

563 пп (г.з. г.з. 6А)
№ 2 от 15.11.02г.
✓

ПАСПОРТ ВОСХОЖДЕНИЯ

1. Район: Приполярный Урал, Саблинский хребет.
2. Вершина: Сабля (1497 м)
Маршрут "ЛАДОГА" по левой части ССВ стены с ледника Гофмана.
3. Предполагается 6 категория сложности,
первопрохождение.
4. Характер маршрута: скальный.
5. Перепад высот маршрута: 820 м, в том числе, стенной части: 570 м.
Протяженность маршрута: 915 м, в том числе стенной части – 602 м.
Протяженность участков: V кат. сл. – 165 м, VI кат. сл. – 217 м.
Средняя крутизна:
стенной части маршрута - 81°
всего маршрута - 67°
6. Оставлено крючьев на маршруте:
всего: 30, в том числе, шлямбурных – 1
Использовано крючьев на маршруте (вместе с закладными элементами): - 385
шлямбурных стационарных: 0
шлямбурных съемных – 15, в том числе, ИТО – 14.
Использовано всего искусственных точек опоры (ИТО): 247.
7. Ходовых часов команды: 120, ходовых дней – 10 (всего 12).
8. Команда: Федерации альпинизма, скалолазания и ледолазания Санкт-Петербурга.
Руководитель: Корабельников Кирилл Владимирович, КМС (С-Петербург).
Участники:
Блинов Геннадий Владимирович, МС (Екатеринбург)
Кофанов Сергей Анатольевич, МС (Екатеринбург)
Баранов Владимир Юрьевич, КМС, (С-Петербург)
Горбатенков Алексей Владимирович (С-Петербург) (1 с.р.)
9. Тренер: Тюльпанов Сергей Сергеевич, МС, (Санкт-Петербург)
10. Выход на маршрут: 11-00, 08. 04. 2002 г.
Выход на вершину: 13-00, 19. 04. 2002 г.
Возвращение в БЛ: 17-00, 20. 04. 2002 г.

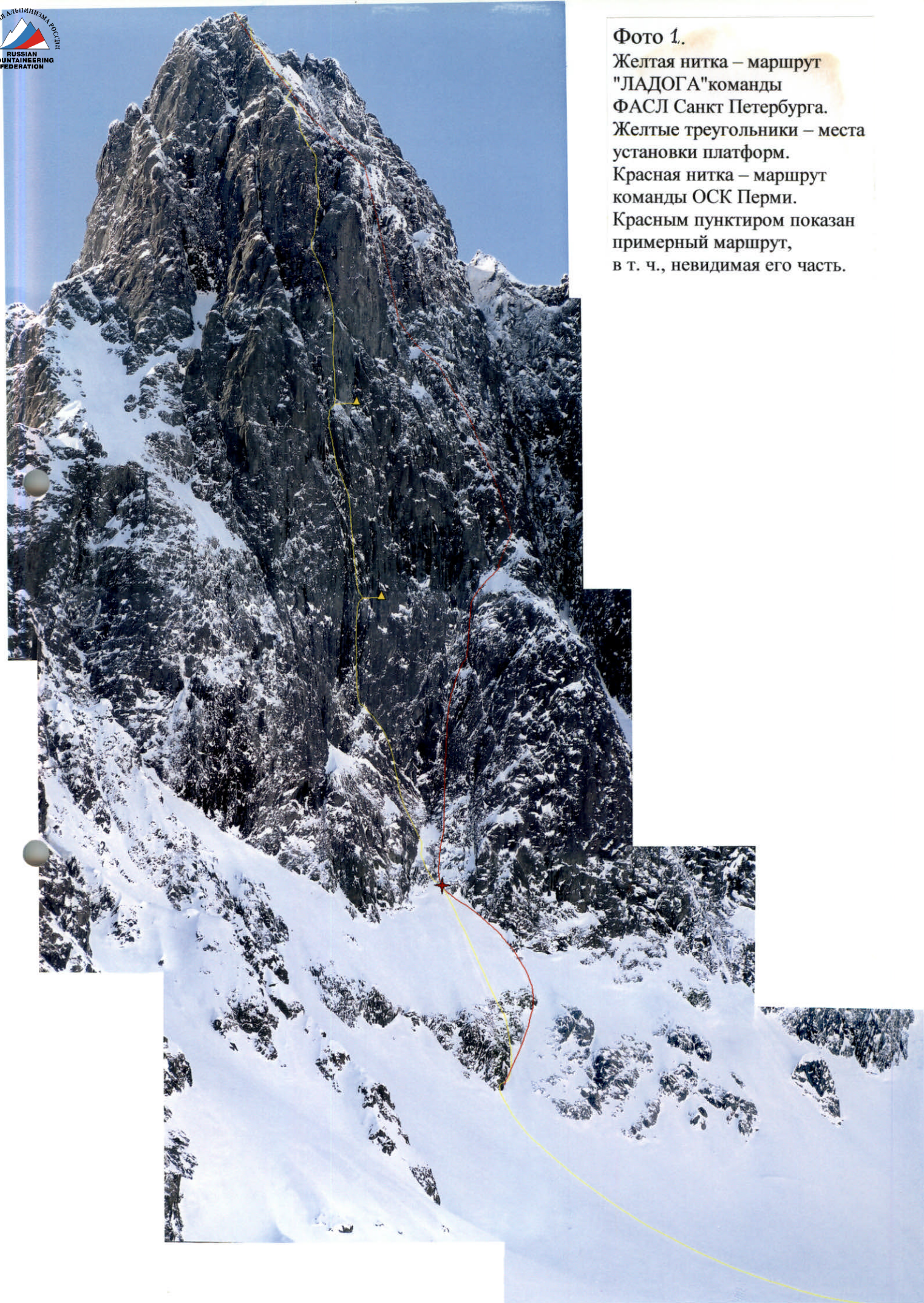


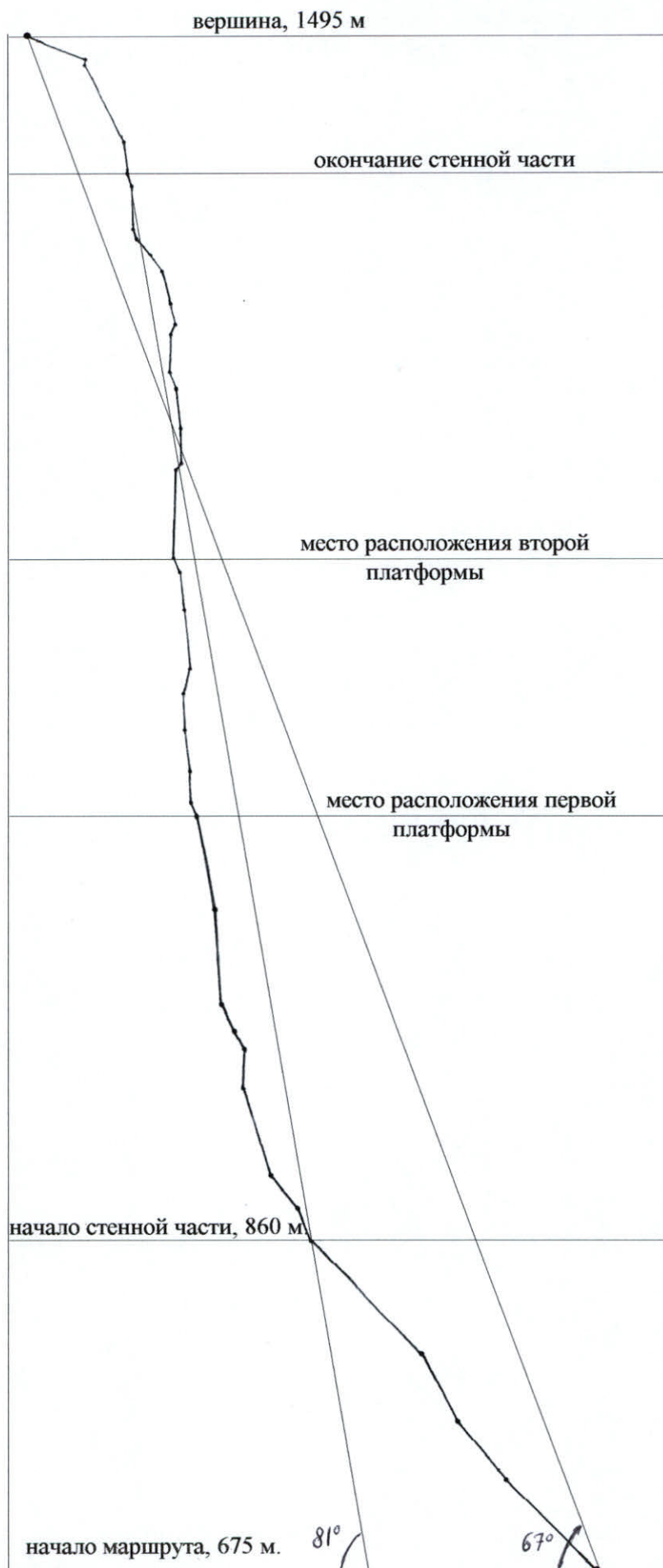
Фото 1.

Желтая нитка – маршрут
"ЛАДОГА" команды
ФАСЛ Санкт Петербурга.
Желтые треугольники – места
установки платформ.
Красная нитка – маршрут
команды ОСК Перми.
Красным пунктиром показан
примерный маршрут,
в т. ч., невидимая его часть.



Фото 2. Профиль стены.

Профиль маршрута



Краткий обзор района.

Приполярный Урал - наиболее возвышенная и широкая часть Урала. Отдельные вершины поднимаются тут более 1800 м над уровнем моря, а ширина горной полосы достигает 150 км (на 65 градусов с. ш.). В этом месте меридиональное направление хребтов Урала изменяется на северо-восточное и Приполярный Урал образует широкую дугу, спускающуюся несколькими ярусами к Ляпинской депрессии (впадине) Западно-Сибирской низменности. По внутренней стороне дуги расположены возвышенности средне-горной зоны (500-1000 м) и восточной увалистой полосы (150-350 м), прорезанные глубокими долинами рек, впадающих в Ляпин. По внешней стороне дуги простираются сильно расчлененные хребты высокогорной зоны (более 1000 м) - Саблинский, Западные и Восточные Саледы, Малдынырд, Исследовательский, Народно-Итьинский, между которыми текут реки Печорского бассейна. Водоразделом Приполярного Урала, отделяющим Европу от Азии, являются Народно-Итьинский и Исследовательский хребты.

Саблинский хребет - самый западный на Приполярном Урале. Западные его склоны, более пологие, опускаются к Печерской равнине. Восточные склоны - круты и обрывисты, в глубоких карах имеются каровые ледники, каковым является и Ледник Гофмана. Вершина Сабля сложена мелко- и микрокристаллическими эффузивными породами, в частности, ССВ стена целиком состоит из лейцитового фonoлита.

Начало широко поставленным научным географическим исследованиям Приполярного Урала было положено Северо-Уральской экспедицией Русского географического общества, возглавляемой Э. Гофманом, в 1847 и 1850 гг. Была составлена первая крупномасштабная карта территории (в масштабе 3 версты в дюйме), проведены геологические, астрономические, зоологические, ботанические и гидрологические исследования (последние на реках бассейна Печоры-Щугор, Большой Паток, Манарага, Вангыр, Балбанью, а также на некоторых реках бассейна Оби).

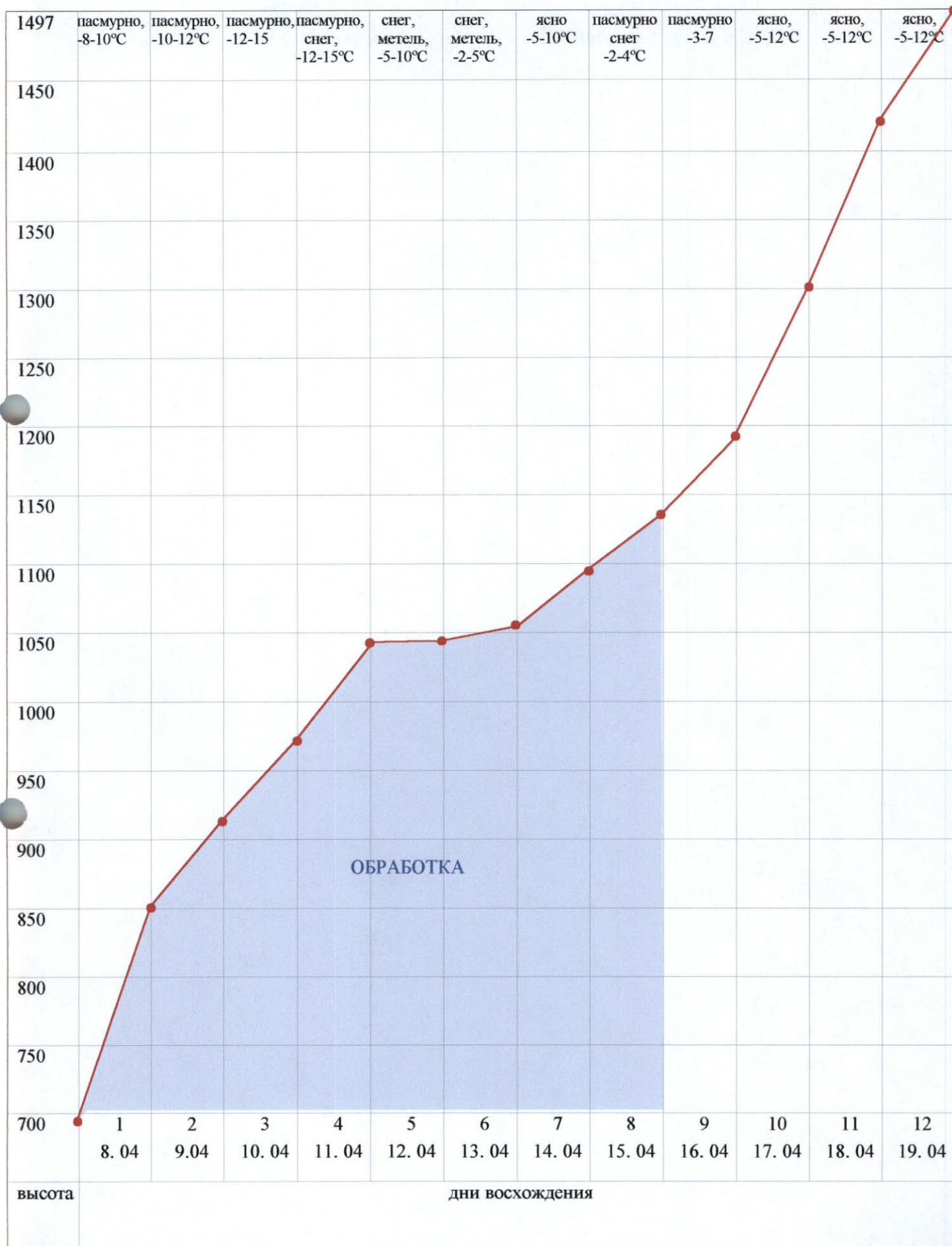
Во второй половине XIX в. исследования проводились в основном в целях изыскания возможных соединительных путей между Печорой и Обью через перевалы Приполярного Урала. Так, экспедиция П. Крузенштерна (1874-1876 гг.) искала водный путь между Щугором и Северной Сосьвой. В 80-х годах по поручению иркутского промышленника А. М. Сибирякова экспедиция К. Д. Носилова исследовала бассейны Северной Сосьвы, Ляпина и Щугора и перевалы через Северный и Приполярный Урал. В 1885 г. был сооружен Сибиряковский зимний тракт, соединивший пристань на реке Ляпин с селением Усть-Щугор на Печоре (см. стр. 103). Из наиболее значительных в начале XX в. следует упомянуть экспедиции А. В. Журавского (1908 г.), поднявшегося по Большой Сыне к хребту Сабля, и Б.Н.Городкова (1915 г.), давшего краткую характеристику почв и растительности восточного склона Приполярного Урала.

Альпинистов Приполярный Урал стал привлекать лишь недавно, в то время как туристами этот район активно посещается уже около 30 лет, причем нередко делались восхождения на Саблю

по простому пути с запада. Наиболее же интересны в альпинистском отношении восточные склоны хребта. Первое известное авторам отчета восхождение на Саблю с востока было совершено группой из Перми, в которую входил и капитан нынешней пермской команды В. Пучнин. Маршрут по ЮВ стене из цирка южнее л. Гофмана оценен восходителями ориентировочно 5Б кат. сл. В июне 2000 г. В. Шамало и К. Бекетов из Санкт-Петербурга попытались пройти ССВ стену, но вынуждены были вернуться из-за высокой объективной сложности маршрута и непогоды. Они поднялись на вершину по более простому, ЮВ гребню, оценив его сложность как 4Б. Несколькими неделями позже предположительно этот же маршрут был повторен группой из Сыктывкара, правда, их оценка сложности – 5А - 5Б.

Малая освоенность альпинистами района обусловлена сложностью подходов к объекту. Печерская низменность к западу от хребта сильно заболочена. Наиболее доступен этот район в холодное время года, когда болота замерзают. Ближайший населенный пункт и автомобильная дорога – с. Приуральское и Аранец. Отсюда через Аранецкий перевал по зимнику около 80 км до БЛ под ледником Гофмана. Можно также пройти с севера по долинам Сыни и Лев. Вожи, преодолеть водораздел и спуститься к БЛ по долине Седью, что составит около 120 км. Наиболее простой способ добраться к месту БЛ – воспользоваться услугами вертолетчиков Печерского авиаотряда.

Саблинский хребет – территория национального парка. Для посещения необходимо получить разрешение в управлении национального парка.



Краткое описание прохождения маршрута.

Подход под маршрут от БЛ на древней морене ледника Гофмана не представляет сложности и занимает около часа. Непосредственно под маршрутом имеется локальное выполаживание ледника, где была установлена палатка со снаряжением и продуктами.

8. 04. 2002. Начали обработку. Прошли участки R0 – R4, набрав около 250 м от палатки по снегу и скалам. Участок R3 достаточно крут и может быть лавиноопасен, особенно, после снегопадов.

9.04. Продолжили обработку, пройдя участки R4 – R6.

10.04. Продолжение обработки. Пройдены участки R7 – R10. Наиболее сложен участок R8, представляющий собой камин со снежными надувами-пробками между стеной и 20-30-метровым отщепом. Использовались различные френды и дырочки для скай-хуков.

11.04. Продолжение обработки. Пройдены участки R11 и большая часть R12, включая небольшой карниз в верхней части участка. Участок R11 – гладкая плита с очень маленькими трещинами. Использовались самые мелкие крючья и скай-хуки для рельефа.

12.04. Метель, сидим в БЛ.

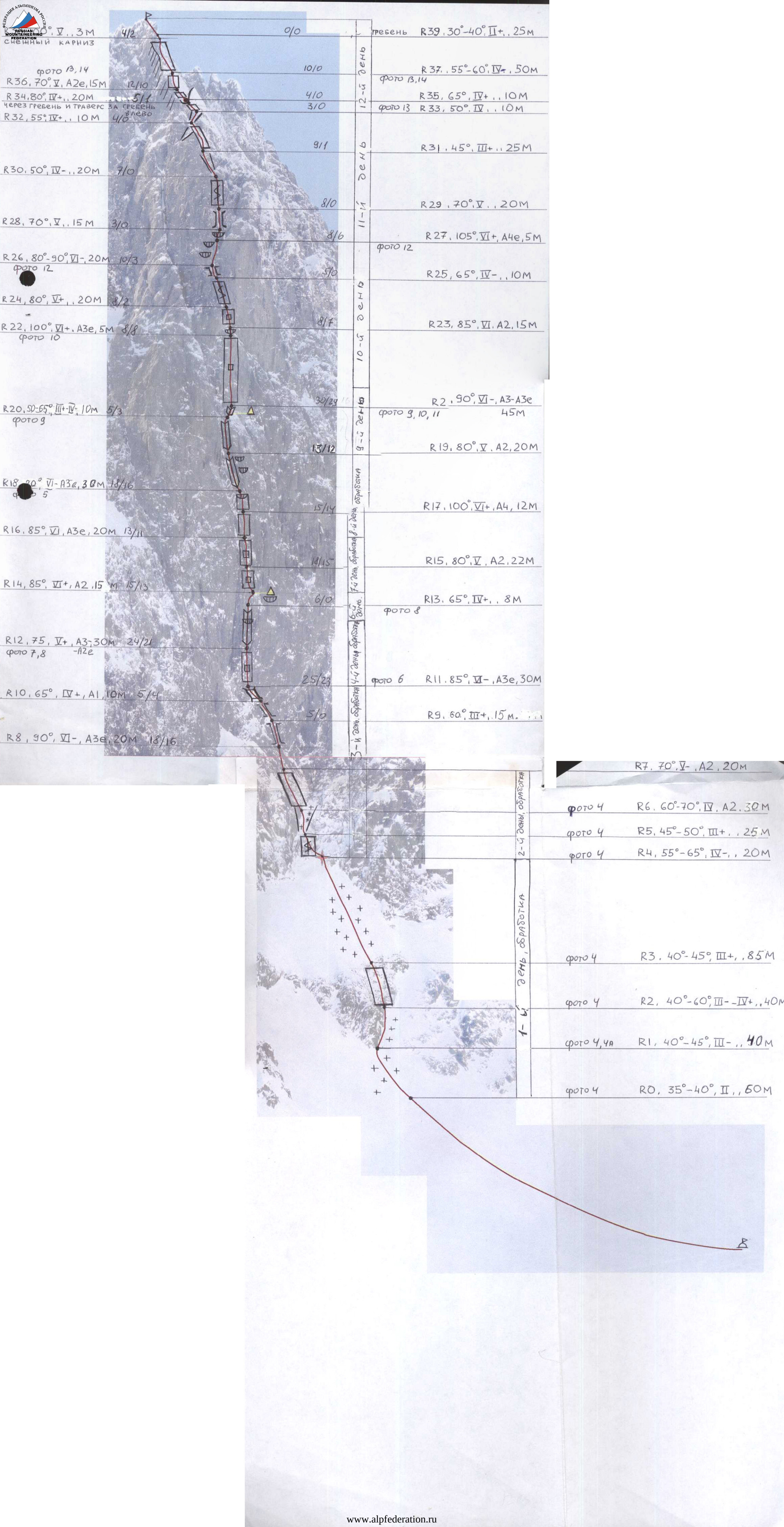
13.04. Первую половину дня – метель, после 14-00 – некоторое улучшение погоды, решено выйти на маршрут. Удалось пройти только 12 м из-за сильного ветра и снегопада. Вышли на полку (уч. R13), на которой решили ставить первую платформу и первый контрольный тур.

14.04. Продолжение обработки. Пройдены участки R14 - R15. Крутые скалы, снега почти нет. Общее направление движения – по правой части огромного кулуара - внутреннего угла. В центре все трещины и зацепки зализаны и может быть камнеопасно от работающего первым, справа же защищает карниз. Использованы разнообразные закладки и крючья. Подняты на стену обе платформы и часть провизии. Установлена первая платформа и первый контрольный тур.

15.04. Пройдены участки R16 - R18. Движение также по правой части кулуара, после его сужения – прямо вверх через карниз. Карниз сложен блоками, имеются живые камни. При прохождении карниза использовались средние френды и крючья-швеллеры.

16.04. "Оторвались". Пройдены участки R19-R20 и нижние 10 м участка R21. На участке R19, маршрут уже вышел из кулуара и продолжается по внутреннему углу вверх и чуть влево. Установлена 2-я платформа и 2-й контрольный тур, поднято все снаряжение.

17.04. Пройдены участки R21-R26. Поскольку стена очистилась от снега после метели, первый лезет в скальных туфлях, что увеличило скорость прохождения. Самый сложный – участок R21. Гладкая плита с небольшим карнизом в верхней части. Использованы мелкие крючья и закладки, а также дырочки под скай-хуки и скай-хуки для рельефа.



0°, V, 3M
снежный карниз

фото 13, 14
R36, 70°, V, A2e, 15M
R34, 80°, IV+, 20M
через гребень и траверс за гребень влево
R32, 55°, IV+, 10M

R30, 50°, IV-, 20M

R28, 70°, V, 15M

R26, 80°-90°, VI-, 20M
фото 12

R24, 80°, V+, 20M

R22, 100°, VI+, A3e, 5M
фото 10

R20, 50°-65°, III+-IV-, 10M
фото 9

R18, 80°, VI-, A3e, 30M
фото 5

R16, 85°, VI, A3e, 20M

R14, 85°, VII+, A2, 15M

R12, 75°, V+, A3, 30M
фото 7, 8
-A2e

R10, 65°, IV+, A1, 10M

R8, 90°, VI-, A3e, 20M

0/0

10/0

4/0

3/0

9/1

8/0

8/6

5/0

8/7

30/29

13/12

15/14

18/15

6/0

25/23

5/0

гребень
12-й день
11-й день
10-й день
9-й день
обработка
7-й день, обработка и день
6-й день, обработка
4-й день, обработка
3-й день, обработка

R39, 30°-40°, II+, 25M

R37, 55°-60°, IV+, 50M
фото 13, 14

R35, 65°, IV+, 10M

фото 13 R33, 50°, IV, 10M

R31, 45°, III+, 25M

R29, 70°, V, 20M

R27, 105°, VI+, A4e, 5M
фото 12

R25, 65°, IV-, 10M

R23, 85°, VI, A2, 15M

R2, 90°, VI-, A3-A3e
фото 9, 10, 11
45M

R19, 80°, V, A2, 20M

R17, 100°, VI+, A4, 12M

R15, 80°, V, A2, 22M

R13, 65°, IV+, 8M
фото 8

фото 6 R11, 85°, VI-, A3e, 30M

R9, 60°, III+, 15M

R7, 70°, V, A2, 20M

фото 4 R6, 60°-70°, IV, A2, 30M

фото 4 R5, 45°-50°, III+, 25M

фото 4 R4, 55°-65°, IV-, 20M

фото 4 R3, 40°-45°, III+, 85M

фото 4 R2, 40°-60°, III-IV+, 40M

фото 4, 4A R1, 40°-45°, III-, 40M

фото 4 R0, 35°-40°, II, 60M

18.04. Пройдены участки R27-R33. На всем протяжении этих участков вправо отходят внутренние углы и кулуары, простые сначала, но постепенно выкручивающиеся и выводящие на заснеженные скалы. Поэтому стараемся придерживаться левых стен внутренних углов.

19.04. Выход на вершину. Участок R 33 выводит на острый гребешок, спускающийся с жандарма на СЗ. За ним – траверс на перемычку между жандармом и стеной. При выходе на основной гребень пришлось рубить снежный карниз. На вершине были около 13-30, встретив на вершине команду ОСК Перми. Они начали спуск на запад, а мы – по пути подъема около 16-00. Спустились до первой платформы.

20.04. Продолжили спуск по пути подъема. Около 15-00 были у начала маршрута, около 17-00 – в БЛ.

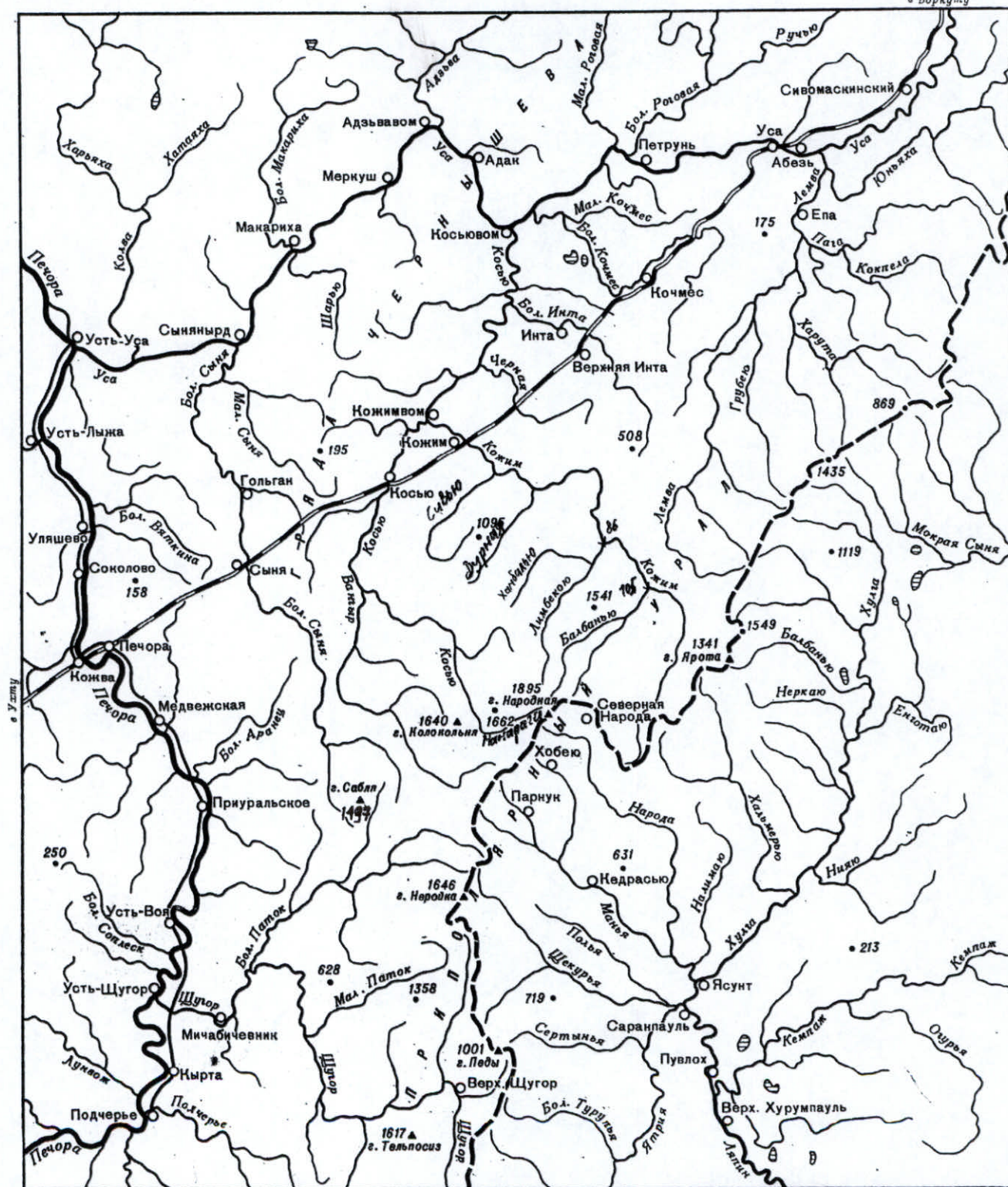
Обеспечение безопасности

1. Экспедиция была оснащена радиостанциями "Беркут" для связи с БЛ. Сеансы связи происходили каждые 2 часа. Через БЛ имела связь с группой из Перми.
2. В оснащение входила также КВ-станция "Ангара". Связь велась с Печерским авиаотрядом, через который информация передавалась СМИ. По предварительной договоренности с командиром авиаотряда в случае НС на стене, борт из Печеры со спасателями МЧС вылетел бы немедленно.

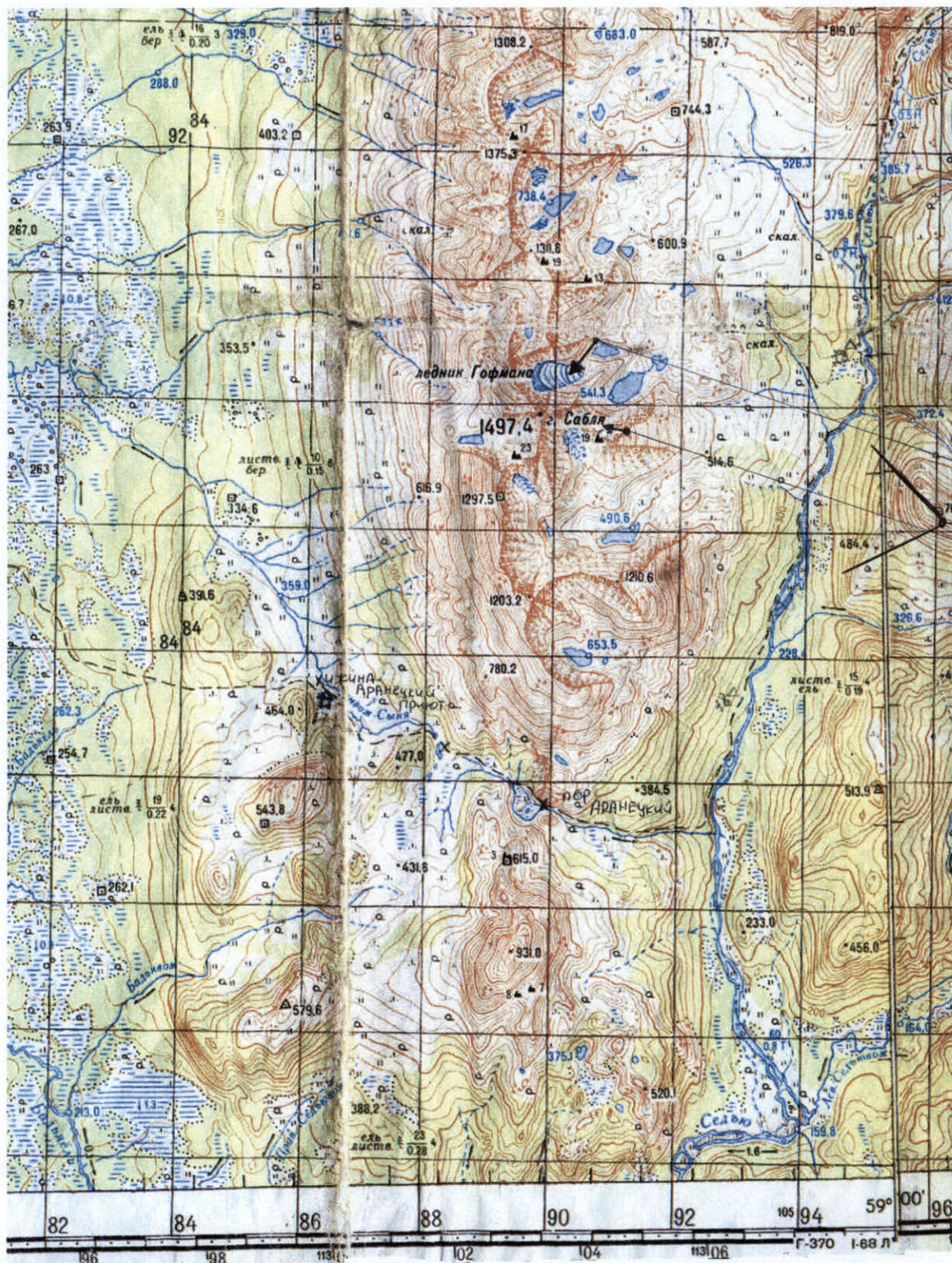
Особенности и опасности маршрута.

1. Лавиноопасность. В хорошую устойчивую погоду маршрут не лавиноопасен. Однако после снегопадов подходы и вся нижняя часть, особенно, участок R3, лавиноопасны. Следует опасаться также падения снежных надувов, опасных для первого. Так, при подъеме по перилам в р-не участка R6 упавшим со стены снежным надувом в несколько м³ Корабельникову К. выбило зуб.
2. Камнеопасность. Зимой маршрут не камнеопасен, за исключением участков R17-R20 и R26-R28, где стена местами разрушена и есть возможность получить камень от идущего первым. Летом же камнеопасен практически весь маршрут, за исключением верхней части и мест под карнизами.

Выводы: рекомендуется прохождение маршрута в холодное время года. Летом высока камнеопасность, обилие кровососущих насекомых, а также возможность нанести урон тундровой растительности и животному миру этого района.



Обзорная карта-схема района.



ОБЩАЯ
ФОТО
МАРШРУТА
ПАНОРАМА
фото
профиля
СТЕНЫ

Топографическая карта района восхождения

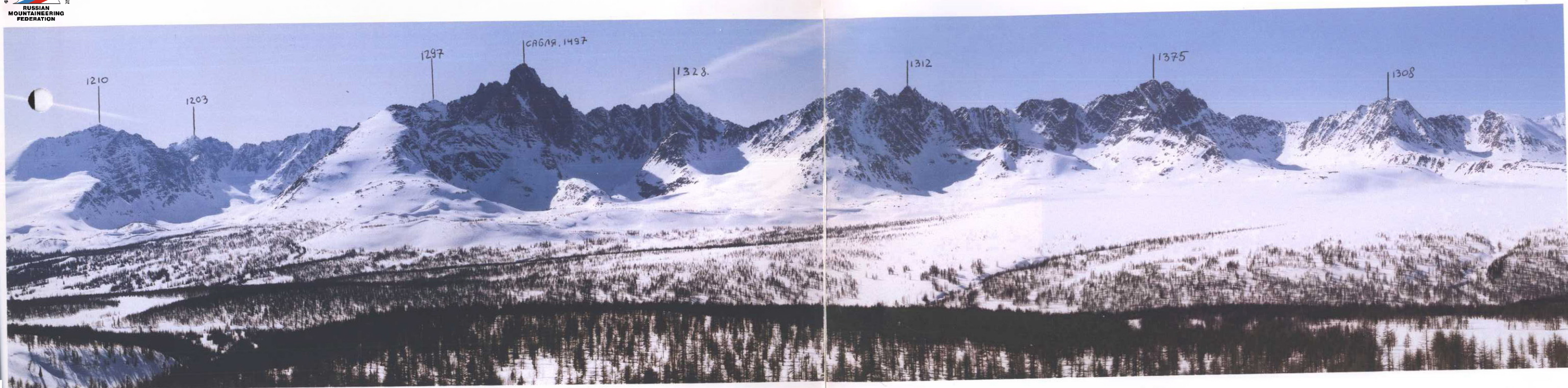


Фото 3. Панорама Саблинского хребта

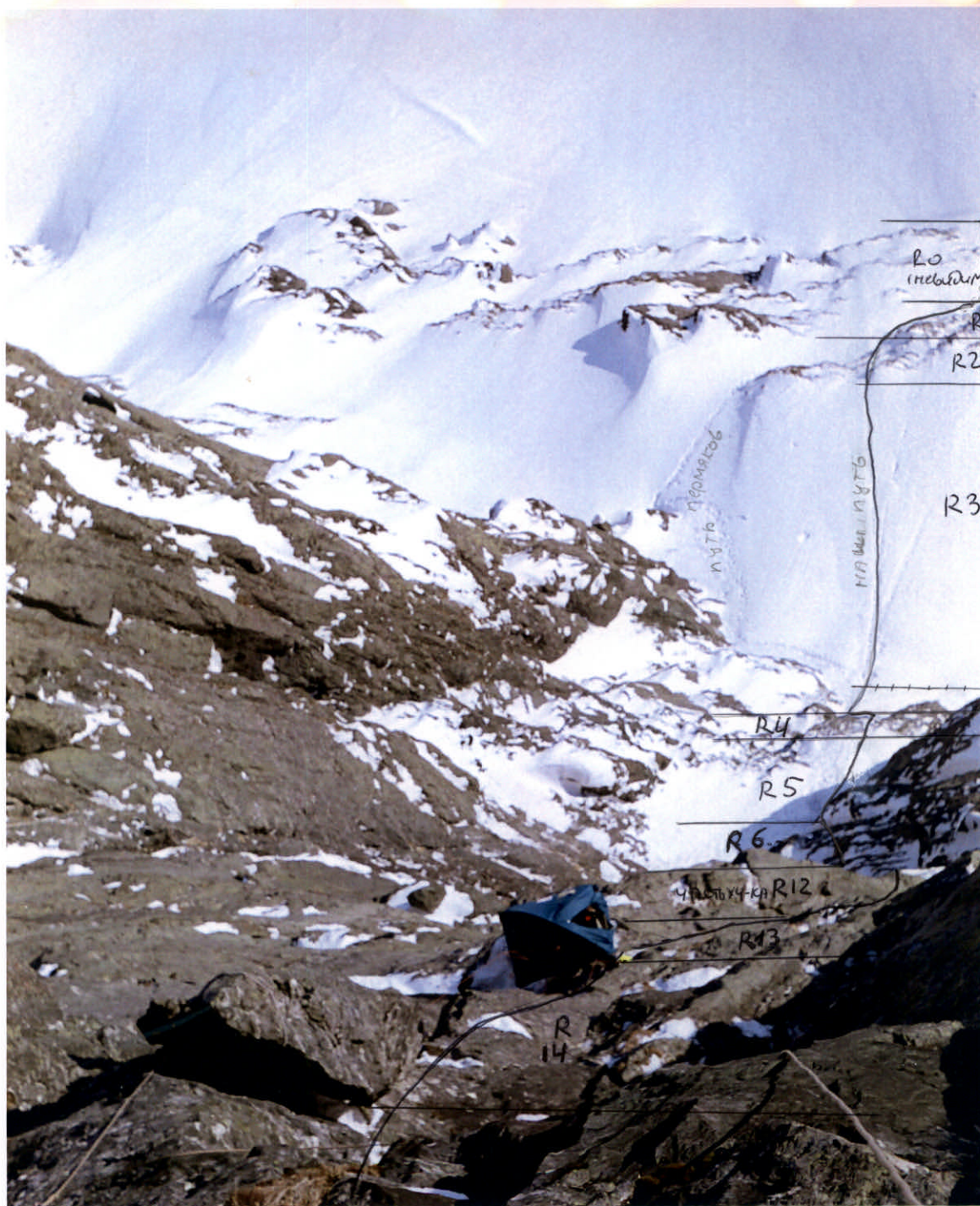


Фото 4. Участки R0 – R6 и R12 – R14 с участка R15.



Фото 4а. Начало стеной части. Участок R4.



Фото 5. Участок R18.



УЧАСТОК R 12

Фото 7. Участок R12.



Фото 6. Начало участка R11 с участка R10.



Фото 8. Участки R12 – R13 с места 1-й платформы.



Фото 9. Участки R20 – R21 и место 2-й платформы.



Фото 10. Участки R21 – R22.

2-й
КОНТР.
ТУР



Фото 11. 2-я платформа и место установки 2-го контрольного тура.



Фото 12. Участки R26 – R27.



Фото 13. Участки R34 – R36.

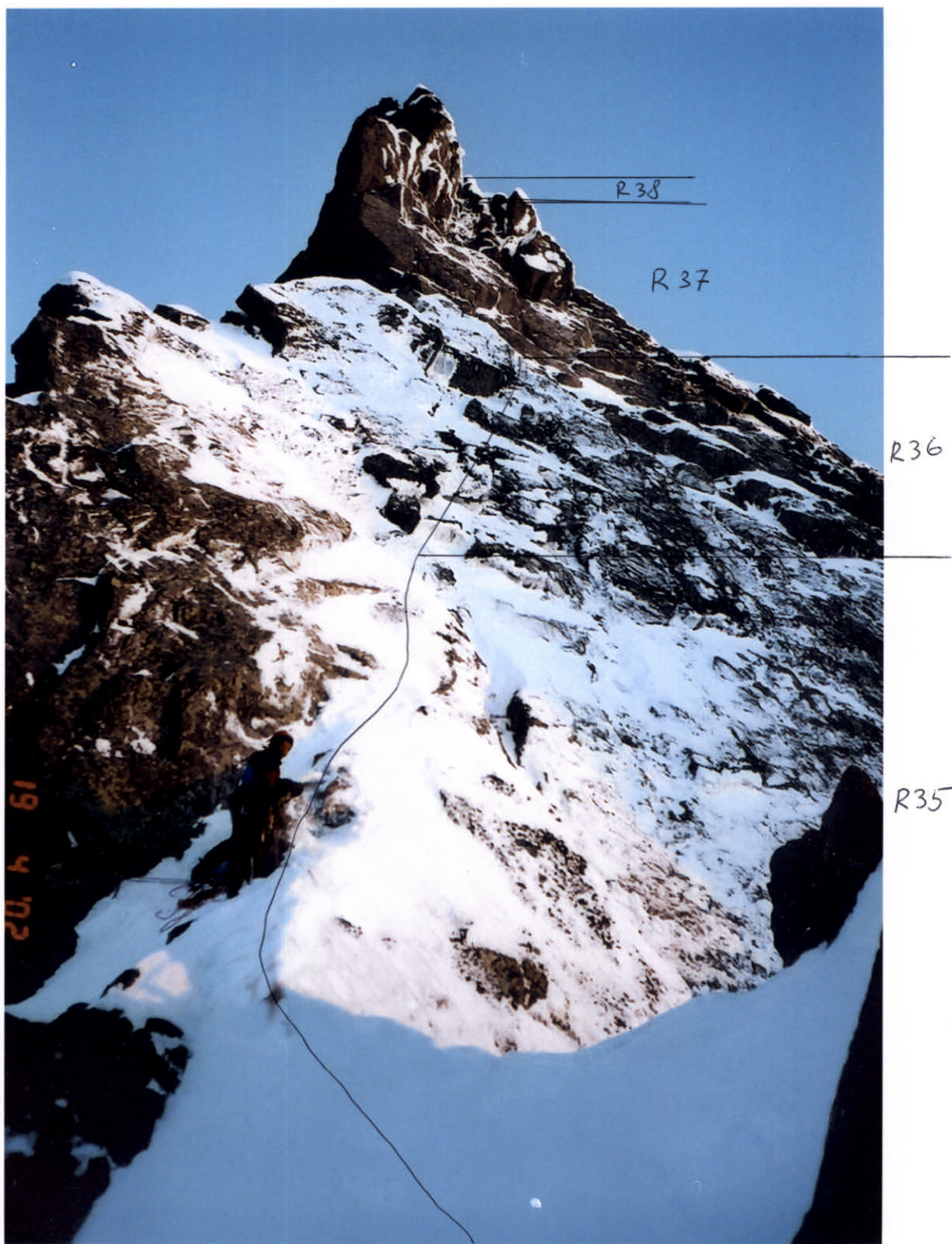


Фото 14. Участки R35 – R38.



Фото 15. Группа в полном составе на вершине.