

ПАСПОРТ

23a

1. Технический класс.
2. Памиро-Алай, Туркестанский хребет, Северный отрог.
3. Пик 4810 м.
4. Первопрохождение 6 в/с /ориентировочно/.
5. Характеристики маршрута:
 

|                                  |         |
|----------------------------------|---------|
| - перепад высот                  | -1110 м |
| - протяжённость участков 6 в/с   | -1140 м |
| - " " " 5 в/с                    | - 300 м |
| - " " " 4 в/с                    | - 65 м  |
| - средняя крутизна: стеной части | - 78°   |
| до выхода на гребень             | - 74°   |
6. Забито крючьев:
 

|            |             |           |
|------------|-------------|-----------|
| скальных   | выпямбурных | закладов  |
| <u>306</u> | <u>6</u>    | <u>59</u> |
| 49         | 14          | 17        |
7. Количество ходовых часов: 67<sup>ч</sup> 30<sup>т</sup>  
/8 дней/
8. Количество ночёвок:
 

|                  |    |
|------------------|----|
| - всего          | -7 |
| - из них сидячих | -6 |
| - " " лежащих    | -1 |
9. Руководитель:
 

|                  |                       |
|------------------|-----------------------|
| Воронов А.А.     | альп. КМС / свал. КМС |
| Баньковский М.Г. | КМС/КМС               |
| Марченко В.С.    | КМС/КМС               |
| Потанькин И.В.   | МС/МС                 |
| Тихомиров В.И.   | КМС/КМС               |
| Самойленко И.В.  | КМС/КМС               |
10. Тренер: Солонников В.А. МСМК
11. Выход на маршрут 02.07.88 г.  
Выход на вершину 10.07.88 г.  
Возвращение в  
базовый лагерь 11.07.88 г.
12. Команда ЛОС ДРСО профсоюзов.

4810 м

4650 м

09.07.88г.

4290 м

07,08.07.88г.

4120 м

05,06.07.88г.

3950 м

03,04.07.88г.

- ▲ - ночёвки  
 .....м - высота  
 .....88г. - дата  
 — маршрут  
 — восхождения  
 - - - - - путь спуска

Объектив Минитар-1,  
 ф.р.= 32 мм  
 Расстояние до объекта  
 1,5 км, точка съёмки  
 № 1, высота точки  
 съёмки 4230 м .

4810 м

40

▲ 4650 м

09.07.88г.

35

34

33

32

31

30

29

28

27

26

▲▲ 4290 м

07.08.07.88г.

25

24

23

22

21

20

19

18

17

▲▲ 4120 м

05.06.07.88г.

16

15

14

13

12

11

10

9

▲▲ 3950 м

03.04.07.88г.

8

Профиль справа.

13.07.87 г.

Объектив Минитар-1

=32 мм, расстояние

до объекта 500 м,

точка съёмки на схеме

ИЗ, высота точки

съёмки 3800 м.

▲

- почёвки

.... м

= высота

....88г.

= дата

7

6

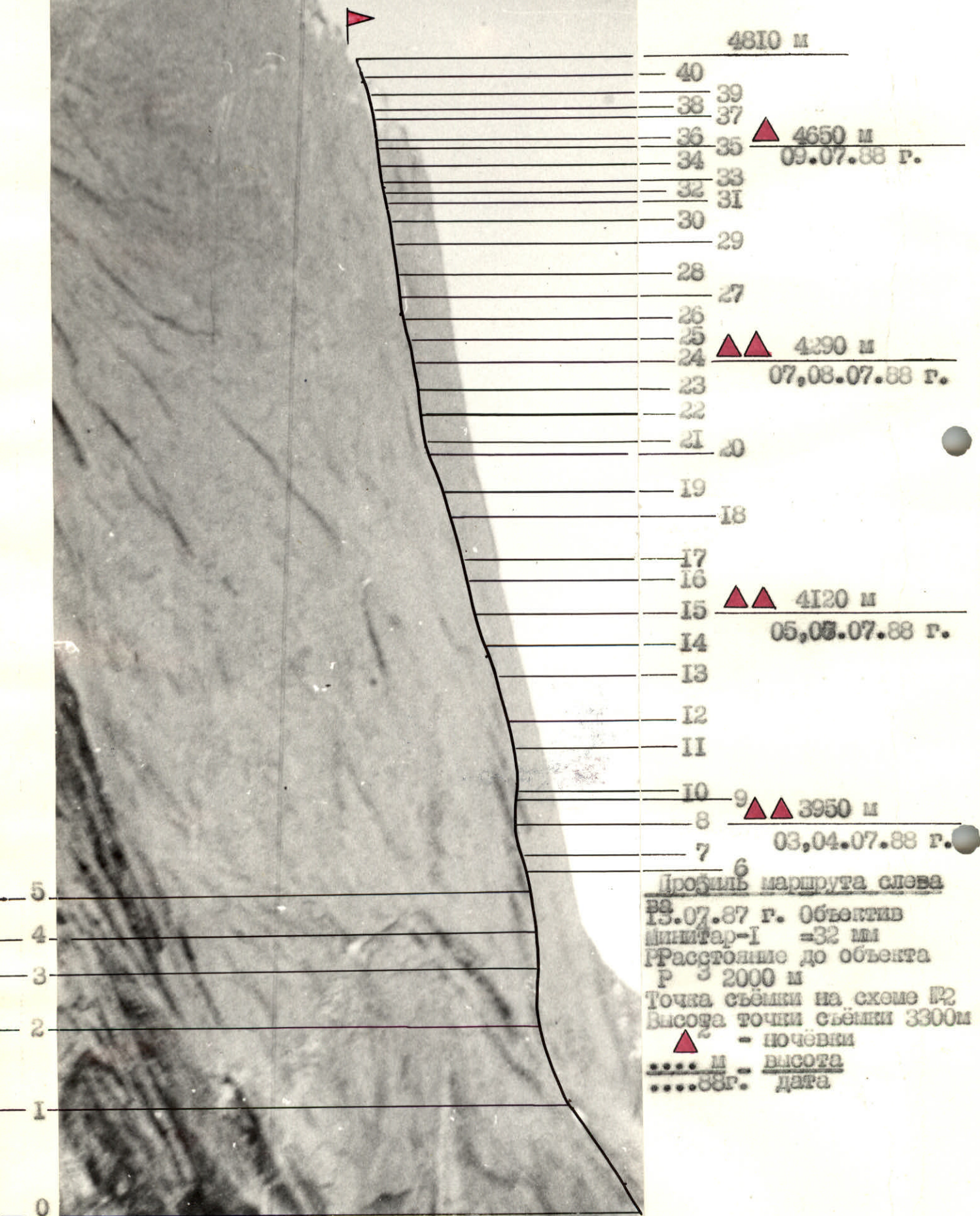
5

4

3

2

1



## Тактические действия команды

Действия команды на маршруте определялись предварительно разработанным планом. Он был разработан и составлен после наблюдения из-под стены в 60<sup>X</sup> кратную трубу и детального просмотра с вершины п. Асан /4230 м/, который находится напротив объекта восхождения и с которого хорошо просматривается верхняя часть стены. При восхождении на п. Асан /4230 м/ познакомились с породой и рельефом, на котором придётся работать на стене п. 4810 м. Он местами аналогичен, но по протяжённости гораздо больше. На основании этих данных был составлен тактический план, который заключался в следующем:

1. Маршрут должен быть логичным и пройден по центру стены с выходом прямо на вершину.
2. Пройти маршрут максимально свободным лазанием и с минимальным применением шлямбурной техники.
3. Не применять специального снаряжения /площадок, платформ и т.д./ для организации ночёвок, что позволяет облегчить организацию ночёвок и упрощает тактику прохождения маршрута. Максимально использовать для организации ночёвок рельеф стены.
4. Так как на выбранном маршруте не было очевидных полок или однозначных мест для ночёвок, а команда не применяет специального снаряжения для их организации, было запланировано прохождение участков с обработкой.
5. Максимально облегчить вес за счёт облегчённого личного и общественного снаряжения и высококалорийного продукта /по 250 г в день на человека/, что позволит быстрое прохождение по маршруту.

В тактическом плане было разработано два варианта прохождения стены:

I вариант: пройти маршрут с 5<sup>ю</sup> ночёвками.

II вариант: на случай плохой погоды планировалось иметь сдвоенные ночёвки общим количеством 7.

С учётом реальной сложности маршрута и неблагоприятных погодных условий восхождение проходило по II варианту.

02.07. Команда вышла на обработку маршрута /Баньковский - Воронов - Марченко/. Пройдено приблизительно 100 м. Подход под маршрут по снежно-ледовому склону в отчёте не учитывается.

03.07. Команда поднялась на ночёвку №I и продолжила обработку вверх. /Самойленко - Воронов - Баньковский/.

Следующие дни погода ухудшилась. Выпадал снег и маршрут покрывался льдом, оттаивающим во второй половине дня. Поэтому в день проходило меньшее расстояние, чем планировалось в I варианте. За основной был принят II вариант.

Первый в команде работал в галошах на двойной верёвке импортного производства, для обеспечения безопасности применяли амортизаторы на страховочной системе и тормозные устройства. Ведущими работали все члены команды, однако наиболее сложные участки проходили Потанькин, Самойленко, Баньковский. Первая связка работала без рюкзак, облегчён был рюкзак и последнего в группе.

Движение по перилам осуществлялось с верхней страховкой на двух зажимах со схватывающими узлами. Все ночёвки на маршруте сидячие, неудобные, частично использовались гамаки. Исключение только ночёвка 09.07., где можно было нормально поставить палатку.

#### График работы первых

| дата   | № участков | вид движения                        | участники                        |
|--------|------------|-------------------------------------|----------------------------------|
| 02.07. | 0-3        | обработка                           | Баньковский, Воронов, Марченко   |
| 03.07. | 3-II       | движение без обработки<br>обработка | Самойленко, Воронов, Баньковский |
| 04.07. | II-13      | обработка                           | Потанькин, Воронов, Марченко     |
| 05.07. | 13-16      | движение без обработки<br>обработка | Воронов, Потанькин, Тихомиров    |
| 06.07. | 16-19      | обработка                           | Самойленко, Воронов, Тихомиров   |
| 07.07. | 19-21      | обработка                           | Потанькин, Воронов, Марченко     |
| 08.07. | 21-26      | движение без обработки<br>обработка | Самойленко, Воронов, Тихомиров   |
| 09.07. | 26-29      | обработка                           | Потанькин, Воронов, Баньковский  |
| 10.07. | 29-38      | движение без обработки              | Марченко, Воронов, Баньковский   |

Маршрут представляет собой стену со средней крутизной 75-80°. Нижняя часть стены - кварцевый пояс с равномерно расположенными карнизами. Порода заглаженная с плохим трением. Под карнизами возможно применение закладных элементов.

Средняя часть стены - отвесные плиты, щели, внутренние углы, заглаженные отщепы. На отдельных участках приходится применять "скай-хук" и ИТО. Ряд участков проходится только с применением маятника. Все участки UI<sup>+</sup> категории сложности.

Верхняя часть стены - более расчленена и представляет собой чередование крупных блоков и заглаженных структур. Узкие щели, карнизы. Крутизна возрастает до 80°.

Предвершинная часть стены - имеет меньшую крутизну. Здесь имеются участки IV - V категории сложности.

Выход на вершину по снежно-ледовому склону и скалы III категории сложности.

10.07.88. Команда вышла на вершину в 12.00. Была снята записка группы ЧТС ЛГСК от 10.07.88. руководитель Кришук А.Г. и обнаружена записка альп. клуба "Одесса" от 10.июля 1986 г. руководитель Ситник М.А.

Безопасность на маршруте в основном обеспечивалась правильной организацией движения /укрытые места сбора, страховки и ночёвки, блокировка кричьев, передвижение участников в пределах голосовой и зрительной связи, движение первого на двойной верёвке, а также применение доброкачественного испытанного снаряжения./ Сеансы радиосвязи с наблюдателями проводились в соответствии с расписанием. Связь была постоянная и устойчивая.

Таким образом, II вариант тактического плана был принят за основной и полностью выполнен.

+

Схема маршрута в символах  
М 1:2000 / 1см = 2м / по высоте

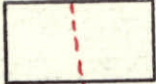
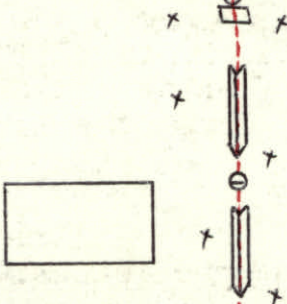
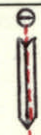
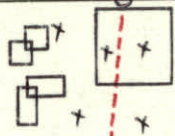
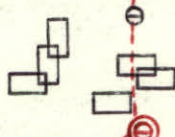
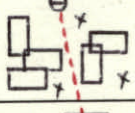
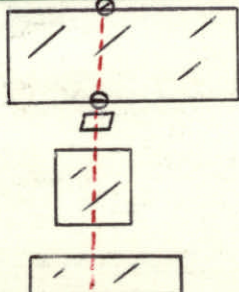
| Крючья   |          |            |                                             | Трудность, категория | Длина участка м | Крутизна, град | № участков |
|----------|----------|------------|---------------------------------------------|----------------------|-----------------|----------------|------------|
| скальные | закладки | штамбурные |                                             |                      |                 |                |            |
| 1        | 2        | 3          | 4                                           | 5                    | 6               | 7              | 8          |
|          |          |            |                                             |                      |                 |                | 8          |
| 5        |          |            |                                             | VI <sup>+</sup>      | 30              | 80             | 7          |
| 7        | I        |            |                                             | V <sup>+</sup>       | 40              | 70             | 6          |
| 6<br>3   | I        |            |                                             | VI, A4               | 30              | 80             | 5          |
| 12       | 3        | I          |                                             | VI=                  | 60              | 75             | 4          |
| 7        | 2        | I          |                                             | VI <sup>+</sup>      | 40              | 85             | 3          |
| 10<br>3  | 8<br>1   | 8<br>1     |                                             | VI, A2               | 40              | 75             | 2          |
| 15<br>2  | 4<br>0   | I<br>I     | Обработано за день 100 м<br>Ходовых часов 4 |                      |                 |                |            |
| 8<br>2   | 2        | I<br>I     |                                             | VI <sup>+</sup> , A3 | 30              | 80             | 1          |
| 7        | 2        |            |                                             | V                    | 70              | 60             | 0          |

| 1               | 2             | 3             | 4                                                                                                              | 5                    | 6  | 7   | 8        |
|-----------------|---------------|---------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|----|-----|----------|
| 3               | 3             | 1             |                                                                                                                | У1                   | 10 | 80  | 21<br>20 |
| $\frac{5}{2}$   | 1             | -             |                                                                                                                | У1                   | 40 | 75  | 19       |
| $\frac{5}{1}$   | 1             | 1             |                                                                                                                | У1                   | 25 | 80  | 18       |
| 4               | -             | -             |                                                                                                                | У1                   | 30 | 70  | 17       |
| $\frac{7}{1}$   | $\frac{1}{2}$ | -             |                                                                                                                | У1, А2               | 25 | 80  | 16       |
| $\frac{19}{1}$  | $\frac{1}{4}$ | -             | Пройдено 170 м обработанных участков и 110 м обработано.<br>Ходовик часов 5 <sup>30</sup> и 30 <sup>00</sup> . |                      |    |     | 16       |
| 6               | $\frac{4}{2}$ | -             |                                                                                                                | У1                   | 40 | 85  | 15       |
| 5               | $\frac{1}{2}$ | -             |                                                                                                                | У1, А2               | 30 | 70  | 14       |
| $\frac{6}{1}$   | -             | $\frac{2}{2}$ |                                                                                                                | У1                   | 40 | 80  | 13       |
| $\frac{21}{4}$  | $\frac{4}{2}$ | $\frac{5}{3}$ | Обработано за день 90 м<br>Ходовик часов 5                                                                     |                      |    |     | 13       |
| $\frac{14}{3}$  | $\frac{2}{2}$ | $\frac{3}{1}$ |                                                                                                                | У1 <sup>+</sup>      | 50 | 75  | 12       |
| $\frac{7}{1}$   | 2             | $\frac{2}{2}$ |                                                                                                                | У1 <sup>+</sup> , А1 | 40 | 80  | 11       |
| $\frac{70}{11}$ | $\frac{9}{2}$ | $\frac{3}{4}$ | Пройдено 110 м обработанных участков и 330 м<br>без обработки. Ходовик часов - 10.                             |                      |    |     | 11       |
| $\frac{8}{2}$   | 0             | 1             |                                                                                                                | У1 <sup>+</sup> , А3 | 30 | 85  | 10       |
| $\frac{6}{3}$   | $\frac{1}{2}$ | -             |                                                                                                                | У1 <sup>+</sup> , А4 | 10 | 100 | 9        |
| 8               | 1             | 2             |                                                                                                                | У1                   | 40 | 85  |          |

|                |               |   |                                                                                          |                       |    |    |    |
|----------------|---------------|---|------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|----|----|----|
| 1              | 2             | 3 | 4                                                                                        | 5                     | 6  | 7  | 8  |
| $\frac{10}{2}$ | -             | - |                                                                                          | A2<br>Y1 <sup>+</sup> | 40 | 75 | 31 |
| $\frac{13}{5}$ | 3             |   |                                                                                          | Y1                    | 40 | 80 | 30 |
| $\frac{43}{7}$ | $\frac{8}{3}$ | - | Обработано 160 м<br>Ходовик часов 8 час. 30 мин.                                         |                       |    |    | 29 |
| 9              | 3             | - |                                                                                          | Y1                    | 40 | 75 | 33 |
| $\frac{17}{5}$ | $\frac{3}{3}$ | - |                                                                                          | A3<br>Y1 <sup>+</sup> | 80 | 80 | 27 |
| $\frac{12}{2}$ | 2             |   |                                                                                          | Y1                    | 40 | 80 | 26 |
| $\frac{31}{8}$ | $\frac{7}{4}$ | 1 | Пройдено обработанных участков 170 м<br>Обработано 150 м<br>Ходовик часов 9 час. 30 мин. |                       |    |    | 26 |
| 6              | -             | 1 |                                                                                          | Y1 <sup>+</sup>       | 40 | 80 | 25 |
| $\frac{8}{3}$  | $\frac{2}{2}$ | - |                                                                                          | A3<br>Y1 <sup>+</sup> | 40 | 80 | 24 |
| 5              | 1             | - |                                                                                          | Y1 <sup>+</sup>       | 20 | 75 | 23 |
| 4              | $\frac{2}{2}$ | - |                                                                                          | A3<br>Y1              | 20 | 85 | 22 |
| $\frac{8}{2}$  | 2             | - |                                                                                          | Y1                    | 20 | 80 | 21 |
| $\frac{24}{4}$ | $\frac{6}{2}$ | 2 | Обработано 130 м<br>Ходовик часов 6 часов                                                |                       |    |    |    |

Ходовых часов 67 час. 30 мин.

$\frac{306}{42}$   $\frac{59}{17}$   $\frac{6}{14}$  - за весь маршрут  
Пройдено обработанных участков 120 м и  
без обработки до вершины 200 м  
 $\frac{10}{0}$   $\frac{1}{0}$  -  
Ходовых часов - 4

|                 |                |   |                                                                                               |                      |          |    |    |
|-----------------|----------------|---|-----------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|----------|----|----|
|                 |                |   | гребень                                                                                       |                      |          |    | 40 |
| 4               | 0              |   |              | II<br>y <sup>+</sup> | 15<br>25 | 75 | 39 |
| 6               | 1              |   |              | y                    | 80       | 40 | 38 |
| $\frac{67}{14}$ | $\frac{16}{0}$ | - | Пройдено обработанных участков 240 м и<br>обработано 360 м<br>Ходовых часов - 13              |                      |          |    | 38 |
| 2               | 2              | - |            | y                    | 40       | 50 | 37 |
| 4               | 3              | - |            | y                    | 40       | 50 | 36 |
| -               | 2              | - |            | IV                   | 40       | 40 | 35 |
| 2               | 1              | - |            | IV                   | 25       | 60 | 34 |
| 4               | 1              | - |            | y                    | 25       | 70 | 33 |
| 8               | 2              | - |            | VI                   | 30       | 75 | 32 |
| $\frac{18}{7}$  | 3              | - | с к/х<br> | VI <sup>+</sup>      | 80       | 80 | 31 |
| 1               | 2              | 3 | 4                                                                                             | 5                    | 6        | 7  | 8  |

### Описание маршрута по участкам

- участок 0-I Внутренний угол с выходом на разрушенные скалы вольду, по мокрой плите выход под систему карнизов. Места для страховки хорошие.
- Участок I-2 Гладкая плита, в верхней части карнизы. Лазание сложное. ИТО.
- участок 2-3 Плита, рельеф заглаженный. Из-под карнизов уход маятником. ИТО.
- участок 3-4 Выход через карнизы к правой части. Лазание сложное. Универсальные крючья. Страховка - шлямбурная.
- участок 4-5 Плита с рельефом. Карнизы. Обход в правой части. Страховка - шлямбурная.
- участок 5-6 Гладкая плита с выходом на карнизы. Маятник в камни. Место для страховки удобное.
- участок 6-7 Внутренний угол. Лёд. Страховка на полке. Универсальные крючья.
- участок 7-8 Плита с узкими мелкими трещинами. Выход на ночёвку № I.
- участок 8-9 Выход через карниз по плите под большой карниз. Страховка шлямбурная. Использование "скай-хук".
- участок 9-10 Карниз, проход в средней части. Использование ИТО. Закладные элементы.
- участок 10-II Плита. В левой части трещины. Тонкие универсальные крючья. ИТО. Страховка - шлямбурная.
- участок II-12 Плиты с бедным рельефом, обход карнизов с правой стороны. Использование маятника. Страховка шлямбурная.
- участок 12-13 Плита. В верхней части карнизы. Проход по правой стороне. Страховка через откол и универсальные крючья. ИТО.
- участок 13-14 Через карнизы выход на плиту. Движение в направлении внутреннего угла. Страховка на шлямбурах.
- участок 14-15 По внутреннему углу выход на ночёвку № 2.
- участок 15-16 Гладкая плита, в левой части узкие трещины. Переход через внутренний угол на стену. Лазание сложное. ИТО.
- участок 16-17 Внутренний угол с выходом на полку.
- участок 17-18 Внутренний угол, лёд, в верхней части полка. Место страховки удобное. Использование маятника.
- участок 18-19 Мокрая плита, по внутреннему углу выход на гладкую плиту. Страховка на шлямбурах.
- участок 19-20 Маятник влево во внутренний угол. Подъём по внутреннему углу. Заглаженные отколы. Закладки.
- участок 20-21 Система внутренних углов. Используются универсальные крючья. ИТО.

- участок 21-22 Внутренний угол с трещиной правее карниза. Гладкая плита с выходом на полку под нависающим карнизом.
- участок 22-23 Внутренний угол. Использование ИТО. Закладные элементы.
- участок 23-24 Плита с рельефом. Выход на ночёвку № 3.
- участок 24-25 Плита. Система внутренних углов. Использование универсальных крючьев и закладных элементов. ИТО.
- участок 25-26 Плита с мелким рельефом. Нависающий карниз обходится с левой стороны. Страховка на шлямбурных крючьях.
- участок 26-27 Внутренний угол. Универсальные крючья. ИТО.
- участок 27-28 Гладкие плиты с мелкими трещинами. Направление движения на левый край треугольного карниза. В верхней части карниза "живая плита".
- участок 28-29 Внутренний угол во льду. В верхней части полка. Возможна сидячая ночёвка.
- участок 29-30 Внутренний угол с выходом на плиту под карнизом. Мелкие узкие трещины. Использование ИТО.
- участок 30-31 Гладкие плиты типа "бараньи лбы". Движение по трещине. Мокро. Использование "скай-хук".
- участок 31-32 Гладкие плиты, мокрые. Движение по трещинам. В средней части полка, удобная для страховки. Использование ИТО, "скай-хук".
- участок 32-33 Система внутренних углов. Мокро. Используются закладные элементы.
- участок 33-34 Мокрые плиты.
- участок 34-35 Разрушенные скалы во льду. Выход на ночёвку № 4.
- участок 35-36 Разрушенные скалы.
- участок 36-37 Скалы во льду, выход на плиту, выводящую во внутренний угол.
- участок 37-38 Внутренний угол во льду. Место для страховки удобное.
- участок 38-39 Внутренний угол во льду, выводящий на полку под гребнем.
- участок 39-40 Стела с рельефом. Выход на гребень.  
Далее 40 м по снежно-ледовому склону и 40 м по разрушенным скалам во льду. Выход на вершину - п. 4810 м.
- Спуск по маршруту 5 Б кат. сложности /С-3 гребень/.