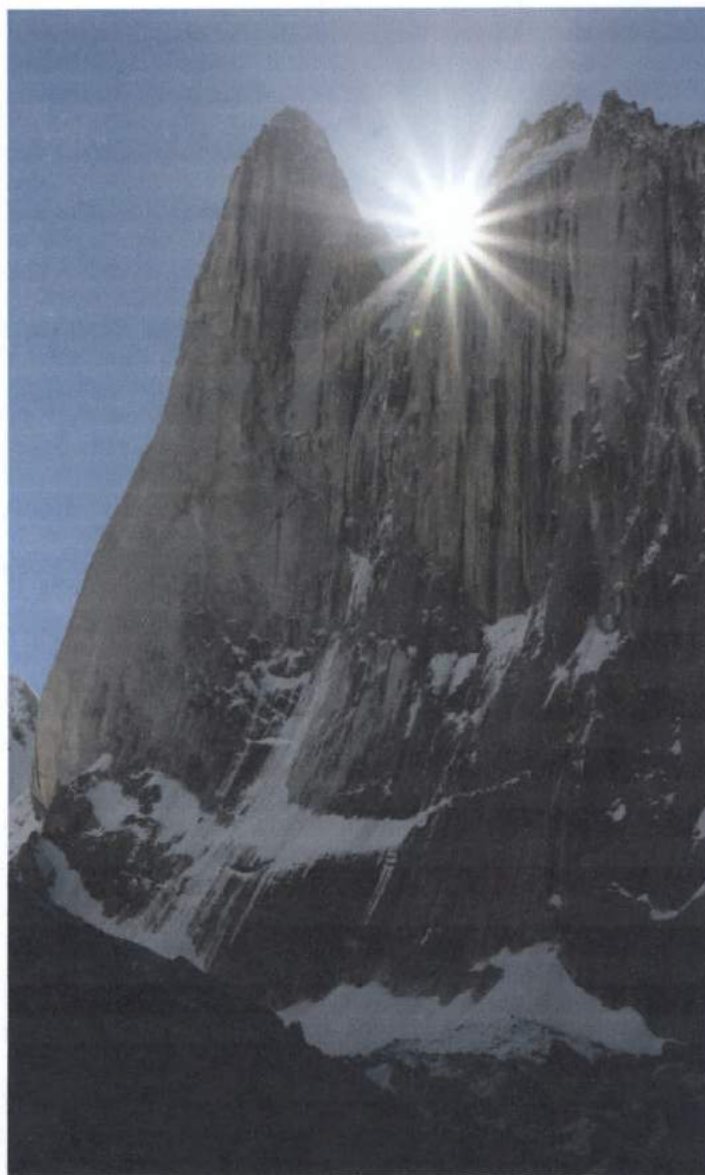


ОТЧЕТ

О восхождении на вершину **Амин-Бракк, 5850 м**, по западной стене
Каракорум. 15.06-30.07.2004 года
Категория сложности **6Б**



Чемпионат России в высотно-техническом классе

Федерация альпинизма и скалолазания г. Москвы

Тренер Ю.П. Тинин

Руководитель В.В. Розов

Г. Москва

2004 год

ШР-НЗ - 19.11.2004
ч.3. 6Б ск
вариант

ПАСПОРТ

1. Высотно-технический класс
2. Каракорум, Долина Нангма, ущелье Канде
3. Вершина **Амин-Бракк 5850 м** по Северо-Западной стене, вариант маршрута «Чешский экспресс»
4. Категория сложности ориентировочно **6Б** (американская классификация **VI, A3+, свободное лазание -6б**)
5. Протяженность маршрута - 1740 м
6. Протяженность участков 6 категории сложности-1030 м.
7. Высоты:
Высота начала маршрута(точка R0) - 4600м
Высота вершины - 5850м
Перепад высот - 1250м
8. Средняя крутизна стенной части 85 град
9. Использованное снаряжение:

Фрэнды	-	208 шт
Элиенс	-	251 шт
Стопер	-	198 шт
Крючья скальные	-	328 шт
БИКС	-	36 шт
РУРП	-	40 шт
Коперхэд	-	83 шт
Скайхук	-	38 шт
Кэмхук	-	15 шт
Спиты на пунктах страховки	-	59 шт
Ледобур	-	8 шт

10. Дней работы на маршруте вместе с обработкой-21. Ходовых часов-325
11. Висячих ночевок в платформах- 11
12. Руководитель Розов Валерий Владимирович- МС
13. Участники: Ласточкин Александр Николаевич- МС
Серегин Аркадий Борисович - МС
Дорфман Лев Витальевич-КМС
Ковалев Сергей Викторович-МСМК
14. Тренер: Ю.П. Тинин
15. Начало обработки маршрута: 28.06.2004
Выход на маршрут: 12.07.2004
Выход на вершину: 19.07.2004
Возвращение в базовый лагерь 22.07.2004
16. Федерация альпинизма и скалолазания г.Москвы

Руководитель команды  /В.Розов/
Тренер команды  /Тинин Ю.П./

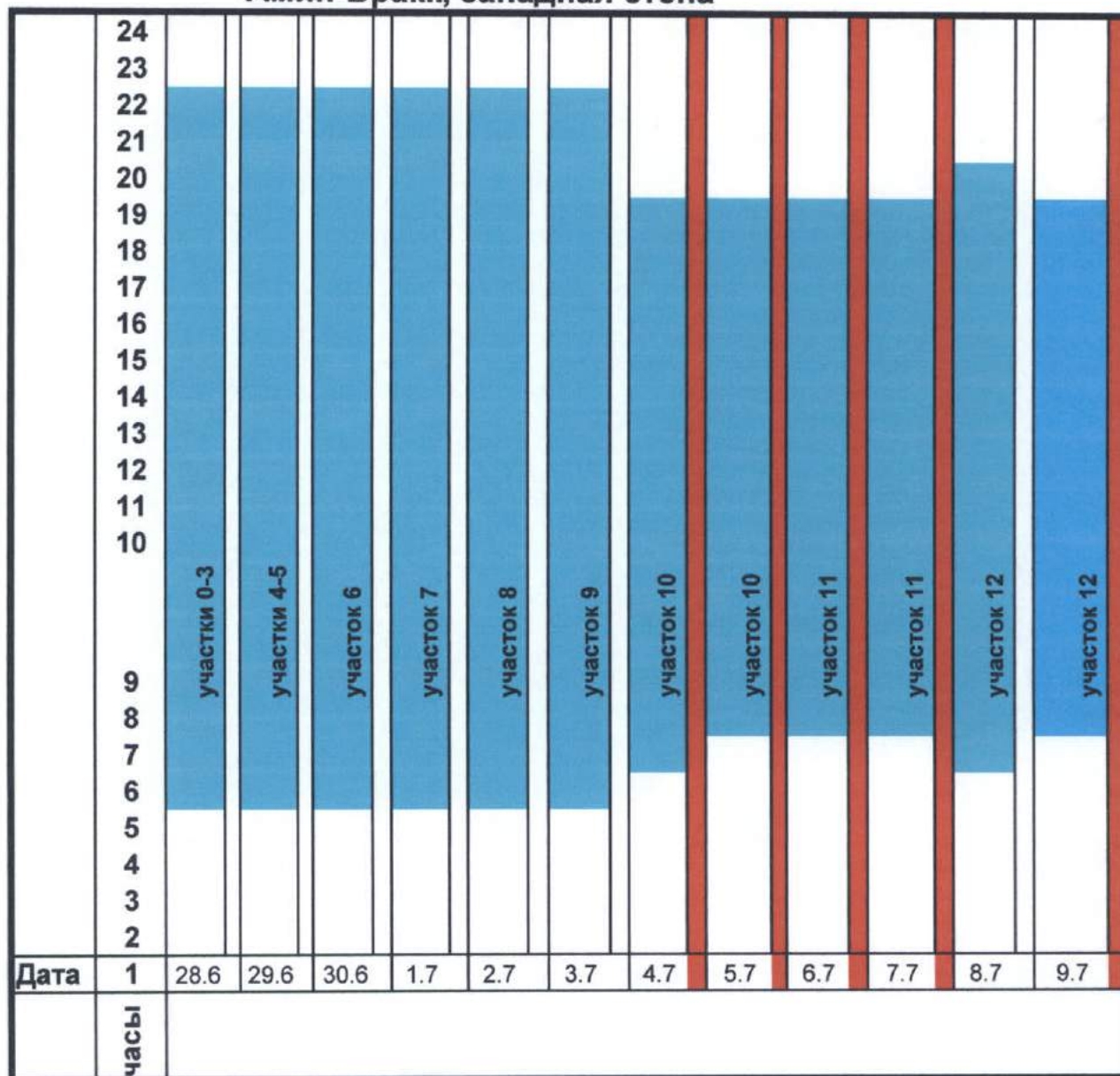
Амин-Бракк 5850 м

Вершина Амин-Бракк находится в Каракоруме (долина Нангма, ущелье Канде). Заезд в этот район осуществляется через Скарду: от Скарду до деревни Канде (Kande) на джипах 7 часов езды, далее двухдневный пеший переход к базовому лагерю, который находится на морене ледника под западной стеной Амин-Бракка на высоте 4300 метров. От базового лагеря до начала маршрута – 1,5 часа ходьбы по морене и леднику.

Западная стена Амин Бракка впервые была открыта испанскими альпинистами в 1995 году во время восхождения на пик Наваз Бракк по северо-западной стене. В 1996 году Jon Lazkano, Aldolfo Madinabeita, Jose Tamayo вернулись в этот район и попытались взойти на Амин Бракк по Западной стене. Из-за непогоды испанцы были вынуждены отступить. В 1998 году безуспешно пытались продолжить маршрут испанцев альпинисты из Южной Кореи. В июле 1999 года чешские альпинисты: Marek Holecek, Filip Silhan, David Stastny завершили начатую в 1996 году испанцами линию и взойшли на вершину Амин Бракка. Маршрут получил название “Чешский Экспресс”. В августе 1999 году командой испанских альпинистов (Silvia Vidal, Pep Masip, Miguel Puigdomenech) проложен по западной стене маршрут Sol-Solet (VII, 6C+, A5). Этот маршрут в 1999 году был номинирован на «Золотой ледоруб», 140 метров этого маршрута имеет категорию сложности A5.

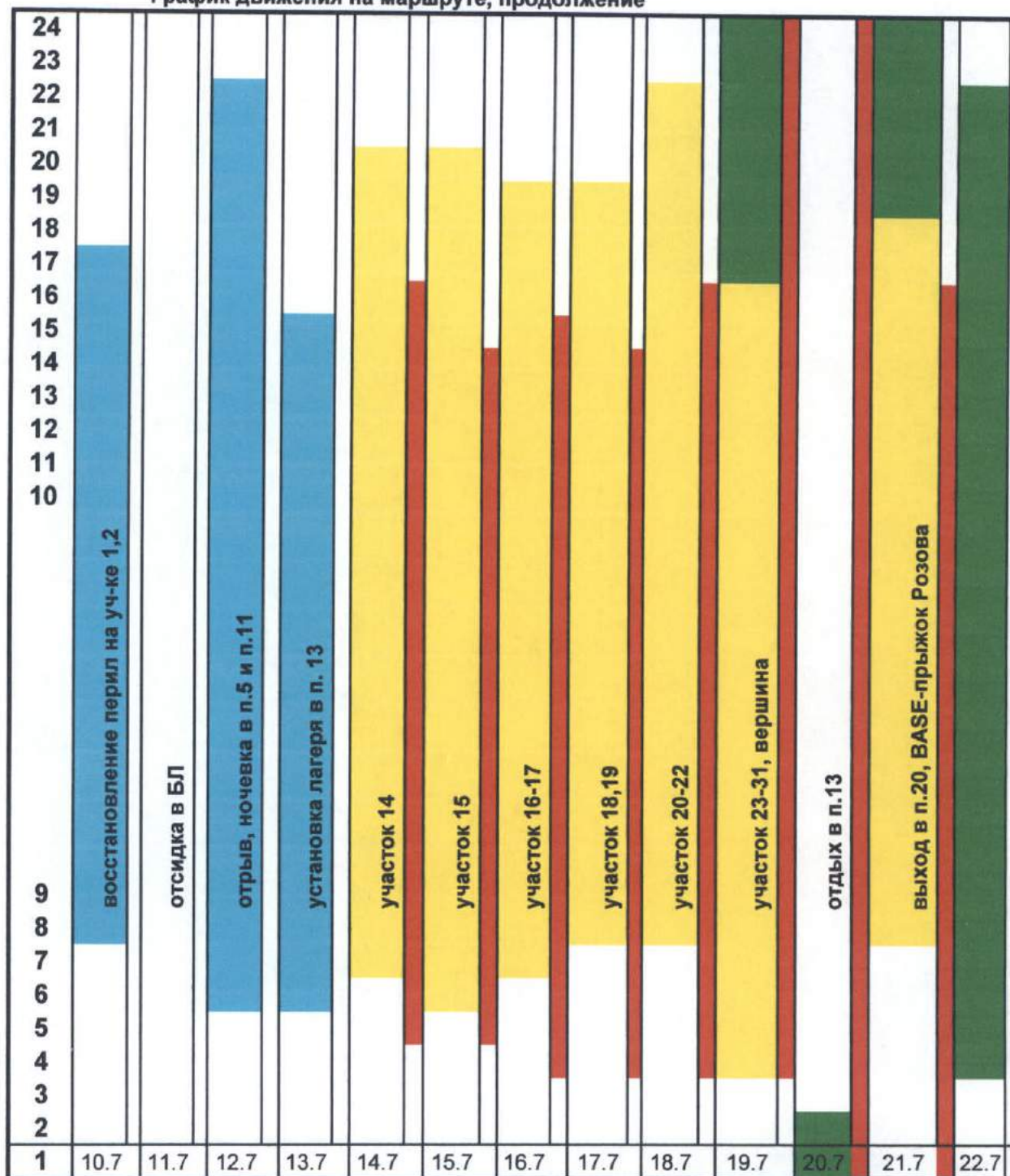
Вершина сложена из гранитов. Много глухих трещин, а также отслаивающихся плиток (expanding flakes). Западная стена во второй половине дня потенциально опасна в плане падения камней и льда.

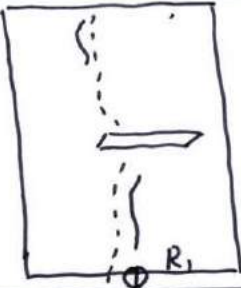
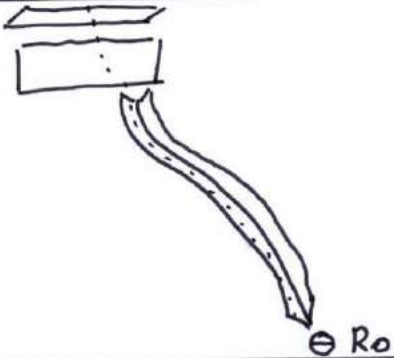
График движения на маршруте Амин-Бракк, западная стена



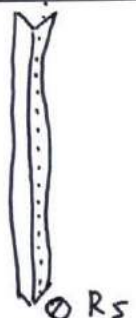
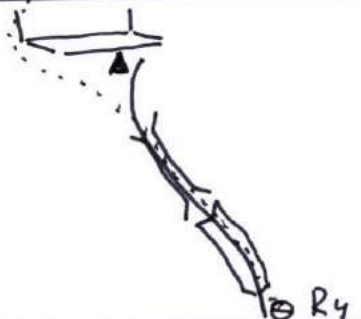
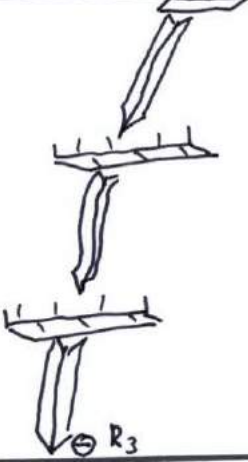
- отсидка в базе, либо на платформах
- обработка маршрута
- работа на маршруте
- спуск
- удовлетворительная погода
- сильный снегопад, ветер, низкая облачность

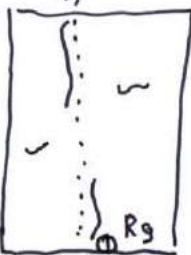
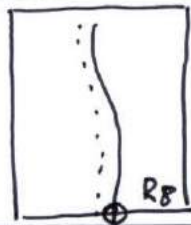
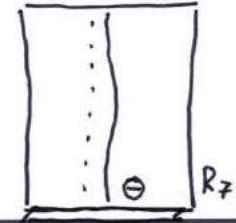
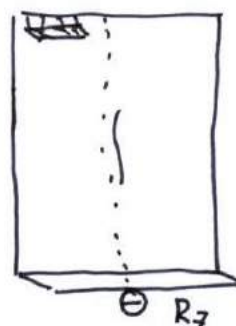
График движения на маршруте, продолжение

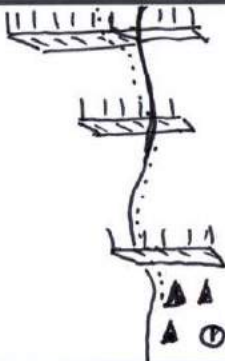
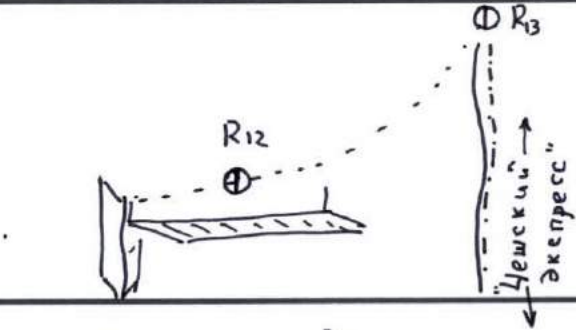
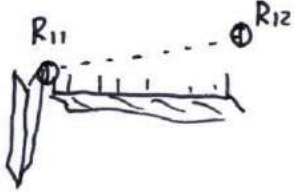


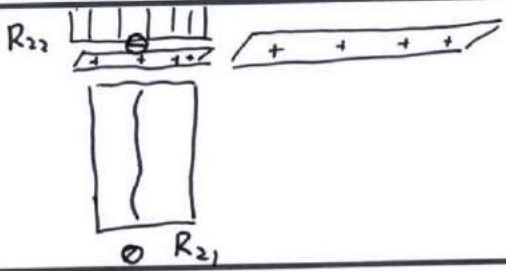
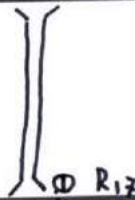
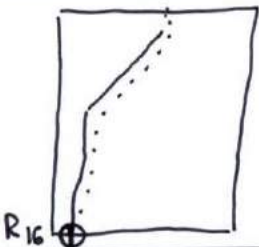
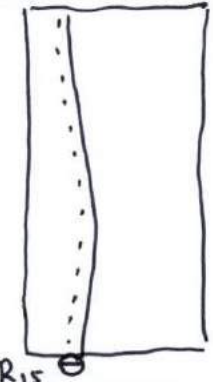
R3	60 m/ 55 град		Фирновый склон		
R2	60m/ 75-80 град	A2, 5C	Движение вертикально вверх по стене. С верхнего снежника по стене течет вода. Станция страховки устроена в нижней части фирнового поля. В этом пункте команда набирала воду.		Спит-3 Фрэнд-21 элиенс-19 стопер-16 ск.крюк-13
R1	60m/ 80 град	A2, 6a	Внутренний угол, выходящий на полку шириной 50 см, где устраивается пункт страховки		спит-3 фрэнд-13 элиенс-16 стопер-11 ск.крюк-8
Но уч-ка	Длина/ крутизна	Кат. сложн.	Описание участка	Схема УИАА	Снаряжение

Технические характеристики маршрута по западной стене
пика Амин-Бракк 5850 м

R6	60 m, 70-80 град	A1, 5B	Движение вверх по внутреннему углу под карниз вертикально вверх. Пункт страховки устраивается под карнизом.		Элиенс-16 Ск. Крюк-8 фрэнд-8 стопер-12 спит-2
R5	60m/ 80-85 град	A2, 5C	Вертикально вверх по отколу в направлении карниза с выносом 2 метра. Карниз проходится в левой части. Под карнизом была установлена платформа		фрэнд-18 элиенс-23 стопер-17 ск.крюк-11 спит-4
R4	60m/ 80-85 град	A2, 6a	Вертикально вверх по внутреннему углу, который пересекает 2 карниза с выносом по 1 метру. Карнизы проходятся по щели. Пункт страховки устанавливается на полке шириной 20 см		фрэнд-17 стопер-24 ск.крюк-15 элиенс-19 спит-2

R10	60 m/ 90 град	A3+	Движение по стене с микрорельефом в направлении внутреннего угла		спит-2 скайхук-9 РУРП-8 БИКС-13 коперхэд-17 ск. крюк-28
R9	45 m/ 90 град	A3	Движение вверх вдоль глухой щели. Скучный рельеф, откалывающиеся плитки.		элиенс-4 ск. крюк-29 БИКС-5 РУРП-8 френд-7 спит-2
R8	50 m/ 90 град	A3	Движение вдоль глухой щели. Скучный рельеф, откалывающиеся плитки.		элиенс-8 ск. крюк-31 РУРП-7 коперхэд-10 БИКС-6 спит-3
R7	50 m/ 80-85 град	A2	Карниз с выносом 1,5 метра проходит влоб, далее вертикально вверх по стене с микрорельефом. Много живых нашлапок. Пункт страховки устроен на полке шириной 30 см.		спит-2 РУРП-8 БИКС-13 коперхэд-17 ск. крюк-28

R14	60 m/ 90 град	A3	Три карниза: выносом 2, 3 и 7 метров соответственно. Проходятся по системе щелей. Для удобства страховки устраивался пункт промежуточной страховки выше второго карниза.		френд-20 элиенс-19 ск. крюк-25 стопер-18 спит-4
R13	60m/ 90 град	A3	Траверс вправо. Скудный рельеф. В пункте 13 наш маршрут выходит на маршрут "Чешский экспресс". В пункте 13 были установлены 3 платформы		спит-6 БИКС-5 ск. крюк-35 элиенс-23 коперхэд-15
R12	30 m/ 90 град	A3+	Траверс вправо. Скудный рельеф. Глухие трещины		скайхук-4 РУРП-3 коперхэд-11 ск. крюк-29 спит-2
R11	40 m/ 90 град	A3+	Внутренний угол. Глухие щели.		скайхук-12 РУРП-6 БИКС-7 коперхэд-13 ск. крюк-21 спит-2

R22	50 m/ 80 град	5A	Движение вертикально вверх вдоль трещины. Выход на снежную полку под вершинной башней		френд-8 стопер-9 элиенс-5 спит-2
R17- -R21	255 m/ 90 град 275m	A1-A2	Движение вертикально вверх по камину. Много живых камней. Во время непогоды по камину сходят лавины. Во многих местах каминзалит льдом.		френды-56 элиенс-61 ск.крюк-30 спиты-12 стопер-48
R16	60 m/ 85 град	A2	Движение вверх и вправо в основание камина вдоль трещины		спит-2 френд-12 стопер-15 ск.крюк-6 элиенс-7
R15	60m/ 90 град	A2	Движение вертикально вверх вдоль трещины		френд-15 стопер-14 ск.крюк-9 элиенс-21 спит-2

R31	60 m/ 70 град	V	Траверс вправо по полке 20 м, далее по снежно-ледовому кулуару выход на вершину		ледобур-2 стопер-3 спит-1
R30	60m/ 60 град	IV	Снежно-ледовый гребень упирается в скалы вершинной башни		ледобур-3 спит-1
R29	60m/ 45 -50 град	IV	Снежно-ледовый гребень		ледобур-3
R28	60m/ 50 град	5B	Скальный гребень		френд-5 стопер-6 ск.крюк-2 спит-1
R23- -R27	50-60 град 300 м	IV	Фирновый склон. Движение вдоль скал вправо на перемычку на южном гребне		френд-8 стопер-5

Тактические действия команды

Идея прохождения западной стены вершины Амин Бракк родилась у команды в 2001 году во время прохождения маршрута «Ретисент Уолл» на Эль Капитане. Дело в том, что в 1999 году испанские альпинисты проложили на Амин Бракке маршрут «Сол Солет», который был признан сложнейшим техническим маршрутом в мире (два участка по 70 метров на маршруте имели рейтинг А5). После прохождения стены Налумасортон в Гренландии в 2003 году было принято решение об организации экспедиции в Каракорум с целью взойти на Амин Бракк по Западной стене по новому маршруту. Валерий Розов также планировал совершить BASE – прыжок как с вершины, так и со стены, если будет представлена такая возможность.

Состав команды: Розов Валерий Владимирович-руководитель, Ласточкин Александр Николаевич, Ковалев Сергей Викторович, Серегин Аркадий Борисович, Дорфман Лев Витальевич- высотный оператор, Лифанов Дмитрий Тимофеевич- высотный фотограф (во время восхождения выполнял роль оператора и связиста в базовом лагере)

Сроки проведения экспедиции 15 июня- 30 июля 2004 года. В качестве туроператора была выбрана пакистанская фирма Jasmine Tours. Базовый лагерь был разбит 21 июня на морене ледника на высоте 4300 метров в 1,5 часах ходьбы от стены Амин Бракка. Из-за непогоды и абсолютного отсутствия видимости команда смогла выбрать предполагаемую линию маршрута лишь к 28 июня. Выбор маршрута в правой части стены был продиктован тем, что в средней ее части имелась серия карнизов , которые могли бы позволить Розову осуществить прыжок с середины маршрута.

Из-за отсутствия воды в средней части стены группа несла с собой 200 литров воды.

28.06.04 Ковалев, Ласточкин и Серегин начинают обработку маршрута: от морены ледника 300 м по снежному склону крутизной 45 градусов до скального пояса. На

- скальном поясе зафиксировано 2 веревки и одна веревка –через фирновое поле 55 градусов крутизной. Возвращение в базовый лагерь.
- 29.06.04 Ковалев и Ласточкин обрабатывают участок R4, R5 . Участок представляет собой скалы 85 градусов крутизной. Серегин-Лифанов подносят грузы по фиксированным перилам . Возвращение в базовый лагерь.
- 30.06.04 Серегин-Лифанов обрабатывают участок R6 и поднимают к верхней точке снаряжение. Возвращение в базовый лагерь.
- 01.07.04 Ковалев-Ласточкин обрабатывают участок R7, в пункте R5 устанавливают платформу и ночуют в ней. Серегин-Дорфман поднимают по перилам снаряжение и продукты питания, возвращаются в БЛ
- 02.07.04 Серегин-Розов обрабатывают участок R8, возвращаются в платформу в пункте R5. Ковалев-Ласточкин поднимают по перилам снаряжение и уходят в базовый лагерь.
- 03.07.04 Ковалев-Ласточкин обрабатывают участок R9, ночуют в платформе. Серегин,Розов, Лифанов и Дорфман поднимают по перилам грузы. Двойка ночует в платформе, остальные уходят в БЛ.
- 04.07.04 Розов-Серегин обрабатывает часть участка R10. Участок во второй половине дня интенсивно пробивается льдом. Возврат в базовый лагерь. Погода плохая: снегопад с ветром.
- 05.07.04 Ковалев-Ласточкин заканчивают обработку участка R10. Погода плохая: снег, ветер. Двойка возвращается в БЛ.
- 06.07.04 Ковалев-Ласточкин обрабатывают часть участка R11. Серегин-Лифанов подносят грузы по перилам. Погода плохая: снег и ветер. Группа возвращается в БЛ.
- 07.07.04 Розов-Серегин заканчивают обработку участка R11. Идет снег. Двойка возвращается в платформу в п. R5
- 08.07.04 Розов-Серегин частично обрабатывают участок R12. Погода хорошая. Возвращение в БЛ.
- 09.07.04 Ковалев-Ласточкин заканчивают обработку участка R12 и возвращаются в БЛ.
- 10.07.04 Ковалев-Ласточкин восстанавливают перебитые перила на участке R0-R1.
- 11.07.04 День отдыха.
- 12.07.04 Отрыв команды в составе Розов, Серегин, Ковалев, Ласточкин, Дорфман. Розов-Дорфман налегке проходят зафиксированные перила и обрабатывают участок R13.

- Ковалев, Ласточкин и Серегин поднимают грузы и снимают перила до пункта R5. Розов, Дорфман и Серегин ночуют в платформе в пункте R11, Ковалев и Ласточкин уходят на ночевку в пункт R5. Из-за возросшей камнеопасности маршрута группа принимает решение уйти вправо на маршрут "Чешский экспресс"
- 13.07.04 Команда переносит все грузы в пункт R13, где устанавливаются 3 платформы под гигантским карнизом.
- 14.07.04 Розов-Дорфман обрабатывают участок R14. Погода плохая.
- 15.07.04 Ковалев-Ласточкин обрабатывают участок R15. Погода плохая: снег и ветер.
- 16.07.04 Ковалев, Ласточкин и Серегин обрабатывают участки R16 и R17. Погода плохая: снег и ветер
- 17.07.04 Розов-Дорфман обрабатывают участки R18 и R19. Погода плохая.
- 18.07.04 Розов-Дорфман обрабатывают участки R20-R22 . Погода плохая.
- 19.07.04 Выход из платформ в 4.00 утра в полном составе. В 11.00 группа собирается в пункте R22. Далее траверс по заснеженной полке вправо на снежное поле. Поле проходится под скалами вершинной башни слева-направо. Выход на южный гребень и по гребню выход на вершину. Команда в полном составе поднялась на вершину в 16.00. Погода плохая. Фото на вершине сделал Л.Дорфман, Серегин в этот момент бил спит для организации спуска с вершинной башни. Спуск по перилам в платформы в пункте R13. Погода плохая.
- 20.07.04 Отсидка в платформах из-за плохой погоды.
- 21.07.04 Погода с утра плохая, однако по прогнозу она должна была улучшиться после обеда, поэтому группа в 8.00 начинает движение вверх по перилам для организации места для BASE-прыжка Розова. Платформа устанавливается в пункте R20. В 18.00 Розов совершил прыжок и приземлился на морене недалеко от БЛ. Команда сняла перила и спустилась в 23.00 в платформы.
- 22.07.04 Спуск по пути подъема с 4.00 до 22.00. Сняты перила и спущено вниз все снаряжение и остаток продуктов питания.

Описание маршрута по участкам

R0-R1 60 метров, 80 градусов, сложность A2, 6A. От снежного языка по внутреннему углу, уходящему справа налево. Станция из двух спитов устанавливается на полке шириной 50 см. Забит промежуточный спит для фиксации перил.

R1-R2. 60 метров, 75-80 градусов, A2, 5C. Движение вертикально вверх по стене. Станция устанавливается в основании фирнового поля. Забит промежуточный спит для фиксации перил.

R2-R3. 60 метров, 55 градусов. Движение по фирну. Станция устанавливается у верхнего края склона на скальной стене во внутреннем углу.



R3-R4. 60 метров, 80-85 градусов, A2, 6A. Движение по внутреннему углу, который пересекается двумя карнизами с выносом до 1 метра. Станция устраивается на полке шириной 20 см.

R4-R5. 60 метров, 80-85 градусов, A2, 5C. Движение по отколу вверх под карниз. Карниз с выносом 2 м проходится в левой части. Под карнизом была установлена платформа.

R5-R6. 60 метров, 70 градусов, A1, 5B. Движение по внутреннему углу до карниза. Станция устанавливается под карнизом.

карнизом.

R6-R7. 50 метров, 80-85 градусов, A2. Прохождение карниза с выносом 1,5 метра, движение по стене с микрорельефом. Много



«дышащих нашлапок». Выход на полку. Участок сильно пробивается камнями и льдом во второй половине дня.

R7-R8. 50 метров, 85-90 градусов, A2.

Движение по стене вдоль неявно выраженной глухой щели.



метров, 90 градусов,
вдоль неявно
внутреннего угла.
откалывающиеся

R11-R12. 30
градусов, АЗ+.
Глухие щели,
R12-R13. 60
градусов, АЗ.
карнизом направо,
«Чешский экспресс».

R8-R9. 45 метров, 90 градусов, АЗ.
Движение вдоль неявно выраженной глухой щели.

R9-R10. 60 метров, 90 градусов, АЗ+.
Движение вертикально вверх по стене с микрорельефом. Глухие трещины. При прохождении используются скайхуки, БИКСы, РУРПы, коперхэды.



R10-R11. 40
АЗ+. Движение
выраженного
Глухие щели,
плитки.

метров, 90
Движение вправо.
скудный рельеф.
метров, 90
Траверс под
выход на маршрут



В пункте R13 устанавливаются 3 платформы.

R13-R14. 60 метров, серия карнизов с выносом от 2 до 7 метров, АЗ.

Движение вдоль щели, первый карниз имеет вынос 2 метра, второй 3 метр, третий 7 метров. Все они проходятся влоб по щели. При прохождении промежуточный пункт страховки был устроен выше третьего карниза, впоследствии перила были спрямлены, т.что хватило одной веревки от пункта R13 до верха третьего карниза.

R14-R15. 60 метров, движение вдоль щели вертикально вверх. A2, 90 градусов.

R15-R16. 60 метров, A2, 85 градусов. Движение вверх и вправо в основание камина.

R16-R21. Нависающий камин, во многих местах залит льдом. Много живых структур. Сложность A1-A2, 5B-6A. Протяженность каждого из пяти участков составляет по 55 метров



R21-R22. 60 метров, 70 градусов, сложность 5A. Выход на снежную полку под вершинной башней.

R22-R27. 5 веревок по 60 метров. Движение по фирновому склону крутизной 50-60 градусов вдоль скал вершинной башни направо в направлении перемычки на южном гребне .

R27-R28. 60 метров, 5B. Движение по скальному гребню.

R28-R30. 2 веревки по 60 метров к основанию вершинной башни. Снежно-ледовый гребень крутизной 45-60 градусов. Пункт страховки R30 организовывается на спите, забитом в стену башни и элиенсах.

R30-R31. 60 метров. Обход башни вправо по снежной полке 20 метров, затем по снежно-ледовому кулуару 70 градусов выход на

вершину . На вершине следов пребывания чехов и испанцев не обнаружено.

Спуск с башни по перилам прямо к станции страховки в пункте R30. В пункте R29 оставлен ледобур с петлей. Далее спуск из пункта R28 вертикально вниз 60 метров на фирновый склон, минуя перемычку (пункт R27).

P.S. Подход под маршрут по снежному склону, а также участки маршрута R0-R12 пробиваются камнями и льдом во второй половине дня

Фото 1.

Команда: в первом ряду Д.Лифанов, В. Розов, во втором ряду А. Серетин, Л. Дорфман, С. Ковалев, А. Ласточкин.
1-вершина Амин-Брак 5850 м, 2- вершина Наваз Брак , 5700 м.
Фото сделано из базового лагеря.



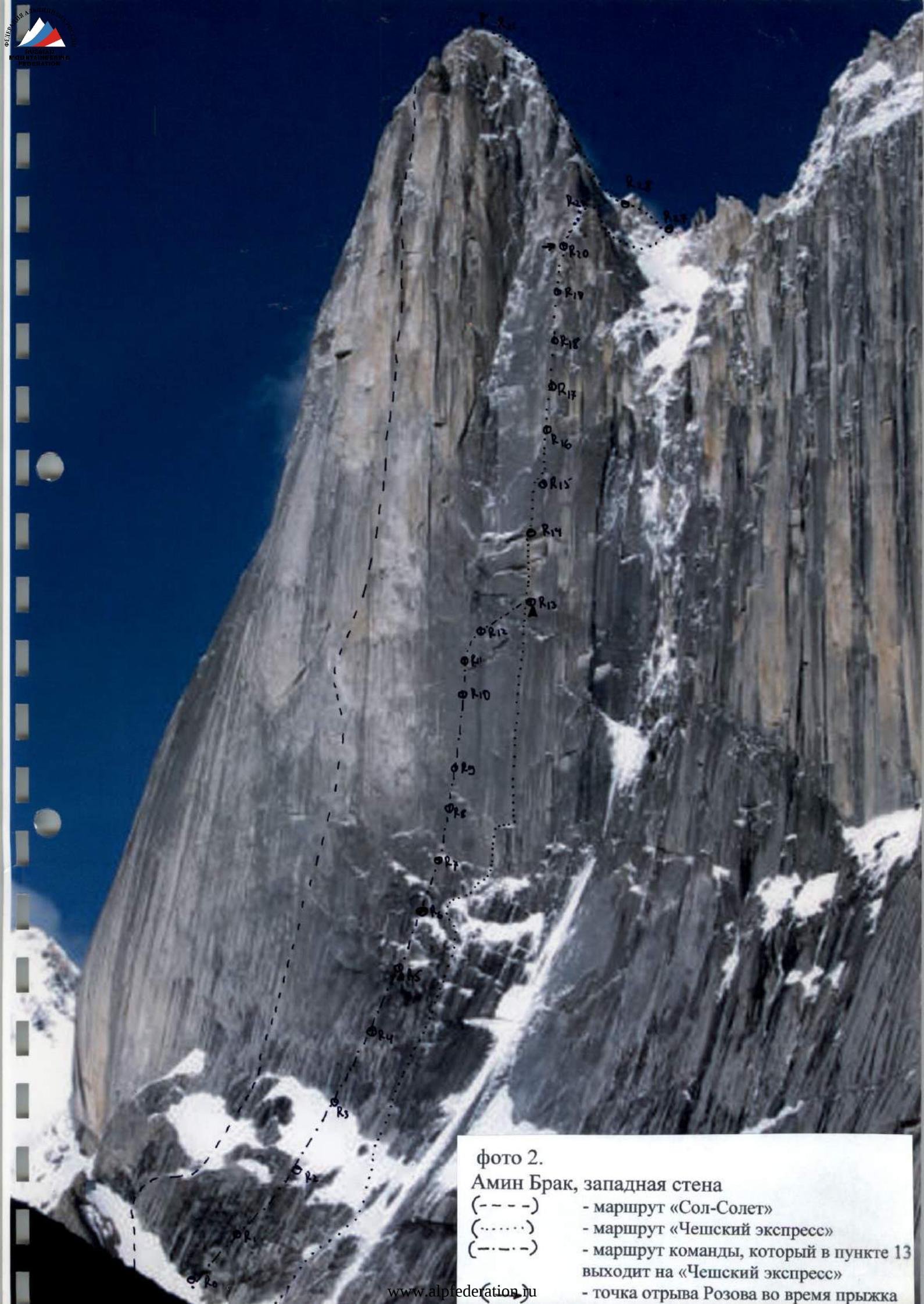


фото 2.

Амин Брак, западная стена

- (---) - маршрут «Сол-Совет»
- (.....) - маршрут «Чешский экспресс»
- (-.-.-) - маршрут команды, который в пункте 13 выходит на «Чешский экспресс»
- (---) - точка отрыва Розова во время прыжка

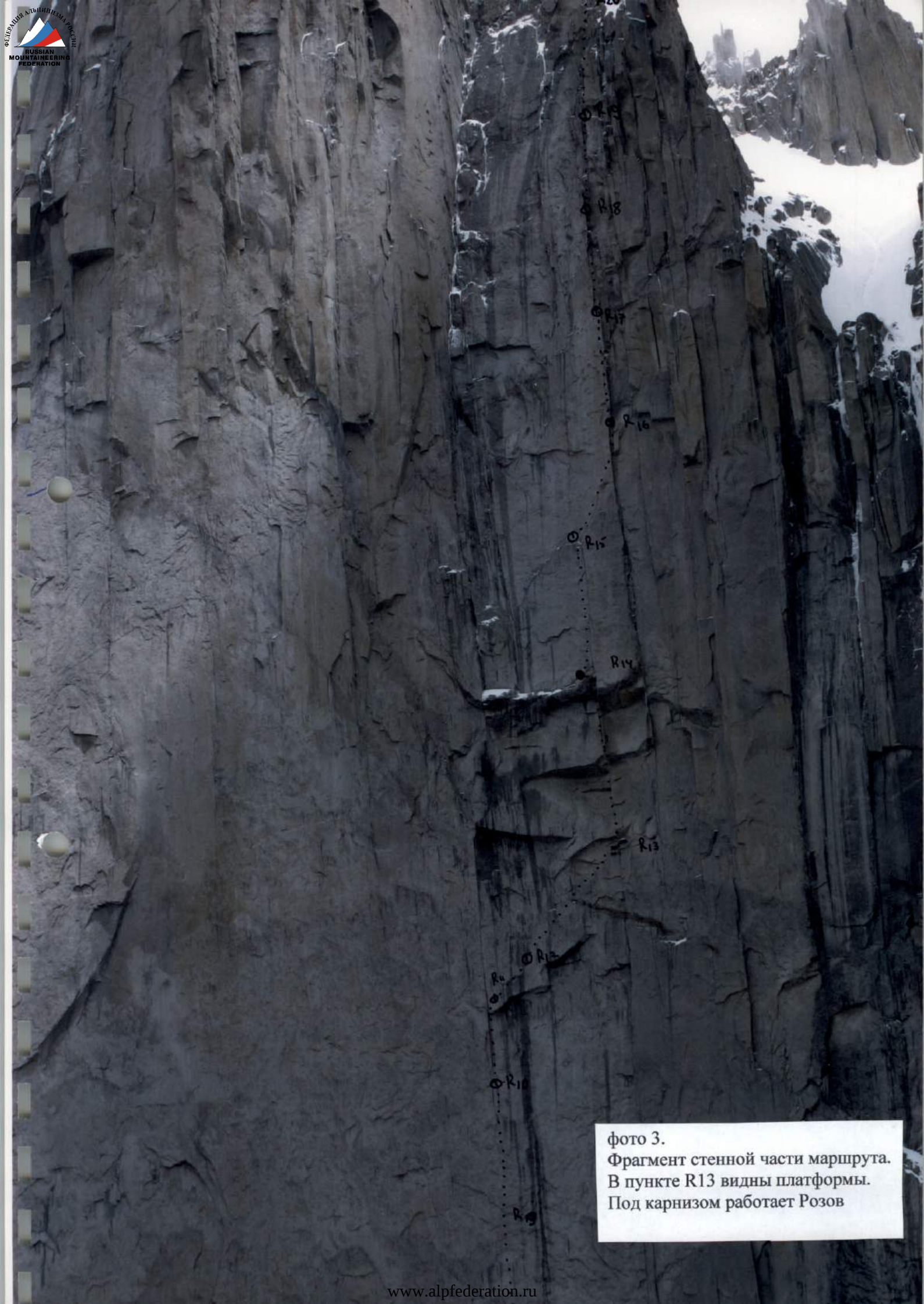


фото 3.
Фрагмент стенной части маршрута.
В пункте R13 видны платформы.
Под карнизом работает Розов

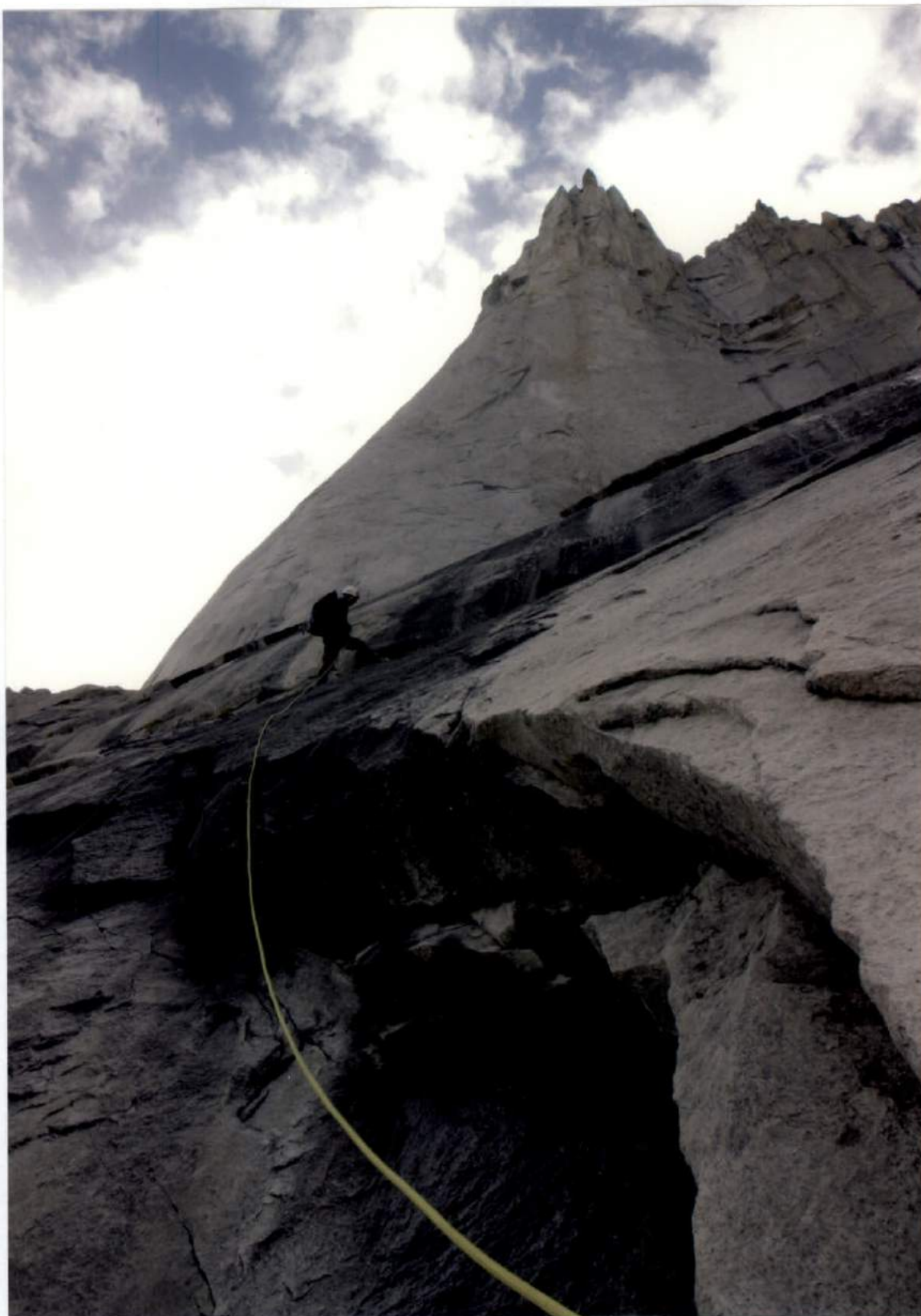


Фото 4.

Движение по перилам на участке R0-R1

Фото 5.

Движение по перилам на участке R4-R5



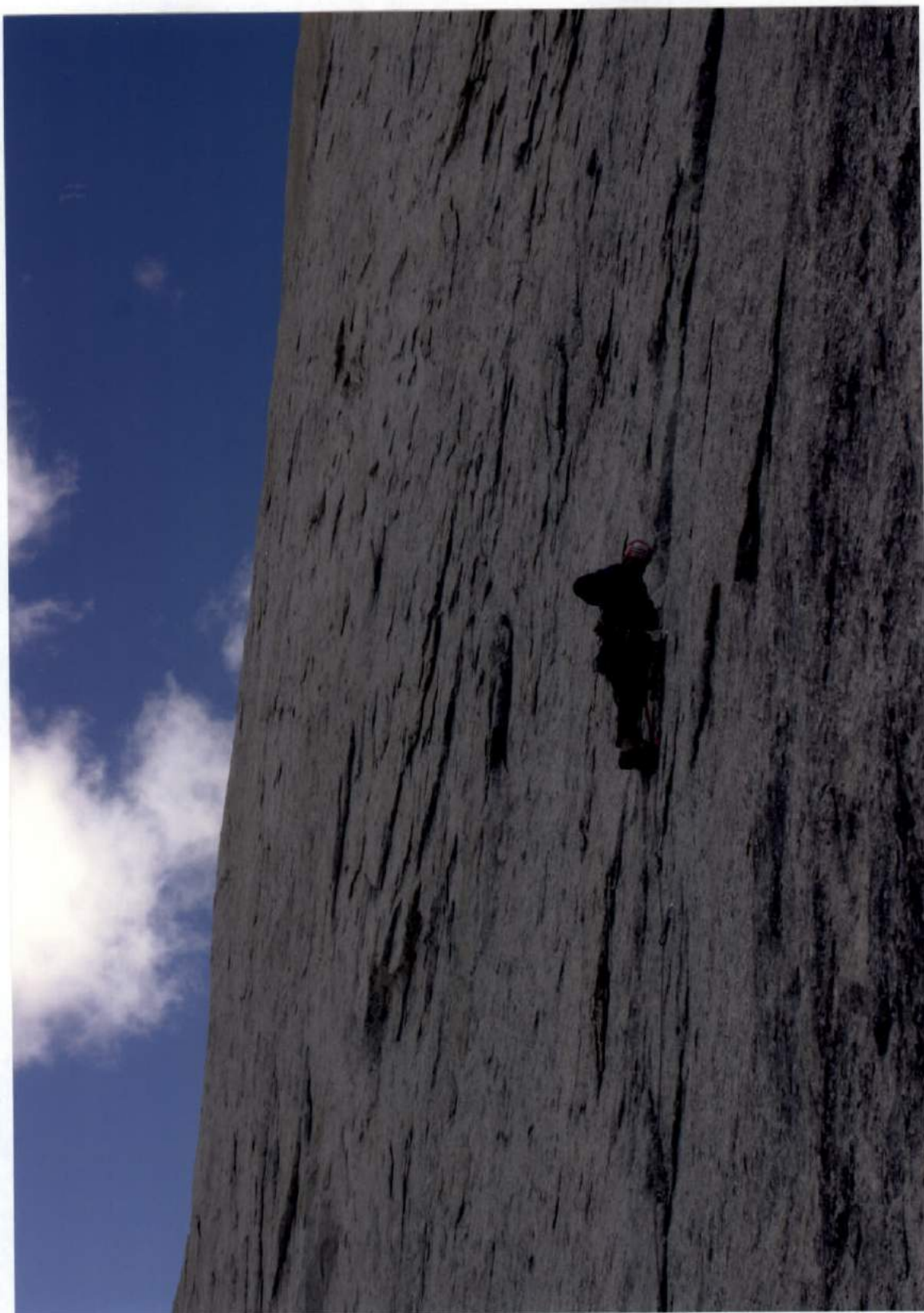


Фото 6.

С. Ковалев работает на участке R9-R10

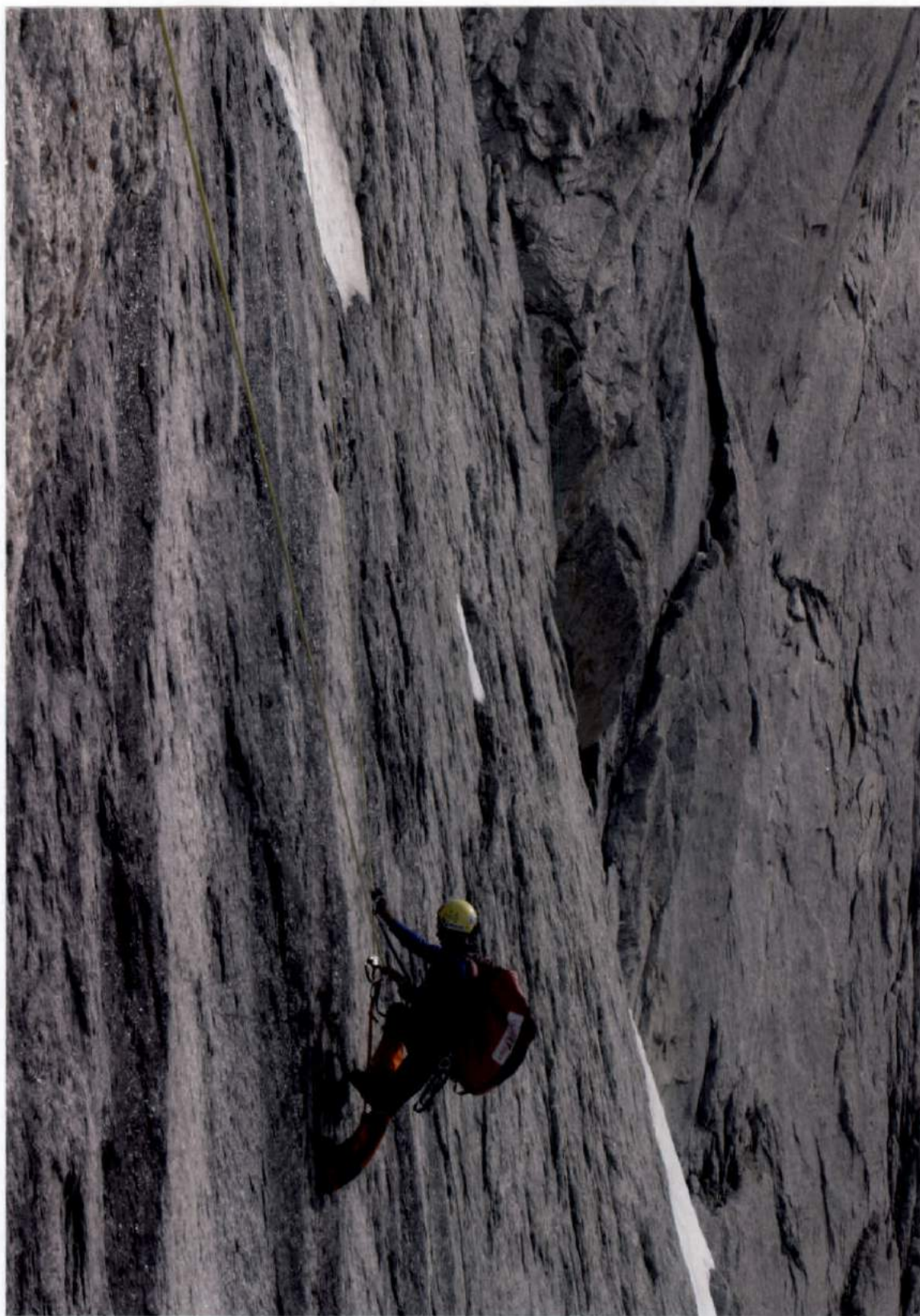


Фото 7.

В. Розов проходит перила на участке R7-R8



Фото 8.

Лагерь в пункте R13



Фото 9.

Прохождение перил на участке R13-R14



Фото 10. Верхняя часть маршрута.
(---) - маршрут «Сол Солет». Вершина не видна.
Точка (2) - восточная предвершина Амин-Бракк, наглядывающаяся на южный гребень.



Фото 11. Прохождение перил на участке R17-R18



фото 12. Лагерь в пункте R13



Фото 13. Движение на участке R25-R26

фото 14. На вершине. На заднем плане в тумане видна восточная
предвершина (см. фото 10)





Фото 15. В. Розов перед прыжком на платформе в пункте К 20