнос груза на всем протяжении сплава по Чулышману не делали. Пешком Чулышман всюду достаточно просто проходится прямо по долине реки, что облегчает проведение всех работ на сплаве. Особых трудностей при организации ночевок с такой тактикой сплава не ощущали.

Необходимо отметить, что обилие препятствий в Шавлинском ущелье, их очень сильная зависимость географии от уровня воды, по нашему мнению, делает нецелесообразной подробное описание каждой ступени порогов. Одно можно сказать - разведка обязательна на всем протяжении ущелья.

Порог Мини-Каша. Общая длина около 2 км, условно порог разделяется на 7 ступеней.

1 ступень Мини-Каша. Просмотр по правому берегу. В обносе груза - нет необходимости. Это, собственно, шивера, проход по которой легко просматривается. Идти все время по струе, по центру. В конце ступени уход влево от зуба и от небольшого навала к бому правого берега. Встать за ступенью на левом берегу.

2 ступень. Наиболее сложен вход - здесь слив около 1 м, с бочкой и обратным валом. После слива идти правой частью струи. Ступень заканчивается на правом повороте у бома. Сразу за 2 ступенью

3 ступень - ничего сложного, все проходы видны с воды. После

3 ступени встать к левому берегу для осмотра 4 и 5 ступени.

4 ступень начинается на левом повороте реки. На входе слева, слив между двух огромных камней и далее идти вдоль левого берега.

Очень сложная лавировка, масса камней. Можно идти и справа, но там мощные бочки и сливы. Мы шли разными судами по разным путям. После ступени-300 м несложного участка.

5 ступень - плавный поворот направо. На входе обливные камни. Шли с несложной лавировкой около них, далее по центру огромный камень, справа от него еще один. Шли справа от этой пары, далее влево по серии сливов. Чалка на левом берегу, напротив бома правого берега. На высоком правом берегу красивые замки выветренных скал.

6 ступень начинается крупным сливом 1,5-2 м под левым берегом. Далее идти по струе при небольшой лавировке. В конце порога ряд крупных камней со сливами и бочками. Заканчивается ступень на правом повороте с крупной осыпью на левом берегу. Небольшой перекат (50-70 м).

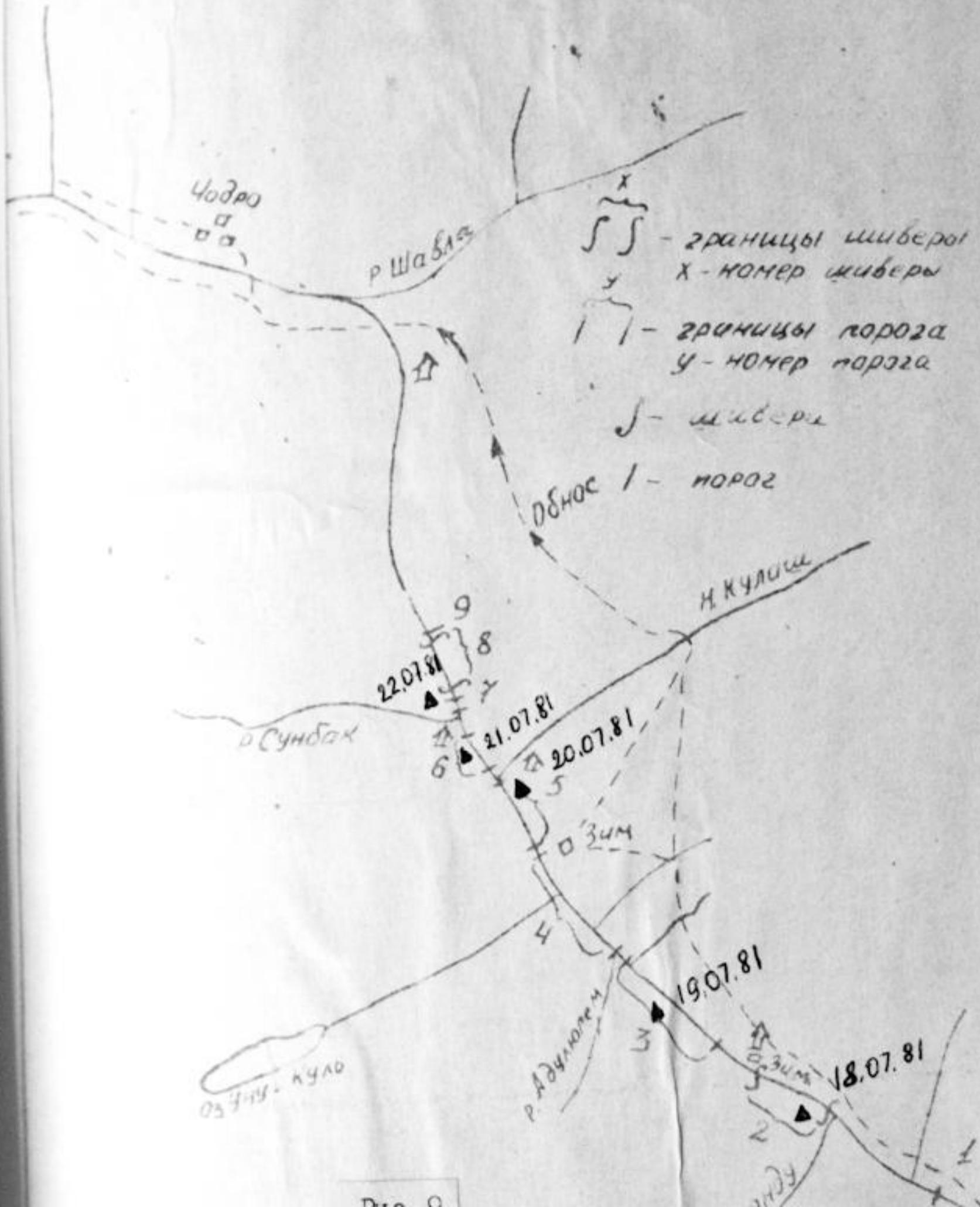
7 ступень. Впереди остров, поросший березами, правая протока мелкая, идти по левой. Сначала ступень шли в правой части струи, затем через гребенку камней на входе в левую протоку с крутым, под 90° поворотом и далее по струе под самым левым берегом. За островом ступень заканчивается мощным сливом, за ним чалка к правому берегу. Отсюда около 300 м до устья р. Адулюгем.

Порог 4. Протяженность порога около 2 км, его характер, география похожи на порог Мини-Каша. Условно порог разделяется на несколько ступеней (надо сказать, что все эти ступени - условные). В устье р. Адулюгем остров длиной около 100 м, левая протока мелкая, идти правой. В конце протоки мощный слив. Чалка к правому берегу через 150 м после устья р. Адулюгем. Этот участок надо считать I ступенью порога 4. В протоке много подводных и надводных камней, очень сложен маневр.

2-3-4-5 ступени 4-го порога. После чалки идти сначала целе-

Масшт. 1:100000

- 3 - Мини-Каша
- 5 - Стадо бегемотов
- 6 - Кульминция
- 9 - лор. Пустячок



Масштаб 1:100000

С

- 3 - Мини-Каша
- 5 - Стадо бегемотов
- 6 - Кульминция
- 9 - пор. Пустячок

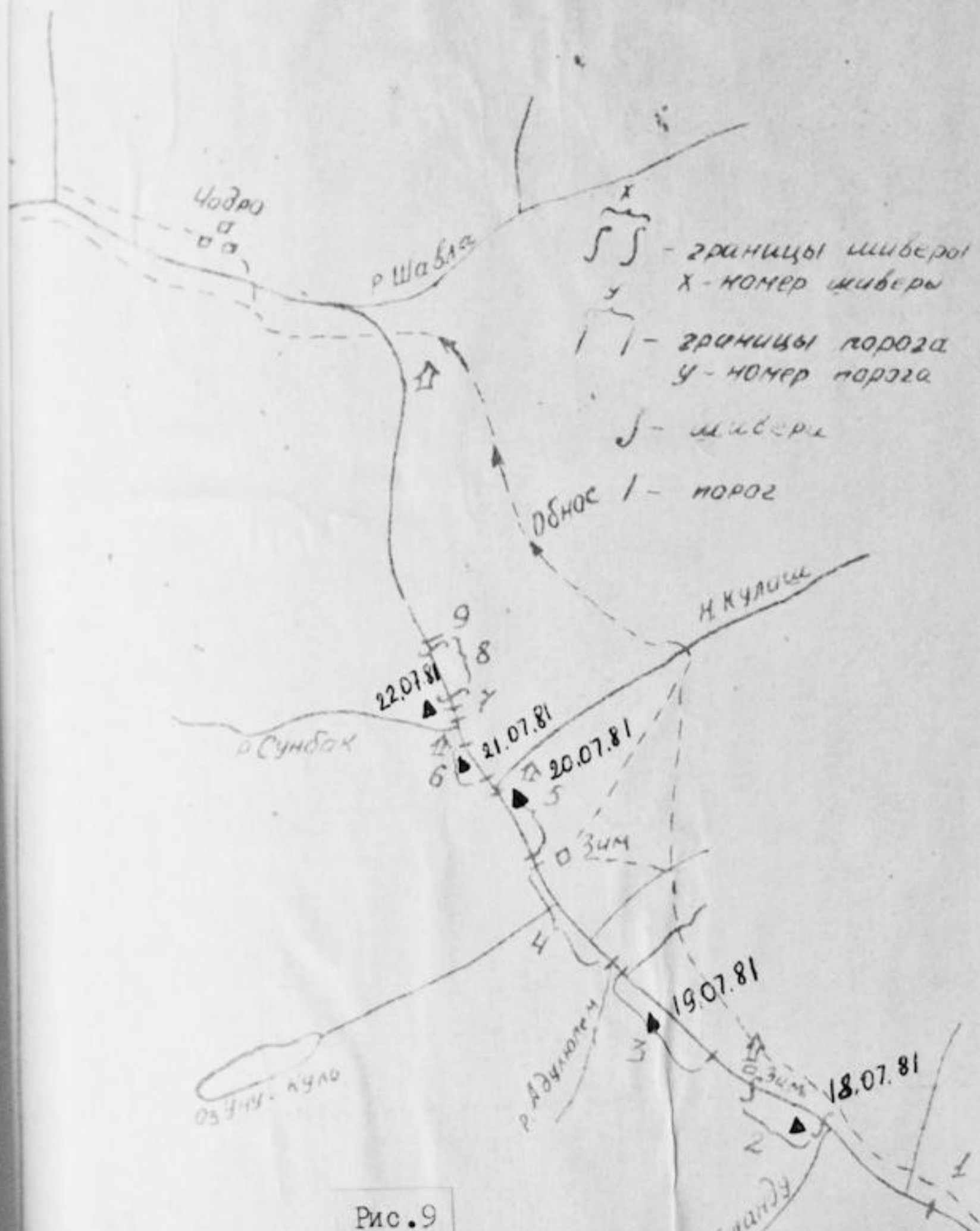


Рис. 9

сообразно вдоль правого берега, правда сразу на входе проходили мощный слив. Далее уходили в центр и влево.

Около земляной осыпи правого берега узкий проход около 2,5 м между 2 камнями. Остальное русло забито камнями. Далее очень мощный слив у правого берега и возможность чалки к левому берегу. На сливе у нас плот сломало пополам (раму плота). От места стоянки струя, обходя большой камень, от правого берега уходит в центр, а затем снова смещается вправо. Шли по струе. При этом пришлось пройти ряд узких ворот. Вдоль левого берега россыпь больших надводных камней и через 200 м левый поворот реки, правый берег осыпь высотой около 100 м коричневатого цвета.

Далее прямой участок около 200 м, поворот вправо, за поворотом мощный слив. На прямом участке шли по струе ближе к левому берегу. Чалка сразу за сливом к правому берегу. Левый берег - скальные выходы высотой 2-3 м, поросших лесом. На правом повороте впадает речка (слева), вытекающая из оз. Чикскуль. Здесь заканчивается 5 ступень порога 4.

6-7-8 ступени порога IV - это непрерывные шиверы с большим уклоном, сложным маневром и рядом мощных сливов. Только между 7 и 8 ступенью плес около 100 м, между остальными ступенями разрыва нет.

В конце 4 порога чалка перед порогом "Стадо бегемотов" (по классификации Ю. Страхова) к левому берегу. Чалка на большой скорости, поэтому для плота лучше обеспечить страховку, катамараны зачаливаются свободно. Мы страховались катамаранами. Перед порогом на правом берегу прямо по ходу красноватые, частично поросшие лесом породы. Вершина их поросла лиственницами. Сразу под ними левый поворот, затем правый и начало порога

"Стадо бегемотов". Начальная часть порога состоит из 3 ступеней. В первой ступени остров, правая протока непроходима, идти по левой. В протоке ряд мощных сливов (особенно в конце ступени). Идти лучше левой частью струи. После сливов поток уходит к отвесной скале правого берега, далее плес около 50 м. Идти по основной части потока. Во 2-й ступени - от скалы река сворачивает влево. Здесь шивера с очень сложной лавировкой между надводных и подводных камней. Ступень заканчивается мощным сливом около огромного камня. Шли по сливу левее этого камня.

3 ступень имеет значительный перепад уровня (около 4 м на длине 50 м). Здесь расположено два мощных слива с линией движения между ними типа "Z" Заход в слив слева, затем резкий уход вправо с заходом на второй слив. После этого чалка к правому берегу для осмотра остальной части всего порога за плавным правым поворотом реки. Мы дошли до бома правого берега на крутом левом повороте. Здесь очень мощный и довольно сложный порог. Осмотр его обязателен, желательна страховка под правым берегом за левым поворотом. Порог прошли под левым берегом (на входе), далее по центру со сложным маневром на очень мощном - крутом - сливе. Далее короткий прямой участок с отдельными камнями и крутой разворот реки вправо. На повороте два очень сложных слива, за которыми лучше прижаться к самому левому берегу и идти по относительно простому пути, следующей за поворотом сложной шиверы. Шивера заканчивается мощным сливом, который надо проходить под левым берегом. Это около 100 м до устья р.Н.Кулаш. Мы после левого поворота организовали страховку прохождения судов сначала с берега, а затем с воды (после прохождения порога катамараном). Затем была чалка метров через 300 после крутого правого поворота. Это около 400 м до р.Н.Кулаш. Чалку делать

совсем не обязательно. Чалиться надо сразу за устьем реки Н.Кулаш на левом берегу для осмотра подходов к главному порогу Шавлинского ущелья - "Кульминация". Обнос груза, разведка порога "Кульминация", подходов к нему удобно делать прямо по левому берегу реки. Здесь всюду есть проходы.

До порога "Кульминация" после устья Н.Кулаша Чулышман делает главный правый поворот. Сразу после чалки сложная шивера проходит в левой части русла. Затем остров, большая часть воды идет слева, здесь очень мощный крутой слив. Меньше воды идет правой протокой, вход протоки совсем мелководен, зато прохождение участка не вызывает сложности. Плот прошел слева, катамараны - по правой протоке. Затем чалка на левый берег перед порогом "Кульминация".

Порог "Кульминация" состоит из 2 ступеней. Наиболее сложная его первая ступень: большая скорость потока, значительный уклон (около 20 м/км), узкие проходы, в которые надо точно попасть на большой скорости и с очень сложным маневром - около 20 м/км. При этом впечатляла значительная мощь потока, где малейшая ошибка может дорого стоить, т.к. чалка и страховка в пороге практически невозможны.

Мы тщательно взвесили все "за" и "против" и определили, что для катамаранов I ступень порога исключительно опасна, если не сказать, что по данной воде непроходима вовсе, а для плота слишком велик риск, хотя прохождение и казалось возможным. Из-за чрезвычайно высокой степени риска все суда через I ступень решено было обнести. Обнос плота очень тяжелый, проходит по высоким прибрежным камням с глубокими провалами между ними. Протяженность обноса - около 70 м.

Прохождение 2 ступени, которая выглядела намного менее мощ-

ной и сложной, чем первая, оказалось делом довольно сложным, т.к. суда часто теряли управление на крутых мощных сливах и валах, хотя с берега они казались совсем безобидными! От конца первой ступени до левого поворота около 250 м - мощная шивера, на повороте мощный слив, с проходом слева, это удобней для чалки к левому берегу почти сразу за сливом. В шивере мощный вал, где с плота выбило валом гребь. За порогом "Кульминация" на левом повороте порог 7. Длина порога около 100 м, перед ним несложная шивера, в которой надо четко определить линию движения с заходом в порог под правым берегом и затем уходом в центр на главный слив. Слив столь мощный, что валом сломало пополам уже укрепленный плот. В районе главного слива впадает р. Сунбах. Страховку прохождения лучше делать метров на 100 ниже левобережного бома. Сразу за порогом мощь потока такая, что остановить потерпевшее аварию судно невозможно. В случае необходимости обнос груза около 7 порога делается сначала по берегу до левобережного бома, а затем надо подняться по небольшому распадку на этот бом и обойти его. Спуск к реке после бома без трапы, по бурелому и зарослям. Мы обнесли груз плота и это было нашей ошибкой. Плот, войдя на крутой и высокий вал без груза, сломался, поскольку на концах плота основной вес (гребцы, 2 гребни в подгребницах), а середина плота пустая, и вал он не давил (см. замечания по конструкции плота в конце отчета). Катамараны шли с полной выкладкой и это правильно. За порогом 7 следует шивера 8. Она очень сложная в малую воду - масса камней, большой уклон и скорость (1974 г.). В нашу воду прохождение ее значительно упростилось - значительная часть препятствий ушла под воду, но зато сливы и бочки стали мощнее, скорость, естественно, возросла. Шивера на прямом участке реки длиной около 1 км, она заканчивается порогом "Пустячок", разведка которого обя-

зательна. Чалиться можно прямо перед порогом, но со страховкой с берега. Мы делали для плота 2 места чалки – основной и аварийный в скалах у левого берега. Скорость реки здесь большая, а участок относительной тени воды очень короток (~ 25 м), тем более, что попадаешь в него почти с середины реки (мешают камни). Катамараны чалились значительно проще.

Порог "Пустячок" – вся река перегороджена каменной дамбой, с которой местами спадает отвесный поток воды с высоты $\sim 2,5$ м.

На плоту пройти в принципе слив возможно, но что его сломает пополам на сливе, в этом можно было не сомневаться.

Большая маневренность катамаранов позволила им уйти в маловодную протоку под левым берегом. Тем же путем была осуществлена проводка плота. Дальше порог проходится легко.

Метров через 500 ниже "Пустячка" порог 9. Проходится просто, по струе; до пос. Чодро следуют еще несколько шивер, но препятствия постепенно упрощаются и исчезают совсем. Последний порог 9 желательно посмотреть, дальше можно идти без разведки. Долина реки быстро и значительно уширяется. В пос. Чодро (его с реки не видно) – филиал правления Алтайского заповедника. Здесь возможна проверка маршрутных документов. От пос. Чодро до "Трубы" сложных препятствий нет. Перед порогом "Бегемот" – несложная шивера, сам пор. "Бегемот" – простейшее препятствие из 3-х ступеней.

1 ступень – большой камень в центре и поворот вправо. Через 300 м 2 ступень – слив и вал в сужении реки, 3 ступень – поворот влево и простая шивера длиной 600–700 м. Далее до "Трубы" ничего нет, река идет по широкой, живописной долине. Перед "Трубой" долина Чулышмана резко сужается, крутой левый поворот, галечный остров справа (длиной около 50 м). За островом мы чалились к правому берегу. Отличное место для стоянки, много крыжовника, очень сухо и тепло. Разведку "Трубы" в принципе лучше делать по

левому берегу, мы ее сделали по правому. В "Трубе" возможна чалка к любому берегу почти на всем ее протяжении, однако надо помнить, что "труба" переходит в один из самых сложных препятствий на Чулымане - порог "Каша". Сама "Труба" проходится легко, в ней несколько несложных сливов и отдельных камней. Скорость реки очень большая и нужно смотреть "в оба", чтобы не попасть в порог "Каша". Длина "Трубы" - около 2 км.

Порог "Каша" - производит потрясающее впечатление, особенно в большую воду. В принципе в пороге, при условии, что судно будет управляться, мало вероятным прохождение надо считать (в нашу воду) только на выходе первого участка длиной около 500 м на крутом правом повороте реки. Здесь русло практически сплошь забито громадными подводными камнями с проходами между ними такими, что пройдя одни ворота, вряд ли попадешь в другие, где образовался главный поток. До этого поворота в принципе непроходимых участков в пороге нет. Но, и это главное, любое судно здесь совершенно неуправляемо. Вал достигает нескольких метров в высоту почти на всем участке. Высота сливов, особенно в начале, по 3-4 м с громадными бочками. По нашему мнению, ни о каком спортивном сплаве, когда имеется в виду управляемый, в какой-то степени гарантированный сплав, здесь невозможен. Сев на судно, здесь главная задача будет не управлять им, а хоть как-то удержаться, чтоб сохранить жизнь. Уклон в пороге порядка 50 м/км. Прохождение этого порога вероятно возможно при значительном прибавлении в уровне воды, когда все сгладится, появятся проходы на выходе.

В малую воду вылезает такое количество камней, что сплав (возможный!) можно сделать только на очень маневренном катамаране. Мы видели "Кашу" в очень малую воду и поэтому говорим это с полной ответственностью. Нам тогда не хватало только маневренности плота, что есть у катамарана.

При этом надо учесть, что человек, попавший с судна в воду, помощь получить с берега вряд ли сможет (случайности, конечно, могут быть), а спаскомплект любого типа тут неважный помощник. В принципе этот порог значительно сложнее порога - водопада Сапожникова на р. Аргут.

Учитывая изложенное, порог "Каши" решено было обнести. Обнос составил около 1 км по левому берегу. Он непрост. Обносится вся первая ступень порога. Обнос делается по хорошо утоптанной, уширенной нашим братом, тропе, отняв у нас половину рабочего дня и все силы (точнее, начали в 12 час., закончили в 19 час., плот без разборки обносили 1 час. 50 мин). Тропа имеет крутые подъемы и спуски, которые легко преодолеваются с любым негабаритным грузом, ^{кроме плота} т.к. тропы стеснены камнями и деревьями.

После "Каши" мощная и сложная шивера. Ее лучше посмотреть. За 300-400 м до порога "Ворота" река делает сначала крутой правый поворот у высокой скальной стенки, после которого лучше чалиться (примерно через 150 м) к левому берегу до крутого левого поворота. За левым поворотом порог "Ворота".

Порог "Ворота" (фото № 36, 37). Разведка порога обязательна, лучше ее делать по левому берегу.

В нашу воду порог смотрелся очень эффектно. Мощный слив между левобережными скалами и огромной скалой, перегораживающей практически все русло, был закрыт выступающим около 20-30 см над водой камнем, и таким образом вход напрямую в порог был закрыт. Поэтому нам пришлось пройти, чуть задев левым краем судов за камень на входе, сделать разворот на пятачке перед центральной скалой и слиться в ворота, прижавшись прямо к центральному камню, где слив особенно крут. Надо отметить, что маневр необходимо сделать с ювелирной точностью. Один из ката-

маранов прокрался через камни под левым берегом и тоже вошел в слив. За порогом небольшой навал на камень в левой части струи. Уходитя просто, в крайнем случае можно его задеть, опасности серьезной нет.

После порога "Ворота" идет сплошной шиверистый участок, идти можно без разведки. Препятствия заканчиваются около правого притока - р. Куркуре, спадающей в долину Чулышмана красивейшим водопадом. Это буйство стихии обязательно надо посмотреть и снять на кинолентку.

После р. Куркуре до Кату-Ярыка препятствий на реке нет, порог 20 - это просто шивера. После порога 20 левый поворот, далее правый, в русле появляются камни и перед следующим левым поворотом в центре русла большой камень. За левым поворотом порог 21. Чалиться для разведки к левому берегу. Порог представляет из себя серию продольных ворот, образованных огромными обломками скал в центре русла. Проходится довольно просто, но разведка обязательна. У нас один из катамаранов даже после разведки не сумел сразу попасть в ворота и налетел на 2-й камень. Ничего не случилось, но все-таки. После порога плес около 500 м, далее сложная шивера 22, переходящая в Туданский порог. Перед Туданским порогом озеровидное расширение реки. Чалиться для разведки, обносн грузн делать можно по любому берегу. Мы пристали к правому берегу.

В Туданском пороге самое сложное - это вход в порог. В малую воду на входе в порог было два слива высотой около 2,5-3 м. Левый слив был опасен чрезвычайно для переворота, по правому мы прошли. После сливов вся вода устремлялась в узкие, шириной около 3 м, ворота, в которые мы с трудом, но попали.

В среднюю воду первые два слива на входе в порог залиты во-

дой, высота ступеней уменьшилась до 1 м. После этих ворот вода устремляется в 2 следующих, где теперь образовалось два мощных слива. Большая часть воды из обоих верхних ворот идет в правый нижний слив, но пройти его практически невозможно, т.к. при малой ширине ворот слива, образованных огромными глыбами скал, вода упирается в эти скалы, создавая мощный отбойный вал, перекрывающий и без того узкие ворота. Оставалось идти только левым сливом, идущие почти поперек ворот с огромной плиты, стоящей посреди ворот. Надо было развернуться на 90° на этой плите, спадая в слив. После слива вся вода идет мощным потоком на левобережные камни на расстоянии около 15 м от слива. Прохождение мы продумали, а потом стали смотреть заход в этот слив. Как ни крутили, по такой воде в слив не попадешь! Оставалось только обнести первую ступень, как это было ни горько. Описывая столь подробно сложившуюся ситуацию, хотим обратить внимание на сложность принятия такого решения. Ведь мы пришли не таскать плоты по берегу, тем более в Тузанском каскаде! На "Тудане", оказалось, надо быть готовым и к этому.

За 1 ступенью идет длинный прямой участок с мощнейшими сливами "бочками", большим валом, значительной скоростью течения. Но сложности для сплава нет. Идти лучше, прижимаясь сначала к левому берегу, а затем резко уходить вправо. Обнос судов лучше делать по левому берегу. 3 и 4-я ступени порога также характерны большой скоростью мощными сливами и бочками. Длина их около 1 км. Шивера 24 - идти просто.

Порог 25. В среднюю воду это сложное препятствие на реке (да и при любом уровне здесь будет не просто). Во всяком случае разведка порога, организация страховки при прохождении его обязательны. Длина порога около 1 км. Вход в порог проходится по самому правому сливу, вращаясь около огромного прибрежного

Шедший следом катамаран так же постигла неудача. Валом у Черной скалы был сбит в воду один из кормовых гребцов, а затем отбойным валом от камня, стоящего поперек струи, аналогично был выбит и второй. Катамаран остался без рулевых гребцов. К счастью один из них вынырнул прямо перед катамараном и вскоре влез на него. Экипаж сумел зачалиться и подобрать четвертого.

Другой катамаран прошел только I-ю ступень 25 порога и, во избежание неприятностей, экипажу было запрещено проходить 2-ю ступень.

За порогом 25 река постепенно упрощается и до Итыкайского порога идти можно без разведки. До него примерно 25 минут ходового времени. Перед самым порогом справа и слева по притоку чалиться слева сразу за бомом, подходящим вплотную к воде. В I-й ступени Итыкайского каскада Чулышман широко разливается, в русле масса камней, среди которых не сразу можно определить линию движения. Плот прошел с заходом через 2 слива под левым берегом, а затем круто, на 90° , развернувшись, ушел в центр реки и под правый берег. В конце I ступени порога мощный слив поперек всей реки. Чалиться сразу после слива к правому берегу. Катамараны прошли по узкой, забитой камнями протоке под левым берегом.

Вторая ступень порога - это самостоятельный порог на почти прямом участке реки длиной около 1 км. В русле мы насчитали 4 мощнейших слива с огромными "бочками". На сливы надо было погнаться, проткнув (в 2-х случаях) огромный стоячий вал, высотой около 1,5-2 м. На выходе перегораживает реку крутая бочка с валом около 1,5 м.

Мы очень долго обсуждали как же идти этот порог. Был выбран вариант с максимальным приближением к правому берегу во второй половине порога и проход слева, а потом по центру в I-й половине. Это спасало от необходимости проходить часть мощных сливов

и совсем не надо было протыкать огромные стояки.

Далее еще несколько мощных шивер и сливов, но постепенно река укрощается, от устья Шавны препятствий практически нет. От последнего порога до Телецкого озера чистое ходовое время составило около 10 час. Идти лучше в I-й половине дня, когда есть сильный попутный ветер. Во второй половине дня ветер еще сильнее дует, но дует "в лоб".

Пароход приходит в 15 час.

4.3. Подъезды и отъезд с маршрута

Любим удобным транспортом надо доехать до г.Барнаула или г.Бийска. Мы прилетели самолетом в г.Барнаул. Из Барнаула летает самолет в пос.Кош-Агач и в г.Горно-Алтайск. Но бронь на эти самолеты в Горьком получить невозможно, хотя один из наших ребят из Читы купил прямой билет до пос.Кош-Агач. В Бийск можно доехать поездом, отправляется в 11.45 местного времени или в Горно-Алтайск автобусом (идет 4 часа). Из Бийска каждый час ходят автобусы в Горно-Алтайск. Даже из Горно-Алтайска надо ехать или автобусом (билеты надо бронировать дома телеграммой на автостанцию г.Горно-Алтайска, это четко работает), или нанимать проходящую автомашину. Это очень сложно и очень ненадежно. Мы потеряли на этом деле 1 сутки. Купить билеты на автобус на месте нереально (без своей "руки", естественно).

Из г.Горно-Алтайска до пос.Кош-Агач на автобусе или автомашине ехать 1,5 суток.

Отъезд с конца маршрута лучше делать по схеме: т/б "Золотое озеро" - на любом транспорте до пос.Турочак. Отсюда теплоходом (лучше самым первым - в 8.00) до г.Бийска (в пути 4,5 часа). От Артыбаша до г.Горно-Алтайска также ходит ежедневно вертолет в 14. и 16 часов, а по пятницам дополнительно еще в 17 часов.

Стоимость полета 10 руб., вместимость 24 чел. Но билеты на вертолет далеко не всегда бывают. Мы на всю группу в 14 чел. билеты достать не смогли.

4.4. Меры безопасности, принятые при подготовке и проведении маршрута

Определяющим в этом вопросе являются вопросы комплектования группы, психологический климат в группе на маршруте. Этому вопросу мы уделили в нашем отчете уже достаточное внимание.

Кроме того, мы обеспечили некоторые личные меры безопасности сплава: спас.жилет с грузоподъемностью не менее 25 кг, каски, защищали голени футбольными щитками.

На маршруте мы всегда старались тщательно соразмерять наши возможности со сложностью того или иного препятствия, вероятностью безаварийного сплава при прохождении того или иного препятствия. Было организовано тщательное медицинское наблюдение за участниками маршрута (см. приложение), их психическим состоянием. В случае неуверенности того или иного участника в возможности сплава по данному участку, как правило, судно обносили по берегу (крайне редкие случаи, но и они были. Это себя оправдало). Но при этом руководитель должен быть весьма тактичен. Естественно, в необходимых случаях была организована страховка или с берега или с воды, что часто облегчалось наличием в группе 2-х катамаранов.

Мы старались до минимума свести всякое вспомогательное время (обнос, кино-фотоработы и т.д.) и не жалели его на сложных и опасных участках, достаточно тщательно взвешивая варианты проведения. Во всех необходимых случаях проводилась тщательная разведка. Обнос груза мало практиковался, т.к. это значительно утяжеляло сплав - суда легкие (в т.ч. и плот) и их швыряло на

валах и в сливах очень сильно, они теряли управление. В целом весь состав группы принял самое активное участие в подготовке и проведении маршрута, сплав все осуществляли в равной степени. Во всяком случае, руководитель очень доволен группой, в целом коллектив собрался очень дружный и в походе этот союз окреп еще больше.

5.1. Общественно-полезная работа во время похода.

Основным полезным моментом мы считаем проведение на протяжении всего похода регулярных медико-биологических наблюдений за всеми участниками похода со стороны члена нашей группы, кандидата мед. наук тов. Савушкина А.В. Несмотря на очень сложный комплекс задач подготовки людей в сложные походы, ответы на них нельзя найти в нашей периодической литературе. Как участники реагируют на предельные физические нагрузки в течение длительного времени с одновременным и значительным моральным напряжением — вот вопрос! Вышедшая в последнее время популярная литература (Л-4, Л-5) ни в коей мере не освещает этих вопросов. Поэтому в нашей практике приходится пользоваться опытом в других видах спорта — альпинизме в частности, опытом организации высокоширотных экспедиций и т.д., а также собственным опытом.

Наблюдения, проведённые специалистом во время похода, имели поэтому для нас особую ценность. Хотя сейчас мы считаем, что построить их надо было бы несколько иначе с целью получения лучших результатов. Подробнее об этом см. в приложении к отчёту.

Группа на протяжении всего похода выполняла также задание Горьковского сельскохозяйственного института, о чём также идёт справка в приложении к отчёту.

5.2. Варианты похода на Чулышман

Мы считаем, что предложенный нами вариант является более оптимальным, чем это предлагается в известном "Перечне". Можно только сказать, что в случае малой воды на Башкаусе нет никакого смысла идти дальше 3 каньона, а ещё лучше уйти с Башкауса прямо за 2 каньоном. Утерянное при этом количество препятствий и километража несколько не умаляет ценности маршрута. Это характерно для маршрута на Чулышмане — это значительная зависимость сложности препятствий или даже возможность их преодоления от уровня воды. Надо, по возможности, трезво оценить степень риска при сплаве. Обнос груза, если в этом есть необходимость, на всём протяжении маршрута можно делать по коротким участкам, всюду есть тропа по долине. На Чулышмане нет каньонов. "Каша" — мощнейший порог на Чулышмане. Его прохождение вряд ли можно назвать целесообразным, если даже к этому стремиться (По средней воде). Сплав только в том случае, по нашему

мнению, представляет интерес, если судно управляется, если хоть что-то ты можешь сделать. Если же это не так, а главная задача удержаться, не выпасть с судна, не перевернуться (всё это чисто случайно может произойти), и всё это связано с огромным риском, — ибо в случае выпадения с судна уже никто тебе не поможет, — ради чего нужен такой сплав? Хотя риск в нашем деле, в принципе, всегда очень велик и ничего в этом нет предсудительного. Такова наша философия.

Надо сказать, что мы достаточно интенсивно работали на протяжении всего маршрута, но ввиду большего разнообразия занятий, усталость не особенно сказывалась. Что касается психологической нагрузки, то можно сказать, что к концу похода чувствовалась явная моральная усталость всей группы. Всем хотелось, чтоб скорей всё это кончилось, устали от пребывания в постоянном напряжении.

Основной выигрыш во времени на маршруте мы получили за счёт отсутствия обнесов груза на большей части сплава. В целом маршрут получился интересным, спортивным, достаточно напряжённым.

5.3. 0 судах.

а/. Плот. Конструкция рамы и подгребниц обычная (М-образная, горьковская), она не имеет особенностей, ей пользуется сейчас абсолютное большинство встреченных нами групп, поэтому в описании не нуждается. Плот не имел, практически, настила, вместо него применили капроновую сетку с ячейкой 40×40 мм., диаметром веревки 2мм. Это облегчило все, но не сборку плота, а прочность его значительно снизило. Явление это объясняется исчезновением коробчатой конструкции рамы плота, которая есть при наличии настила, а также общим уменьшением поперечного сечения дерева на плоту. Мы считаем, что в походах 6 к.с., где есть длительные обнесы, целесообразно делать облегченную раму, лучше из сухого дерева, на которую надо ставить дополнительные пределины для укрепления. Пределины можно крепить к раме капроном, в случае обнеса их легко сделать вновь, бросив старые. Получается очень оперативно.

В качестве надувных средств использованы самодельные подушки из "серебрянки"; помещённые в чехлы из брезента. Это дало объективное увеличение маневренности по сравнению с баллонным плотом (нет воды в "очке", как у баллона), но при этом резко возросла нагрузка на корму на сливах (плотная поверхность, большая грузоподъёмность!) Как результат, в 25 пороге у нас корму и оторвало

в бочке после слива. Выигрыш в весе плотового снаряжения с подушками и гондолами вместо баллонов есть, но он зависит от материала подушек и гондол, у нас он составил на плот около 20 кг. Размер плота 6,5 × 2,2 м. (по раме). В центре плота стояли 4 гондолы поперёк, грузоподъёмность по 400 кг. каждая.

Надо иметь в виду, что при сплаве с подушками или, ещё хуже, с поперечными гондолами, в отличие от баллонного, плот, очень резко слетает со слива, часто выбивая из работы заднюю гребь. Кроме того, он сильно тормозится, что также осложняет работу задней гребни.

б/. Катамараны. Были взяты две различные конструкции. (Все наладельные).

Один катамаран из гондол, в чехле которых было по две, на всю длину катамарана, ёмкости, склеенные из "серебрянки". Низ чехла из прорезиненного капрона, верх из простого капрона. Достоинство его — малый несимый вес, высокая маневренность, низкая посадка гребцов.

Фиксация гребцов к катамарану оставляла желать лучшего — это не очень надёжно. За счёт низкой посадки плавание часто было подводным.

Второй катамаран имел чехлы из брезента, внутри ёмкости из "серебрянки". Вес его 28 кг. Маневренность его хуже по сравнению с предыдущим, посадка высокая, что даёт возможность меньше идти над водой, но работать на таком судне тяжелее из-за высокой посадки гребцов. Посадка гребцов тоже до конца ещё не продумана. Это, кстати, вообще очень сложный вопрос, ибо наряду с прочностью, надёжностью посадки, надо обеспечить удобство работы и, одновременно, возможность быстро исчезнуть с судна при его перевертывании.

Грузоподъёмность катамаранов около 2000 кг. На фото () даны основные виды судов, основные размеры.

6. ПРИЛОЖЕНИЕ

Список общественного снаряжения

ТАБ. № 4

наименование	кол-во (шт.)	вес (кг.)
1. Палатка	I	I2
2. Тент на палатку	I	2,5
3. Пол палатки	I	I
4. Котлы	3	3,5
5. Топор	8	I2
6. Пила 2-х ручная	I	I,5
7. Насос (лягушки)	3	I,5
8. Тех. аптечка	I	3,5
9. Плет	I	52
10. Катамаран I	I	22
11. Катамаран 2	I	28
12. Мед. аптечка	I	3
13. Рыб. снасти	I компл.	I,5
14. Дневники с комплектом писчих принадлежностей	3	0,8
15. Кинокамера с пленками	3	I9
16. Фотоаппарат с пленкой	5	7,5
17. Костровое хоз-во	I компл.	0,5
18. Веревка основная (запас)	50м. × 10мм.	3
19. Веревка вспомогат. (запас)	40м. × 6мм.	I,5

Общий вес общественного снаряжения 180 кг.

на одного человека 12,8 кг.

Вес личного снаряжения составил на человека I4 - I7 кг.
снаряжение особенностей не имело.

Вес продуктов при выходе на маршрут 18 кг.

Общий вес груза на человека при выходе на маршрут составил: (I4-I7) + 12,8 + 18 = 44 - 47 кг.

6.2. Список продуктов питания

таб. № 5

наименование	кол-во грамм на чел/день	пополнение в пути
Сухари	100	6
Галеты (печенье)	90	-
Сахар	120	30%
Масло (в т.ч. растительное)	35	-
Крупы (в т.ч. макарон)	190	36%
Какао	10	-
Сухое молоко	25	-
Мясо (сублимированное)	70	-
Супы	45	-
Лук	10	-
Соль	25	50%
Чеснок	5	-
Чай	15	-
Кофе	10	-
Изюм	20	-
Халва	30	-
Витамины (поливитамины, витамин С)	10	-

Общий вес/без упаковки/ на человека в день в среднем - 810 гр.

Общая калорийность всех продуктов в среднем

на человека в день - 3200 ккал.

Изюм и халву давали только на пеших подходах.

6.3. Смета похода (на I чел.)

Расходы в пути.

а/. Туда.

Самолёт г. Горький - г. Барнаул	55р.
оплата груза	14,25р.
Поезд г. Барнаул - г. Бийск	3,00р.
Автобус г. Бийск - г. Горно-Алтайск	2,11р.
А/машина г. Горно-Алтайск - до перевала	11,54р.

б/. Обратное

Пароход т/б "Золотое озеро" - мыс Кырсаи	1,9р.
А/машина т/б "Золотое озеро" - пос. Турочак	1,43р.
"Заря" пос. Турочак - г. Бийск	7,00р.
Поезд г. Бийск - г. Барнаул	4,5 р.
Самолёт г. Барнаул - г. Горький	54,5 р.
оплата груза	5,3 р.

Питание в дороге	6,7 р.
Питание на маршруте	48,8 р.
Оплата за кино-фото плёнки	16,3 р.
и др. общественные расходы	
Оплата за оформление отчёта	2,00р.

ВСЕГО: 235 р.

Этация от Облсовета составила в среднем 160 р. на человека.

6.4. ЛИТЕРАТУРА:

1. Сапожников В.В. "По Алтай" (Географгиз М. 1949г.)
2. "Горный Алтай" под редакцией доц. Ревякина В.С. (изд-во Томского университета. Томск 1971г.)
3. Нарков М.А. "Туристские маршруты по Горному Алтай" (Горно-Алтайск 1957г.)
4. "Гигиена и самоконтроль туриста" (методические рекомендации. Турист М. 1980г.)
5. Линчевский Э.Э. "Психологический климат туристской группы" (М. "ФИС" 1981г.)

О РЕЗУЛЬТАТАХ МЕДИЦИНСКОГО КОНТРОЛЯ

Наибольший интерес представляют данные, касающиеся установившейся части похода и включающие в себя последние 20 дней путешествия. Первая часть похода (около 8 дней) соответствовала адаптационному периоду, характеризовалась большими величинами статистических разбросов учитываемых показателей и не позволила выявить каких либо закономерностей.

В абсолютном большинстве замеров частота пульса укладывалась в пределы физиологической нормы (60 - 80 уд./мин.) / "Анализ и клиническая оценка электрокардиограммы", В.Е.Незлин, С.Е.Карпай, Медгиз, 1960/. Малые коэффициенты вариации (II - I%) свидетельствуют о статистической однородности показателей. Из этих фактов следует вывод о том, что физические и эмоциональные нагрузки лежали в пределах возможностей членов группы в течение всего времени обследования. При анализе пульсометрии следует учитывать средний возраст участника - 32 года (от 27 до 47 лет), и тот факт, что 97% состава группы с достаточной регулярностью занимается спортом в течение всего года. В большинстве замеров частота пульса утром достоверно или вероятно меньше, чем вечером. Из этого делается вывод о достаточности и полноценности ночного отдыха, снимающего накопившееся за день утомление.

Косвенным признаком отсутствия утомления и свидетельством хорошего общего самочувствия явился стойкий, ровный в течение всего путешествия хороший аппетит, оцениваемый субъективно в среднем 4,3 балла. Колебания за время похода - 4.1 - 4.5 балла. Высокая средняя оценка удовлетворения аппетита (4.1 - 4.3 балла), даваемая через 6 - 7 часов после приёма пищи, указывает на высокое качество её приготовления и умело составленное меню. Полное насыщение (5 баллов) упоминалось опрашиваемыми в 33% случаев и определялось объёмом съеденной пищи. Следует отметить, однако, что удовлетворимость пищевых запросов зависела от эмоциональной напряженности промежутков времени между приемами пищи. Она была более выражена в спокойной обстановке при равенстве объёмов съеденного.

Качество сна оценивалось в среднем 4.2 - 4.6 баллами. Оценки не претерпевали существенных изменений за время похода. Это указывает на отсутствие накопления усталости и достаточной продолжительности ночного отдыха.

Субъективная оценка общего состояния, данная членами группы, была высокой (4.2 - 4.4) и существенно не колебалась. Это в равной степени касается и субъективной оценки мышечного утомления (0.9 - 1.1 балла). С одной стороны это свидетельствует о хорошем психологическом климате в группе, о высокой психофизиологической совместимости ее членов, о посильности преодолеваемых физических и психологических трудностей, о правильности иерархического распределения людей в группе и экипажах. С другой стороны, неизменность этих оценок в течение всего похода, когда реально выполняемая за день работа (физическая и психологическая) существенно колебалась, очень настораживает. Следует подчеркнуть тот факт, что указанные оценки, данные наиболее опытными (по стажу, спортивной квалификации, количеству совершенных путешествий) туристами, не отличались от оценок остальной части группы. Это еще раз свидетельствует в пользу тезиса ошибочности субъективной оценки своих возможностей людьми, находящимися в условиях значительных нагрузок в сторону переоценки своих сил. Учет этого представляется нам важным, особенно для руководителей групп, ибо они тесно связаны с обеспечением безопасности личного состава.

О регулярности актов дефикации. В адаптационном периоде (первые 6 - 8 дней похода) стул большинства участников похода характеризовался значительной задержкой (один раз в 2 - 4 дня) и склонностью к запорам. На остальной части маршрута средняя регулярность совершения актов дефикации составила 32 часа. Сохранялась невыраженная тенденция к запорам. Эти факты свидетельствуют о высокой усвояемости пищи, снижении объема съедаемого и малом содержании непереваренных остатков (в первую очередь - клетчатки). Длительность междефикационного периода (32 часа) превосходит общепринятую норму (20 - 24 часа). В дальнейшем рекомендуется мягкая коррекция диеты медикаментозными и пищевыми слабительными (таблетки "Сенаде", чернослив и пр.).

За период совершения похода отсутствовали серьезные заболевания и травматические повреждения, могущие повлиять на исход путешествия.

ГОРЬКОВСКИЙ
СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫЙ
ИНСТИТУТ

1 Октября 1981 г.

№ 3683

403078. г. Горький, П-78,
проспект Гагарина, 97.
Телефон 69-97-37.

№ _____ от _____

СПРАВКА

Выдана кафедрой ботаники и физиологии растений Горьковского сельскохозяйственного института группе горьковских туристов -участников всесоюзного спортивного соревнования во главе с В.Бобиным в том, что они во время спортивного похода по труднодоступным и слабо изученным районам Горного Алтая-рек Башкауса и Чулышмана, установили места произрастания ценных лекарственных растений-облепихи и "золотого корня" и различных дикорастущих ягодных растений -шиповника, крыжовника, черной и красной смородины, жимолости алтайской и др.

Ими собраны образцы облепихи и золотого корня для изучения их в условиях Горьковской области, представлены схематическая карта, фотографии и слайды ландшафтов с полезными растениями.

/Проректор по научной
работе, доцент-

А.М. Панин А.М. Панин/

Зав. кафедрой ботаники и
физиологии растений, доцент-

И.П. Елисеев И.П. Елисеев/

85
14 сокращение
МИН.

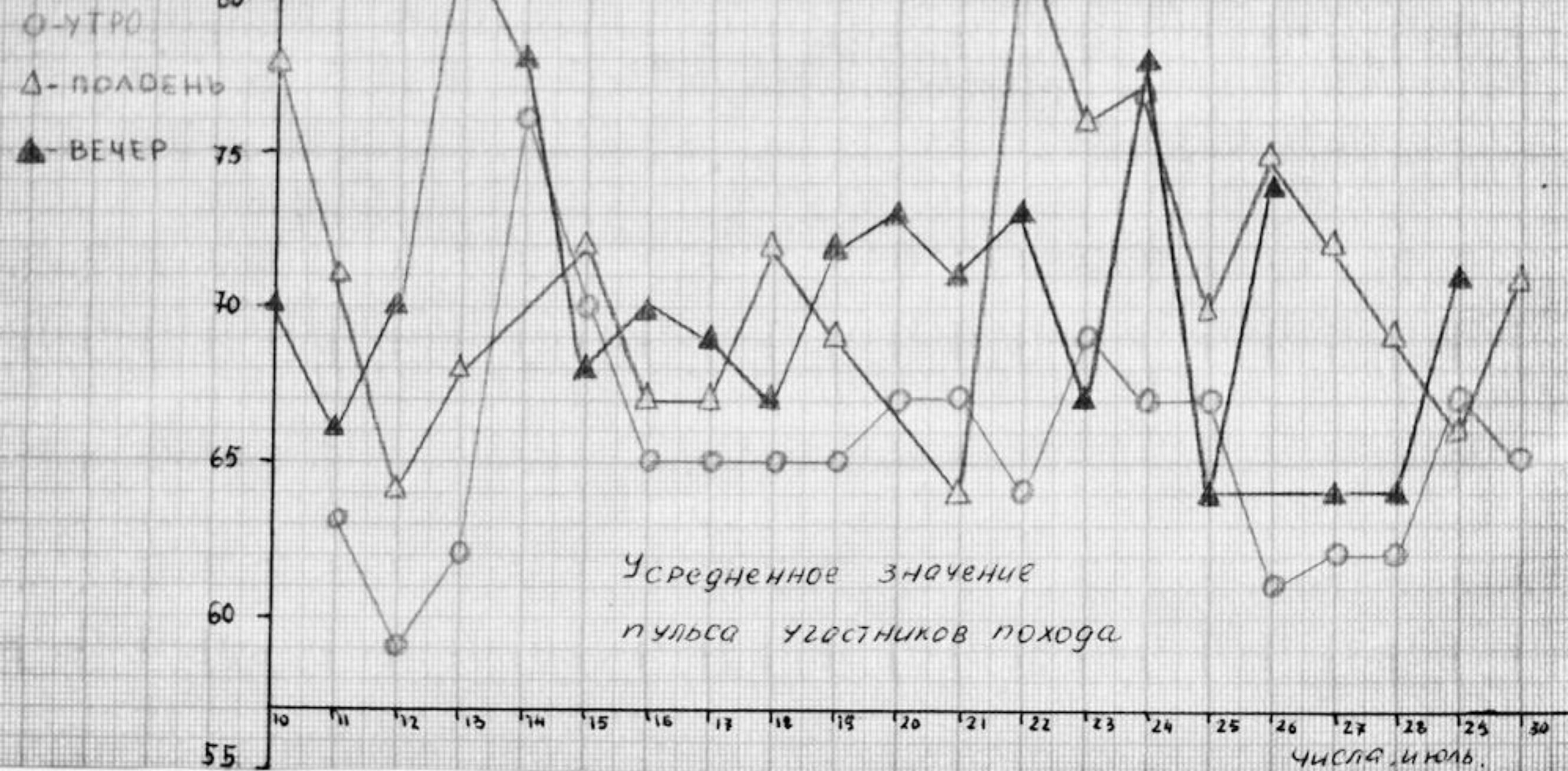
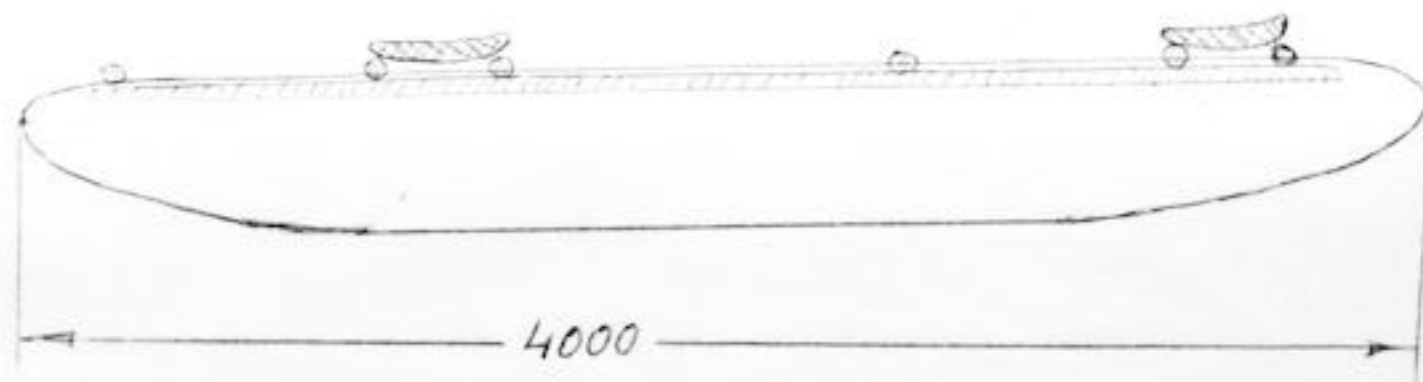
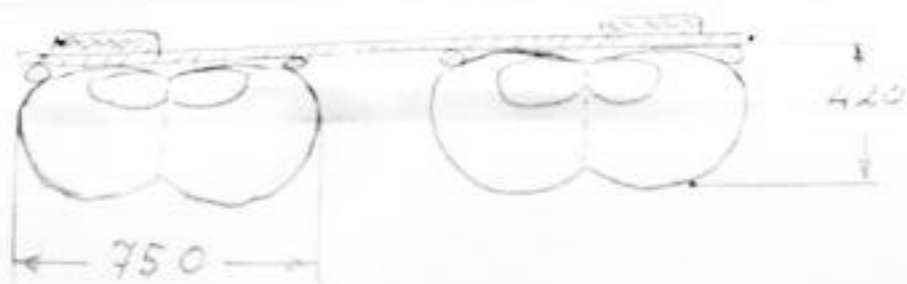


Рис. 12



Чехлы: снизу капрон прорезиненный,
сверху парашютный шелк

Баллоны: 4 шт ткань - 500

Вес 1-й gondolly - 5,6 кг

Общий вес катамарана - 22 кг

Грузоподъемность катамарана - 1,6-1,7 т

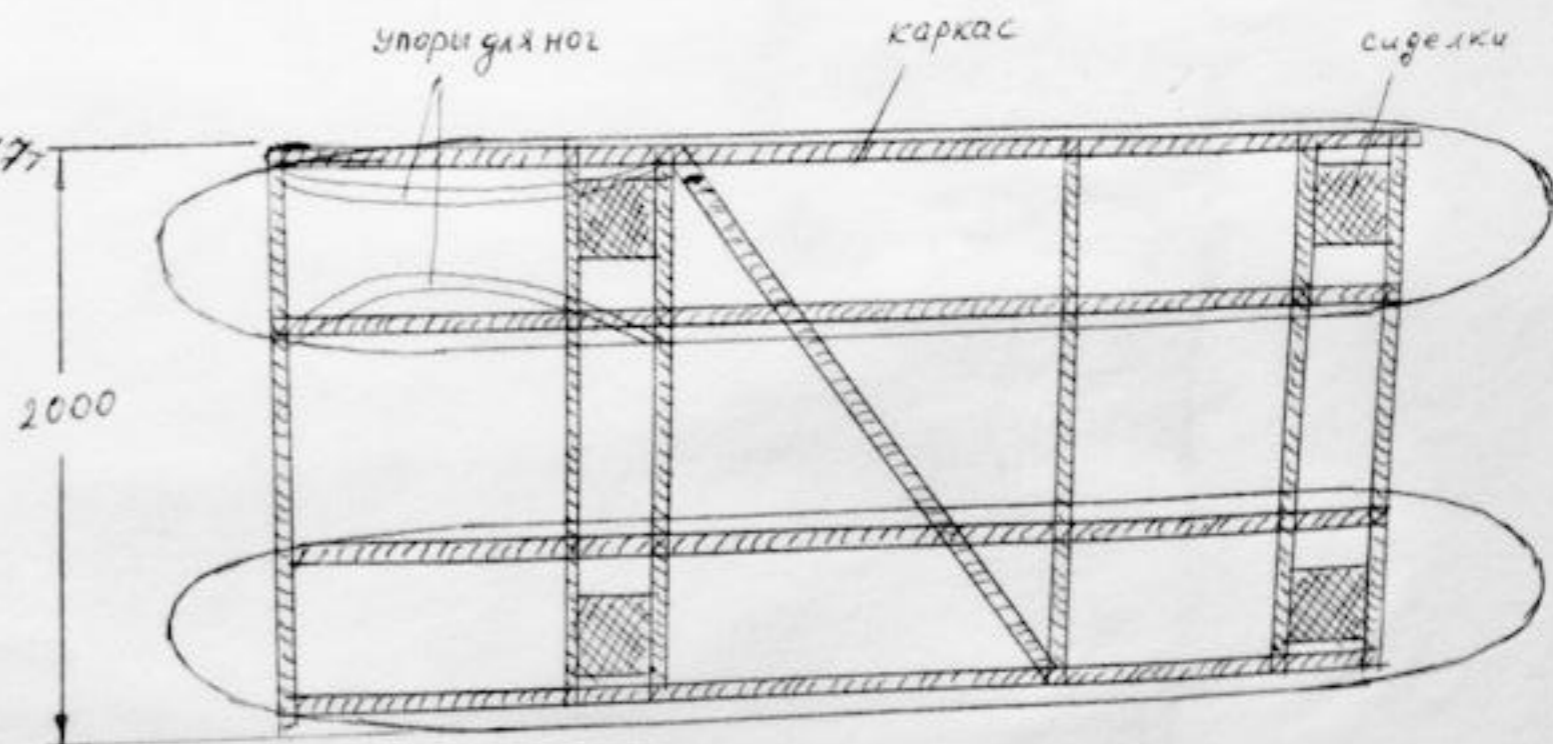


Рис. 12а

каркас деревянный.

гандолы:

чехлы - брезент

Внутр.ёмкости - т.500

Вес:

1^я гандола - 7,5 кг

катамаран - 35 кг

Крепление на вьзках.

Угол сидяшек подбирается
индивидуально.

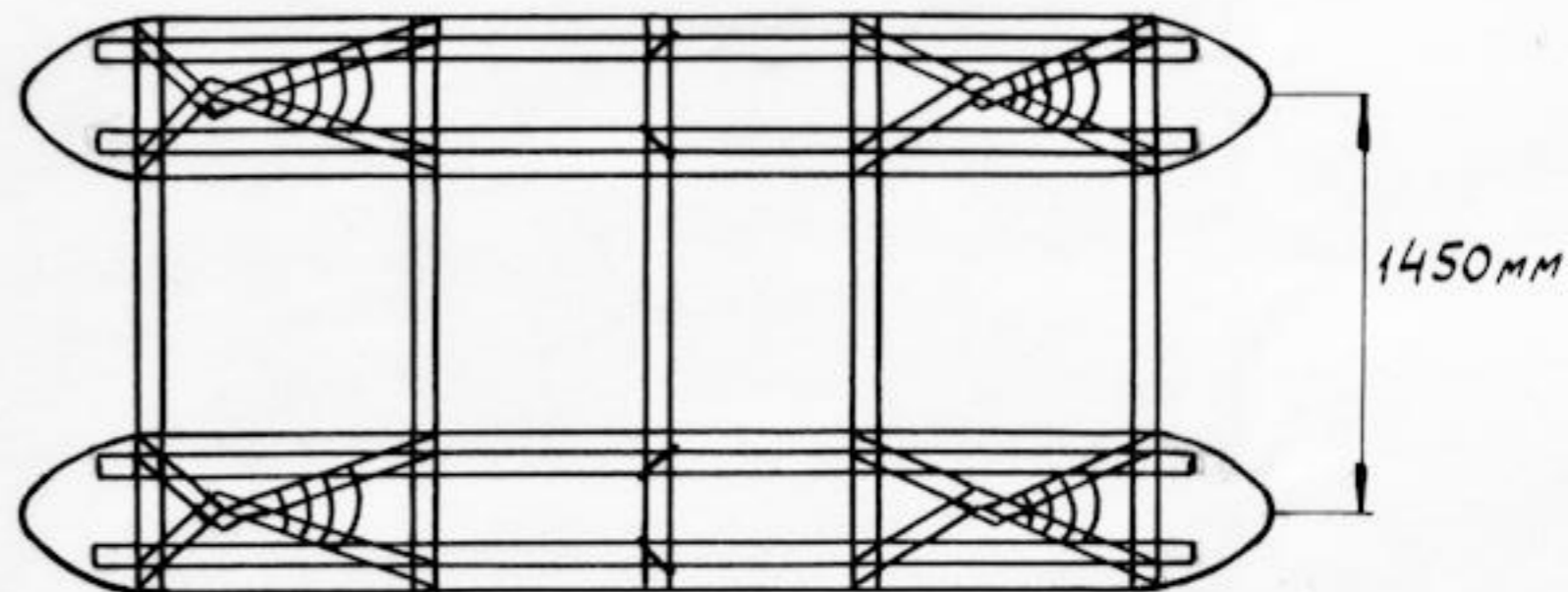
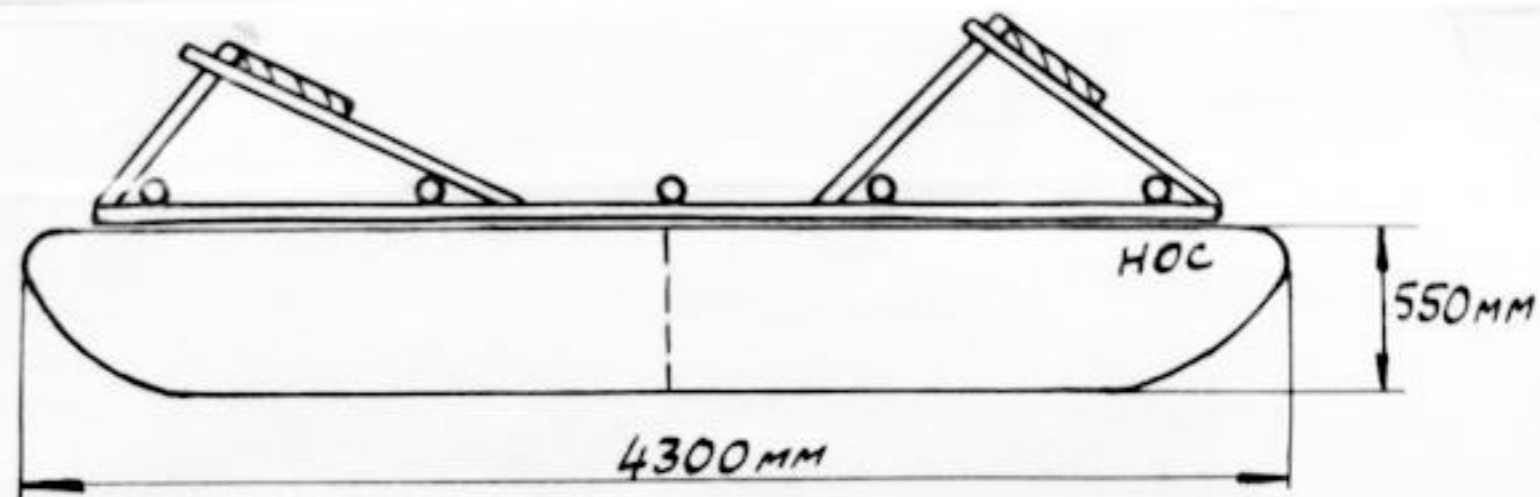
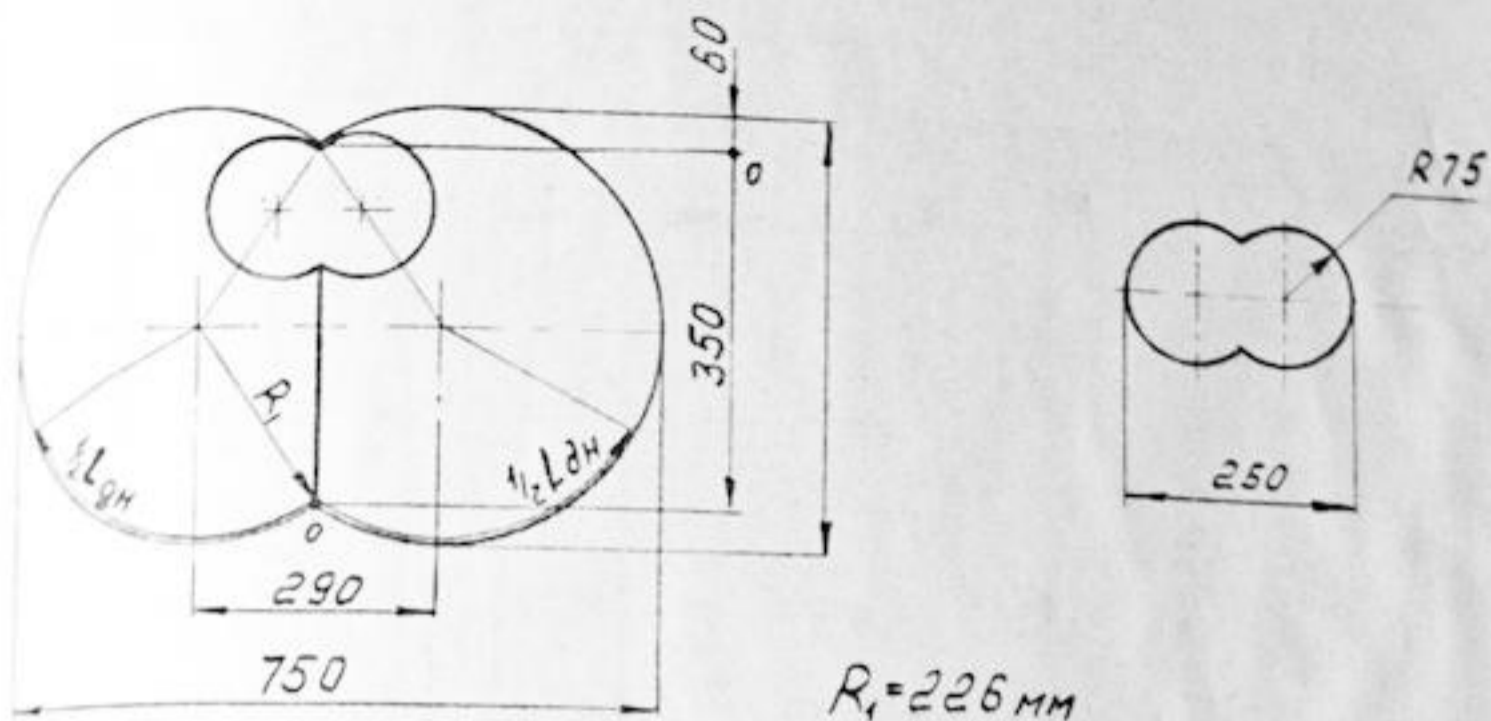


Рис 12^б



Нос-корма (профиль)

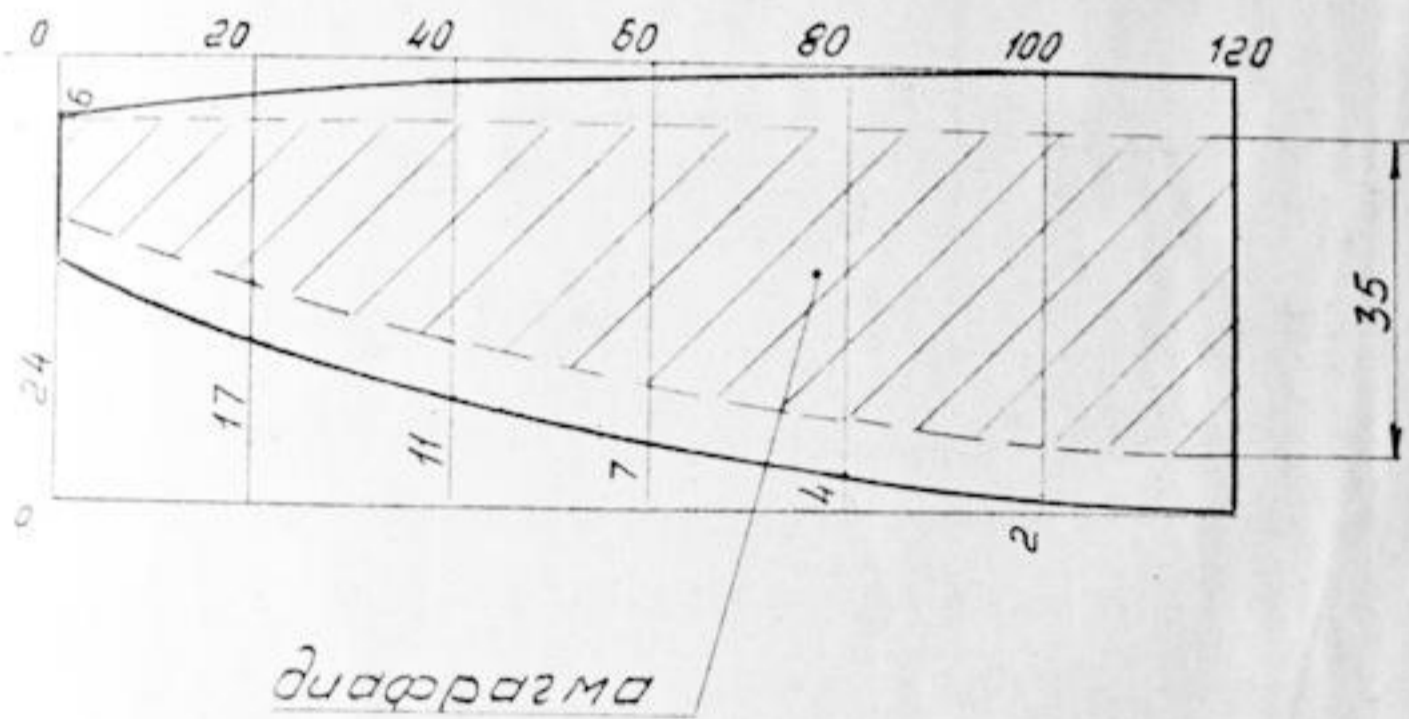
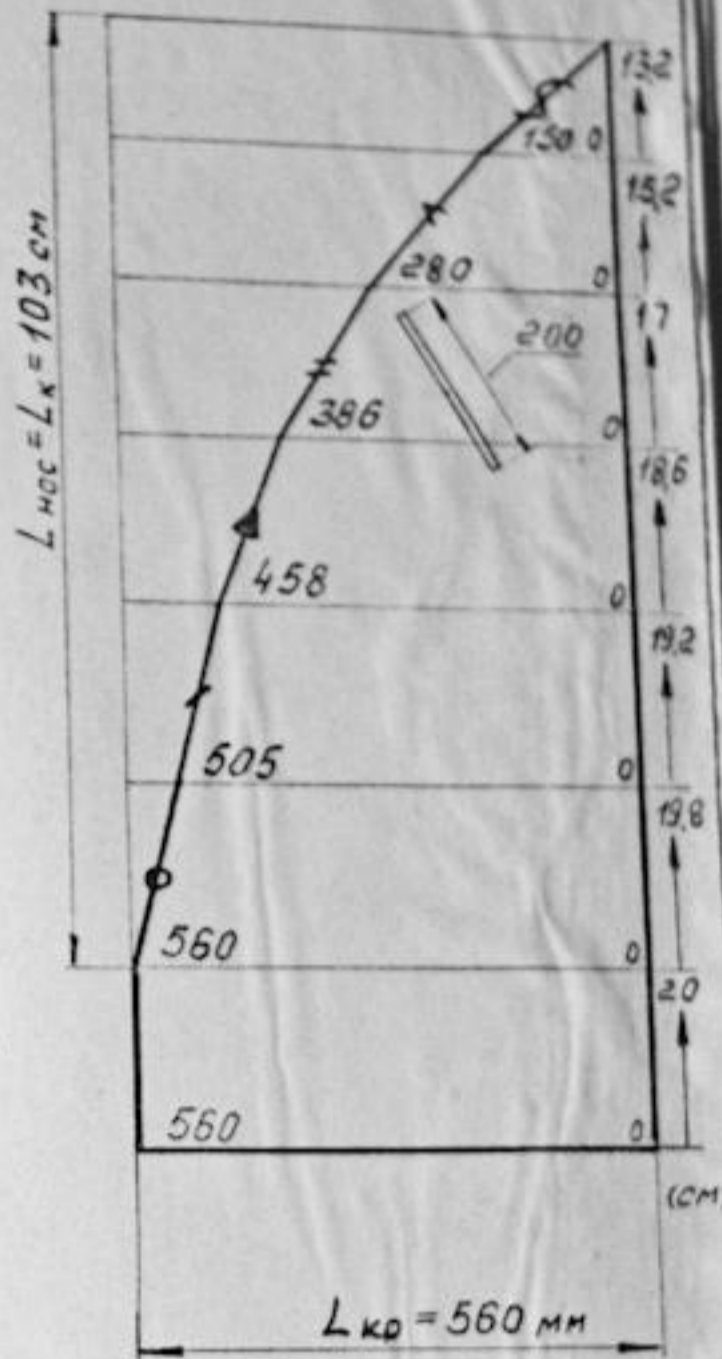
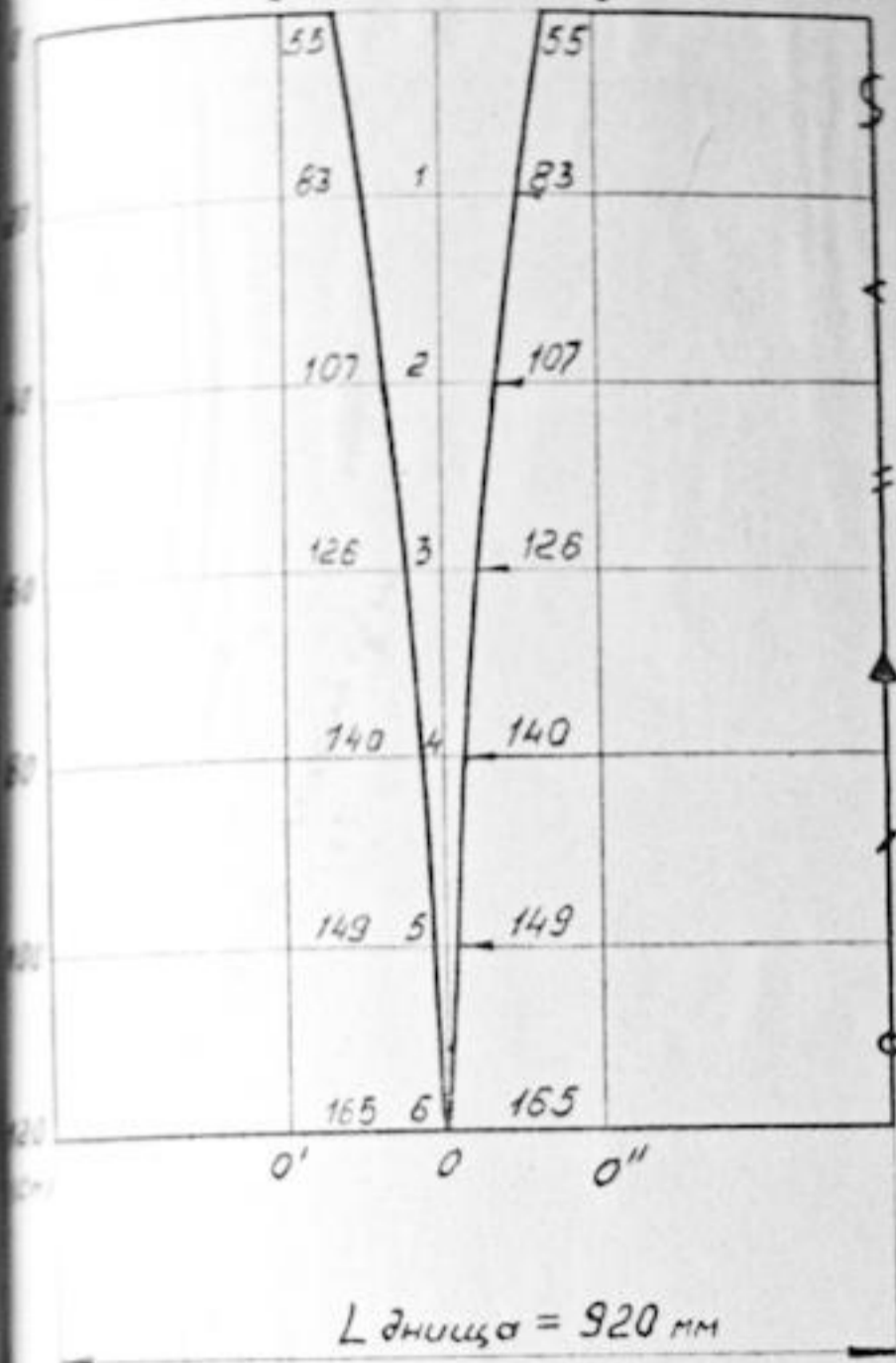


Рис. 13

Рис 13 и 14 дают раскрой гондол катамарана 1.

Днище
(нос, корма)
0 0 0"

Крылышки



$$L_{\text{кат}} = 416 \text{ см} - \text{в сборе}; \quad L_{\text{кат. раскрой}} = 430 \text{ см}$$

$$L_{\text{нос}} = L_{\text{к}} = L_{\text{крыл.}} = 103 \text{ см} - \text{по верхней линии диафрагмы}$$

$$L_{\text{средн}} = L_{\text{кат. р}} - 2L_{\text{н}} = 430 - 206 = 224 \text{ см}$$

$$L_{\text{стропы}} = L_{\text{дн}} + 2L_{\text{кр}} + 3l_{\text{петли}} + 4 = 92 + 112 + 3 \cdot 8 + 4 = 232 \text{ см}$$

$$l_{\text{петли}} = 8 \text{ см}$$

Расположение строп

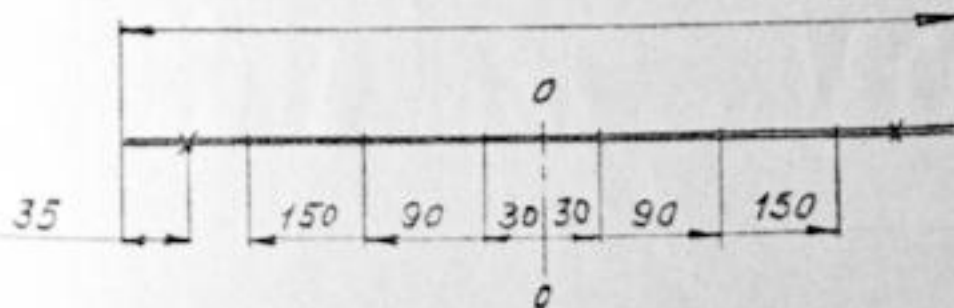


Рис. 14

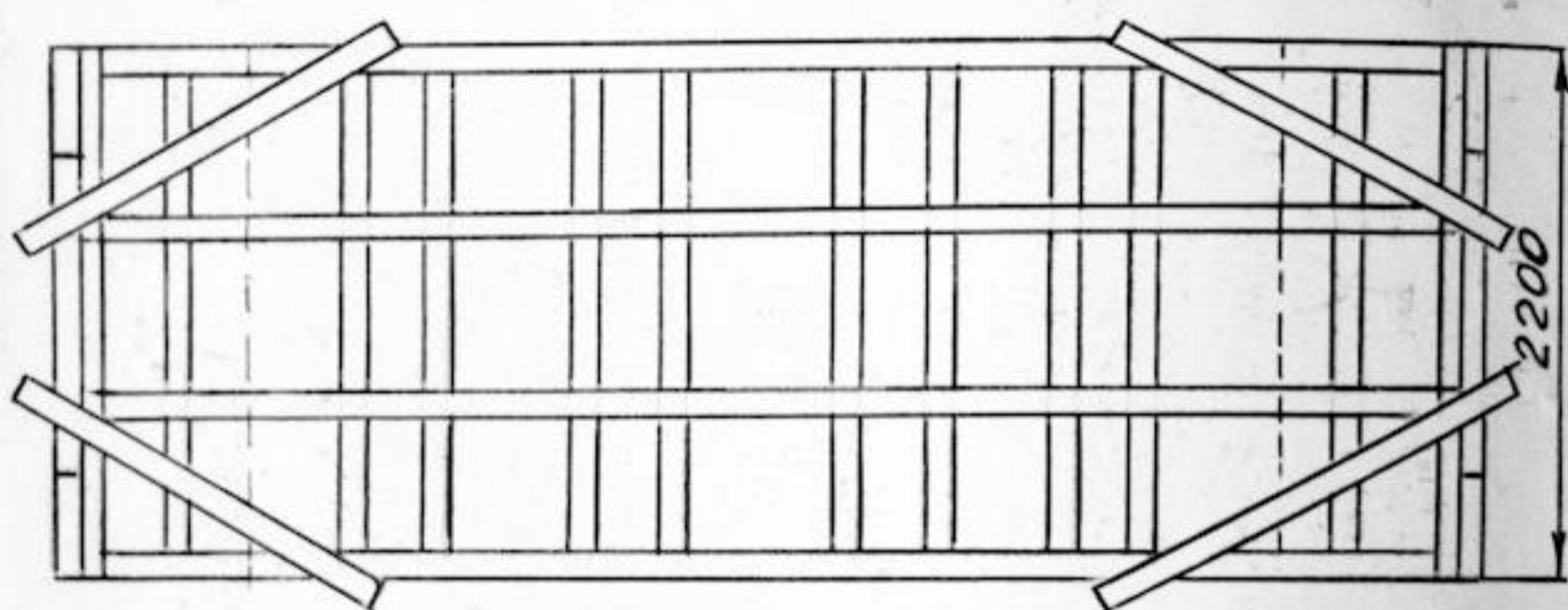
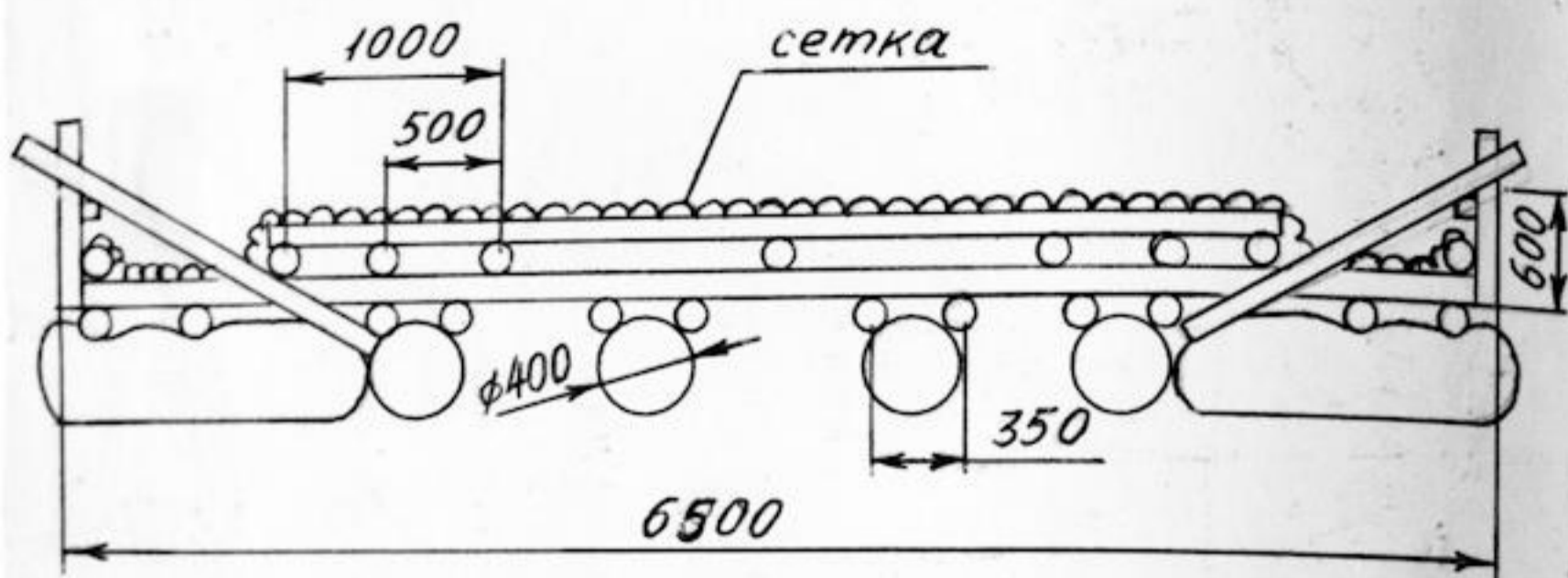
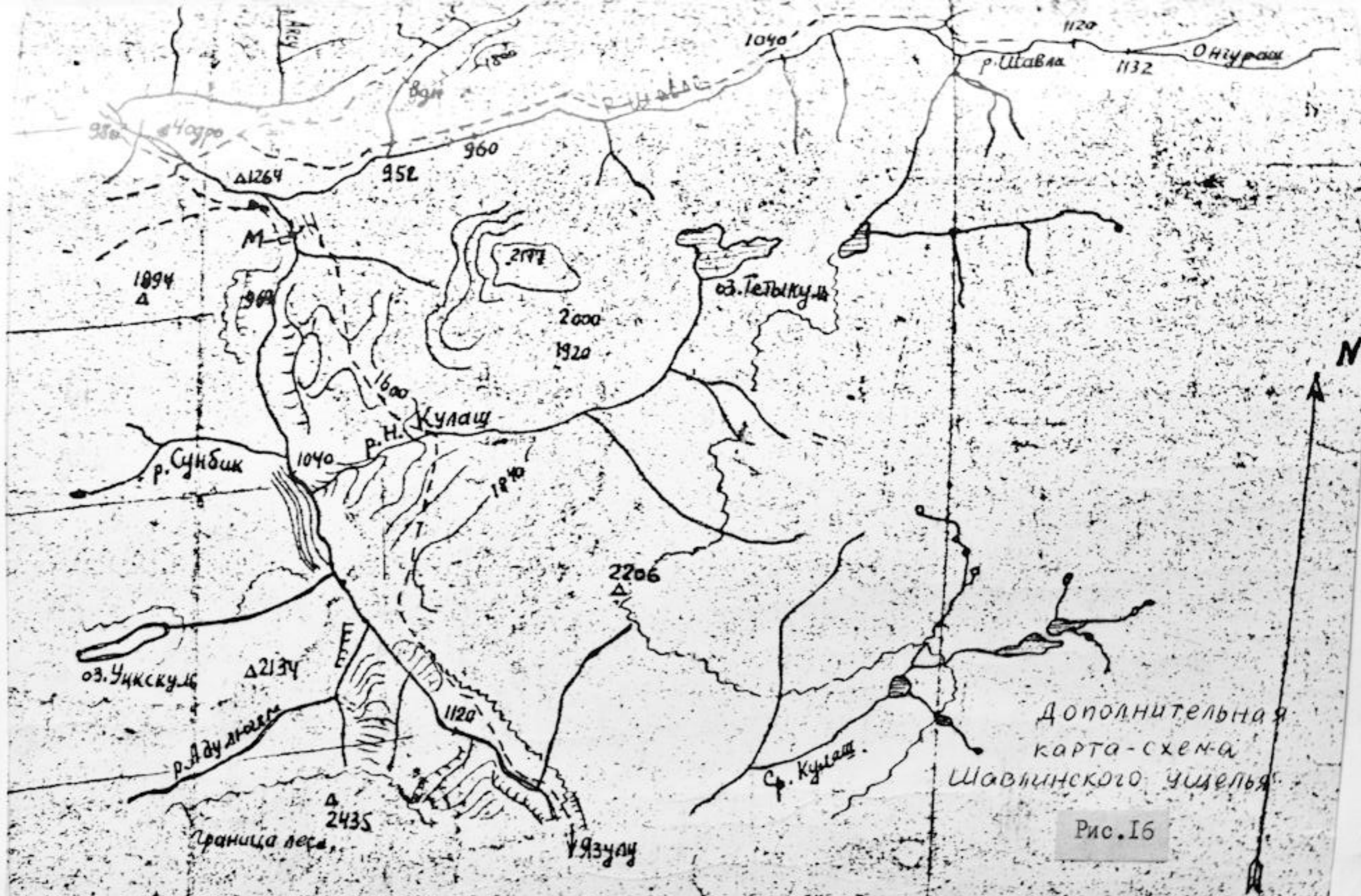


СХЕМА И ОСНОВНЫЕ РАЗМЕРЫ ПЛОТА

4 гондолы \varnothing 400 мм длиной 2500 мм, размещаются поперек плота в средней части.

4 трехсекционных подушки 1200x1200 мм, размещаются по углам плота. Каждая секция \varnothing 400 мм длиной 1200 мм, отделяется перегородкой.

Капроновая сетка из шнура \varnothing 2,0 мм, ячейка 40x40 мм вяжется по периметру плота. Сетка крепится к стаям капроновым шнуром \varnothing 3 мм с помощью рычагов.



Дополнительная
 карта-схема
 Шавлинского ущелья

Рис. 16

ГРУППА БОБИНА

ТУРИЗМ

— Мы встретили их на реке Кыто. Подходят к нам и спрашивают: «У вас есть карта этого маршрута?» Мы показали им карту. «Как, здесь пороги! А мы решили, что дальше будет спокойная вода». А дальше по Кытою шли самые сложные пороги и даже водопад. Бобин был вне себя...

Вот почему я с таким интересом слушал рассказ о группе кандидата в мастера спорта СССР Вячеслава Николаевича Бобина, которую вполне можно назвать образцом организованности, дисциплинированности, туристского профессионализма. Рассказывал Николай Егоров — ассистент химфака ГГУ, досыта «поплясавший» этим летом на рекушках Башкауса и Чулышмана. У каждой из этих алтайских рек — шестая, высшая категория сложности. В этом году группа Бобина прошла по ним отлично — без травм, полностью уложившись в график. Было все — и риск, и опасность. Но риск — умный, опасность — взвешенная тысячу раз.

— Начать с подготовки к путешествию. Бобин готовится к нему больше года, по долгу думает над каждой фа-

милией, некоторым просто отказывает. Снаряжение? Гидрокостюмы, спасжилеты, рюкзаки, плоты и катамараны — все делаем своими руками, кроме разве что мотоциклетных шлемов и хоккейных щитков. С собой ни одной консервной банки не берем. Мясо — только в сухом виде: прокручиваем через мясорубку, потом просушиваем на сковороде. И все равно рюкзак весит 50 килограммов. Однажды я чуть не выкинул свой фотоаппарат — так устал. Бывает, с утра до вечера таскаем мешки, а плывем десять минут. И самую тяжелую работу всегда берет на себя Бобин. Знаете, что такое гребь? 8-метровое весло. Такие весла стоят спереди и сзади

плота, у передней гребни становятся обычно самые крепкие. Удар о камень — и 80-килограммовое весло сгибается, словно пруттик, и, распрямившись, может выстрелить, как из рогатки.

Так вот, Бобин вырезает гребь в один день. (Кстати, в группе родилась так называемая «горьковская подгребница» — приспособление, популярное у туристов-водников других городов.)

Шли мы на плоту и двух катамаранах. Это тоже тактика Бобина. Почему удобна такая комбинация? Надувные юркие катамараны служат как спасательные круги, на них легче выловить человека в случае аварии.

— А приходилось купаться?

— Конечно. Ледяная реку-

шная вода сразу же начинает тебя раздевать: отстегивает шлем, снимает очки, щитки. Но в этой группе, с этими людьми я всегда спокоен: что бы ни случилось — вытаскают.

Правда, когда я только пришел в группу, они давали мне жесткие уроки. Ну, представляете, к вечеру вылезает на берег мокрым, замерзшим, усталый. Единственное желание — переодеться в сухое. Однако сразу понимаешь: переодеться — плохой тон. Ведь все остальные, тоже мокрые и замерзшие, таскают дрова, разводят костер, ставят палатку. И уж когда все это сделано и чаек кипит на костре, можно бы и расслабиться, — тогда наши старшие «аксакалы» — Бобин, Гурий, Частов — начинают самую тяжелую работу: они делают нады.

Мы, когда идем целый день под проливным дождем, только о ней и мечтаем: три бревна, которые горят всю ночь, что-то вроде камина. Для нее нужно найти в лесу сушины, ель или кедр, свалить их, распилить на бревна.

А когда все собираются вокруг нады, оказывается, что у Бобина есть в рюкзаке два килограмма чая, о которых никто не знает. То есть считается, что у него рюкзак, как и у всех, 50-килограммовый, а на самом деле он гораздо тяжелее.

— Подождите, Николай. Ведь у нас разговор о технике безопасности...

— А я и говорю о технике безопасности. Психологической безопасности. Ведь группа складывается горно-альпинистская. Здесь психологическая нагрузка может оказаться страшнее подводного плавания. Тут многое зависит от руководителя. Помню Туданский наезд на Чулышмане. Мы были уверены, что его проведём, а Бобин говорит: «Нет». Если бы не его авторитет, дело бы до скандала дошло. Потом я узнал, почему Бобин не пустил нас в пороги: он почувствовал, что кто-то из группы не уверен в себе.

...Двадцать лет ходит в походы инженер Вячеслав Николаевич Бобин. Для него это и спорт, и отдых. И еще работа, результат которой — отшлифованные километрами и перекатами мелоческие характеры. Ведь берет он с собой в поход в основном молодых.

А ему уже за сорок, но фору даст любому. 50 км на лыжах каждую субботу — это его зимняя норма. Летом — более 10 км каждое утро, и не трусой, а на всю катушку. Ему под стать и другие члены группы — Александр Частов, Валерий Гурий, Александр Здобнов, Владимир Молочков. И вот эти люди, цвет горьковского туризма, обошли стороной Туданский наезд!

Да, обошли. И в этом их заслуга. Нет, безумству храбрых здесь слава, но не стоит. Риск должен быть разумным, авантюризм хорош для приключенческих романов. Горные реки — не место для прогулок.

Ю. НЕМЦОВ.

