

## ПАСПОРТ ВОСХОЖДЕНИЯ

1. Класс восхождения - технический
2. Район восхождения - Памиро-Алай,  
Туркестанский хребет
3. Пик 4810 - по центру СЗ стены, (А.Русяева) КТМ  
5.4.3.II.
4. Категория сложности - 6 Б
5. Перепад высот - 1160 м  
из них: стена - 885 м  
протяженность - 1730 м  
протяженность участков  
5-6 категории сложности - 1410 м  
из них 6 категории сл. - 1330 м (3650-4535)  
Крутизна стенной части - 74°
6. Забито крючьев:

| скальных   | закладок   | шлямбурных |
|------------|------------|------------|
| <u>123</u> | <u>267</u> | <u>25</u>  |
| 21         | 29         | 7          |
7. Ходовых часов команды - 61 и 6 дней
8. Ночевки: 1-ая, удобная все в палатке  
2-ая -"  
3-я -"
9. Руководитель: Останин Виктор Васильевич - МС  
Участники: Мингалев Владимир Николаевич - МС  
Михайлов Андрей Владимирович - КМС  
Жилин Николай Федорович - КМС  
Федоров Вячеслав Анатольевич - КМС  
Волегов Александр Владимирович - КМС
10. Тренер команды: Останин Виктор Васильевич
- II. Выход на маршрут - 8 июля 1989 г.  
Выход на вершину - 13 июля 1989 г.  
Возвращение - 14 июля 1989 г.



— маршрут С. Кришук 88г.  
 ··· маршрут А. Копейко 88г.  
 --- маршрут команды  
 Δ места ночевки

Фото I. Общее фото вершины. 9.07.88г. 10.00, расстояние 6км, высота 3900м, Т-22, F=75, точка №1.



Фото 2. Профиль стены справа. 5.07.89г. 15.00, расстояние 3км, высота 3600м, "Мир-ІВ", F=36, точка №2.

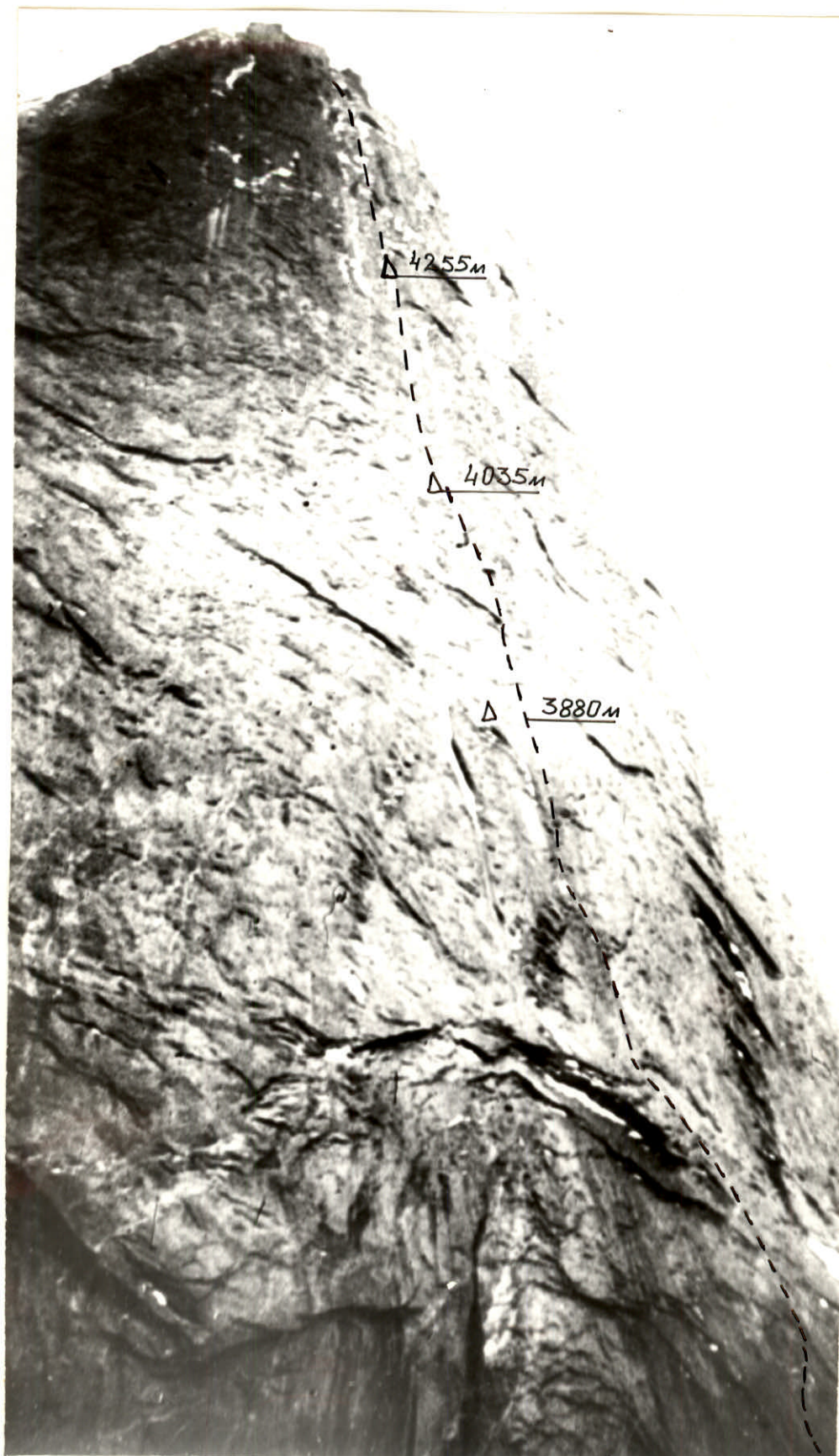


Фото 3. Профиль стены слева.  
6.07.89г. 17.00, расстояние 1,5км, высота 3200м,  
объектив Т-43, f=40, точка №3.

## ТАКТИЧЕСКИЕ ДЕЙСТВИЯ КОМАНДЫ

Движение команды на маршруте производилось в соответствии с тактическим планом. Маршрут пройден за 4 дня и 2 дня обработки.

8 июля – согласно тактического плана связка Останин – Михайлов обрабатывали начало маршрута, но как следствие непогоды, на скалах местами встречался лед, после обеда побежала вода и поэтому было обработано только 4 веревки. После обсуждения осложнившейся ситуации и возможного ухудшения погоды командой было принято решение, согласно запасного варианта, на следующий день продолжить обработку низа стены.

9 июля – связка Федоров-Михайлов прошли еще 4 веревки и тем самым обеспечили возможность команде выйти на маршрут.

10-13 июля – команда работала на маршруте. График движения строго соблюдался, все ночевки были организованы в запланированных местах. Первоидущими работали 5 членов команды из 6. Мингалев В. работал на участках 5-9, 13-15; Михайлов А. 21-22; Федоров В. 3-5, 12-13; Жилин Н. 17-21; Останин В. 0-3, 9-12. Сменяемость первоидущего производилась в течении одного дня и по дням согласно тактического плана или по личной просьбе участника.

Итак, восхождение совершено за 61 ходовой час с 3 ночевками на маршруте, без отклонений от намеченного плана. Погода в течение восхождения стояла, на удивление, хорошая.

Безопасность обеспечивалась прежде всего наличием широкого арсенала снаряжения, использованием веревок УИАА-I, прохождением перил на двойной страховке, организацией ночевки в удобных местах, что позволяло качественно приготовить пищу и хорошо отдохнуть лидерам. Горячая пища готовилась два раза в день, кроме того на день выдавался "карманный перекус".

Команда располагала комплектом медикаментов, необходимых для экстренной помощи, радиостанцией типа "РТП-2" для связи с наблюдателями. В период восхождения в лагере наблюдателей или в базовом лагере находился спасотряд, с правом выхода на маршрут 6 Б категории сложности. Во время восхождения все отходы сжигались или уносились с собой.

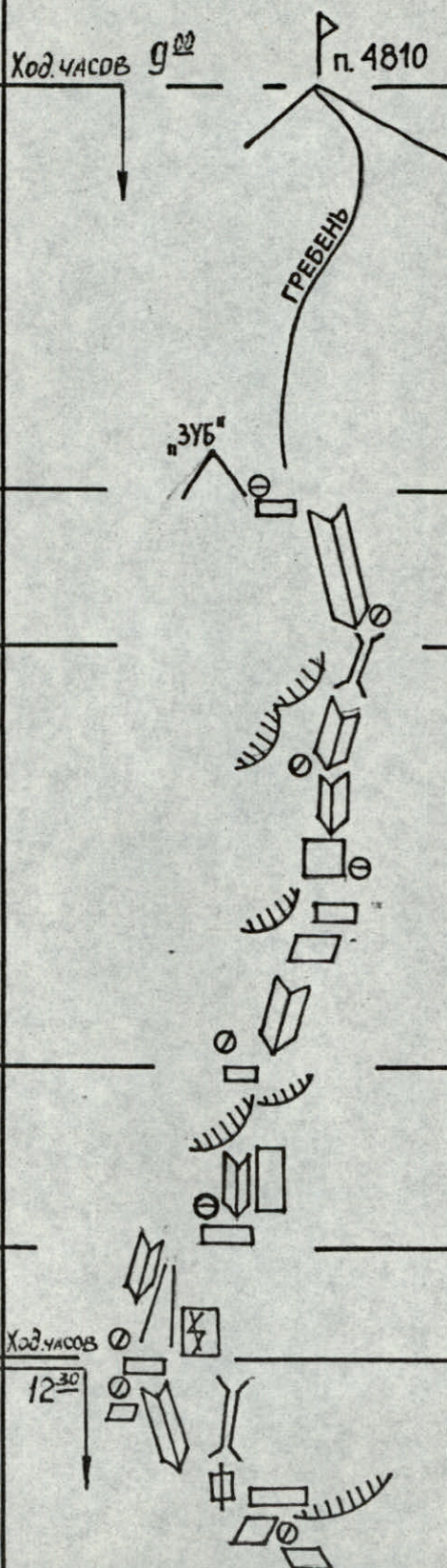
Маршрут оставлен чистым, все крючья выбиты, кроме шамбуров первопроходцев. Срывов и травм не было.

Схема маршрута в символах УИАА

| К Р Ю Ч Б Я |       |       | №<br>УЧ-КА | ПРОП.<br>М.  | КРУП.<br>ГРАД. | КАП.<br>СЛ.       |
|-------------|-------|-------|------------|--------------|----------------|-------------------|
| СК.         | ЗАКЛ. | ШЛ.   |            |              |                |                   |
|             |       |       | 8          |              |                |                   |
|             |       |       |            |              |                |                   |
| 7           | 13    |       | 7          | 80           | 75             | VI                |
| 4           | 2     |       |            | П РА В Е Р С |                | 40м.              |
| 3           | 6     |       | 6          | 35           | 80             | VI                |
| 3/2         | 9/1   | 3/1   | 5          | 45           | 85-90          | VIa <sub>le</sub> |
| 8/1         | 19/2  | 1     |            |              |                |                   |
| 5           | 14/2  |       | 4          | 80           | 75             | VI                |
| 16/4        | 24/2  | 10/4  |            |              |                |                   |
| 6/3         | 10/1  | 2     | 3          | 90           | 80             | VIa <sub>le</sub> |
| 4           | 7     | 1     | 2          | 45           | 85-90          | VI <sub>le</sub>  |
| 5           | 11/1  | 2     | 1          | 60           | 70             | VI <sub>le</sub>  |
| 4 1/2       | 1     | 6 1/4 | 0          | 40           | 80             | VIa2 <sub>e</sub> |

| К Р Ю Ч Ь Я |       |           |                             | N°<br>уч-ка | ПРОП.<br>м. | КРУП.<br>ГРАД. | КАП.<br>сл. |
|-------------|-------|-----------|-----------------------------|-------------|-------------|----------------|-------------|
| СК.         | ЗАКЛ. | ШЛ.       |                             |             |             |                |             |
|             |       |           |                             | 16          |             |                |             |
| 6/2         | 12/1  | 12.07.89. | 3 К.МУР<br>4255м            | 15          | 80          | 75             | VI          |
| 6           | 9     |           |                             | 14          | 80          | 80             | VI          |
| 4           | 7     | 1         |                             | 13          | 45          | 85-90          | VIe         |
| 16/4        | 37/7  | 8/2       | Ход. часов 10 <sup>30</sup> |             |             |                |             |
| 2           | 12/4  |           |                             | 12          | 45          | 85-90          | VI          |
| 9/4         | 9/3   | 7/2       |                             | 11          | 80          | 80             | VI          |
|             | 4     |           | 11.07.89 2 К.МУР<br>4085м   |             |             |                | 40м         |
| 3           | 7     |           |                             | 10          | 35          | 80             | VI          |
| 2           | 9     | 1         | Ход. часов 11 <sup>00</sup> | 9           | 40          | 80             | VI          |
| 20/5        | 40/1  | 5/1       |                             |             |             |                |             |
| 7/3         | 12    | 2         |                             | 8           | 80          | 75             | VIe         |

| К Р Ю Ч Ь Я |         |                  | №<br>УЧ-КА                         | ПРОТ.<br>М. | КРУТ.<br>ГРАД. | КАТ.<br>СЛ.        |
|-------------|---------|------------------|------------------------------------|-------------|----------------|--------------------|
| СК.         | ЗАКЛ.   | ШЛ.              |                                    |             |                |                    |
| ВСЕГО       | ЗАБИТО: |                  | ВСЕГО ПРОЙДЕНО:                    |             |                |                    |
| 123/21      | 267/29  | 25/7             | 1730 МЕТРОВ<br>ЗА 61 ХОДОВЫХ ЧАСА. |             |                |                    |
| 33/8        | 99/10   | Ход. ЧАСОВ       | 22                                 |             |                |                    |
| 14          | 50      |                  | 21                                 | 400         | 40             | V-III <sup>+</sup> |
| 4/5         | 7/4     |                  | 20                                 | 45          | 60             | VIA I              |
| 7           | 23      |                  | 19                                 | 130         | 60-80          | VI                 |
| 3           | 9       |                  | 18                                 | 45          | 70             | VI                 |
| 5/3         | 10/6    | Ход. ЧАСОВ       | 17                                 | 35          | 65             | VIA 2              |
| 26/3        | 42/7    | 1                | 16                                 | 55          | 65-80          | VIA 2              |
| 10/1        | 14/6    | 12 <sup>30</sup> |                                    |             |                |                    |



### ОПИСАНИЕ МАРШРУТА ПО УЧАСТКАМ

- 0-I Гладкая плита с малым количеством зацепов. Проходится с применением скай-хуков. /Фото 5./
- 0-2 Движение вправо в направлении вертикальной трещины, далее по ней к треугольному выколу.
- 2-3 Верх под большой карниз потолочного типа. Осторожно! Гудящие плиты. Карниз обходится справа по серии мелких карнизов, далее на полочку.
- 3-4 Вправо лазанием через карниз. Выше катушки и следующий карниз. Очень напряженное лазание. /Фото 5./
- 4-5 Движение вверх влево по внутреннему косому углу под большой желтый угол.
- 5-6 Левая грань угла разрушена и нависает, движение по правой. Оканчивается угол нависанием.
- 6-7 15 м вверх и слева видна хорошая полка - верх "варежки", ночевка № I.
- 7-8 Движение вверх. Полка для сидячей ночевки. I к.тур. через небольшой карниз к неявному внутреннему углу. Далее по нему. /Фото 7./
- 8-9 Вверх вправо обход карниз потолочного типа и заваливаясь во внутренний угол. Дальше вверх под очередной карниз.
- 9-10 Карниз обходится справа и по внутреннему косому углу вверх - влево на полку. Хорошее место для страховки и ночевки.
- 10-II Вертикальный внутренний угол. Предельное лазание в распорах. Выход на ночевку № 2. 2 контрольный тур.

- II-I2 Движение от ночевки вверх под ступенчатый карниз,  
от него влево к косой щели. Заглаженные скалы. /Фото 9./
- I2-I3, Влево вверх через еще одну косую щель и по плите  
I3-I4 в направлении "Г" образного внутреннего угла.
- I4-I5 Карниз проходится в правой части. Далее под огромный  
желтый карниз, <sup>/Фото 10./</sup> под ним траверс влево и выход на полку,  
ночевка № 3, 3 контрольный тур.
- I5-I6 Слева по внутреннему углу под большое серое нависание.
- I6-I7 Нависание проходится справа на стыке его с плитой .
- I7-I8 Движение по огромному камину с переходом на правую  
грань.
- I8-I9, Движение в развале по направлению к гребню по серии  
I9-20, внутренних углов и стенок.  
20-21
- 21-22. Гребень. Заглаженные скалы, катушки.



Фото 4. Техническая фотография маршрута.  
22.07.89г. 15.00, расстояние 2,5км, высота 4000м,  
Т-22, f=75, снимок сделан с вертолета, точка №4.



Фото 8.

Движение команды выше ночевки №1.

II.07.89г. II.00, "Мир-IV", f=36, точка №5.

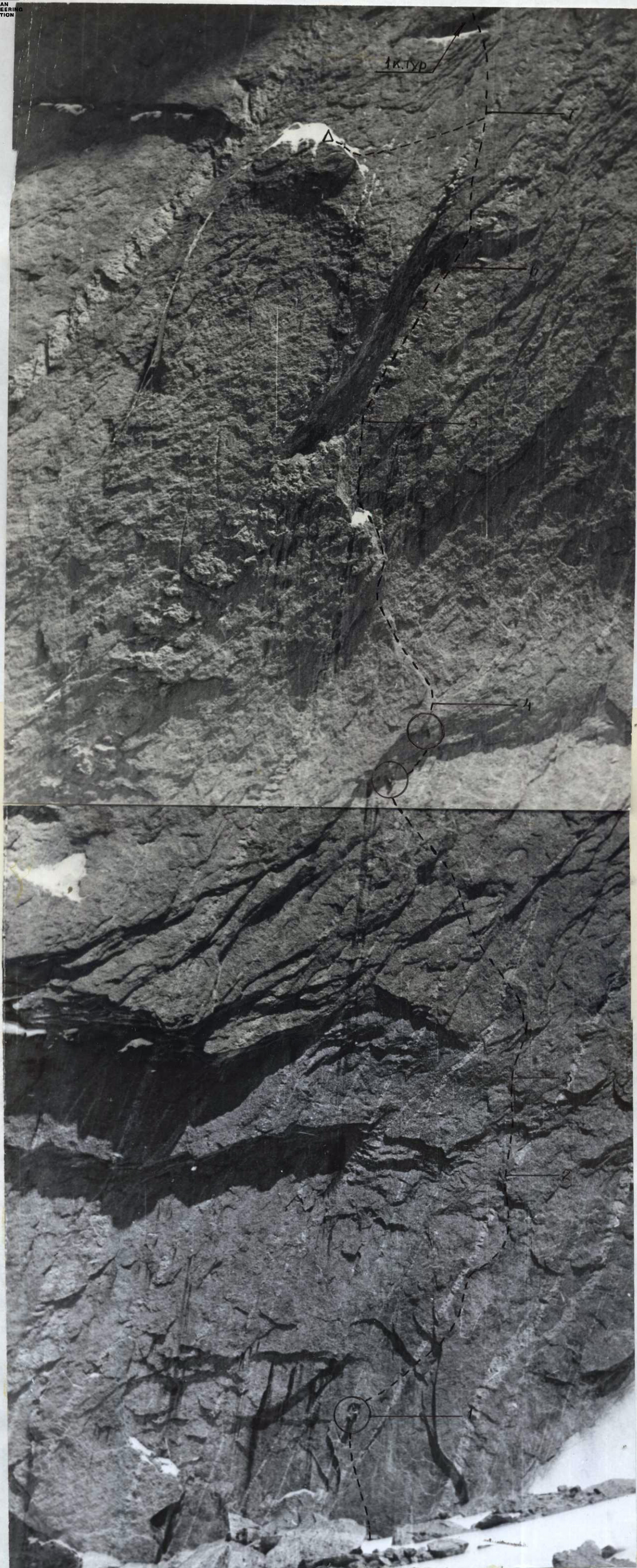


Фото 5. Фрагмент технического фото.  
Участки 0-7. Прохождение карниза в конце участка №3.  
Связка на пункте страховки Р1. Об"ектив "Мир-1В", F=36,  
расстояние 0,4км, высота 3800м, точка №5.