

АКСУ С. по С.стене -
Тропиненко Л.
Туркестанский хребет
5.4.2.

5

П А С П О Р Т

1. Класс технический
2. Памиро-Алай, Туркестанский хр., р-н ущ.Ляйляк
3. в.АКСУ по С. стене
4. 6А к.тр /предположительно 4-е прохождение/ > 4-я было
5. Перепад: 1447м., протяженность: 2149м., в том числе
 бастиона соответственно: 1040 и 1297м.
 протяженность участков 5-ой к.тр. : 539м.
 6-ой к.тр.: 389м.
 Средняя крутизна основной части маршрута - 70°
 бастиона - 79°
6. Забито крючьев:

скальных	закладок	шлямбурных	ледовых
120+7*/27+1*	278/44	24*+ 1/21*+ 1	4

* использование ранее забитых крючьев
 Оставлено крючьев на маршруте - 0
 Использованы ранее забитые / не выбиты/ - 7 скальных и
 24 шлямбурных
7. Ходовых часов команды 57,5 и 6 ходовых дней
8. Ночевки: 1-ая - 2-е лежат, 2-е сидят на полке; 2-я - 3е лежат в палатке, один лежит рядом на полке;
 3-я - площадка, вырубленная в ледовом склоне на
 4 чел. - полулежачая; 4-я - 5 -ая - лежащие на площадке в палатке.
9. Руководитель: ГАРИН АЛЕКСАНДР КРЬЕВИЧ - КМС
 Участники: МАЛАМА ГЕОРГИЙ АНАТОЛЬЕВИЧ - КМС
 ШАБУНЯ СТАНИСЛАВ ИВАНОВИЧ - МС
 МАШКАНОВ АЛЕКСАНДР МИХАЙЛОВИЧ - КМС
10. Тренер: ЛОЗОВСКИЙ ЛЕОНИД ИВАНОВИЧ
11. Выход на маршруты: 07.08.90г.
 вершина : 12.08.90г.
 возвращение: 13.08.90г.
12. Спортивный альпинистский клуб "КРОК" г.Минск при профкоме МПО им.Ленина.

участки: 3-5, 6-28, 30-31, 33-45.

В дальнейшем такая тактика носила эпизодический характер участка 48-49, 50-51, 52-53, 57-59, 66-67.

На остальных участках бастиона связи двигались с поперечной страховкой на двойной веревке, первый также - без рюкзака и в галошах.

участки: 0-3, 5-6, 28-30, 31-33, 46-48.

На гребневой части маршрута подобный способ продвижения сочетался с одновременным движением со страховкой через крюк закладки и выступы.

участки: 51-52, 56-57, 60-64, 67-69, 72-73, 73-74.

Все пункты страховки были организованы по принципу блокировки 2-4 надежных элементов/крюк, закладка, петля на выступ или "пере" или в "песочных часах", шлямбурный крюк, оставленный предыдущими группами/.

Перильная работа на сложном маршруте носила преобладающий характер, поэтому режим движения был непрерывным /без остановок на отдых и прием пищи/. Участники отдыхали во время занятой перильного участка другим участником /"карманное" питание, а лидер - во время подъема второго участника. Полноценный отдых, насколько это возможно на подобном маршруте, получали только во время ночевки, которые были выбраны практически все в безопасных местах. /На полках под нависаниями или на гребне 1,5 - 2,5 часа на "строительство" площадки под палатку или чтобы сесть, лечь вместе или порознь. Рельеф маршрута, как мы и предполагали изучив материалы и после визуальных наблюдений, позволил обойтись без "традиционных" для маршрутов С. стены в. АКСУ средств организации ночевки - томаков, палаток - платформ. На маршруте достаточное количество вполне удобных мест для бивуаков.

Восхождение команды прошло без "рабочих" срывов, каких-либо травм.

Наиболее сложным ключевым участком маршрута оказалось прохождение пробки "Блин" в камне П "Интеграла" уч. 8-10, что потребовало от лидера максимального напряжения сил и демонстрации всего мастерства на которое он был способен. При этом был использован только один шлямбурный крюк, забитый им при прохождении финального выхода участка. Остальные даже очень

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДЕЙСТВИЯ КОМАНДЫ

При прохождении маршрута командой были допущены небольшие отклонения от тактического плана:

1/ во второй день восхождения команда закончила работу по прохождению стены на час раньше намеченного плана, нейдя I веревки до контрольного тура. В это время солнце освещало стену и по ней в этом месте /уч.23-25/ шли потоки воды. Проблем прохождения шлямбурной дорожки утром по замерзшим потекам на ИТО — не представлялось, поэтому чтобы не мокнуть перед ночевкой решено было этот участок не обрабатывать, а пройти его утром следующего дня. Ночевка — в запланированном месте

2/ в третий день команда справилась с планом — вышла на ребро и обработала еще I веревку вверх раньше на I час. Несколько участков на маршруте в этот день оказались немного слабее ожидаемого — уч. 26-27, 31-32, 33-34 / по сравнению с отчетом Кузова 1988г./

3/ четвертый день — на час дольше запланированного. Причина — плохое состояние этой части маршрута /левая сторона ребра бастиона, уч. 35-43/

— много льда и снега.

4/ пятый день — задержка 2 часа с выходом на вершинный гребень — в очень плохом состоянии внутренний угол /уч.52-53/- сильно залит льдом и очень холодное утро. На ночевку встали не дойдя до вершины 2,5 часов в намеченное время — обнаружили очень удобную большую площадку на гребне /уч.65/. Сведений о наличии удобных площадок выше у группы не было.

5/ взойшли на вершину утром шестого дня и в дальнейшем вписались в график спуска и возвращения в лагерь в условиях ухудшившейся погоды, не использовав резервный день 14.08. При прохождении бастиона до выхода на его гребень почти на всех участках применялась перильная страховка /первый навешивает перила, а остальные двигаются на двух зажимах "грудь-нога" на рюкзаке-по-американски/. Все двигаются на двойной веревке. Первый — с "Элитой", в голошах без рюкзака с амортизатором. —

сложные участки не оказались для команды проблемными.

С базовым лагерем поддерживалась регулярная надежная связь с помощью радиостанции Р-59, в соответствии с расписанием. Пропусков сеансов не было.

Следует отметить несколько избыточное количество закладок взятых на маршрут. Их количество можно уменьшить /для команды в 4 чел./ до 20-22 шт.

Маршрут пройденный командой оказался вполне по силам, а стиль прохождения соответствует уровню подготовленности участников. Практически на любом участке и на маршруте в целом у команды был хороший запас сил и средств /резерв/ на случай непогоды и других непредвиденных обстоятельств.

Из нетрадиционных технических средств примененных на маршруте отметим строительные дюбеля с титановым ушком для ИТО на узких, глухих трещинах, где невозможно применение лепестковых крючьев.

www.alpfederation.ru

СК.	ЗАКЛ.	ШЛ.	ЛЕД.		УЧАСТ.	М.	ГРАД.	КАТ.
					36			
3	6	-	-		35	20	75	VI
3	5	-	-		34	35	80	V+
35/9	53/9	17 ⁺ /16	2	Итого за день 9.08.90 10 ходовых часов	357			
4	3	-	-		33	40	70	IV+
1	0	-	2	Выход на ребро	32	10	10	II
4	18	-	-		31	100	60	III
7/4	10/6	-	-		30	40	95	VIA2
1	1	-	-		29	40	10	III
2	6	-	-		28	40	40	IV
2	3	-	-		27	15	70	V
4	5	-	-		26	20	60	IV
3	2	1 ⁺	-	КОНТРОЛЬНЫЙ ТУР	25	20	0	II
4/2	3/2	-	-	Ф	24	7	90	VIA3
3/3	2/1	16 ⁺ /16	-	Ф	23	25	95	VIA3e
21/3	54/10	6 ⁺ /4 ⁺	-	Итого за день 8.08.90 10 ходовых часов	227			
2/1	6/3	2 ⁺ /0	-	"Мульда"	22	15	95	VIA2
2	7/2	-	-	Ф	21	20	80	VI
2/1	4/2	-	-	Ф	20	7	95	VIA3
2	2	-	-	Ф	19	20	0	III
2	3	-	-	Ф	18	15	85	V+
2/1	5/3	4 ⁺ /4 ⁺	-	Ф	17	20	85	VIA3e
-	2	-	-	Ф	16	10	0	IV
-	2	-	-	Ф	15	8	70	IV

	ЗАКЛ.	ШЛ.	ЛЕД.		УЧАСТОК	М.	ГРАД.	КАТ.
-	5	-	-		56	40	30	III
1	4	-	-		55	40	45	IV
1	2	-	-		54	10	80	V
-	2	-	-		53	20	50	III
6/4	6/4	-	-		52	50	85	VIA2
4	2	-	-		51	80	40	III
1/1	5/4	-	-		50	12	90	VIA2
7/6	3/2	-	-		49	25	15	II
-	1	-	-		48	20	60	VIA2
20	50	1+	-	Итого за день 10.08.90 11 ходовых часов	47	20	35	III
1	2	-	-	Выход на бастион	46	10	60	IV
2	-	-	-		45	10	0	II
1	7	-	-		44	30	75	V
-	5	-	-		43	35	75	V
1	3	-	-		42	20	40	V
1/1	3/4	-	-		41	20	85	VIA1
2	5	-	-		40	40	75	V+
3	1	-	-		39	15	70	V+
-	2	-	-		38	10	70	V+
1	1	1+	-		37	15	65	V'
2	10	-	-		36	60	65	V

СК.	ЗАКЛ.	ШЛ.	ЛЕД.	УЧАСТОК	М.	ГРАД.	КАТ.
127/28	278/44	24+1 21+1	4	ВСЕГО НА МАРШРУТЕ 57,5 ХОЛДОВЫХ ЧАСОВ		2149	
8	21	-	-	ИТОГО ЗА ДЕНЬ 12.08.90 2,5 ХОЛДОВЫХ ЧАСА		335	
				В. Аксу С., 5217 м.			
1	3	-	-	74			
ПЕРВЫЙ ДЮЛЬСЕР при спуске с вершины				73	150	15	III
-	2	-	-	72	40	60	III
-	3	-	-	71	25	65	IV
2	2	-	-	70	25	60	IV+
2	4	-	-	69	25	80	V
1	2	-	-	68	20	70	IV+
-	2	-	-	67	20	40	III
2	3	-	-	66	30	80	V+
24/11	53/10	-	-	ИТОГО ЗА ДЕНЬ 11.08.90 10 ХОЛДОВЫХ ЧАСОВ		517	
1	-	-	-	65	15	0	II
-	4	-	-	64	40	65	IV+
1	1	-	-	63	15	45	IV
1	5	-	-	62	40	45	III
-	2	-	-	61	20	65	III
-	1	-	-	60	10	10	II
-	3	-	-	59	30	70	IV+
1	4	-	-	58	20	85	V+
-	3	-	-	57	20	65	IV

В. Аксу С., 5217 м.

