

ОТЧЕТ

**о походе 5 к.с. в Каракоруме (Пакистан),
проведенном с 5 по 28 августа 2014 года**

Руководитель: Зотов А.Ю.

Телефон: (910) 450-1338

e-mail: azotov@geolink-group.com

WWW: <http://www.geolink-group.com/tourclub/>

Оглавление

Справочные сведения.....	4
Список участников.....	5
Запланированный и пройденный маршрут.....	6
Схема маршрута	8
География района, безопасность и местные жители	9
Логистика, формальности и финансы	15
Климат и погода	20
Технические описания.....	23
Подъем по леднику Viafo	23
5 августа	23
6 августа	29
7 августа	38
8 августа	57
Итоги.....	68
Перевал Khurdopin West, 5720м, 3А.....	69
9 августа	69
10 августа	76
11 августа	84
12 августа	106
Итоги.....	121
Перевал Афанасия Никитина, 6055м, 2Б, п/п.....	123
13 августа	123
14 августа	129
Итоги.....	145
Перевал ДТК Норд, 6055м, 2А*, п/п	146
15-17 августа	146
18 августа	147
19 августа	153
20 августа	164
Итоги.....	175
Перевал Крузенштерна , 5965м, 2Б, п/п	177
21 августа	177
22 августа	185
23 августа	205
Итоги.....	217
Перевал Solu La, 5375м, 3А, п/п	218

24 августа	218
25 августа	226
26 августа	249
27 августа	288
28 августа	301
Итоги.....	308
Приложения.....	310
Общественное снаряжение.....	310
Продуктовая раскладка	310
Аптечка и ремнабор.....	310
Материалы, использованные при подготовке к походу	310
Итоги, выводы, рекомендации	312

Справочные сведения

Вид туризма:	горный
Район:	Каракоруме (Пакистан)
Категория сложности:	пятая
Количество участников:	4(5)
Сроки проведения:	5-28 августа
Продолжительность:	24 дня
Протяженность:	162 (194) км
Набор высоты:	7600 м
Нитка маршрута:	г. Skardu - пос. Askole, 3040м - р. Braldu - лед. Biafo - лед. Snow Lake - пер. Khurdopin West, 5720м, 3А - лед. Khurdopin - пер. Афанасия Никитина, 6055м, 2Б, п/п - пер. ДТК Норд, 6055м, 2А*, п/п - пер. Крузенштерна, 5965м, 2Б, п/п - лед. Sim Gang - пер. Solu La, 5375м, 3А, п/п - лед. Solu - р. Berelster - пос. Bisil, 2700м - г. Skardu
Пройдено перевалов:	5
из них	2А - 1 2Б - 2 3А - 2
Максимальная высота:	6055 м (пер. Афанасия Никитина и пер. ДТК Норд)
Максимальная высота ночевки:	5985 м (верхний ЮВ цирк пер. ДТК Норд)

Примечания:

- В группе было 5 участников, но полностью прошли маршрут 4
- Протяженность маршрута в 162км посчитана по GPS треку. В таблице для сравнения с другими отчетами также приведен километраж 194км, пересчитанный с традиционным коэффициентом 1.2. Но мы считаем, что наличие современных детальных карт, спутниковых снимков и GPS треков позволяет сейчас получить нитку маршрута с гораздо меньшей генерализацией, чем раньше, и коэффициент 1.2 является завышенным для современных отчетов.

Список участников

1	Зотов Александр Юзифович	1969	ЗАО "Геолинк Консалтинг", IT директор	пер. Обуха, 4-85; тел. (495)916-1749	5ГР Тянь-Шань, 5ГУ Памир, 7150м	руководитель, фотограф
2	Дубникова Анна Александровна	1981	ООО "Ски-Пас", инструктор	ул. Зеленодольская, 26-53; тел. (909)682-1870	4ГУ Фаны, 3А Монблан траверс, 4810м	медик, хронометрист
3	Игнатов Андрей Сергеевич	1985	НИТУ МИСиС, преподаватель	ул. Наметкина, 13-1-140; тел. (905)575-1704	3ГУ Кавказ, 3Бзим. Изыскатель, 5А Мак-Кинли, 5А рук. Аконкагуа, 6960м	логистик, финансист
4	Мукайлов Сергей Ибрагимович	1981	SAP СНГ, консультант отдела логистики	ул.В. Красносельская, 10-7А-48; тел.(985)776-6428	5ГУ Памир, 4ГР Памиро-Алай, 6160м	завхоз
5	Ягодин Василий Ильич	1989	ООО "Бюро ПИАР", архитектор	ул. Госпитальный вал, 3-6-33; тел.(926)480-2279	5ГУ Алтай, 5А пик Ленина б/с, 7150м	снаряженец, реммастер

Примечание:

у Андрея Игнатова плохо пошла акклиматизация при подъеме по леднику Biafo и на стоянке Kargorogo он принял решение не продолжать маршрут и спуститься вместе с портерами назад в Askole, что он успешно и сделал, поменял авиабилеты и улетел досрочно в Москву. Решение оказалось правильным, так как в Исламабаде Андрей под влиянием общего ослабления организма еще и отравился, после чего пару недель болел в Москве (все закончилось успешно, никаких последствий болезнь не дала). Проблемы с акклиматизацией у Андрея, возможно, возникли из-за того, что его прошлый опыт был преимущественно альпинистский, а подъем по Biafo был достаточно жестким туристским мероприятием протяженностью 57км по не самому комфортному рельефу. У остальных участников проблем со здоровьем до конца похода и после него не было.



Запланированный и пройденный маршрут

№	Дата	Планировалось	Пройдено	L, км	$\frac{h_{\max}}{h_{\min}}$	Δh , м	T_v , ч
-	02.08	Москва - Исламабад	Москва – Исламабад	-	-	-	-
-	03.08	Исламабад - Skardu	Исламабад – Skardu	-	-	-	-
-	04.08	Skardu - машина до Askole (3040м) - правый приток р. Braldu	Оформление пропусков, покупка газа и т.п.	-	-	-	-
1	05.08	м/н - правая морена лед. Biafo - стоянка Namla	Skardu - машина до Askole (3040м) - правый приток р. Braldu	6.9	3070 3020	+200 -220	1:50
2	06.08	м/н - лед. Biafo - стоянка Baintha	м/н - лед. Biafo - стоянка Mango	14.3	3700 3700	+1000 -320	6:25
3	07.08	м/н - лед. Biafo - стоянка Kargorogo	м/н - лед. Biafo - стоянка Naporo	18.8	4110 4110	+740 -330	6:55
4	08.08	день запаса	м/н - лед. Biafo - стоянка Kargorogo	17.0	4580 4580	+760 -290	6:55
5	09.08	м/н - заброска на слиянии лед. Biafo и Snow Lake - подход под ледопад пер. Khurdopin West	м/н - заброска на м/н - подъем по лед. Snow Lake	10.1	4850 4850	+360 -90	5:00
6	10.08	м/н - радиальный выход на пер. "SnowLake-SimGang", 1Б, п/п, 5700м	м/н - подход под ледопад пер. Khurdopin West - полудневка	5.4	5120 5120	+280 -10	3:00
7	11.08	м/н - седловина пер. Khurdopin West, 2Б*, 5760м	м/н - плато пер. Khurdopin West, 3А, 5720м	3.0	5680 5680	+600 -40	3:20 + 6:30
8	12.08	м/н - пик 6130м, 2Б, рад., п/п - спуск вдоль ледопада лед. Khurdopin до 4400-4600м	м/н - спуск вдоль ледопада лед. Khurdopin до 5130м - полудневка	5.8	5720 5130	+90 -640	2:30 + 1:40
9	13.08	Дневка	м/н - полудневка - подход к пер. Афанасия Никитина	4.3	5530 5530	+420 -20	3:00
10	14.08	день запаса	м/н - пер. Афанасия Никитина ("Khurdopin - Virjerab"), 2Б, п/п, 6055м - западная ветвь лед. Virjerab	5.3	6060 5770	+560 -320	3:05 + 4:00
11	15.08	м/н - подход к пер. "Khurdopin - Virjerab"	снежный шторм	-	5770	-	-
12	16.08	м/н - пер. "Khurdopin - Virjerab", 2Б*, п/п, 5980м - пер. "Virjerab - Virjerab", 2Б, п/п, 6090м - нунатак перед ледопадом на спуске	снежный шторм	-	5770	-	-
13	17.08	м/н - спуск по ледопаду - подъем на седловину пер. "Virjerab-SimGang"	снежный шторм	-	5770	-	-
14	18.08	м/н - пик 6540м, 3А, рад., п/п - м/н	снежный шторм, после обеда начало подъема к пер. ДТК Норд	0.6	5780 5780	+10	2:00
15	19.08	м/н - пер. "Virjerab-SimGang", 3А, п/п, 5990м - лед. Sim Gang	м/н – пер. ДТК Норд ("Virjerab - Virjerab"), 2А*, 6055м, п/п – верхний цирк перевала	2.2	6050 5990	+320 -110	7:30
16	20.08	м/н - спуск до заброски у слияния лед. Snow Lake и Biafo	м/н – прохождение ледопада - вост. ветвь лед. Virjerab	4.2	5990 5380	+60 -670	6:50
17	21.08	день запаса	м/н – подъем в верхний цирк пер. Крузенштерна	3.8	5900 5900	+540 -20	6:10
18	22.08	Дневка	м/н - пер. Крузенштерна ("Virjerab-SimGang"), 2Б, п/п, 5965м - лед. Sim Gang	7.3	5960 5140	+120 -880	3:55 + 4:25
19	23.08	м/н - подход под пер. Solu La	м/н - спуск до заброски на стоянке Kargorogo – полудневка	15.1	5140 4580	+120 -680	5:55
20	24.08	м/н - пер. Solu La, 3А, п/п, 5540м – верхний цирк перевала	полудневка - подход под пер. Solu La	6.2	4820 4820	+300 -60	2:40
21	25.08	м/н – ледопад на лед. Solu - кош Sugulu - озеро у коша Pakhora	м/н - пер. Solu La, 3А, п/п, 5375м – верхний цирк перевала	2.5	5370 5260	+530 -90	3:20 + 7:00

22	26.08	день запаса	м/н – ледопад на лед. Solu - кош Dabadas	10.3	5260 3850	+130 -1540	8:25
23	27.08	день запаса	м/н – спуск по лед. Solu и вдоль реки Berelter до ее предпоследнего правого притока	11.2	3850 3170	+380 -1060	4:15
24	28.08	м/н - кош Dabadas - пос. Bisil - машина в Skardu	м/н - пос. Bisil – переправа через р. Basha - машина в Skardu	7.6	3170 2650	+230 -750	2:20
-	29.08	Skardu - Исламабад	Skardu - Исламабад	-	-	-	-
-	30.08	день запаса	осмотр Исламабада	-	-	-	-
-	31.08	Исламабад - Москва	Исламабад - Москва	-	-	-	-

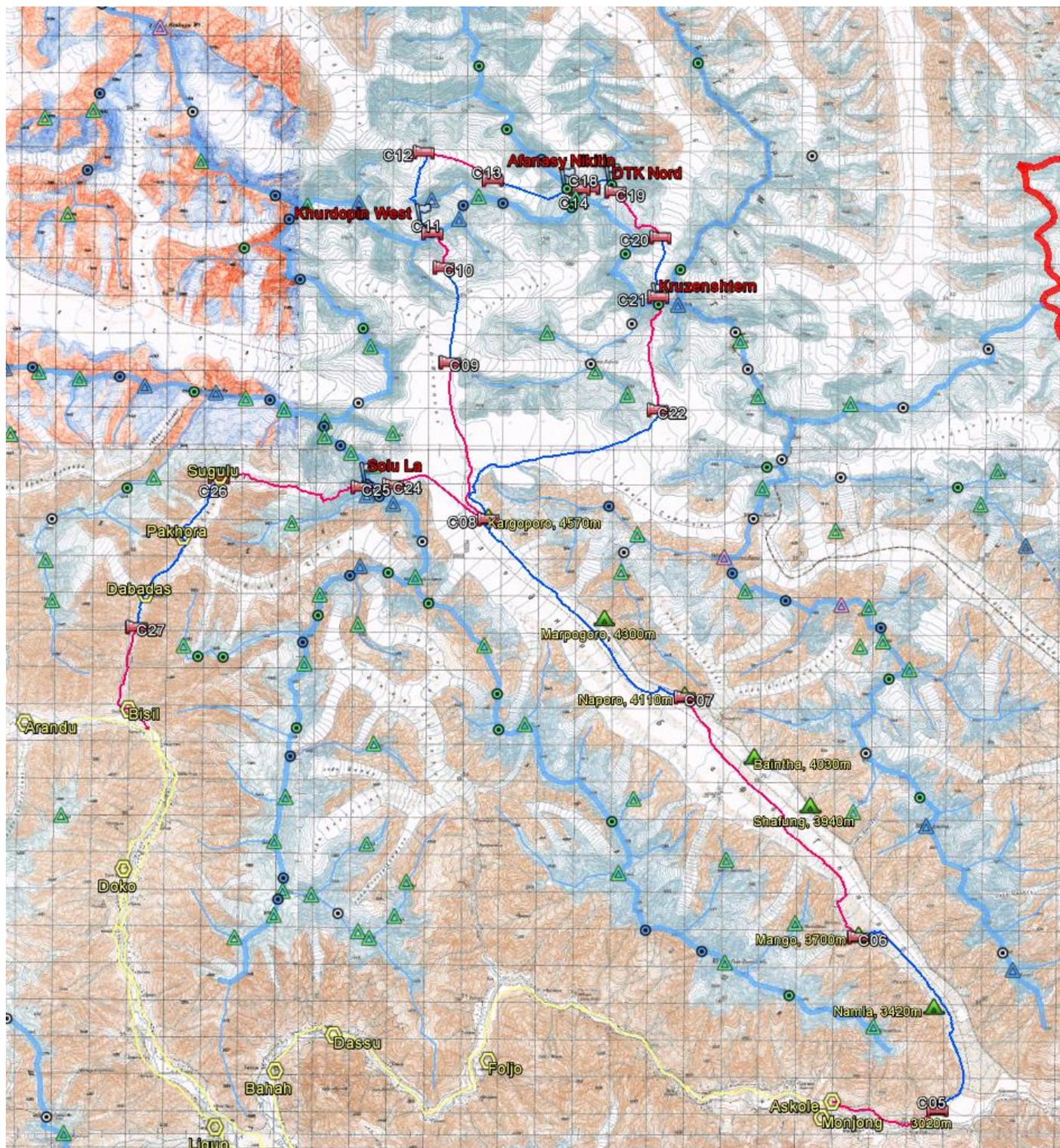
Отклонения пройденного маршрута от заявленного:

1. Отказались от радиального акклиматизационного выхода на перевал "SnowLake-SimGang" (1Б, п/п, 5700м). По факту с ледника Snow Lake он выглядел не на 1Б (оценка по 3D-модели), а на 2Б, с учетом того, что до него еще надо было пройти 11-12км в одну сторону, успеть это за 1 день было нереально. Вместо радиального выхода сделали полудневку, чтобы не спешить с набором высоты.
2. Отказались от радиального восхождения на пик 6130м (2Б, п/п) с седловины перевала Khurdopin West. Подъем на перевал оказался напряженнее и сложнее запланированного (5 веревок вместо 1), на седловину поднялись к заходу солнца, а радиальное восхождение на следующее утро требовало ранний выход и еще полдня сложной работы. Решили не рисковать акклиматизацией и нормально выспаться и отдохнуть.
3. Отказались от восхождения на пик 6540м (3А, п/п) с седловины перевала Крузенштерна ("Virjerab-SimGang"). Желание было, погода и маршрут на вершину позволяли сделать восхождение, но к этому времени мы отставали на 3 дня от графика из-за отсидки в снежный шторм и последующей тропежки по глубокому снегу. К сожалению, восхождением пришлось пожертвовать, чтобы хоть немного нагнать график.
4. В маршрутке на дни запаса 27-28 августа у нас на всякий случай были записаны два варианта радиальных восхождений из долины Solu (на тот случай, если после прохождения перевала Solu La у нас останется 2 или более дней запаса и желание сделать еще одно восхождение). Дней запаса в итоге не осталось (см. предыдущий пункт) и бонусное восхождение автоматически отменилось.

Высотный график маршрута:



Схема маршрута

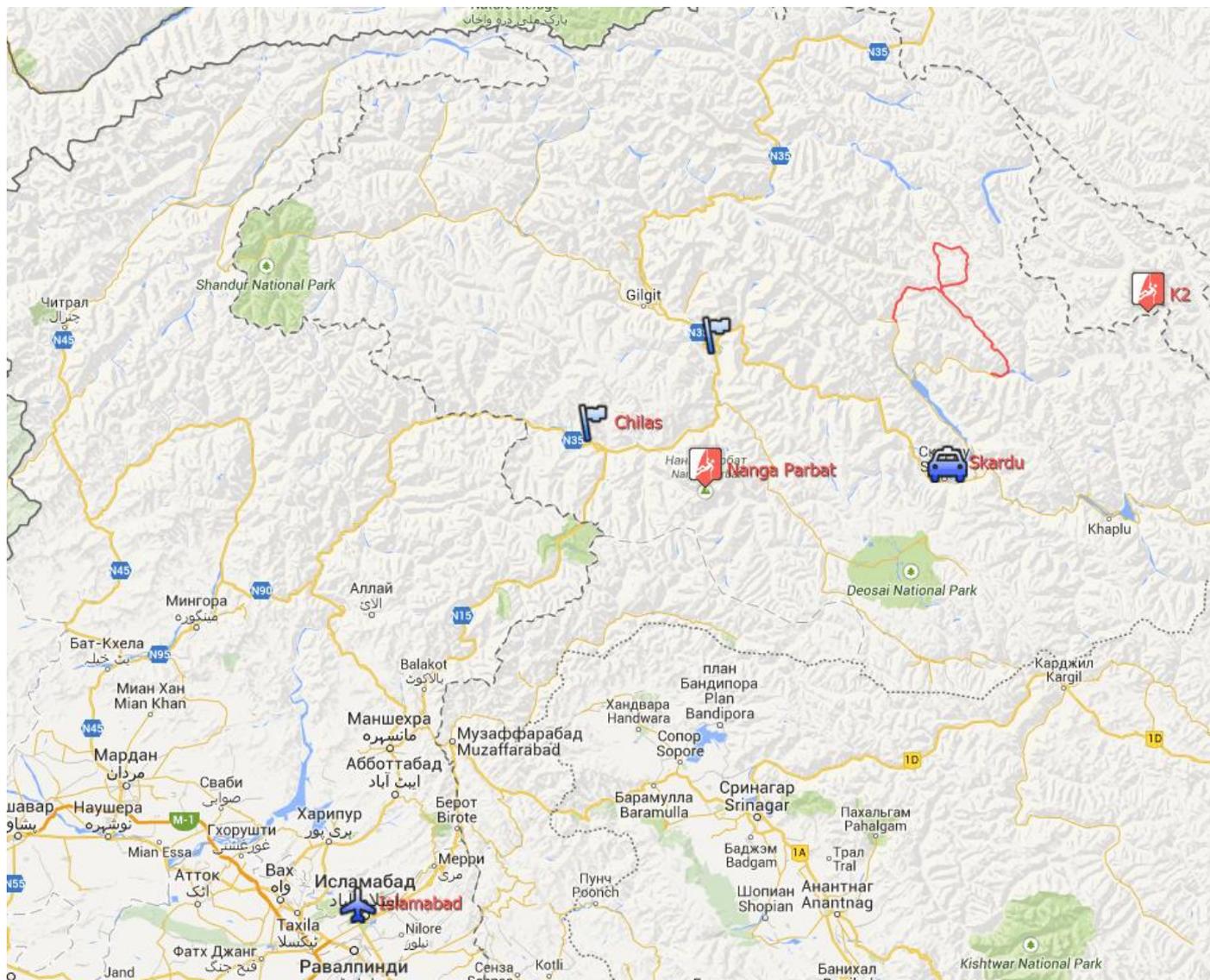


Нитку маршрута также можно загрузить в виде файла [route.kml](#) для Google Earth. Все фотографии в отчете имеют геопривязку, их можно посмотреть в Google Earth (в виде превьюшек фото, расположенных в тех точках на карте, где они были сняты), загрузив файл [photo.kmz](#). Карты и схемы района можно посмотреть в следующем разделе отчета.

Треки с нашего GPS в формате gpx: [заезд на машине](#), [горная часть маршрута](#), [выезд на машине](#), [waypoints](#).

География района, безопасность и местные жители

Горы на севере Пакистана разделены на три больших района рекой Инд (Hindus) и ее правым притоком Gilgit (который в месте слияния с Индом почти не отличается от него по масштабам). Точка слияния отмечена на карте флажком без подписи. По долинам этих рек проложены ключевые автодороги района. От Исламабада через Chilas до точки слияния Инда и Gilgit и далее вверх по Gilgit и затем через перевал в Китай проходит Karakorum Highway (ККН). От точки слияния вверх по Инду ведет ответвление ККН до города Skardu.



На пакистанских картах горный район между Индом и Gilgit называется Каракорум, к югу от Инда – Гималаи, к западу от Gilgit – Гиндукуш. Хотя отнесение района к югу от Инда к Гималаям вызывает некоторое сомнение, разделение севера Пакистана на три района действительно актуально и ниже мы будем использовать для них пакистанские «имена».

Каракорум – наиболее высокий горный район в Пакистане. Именно там расположены восьмьютысячники K2, Broad Peak и Gasherbrum. Также там находятся многие из известных (и не очень известных) семьютысячников и множество шестьютысячников (в том числе тех, на которых еще никто не был). Именно в этом районе проходил наш поход, нитка маршрута отмечена на обзорной карте красным цветом. В районе хорошо развит экспедиционный альпинизм, также достаточно популярным является треккинг по ледникам Baltoro, Biafo и Hispar. Но по сравнению с непальскими и индийскими Гималаями альпинистов и треккеров здесь совсем мало. Про категорийные горные походы в этом районе нам ничего не известно, скорее всего, мы были первопроходцами.

В пакистанских Гималаях единственной большой вершиной является Nanga Parbat. Кроме небольшого хребта с восьмьютысячником Nanga Parbat в центре, а также высоких гор рядом с границей с Китаем, почти весь район представляет собой высокогорные плато и относительно невысокие бесснежные горы. Район потенциально хорош для пешего и велосипедного туризма, но для горного туризма подходит плохо (район Nanga Parbat слишком компактный, а высокогорный район рядом с границей имеет сложную логистику и находится в погранзоне).

В Гиндукуше нет восьмьютысячников, но присутствует заметное количество семьютысячников. Этот район на порядок менее посещаемый и исследованный, чем Каракорум.

Карты

- Километровки Генштаба [I43-007](#), [I43-008](#), [I43-140](#), а также все листы по Каракоруму в формате для Google Earth: [soviet_topomap.kmz](#)
- Неплохая польская хребтовка (автор Jerzy Wala): [лист 1](#) и [лист 2](#)
- Карты на основе спутниковых снимков с сайта [himalaya-info.org](#) (автор Gunter Seyfferth): лист [Karakorum Center](#), а также все листы по Каракоруму в формате для Google Earth: [hymalaya-info.kmz](#)

Кроме этого нами в программе Google Earth была нарисована своя хребтовка: [pakistan.kml](#). Данная карта содержит 363 вершины (с информацией о названиях, высоте и о том, были ли успешные восхождения) и 243 перевала (с информацией о названиях, высоте и о фактах прохождения перевалов). Информация была взята из разных источников, которые иногда противоречили друг другу. Перевалы (за исключением редких случаев пройденных перевалов) были нанесены на карту исходя из логичности тех или иных понижений в гребнях. Для всех перевалов предложена ориентировочная категория трудности на основе крутизны и протяженности перевальных взлетов, но следует учесть, что это очень примерная оценка и может служить только для того, чтобы можно было отличить, скажем, 1Б от 2Б при первичном выборе маршрута. Хребты рисовались на основе 3D-моделей спутников SRTM и ASTER, на их же основе определялись и высоты перевалов. Высоты вершин брались из тех же источников, что и их названия.

Безопасность

Популярной точкой зрения является мнение, что Пакистан – такая же опасная страна, как и Афганистан. Конечно, на основании только одной поездки исчерпывающее исследование этого аспекта путешествий провести сложно, да и обстановка в стране может со временем меняться. Но мы считаем, что при правильном выборе мест для посещения Пакистан является достаточно безопасной страной уровня нашей Средней Азии и вполне может быть рекомендован для походов и восхождений.

В Исламабаде на постах на дорогах полиция не останавливает, по улицам патрули не ходят, так что там никакого общения у нас с представителями власти не было. По телевизору показывали, что во время нашего пребывания в стране Исламабаде проходили демонстрации и волнения. Мы день гуляли по Исламабаду, но не видели ни одного протестующего, вероятно СМИ как всегда все преувеличили. Пару раз в год в прессе появляются сообщения о терактах, которые одни пакистанцы осуществили против других пакистанцев. Вероятность случайно оказаться в «неправильном» месте небольшая, но чтобы ее еще уменьшить, рекомендуем не посещать в крупных городах места скопления местных жителей (тем более что делать в таких местах все равно нечего).

По стране естественно лучше перемещаться не общественным транспортом, а на заказных машинах. На участке Karakorum Highway вдоль Инда (где он идет относительно недалеко от спорной границы с Индией) много полицейских блокпостов, власти опасаются пограничных конфликтов. На каждом блокпосту наш водитель сдавал распечатку списка группы. На нескольких постах по дороге туда к нам в машину подсаживали автоматчика, который ехал с нами до следующего поста. Никаких проблем при общении с полицией не было, все доброжелательные и беспокоятся, как бы «с дорогими иностранцами чего не случилось».

Что касается безопасности в горах, то ситуация существенно различается в разных горных районах. В Каракоруме (как в городе Skardu, так и в горах) никаких эксцессов ни разу не было. Район безопасный за счет своей труднодоступности и малого количества местных жителей. Во время нашего похода мы встречали местных жителей только 2.5 дня в конце похода. Каракорум граничит с Китаем, с которым у Пакистана отличные отношения. Чтобы добраться до базового лагеря K2 или до других популярных мест потенциальным злоумышленникам нужно или много дней идти в кошках по ледникам, или преодолевать ледовые 2А-3А.

Пакистанские Гималаи находится в приграничной с Индией зоне на спорной территории. Простые подъезды и базовый лагерь Nanga Parbat на траве, который легко достигим без специальных горных навыков. Именно там произошло известное нападение террористов на альпинистов. После теракта меры безопасности на ККН сильно ужесточили, вряд ли подобное повторится. Но, как мы писали выше, район Nanga Parbat слишком изолированный и компактный и плохо подходит для горных походов.

В Гиндукуше вполне можно ходить походы, начинающиеся и заканчивающиеся на Karakorum Highway и использующие в качестве базового города Gilgit. Но слишком далеко на запад или север от ККН забираться не стоит - это уже будет слишком близко к границе с Афганистаном. Зона пуштунских племен – небезопасное место не только с точки зрения прессы, но и по советам самих пакистанцев.

Местные жители

В городах никакого негатива от местных жителей не было. На нас, конечно, обращали внимание, но при этом не подходили общаться, а к Ане никто не приставал по поводу того, что она ходила без платка и в майке (местные женщины ходят исключительно в хиджабах). В городах мы свободно ходили самостоятельно без сопровождения представителей турфирмы.

Из Askole начинаются все экспедиции к восьмимысячникам, а также трекинги к базовому лагерю K2 и по ледникам Biafo и Hispar. Поселок активно посещается иностранцами, что наложило отпечаток на местных жителей. Они стремятся предложить услуги за деньги, настаивают на чаевых и пытаются обмануть по мелочи (так, например, на местных весах наш груз показал вес заметно больше истинного, после чего потребовалось платить за дополнительного портера). Задерживаться в Askole не стоит, а при общении с местными проявлять бдительность и настойчивость.

В долине Solu местные жители доброжелательные, гостеприимные, не навязчивые, денег не просят, в общем, не испорчены цивилизацией :). В Sugulu нас угостили местным чаем и приглашали переночевать, в Bisil накормили обедом. Женщины с чужими людьми не общаются и в сельской местности закрывают лицо платком при встрече. Дети, как и везде в мире, очень любопытные, но при этом не подходят близко и не пытаются потрогать снаряжение. Английский язык никто не знает (нам встретился только один пакистанец в поселке Bisil, который немного знал английский), но нам вполне удалось пообщаться с помощью жестов.

Мечетей в стране очень много, жители явно религиозные, но при этом никто нас за ислам не агитировал, никакие претензии не высказывал и вообще не поднимал в разговорах тему религии.

Ниже приведен ряд портретов местных жителей, чтобы в отчете кроме общих фраз можно было посмотреть и на реальных людей со своими характерами.



IMG_1877. Пастухи в коше Sugulu.



IMG_1878. Бригадир пастухов в коше Sugulu.



IMG_1983. Водитель машины от турфирмы.



IMG_2019. Механик в деревенском автосервисе.



IMG_2016. Девушка на улице в поселке.



IMG_2012. Юный зритель

Логистика, формальности и финансы

Если коротко, то полная стоимость похода (включая продукты, визы и прочие расходы «в цивилизации») составила около \$2000 на человека. Основные расходы – транспортные и на оплату услуг турфирмы. Для группы с большим числом участников и маршрутом, для которого не требуются гид и портеры, стоимость похода может заметно уменьшиться.

Турфирма

Для обеспечения логистики мы использовали услуги местной компании [Blue Sky Treks & Tours](#), которую мы можем рекомендовать с некоторыми оговорками. Контактное лицо - Гулам Мухаммед (ghulam_bluskytours@yahoo.com). Качество переписки по Email – на «четверку»: ответные письма приходили через несколько дней, на несколько вопросов в нашем письме обычно приходил ответ только на один, остальные вопросы приходилось задавать заново. Но, в принципе ответы на наши вопросы мы в итоге получили и обо всех услугах договорились. На месте выяснилось, что появился еще ряд услуг, которые тоже надо оплатить (например, стоимость еды гида), про некоторые нам заранее было сказано, что они могут понадобиться, а могут и не понадобиться (например, увеличение стоимости джипа при возникновении завалов на дороге). На каждую из дополнительных услуг нам было представлено логичное объяснение необходимости услуги. Все расчеты делались на месте в наличных долларах. Рекомендуем взять с собой деньги с запасом в расчете на такие исходно не запланированные услуги, а также на чаевые. По качеству выполнения услуг к Blue Sky Treks & Tours у нас претензий нет – все делалось вовремя (что является отдельным достижением для Азии) и в том объеме, который мы заказывали. С другими фирмами мы не общались, поэтому не можем сказать, насколько Blue Sky Treks & Tours хуже или лучше остальных.

Визы и пермиты

Для оформления визы в Пакистан требуются два основных документа – письмо от принимающей стороны (турфирмы, которая будет обеспечивать вашу логистику) и 120\$ наличными. Вот [список](#) всех необходимых документов и [анкета](#) на визу. Очереди в посольстве нет, вопросы практически не задают, визу оформляют за неделю, проблем с выдачей визы ни у кого из нас не было. Российские пограничники потом обращают внимание на пакистанскую визу и спрашивают про цель посещения страны (ответ «альпинизм» их вполне устраивает).

В зависимости от того, какие долины в Каракоруме вы будете посещать, вам может потребоваться пермит. Он нужен для посещения Restricted Zone, для посещения Open Zone никаких дополнительных документов не требуется. Какие ледники относятся к Restricted Zone, можно посмотреть в [этом документе](#). Фактически Restricted Zone – это зона вдоль границ Пакистана с Китаем и Индией. Пермит должен оформляться заранее в Исламабаде. Мы специально построили наш маршрут так, чтобы пермит нам не требовался. В принципе, если заходить в Restricted Zone не по маршруту треккинга к K2 и не подходить совсем близко к границе, то скорее всего вы не встретите никого, кто захочет проверить ваш пермит. На выходе из Askole к нам подошли какие-то непонятные товарищи, которые хотели оплаты наличными за сам факт треккинга. Мы им объяснили, что не планируем заходить в Restricted Zone, заполнили анкеты, в которых указали наш маршрут, и платить отказались.

Кроме того, на дороге в Askole находится блокпост военных/пограничников. Для того, чтобы машину пропустили через этот блокпост, необходимо разрешение, которое оформляется в Skardu. При получении разрешения военные нам поставили условие, что с группой должен быть гид от турфирмы. В итоге нам пришлось взять гида, который сопровождал нас первые 4 дня, а затем вместе со своим личным портером дожидался нас на стоянке Kargorogo, где мы оставили заброску. Если начинать маршрут в другой долине, то разрешение, вероятно, не потребуется (по крайней мере, на дороге из Bisil в Skardu никаких блокпостов не было). Вопрос общения с военными стоит заранее обговорить с турфирмой – наша фирма заранее нас предупредила про этот момент.

Страховка и залог за вертолет

Эвакуацию вертолетом (единственно возможный вариант спасработ) осуществляют только военные. Обратиться напрямую к военным за эвакуацией нельзя, роль единственного посредника выполняет компания [Askari Aviation](#). На сайте компании подробно расписаны стоимости и условия применения различных вертолетов. Эвакуация вертолетом возможно только в случае предварительной передачи компании залога в 10000\$. Наличие страховки при этом не является основанием для вылета вертолета. Схема работы Askari Aviation следующая: клиент перед отъездом в горы оставляет залог, в случае возникновения необходимости эвакуации клиента стоимость вертолета удерживается из суммы залога, а затем клиент после завершения спасработ сам требует со страховой компании компенсации удержанной у него стоимости вертолета. В том случае, если спасработы не потребовали, залог возвращается за вычетом 300\$. Мы оставили залог в 10000\$ наличным в Askari Aviation, передав деньги через нашу турфирму (в ночь нашего прилета в Исламабад офис Askari Aviation был закрыт). Вертолет нам не потребовался, и нам вернули наш залог за вычетом 300\$. Страховку оформляли в страховой компании Согласие, сервисная компания - "Савитар Групп", опыт спасработ в Пакистане по их словам у них был. Стоимость – 3760р с человека. Страховка не потребовалась, так что ничего о качестве работы страховой компании сказать не можем.

Москва - Исламабад

Летели авиакомпанией Qatar Airways с пересадкой в Дохе. Билеты покупали за 5 месяцев до похода за 643 евро с человека, ближе к походу билеты подорожали. В качестве альтернативы был вариант Turkish Airways с пересадкой в Стамбуле, но у турок была очень неудобная стыковка и рейсы не во все дни, что привело бы к потере пары ходовых дней. Кроме того, важным преимуществом Qatar Airways было то, что они предоставили 30+7кг бесплатного багажа, что позволило привезти всю продуктовую раскладку самолетом из Москвы. Никаких проблем при перелете не было.

Обмен денег

Везти с собой деньги нужно в долларах, оптимальный курс обмена - в аэропорту. Мы в суете прилета доллары не поменяли, в итоге пришлось сначала брать местную валюту в долг у водителя, а потом в Skardu менять через турфирму. Курс был все равно достаточно выгодный, но определенные неудобства были.

Исламабад – Skardu

Перемещение из Исламабада в Skardu и обратно – отдельное сложное мероприятие. Вариант с общественным транспортом (рейсовый автобус) мы исключили сразу – слишком большой риск проблем и потерь времени в пути. Остались два варианта – самолет Pakistan International Airlines и заказная машина от турфирмы.

Самолет хорош тем, что позволяет за час сразу оказаться в Skardu. Билеты можно купить на [сайте авиакомпании](#), два рейса в день. Главный минус такого варианта в том, что рейсы довольно часто отменяются по погодным условиям (и даже если ваш рейс не отменен, то вы можете не улететь из-за того, что на ваше место посадили пассажира с предыдущего рейса, который был отменен). Поэтому не рекомендуется лететь из Skardu в Исламабад, не имея пары дней запаса перед отлетом в Москву. Мы сначала решили лететь самолетом, но столкнулись с неожиданной проблемой – за 5 месяцев до похода билетов Skardu-Исламабад не было совсем, а билеты Исламабад-Skardu закончились после покупки нами трех билетов (по одному билету в дешевой, средней и дорогой категориях). В итоге эти билеты мы сдали и поехали всей группой на машине. Штраф за сдачу билетов был совсем небольшой, но сама процедура – достаточно сложная. Кроме заявки по Email каждому из нас пришлось звонить в авиакомпанию в отдел по работе с клиентами (строго с того номера телефона, который был указан при покупке билета) и объяснять сотрудникам, плохо владеющим английским языком, что мы действительно хотим отказаться от билета.

Маршрут движения на машине зависит от того, какую машину вы выберете, микроавтобус или легковую машину. По более короткой и быстрой дороге может проехать только легковая машина (в которую помещаются два-три человека). Длинная дорога занимает около 24 часов, короткая – часов на 8 меньше. Мы туда и обратно ехали на микроавтобусе (туда на 9-местном, обратно – на 11-местном). Андрей, который после схода с маршрута один возвращался в Исламабад, ехал на легкой машине. Стоимость микроавтобуса составила 595\$ в одну сторону.

За исключением пары часов на остановки, все это время действительно занимает движение по дорогам, в основном по горным серпантинам. Нам предлагали вариант остановиться на ночь в городе Chilas, но мы настояли на том, что мы едем без остановок до Skardu. Сменного водителя не было, водитель сидел за рулем все 24 часа. Кроме водителя с нами ехал представитель турфирмы. В пути нашу машину регулярно останавливали на блокпостах, на каждом из них представитель турфирмы оставлял официальный список нашей группы. На одном из блокпостов нас дополнительно сфотографировали и занесли в базу на компьютере. Ели мы в ресторанах при гостиницах, а также в придорожных столовых, качество еды вполне нормальное, проблем не было. Спали (с переменных успехом) прямо во время движения. Мероприятие было достаточно утомительным, но отличалось красивыми видами из окна машины и позволило посмотреть страну изнутри.

Пребывание в Skardu

Мы останавливались в гостинице Dewane Khas, бронировали через турфирму. Гостиница по местным меркам довольно дорогая, 20\$ за двухместный номер. Мы остались довольны, несмотря на некоторые странности (типа одного полотенца на двоих в номере). Большим достоинством гостиницы является наличие своего ресторана на первом этаже. Цены в ресторане достаточно скромные, праздничный ужин после похода обошелся порядка 20\$ с человека, выбор блюд в меню большой. В городе смотреть особо нечего, сувениры в магазинах есть, но мы ничего не купили. Есть несколько outdoor магазинов, в которых продается новое и б/у снаряжение, но ассортимент на порядок хуже того, чем в магазинах в Непале.

Заброска в горы

Для заброски/выброски использовали джипы от турфирмы. В один джип помещается 2-3 человека, стоимость джипа 100\$. В том случае, если на дороге завал, необходимо пересечь его пешком, а на другой стороне сесть в другой джип, за что придется доплатить (20-50\$). Местные жители не спешат ремонтировать дорогу, так как завалы являются для них дополнительной возможностью заработка. Дорога по левому берегу реки Shigar и по долине реки Braldu (заезд в Askole) местами очень плохая, даже хороший джип преодолевает ее с трудом. Дорога по правому берегу Shigar заметно лучше, но все равно требует полноприводной машины.

Гид

Как мы уже писали выше, ради разрешения от военных, мы взяли гида. Фактически он функции гида не выполнял, дошел с нами до стоянки Kargorogo, там сидел в ожидании того, когда мы закончим основное кольцо, а затем ушел вниз по леднику Biafo. Расходы на гида состояли из стоимости услуг самого гида (за каждый день его пребывания в горах), стоимости его персонального портера, стоимости еды для гида и портера (еду и топливо для печки он закупал сам, нам только сообщил стоимость), стоимости джипа, на котором гид с портером возвращались из Askole, и чаевых для гида и портера.

Портеры

Для транспортировки нашей заброски в верховья ледника Biafo мы нанимали портеров, которые шли вместе с нами, а затем самостоятельно вернулись назад в Askole. Один портер может нести 15-20кг груза. Мы через гида наняли в Askole 5 портеров, фактически нам предоставили двух портеров и трех лошадей :). При взвешивании нашей заброски ее вес был существенно завышен местным безменом. Портеры английского не знали, и все общение с ними было через гида. После возвращения в Askole портеры настойчиво требовали у

Андрея чаевые (Андрей после схода с маршрута спустился вместе с портерами в Askole). Суммарные расходы на гида и портеров составили у нас 1000\$.

Осмотр Исламабада

Последний день нашего пребывания в Пакистане был зарезервирован в нашем плане как день запаса на случай транспортных проблем при возвращении из Skardu. Никаких проблем не возникло, «лишний» день мы потратили на осмотр Исламабада. Как и предполагалось, смотреть там особо нечего – город достаточно новый и не содержит архитектурных и иных достопримечательностей. Из интересных объектов рекомендуем посетить National Monument, откуда открывается красивый вид на город. Сувениры для туристов в городе практически не продаются. Стоимость гостиниц раза в полтора выше, чем в Skardu. В той гостинице, в которую мы исходно приехали по рекомендации турфирмы, мест не оказалось, в итоге мы остановились в другой гостинице неподалеку от первой.



IMG_2051. Встречный грузовик с местным «тюнингом»



IMG_2052. Мост через Инд.



IMG_2069. Karakorum Highway на закате.

Климат и погода

Каракорум расположен достаточно далеко от Индийского океана, поэтому влияние муссона практически не оказывает влияния на его климат и оптимальным периодом для посещения гор считается июнь-август. Впрочем, в некоторых источниках также рекомендуют и апрель-май или сентябрь-ноябрь, которые более характерны для Гималаев. Зимой в Каракоруме холодно и много снега, встречается много упоминаний о классических лыжных походах.

В целом климат засушливый с небольшим количеством осадков. Снеговая линия в конце лета находится на высоте около 5000м. В диапазоне 3000-5000м горы очень напоминают Фаны: хвойная растительность отсутствует, лиственные леса встречаются только в виде небольших островков, преобладают кустарники и трава. Ниже 3000м – песчаные и глинистые пустыни и полупустыни, растительность есть только по берегам небольших речек и вокруг ирригационных каналов.

Погода в целом отличается стабильностью: в течение нескольких дней подряд она либо стабильно хорошая, либо стабильно плохая :). Резкие изменения погоды не характерны. Во время нашего похода мы попали в затяжной снежный шторм на 4 суток, но тот циклон оказал влияние по всей Средней Азии и, скорее всего, был все-таки нестандартным событием. Все остальные дни погода не препятствовала нашим планам, хотя и не всегда была хорошей. Отдельно стоит отметить район ледника Snow Lake, который является «островком» хорошей погоды. Интересно было наблюдать, как облака, движущиеся с запада, обходят Snow Lake, оставляя над ним ясное небо. Конечно, и там случалось затянутое облаками небо, но гораздо реже, чем в других местах.

Перед походом мы долго думали, стоит ли брать с собой снегоступы. Чужие фотографии со Snow Lake с малым количеством снега убедили нас не брать снегоступы. Но в итоге мы очень жалели об их отсутствии после того, как во время снежного шторма выпало более полутора метров свежего снега. Другим группам мы в итоге советуем брать снегоступы, если заметные участки их походов будут проходить на высоте 6000м и выше. На высотах в районе 5500м снега действительно немного и снегоступы не нужны. Снеговая линия в августе находится в районе высоты 4600м.

Дневные регулярные изменения погоды в виде послеобеденных осадков полностью отсутствуют. В 12-14 часов дня очень солнечно и жарко и нам часто приходилось делать «сиесту» даже на высотах 5500-6000м. Наиболее холодным временем суток традиционно является последний час перед рассветом. Рекордными отрицательными температурами за время похода были -18 «на улице» и -16 на следующую ночь внутри палатки.

Наблюдения за погодой

Мы брали с собой цифровую метеостанцию, которая автоматически записывала температуру каждый час и хранила в памяти последние 24 измерения. Мы старались не забывать переписывать показания метеостанции в блокнот, а также регистрировали осадки и, иногда, облачность и скорость ветра (последнюю также измеряли метеостанцией). В приведенных ниже результатах наблюдений следует с осторожностью относиться к зарегистрированным дневным температурам выше +5 градусов во время нахождения на закрытых ледниках. Хотя мы старались не допускать нагрева метеостанции прямыми солнечными лучами (она обычно находилась в кармане фотосумки руководителя), но дневное солнце нагревало и через защиту от него. Так, например, во время подъема на перевал Khurdopin, хотя снег и немного раскис на солнце, но реальная температура в тени была, конечно, не +37, как показала метеостанция, а 0..+5.

часы	5.08	6.08	7.08	8.08	9.08	10.08	11.08	12.08	13.08	14.08	15.08
00		13	4,2	8,9	9,1	-2,5		-8,3	-0,7		-7,2
01		13,4	4	9,2	8,7	-3,2		-8,5	-1,2		-7,1
02		12,9	4,4	8,4	8,5	-2,8	-2	-8,8	-0,8		-7,6
03		12,2	3,9	7,9	8,1	-2,7	-4	-9,4	-2,2		-8,2
04		11,2	3,4	7,4	7,9 ясно	-2,8	-4,2	-9,6	-1,4		-4,9
05		11,8	3,4 ясно, светло	6,7 высокая облачность	6,7 пасмурно	-2,3	-3,8	-9,6	-2,6		-5,3 снег до конца дня
06		11,3 обл. 70%	5	6,7 высокая облачность	5,9 небольшой дождь	-1,6	-2,8	-9,4	-1,5		-4,7
07		16,4	12,9	11,9	5,9 небольшой дождь	2,5 перемен. обл., снег	3,5	0,7	8,5		-0,9
08		20,6	28,3	10,9	5,2	9,9 обл.30%	10,9	5,7	26,4		2,1 ветер 20м/с
09		26,7	20,3	9,2 дождь	8,7 облачно с проясн.	14,7 солнечно	20,7	16,9	32,9		4,1
10		22,2	17,2	10 перемен. обл.	8,6	16,9	19,5	14,7	18,8		7,7
11		32,2	13,8	10,4 дождь с градом	11	26,4	22,6	15,5	26,9		3,5
12		21,3	13,6	10,6 дождь, гроза, ветер 4-5 м/с	14,9	23,2	25,7	17,7	35,5		4,6
13	22	23,3	8,1	7,4 перемен. обл.	14,5	14,1	26,5	20,2	39,7 обл.50%, снеж.круп	18	
14		21,7	13,7 ветер 7- 8 м/с	6,3 перемен. обл.	16,9	26,7	28,2	22,9	23,6	18,6	
15		18,4	12,5	8,3 ветер 5-6 м/с	19,7	10,5	37,2	18,5	19,8	15,3	2,5
16		13,5	12,6	8,4	9,4 облачно, снеж.круп	5,2	27,9	19,1	17,9	9,2	3,7
17		13,7	12,7	8,6 ниже нас снег, гроза	перемен. обл., снеж.круп	0,7	20,5	11,9	10,4	8,3	0
18	29	15,6	15,3 облачно	7,2 дождь с градом	2,7	-1,4	20,4	6	-0,3	2,9	-4,8
19	22,8	15,1	13,7 облачно	8,7	-2,3	-2,6	14,8	-0,6		-1,8	-5,3
20	16,1	8,5	4,8 облачно	8,8	-4,3	2,4	4,1	-0,7		-5,2	-5,7
21	15,1	5,3	10,8 облачно	8,8	-3,6	3,5	-6,9	-1		-4,9	-5,5
22	14	4,6	8,8	9,6	-3,3	2,9	-7,2	-0,6		-5,1	-5,5
23	12,9	4,5	8,9	9,7	-5,3		-8,1	-0,1		-6,1	-5,8

часы	16.08	17.08	18.08	19.08	20.08	21.08	22.08	23.08	24.08	25.08	26.08	27.08	28.08
00	-5,9 снег весь день	-9 снег весь день	-10,3 снег до 13 часов			-10,3	-10,6	-6		-4,1		5,9	весь день ясно
01	-6,1	-9	-10,3			-12,2	-10,8	-4,3		-4		6,1	
02	-5,9	-8,8	-10,1			-12,8	-1,4	-4,9		-3,8		5,8	
03	-6,2	-9	-9,5			-11,9	-12	-4		-3,1		5,3	
04	-6,6	-9,2	-8,9			-12,9	-12,3	-3,5		-4,3		5,4	
05	-6,4	-9,3	-8,5			-12,8	-12,3	-3,5		-4,8		5,1	
06	-5,7	-8,7	-8,9		-14,7	-1,5	-14,3			-1,1		5,6	
07	-4,6	-8,2	-7,3		-12,1	-10	-13,5			4,1		7,7	
08	-0,4	-7,9	-7		8,7	2,9	-10,2			11,2	0,8	8,1	
09	-0,8	-5,8	-1,8		13,7	10,4	-6,8			21,7	6,9	5,9	
10	4,2	-4,4	1,4		19,2	23,5	16,4			26,8	11,4		
11	7	-5,7	2,4		24	28,1	14,7			18,2	13,0	дождь	
12	2,8	-0,5	2		24,2	23,9	22,2			12,1	11,2	дождь	
13	2,2	-5,5	3		17,2	25,1	21			16,4	4,6	дождь	
14	0,2	-3,8	-0,3 перемен. обл.		24,2	25,4	27,7			25,4	4,7	дождь	
15		-2,1	-0,7		22,5	25,0	20,5			21,0	3,1		
16		-6,8	1,5		9,8	23,7	21,2			14,7	5,5		
17	1,7		1,1		2,5	21,0	28,8			14,6 перем. обл.	8,8		
18	0,9		-2,6		-4,5	5,3	17,7			9,5	8,2		
19	2		-5		-8,4	-0,5	4,1			-0,7	6,4		
20	-8		0,5		-9,4	-5,1	-4,8		-1,8	-1,2	6,6		
21	-7,9	-10			-10,2	-7,8	-4,2		-2,5		6,2		
22	-8,6	-10			-8,6	-9,1	-3,8		-3,1		6,2		
23	-8,7	-10,3			-10	-10	-3,7		-3,8		6,1		

Технические описания

Везде, где это не оговаривается специально, понятия «правый» и «левый» даются в орографическом смысле. Все основные веревки в группе - 60м, там, где веревки использовались не на полную длину, это специально оговаривалось. Под ходовым временем понимается чистое ходовое время (за вычетом времени на привалы и разведки). Время прихода на привал замерялось по часам хронометриста или по треку GPS. Время в отчете указано местное (GMT+5). Высоты приведены по GPS, координаты указаны в системе WGS84.

Подъем по леднику Vialfo

5 августа

В 4 утра (еще по темноте) выехали из Skardu в Askole на двух джипах. До поселка Shigar идет хорошая асфальтовая дорога, затем она постепенно становится хуже и превращается в грейдер. После того, как мы проезжаем несколько деревень, дорога становится совсем плохой и джипы с трудом преодолевают селевой вынос. После поворота на восток в долину Braldu остановились на погранзаставе, но задержка была не очень долгой. Дорога опять стала немного лучше. В районе деревни Foljo остановились на завтрак в «кафе» для альпинистов. Отдохнув минут 30, продолжили движение.



IMG_2649. Серпантин на дороге в долине Braldu.

Далее дорога втянулась в конгломератный каньон и опять стала плохой. Вскоре мы уперлись в обвал на дороге длиной пару сотен метров, непроходимый для машин. Он произошел еще пару недель назад, но местные жители не спешили привести дорогу в порядок, так как обвал был для них источником дохода (за 3.5 недели нашего похода дорога не только не была отремонтирована, но и случился еще один обвал).



IMG_2650. Обвал на дороге, вид вниз по течению реки.

Нам пришлось вылезти из машин, перенести все наши рюкзаки и заброску пешком через обвал и нанять на другой стороне обвала новые машины. На преодоление обвала и переговоры было потрачено около часа времени.



DSC_8209. Характер дороги в долине реки Braldu.

Далее дорога была не лучшего качества, но остаток пути, к счастью, прошел без задержек, и в 11 утра мы прибыли в Askole. Всего на дорогу от Skardu до Askole мы потратили 7 часов.



IMG_1126. Центральная площадь в деревне Askole.

На центральной площади в Askole находятся «столовая» и магазин. В магазине ничего полезного не было. У нас опять спросили паспорта, переписали данные в книгу и попросили расписаться. Мы расположились в столовой и самостоятельно приготовили себе обед, пока шли переговоры с портерами и взвешивание груза. Местные весы явно были «подкручены», нам насчитали лишнего портера, на которого пришлось согласиться.

Вышли из Askole в 13:50. Нас в итоге сопровождали: два местных портера, три лошади (по цене портеров), гид от турфирмы (на которого пришлось согласиться, чтобы получить пропуск от военных) и персональный портер гида (тоже от турфирмы).



IMG_2668. Тропа по правому берегу реки Braldu.

Тропа начинается прямо от центральной площади в Askole. За границей поселка растительность почти полностью заканчивается. Температура воздуха комфортная, 22 градуса. После первого перехода сделали привал у ручья (рекомендуем набрать в нем воды, дальше до места ночевки ее не будет).

На следующем привале нас догнали какие-то типы на джипе и потребовали заплатить деньги за трекинг. Требование было незаконным: трекинг в «открытой зоне», где ходили мы, бесплатный, а трекинг в «ограниченной зоне» (например, к базовому лагерю K2) должен официально оплачиваться в Исламабаде. Мы заполнили анкеты, указав в них, что идем вверх по леднику Biafo и в restricted zone заходить не будем, и в вежливой форме платить отказались. После 15-минутных пререканий мы пошли дальше, а «сборщики денег» остались ни с чем.



DSC_8219. Подъем на скальные прижимы по тропе.



DSC_8220. Вид на слияние рек Brahdal и Biafo.

Перед впадением в Braldu реки с ледника Biafo тропа круто поднялась на скальные прижимы и почти сразу спустилась опять вниз. В 400м выше точки слияния тропа раздвоилась. Тем, кто планирует подниматься вверх по леднику Baltoro к K2 и Broad Peak следует здесь перейти Biafo по мосту и идти дальше по основной тропе. Мы же продолжили движение по правому берегу Biafo по менее натоптанной тропе.



IMG_1132. Мост через реку Biafo.

Мы сделали еще один привал и за следующий переход дошли до правого притока Braldu. Ручей течет в небольшом конгломератном каньоне, сразу после него среди камней имеется много площадок под палатки (3-4 места хорошие, остальные требуют доработки). Данная стоянка является оптимальной для первого ходового дня, так как следующие пригодное для ночевки место расположено у ледника Biafo в двух переходах от данного места (а первый ходовой день вынужденно короткий из-за долгой заброски из Skardu).



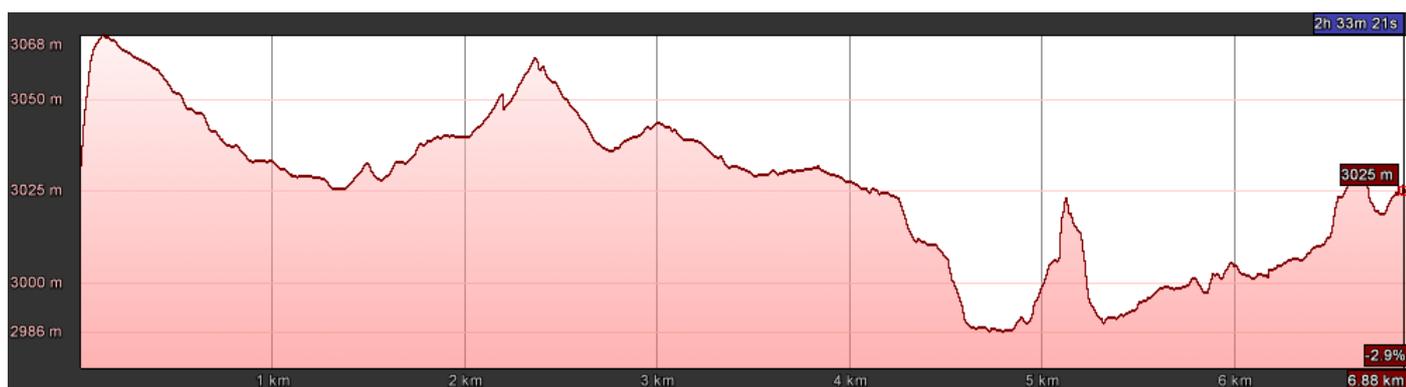
IMG_1133. Пик Choricho, 6756м и перевал в его ЮЗ плече.



DSC_8224. Лагерь на 3020м.



IMG_1138. Вид из лагеря на пик Bullah, 6294м (восхождений не было)



Легли спать в 19-30, ЧХВ в первый ходовой день - 1 час 50 мин.

6 августа

Подъем в 4 утра, выход в 5:50, солнце выглянуло из-за гор в 6:05, на небе 70% облачность. Тропа сначала идет по ровному дну долины, затем поднимается на «перевал» в виде V-образной выемки в гребне, разделяющем долины Braldu и Biafo. За первый переход мы дошли от места лагеря до «перевала» и поднялись на его осыпную седловину. Высота седловины 3034м, набор высоты от лагеря – 110м.



DSC_8226. Путь по долине Braldu к «перевалу» в долину Biafo.



IMG_1139. Вид с седловины «перевала» на нижнюю часть ледника Biafo.



IMG_1140. Вид с седловины на пик 5860 (следующий к северу в гребне после Bullah)



IMG_1141. Вид с седловины на пик Bullah, 6294м.



IMG_1143. Вид с седловины на пик Bakhur Das, 5809м.



IMG_1145. Ледник Vialfo под седловиной перевала.

От седловины «перевала» тропа косым траверсом ушла влево к леднику Vialfo. Под седловиной есть небольшие ледниковые озера и можно расчистить места под палатки. После спуска с перевала мы начали плавный подъем по правобережной морене ледника Vialfo. На третьем и четвертом переходе мы продолжили подъем по тропе по морене.



IMG_1146. Правобережная морена ледника Виафо.



IMG_1149. Вид с морены на юго-запад на седловину «перевала»

В начале пятого перехода прошли потенциальные места под палатки, но за водой в этом месте пришлось бы спускаться на ледник. На середине перехода морена закончилась и перешла в скальные прижимы. Ледник в этом месте поворачивает, на повороте присутствует внушительный ледопад и путь вдоль прижимов по леднику также невозможен. Нам пришлось спуститься с морены и подняться на ровную часть ледника в 200-300м от его края.



IMG_1150. Скальные прижимы и ледопад на повороте ледника Biafo.



IMG_2683. Вид вниз по леднику Biafo на пик Bakhur Das, 5809м.

Ледник зачехленный, но между камней и на более крутых участках – открытый грязный лед. Кошки не требуются, но идти по такой «ноголомке» крайне некомфортно. Тропа не видна, изредка встречаются туры, но в основном ориентирование самостоятельное. Ледник разрезан глубокими трещинами (фото DSC_8241), приходится маневрировать между ними по ледовым гребням. В таком режиме прошли еще два перехода.



IMG_1152. Стоянка Namla (в левой части кадра).

Очередной привал сделали напротив стоянки Namla. Она выглядит достаточно приятно, но мы не рекомендуем ей пользоваться. Для того чтобы попасть на нее с ледника надо преодолеть неприятные зачехленные разломы сначала в одну сторону, а потом в обратную (чтобы продолжить путь по леднику на следующий день). Поэтому лучше идти сразу до стоянки Mango, что мы и сделали.



DSC_8241. Характер ледника выше стоянки Namla.

После еще двух переходов мы остановились на обед в 12:15. Вышли после обеда в 13:50.



DSC_8244. Правый приток ледника Viafo, вытекающий из северного цирка пика Shinlep Bluk.

На втором после обеда переходе прошли мимо еще одного потенциального места для лагеря в устье следующего после Namla правого притока. В этом месте ледник стал более пологим и менее разорванным, жесткая «ноголомка» закончилась.



IMG_1156. Пик Gama Sokha Lumba, 6281м.



DSC_8249. Вид на район стоянки Mango (между двумя правыми притоками)

На четвертом после обеда переходе мы оказались в районе стоянки Mango и начали смещаться к краю ледника. В процессе этого перешли две полосы чистого ледника и сделали привал перед зоной боковых разломов.



DSC_8251. Правый приток ледника Viafo ниже стоянки Mango.



IMG_1157-IMG_1160. Панорама левого борта долины напротив стоянки Mango.



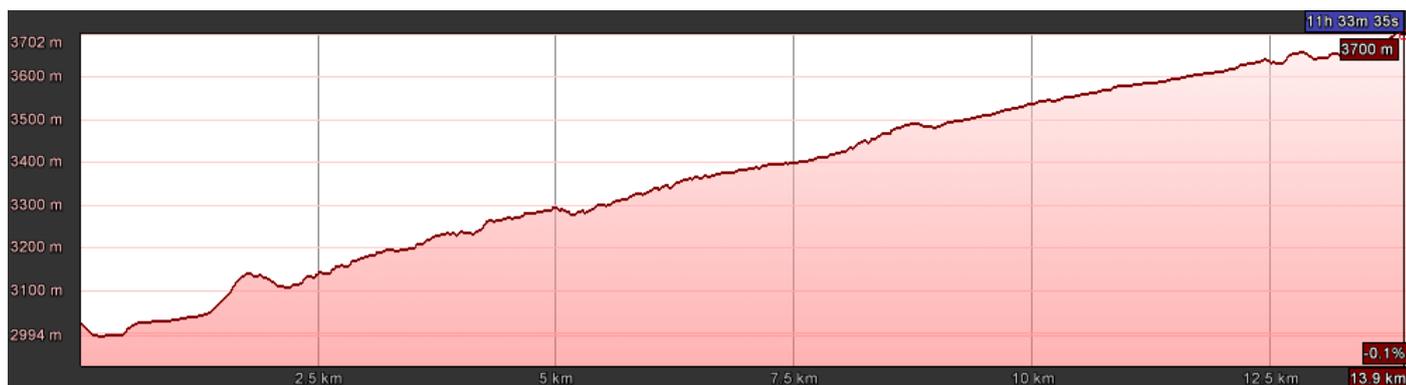
DSC_8253. Вид на зону разломов от боковой морены.

Зона боковых разломов представляла собой лабиринт из ледовых гребней, трещин и мульд, присыпанный камнями. Для поиска пути через него пришлось сделать предварительную разведку. Еще за один переход мы преодолели зону разломов, поднялись на боковую морену и спустились с нее на стоянку Mango в кармане морены.



DSC_8254. Стоянка Mango.

На стоянку пришли в 17:25, мест под палатки неограниченное количество, трава, частичная защита от ветра. Ручьи с чистой водой на стоянке пересохли, за водой пришлось ходить к большой речке с мутной водой.



Суммарный набор высоты – 1км, ЧХВ – 6 часов 25 минут за 14 переходов. День получился напряженным как по общей продолжительности движения, так и по рельефу под ногами.

7 августа

Вышли в 5:55, быстро подошли к верхнему притоку, ограничивающему стоянку Mango.



IMG_1161. Вид со стоянки Mango на пик 5860 (следующий к северу в гребне после Vullah).



IMG_1162. Вид вверх по долине правого притока выше стоянки Mango.



IMG_1165. Переправа через правый приток выше стоянки Mango.

Переправа через речку по камням. Нашли место для переправы чуть выше выхода тропы к реке. Переправа потребовала аккуратности и чувства равновесия, но в итоге удалось перейти по камням, не замочив ноги. После переправы есть место для стоянок и небольшой ручей с хорошей водой. Но накануне мы сюда вряд ли бы добрались – мы уже были уставшие, чтобы сделать еще один переход, а переправа через реку вечером по высокой воде была бы сложнее. Сделали первый привал на полянке с луком и чабрецом.



IMG_1177. Вид на пики Latok 7145м (справа) и Vaintha Brakk, 7285м (слева).



IMG_1178. Вид назад на верхние стоянки Mango.

За следующий переход мы поднялись по «верхним» стоянкам. Эти стоянки, как и «нижние» представляют собой живописные луга с островками кустарника. Но все источники воды на этих стоянках были пересохшими, поэтому мы не рекомендуем их использовать без предварительной разведки. Моренный вал в этом месте сходит на нет, и травянистое плато обрывается к леднику крутым конгломератным склоном.



IMG_1179. Скальные прижимы и ледопад выше стоянки Mango (на заднем плане в правой части кадра пик Dongbar, 6282м, в левой - Chaunpisha, 5351м).

На следующем переходе повторилась история предыдущего дня – удобный путь по тропе завершается скальными прижимами и ледопадом на леднике. Нам пришлось спуститься вниз по конгломератному склону и затем пройти через зону разломов к более «спокойной» части ледника в 200-300м от борта. Лед грязный и можно идти без кошек.



DSC_8262. Спуск по конгломератному склону (вид вниз по леднику).



IMG_1180. Ледопад вдоль правого борта выше стоянки Mango.



DSC_8264. Выход на ровную часть ледника.

Прошли еще переход по леднику, на очередном привале по просьбе Андрея сделали чай.



IMG_1186. Подъем по леднику, на заднем плане Vaintha Brakk, 7285м.



IMG_1187. Вид на ледопад правого борта «в профиль».

На следующем переходе вдоль ледопада правого борта пришлось немного полавировать вокруг трещин, являющихся продолжением ледопада, но проблем это не вызвало.



IMG_1188. Левый приток из цирка к северу от пика Dongbar.



DSC_8271. Вид вниз по леднику Biafo.



IMG_1189. Пик Dongbar, 6282м.



IMG_1190-IMG_1195. Вид вверх по леднику Biafo.



IMG_1196. Пик Vullah, 6294м и пик 5860 (по центру).



IMG_1197. Пик Гама Соха Лумба, 6281м.



DSC_8276. Цирк пика Гама Соха Лумба.



IMG_1199. Цирк пика Gama Sokha Lumba, южная часть (скальный пик слева - Mango Brakk, 5355м).

Следующие два перехода выше ледопада были комфортными относительно чистым льдом и плавным набором высоты.



IMG_1201. Камни на леднике.



IMG_1203. Пик Sokha Lumbu, 5601м (в правой части кадра).



IMG_1204-IMG_1208. Панорама правого борта ледника Biafo (вид вверх по леднику от пика Sokha Lumbu)

После седьмого перехода на леднике опять начинаются трещины, и мы смещаемся вправо по ходу, перебираясь через одну из центральных морен на следующую полосу относительно чистого льда. В 11:50 остановились на обед, вышли после обеда в 13:10.



IMG_1209. Пик 5400 к югу от пика Sokha Lumbu (на переднем плане – отрог Sokha Lumbu).



IMG_1210. Пик Нон Влук, 5364м (в правой части кадра).



IMG_1211. Приток левого борта, последний (при движении на север) перед большим цирком Latok.
На привале после первого послеобеденного перехода температура +10, встречный ветер 7-8 м/с.



IMG_1213-IMG_1215. Северный цирк пика Sokha Lumbu и южный цирк пика Hoh Bluk.



IMG_1216. Южный цирк пика Нох Влук, по центру пик Tongo, 5904м.



IMG_1217-IMG_1219. Цирк пика Ghur, 5794м (в правой части кадра), слева на переднем плане – зеленый отрог пика Нох Влук, по центру безымянный пик, отделяющий цирк Ghur от северного цирка Нох Влук.



IMG_1220. Вид в направлении стоянки Vaintha, на заднем плане северная часть массива Latok.

После третьего перехода пришлось делать разведку. Проблема была том, что положение стоянки Vaintha по фотографиям и рассказам в интернете нам было известно весьма приблизительно. Наш же гид вскоре после выхода на ледник убежал вперед вместе с караваном лошадей и потерялся. С нами оставался только личный портер гида Али, который «путался в показаниях» по поводу места ночевки.



DSC_8292. Устье ледника из цирков Latok Vaintha Brakk и районы стоянок Noporo (левее центра кадра) и Vaintha (за правым краем кадра).

Али в качестве стоянки называл нам то морены ниже левого притока, то морены выше притока. Так как по спутниковым снимкам мы знали, что и там, и там должны быть карманы с местами под палатки, а времени было только 3 часа дня, то мы решили идти к дальним (верхним) стоянкам. Позже (после расспросов гида на следующий день) выяснилось, что верхние стоянки, куда мы пошли, называются Noporo.



DSC_8296. Зона разломов напротив впадения левого притока.

Следующий короткий переход мы шли в направлении стоянок, затем пересекли еще один моренный вал и следующий переход шли в 100-200м от края ледника.



DSC_8298. Перевал между пиками Latok III, 6949м (слева) и Latok V, 6190м.



DSC_8299. Разломы напротив стоянки Нарого, на заднем плане устье ледника из цирков Latok Vaintha Brakk.



IMG_1221. Путь через разломы к борту ледника.

Первая разведка поиска пути через лабиринт разломов, ледовых гребней и озер в мульдах результата не дала. Мы прошли немного выше точки слияния ледника Viafo и его левого притока и провели еще одну разведку, которая оказалась более успешной. За один переход зону разломов преодолеть не удалось, посреди нее сделали очередной привал.



IMG_1222. Стоянка Нарого (у дальнего края озера).

За восьмой после обеда переход приходим, наконец, в 17:55 на стоянку Нарого. Это карман морены с озером у небольшого осыпного выноса Стоянки у северного края озера на траве. Ручья нет, воду брали из озера. Вдоль края воды песчаный «пляж», вода теплая, купались. Гид с караваном так и не нашлись (как потом выяснилось, они остановились на стоянке Vaintha). В итоге они оказались без печки для готовки еды (которая была у портера гида Али), а Али оказался без еды (но мы с ним, конечно, поделились ужином).



ЧХВ – 6 часов 55 минут. Этот день, как и предыдущий, получился напряженным, в этот раз за счет длительного ходового дня и большого километража.

8 августа



IMG_2707. Стоянка Нарого.

Во время первого перехода мы сначала прошли вверх вдоль ледника по карману морены, а затем, когда уперлись в следующее озеро, поднялись на боковую морену и продолжили движение по ней.



DSC_8310. Левобережная боковая морена выше стоянки Нарого, вид вниз по леднику.



IMG_1223. Левобережная боковая морена выше стоянки Нарого, вид вверх по леднику.



DSC_8312. Выход на ледник через зону боковых разломов.

К сожалению, на середине второго перехода приятный путь по гребню морены закончился из-за того, что она оказалась перегорожена скальным гребешком. Нам пришлось выходить на ровную часть ледника через уже традиционную зону разломов. Во время следующего перехода начался слабый дождь, на 5 минут остановились, чтобы надеть куртки. Шли этот и следующий переход под дождем.



DSC_8313. Вид на южный цирк пика Ghur.



DSC_8315. Перевалы в южной части южного цирка пика Ghur.



DSC_8317. Пик Нох Влук, 5364м (в левой части кадра).

На пятом переходе сначала выглянуло солнце, потом опять пошел дождь (в этот раз с мелким градом), но в конце перехода погода все-таки наладилась. Во время следующего перехода мы прошли зону открытых трещин, потребовавшую некоторого маневрирования.



DSC_8323. Восточный отрог пика Ghur.



IMG_1225. Район стоянки Магрогого (точное место стоянки нам, к сожалению, неизвестно).



IMG_1226. Восточный отрог безымянного пика между пиками Pamshe и Sosbun Brakk.

Седьмой переход прошел по ровному, чуть набирающему высоту, ледовому полю, трещины были маленькие, и их почти не приходилось обходить. В конце перехода в 11:55 остановились на обед. Во время обеда мы увидели вдалеке наш караван из лошадей и портеров. Двое остались дожидаться караван, чтобы сообщить гиду о наших планах (дойти до стоянки Kargorogo), остальные вышли с места обеда в 13:15.



IMG_1227. Цирк к северу от пика Uzun Brakk.



DSC_8329. Цирк к северу от пика Ghur.

Первый послеобеденный переход получился длинным (на 1 час) из-за того, что во время него началась гроза, и нам не хотелось останавливаться под дождем.



IMG_1228. Скальные башни пика Uzun Brakk, 6422м и массива к югу от него.



IMG_1229. Скальный зуб в отроге, ограничивающем с севера цирк Uzun Brakk.

Во время второго перехода наконец-то появилось солнце. Проходим мимо впечатляющих скальных башен вдоль левого борта ледника.



IMG_1231. Безымянный двойной пик в восточном отроке пика Ghur (сам Ghur – снежная вершина справа на заднем плане).



IMG_1233. Следующий к северу цирк после цирка пика Uzun Brakk.



IMG_1234. Перевал в южном плече пика Sosbun Brakk.



IMG_1235. Следующий к северу цирк после цирка пика Uzun Brakk.



IMG_1236. Самый северный ледник из левых притоков ледника Viafo.

Следующие два перехода прошли в плавном наборе высоты по леднику.



IMG_1237. Перевал Sokha La крупным планом.



DSC_8340. Перевал Sokha La и пик Sosbun Brakk, 6413м слева от него.

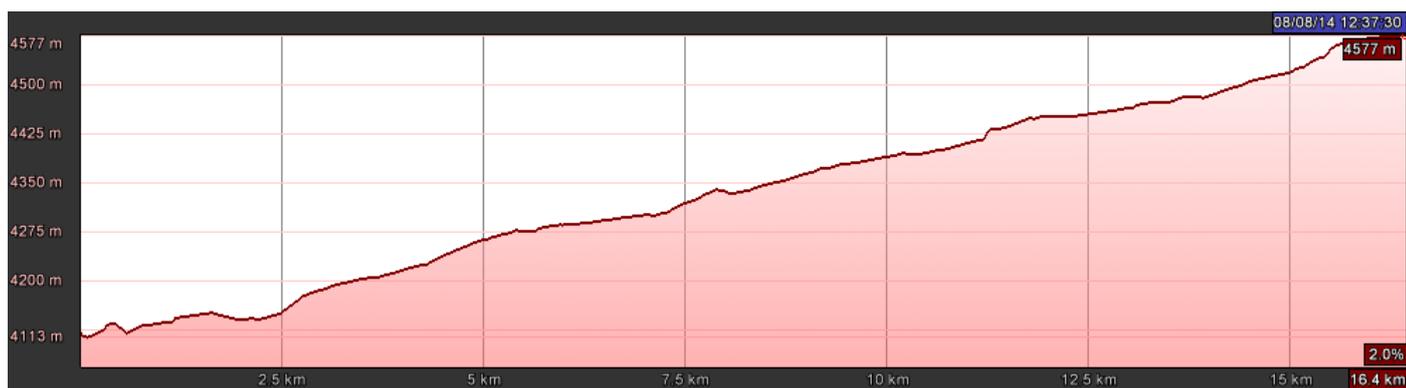
За пятый после обеда переход мы подошли в район перевала Sokha La, который был запасным вариантом к нашему крайнему перевалу в походе.



DSC_8341. Движение к стоянке Kargорого (левее осыпного гребня в самой правой части кадра).

Показался район стоянки Kargорого на левобережной морене ледника Biafo. Последний переход до стоянки прошел в маневрировании между большими открытыми трещинами и замусоренному камнями краю ледника. Сразу после прихода на стоянку начался дождь с градом.

Стоянка представляет собой набор ровных площадок между больших камней на гребне морены. Одну из наших палаток мы поставили прямо на плоской верхушке огромного камня. Стоянка несколько замусорена предыдущими экспедициями, после возвращения на стоянку в конце основного кольца маршрута мы попытались собрать и сжечь хотя бы часть из этого мусора. Вода есть в озерце на леднике в десятке метров ниже уровня стоянки. Вид стоянки Kargорого можно посмотреть на фото DSC_8664 в описании перевала Крузенштерна.



ЧХВ - 6 часов 55 минут, день также получился весьма напряженным.

Итоги

Всего подъем по леднику Biafo занял 3.5 дня (22 часа ЧХВ). Длина этого участка маршрута составила 57км (без учета коэффициента 1.2), суммарный набор высоты – 2700м. Прохождение этого участка быстрее наших 3,5 дней достаточно проблематично, а при отсутствии портеров должно занять 4.5-5 дней.

Перевал Khurdopin West, 5720м, 3А

9 августа

Подъем в 4:00. Собираемся медленно, нужно распределить по людям продукты на основную часть маршрута и еще раз обсудить с гидом срок нашего возвращения и планы на последнюю часть похода. Примерно к 7:00 мы заканчиваем собирать снаряжение и готовимся снимать палатки. В этот момент Андрей, не принимавший в сборах активного участия, говорит, что принял решение, что ему не стоит идти на основную часть похода. Учитывая то, что последние два дня ему дались явно тяжело, а с сегодняшнего дня и высота, и тяжесть рюкзаков только выростут, длительного обсуждения это не вызывает. Оперативно перераспределяем снаряжение и продукты между оставшимися четверья участниками. Думаем, не оставить ли у Андрея палатку-двойку и идти в тройке вчетвером, но Вася все-таки решает, что ему будет удобней жить одному в двойке. Из шести баллонов газа, планировавшихся на основное кольцо, оставляем пять, это решение впоследствии сильно осложнило нам жизнь. Андрей в этот же день собирается идти вниз по Vialo с шерпами, возвращающимися в Askole, и дальше разбираться в цивилизации с обменом билетов и возвращением в Москву. Договариваемся обмениваться информацией смс-ками через наш спутниковый телефон.



DSC_8345. Левый борт ледника Vialo выше стоянки Kargoporo.

Выходим со стоянки в 8:40. Перейдя через гребень боковой морены, выходим на открытый ледник и идем по нему, стараясь не отдаляться от его левого борта. На первых двух переходах крутизна ледника около 10 градусов, попадаются открытые трещины, которые легко обходятся.



IMG_1238. Ледопад на пути подъема к перевалам Solu Hidden и Solu Upper.

Идем отрезками по 20 минут с 10-минутными привалами, привыкая к весу полных рюкзаков. На третьем переходе ледник становится практически плоским, при этом начинают постоянно попадаться широкие трещины, не очевидные под снегом. Примерно в 10:10 останавливаемся и связываемся. Высота 4640. С этого места кажется, что путь вдоль правого борта ледника (ближняя часть фото IMG_1238) может оказаться существенно проще, но потребуются два раза пересечь ледник и не вполне очевидно, что под снегом там тоже не окажется трещин. Поэтому решаем идти прямо, ориентируясь на край центрального хребта Snow Lake.



IMG_1240. Массив пиков Solu.



IMG_1241. Перевал Solu La.



DSC_8354. Зона разломов на слиянии ледников Biafo и Sim Gang (вид назад по пути подъема).



IMG_1242-IMG_1244. Вид вперед (на север), в правой части кадра – отрог, разделяющий Sim Gang и Snow Lake.



IMG_1245. Перевалы Broad Peak (слева) и Solu La (справа)



DSC_8359. Зона разломов на слиянии ледников Biafo и Sim Gang (вид на запад), в правой части кадра – перевал Hispar La, 5080м.

В 10:25 выходим дальше в связках. Пересекаем впадающий слева в ледник Biafo ледник Sim Gang, образующий южную часть Snow Lake. На месте слияния ледник сильно разорван, идем, постоянно лавируя между широкими трещинами. Сначала ситуативно забираем правее по ходу, через два перехода возвращаемся левее. Тропежка несложная, но скорость движения невысокая из-за необходимости постоянно выбирать путь движения. После четырех переходов трещин становится меньше. Идем еще 25 минут и в 13:20 останавливаемся на обед, пройдя примерно 2/3 ширины ледника Sim Gang. Высота 4740.



IMG_1246. Вид на север, по центру кадра – ледопад на входе в цирк, расположенный к западу от цирка перевала Khurdopin West.



IMG_1247. Выход на основную часть ледника Snow Lake.

С обеда выходим в 14:40, продолжаем подъем вдоль левого борта Snow Lake. На этом участке трещин существенно меньше, слой снега толщиной 3-5 см. Идем отрезками по 25 минут с 10-минутными привалами. Через три перехода ровный до этого ледник разделяется на пологие продольные бугры с широкими промоинами между ними.



IMG_1248. Вид с места ночевки на перевал Khurdopin West (видна только седловина, остальное закрыто скальным гребнем на переднем плане).



DSC_8369. Вид с места ночевки на запад (на гребень к северу от перевала Hispar La).



IMG_1253-IMG_1256. Вид с места ночевки на Broad Tower, 6202м (слева) и массив Solu Peak, 6051м (по центру).

Еще два перехода проходим по гребню такого бугра, пытаюсь найти ровный участок для стоянки. В 17:30 находим приемлемое место ночевки на небольшом выполаживании. Чуть правее по ходу в углублении ледника течет ручеек. Высота 4850. Весь день над Snow Lake низкая облачность, после 16:00 даже небольшой туман, но поздно вечером небо практически расчистилось.



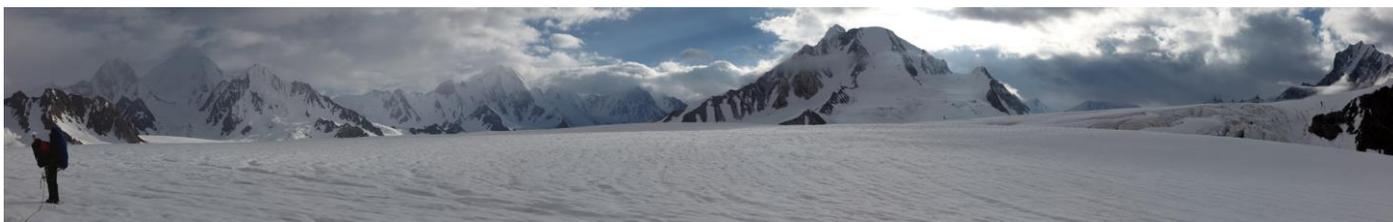
ЧХВ – 5 часов. Ходовой день получился короче, чем планировалось, из-за утреннего перераспределения продуктов и снаряжения. Поэтому до начала перевального взлета Khurdopin West дойти не удалось. Решаем на следующий день отказаться от радиального выхода на акклиматизационный перевал 1Б, так как даже при старте с запланированного места ночевки мероприятие ожидалось достаточно напряженным по времени.

10 августа

Подъем в 4:00, выход в 6:30.



IMG_1257-IMG_1260. Панорама хребта, ограничивающего Snow Lake с севера.



IMG_1261-IMG_1266. Панорама вдоль Snow Lake на северо-восток, пик по центру - Cornice, 5882м.

Продолжаем движение в связках по леднику, держим направление на окончание скального гребня, отделяющего нас от цирка перевала Khurdopin West. Характер рельефа не меняется, ровный пологий ледник без трещин с неглубоким слоем снега.



IMG_1270. Вид на юго-восток на хребет, расположенный между Snow Lake и Sim Gang.



IMG_1271-IMG_1276. Панорама восточной части ледника Snow Lake, по центру кадра – район перевала Khurdopin East.



DSC_8380. Южные отроги гребня, ограничивающего цирк перевала Khurdopin West с запада.

С утра холодно и все затянуто облаками, но примерно в 8 утра небо расчищается и начинает светить солнце.



IMG_1278-IMG_1280. Перевалы северо-западного цирка Snow Lake (в гребне, отходящем на юг от пика Tatu Rutum).



IMG_1281. Пик Лукре Lawa Brakk, 6593м (снежная вершина на заднем плане), перевал по центру – через боковой отрог 6130 и самостоятельного значения не имеет, перевал Khurdopin West – за скальным отрогом в левой части кадра.



IMG_1282-IMG_1284. Панорама восточной части ледника Snow Lake, правее центра кадра – перевал “Virjerab-Snowlake”



IMG_1285. Перевал “Virjerab-Snowlake” крупным планом (запасной перевал к перевалу Крузенштерна в нашем маршруте).



DSC_8385. Вид назад на Snow Lake после поворота в цирк перевала Khurdopin West.

Становится тепло, на привале раздеваемся и мажемся кремом. За четыре перехода к 8:55 доходим до конца скального гребня, отделяющего цирк перевала, и постепенно поворачиваем влево. Высота 5010.



IMG_1286. Перевал Khurdopin West (на фото седловина кажется гораздо ближе, чем она есть на самом деле).



IMG_1287. Пик 6130 (на него было запланировано восхождение по маршруту с обратной стороны).



IMG_1288-IMG_1290. Подход под перевал Khurdopin West (перевал в левой части кадра – через боковой отрог и самостоятельного значения не имеет).

Продолжаем подходить к началу ледопада по пологому леднику.



IMG_1297. Вид на верхнюю половину пути подъема на перевал от места лагеря.



IMG_1299. Пик Cornice, 5882м (слева)



IMG_1300. Скальная башня в боковом хребте к западу от места лагеря.

Скорость движения постепенно снижается, а длительность привалов увеличивается из-за невыносимой жары. Пройдя еще 3 перехода в 11:00 останавливаемся на привал на пологой части ледника, немного не дойдя до начала подъема по ледопаду.



DSC_8394. Лагерь под перевальным взлетом.

В этот день мы собирались подняться еще на 1-2 перехода выше, но, попытавшись через 15 минут выйти с привала, поняли, что вся группа находится на грани теплового удара, и лучше не рисковать. Делаем обед, устанавливаем лагерь и остаемся здесь на полудневку, благо запланированный график маршрута это позволяет.

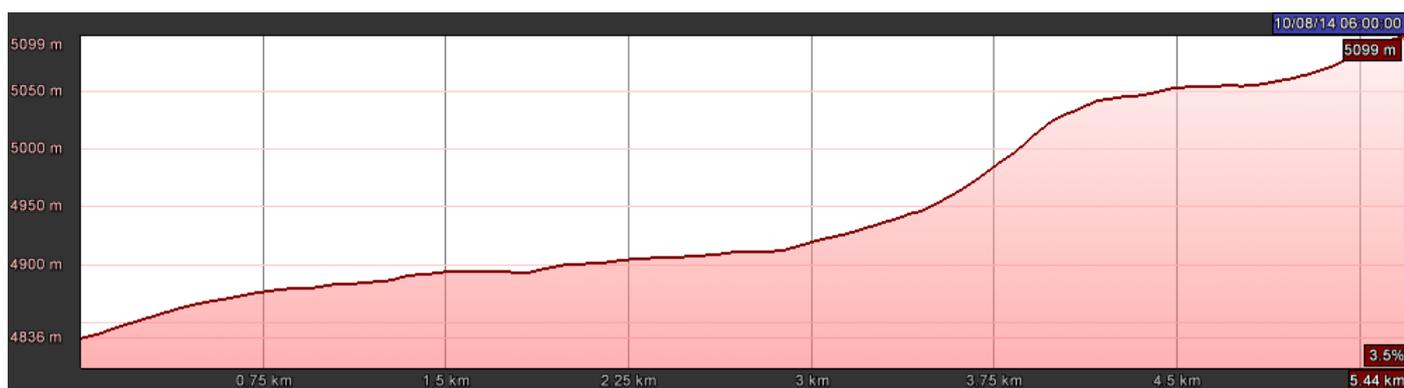


DSC_8396. Вид на Snow Lake вечером, по центру – пик Cornice.



DSC_8397. Перевал через боковой гребень, ограничивающий цирк перевала Khurdopin West с запада.

Высота 5120. До вечера солнечно и жарко, на закате небольшая облачность.



ЧХВ - 3 часа. Полудневка позволила отдохнуть после 5 достаточно напряженных дней в начале похода и не рисковать акклиматизацией перед подъемом на перевал.

11 августа

Подъем в 2:30, выход в 4:50 в сумерках.



DSC_8398. Подъем по пологой части ледопада (вид назад на Snow Lake).



DSC_8399. Вид влево (на запад) на начало разломов.



IMG_1302. На переднем плане – гребень, разделяющий ледники Snow Lake и Sim Gang, на заднем плане слева направо - Latok I, 7145м, Baintha Brakk II, 6960м, Baintha Brakk I, 7285м.



Траектория движения при подъеме на седловину перевала Khurdopin West через ледопад.

Начинаем подъем в связках по полой нижней части ледопада. Здесь ледник представляет собой гладкие бугры, покрытые неглубоким слоем снега и разделенные отдельными мульдами и разломами. Поиск удобного пути никаких проблем не вызывает.



IMG_1303-IMG_1304. Нижняя часть подъема на перевал Khurdopin West.



DSC_8407. Пологие бугры нижней части ледопада.

Начинаем подъем от орографически правой части ледопада (которая была к нам ближе всего), потом постепенно смещаемся в центр и продолжаем подъем по центральной части ледопада, как и планировалось при подготовке маршрута в Москве.



IMG_1305. Лавирование между мульдами.



DSC_8409. Начало верхней части ледопада, скалы ограничивают седловину перевала с запада.

Пройдя 4 перехода, примерно в 7:20 выходим к месту, выше которого путь не очевиден. Здесь произошел ледовый обвал одного из сераков. Дальше можно или под следами обвала уйти влево к орографически правому борту ледопада и подниматься далее там, или продолжить подъем по центру, сместившись немного вправо для обхода следов обвала. Детально верхняя часть перевала ни с одного ракурса хорошо не просматривалась. На месте кажется, что как минимум еще пару переходов справа можно будет пройти без технической работы, поэтому выбираем второй вариант и уходим туда. Высота 5470.



DSC_8412. Обходим справа по ходу зону обвала сераков.



IMG_1306. Вид на сераки в орографически правой части ледопада.



DSC_8413. Вид вниз по пути подъема, на заднем плане – зона обвала сераков.



DSC_8415. Подход к широкой трещине в центральной части ледопада.



IMG_1311. Подъем на ближний край трещины.

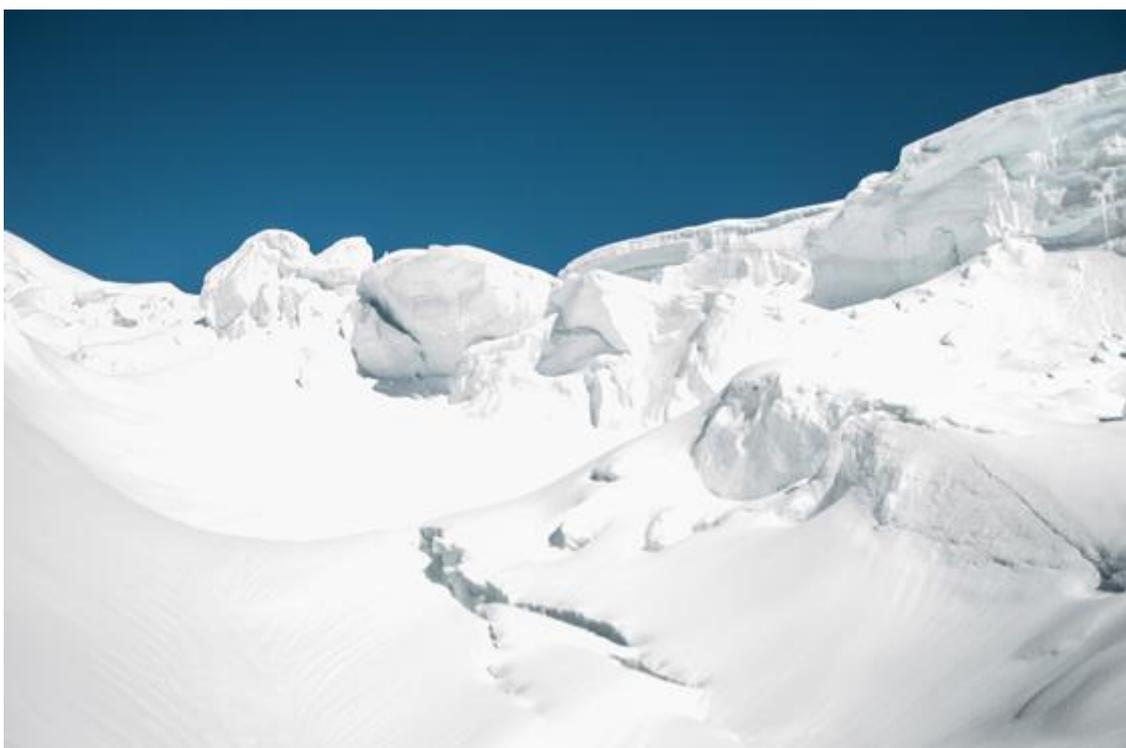


DSC_8417. В трещине, вид на запад.

За переход поднимаемся по участку ледника крутизной около 20 градусов и спускаемся в широкий разлом, надежно засыпанный снегом. Разлом проходит почти перпендикулярно линии движения к седловине, подъем на его верхний борт крутой и требует провешивания веревок. Выбираем движение по разлому направо, так как оно все-таки сопровождается небольшим набором высоты.



DSC_8418. Сераки орографически левого борта ледопада.



DSC_8419. Вид на орографически правую часть ледопада.

После движения 80м по разлому его верхний край становится ниже, и мы можем продолжить движение вверх по линии падения воды. Над орографически левым краем ледопада нависают сераки и высока опасность ледовых обвалов, вид в сторону правого края не сильно лучше, поэтому поднимаемся без отклонений вправо или влево. Но вскоре и на нашем пути движения начинаются плохо засыпанные трещины.



IMG_1312. Подготовка промежуточной точки на ледовой глыбе над трещиной.



DSC_8421. Траверс склона над ледовой трещиной.



IMG_2734. Вид на орографически правую часть ледопада (более общий план, чем DSC_8419).



DSC_8424. Пересечение трещины.

Для пересечения одной из трещин организуем ледобурную дорожку, один из буров крутим на крупной ледовой глыбе, частично перекрывающей трещину.



IMG_1313. Вид на юг на Snow Lake и на семитысячник Vaintha Brakk (Ogre).



DSC_8430. Движение вдоль орографически левого борта ледопада.

Путь прямо вверх выводит нас под ледовую стену, ограничивающую эту часть ледопада. Стена, к счастью, не перегораживает ледопад, а расположена под углом в 45 градусов к линии нашего подъема. Поэтому мы начинаем опять смещаться влево, поднимаясь по широкой ложбине вдоль стены.



IMG_2739. В небольшом кармане под сераком.



DSC_8433. Вид вниз из кармана.

По карману, идущему вдоль него, проходим еще один переход, постоянно делая короткие разведки дальнейшего пути движения. Примерно в 10:00 поднимаемся на небольшое снежно-ледовое ребро. Путь вперед перекрыт широкой трещиной, слева можно подняться на небольшое локальное повышение, но дальше придется спускаться в крупный разлом. Рельеф во все стороны читается крайне плохо, везде лежит смороженный снег с тонкими слоями льда, хорошо маскирующий трещины, но практически не выдерживающий человека. Решаем проवेशивать отсюда перила. Высота 5620.



DSC_8434. Провешивание перил через очередную трещину.



IMG_1315. Район будущей нижней точки страховки.



IMG_1316. Разведка пути в ледопаде.



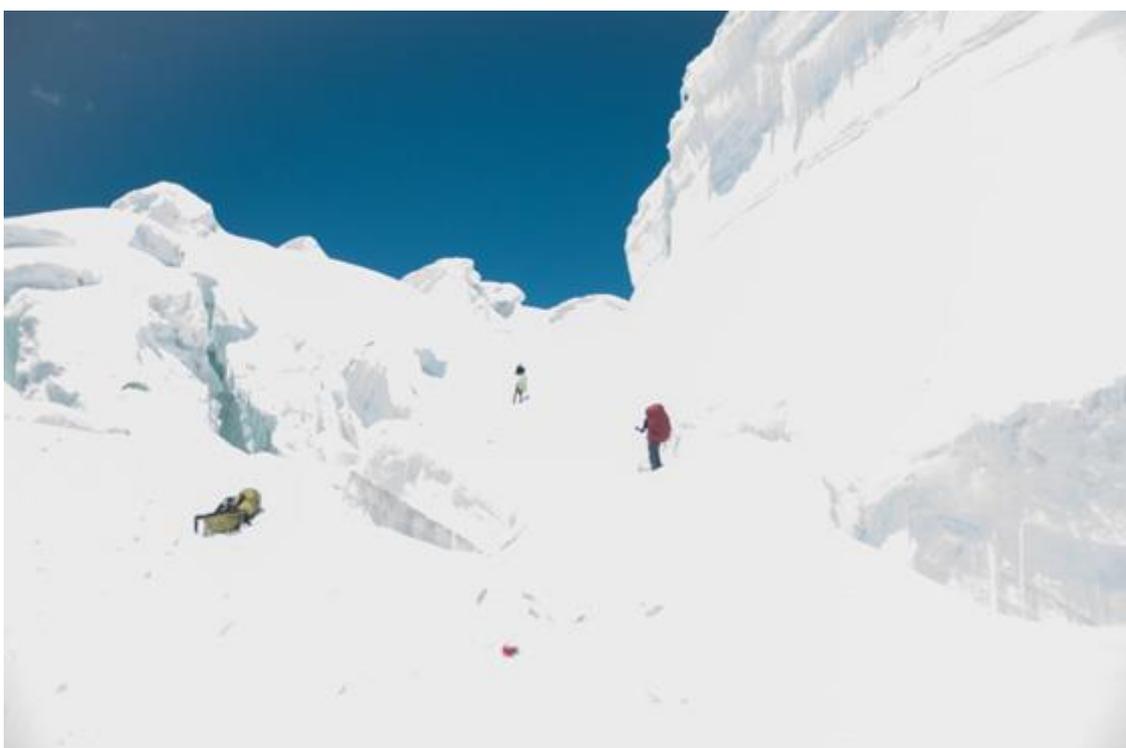
IMG_2740. Начало траверса под стеной.

По ненадежному снежному мосту лидер переходит через трещину и поднимается под ледовый склон, где организует первую промежуточную точку на ледобуре.



IMG_2741. Вторая промежуточная точка.

После нее он уходит траверсом склона левее, где организует вторую точку и станцию в кармане между крупными сераками справа и слева.



DSC_8435. Движение по перилам.

Остальная часть группы движется по перилам, разделив их на независимые отрезки. В тот момент, когда последний участник доходит до первой промежуточной точки, бур вытаскивает (несмотря на то, что был присыпан снегом). Ни к каким плохим последствиям это не приводит (остальные точки работают надежно), но участнику приходится выбираться вверх на исходную траекторию движения по пояс в глубокой снежной каше. В целом подъем проходит медленно из-за жары и неудобного рельефа. Примерно в 12:00 собираемся всей группой на верхней точке.



DSC_8436. Начало провешивания перил под ледовой стеной.

Дно ложбины дальше представляет собой практически непроходимую серию ненадежных снежных мостов и трещин. Поэтому решаем уходить правее по ходу на ледовую стену. На первом отрезке лидер выходит под отвесную ледовую стену, делает на ней промежуточную точку и дальше траверсом стены выход на следующий локальный перегиб ложбины.



DSC_8438. Движение по перилам под ледовой стеной.



IMG_1317. Верхняя промежуточная точка под ледовой стеной.

Двигаться здесь достаточно удобно, но следует не задерживаться под огромными сосульками, нависающими над траекторией движения в верхней части ледового склона. Остальные поднимаются по перилам.



DSC_8439. Подъем в крупную трещину справа по ходу, где мы остановимся на обед.

Затем следующий лидер провешивает еще одну веревку перил по крутому ледовому склону с висящим на нем толстым слоем снега. Эта веревка выводит направо по ходу в крупный провал между двумя сераками. Дно провала надежно завалено снегом и льдом, над головой ничего не нависает. Собираемся здесь в 14:45, решаем передохнуть, сделать обед и провести разведку дальнейшего пути движения. Высота 5660.



DSC_8440. Ледник выше (и левее по ходу) крупной трещины.

За время приготовления обеда делаем разведку вдоль провала вправо, но оказывается, что провал выводит под протяженную отвесную ледовую стену высотой около 15 метров без каких-то просматривающихся

перспектив ее обойти и следами огромного обвала льда под стеной (на фото IMG_1331 - вид этого участка с седловины перевала). В ложбине, по которой мы поднимались ранее (и левее нее) рельеф крайне неприятный – сплошная череда ледовых бугров с трещинами между ними. К тому же неочевидно, что просматривающийся впереди склон выводит на перевал. Замыкающая его ледовая стенка может оказаться краем очередного серака, с которого не окажется пути, кроме спуска в следующую трещину. Ни один из вариантов не кажется привлекательным, но решаем попробовать продолжить движение по ложбине. Лидер провешивает веревку вниз в ложбину, обойдя трещину, отделявшую нас от пути подъема к месту обеда, и дальше по двум неприятным снежным мостам, делая промежуточные точки, выходит на небольшой ровный участок, где организует очередную станцию.



DSC_8441. Начало провешивания последней перильной веревки, слева от человека на фото – «тоннель», ведущий к месту подъема на плато перевала.

Далее по снежно-ледовому склону лидер выходит в узкий «тоннель» между двух сераков с живописными сосульками.



DSC_8442. «Тоннель», от точки, где находится рюкзак – подъем налево по ходу на ледовую стенку.

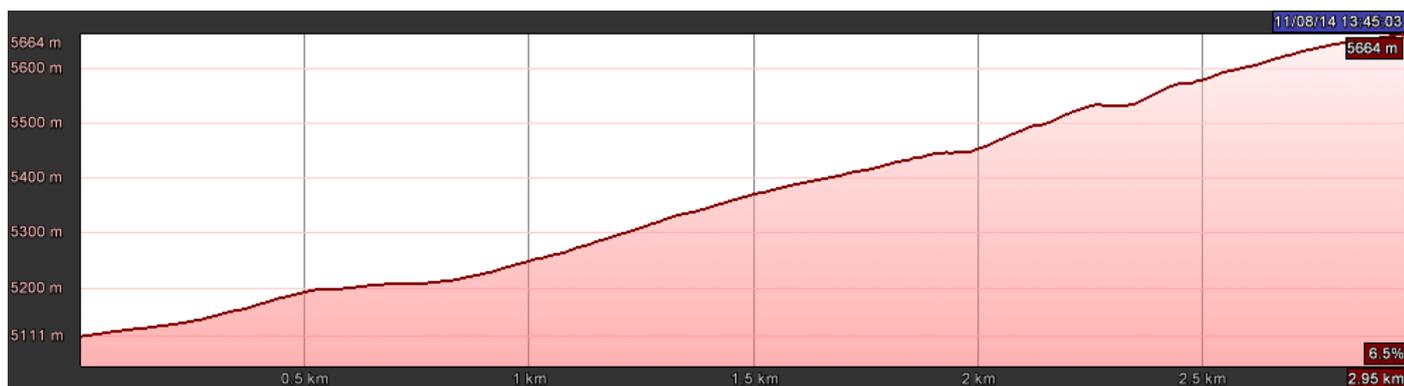
В «тоннеле» поднимаемся между левой по ходу стенкой и сосульками, свисающими с нее. «Тоннель» заканчивается ледовой стенкой высотой около 4 метров. Попытка пролезть стенку прямо приводит к удручающему результату – оказывается, что этот путь выводит на локальный гребень шириной менее метра, за которым проходит огромная трещина.

Затем лидер поднимается на стенку слева по ходу и по рации передает сверху, что он, наконец-то, находится на седловине перевала. Остальные поднимаются по перилам. Высота ледовой стенки, выводящей на седловину, около 5 метров. Подъем по ней крайне неудобен из-за большого количества висящего рыхлого снега. Рюкзаки на стенку вытаскиваем отдельно, снизу из «тоннеля» их приходится подталкивать отдельному участнику, чтобы они не застревали в сосульках.



DSC_8443. Вид с места выхода на перевал в сторону Snow Lake.

Примерно в 18:00 всей группой собираемся наверху. За протяженный день все сильно устали, но для установки лагеря нужно выйти на плоский участок ледника. Место подъема на перевал представляет собой огромный неровный серак, отделенный от основного тела ледника трещиной, расширяющейся вправо по ходу и сужающейся влево. Примерно в 30 метрах левее места подъема на перевал через трещину просматриваются три расположенных близко друг к другу снежных моста. Формируем опять связки и подходим к мостам через трещину, организуем страховку для лидера. Лидер переползает через наиболее массивный из мостов без рюкзака и организует за ним точку вторую точку страховки. Под вторым участником изрядная часть моста обваливается, остальные переползают по второму мосту, рюкзак лидера вытягиваем на веревке. Наконец, в 18:45 в сумерках начинаем устанавливать лагерь на закрытом неглубоком слое снега леднике. Высота 5680.



Погода весь день была отличная, ясное небо, днем очень жарко. ЧХВ – 3 часа 20 минут + 6 часов 30 минут технической работы. День получился очень напряженным из-за более сложного, чем ожидалось, верхнего участка ледопада. Решаем не рисковать акклиматизацией и на следующий день не идти на запланированную в нитке маршрута вершину (что требовало бы раннего подъема и набора еще 400м с технической работой) – после поздно завершившегося тяжелого дня это было бы перебором.

12 августа

Подъем относительно поздно, в 5:30. С утра холодно, после утомительного подъема на перевал, который был накануне, собираемся медленно.



DSC_8444. Лагерь на перевальном плато, вид на юг.



IMG_1319-IMG_1322. Вид на восток.



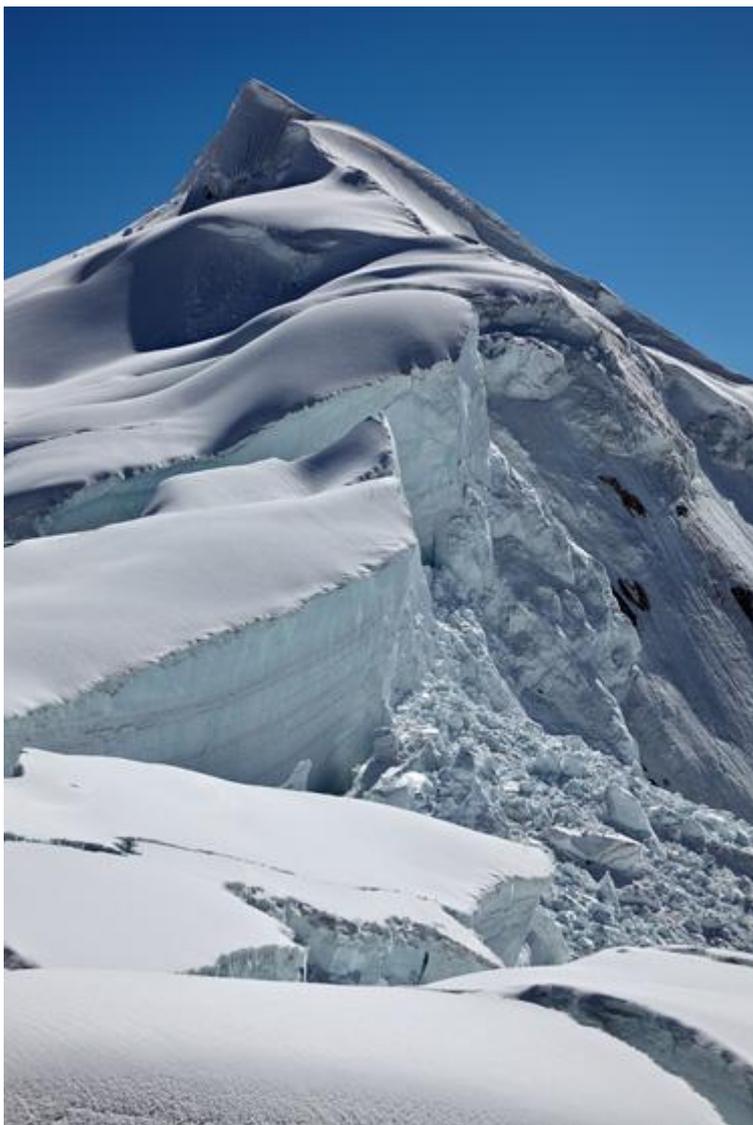
IMG_1323-IMG_1326. Вид на запад.



IMG_1327. Вид на снежные мосты в месте выхода на перевальное плато.



IMG_1328-IMG_1330. Панорама хребта, разделяющего ледники Snow Lake и Sim Gang, на заднем плане – хребет, ограничивающий с юга Sim Gang.



IMG_1331. Ледовая стена с обвалами в орографически левой части ледопада.



IMG_1332. Пик 6120, запасной вариант к пику 6130 в нашем маршруте.



IMG_1333. Пик 6130, на заднем плане – пик Lukre Lawa Brakk, 6593м.



DSC_8451. Отрезок гребня, ограничивающего цирк с запада.

Небо чистое, во все стороны открываются величественные виды. Выход в 8:50. В связках переходим хорошо засыпанную трещину рядом с лагерем и выходим на ровный закрытый ледник Khurdopin.



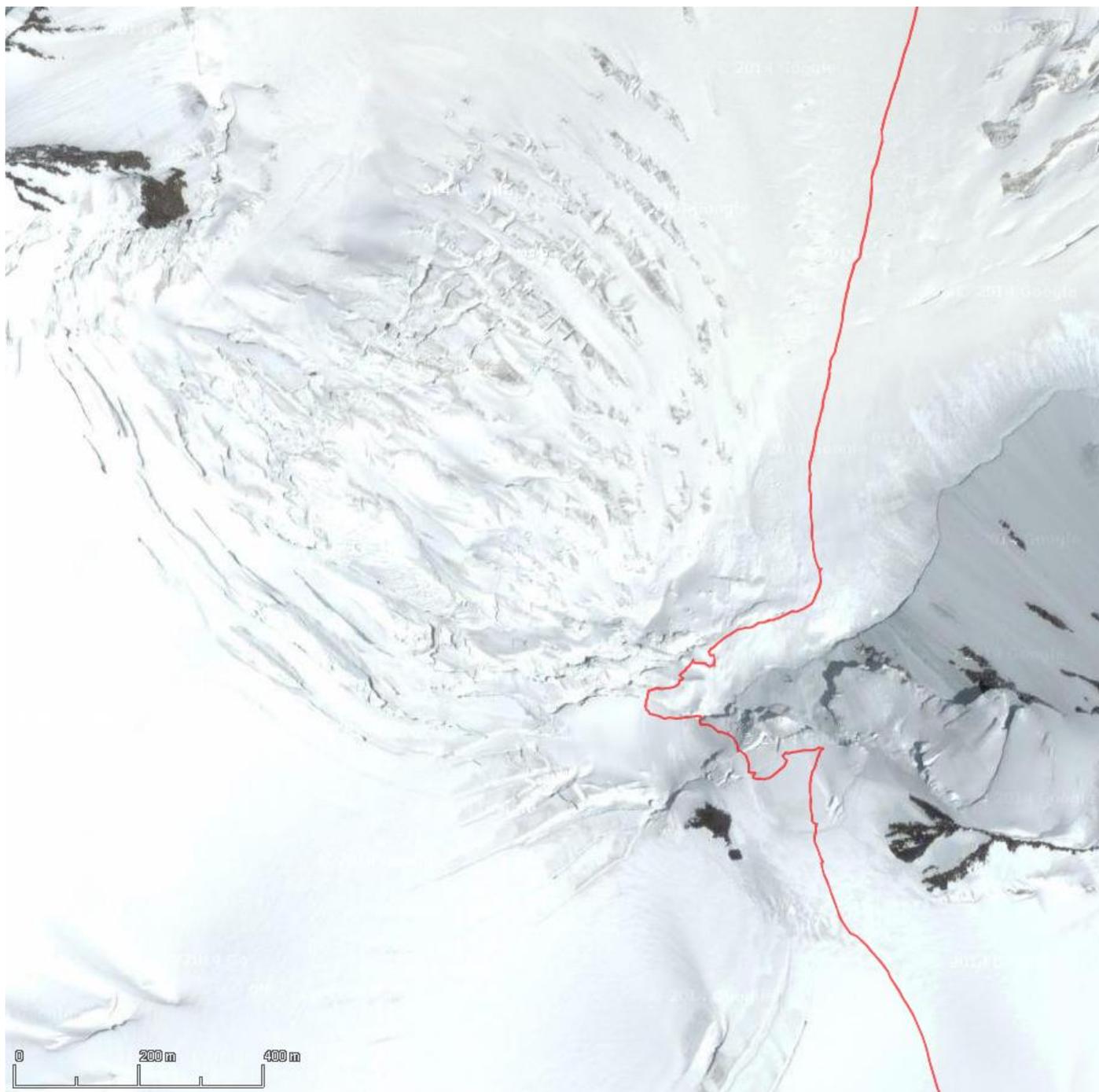
IMG_1335-IMG_1336. Часть цирка перевала Khurdopin West, спускающаяся к ледопаду.



DSC_8454-DSC_8458. Вид на север от начала спуска с ледопада.

Сначала ледник идет на подъем, проходим наивысшую точку примерно через 15 минут после выхода. Высота 5720. После длинного привала для фотосъемки продолжаем спуск по пологому леднику, придерживаясь

правого борта. За два с половиной перехода к 10:55 доходим до участка крутого ледового склона, спускающегося к верхней части ледопада. Высота 5490.

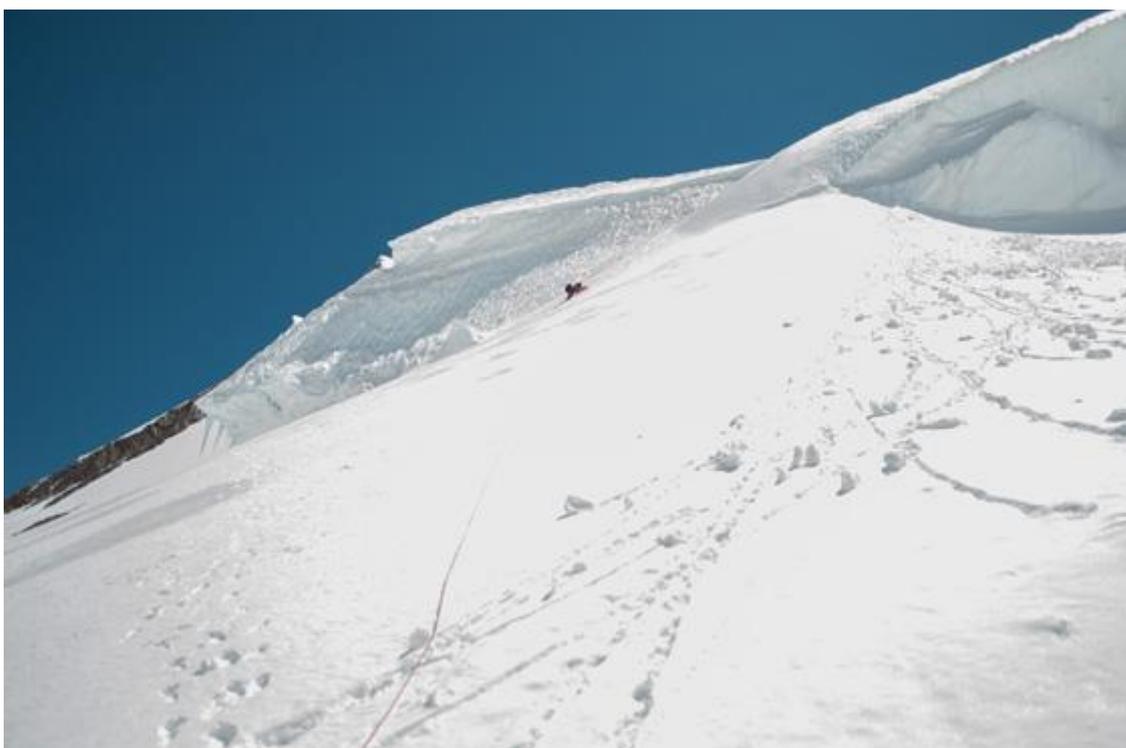


Прохождение верхнего ледопада на леднике Khurdopin при спуске с перевала Khurdopin West.

Путь прямо вниз заканчивается ледовыми сбросами. Начинаем уходить влево-вниз, через 70м упираемся в широкую трещину с плоскими снежными мостами, которыми не рискуем воспользоваться. Слегка поднимаемся назад, идем вдоль трещины, и через 60м нам получается ее перейти. Пересекаем еще две трещины и выходим на крутой снежно-ледовый склон. Крутизна еще позволяет спускаться на личной технике, но внизу опять видны ледовые сбросы, поэтому мы решаем не рисковать и начать вешать перила.



IMG_1338. Спуск по первой перильной веревке.



DSC_8459. Спуск по второй перильной веревке.

Станции делаем на ледорубах. Первую веревку вешаем вертикально вниз, вторую – косым траверсом влево по ходу, чтобы попытаться обойти ледовые сбросы. В конце второй веревки уже вполне полого.



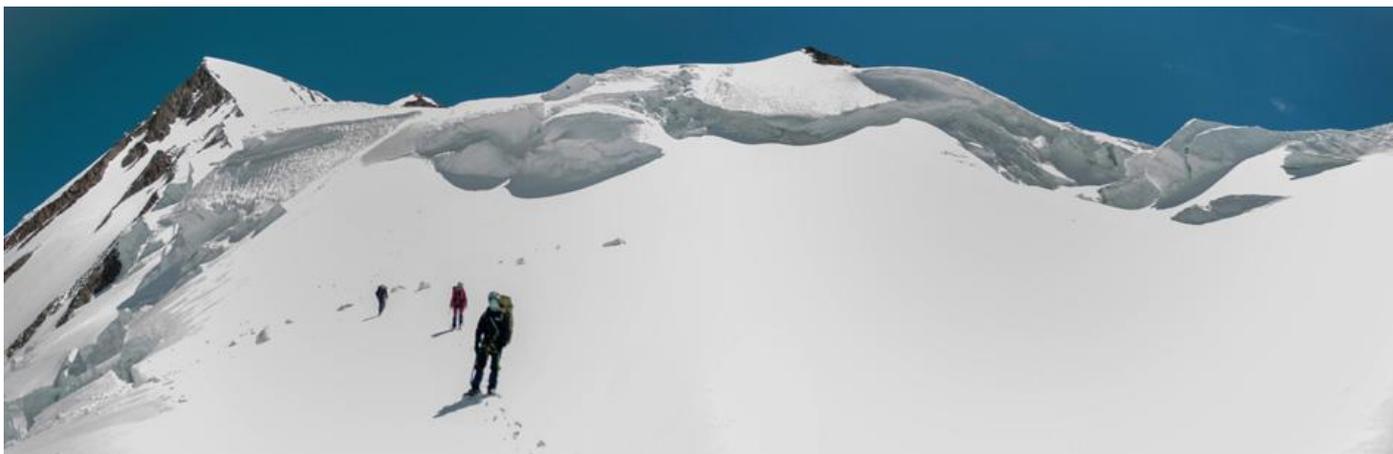
DSC_8460. Вид на ледник Khurdopin ниже ледопада.



IMG_1339-IMG_1340. Ледопад ледника Khurdopin.



IMG_1341. Пик ~5900м над ледопадом.



DSC_8461-DSC_8462. Уход влево после спуска по перилам, на заднем плане в левой части кадра – пик 6120.

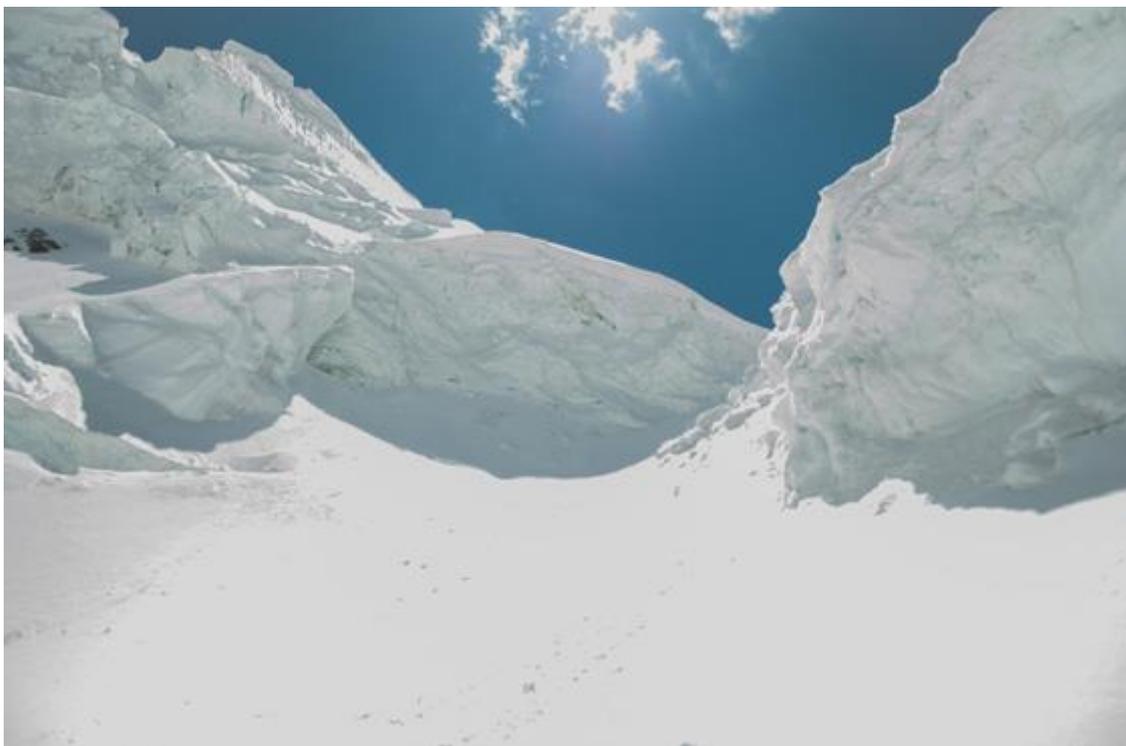


DSC_8463. Переход большого разлома по снежному мосту.

Снимаем перила, делаем связки и в 11:55 выходим. В связках продолжаем движение влево по ходу, через 100м сбросы превращаются в большой разлом, который переходим по крупному ледовому мосту.



DSC_8464. Вид из ледопада на место провешивания перил и ледовые сбросы под ними.



DSC_8465. Ледовые карнизы на плече пика 6120.

Отсюда удастся оценить, что выбранный путь спуска был оптимальным, левее и правее пришлось бы спускаться с отвесных сераков.



IMG_1342. Вид на основную часть ледопада в процессе его обхода справа.



IMG_1343. Путь спуска в обход основной части ледопада.

Далее продолжаем спуск, лавируя в связках по крутым ледовым полям между разломов. Упираемся в большой разлом, через который проблематично перебраться, и уходим вдоль него вправо-вниз.



IMG_1344-IMG_1346. Панорама ледопада.



DSC_8471. Ледник Khurdopin ниже ледопада, вид на запад (самая высокая вершина – пик Kanjut Sar I, 7760м)

За 15 минут быстро сбегает на основное тело ледника, уходим на безопасное расстояние ближе к центру ледника (чтобы не попадать под возможные лавины или ледовые обвалы с хребта) и в 12:15 останавливаемся на обед. Высота 5220. Ледник здесь ровный, с очень редкими узкими трещинами, покрыт слоем снега 5-10 сантиметров. Небо чистое, жарко.



IMG_1347. Вид с ледника Khurdopin на юг на левую часть ледопада.



DSC_8472. Зона разломов на плоской части ледника Khurdopin, вид на юг.



IMG_2759. Зона разломов на плоской части ледника Khurdopin, вид на север.



DSC_8473. Вид на запад в сторону начала нижнего ледопада, в правой части кадра – морена, где пройдет полудневка.



IMG_2762. Панорама на юг (район перевала Khurdopin West – по центру кадра).

С обеда выходим в 14:05. Спускаемся в связках по центру ледника. Через переход подходим к зоне крупных разломов на слиянии южной и восточной ветвей ледника Khurdopin. Лавируя между ними, пробираемся под правый борт долины.



DSC_8475. На месте полудневки.

По имевшемуся у нас описанию ниже второго ледопада на правом борту долины были места для стоянки «на земле», но, чтобы дойти до них, пришлось бы распутать весь ледопад (сбросив при этом изрядно высоту), а потом вернуться обратно для подхода под следующий перевал. Поэтому мы решили найти устраивающее нас место и сделать дневку где-нибудь рядом с боковой мореной, не сбрасывая высоту. Через полтора перехода в 15:50 доходим до места, где ледник образовал локальное выполаживание. Трещины здесь узкие и находятся на большом расстоянии друг от друга. Высота 5130. Палатки ставим на льду, а готовим еду и сушим вещи на моренном чехле чуть ближе к правому склону. Отдыхаем, готовим много чая.



Погода весь день солнечная, небо чистое. ЧХВ – 2 час 30 минут +1 час 40 минут технической работы. Благодаря оптимальному выбору пути спуска через ледопад и найденному месту для стоянки выше второго ледопада на стоянку удалось прийти рано и хорошо отдохнуть вечером.

Итоги

Перевал Khurdopin West можно оценить как относительно несложную 3А и рекомендовать всем группам, совершающим походы 5-6 к.с. Khurdopin West является единственным на данный момент пройденным насквозь перевалом, соединяющим ледники Snow Lake и Khurdopin. До нас перевал был пройден один раз в 2007 году бельгийско-пакистанской группой.

Основную техническую сложность представляет верхняя часть южного ледопада, где ледник стекает с пологого перевального плато. Эта часть не просматривается снизу и представляет собой лабиринт из

огромных сераков. Подниматься по плоским верхушкам сераков невозможно, так как они разделены многометровыми трещинами. Идти же по дну трещин достаточно сложно, так как они недостаточно забиты снегом и льдом – дно трещин представляет собой ажурную конструкцию из ледовых глыб, провалов и ненадежных снежных мостов, движение там требует постоянной перильной страховки. Скорее всего, за год конфигурация сераков и разломов существенно меняется, и оптимальный путь движения придется каждый раз выбирать заново. Мы поднимались примерно по центру ледопада (5 перильных веревок + ледобурная дорожка), теоретически возможны также пути ближе к правому борту, но уйти туда было можно только до начала технической работы. При более удачной ледовой обстановке или при прохождении перевала с севера на юг фактическая категория перевала может уменьшиться до 2Б.

Верхний ледопад северной части мы обошли справа, повесив 2 веревки. Наш вариант является оптимальным при прохождении перевала с юга на север. При прохождении перевала в обратном направлении рекомендуем также рассмотреть вариант обхода ледопада орографически слева – часть пути справа проходит в районе ледовых карнизов и сильно задерживаться на этом участке не стоит (хотя и «достать» группу там может только «мегаобвал», а не обычное падение льда).

Нижнее течение ледника Khurdopin (куда мы не спускались) представляет собой пульсирующий ледник, егохождение заметно увеличивает сложность перевала, хотя даже в этом случае на 3Б он не претендует.

С перевала открываются красивые виды на Snow Lake и вершины, окружающие ледник Khurdopin. На многие из них, имея запас времени, можно совершить первопрохождения с перевального плато.

Перевал Афанасия Никитина, 6055м, 2Б, п/п

13 августа

С утра у нас полудневка, встаем поздно.



IMG_1348. Вид на ледник Khurdopin ниже места дневки.

До полудня переменная облачность, ветер с западного направления. Выходим после обеда в 13:15.



IMG_1349. Первый цирк правого борта ледника Khurdopin, перевал ведет через отрог на правый приток ледника Khurdopin.



IMG_1350. Подъем по леднику выше зоны трещин.

За переход проходим зону трещин и выходим на ровное поле восточной ветви ледника Khurdopin.



DSC_8479. Второй цирк правого борта ледника Khurdopin, перевалы ведут на ледник Virjerab.



IMG_1351. Пик Lukpe Lawa Brakk, 6593м.



IMG_1352-IMG_1355. Верховья ледника Khurdopin - в правой части панорамы, перевал на ледник Virjerab – в левой части панорамы.



DSC_8480. Пик Лукре Lawa Brakk (на заднем плане) и его северо-западный отрог.



DSC_8481. Третий цирк правого борта ледника Khurdopin, перевал ведет на ледник Virjerab.



IMG_1356. Перевал с предыдущего фото крупным планом и в немного другом ракурсе.

Поднимаемся по леднику Khurdopin в связках чуть ближе к правому по ходу склону. На леднике несколько сантиметров снега, тропежка несложная, но некоторых усилий требует. Попадают редкие узкие трещины, которые хорошо читаются под снегом. В орографически правом гребне просматриваем и фотографируем несколько потенциальных перевалов.



IMG_1357. Вид назад на путь подъема.



IMG_1358-IMG_1362. Верховья восточной ветви ледника Khurdopin, в правой части кадра – перевал Khurdopin East (предположительно, левая седловина), левее центральной вершины – перевал “Khurdopin-Snowlake”, запасной вариант в нашем маршруте.

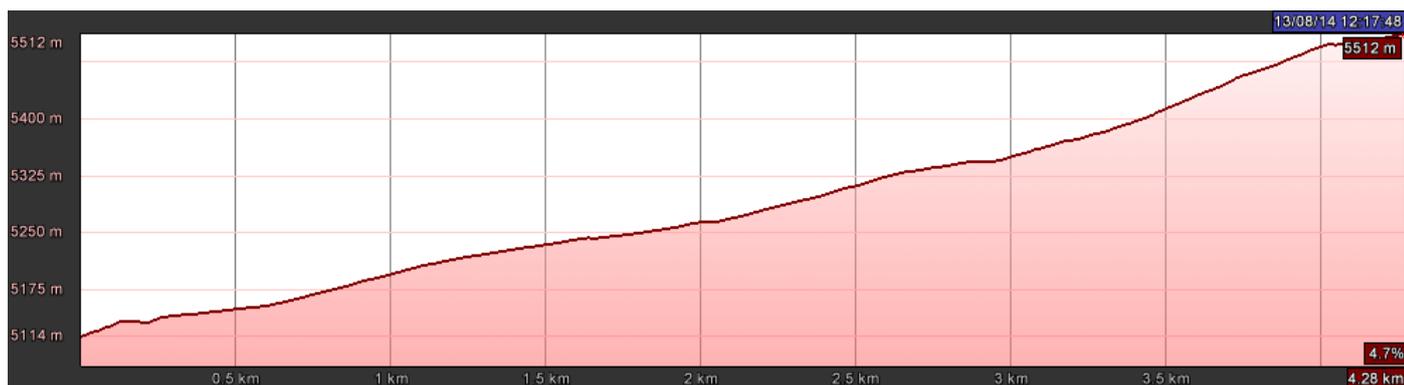


IMG_1364. Пик Lukre Lawa Brakk, 6593м.



DSC_8484. Лагерь на леднике.

По ровному леднику проходим пять переходов и в 17:20 встаем недалеко от поворота налево в верхний цирк ледника. Высота 5530. К вечеру небо расчистилось, морозно.



ЧХВ - 3 часа. За счет отказа от спуска на дневку через нижний ледопад и замены ее полудневкой, мы опережаем график на день, сохраняя также неиспользованным день запаса.

14 августа

Подъем в 4:00. С утра холодно, небо чистое. Выход в 6:10.



IMG_1369. Восход над пиком Kanjut Sar I, 7760м.



DSC_8489. Левый борт ледника Khurdopin.



IMG_1372-IMG_1374. Четвертый цирк правого борта ледника Khurdopin, перевалы ведут на ледник Virjerab.

Продолжаем движение в связках по центру ледника ближе к его орографически левой части (справа он пересечен несколькими крупными мурдами).



IMG_1375. Район перевала Khurdopin East.



DSC_8491. Вторая седловина к западу от перевала Khurdopin East.



IMG_1376-IMG_1377. Четвертый цирк правого борта ледника Khurdopin, перевалы ведут на ледник Virjerab.



IMG_1378. Западная часть четвертого цирка.

За четыре перехода к 8:20 выходим в верхний цирк ледника и начинаем поворачивать влево в направлении перевала в пятый цирк правого борта ледника Khurdopin. Высота 5800.



IMG_1379. Район перевала Khurdopin East крупным планом.



IMG_1380. Вторая седловина к западу от перевала Khurdopin East.

Становится жарко, снег начинает проваливаться, но его слой неглубокий и тропежка несложная. Фотографируем потенциальные перевалы в левом гребне.



IMG_1381-IMG_1385. Пятый цирк правого борта, в левой части кадра – перевал Афанасия Никитина, в правой части – перевал “Khurdopin-Snowlake”.



IMG_1386. Перевал Афанасия Никитина с юго-запада, место подъема на перевал – самая низкая точка гребня, место спуска – у правого края цепочки мелких скал на гребне.



IMG_1387. Перевал “Khurdopin-Snowlake”.



IMG_1388. Перевал "Khurdopin-Snowlake" с немного другого ракурса.



IMG_1389. Вид вниз по пути подъема.



IMG_1391. Выход на седловину.

Характер рельефа не меняется, перевальный взлет с этой стороны не выражен. В 10:30 выходим на седловину перевала, на последних метрах подъема преодолеваем с попеременной страховкой небольшой бергшрунд, засыпанный в этом месте снегом.



IMG_1392-IMG_1399 Панорама ледника Virjerab с седловины перевала, место спуска с перевала – справа за скально-снежным контрфорсом из следующего понижения в гребне.



IMG_1400-IMG_1412. Приближенный фрагмент панорамы с седловины, в правой части панорамы – перевал, ведущий с западной ветви ледника Virjerab на восточную.

Седловина перевала представляет собой локальное понижение в скально-ледовом гребне, с юго-запада переходящее в пологий ледник. Высота 5995. На северо-восток ледник обрывается крутым склоном с

небольшим карнизом, свисающим с седловины. Склон снежно-ледовый, но с торчащими из него выходами скал. На седловине можно поставить любое количество палаток. Воды в жидком виде нет. Делаем на седловине обед и складываем тур с запиской (единственный раз за поход). Перевал называем в честь Афанасия Никитина. Фотографируем красивые виды на западную ветвь ледника Virjerab. За время подъема все подустали, первый выход на высоту в бкм в походе все-таки чувствуется.



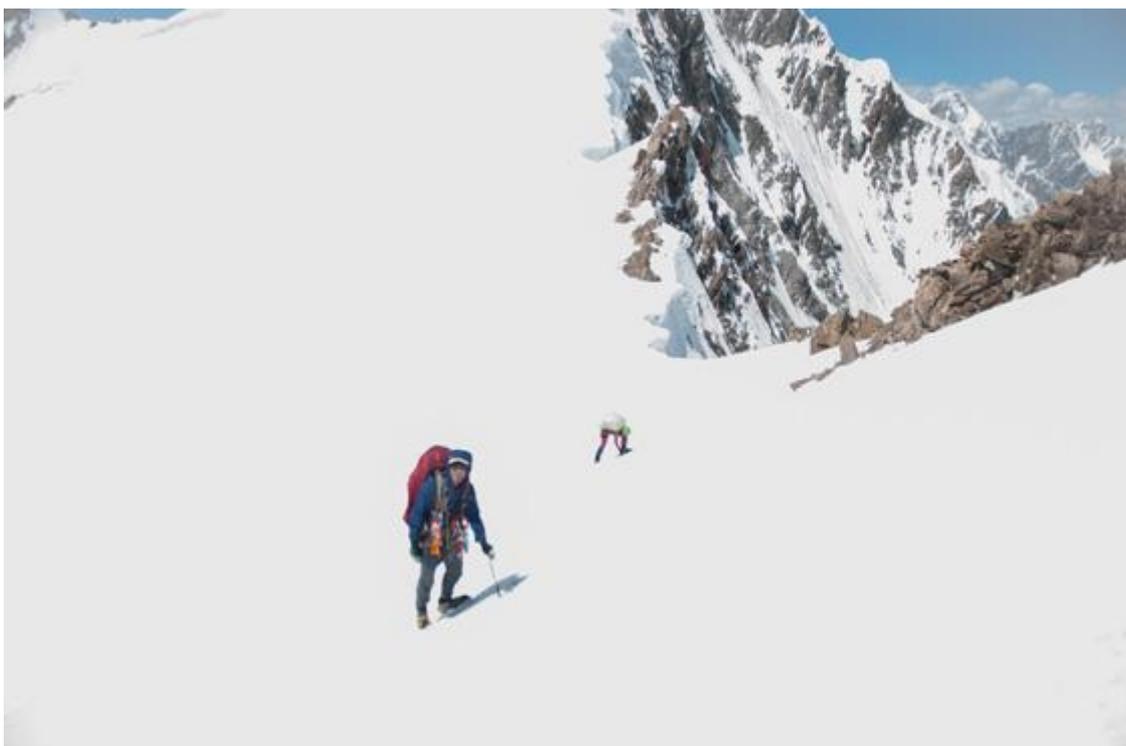
Траектория движения при прохождении перевала Афанасия Никитина.



DSC_8510. Гребень пика с6500 и вид на место спуска с перевала.

За время отдыха делаем разведку возможного пути спуска с перевала. Вариант спуска от низшей точки гребня неприятен. Здесь явно выражен снежный карниз, ниже которого на склоне висит большое количество перемороженного снега. К тому же, спуск здесь разделен отдельными скальными выходами, с которых возможно падение камней (фото IMG_1392-IMG_1399).

При анализе спутниковых снимков и 3D-моделей в Москве в качестве оптимального для спуска был выбран склон к юго-востоку от низшей точки гребня. Делаем разведку в ту сторону до еще одного локального понижение. И действительно, здесь склон выглядит существенно более безопасным. Карниз сходит на нет, и вниз идет крутой ровный ледовый склон без скальных выходов. Решаем начинать спуск отсюда.



DSC_8511. Подъем косым траверсом к месту спуска с использованием ледобурной дорожки.

В 12:40 выходим с места подъема на перевал и начинаем в связках траверсировать гребень вправо. На этом участке ледник имеет существенный уклон, траверс проходит над расположенным ниже бергшундом, поэтому требуется страховка. Организуем ледобурную дорожку для подстраховки связок, всего используем для нее 9 буров, длина участка – около 130м.



IMG_1413. Перевал "Khurdopin-Snowlake", вид «в профиль» с точки начала спуска с перевала Афанасия Никитина.



IMG_1414. Вид от места начала спуска на седловину перевала Афанасия Никитина и вершину к северо-западу от перевала.

В 13:00 выходим к месту спуска. Высота 6055. Начинаем провешивать веревки.



IMG_2776. Спуск по первой веревке ко второй станции.



DSC_8512. Вторая веревка на спуск.



DSC_8515. Третья веревка на спуск.



DSC_8516. Вид на склон справа (на юг).

С этого места начинаем провешивать веревки на спуск. Станции организуем на ледобурах, сдергиваем их с помощью бура-самосброса. Характер спуска – ровный ледовый склон крутизной 50-55 градусов практически без снега.



DSC_8518. Пятая веревка (через бергшрунд).

Пятая веревка пересекает бергшрунд с короткой ледовой стенкой, дно которого надежно засыпано снегом. После бергшрунда склон еще остается крутым, но внизу уже безопасный выкат, и мы решаем дальше спускаться на личной технике. В 15:40 собираемся всей группой у окончания перил. Высота 5830. Во время спуска солнце прячется за гребень и начинается холодный ветер, но в целом погода остается хорошей.



DSC_8519. Вид со склона из-под бергшрунда налево (на север).



IMG_1415-IMG_1417. Вид с пологого участка склона на западную ветвь ледника Virjerab.



IMG_1418. Вид с ледника Virjerab в сторону перевала ДТК Норд (седловина закрыта снежно-ледовым гребнем на переднем плане).



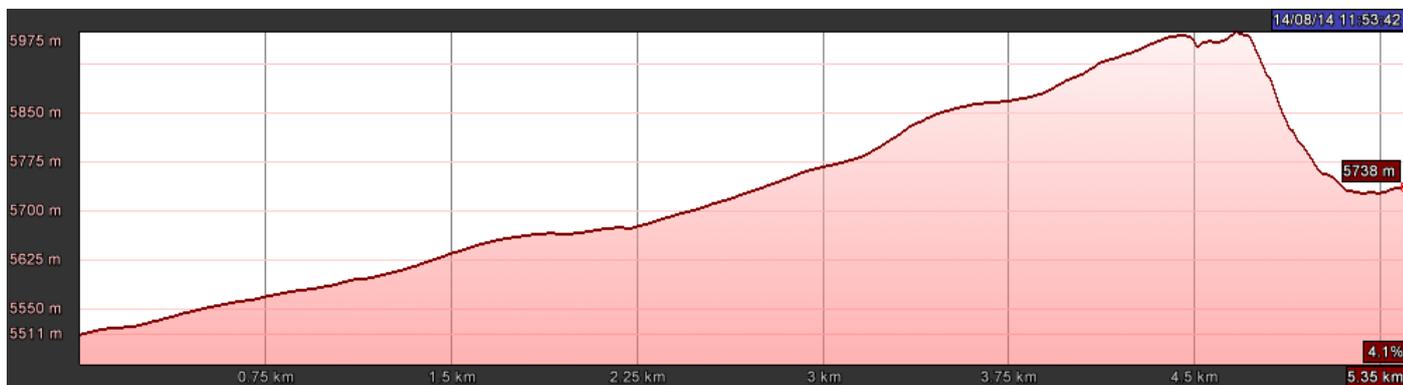
DSC_8520. Путь спуска с перевала Афанасия Никитина (линия спуска левее скально-снежного склона видна по нашим следам).

Собираем веревки, делаем связки и спускаемся к подножию, постепенно забирая правее в сторону нашего следующего перевала. Отойдя из-под склона, поднимаемся на небольшое выполаживание ледника Virjerab и встаем здесь лагерем в 16:50. Высота 5770. С этого места хорошо просматривается как путь нашего сегодняшнего спуска, так и путь подъема на следующий перевал.



IMG_1421 Вид вниз на ледник Virjerab на закате.

Весь день погода хорошая, к вечеру появляются отдельные высокие облака, но ничто не предвещает резкого ухудшения погоды. Вечером достаточно тепло, отдыхаем, готовимся к подъему на следующий перевал.



ЧХВ - 3 часа 5 минут + 4 часа технической работы. Хороший ходовой день, успели все, что было запланировано и обгоняем график на полдня (на 1.5 дня, если учитывать неиспользованный день запаса).

Итоги

Перевал Афанасия Никитина соответствует сложной, но достаточно прямолинейной 2Б, напоминающей перевал Украина на Терское (но не дотягивающей до 3А по крутизне и продолжительности ледовой стены). Перевал можно рекомендовать всем группам, совершающим походы 4-6 к.с. Он является единственным на данный момент пройденным перевалом, соединяющим ледник Khurdopin с западной ветвью ледника Virjerab. Мы были первой группой, прошедшей его, более того, какие-либо сведения об экспедициях, попадавших в верховья ледника Virjerab, отсутствуют.

Определяющим препятствием является протяженный крутой ледовый восточный склон с бергшрудом, на котором мы повесили 5 веревок перил. Стоит отметить, что даже после четырехдневного снегопада склон выше бергшрунда визуально не являлся лавиноопасным.

При прохождении перевала с запада на восток подъем и спуск производится с разных точек гребня. На низшую точку гребня можно зайти с запада «пешком», переход к месту спуска на восток – по ледобурной дорожке или паре веревок косых перил. При прохождении перевала в обратном направлении можно рассмотреть вариант спуска на ледник Khurdopin напрямик по ЛПВ через бергшруд, это потребует 2 веревок перил.

С седловины открывается красивый вид на верховья ледника Virjerab. С перевала при наличии времени можно совершить интересное восхождение на соседнюю узловую вершину с 6500 высотой ~6200м.

Перевал ДТК Норд, 6055м, 2А*, п/п

15-17 августа

15 августа подъем дежурных в 4:30. За ночь погода резко испортилась, валит плотный снег, сильный ветер с верховий ледника и видимость 15-20 метров. Пережидаем непогоду в палатке.



DSC_8522. Завтрак на улице 15 августа.

Примерно в 9 утра вылезаем и готовим завтрак на улице. Надеемся на улучшение погоды во второй половине дня, но единственным изменением становится усиление ветра. Измерения переносной метеостанцией во второй половине дня показывают стабильную скорость ветра 20 м/с с локальными более мощными порывами. В моменты усиления палатки опасногибаются, держим спинами их наветренные грани. Изредка вылезаем откапываться, к вечеру выше палаток образуются надувы почти в их полную высоту, немного защищающие от новых порывов.



IMG_2789. В тамбуре палатки.

Готовить на улице становится нереально, делаем обед и ужин в тамбуре, постаравшись обеспечить доступ воздуха. С темнотой ветер несколько стихает, но интенсивность снегопада только усиливается. Ночью ставим будильник с 2-х часовым интервалом и сбрасываем накапливающийся на палатке снег, чтобы сохранить доступ воздуха. Отсидка проходит на большой высоте (5770м), почти у всех в разное время появляются легкие симптомы горняшки, но они достаточно быстро проходят.

16 августа погода не меняется. Палатка уже надежно защищена от ветра естественной стенкой, но периодически приходится вылезать и откапывать ее выходы, в которые наметает снег. Аккуратно прикинув наши перспективы успеть вовремя к заброске, переходим на режим экономии газа. Приготовление круп на большой высоте без автоклава приводит к значительному перерасходу топлива, сожалеем о баллоне, который мы оставили с уходом Андрея. Перестаем варить чай и обеденный суп, делаем только завтрак, ужин и топим снег для изотоника.

17 августа погода по-прежнему плохая, к чему мы уже начали привыкать. Из палатки вылезаем редко, слой свежего снега уже около 1,5 метров. Для выхода приходится откапывать тамбур и вылезать вверх. Играем в карты и настольную игру, обсуждаем наши варианты на продолжение похода.

18 августа

С утра погода уже привычно плохая, но начинают появляться признаки улучшения. Облачность поднимается выше и ветер постепенно стихает. По-хорошему погода еще «нелетная», но проводить пятую ночевку на том же месте нет никакого желания, да и время уже очень поджидает. Решаем попробовать выйти после обеда. В 13:30 вылезаем из палаток и начинаем собираться.



IMG_2799. Слой снега у палатки.



IMG_2800. Вторая палатка.

Слой свежего снега на леднике более полутора метров, выше крыши палаток. Очень долго откапываемся, это требует значительных усилий. Повреждаем одно из креплений стойки большой палатки, ломаем пластину на

одной из кошек, на которых была растянута вторая палатка, не находим одну из накидок на рюкзак, но больше потерь нет.



DSC_8523. Выход с места стоянки.

Выход в 15:30. Снег еще идет, но облачность уже высокая, и в открывающиеся окна иногда можно просмотреть путь подъема на наш следующий перевал.



IMG_2801 Тропешка без рюкзака.



IMG_1423. Крупный разлом.



IMG_1424. Вид назад на перевал Афанасия Никитина.

Тропешка крайне тяжелая, снег рыхлый, проваливаемся практически по пояс. Пройдя около 100 метров, первый сбрасывает рюкзак, начинаем пробивать тропу налегке. Движемся ближе к левому борту ледника, его центральная часть пересечена несколькими крупными разломами. Централизованных привалов не делаем, каждый отдыхает после возвращения за своим рюкзаком, после чего догоняет остальных.



IMG_1425-IMG_1427. Панорама ледника Virjerab, вид вниз по леднику.



IMG_1428. На леднике выше ледового разлома.



IMG_1429. Улучшение погоды внизу на леднике.

За два часа к 17:30 обходим первый крупный разлом, забираем чуть левее по ходу и встаем на ночевку на пологом участке ледника ниже второго разлома. Высота 5780. По прямой до места предыдущего лагеря 500 метров. При установке лагеря палатку-двушку ветром уносит в соседний крупный провал, Вася спускается в него по перилам и возвращает палатку. Облачность к вечеру поднялась, что дает надежду на хорошую погоду на следующий день.



ЧХВ - 2 часа, скорость движения – 300 метров в час. Отстаем от графика уже более чем на 2 дня, и с учетом текущей скорости движения перспективы у нас плохие...

19 августа

Подъем в 4:30, выход в 6:30.



IMG_1430. Панорама ледника Virjerab, вид вниз по долине.

Впервые за последние 5 дней с утра хорошая погода, на небе ни облачка. Снег за ночь практически не смерзся, с самого начала тяжелейшая тропежка.



Траектория движения при подъеме на перевал ДТК Норд.



DSC_8532. Подъем по леднику между разломами, солнце находится в районе седловины перевала.

От лагеря уходим левее по ходу, поднимаемся по пологому леднику между сераками слева и ледовым разломом справа. Поиск пути среди разломов никаких проблем не вызвал, и мы выходим на верхнюю часть ледника, на которой трещины отсутствуют.



IMG_2804. Пробитая траншея, вид назад на путь подъема.

Через какое-то время организуем связки, первая связка сначала тропит налегке, затем возвращается за рюкзаками. Общие привалы делаем примерно раз в час, в основном отдыхаем на переходах при смене тропящей связки. Все пытаются топить снег в бутылках для питья, от чая с утра мы отказались из-за дефицита газа.



IMG_1431. Перевал Афанасия Никитина, на переднем плане – разломы и место последней ночевки.



IMG_1432. Следующие перевалы севернее перевала Афанасия Никитина.



IMG_1433. Перевал Норд Ложный (седловина к ЮЗ от седловины ДТК Норд, ее восточный взлет выглядит не хуже, чем у ДТК Норд, а вот западный взлет заметно сложнее, как хорошо видно на фото).



IMG_1435. Перевал Афанасия Никитина после снегопада.



IMG_1437. Верхний цирк перевала ДТК Норд, точка нашего выхода на перевал – снежный гребень по центру кадра, упирающийся перпендикулярно в скальную стенку.

Примерно в 11:30 поднимаемся в верхний цирк ледника, ведущий к перевалу. Высота 5940. К перевалу подходим ближе к левому склону цирка.



DSC_8539. Обход мульды по гребню и выход на перевал.



IMG_1438. Вид с седловины на северо-запад на перевалы с ледника Khurdopin на ледник Virjerab, параллельные перевалу Афанасия Никитина.



IMG_1439. Перила по гребню, выводящему на перевал.

Под перевальным взлетом на леднике расположена глубокая мульда с ледовой стенкой, закрывающая выход на низшую точку основного гребня, в котором расположен перевал. Правее по ходу мульду можно обойти по снежно-ледовому гребню, перпендикулярному основному гребню и выводящему на скальные выходы чуть выше седловины. В верхней части гребень переходит в узкое ледовое перо, круто обрывающийся в обе стороны. Все это засыпано толстым слоем снега, который затрудняет балансирование на гребне. Провешиваем через гребень перила на ледорубах и в 14:00 выходим на перевал.



IMG_1440. Восточный цирк перевала ДТК Норд.



IMG_1441 Пик 6500, на который у нас было запланировано радиальное восхождение.



IMG_1442 Гребень перевала ДТК Норд, вид на низшую точку в гребне (веревка идет к Ане, которая прячется в скалах от ветра, перила здесь не вешались).



DSC_8546. Вид назад на западную ветвь ледника Virjerab.



IMG_1444. Гребень перевала ДТК Норд, вид на юго-запад, за ближайшим холмом на гребне – ложная седловина.

Перевальная седловина представляет собой снежно-ледовый гребень с отдельными выходами скал, переходящий в пологую восточную ветвь ледника Virjagarab. Высота места нашего подъема 6055. На седловине можно поставить несколько палаток. Жидкой воды нет, но в низшей точки гребня есть замерзшая лужа. С перевала открывается красивый вид на восток, на запад видимость перекрыта склонами верхнего цирка перевала. Название сразу не придумываем, впоследствии решаем назвать «ДТК Норд».



IMG_1448. Трещина на седловине перевала.

Делаем короткую разведку в сторону низшей точки гребня, но спуск с нее пересекает крупная трещина с небольшой ледовой стенкой, поэтому решаем начать спуск с гребня прямо от места нашего выхода на

перевал. Делаем связки, выходим в 14:15. В пяти метрах ниже гребня первый участник по плечи проваливается в трещину, застревает в ней и долго из нее выбирается.



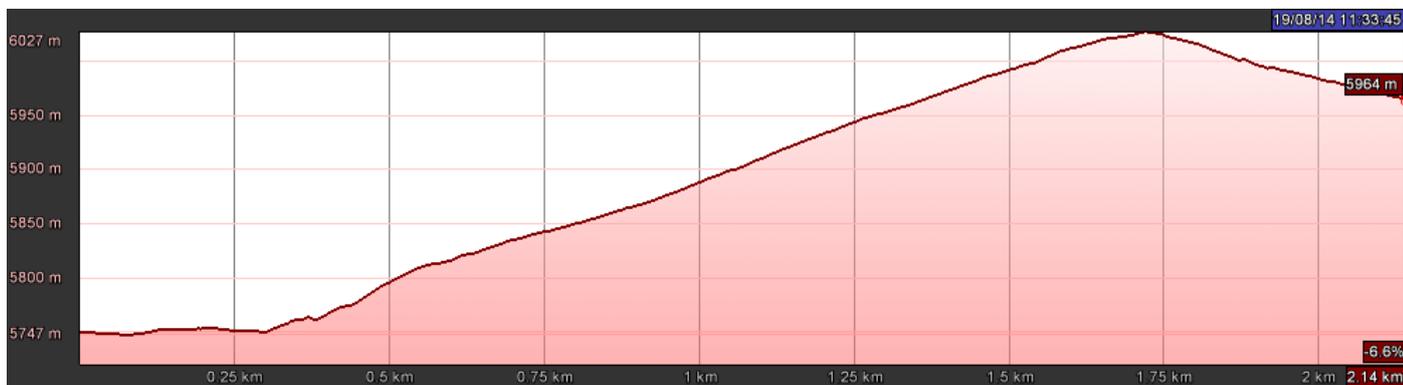
DSC_8548. Спуск с седловины.

На перевале была надежда, что вниз идти будет легче, но тропежка оказывается даже хуже, чем на подъеме. Снег глубиной по пояс практически не трамбуется, движемся по пологому леднику крайне медленно. От тропежки налегке отказываемся, чтобы не возвращаться за рюкзаками вверх.



IMG_1450. Перевал ДТК Норд с востока.

За 2,5 часа проходим 350 метров и в 16:45 становимся на стоянку. Высота 5985.



Погода весь день отличная. Ходовое время - 8 часов 30 минут. Так как мы шли в основном без общих привалов (очередной лидер тропежки после смены отдыхал на рюкзаке и затем догонял группу), то ЧХВ выделить проблематично. Отстаем от графика уже более, чем на 3 дня, при текущем темпе движения ситуация начинает выглядеть совсем плохой.

20 августа

Подъем в 4:30, выход в 6:30.



IMG_1451-IMG_1453. Восточный цирк перевала, седловина справа от снежной горы по центру – истинная, слева – ложная, самая правая седловина через боковой отрог ведет на тот же ледник.



IMG_1454. Перевал ДТК Норд с востока.



IMG_1455-IMG_1459. Панорама правого борта восточной ветви ледника Virjgarab.

Тропежка стала чуть проще, чем вчера, снег постепенно начинает смерзаться за ночь, но все равно проваливаемся очень сильно. Трещин либо нет, либо они надежно засыпаны снегом. Продолжаем спуск в связках по пологому левому притоку ледника Virjgarab. Проходим так семь получасовых переходов и в 12:00 останавливаемся на обед на леднике. Высота 5830. С этого места начинает открываться панорама хребта правого борта ледника Virjgarab и просматривается верхняя часть ледопада на спуске.



IMG_1461. Безымянный пик высотой ~6250м в боковом отроге, ограничивающем цирк с севера.



IMG_1462. Верхняя часть ледопада справа от нунатака.

С обеда выходим в 13:20. В Москве на основе спутниковых снимков мы планировали спуск по левой части ледопада. Но в условиях глубокого снега мы не рискуем совершать длинные маневры выше и ниже ледопада – они рискуют вылиться в несколько дополнительных часов утомительной тропежки. Поэтому решаем начать движение по кратчайшей траектории, ведущей к нашему следующему перевалу, и принимать дальнейшие решения по ситуации.

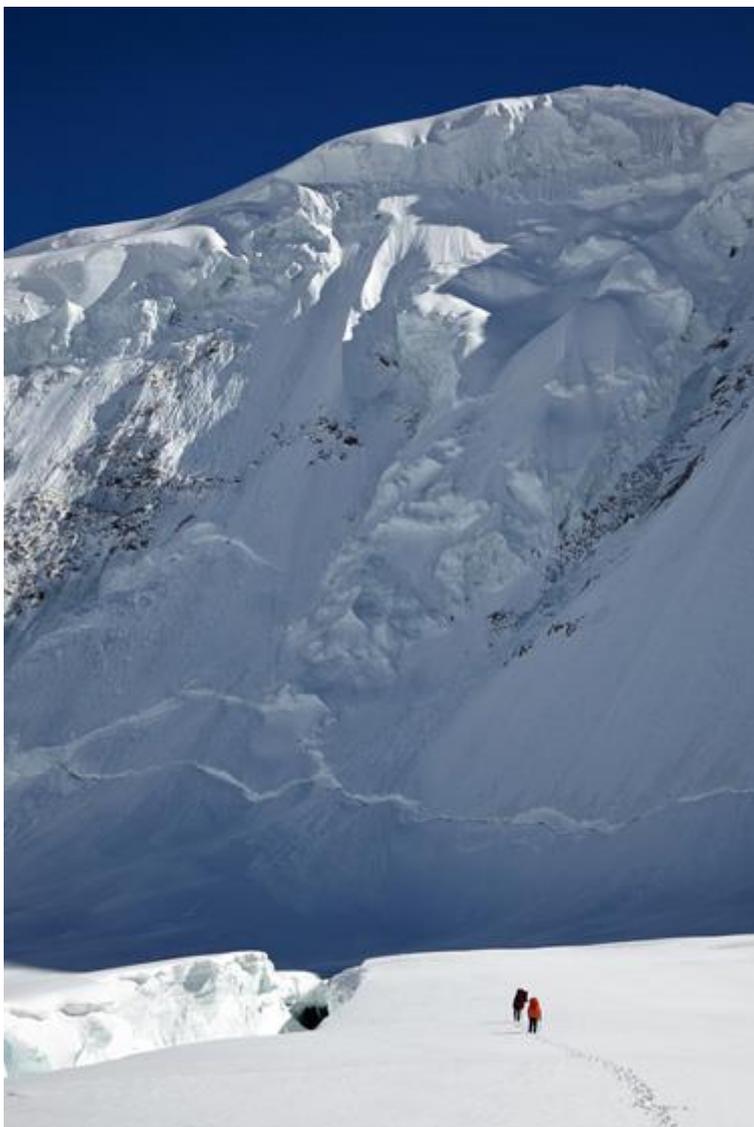
За два перехода доходим до первого крупного разлома, с которого начинается ледопад. Высота 5760. Разлом имеет ширину более 10м, за ним следуют другие разломы. Обхода разлома слева не видно до горизонта. В правой части ледопада виден обход как минимум двух первых разломов. Лавинные выносы до предполагаемой траектории движения не достают, но движение может быть опасно из-за вероятности «мегаобвалов» с соседнего склона. Других приемлемых вариантов спуска не просматривается, поэтому решаем двигаться там с соблюдением мер предосторожности.



Траектория движения при прохождении ледопада на спуске с перевала ДТК Норд.



IMG_1463. Ледовый склон правого борта выше начала ледопада.



IMG_1466 Обход верхнего разлома ледопада.



DSC_8563. Над ледопадом, вид назад по пути движения.



IMG_1467. Масштаб первого разлома в ледопаде.

За переход пересекаем ледник к его правому борту, делаем привал вне зоны досягаемости возможных обвалов, отдыхаем.



IMG_1469 Вид на ледопад с верхней части ледового обвала.



IMG_1470. Ледовая глыба.



IMG_1471. Мост через разлом, образовавшийся в результате обвала.

Затем уходим под склон, двигаемся без остановок, держим некоторое расстояние между связками. Обойдя, таким образом, два крупных разлома верхней части ледопада, выходим на его более крутой участок. Здесь нам повезло, дальнейший путь спуска надежно перекрыт недавним мощным ледовым обвалом с правого борта. Скорее всего, обвал ледового карниза произошел в результате накопления на нем больших масс свежего снега во время четырехдневного снежного шторма. После снегопада прошло уже два дня и вероятность нового обвала небольшая, но все стараемся здесь не задерживаться. К счастью, на снежно-ледовом выносе мы практически не проваливаемся и можем спускаться максимально быстро.



IMG_1472. Ледовая стенка в месте резкого увеличения крутизны ледника.



IMG_1473-IMG_1477. Панорама ледника Virjerab от нижней части ледового обвала.



DSC_8575. Вид назад на ледовый обвал.

Центральная часть ледопада левее заканчивается ледовой стенкой высотой около 10 метров. По следу ледового обвала спускаемся до чистого участка ледника, куда не достал обвал.



DSC_8577. Траверс над мульдой ниже следов обвала.

Отходим с запасом от следов обвала, маневрируя среди мульд на склоне средней крутизны, и делаем привал в 15:45. Высота 5550. Всего по следу обвала мы спускались около 25 минут.



IMG_1479 Пик 6500, на который у нас было запланировано восхождение (которое не состоялось из-за отставания от графика).



IMG_1480-IMG_1482. Панорама нижней части ледопада с ледника Virjerab.



IMG_1483-IMG_1485. Панорама ледника Virjerab вниз по долине.



IMG_1486. Перевал Крузенштерна, слева от него пик 6500.

Дальше в связках спускаемся до основного тела ледника Virjerab. Боковой ледник выше впадения неровный, с локальными участками крутизной до 20 градусов и отдельными узкими трещинами, хорошо читающимися под тонким слоем снега. Со спуска виден путь на наш следующий перевал и находящийся рядом пик 6500. Выйдя на основной ледник, надеемся найти на нем воду, чтобы не тратить заканчивающийся газ, поэтому поднимаемся чуть правее и выше по ходу, где просматривается небольшая зона открытого льда. В основном, ледник покрыт тонким слоем снега, встаем на нем на стоянку в 17:05. Высота 5380. Воды не находим, но накалываем для топки лед.



ЧХВ - 6 часов 50 минут. Погода весь день отличная. Большая часть дня – тяжелая тропежка, нормальная скорость передвижения и техническая работа были только при прохождении ледопада.

Итоги

Перевал ДТК Норд является весьма нестандартной 2А* и может быть рекомендован всем группам, совершающим походы 5-6 к.с. Группы 4к.с. тоже могут заложить его в свой маршрут, но с оговорками (см. ниже). Перевал является единственным на данный момент пройденным перевалом, соединяющим верховья западной и восточной ветвей ледника Virjerab. Мы были первой группой, прошедшей его, более того, какие-либо сведения об экспедициях, попадавших в верховья обеих ветвей ледника Virjerab, отсутствуют.

Перевальный взлет не представляет сложности и вполне соответствует 2А, нам пришлось повесить на нем одну веревку на подъеме по снежно-ледовому ребру с запада. Основная сложность представляет

прохождение ледопада при выходе из верхнего цирка на восточную ветвь ледника Virjerab. Ледопад разделен на две части нунатаком. Нам удалось пройти ледопад по правой части ледопада по свежему ледовому обвалу с хребта вдоль правого борта ледопада. Обвал перекрыл все огромные разломы в ледопаде и провешивание перил не потребовалось. Такой вариант подходит только при прохождении перевала с запада на восток – долго подниматься по нашему пути спуска под ледовыми карнизами мы не рекомендуем. Альтернативные варианты прохождения перевала – от начала нунатака вниз-направо на правую часть ледопада или вообще по левой части слева от нунатака (путь спуска по последнему варианту мы сами не могли просмотреть с нашей траектории движения и предлагаем только на основе спутниковых снимков). Все эти варианты прохождения ледопада имеют сложность как минимум 2Б (теоретически даже можно «попасть» на 3А). Поэтому ощущение от категории перевала – 2А с «двумя звездами».

С пути подъема на перевал открываются красивые виды на верховья ледника Virjerab.

Перевал Крузенштерна , 5965м, 2Б, п/п

21 августа

Подъем в 4:00, выход в 5:35.



IMG_1487. Нунатак, разделяющий ледопад под перевалом ДТК на две части (на фото – орографически правая).



IMG_1490. Вершина, разделяющая перевалы Крузенштерна и "Virjerab-Snowlake".

С утра морозно, небо ясное.



IMG_1493-IMG_1495. Две части ледопада перевала ДТК Норд и разделяющий их нунатак.

Начинаем подъем по пологому леднику, постепенно смещаясь ближе к его правому борту. Слой снега очень тонкий, трещин нет. Через два с половиной перехода солнце выходит из-за гребня, и на леднике начинают попадаться узкие трещины. Делаем связки. Толщина снега и сложность тропежки постепенно возрастают, но за три дня, прошедших после окончания снегопада, верхний слой успел несколько раз смерзнуться и растаять, и идти существенно проще, чем на предыдущий перевал.



IMG_1497. Район перевала "Virjerab-Snowlake".



IMG_1498. Перевал Крузенштерна.



IMG_1499. Правый гребень ледника Virjerab.



IMG_1500. Перевал "Virjerab-Snowlake".



IMG_1501. Взлет на леднике, ведущий в цирк перевала Крузенштерна.



DSC_8591. Подъем по леднику к взлету в верхний цирк.

Движемся по центру ровного поля ледника, полого поднимающегося к более крутому участку, ведущему в цирк перевала. Справа по ходу виден цирк нашего запасного перевала "Virjerab-Snowlake". Проходим так семь переходов и в 13:50 останавливаемся на обед. Высота 5770.



IMG_1503. Пик 6500.



IMG_1504-IMG_1507. Панорама перевала Крузенштерна и пика 6500.



IMG_1508. Пик 6500.



IMG_1509-IMG_1512. Район перевала "Virjerab-Snowlake", вид с подъема в верхний цирк перевала Крузенштерна.



IMG_2811. Вид на ледник Virjerab назад на путь подъема.



DSC_8598. Выход в верхний цирк.

После отдыха выходим в 14:55. Обходим неглубокую мульду справа по ходу и поднимаемся прямо по центру более крутого снежно-ледового склона. Идетя тяжело, тропежка неприятная, но правее и левее склон читался плохо, и там мы могли нарваться на крупную трещину. За три перехода, много раз меняя тропящую связку, к 16:50 выходим в верхний цирк перевала.

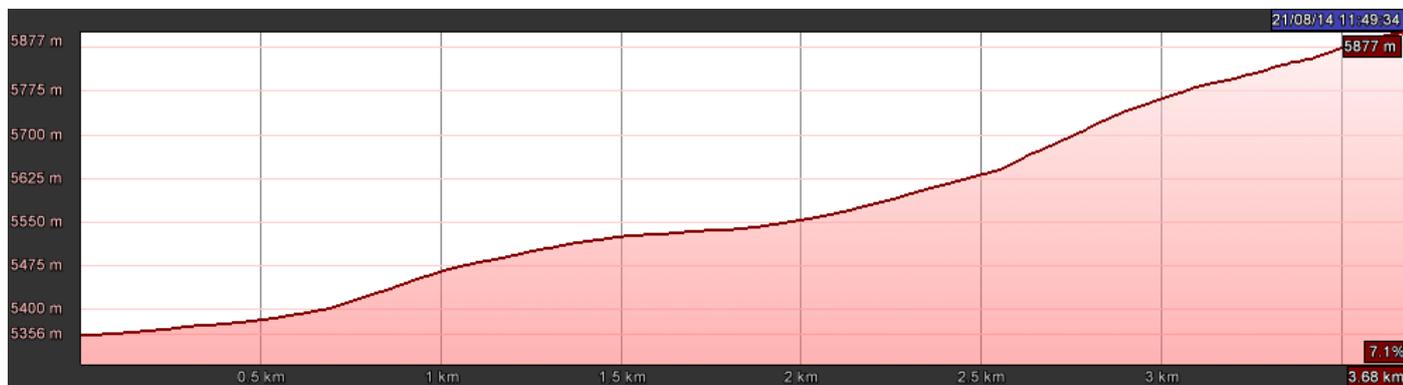


DSC_8599. Вид на седловину перевала Крузенштерна из верхнего цирка.



IMG_1513. Вид на перевальный взлет от места лагеря.

Отсюда до перевала меньше перехода, но мы решаем не подниматься сегодня на седловину или подходить под перевальный взлет, а поставить лагерь на еще освещенном солнцем в это время участке. Высота 5900. Сначала была идея с вечера сделать разведку подъема на седловину, но все от нее быстро отказались из-за накопившейся усталости. Много сил днем отбирало постоянное желание пить и невозможность сварить чай из-за экономии газа. Вечером топим немного снега на импровизированной спиртовке из разрезанного газового баллона с фитилем из куска ткани, но получается не очень эффективно.



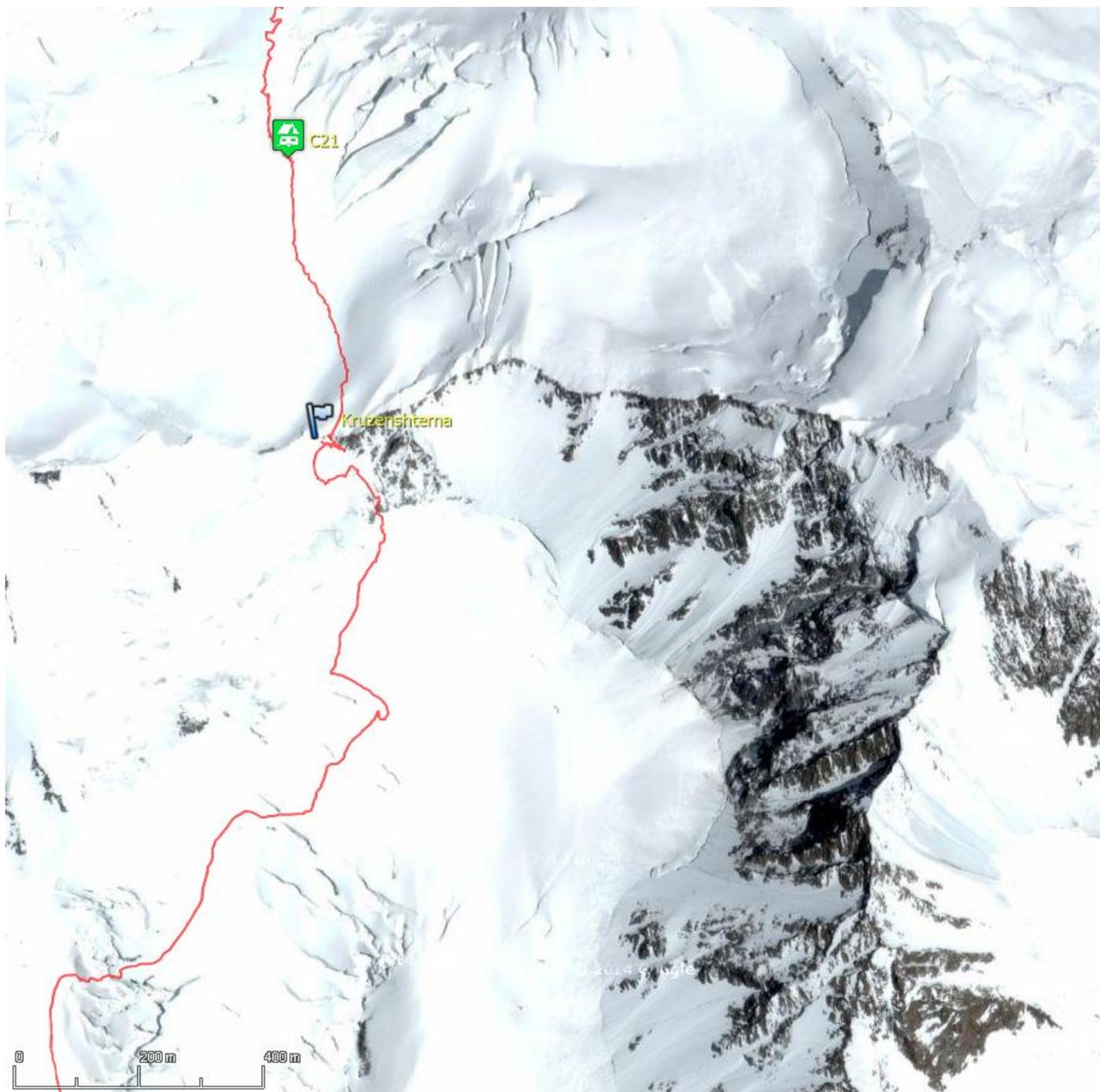
ЧХВ - 6 часов 10 минут. Погода весь день отличная. Первая половина дневного перехода прошла достаточно легко, во второй шлось тяжело из-за опять возникшей глубокой тропежки и жаркого солнца.

22 августа

Подъем в 4:30, выход в 6:35.



DSC_8600. Начало косога траверса при подъеме на седловину.



Траектория движения при прохождении перевала Крузенштерна.



DSC_8601. Подъем косым траверсом (крутизна склона на фото занижена).

В связках подходим под перевальный взлет и начинаем подниматься косым траверсом по снежно-ледовому склону левее по ходу от скальной стенки. Снег с утра смерзшийся, ступени в нем получаются достаточно мелкие. В верхней части идем траверсом над ложбиной под стенкой. Идти с одновременной страховкой здесь не очень комфортно, склон здесь оказался достаточно крутой. Хорошо, что внизу безопасный выкат. Группам без хорошей снежной техники рекомендуем отказаться от косога траверса и подниматься «в лоб» левее по ходу от скальных выходов, провесив пару перильных веревок.



DSC_8602. Последние десятки метров до седловины.



IMG_1514. Седловина перевала и пик Vaintha Brakk (Ogre), 7285м.

Ближе к седловине коротким серпантинном уходим вверх по склону, чтобы выйти к небольшому скальному выходу на гребне. Снег здесь хорошо смерзся и опасность схода лавины отсутствует. На перевал поднимаемся в 7:25.



DSC_8605. Вид с седловины на первые метры спуска.



DSC_8606. Прячемся от ветра в рандклюдте на седловине.

Седловина перевала представляет собой понижение в гребне, с которого в обе стороны стекают ледники. На восток к пику 6500 ведет скальная «пила», торчащая из широкого снежного гребня, на запад – широкий ледовый склон к следующей вершине. В момент подъема здесь дует сильный ветер и очень холодно, поэтому мы сразу уходим в небольшой рандклюдт (с замерзшей лужей на дне) рядом со скальным выходом на стороне спуска к леднику Sim Gang. Высота 5970. На седловине можно поставить несколько палаток на последних метрах подъема со стороны ледника Virjerab, но это может оказаться не лучшей идеей из-за естественной трубы между двумя скальными выходами, усиливающей ветер. При необходимости можно попытаться организовать ночевку в рандклюдте. Перевал решаем назвать в честь Ивана Федоровича Крузенштерна.



IMG_1519-IMG_1523. Панорама с перевала Крузенштерна в сторону ледника Sim Gang.



IMG_1526-IMG_1528. Панорама с перевала Крузенштерна в сторону ледника Virjerab.

С седловины открывается потрясающий вид на ледник Sim Gang и пики Vaintha Brakk (Ogre) и Latok за ним.



IMG_1530. Вид с перевала Крузенштерна на спуск к леднику Sim Gang.



IMG_1531. Крупный план разломов в нижней части спуска на ледник Sim Gang (мы прошли чуть правее них).

На спуск просматривается только самое начало снежно-ледового склона постепенно увеличивающейся крутизны и зона разломов под перевальным взлетом на леднике.



DSC_8610. Начало спуска с перевала, на заднем плане башни скального гребня.



DSC_8611. Увеличивающаяся крутизна склона на спуске.



DSC_8612 Ледовый склон, ведущий на вершину, разделяющую перевалы Крузенштерна и "Virjerab-Snowlake".

В 8:00 выходим вниз в связках. Сначала идем правее по слабо выраженному ледовому гребню, затем, когда крутизна склона увеличивается, пытаемся уйти влево, где склон не так крут. Пройдя 10 минут, останавливаемся в месте, спуск ниже которого совсем не просматривается из-за перегиба склона. Высота 5935.



DSC_8613. Подход к широкому ледовому кулуару.



IMG_1532. Траверс кулуара к скальным выходам, где будет организована станция на спуск.

После короткого обсуждения решаем провесить веревку траверсом влево через просматривающийся там широкий крутой ледовый кулуар и спускаться дальше по кулуару. Крутизна склона в кулуаре меньше, чем на нашем склоне, и кулуар неплохо просматривается вниз. Делаем станцию на ледорубах, выпускаем лидера со страховкой на траверс. В нескольких метрах от станции под снегом оказывается трещина, переходим ее по ненадежному снежному мосту. Кулуар, по которому мы собираемся спускаться, имеет крутизну 45-50 градусов, снега в нем нет, лед перемороженный, весь в мелких кальгаспорах и довольно неудобный для движения на передних зубьях кошек. С левой стороны кулуар ограничивает скально-снежный склон.



DSC_8615. На станции.

Лидер доходит до скального выхода посередине склона и организует на нем станцию из петель. Последний участник проходит траверс с нижней страховкой с этой станции.



IMG_1534. Первая веревка дюльфера.

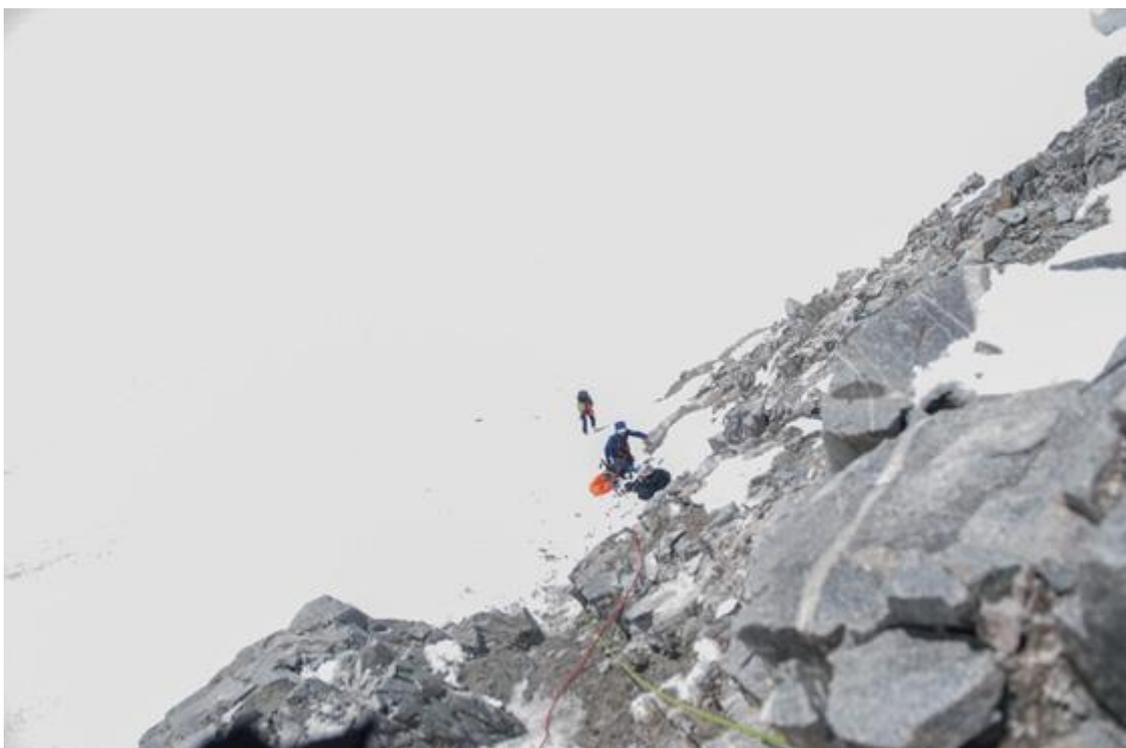


DSC_8616. Вид вниз на первую веревка дюльфера.

От скального выхода вешаем веревки на дюльфер. Первая веревка доходит до еще одного скального выхода ниже по склону, организуем станцию из петли.



DSC_8617. Вид вниз на вторую веревку дюльфера.



DSC_8618. Скально-осыпной пояс на второй веревке (вид вниз от верхней части пояса).

Вторая веревка в нижней части пересекает крутой скально-осыпной пояс шириной 10-15 метров. Спускаться здесь нужно особенно аккуратно, веревка и люди на ней сбрасывают вниз камни. Выше скального пояса крутизна склона равномерная около 50 градусов, ниже 35-40 градусов. Вторая веревка с первого раза не сдерживается из-за перекручивания веревок и трения на скалах верхней станции. Приходится подняться по ней и исправить систему. Станцию ниже скального пояса организуем на ледорубах, слой снега здесь глубокий. Станцию делаем правее линии спуска, чтобы укрыться от камней. Благодаря проявленной осторожности, ничего крупнее мелких камешков мы не скинули.



IMG_1535. Скально-осыпной пояс и веревка через бергшрунд.

Третья веревка пересекает бергшрунд, надежно засыпанный снегом, после которого склон постепенно выполаживается и засыпан глубоким слоем снега. Для сдергивания организуем ледорубный крест и спускаемся на плоскую часть ледника, где собираемся в 11:00. Высота 5790.



IMG_1537. Вид на ледник Sim Gang от подножия перевального взлета, впечатление, что разломов на пути спуска не будет, совершенно обманчивое.

Делаем связки, отдыхаем и в 11:40 выходим. Путь вниз неочевиден, с седловины перевала просматривались зоны крупных разломов, но от подножия они читаются плохо. Спускаемся, придерживаясь правого борта цирка по кратчайшей траектории вниз. Упираемся в крутой склон со сбросами внизу, обходим его слева, ниже него выходим на исходную траекторию движения. Проходим один переход, снег плотный и практически не проваливается, идем быстро. В 12:20 останавливаемся на обед. Высота 5670. С этого места кажется, что вдоль

правого борта есть путь спуска, позволяющий обойти разломы и не вешать веревки. Небо чистое, очень жарко.



IMG_1538-IMG_1540. Панорама гребня перевала Крузенштерна, хорошо видна точка одиночного скального выхода ниже левого края скального гребня, от которой мы вешали веревки вниз.



IMG_1541. Первая веревка через разломы.

В 13:15 выходим в связках. Через 10 минут подходим к крупному разлому, существенно ниже которого просматривается плоский ледник. Делаем короткую разведку возможных путей спуска правее и левее, но ничего не находится. Вешаем веревку на ледорубном кресте через разлом, переходим его внизу по надежной массивной снежной пробке.



IMG_1542 Вид вверх на место спуска по второй веревки через зону разломов, люди стоят на ледовой глыбе, куда спустились по веревке.

Дальний край трещины переходит в ровный снежно-ледовый склон крутизной 50-55 градусов, подсеченный надежно засыпанной трещиной, за которой лежит огромная ледовая глыба. Провешиваем на нее вторую веревку, опять используем ледорубный крест. Во время начала спуска по веревкам руководитель обнаруживает у себя симптомы развивающегося теплового удара, руководит своим лечением и отдыхает после спуска по веревкам (с организованной тенью, питьем и холодным компрессом), пока остальные занимаются технической работой. Тепловой удар успешно ликвидирован, собираемся внизу в 15:00. Высота 5580.



IMG_1543. Зона разломов, две точки слева – участники после спуска с последней ледовой глыбы.

С ледовой глыбы спускаемся просто в связках и выходим на ледник ниже зоны разломов.



IMG_1546-IMG_1549. Панорама ледника Sim Gang ниже зоны разломов.



IMG_1550. Вид назад на перевал через дальнюю от перевала зону разломов (вид на них сверху – на фото IMG_1531).

В 15:30 выходим в связках. Спускаемся по пологому закрытому леднику с отдельными трещинами, читающимися под снегом. Через переход в 16:05 выходим к небольшому озеру в мульде справа по ходу. Высота 5430. Это первая вода в жидком состоянии, которую мы встретили за последние десять дней, а чай мы не делаем уже шестой день из-за экономии газа. Спускаемся к озеру со страховкой, набираем воду во все бутылочки, разводим изотоник, пьем, набираем еще раз... На этом привале остаемся на 25 минут, пока все, наконец, не утоляют на время жажду.



IMG_1551. Перевал на ледник Snow Lake (на него с обратной стороны был запланирован радиальный выход, от которого мы отказались).



DSC_8639. Перевал Крузенштерна.



IMG_1553-IMG_1555. Слияние притока ледника Sim Gang с его основным телом.



IMG_1558-IMG_1561. Панорама верхнего цирка ледника (перевал Крузенштерна – по центру фото).

В 16:30 выходим дальше. Спускаемся по пологому боковому леднику, ниже впадающему в основное тело ледника Sim Gang. Первые два перехода идем ближе к левому склону, затем уходим правее. Ледник сначала закрытый, слой снега около 10 сантиметров, идем быстро. Однако под снегом местами попадает много узких, совершенно не читаемых трещин, в которых застревает нога с риском получить неприятную травму. На таких участках темп движения приходится снижать.



IMG_1562-IMG_1569. На подходе к основному телу ледника Sim Gang.



IMG_1574-IMG_1576. Перевал Skam La, 5530м.



IMG_1577. Вид на цирк перевала Крузенштерна от основного тела ледника Sim Gang.

На подходах к впадению в основное тело ледника Sim Gang ледник открытый. Постепенно смещаемся вправо, чтобы по оптимальной траектории повернуть «за угол».



IMG_1578-IMG_1583. Пик Vaintha Brakk (Ogre), 7285м.



IMG_1588-IMG_1593. На леднике Sim Gang, перевалы слева направо: La Zee, 5870м, Lukpe La, 5600м, Skam La, 5530м.



IMG_1595. Вид в сторону перевала Крузенштерна от места лагеря на ледниковом озере.

Идем практически до темноты, чтобы уменьшить расстояние перехода до заброски завтра. У впадения подходим вплотную к правому склону и в 18:50 встаем на стоянку около небольшого озера на леднике. Воду берем из него, при этом нужно быть аккуратным, чтобы не провалиться в озеро с нависающих над ним небольших карнизов. Высота 5140.



ЧХВ - 3 часа 55 минут +4 часа 25 минут технической работы. Погода весь день отличная. Наконец-то почти не было тропежки, и была интересная техническая работа.

23 августа

Подъем в 4:00, выход в 5:55.



IMG_1598. Вид на район перевала Lukre La от места лагеря.



IMG_1600-IMG_1602. Основное тело ледника Sim Gang, на заднем плане массивы Broad Tower и Solu.

За переход в связках спускаемся до основного тела ледника Sim Gang. Высота 5040.



IMG_1603. Перевал левого гребня ледника.



IMG_1604-IMG_1607. Панорама верховий ледника Sim Gang, видны перевалы La Zee и Lukre La.



IMG_1608-IMG_1612. Панорама хребта, ограничивающего ледник с юга.



IMG_1616-IMG_1619. Нижняя часть ледника Sim Gang (простая седловина правее центра фото – перевал Hispar La, 5080м).



IMG_1620. Пик Vaintha Brakk I, 7285м.

Сначала идем вдоль правого борта ледника. Затем, ниже впадения крупного притока из-под пика Vaintha Brakk, постепенно уходим под левый борт, двигаясь по кратчайшей траектории по направлению к заброске. Ледник практически открытый, снег лежит отдельными участками, на которых попадаются редкие трещины.



IMG_1621. Перевал Hispar La, 5080м.



IMG_1628-IMG_1631. Вид в сторону верховий ледника Sim Gang, в правой части панорамы – перевал Sim La, 5461м.



IMG_1632-IMG_1635. Массивы Broad Tower и Solu, перевалы Solu La (левая треть кадра) и Hispar La (правая треть).

За пять переходов уходим под левый борт ледника, в 9:25 останавливаемся здесь на перекус в начале большой мульты. Высота 4810, первый раз за последние 13 дней мы ниже 5000 метров.



DSC_8658. Спуск в мульду под левым бортом.



IMG_1639 Вид назад на мульду на леднике Sim Gang.

С этого места спускаемся по короткому отрезку крутого ледового склона в огромную мульду. Нижний край мульды практически без набора высоты выводит на плоскую часть ледника Sim Gang перед его впадением в Biafo.



IMG_1641-IMG_1650. Панорама слияния ледников Sim Gang, Snow Lake и Biafo.



IMG_1651. Перевал Solu La.



IMG_1652.Перевал "Solu Upper", один из наших запасных вариантов.

Идем по центру ровного участка, стараясь обойти слева зону крупных трещин у слияния ледников Sim Gang и Biafo, которую мы долго распутывали в начале нашего «кольца». С этого места хорошо виден наш перевал Solu La и другие перевалы массива Solu.



IMG_1653-IMG_1658. Панорама в направлении перевала Hispar La.



IMG_1659. Перевал Sokha La, 5180м, наш основной запасной вариант к перевалу Solu La.



IMG_1662. Разломы на Виафо.



IMG_1664. Связка на фоне разлома.



IMG_1665. Зона наиболее крупных разломов.

На слиянии ледников Biafo и Sim Gang попадаем в зону крупных трещин, которую уже проходили при подъеме на Snow Lake 9 августа. Путь между ними на открытом леднике просматривается хорошо, но много времени тратим на лавирование и фотографирование живописных разломов.



IMG_1667. Ледопад на подъеме в цирки перевалов "Solu Hidden" и "Solu Upper".



IMG_1668. Вид на север на хребет, ограничивающий с севера ледник Snow Lake (в правой части кадра вида седловина перевала Khurdopin West).

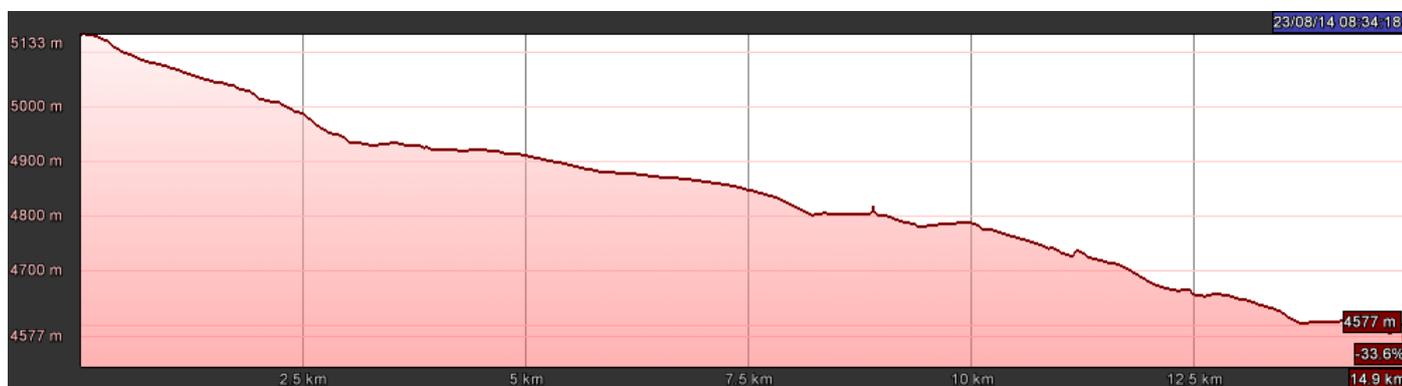


DSC_8664. Стоянка Kargororo.

В основном стараемся придерживаться левого борта долины, чтобы не пропустить правильный выход на боковой моренный вал рядом с местом заброски. Пробраться вдоль левого борта не получается из-за больших разломов, заходящих на морену. Поэтому приходится уйти вправо и подходить к заброске по леднику по тому же пути, по которому мы уходили от нее.

Примерно в 12:45 видим вдалеке на морене нашего гида, уходим к нему. После встречи вслед за гидом выходим на моренный вал, не посмотрев на GPS и полагая, что до лагеря уже близко. Осыпь здесь живая, крупная, путь по ней не везде очевиден и достаточно утомителен. До места заброски оказывается порядка 800 метров, всю дорогу удивляемся, почему гид не пошел по ровному леднику рядом.

Наконец в 13:30 доходим до знакомой нам стоянки Kargororo. Высота 4580. Ставим палатки, достаем из заброски газ и сразу начинаем делать чай. Последний раз горячее питье у нас было 8 дней назад, и все никак не могут напиться. До конца дня разбираем заброску, несколько раз едим и просто отдыхаем. Много разговариваем с гидом и его портером, у них явный дефицит общения после долгого ожидания.



ЧХВ - 5 часов 55 минут. За 2/3 ходового дня пробежали 15км, стремясь быстрее выйти к заброске. Весь день облачно, изредка показывается солнце, дует ветер, прохладно.

Итоги

Перевал Крузенштерна является сложной и разнообразной 2Б, его можно рекомендовать всем группам, совершающим походы 4-6 к.с. Перевал Крузенштерна является единственным на данный момент пройденным перевалом, соединяющим восточную ветвь ледника Virjerab с ледником Sim Gang. Мы были первой группой, прошедшей его.

Сложность перевала определяется юго южным взлетом. Мы повесили четыре веревки по крутому льду и неширокому скальному поясу, а также еще две веревки через зону разломов при выходе из верхнего цирка. Наш путь движения не стоит рассматривать как догму – спутниковые снимки на южный цирк, доступные к началу похода, были крайне плохого качества, поэтому нам приходилось выбирать траекторию движения в режиме полного первопрохождения почти без помощи дополнительных материалов. Так, например, на спуске с седловины можно попробовать вариант правее скального пояса, а зону разломов, где мы повесили две веревки, можно попытаться обойти слева. Осенью, уже после нашего возвращения из похода, Google выложил свежие спутниковые снимки хорошего качества, которые могут помочь следующим группам при выборе пути.

Северная сторона перевала технической сложности не представляет за исключением короткого отрезка перед выходом на седловину перевала, где требуется уверенная личная техника движения на кошках. При ее отсутствии (а также при прохождении перевала с юга на север) рекомендуем повесить с седловины пару веревок по линии падения воды.

С перевала открывается замечательный вид на верховья ледников Virjerab и Sim Gang и семитысячники Vaintha Brakk (Ogre) и Latok. С перевала при наличии времени можно совершить интересное восхождение на пик 6500, сложность которого можно оценить в 3А.

Перевал Solu La, 5375м, 3А, п/п

24 августа

С утра полудневка, встаем поздно. Накануне написали смс в Москву с просьбой сбросить нам прогноз погоды на район. Результат оказался промежуточным, погода в следующую пару дней должна была постепенно портиться, но глобального катаклизма, как неделю назад, не ожидалось. Дней запаса у нас не осталось из-за вылета из графика на основном кольце, поэтому перед нами сложный выбор – идти запланированное первопрохождение сложной 3А с риском опоздать на самолет или срезать через запасной вариант Sokha La, который соответствует категории 2А-2Б и был пройден ранее другими группами.

Решаем немного рискнуть и идти все-таки по основному варианту через перевал Solu La. В первой половине дня продолжаем отдыхать, пьем какао, подъедаем излишки продуктов. Примерно в 12:00 вниз по леднику Viafo уходят наши гиды, договариваемся, что они нас встретят с машинами 28 августа в поселке Bisil, где у нас запланировано окончание активной части маршрута.



IMG_1669. Массив к югу от Broad Tower.



IMG_1689. Пик Sosbun Brakk, 6413м.



IMG_1690. На подходе к цирку Solu La.

Выходим после обеда в 14:20. Спускаемся с моренного вала, на котором расположена стоянка, и пересекаем ледник Biafo в направлении поворота к перевалу выше скального пика Broad Tower. Ледник открытый, практически без трещин, идем без связок. На основе наших трех опробованных вариантов прохождения места слияния ледника Biafo с Sim Gang (по центру, вдоль левого борта и вдоль правого борта) рекомендуем именно последний вариант.

За два перехода подходим под правый борт Biafo, на третьем начинаем подниматься по пологому ледовому склону в цирк перевала.



IMG_1691-IMG_1693. Панорама хребта, ограничивающего с севера ледник Snow Lake.



IMG_1694. Пик Sosbun Brakk, 6413м.



IMG_1695-IMG_1697. Вид вниз по леднику Viafo.



DSC_8674. Восточная часть пика Broad Tower, 6202м.



IMG_1698. Вид на ледник Sim Gang.



DSC_8676. На повороте в цирк перевала Solu La.

На повороте под скальной стеной есть трещины, поэтому по кратчайшей траектории пройти не получается и мы по косому ледовому ребру уходим правее по ходу на ровное поле ледника. Ледник открытый, связки не требуются.



IMG_1699. Ледопад на подъеме в верхние цирки перевалов "Solu Hidden" и "Solu Upper".



IMG_1701-IMG_1716. Перевалы Solu La (по центру) и "Broad Tower" (слева).



DSC_8681. На подходе к стоянке перед ледопадом.

В 16:50 выходим в верхний цирк перевала, после чего делаем еще полтора перехода. Ледник здесь закрытый, но слой снега очень тонкий, трещин нет. Со скал правого борта при нас сходят лавины.



IMG_1723-IMG_1728. Панорама ледника Snow Lake и хребта, разделяющего ледники Snow Lake и Sim Gang.



IMG_1734-IMG_1735. Перевал "Broad Tower".

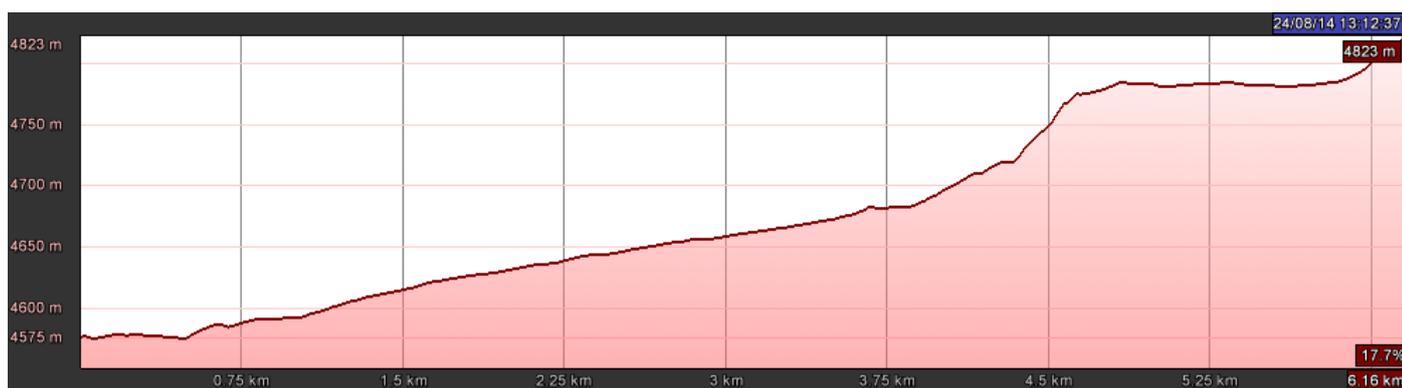


IMG_1736-IMG_1739. Панорама хребта, разделяющего ледники Snow Lake и Sim Gang.



DSC_8688. Лагерь под ледопадом.

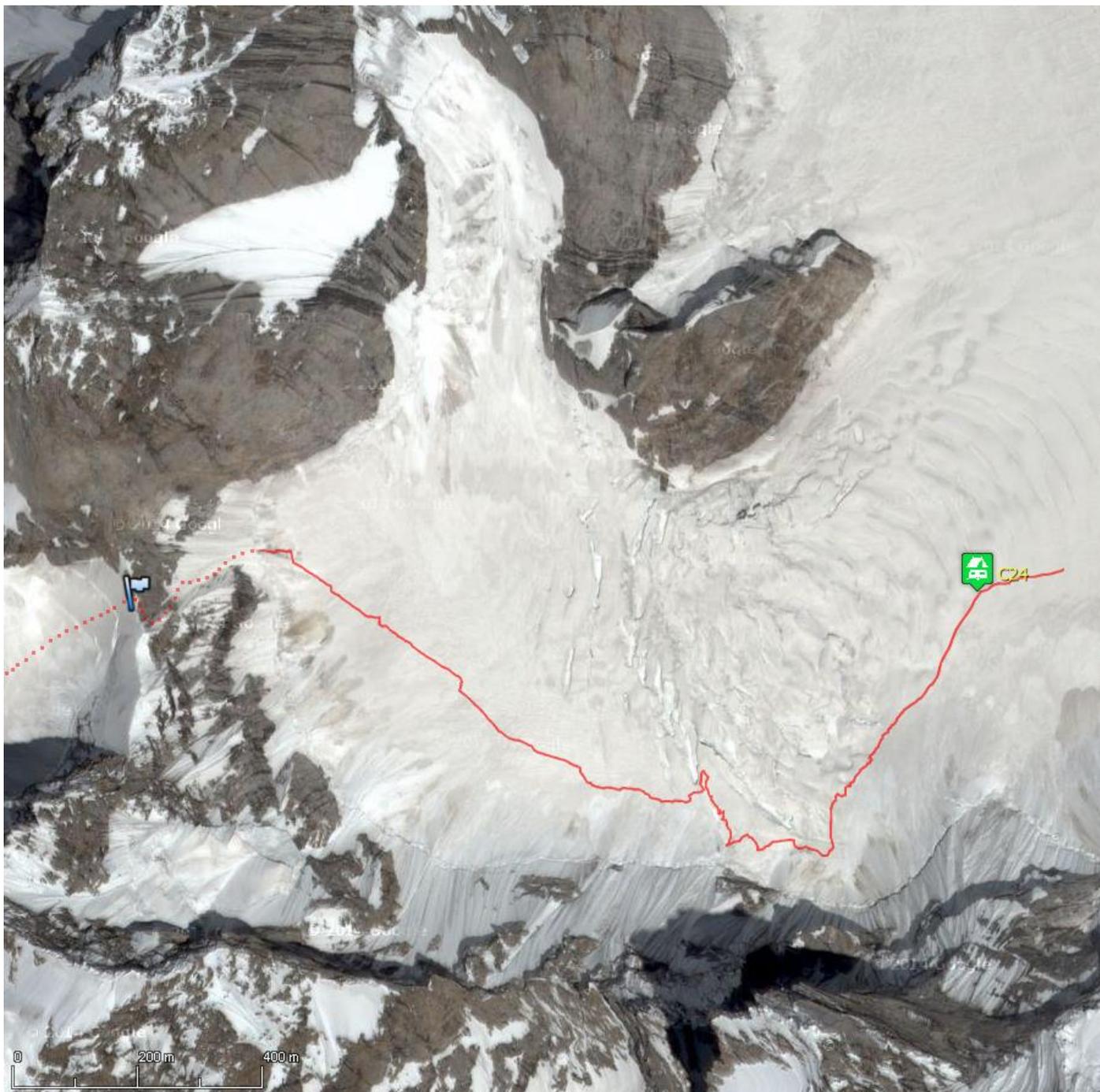
В 18:10 встаем на стоянку на снегу прямо под началом ледопада в цирке перевала. Высота 4830.



ЧХВ - 2 часа 40 минут. Погода весь день хорошая, чистое небо, ветер. За правым бортом ледника Viafo появляются облака, но они пока не могут перебраться дальше на восток. Вечером в тени перевала холодно. День получился «втягивающим», после двух полудневок на месте заброски заставить себя идти вверх было тяжеловато.

25 августа

С ночевки вышли в 5:55. Погода ясная, морозно, снег за прошедшие после снегопада дни успел хорошо слежаться, и утром тропить относительно легко.



Траектория движения при подъеме на перевал Solu La (в районе седловины спутниковый снимок сильно искажен, поэтому в этом месте наш трек, чтобы соответствовать снимку, нарисован не по GPS, а вручную)



IMG_1741-IMG_1742. Панорама перевала Solu La и пика Solu Tower, 5979м.



IMG_1743-IMG_1744. Панорама района перевала Khurdopin East.



DSC_8690. Обход ледопада слева по ходу.



IMG_1745-IMG_1747. Вид на ледопад и Solu Tower.

Идем в кошках, но пока без связок – трещин почти нет, а те, что есть, хорошо заметны. От стоянки почти сразу забираем влево по ходу и начинаем плавно набирать высоту, обходя трещины. В 6:35 делаем привал, заодно связываемся. Поднимаемся серпантинном по достаточно крутому склону (до 40 градусов), продолжаем держаться орографически правого края ледопада, однако сильно не прижимаемся к скалам Broad Tower, помня о вчерашних лавинах, сходявших оттуда.



DSC_8691. Перед огромным разломом, пересекающим весь ледник.

Успешно обходим весь ледопад слева по ходу и выходим в пологий верхний цирк. Но в этом месте ледопад подготовил нам напоследок сюрприз. Весь цирк перекрыт огромным разломом, которого не было видно снизу. Теоретически разлом можно обойти слева: прижимаясь к скалам, немного подняться по лавинным выкатам, преодолев бергшрунд, после чего снова спуститься дальше уже на плато. Но этот вариант представляется опасным из-за возможного камнепада или схода лавины, а также крутизны участка (фото IMG_1750, нижняя часть), которая не позволит безопасно преодолеть его в связках и потребует провешивания 1-2 перильных веревок. Решаем пройти вдоль разлома в сторону центра ледопада в поисках моста.



IMG_1749. Восточный взлет перевала Solu La.



IMG_1750. Перевал "Broad Tower".



DSC_8692. Ледовое «перо», частично пересекающее разлом.

Через 150м находим место, где с противоположного борта разлома под острым углом выступает ледовое «перо», сужающееся «в ноль» и не достигающее метр до нашего борта. В 7:35 начинаем вешать перила через разлом. Первый участник, страхуемый со станции на двух ледорубах, без рюкзака в распоре спускается по грудь в провал между стеной разлома и краем «пера», вылезает на «перо» и благополучно переползает по нему до широкой части, где делает станцию также на ледорубе.



DSC_8694. Движение по перилам на ледовом «пере».



IMG_1751. Снятие перильной веревки, вылезание на «перо» через провал.



IMG_1752. Движение последнего по ледовому «перу».



IMG_1753. Вид с «пера» вниз на дальний борт разлома.

В то время как на каждой станции на вбитых в снег ледорубах стоит по одному участнику, остальные участники переходят снежный мост на скользящем карабине, страхуясь автоблоком. Последнего участника, снимающего перила, страхуем аналогично первому.



IMG_1754. Перевал "Broad Tower".



IMG_1755. Подход к перевальному взлету Solu La.

В 8:15 продолжаем в связках движение по плато за два перехода к 10:00, подходим к бергшрунду, выше которого начинается перевальный взлет. Снег уже немного раскис, начинаем проваливаться. Понимая, что перевальный взлет мы будем обрабатывать достаточно долго, перед началом подъема делаем обеденный перекус.



IMG_1756. Перевал "Broad Tower" и пик Broad Tower.



DSC_8700. Подъем по первой веревке через бергшрунд.



DSC_8701. Первая веревка.

В 10:30 начинаем провешивать перила. Лидер с нижней страховкой переходит бергшрунд в самом узком месте по лавинному выносу и, пройдя справа по ходу от небольших скальных выходов на длину веревки, делает станцию на трех скальных крючьях. В начале перевального взлета уклон небольшой - порядка 35-40 градусов, склон ледовый, засыпан неглубоким слоем плотного снега.



IMG_1758. Вторая веревка.



DSC_8703. Вторая веревка, вид с более низкой точки.

При провешивании второй веревки смещаемся немного правее по ходу, делаем станцию на ледобурах рядом с выходом скал. Крутизна по-прежнему небольшая, что позволяет лидеру двигаться с рюкзаком.



DSC_8704. Третья веревка (вид от верха второй веревки).



DSC_8705. Вид вниз от конца третьей веревки.

На первую и вторую веревку с орографически правого склона кулуара несколько раз сходят небольшие лавинки из мокрого снега. Серьезной опасности они не представляют, но все равно решаем уйти из-под склона. Поэтому на третьей веревке уходим еще правее, под скальную стену перевала. Станция на также на ледобурах. Вдали от нас со стены Solu Tower регулярно сходят камнепады (их следы видны на фото DSC_8705), но до нас они достать не могут, а со скальной стены перевала камни не падают.



DSC_8707. Третья и четвертая веревки.



DSC_8708. Четвертая веревка, вид от верха третьей веревки.

При провешивании четвертой веревки смещаемся влево к началу косоугольного ледового кулуара, который по нашим расчетам должен вывести на седловину перевала. Станцию делаем на удобном скальном выходе у начала орографически левого борта кулуара.



DSC_8709. Первая половина пятой веревки (оранжевый рюкзак вытягивают на отдельной веревке).



DSC_8710. Вторая половина пятой веревки.

Следующая (пятая) веревка вешаем уже непосредственно в кулуаре. Кулуар ледовый, крутизна в нижней части около 50 градусов, обрамлен по краям скалами. Начиная с третьей веревки, лидер лезет уже без рюкзака, который затем вытягивается на отдельной веревке, которая затем провешивается на очередной участок склона. Также с третьей веревки лидер начинает делать промежуточные точки, второй участник разделяет ими перила на несколько независимых секций.

Станцию для пятой веревки делаем над небольшой, но удобной скальной полочкой. Постепенно убеждаемся, что для здешнего рельефа оптимальными оказались крючья – в скалах много глубоких параллельных трещин шириной от нескольких миллиметров до сантиметра, а в нижней части кулуара до хорошего льда надо еще

«докопаться» сквозь слой фирна. Погода начинает портиться, периодически набегают облака, и начинает идти мокрый снег, однако видимость остается удовлетворительной.



DSC_8712. Шестая веревка.



DSC_8713. Вид вниз с шестой веревки.



DSC_8714. Дальний борт ледового кулуара, крутизна склона 60 градусов.

Шестую веревку вешаем в кулуаре практически по прямой вверх, крутизна льда здесь 60-65 градусов, станция на ледобурах.



DSC_8715. Вторая часть седьмой веревки, выход на седловину.

К концу шестой веревки мы уже почти поднялись на высоту седловины, однако ее низшая точка находится в 40м правее нас, а кулуар уходит дальше прямо вверх и упирается в снежно-ледовый карниз. В принципе можно повесить еще одну веревку вверх по кулуару и выйти на гребень, однако нас беспокоит лишний набор высоты, а также возможность обрушения карниза в кулуар при его преодолении лидером. Кроме того, крутизна кулуара под карнизом доходит до 80 градусов. Поэтому мы принимаем решение повесить седьмую веревку траверсом прямо на седловину.

Траверс тоже оказывается вариантом «для настоящих самураев» :) и проходит по комбинированному рельефу над скалами и другими ледовыми кулуарами, в конце траверса – подъем на рыхлую снежно-ледовую вертикальную стенку снежного гребня высотой 2м. Промежуточные точки на выходах скал и на ледобурах.



IMG_1762-IMG_1765. Панорама ледника Sim Gang с седловины перевала Solu La.



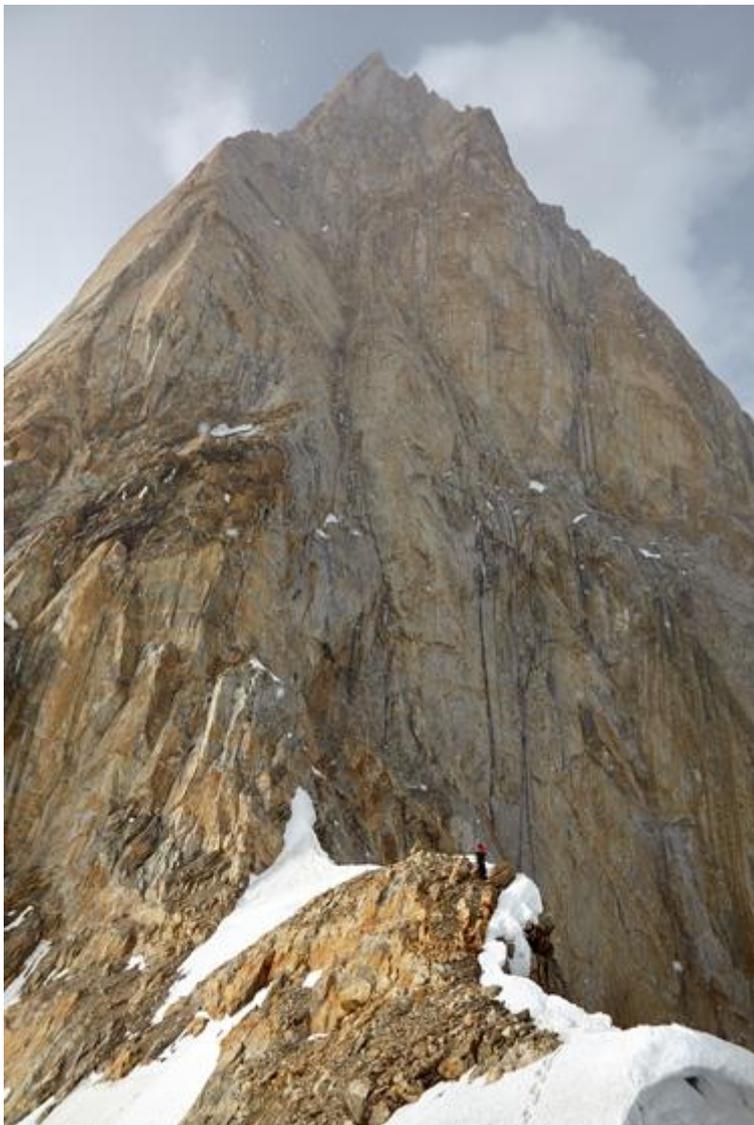
IMG_1766. Прохождение участником седьмой веревки.



IMG_1767. Вид на перевал "Broad Tower" с седловины Solu La.



IMG_1768. Спуск с седловины на запад.



IMG_1769. Пик Solu Tower, 5979м.

В 16:45 мы на перевале. Погода, как и предсказывал прогноз, окончательно портится, однако в облаках местами появляются просветы, пару раз открывается величественное зрелище на уходящий далеко вниз ледник Sim Gang. С седловины на восток свисают снежные карнизы, на запад вниз уходит снежно-ледовый склон, достаточно крутой для того, чтобы на нем можно было поставить палатки. Поэтому часть нашей группы сразу же приступает к подготовке спуска с седловины.



IMG_1771. На спуске с седловины, на заднем плане Pipers Peak, 5495м.



DSC_8723. Спуск по перилам через бергшруд.

С седловины было видно, что западный склон подрезан бергшрудом. Поэтому, немного приспустившись с перевала, вешаем перила, закрепив веревку на ледорубном кресте. Ее хватает с запасом, бергшруд довольно большой и не очень хорошо забит снегом. При его преодолении приходится отталкиваться от ледовой стены, чтобы приземлиться за трещиной. Ледорубный крест сдвигается без проблем, продолжаем движение дальше в связках.



IMG_1773-IMG_1778. Перевал Solu La и пик Solu Tower.



IMG_1780. Северный гребень ледника Solu от места лагеря в верхнем цирке.

Пройдя еще немного в связках, в 17:45 мы встаем на стоянку посередине ледника. Слева и справа на снежных склонах Solu Tower и Solu Peak видны небольшие лавинные выносы. Выбираем место посередине верхнего цирка подальше от следов лавин на пологом месте непосредственно перед началом ледопада.



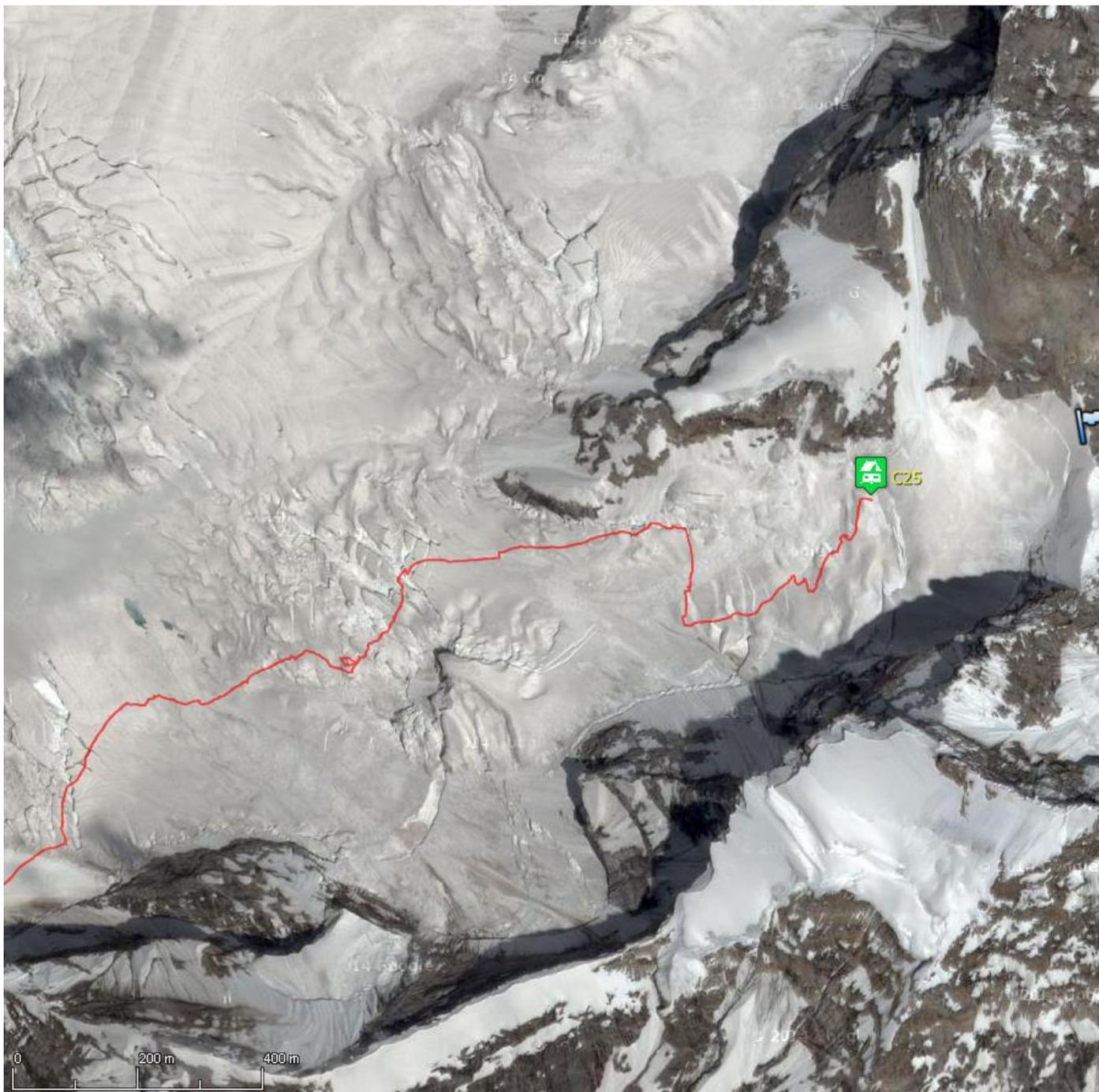
ЧХВ - 3 часа 20 минут + 7 часов технической работы. Полноценный и разнообразный день, наполненный технической работой. Сюрприз в виде разлома в верхней части ледопада, а также большее число перильных веревок на перевальном взлете, чем ожидалось при взгляде снизу, несколько задержали нас, но лагерем мы встали в исходно запланированном месте. Пришла опять непогода, но, к счастью, не в виде снежного шторма, как 10 дней назад.

26 августа

Утром вышли в 6:10 сразу в связках. Погода плохая, на перевале сидит облако, видимость 100-200 метров, периодически идет слабый снег.



DSC_8730. Выход от места лагеря к левому борту ледника.



Траектория движения при прохождении первой и второй ступеней ледопада на спуске с перевала Solu La (спутниковый снимок сильно искажен, чтобы изображенный на снимке GPS-трек соответствовал снимку, его надо сместить примерно на 100м на юго-восток – мы спускались вплотную под нунатаком, а не в 100м от него, как показывает снимок).

Практически сразу начинается верхняя ступень ледопада. Просмотреть его сверху не получается из-за плохой видимости, на чужих фотографиях снизу с расстояния в несколько километров детали тоже не видны. Так как нижнюю половину ледопада надо проходить вдоль левого борта (из-за зоны особенно больших разломов в месте впадения правого притока) то решаем с самого начала спускаться вдоль левого борта.



DSC_8732. Скалы левого борта.



DSC_8733. Трещины у левого борта ледника.

Всем время маневрируем влево-вправо вдоль больших трещин в поисках снежных мостов, потихоньку продвигаемся вниз.



DSC_8735. Маневрирование в зоне трещин.



DSC_8736. Возврат назад к левому борту.

Слой снега на леднике довольно большой, периодически требуется тропежка, но по сравнению с первыми днями после снежного шторма тропежка здесь совсем простая. Слева в ледник вливается широкий ледовый кулуар, смещаемся еще левее на его продолжение.



DSC_8737. Спуск по желобу вдоль левого борта.

Выходим на широкий желоб, оставленный давним ледовым обвалом или лавиной. Здесь трещины забиты снегом, и спускаться получается гораздо быстрее. Но вскоре в желобе опять появляются трещины, а с левого склона над желобом начинают сходить мелкие лавинки из свежего снега. Место становится небезопасным, уходим из желоба направо.



DSC_8741. Переход к правому борту.



DSC_8744. Вид из центра ледника вниз, в левой половине кадра виден нунатак.



DSC_8746. Вид назад в сторону левого борта.



DSC_8747. Спуск вдоль правого борта.

По центру большое количество трещин, поэтому переходим через весь ледник к его правому борту и продолжаем спуск там. Довольно быстро большие трещины на леднике заканчиваются, вдали становится виден пологий участок. Слева от него виден ледовый горб, образовавшийся в результате наплзания ледника на нунатак. Спускаемся примерно на середину пологого участка.



DSC_8750. Выход на ровный участок между первым и вторым ледопадами.



IMG_1784-IMG_1792. Панорама 180 градусов правого борта ледника (в правой части панорамы – седловина перевала).



IMG_1793. Вид вниз с ровного участка между ледопадами.



IMG_1797. Район пика Solu Hidden, 5850м.

В 7:35 выходим на пологий участок после первой ступени ледопада и останавливаемся на первый привал. Высота 4980м. Погода улучшается, внизу все раздуло, появляются кусочки голубого неба, но вершины в районе перевала по-прежнему в облаках.



DSC_8760. Выход на серак, с которого будет провешена первая веревка.



IMG_1800-IMG_1806. Панорама 180 градусов на север.

Проводим разведку начала второй ступени ледопада. Пройти справа без шансов – в месте впадения правого притока из-под пика Solu Hidden каша из сераков (фото IMG_1807). Центр перекрыт широкими трещинами через весь ледник. Как и планировалось в Москве, уходим влево к нунатаку и ищем варианты спуститься под ним.



IMG_1807. Правая часть второй ступени ледопада.



IMG_1808. Вид от верха второй ступени ледопада на ровный участок между второй и третьей ступенями.



IMG_1811. Безымянный пик к югу от Solu Hidden.



DSC_8765. Вид с серака на первую перильную веревку.

Между нунатаком и основным телом ледника проходит широкий и достаточно крутой ледовый желоб. Спуск в желоб с серака на его краю проходит по короткой ледовой стенке, трещины основной части ледопада могут продолжаться и под желобом, поэтому вешаем на спуск перильную веревку, закрепив ее на ледорубах.



IMG_1814-IMG_1819. Панорама 180 градусов, в правой части – спуск по первой веревке.



IMG_1820. Под нунатаком.



DSC_8767. Спуск по первой веревке (вид от конца веревки).

Решение оказывается правильным – спуск по желобу идет через небольшие трещины и ледовые стенки высотой пару метров. Веревка заканчивается на достаточно пологом участке, где перильная страховка не требуется. Дожидаемся спуска всех участников чуть ниже прямо под стеной нунатака (фото IMG_1820) – на это место ничего не должно упасть в случае ледового обвала с той части ледника, которая наползает на нунатак. Заканчиваем спуск по первой веревке в 9:35, сдергиваем ее с помощью ледорубного креста.



DSC_8771. Спуск по крутому ледовому склону между первой и второй веревками.

Далее спуск идет по достаточно крутому ледовому склону. Мы спустились в связках, группам с худшей ледовой техникой может понадобиться перильная веревка. Рекомендуем в этом месте не задерживаться из-за возможности падения кусков льда с нунатака.



DSC_8773. Начало спуска по второй веревке.



IMG_1827. Вторая веревка через ледовую стенку.

Крутой ледовый склон заканчивается вертикальной ледовой стеной, пересекающей весь желоб. Здесь приходится повесить вторую веревку. Верхняя станция на ледобурах. Внизу под стеной частично закрытая трещина, при дюльфере приходится последний момент отталкиваться от стены, чтобы ее перепрыгнуть. Далее все завалено ледовыми блоками, страховка не требуется. Стараемся в этом месте тоже слишком долго не задерживаться, заканчиваем спуск по второй веревке в 10:25. За все время спуска по двум веревкам и склону между ними падение льда, к счастью, не наблюдалось. Во время всего прохождения ледопада звуков больших обвалов мы также не слышали, но их вероятность обязательно надо учитывать, особенно при прохождении этого участка на подъем, который требует больше времени, чем спуск.



IMG_1832. Характер льда в сераках ледопада.



DSC_8777. Спуск по пологому ледовому склону после второй веревки.



IMG_1840. Вид назад на нунатак и верх стенки, где была провешена вторая веревка.



IMG_1841. Окончание второй ступени ледопада.



DSC_8781. Место впадения северного притока ледника.



IMG_1843-IMG_1845. Панорама 180 градусов на север.

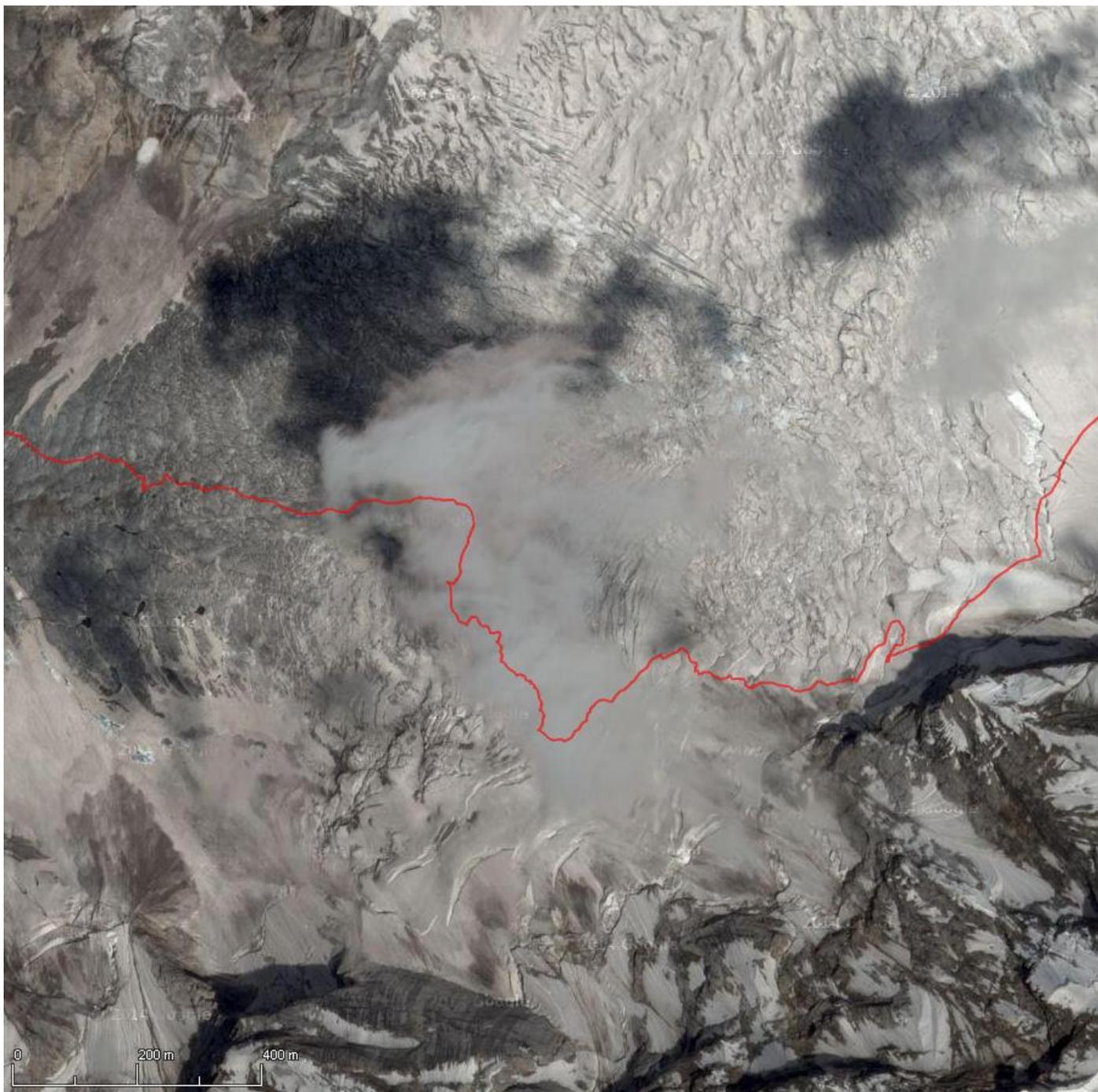


IMG_1846. Вид назад на нунатак и начало первой веревки.



IMG_1850. Вторая ступень ледопада на фоне безымянного пика к югу от Solu Hidden.

После преодоления ледовой стенки спускаемся дальше в связках по желобу, который постепенно расширяется и превращается в обычный ледовый склон. На склоне встречаются трещины, которые приходится обходить, но все-таки он на порядок проще, чем центральная часть ледопада (фото IMG_1843-IMG_1845). На этом участке нужно спускаться вдоль зоны разломов и не уходить сильно влево, так как там мы видели следы больших лавин, сошедших со склонов Solu Peak. В 10:50 мы выходим на пологое плато между второй и третьей ступенями ледопада, и останавливаемся там на очередной привал. Высота 4730м.



Траектория движения при прохождении третьей ступени ледопада на леднике Solu.



DSC_8785. Начало обхода слева третьей ступени ледопада.

Выходим после привала в 11:05. Начало движения достаточно очевидное – по центру ледопад перекрыт гигантскими разломами, которые было видно еще со второй ступени, на правую часть лучше вообще не смотреть, а налево уходит достаточно ровный склон, на котором присутствуют только небольшие закрытые трещины. Уходим в связках налево и по широкой дуге вдоль левого борта продолжаем спуск.



IMG_1853. Верхняя часть третьей ступени ледопада.



DSC_8786. Верхняя часть третьей ступени ледопада.



DSC_8787. Продолжение обхода слева, вдали видны широкие поперечные трещины в месте впадения левого притока, из-за которых потом придется уйти в центр ледопада.



IMG_1855-IMG_1857. Панорама ледопадов и пиков Solu Hidden (правая треть кадра) и Solu Tower (самый правый).



DSC_8789. Правый борт ледопада.

Первая часть спуска проходит достаточно мирно – трещины центральной части ледопада доходят до левого борта уже не очень широкими, и в этом месте их получается перепрыгнуть или перейти по ледовым мостам.



DSC_8790. Маневрирование среди трещин выше впадения левого притока ледника.



IMG_1858. Маневрирование среди трещин выше впадения левого притока ледника.

Но ближе к месту впадения в основной ледник левого притока (или, скорее, ледового склона, упирающегося в ледник) начинаются проблемы. Ледник становится разорванным и вдоль левого борта, и спуск требует все более сложных разведок и маневров.



IMG_1859. Подобие бергшрунда, перегораживающее ледник.



DSC_8791. Вид назад на путь спуска вдоль верхней части третьей ступени ледопада.



DSC_8793. Выход к левому борту по отколу «бергшрунда».



DSC_8794. Спуск с откола.

Мы упираемся в широкую трещину, напоминающую бергшрунд, которая заходит на склон левого борта. Приходится пройти вдоль нее 70м направо в сторону центра ледника, а затем 120м налево вдоль следующей трещины. Этот маневр приводит на ледовый откол, упирающийся в скалы левого борта. Спускаться с откола приходится на передних зубьях кошек. Высота 4580м. Далее получается уйти левее на ледовый склон, на котором ситуация с трещинами опять становится проще.



IMG_1860. Центральная часть третьей ступени ледопада.



DSC_8795. Уход дальше влево на продолжение левого притока ледника.



DSC_8797. Вид назад на путь спуска.

После 300м спуска мы упираемся в зону непроходимых поперечных трещин и начинаем резко уходить влево без существенного сброса высоты. Пройдя так 250м, нам удастся прорваться через полосу трещин и пройти метров 50 прямо вниз по линии падения воды.



DSC_8798. Начало ухода в центральную часть ледопада.

Но дальнейший путь вниз оказывается надежно перекрыт широкими и глубокими трещинами. Спускаться в каждую из них на десяток-другой метров вниз, а затем вылезать наверх по ледовой стене на противоположный борт, потребует много-много часов. После нескольких разведок решаем уходить в центральную часть ледопада. Лабиринт из стоящих и обрушившихся сераков выглядит пугающе, но, по крайней мере, там нет труднопреодолимых многометровых трещин. Высота 4400м.



IMG_1861. В центральной части ледопада.



DSC_8800. Маневрирование по серакам в центральной части ледопада.



DSC_8801. Ледобурная дорожка при траверсе над трещиной.

В 12:30 погода опять портится и начинается слабый дождь, что немного портит удовольствие от маневрирования в ледопада. Из каждой точки ледопада видно вперед только на пару десятков метров, остальное закрыто сераками. Приходится «шестым чувством» угадывать, какой из возможных путей не закончится тупиком. Постоянные спуски и траверсы по крутым ледовым склонам (иногда на передних зубьях), прыжки через трещины и вниз с серака на серак. В одном месте все-таки пришлось организовывать стационарную страховку в виде ледобурной дорожки из двух буров. Ледовый склон в этом месте был не сложнее многих других, но он обрывался в неприятную расширяющуюся вниз трещину, и мы решили не рисковать и подстраховаться при траверсе.



DSC_8802. Выход на относительно «спокойный» участок центра ледопада.

В районе высоты 4300м ледник становится относительно ровный (очень относительно), но на нем опять появляются широкие трещины, которые перегораживают нам дорогу. Смещаемся вдоль них направо еще дальше в центр ледопада.



DSC_8803. Вид назад на путь спуска вдоль ледовой речки в центре ледопада.

Через 200 метров выходим к широкому ледовому каньону, который пробила речка, стекающая по леднику. Начинаем спуск вдоль речки прямо вниз. Каньон все время извивается, периодически приходится прыгать через бурные потоки и траверсировать ледовые склоны над речкой, но спуск проходит быстро и появляется уверенность в том, что мы успешно выберемся из ледопада.



DSC_8804. Спуск вдоль ледовой речки в районе выполаживания ледника.

Ледник становится все более пологим, сераки превращаются в ледовые холмы, и мы в 13:20 выходим из ледопада и останавливаемся на обед. Третью ступень ледопада прошли без больших привалов, отдыхали по очереди во время разведок пути. Высота нижнего края ледопада 4170м. Первая ступень ледопада была с перепадом высот 280м, вторая – 250м, третья, самая сложная, - 560м. Общий перепад высота на ледопаде – 1090м.

Во время подготовки к обеду начинается ливень с ветром при температуре чуть выше нуля. Мембранные куртки держат, но сильно мерзнут руки. Решаем отказаться от долгого приготовления обеда под дождем и ограничиваемся перекусом. В 14:05 идем вниз без связок по пологому открытому леднику.



DSC_8808. Движение по открытой части ледника после обеда.



IMG_1862. Вид назад на центральную часть третьей ступени ледопада, на заднем плане седловина перевала Solu La.



IMG_1863-IMG_1865. Панорама третьей ступени ледопада.



IMG_1866. Южный отрог пика P5800, разделяющий цирки перевалов "Solu Hidden" и "Solu Upper".



IMG_1867. Ледопады перевала Solu La.



IMG_1869-IMG_1871. Ледопад правого борта из цирка перевала "Solu Upper".

Идти по леднику несложно, трещин практически нет, кошки не требуются. Постепенно ледник начинает покрываться камнями и возникает центральная морена. Движемся по правой половине ледника (с учетом того, что запланированное место лагеря рядом с кошом Sugulu находится на правом борту долины). Напротив ледника, стекающего из цирка перевала "Solu Upper", на основном леднике в месте слияния появляются трещины, приходится сместиться на центральную морену. Дождь заканчивается, переменная облачность.



DSC_8812. Ледопад левого борта со склонов Pipers Peak, 5495м.



IMG_1872. Ледопад правого борта из цирка пика Ice Cream, 5800м.



DSC_8815. Спуск по зачехленному леднику.



DSC_8816. Ледопад правого борта из цирка пика Ice Cream, 5800м.



DSC_8817. Вид назад в сторону перевала Solu La.



IMG_1873. Все три ступени ледопада.

Примерно посередине между впадениями притоков из цирков "Solu Upper" и Ice Cream открытый лед заканчивается, далее ледник покрыт тонким слоем камней. Скорость движения несколько падает, но, по крайней мере, ледник остается ровным, и можно двигаться по прямой.

Напротив впадения притока из цирка Ice Cream в центре ледника возникают ледовые холмы с грязными крутыми склонами, приходится сместиться правее, где слой камней на леднике тоньше, а ледник немного более ровный. Но даже там приходится постоянно лавировать, а также набирать и сбрасывать высоту.

Еще через 800 метров относительно хорошая поверхность ледника заканчивается и здесь. Весь ледник представляет собой «помойку» из мульд и ледовых холмов. Идти в кошках не дают камни, а без кошек

слишком скользко. Опять начинается дождь, все камни мокрые. Решаем прорываться к правому борту ледника в надежде пройти по карману между ледником и склоном.



DSC_8818. В кармане между ледником и склоном на подходе к кошу Sugulu.

В кармане ледника оказывается не сильно лучше – он завален «живыми» камнями, местами в нем течет ручей с топкими берегами. Траверс склона тоже достаточно неприятный – он достаточно крутой, под ногами все едет вниз. Изрядная часть снаряжения в рюкзаках мокрая, вес у них больше, чем в начале похода. Смотрим постоянно в GPS на медленно уменьшающееся расстояние до коша.

Наконец, после 500м движения по карману ледника (и после 4 переходов от места обеда под ледопадом) мы выходим к кошу Sugulu. Нас встречает все население коша – пастухи, которые пасут коров на пастбищах правого борта долины. Английский никто, естественно, не знает, общаемся жестами. Пастухи настроены очень приветливо. «Бригадир» отводит нас на зеленые площадки выше коша на краю пастбища, ставим там лагерь в 17:10. Высота 3850м (внизу на леднике было 3800м). Мест для палаток много, но они требуют расчистки от коровьих «лепешек». Вода есть в ручье на пастбище (естественно, требуется кипячение).

Когда мы обустроивали лагерь, к нам пришла «делегация» из пастухов, принесли чайник местного соленого чая с молоком, банку сахара и кружку. Мы с удовольствием выпили чай и отказались от предложений еды и ночевки в коше. Вечером еще несколько раз начинался и заканчивался дождь, шел он и ночью.



ЧХВ - 8 часов 25 минут. Очень сложный и тяжелый день, как по объему технической работы, так и по общему времени движения под рюкзаком. Сбросили за день 1540м, первая ночевка на траве за 20 дней. Погода

совсем плохая, весь день облачность, туман и осадки. Но, к счастью, она не настолько плохая, чтобы задержать нас на седловине перевала.

27 августа

7-55 вышли из лагеря. Погода пасмурная, но без дождя. Нас пришло провожать все население коша, сфотографировались на память.



IMG_1874. Кош Sugulu.



DSC_8819-DSC_8820. Панорама ледника Solu от места впадения его правого притока из цирка пика Sugulu.



DSC_8821. Тропа на зачехленной части ледника в месте впадения правого притока.

Вниз по долине от коша есть тропа. Она пересекает правый приток ледника Solu чуть-чуть выше его впадения в основной ледник. Тропа в этом месте почти не заметна, ориентируемся больше по коровьим «лепёшкам», чем по турам (тропа используется для сезонной миграции стада коров на пастбища выше коша и обратно в Bisil). Следует с самого начала найти эту тропу – хотя она не натоптанная, но проложена оптимальным образом среди моренных валов и мульд на леднике.



IMG_1883. Мульда на леднике диаметром 40 метров.



IMG_1884. Тропа траверсирует конгломератный склон.



IMG_1885. Место впадения его правого притока из цирка пика Sugulu, за ним на зеленом склоне – кош Sugulu.

Вскоре после пересечения правого притока ледника тропа выходит на правый склон над ледником и продолжается по нему. Изредка на тропе встречаются отвороты на верхние пастбища, следует все время придерживаться нижней тропы.



DSC_8824. Правый приток из цирка к востоку от пика P5527.



IMG_1888-IMG_1890. Приток уходит под ледник Solu.

Пересечение мелких речек, стекающих с правого борта долины, не вызывает абсолютно никаких проблем.



IMG_1891. Западный склон Pipers Peak, 5495м и ледник Solu на переднем плане.



DSC_8826. Вид вниз по долине.

Тропа проложена очень неэффективно в плане перепада высот. Вместо того чтобы плавно сбрасывать высоту, она все время то спускается вниз на ледник, то забирается назад высоко вверх по склону.



DSC_8827. Вид на слияние ледников Solu и Sokha.

Когда слева становится видно место слияния ледников Solu и Sokha, тропа выходит на серию ровных конгломератных «пляжей», на которых присутствует русло пересохшего ручья. В конце этого участка за 500м до реки Ракhora тропа крутым серпантинном поднимается вверх в висячую долину над ледником. Подъем идет среди зарослей кустарника, тропа здесь не очень набитая.



IMG_1898. Зачехленный левый приток ледника Sokha, стекающий из-под пика Shuntun.



DSC_8828. Выход к пересохшему озеру перед кишлаком Pakhora.

В конце третьего перехода поднимаемся в висячую долину. Тут должно быть озеро, рядом с которым мы еще в Москве планировали ночевку, но оно практически целиком высохло. По краю кармана морены есть строения, вероятно летние укрытия для пастухов, но людей не видно. Много места для стоянок, хорошее место для лагеря (здесь два года подряд останавливалась немецкая экспедиция).



DSC_8829. Слияние ледников Solu и Sokha.



IMG_1903. Пересохшее озеро перед кишлаком Ракхора (вид вверх по долине).



IMG_1904. Кишлак Ракхора (на тропе под скалами).

Река Ракхора достаточно полноводная даже в первой половине дня. С некоторым трудом находим места для перепрыгивания по камням чуть выше тропы, где удастся переправиться, сохранив ноги сухими. Упускаем в процессе переправы одну палку, но потом вылавливаем ее из реки.

Сразу за рекой под скалой, ограничивающей долину реки справа, находится кишлак Ракхора. Коротко общаемся жестами с местными жителями (английский и тут никто не знает) и идем дальше по тропе.



DSC_8833. Тропа траверсирует песчаный склон в 500м ниже кишлака Pakhora.



IMG_1905. Перевалы южного борта ледника Sokha к западу от Sokha Brakk, 5963м (вид от места обеда).

Отйдя больше километра от кишлака за широкий контрфорс правого борта, выходим в короткую висячую долинку, куда со скал стекает ручей с чистой водой, прикрытый небольшим снежником. В этом месте в 11:20 делаем привал на обед. Во время обеда начинается средний дождь с ветром. В долинке есть места под палатки (требующие расчистки и выравнивания). Задумываемся над тем, не остаться ли тут ночевать, если погода не улучшится (хотя это потребует раннего выхода на следующий день). Но дождь прекращается, и мы идем дальше.



DSC_8834. Характер тропы в 500м ниже слияния ледников.



DSC_8837. Два км ниже слияния, вдали виден правый приток, на котором стоит кишлак Dabadas.



DSC_8842. Подходим к кишлаку Dabadas.



DSC_8843. На улицах кишлака Dabadas.

Ниже кишлака Ракhora тропа очень заметная и хорошо набитая. Бежим быстро, хоть и рюкзаки тяжелые из-за мокрых вещей после дождя накануне. Проходим пустой большой кишлак с большим живописным камнем посередине (видимо жители отсюда уже спустились на зиму в деревню).



DSC_8847. Мост ниже кишлака.



DSC_8849. Тропа по крупной осыпи ниже кишлака.

За кишлаком переходим ручей по мосту (очень интересный с точки зрения строения мост – из брёвен, кустарника и камней). От моста много «козьих» троп, поднимающихся вверх по склону. Идти дальше нужно левее (ближе к основной реке), не поднимаясь на склон. Там, пройдя через заросли малины, мы выходим на набитую и помеченную турами тропу. Тропа набирая немного высоты, пересекает старый завал и опять идёт на спуск по долине.



DSC_8851. Характер тропы в 1км ниже кишлака.



DSC_8852. Снежный мост через реку Berel'ter (вытекает из ледника Solu) в 200м выше места ночевки.



DSC_8855. Место ночевки на правом притоке (вид вверх по притоку).

В 15:05 через 4 перехода после обеда делаем очередной привал перед правым притоком, который течет в широком конгломератном каньоне. Высота 3140м. За 50м до места привала прямо на тропе из склона бьет родник с чистой водой. Другими ориентирами являются два снежных моста через реку Berelter выше и ниже правого притока. Над нижним по долине снежным мостом на левом борту долины красивый водопад.

Делаем разведку вверх по каньону правого притока и в итоге встаём на небольшом выполаживании посередине левого борта каньона. Место укромное, с тропы его не видно. При желании можно расчистить еще пару мест под палатки. Вода в притоке чистая, по времени получается примерно одинаково спускаться за водой вниз к притоку или ходить к роднику на тропе. Дождь окончательно прекращается, удастся просушить большую часть снаряжения.



ЧХВ - 4 часа 15 минут. Погода пасмурная, низкая облачность, за день много раз начинал идти дождь, но видно, что в целом погода все-таки налаживается. Несмотря на то, что мы шли вниз по долине, на каждые 100м сброса высоты приходилось 35м набора из-за очень неэффективной тропы.

28 августа

Вышли в 8:20. Машина из поселка Bisil у нас назначена на 12:00, поэтому можно не спешить. Идет вниз веселее, так как рюкзаки с сухими вещами стали заметно легче.



DSC_8857. Еще один снежный мост через Berelter в 300м ниже места ночевки.



IMG_1924. Характер долины в районе следующего правого притока.

Характер растительности в долине реки напоминает Фанские горы. Погода хорошая, переменная облачность. Следующий (и последний) правый приток легко переходим по камням.



IMG_1926. Природный «мост» в 2.7км выше устья реки.



IMG_1928. Начало обхода каньона.



IMG_1935-IMG_1936. Каньон, на заднем плане Mango Brakk, 5087м.

Перед выходом в широкую долину реки Basha (Shigar) река Berelter уходит в красивый скальный каньон. Тропа сначала идет прямо над каньоном, а потом слегка набирает высоту по конгломератным склонам над каньоном.



IMG_1938. Над каньоном.



IMG_1943. Устье реки Berelter и поселок Bisil.



DSC_8873. Мост через Berelter, перед ним заканчивается автомобильная дорога, выше по долине реки Basha (Shigar) только пешком.

После окончания каньона тропа крутым серпантинном спускается к мосту через Berelter. Высота 2684м. Группам, которые пойдут здесь вверх по долине Berelter следует учесть, что на участке от моста до пересечения тропой правого притока воды на тропе нет, а набор высоты составляет 250м. За мостом начинается автомобильная дорога, но сам мост переходный. Выходим к посёлку, тут уже есть деревья и много зелени. Всего от места ночевки до поселка Bisil спустились за три перехода к 11:00.

На центральной площади поселка наших джипов нет, садимся ждать, вокруг нас собирается почти все население поселка. Наконец-то появляется англоговорящий местный житель и сообщает, что водитель ждет нас в доме своего друга. Идем туда в сопровождении большой толпы, встречаем водителя и выясняем, что

дорога по левому берегу Shigar разрушена, джип проехал по дороге по правому берегу и дожидается нас там. Не в силах бороться с традиционным восточным гостеприимством пьем соленый чай с лепешками и печеньем в доме у друга водителя, затем делаем еще один переход по дороге вниз по долине реки. Стоит отметить, что прямо в поселке Bisil есть горячие источники, которые мы не посещали, но которыми могут воспользоваться группы, начинающие здесь свои маршруты. Немецкая экспедиция два раза использовала Bisil в качестве стартовой точки и хорошо отзывалась о местных жителях.



IMG_1986. Переправа через Basha (Shigar).

В нижнем течении реки она называется Shigar, для участка выше впадения левого притока Braldu встречается название Basha, но в целом долина носит название Shigar. Река полноводная и по своим масштабам не сильно меньше Инда, в который она впадает напротив Skardu. Для того чтобы попасть на правый берег реки, нам потребовалась занятная переправа по тросу в железной «корзине», перетягиваемой видавшей виды веревкой. В 12:20 мы сели в джип и поехали вниз по дороге по правому берегу. Высота конечной точки пешей части маршрута - 2650м.



IMG_1997. Хороший участок дороги по правому берегу реки.



IMG_2006. Мост через правый приток в районе поселка Doko.

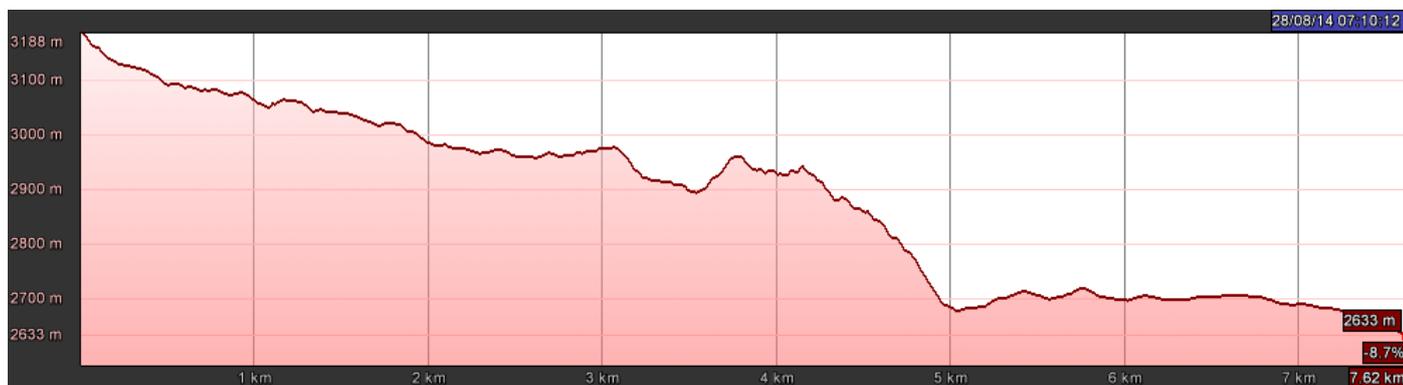
Дорога по правому берегу Shigar заметно лучше того участка по левому берегу, который мы проехали в начале похода при заброске в Askole. Всем группам, которые будут начинать или заканчивать походы в долине Shigar мы рекомендуем пользоваться дорогой по правому берегу.

Тем не менее, через полчаса после начала движения, мы пробили одно из колес. Водитель поставил за 15 минут запаску, и мы поехали дальше. Но через некоторое время стало спускать другое колесо. Мы остановились в «автосервисе» в одном из поселков ниже впадения реки Braldu, и там нам 35 минут ставили заплатку на камере. Заплатка не помогла и в одном из следующих поселков мы стояли еще 40 минут, пока водитель пытался добыть запаску у проезжавших мимо машин. Наконец, ему это удалось, и мы поехали дальше.



IMG_2023. Автомобильный мост через Shigar рядом с поселком Shigar на левом берегу.

Последние 5-10км дорога по правому берегу имеет асфальтовое покрытие. Через реку Shigar напротив крупного поселка Shigar строится большой бетонный мост, но пока еще все переезжают на левый берег по подвесному деревянному мосту. В поселке Shigar мы остановились на центральной площади в еще одном автосервисе, водитель отдал чужую запаску, купил новую камеру и установил ее в наше колесо. В итоге в Skardu в гостинице мы оказались только в 18:30, потратив на дорогу 6 часов. При отсутствии проблем, вероятно можно уложиться в 4 часа. В ресторане гостиницы мы заказали себе праздничный ужин, а на следующее утро на микроавтобусе от турфирмы уехали в Исламабад.



ЧХВ – 2 часа 20 минут. Ходовой день совсем короткий, большая часть дня ушла на переезд в джипе до Skardu. Погода отличная, солнечно и не жарко.

Итоги

Перевал Solu La можно оценить как сложную, красивую и тактически интересную ЗА, возможно, ЗА*. Мы можем рекомендовать прохождение перевала в «шестерках» и сильных «пятерках». Наш вариант прохождения перевала позволил удержаться в рамках заявленной категории ЗА, но для групп, которые не смогут воспроизвести нашу траекторию движения в ледопаде или будут проходить его при другой ледовой обстановке, фактическая сложность прохождения перевала может вырасти до ЗБ. Перевал Solu La является единственным на данный момент пройденным перевалом, соединяющим ледники Solu и Biafo. Мы были первой группой, прошедшей его, предыдущие попытки закончились неудачно. Так, например, британская

экспедиция 2001 года (Wilkinson и др.) повернула назад, когда не смогла найти безопасного пути через ледопад.

У перевала Solu La нет простой стороны для подъема на седловину, но все-таки наиболее сложным препятствием при сквозном прохождении перевала является ледопад на западной стороне перевала. Ледопад имеет перепад высоты более километра (от высоты 4200м до 5250м) и состоит из трех ступеней. Верхнюю ступень (почти незаметную снизу) мы прошли, сначала спускаясь вдоль левого борта, а потом, переместившись к правому, рекомендуем попробовать целиком пройти эту ступень вдоль правого борта. Вторую ступень мы прошли в районе левого борта, провесив в желобе справа от нунатака две веревки, такой вариант является оптимальным. Верхнюю часть нижней ступени ледопада мы прошли в районе левого борта, затем сместились в центр ледопада. Этот участок ледопада является тактически наиболее сложным, очевидного пути через него не видно и успешное прохождение зависит от умения группы выбирать те пути в лабиринте разломов и сераков, которые не приведут в тупики. Нам удалось пройти ледопад на спуск за один день, при прохождении в обратном направлении потребуются не менее двух дней, безопасные ночевки возможны на ровных участках между ступенями ледопада, а также в верхнем цирке выше ледопадов. В качестве мелкого бонуса на западной стороне перевала – 1 веревка через бергшруд на перевальном взлете.

С востока перевальный взлет выглядит снизу сплошной скальной стеной, но на самом деле в ее орографически правой части вверх ведет крутой ледовый кулуар, подниматься по которому проще и безопаснее. На подъем мы повесили 7 веревок, на спуске может быть получится обойтись 6 веревками. Последняя веревка представляла собой непростой траверс из кулуара на низшую точку гребня. В принципе теоретически возможно вылезти на гребень, продолжая подъем по кулуару, но в таком варианте придется преодолеть вертикальную ледовую стену в самой верхней точке кулуара и небольшой снежный карниз над ней, что при прохождении их на подъем может оказаться проблематичным. Во время подъема падения камней со скальной стены перевала не наблюдалось, но несколько раз сходили мелкие лавинки со снежного ребра орографически правее ледового кулуара. В качестве бонуса на восточной стороне – 1 веревка при прохождении ледопада при подъеме в верхний цирк.

С седловины перевала открываются отличные виды в обе стороны, прохождение ледопада дает неограниченный источник красивых фотографий и большое удовольствие от решения тактических задач по распутыванию лабиринта разломов и сераков. Представляют интерес соседние не пройденные перевалы, которые мы условно назвали Broad Tower, Solu Hidden и Solu Upper, все они, скорее всего, еще сложнее Solu La и ближе к ЗБ. С седловины перевала возможно первопрохождение на Solu Peak, а из верхней части ледопада – новые маршруты на Solu Tower и Solu Hidden.

Приложения

Общественное снаряжение

- Веревки: две динамики 8мм x 60м, статика 9мм x 60м, кевлар 4мм x 50м, расходник 9мм x 15м
- Ледовые инструменты: 2шт, один из них с бойком
- Ледобуры: 15 шт
- Скальные крючья: 10шт
- GPS Garmin Etrex 30
- Радиостанции Midland 2шт
- Спутниковый телефон Iridium
- Палатки: трехместная Marmot и двухместная Mountain Hardware
- Горелки: MSR Reactor (горелка + кастрюля со встроенным теплообменником) 2шт
- Лавинная лопата, лав.лист

Продуктовая раскладка

Файл с раскладкой в Excel находится [здесь](#). Норма на человека в день составляла около 500г. Благодаря тому, что лимит бесплатного багажа у нас составлял 30+7кг, все продукты мы закупили и упаковали в Москве. Теоретически часть продуктов можно купить в Исламабаде, супермаркеты мы там встречали, но наличие всех необходимых для стандартной раскладки продуктов не проверяли. Магазины в Skardu для закупки полноценной раскладки абсолютно непригодны.

Резьбовой газ мы покупали в outdoor магазинах в Skardu. Сделать это удалось не сразу (ни в одном из магазинов не было достаточного количества баллонов), но в итоге нужный объем мы набрали. Если вам нужно разом много баллонов, рекомендуем попросить фирму, через которую вы заезжаете, договориться с магазинами о нужном количестве.

Аптечка и ремнабор

Состав аптечки и ремнабора мы не приводим, так как они в каждом походе существенно зависят от взглядов медика и реммастера на список необходимых компонентов. В нашем походе аптечка и ремнабор практически не потребовались.

Из аптечки стандартно расходовался солнцезащитный крем (и Д-пантенол, когда про защиту от солнца забывали), а также средства от головной боли и от проблем с желудком. В начале похода традиционно принимали диакарб для более легкой акклиматизации, оказал ли он положительное влияние – неизвестно.

Единственные поломки снаряжения были во время откапывания палаток после снегопада – оторвали оттяжку от дна одной из палаток и вырвали люверс (не стали чинить, палатка устойчиво стояла и так), а также сломали планку на одной из кошек, которые использовались для растягивания оттяжек у палаток (заменяли планку на запасную).

Материалы, использованные при подготовке к походу

Большая часть маршрута планировалась исключительно на основе спутниковых снимков из различных источников и 3D-данных SRTM и ASTER. Для трех из пяти перевалов фотографии полностью отсутствовали из-за того, что в соответствующих местах просто никто не ходил. Изрядная часть остальных фотографий была найдена через Rapogatio, а также через поиск в Интернете всевозможных литературных рассказов, описаний и фотоальбомов людей, которые совершали треккинг и восхождение на леднике Biafo и соседних ледниках. Но при этом мы все-таки можем порекомендовать ряд хороших обзорных источников информации о районе:

1. W. Heichel «[Chronik der Erschließung des Karakorum. Teil II - Central Karakorum I](#)», 2010г. Отличный обзор истории восхождений в Каракоруме на участке между ледниками Biafo и Hispar с фотографиями и хребтовками. Встречаются отдельные ошибки с привязкой вершин на фотографиях, но в целом информация точная и подробная.
2. <http://www.himalaya-info.org> – огромное количество информации по Гималаям и Каракоруму. Автор Günter Seyfferth. Описания конкретных ледников, коллекции фотографий с подписанными вершинами, карты.
3. <http://www.alpine-club.org.uk/hi/> - Himalayan Index. База данных Альпийского Клуба с информацией о совершенных восхождениях на азиатские вершины высотой более 6000м.
4. Раздел известного сайта summitpost.org, посвященный Каракоруму. Информация присутствует по ограниченному набору вершин, но все равно является полезной.
5. <http://blankonthemap.free.fr> – обзорный сайт по Каракоруму, похожий на himalaya-info, но гораздо более скромный в плане объема информации.
6. <http://pahar.in/indian-subcontinent-after-1900/> - большая коллекция исторических карт.
7. <http://www.meteoexploration.com/forecasts/search.php> и, особенно, <http://www.mountain-forecast.com/subranges/karakoram-6/locations> - наиболее адекватные прогнозы погоды (погоду в Skardu на многочисленных обычных погодных сайтах смотреть смысла нет – действующей метеостанции там нет, а прогнозы для этого города имеют мало отношения к тому, что реально наблюдается в горах).
8. Kai Maluck «[Der Solu-Gletscher im Karakorum](#)». Отчет немецкой экспедиции 2012-2013гг об их восхождениях в районе ледника Solu (вместе с обзором истории других экспедиций в этом районе). На YouTube также есть их фильмы об экспедиции [2012 года](#) и [2013 года](#).

Единственным перевалом из нашего маршрута, который был пройден ранее, являлся перевал Khurdopin West. Этот перевал был пройден пакистанской экспедицией в 2007г, которая прошла по маршруту Shimshal - Braldu - Lukpe La - Snow Lake - Khurdopin – Shimshal. В Интернете нам удалось найти следующую информацию об экспедиции: [фильм](#) на YouTube (без рассказа об экспедиции, только музыка), [фотографии](#) на Facebook (не в хронологическом порядке, для многих проблематично определить место, где они были сняты) и очень краткий [рассказ](#) об экспедиции на плохом английском. Ниже мы приводим вольный пересказ этого текста на русском:

Начали подъем со Snow Lake в 4:00 от места начала ледопада по левой по ходу стороне, в 6:30 уперлись в стенку 10м, пролезли ее, в 8:15 были на седловине, в сумме 4 часа. Затем 6 часов гуляли по плато из-за неправильной карты, вернулись на седловину и затем встали лагерем перед началом ледопада на спуск. На следующий день вышли в 4:00, к 7:30 закончили прохождение первого ледопада, повесив в одном месте перила. Пересекли снежное поле и начали спуск вдоль правого края второго ледопада. В одном месте повесили перила на траверсе крутого снежного склона. В 12:30 уперлись в камнеопасный кулуар, до 15:30 ждали у него прекращения падения камней. Не дождались, вернулись немного назад, где было место на склоне под две палатки, и встали там лагерем. Итого, 8.5 часов на спуск (вероятно с перерывом на обед). Далее потребовался еще один день для завершения спуска по второму ледопаду.

Итоги, выводы, рекомендации

- Каракорум представляет собой горный район, подходящий для проведения походов 2-6 к.с. Хотя, конечно, оптимальными там являются 4-6 к.с. Подавляющее большинство перевалов являются не пройденными, исключения составляют только простейшие пути с ледника на ледник уровня 1Б-2А, а также седловины, через которые проходят альпинистские маршруты. В районе имеется большой выбор шеститысячников, на которых не было восхождений, а также много известных вершин, на которые имеются пройденные маршруты. Каракорум – отличное место для тех, кто не любит ходить среди толп: по сравнению с Непалом там на пару порядков меньше альпинистов и треккеров при тех же масштабах гор.
- Походы в Каракоруме на текущий момент являются безопасными с точки зрения внутренней обстановке в Пакистане. В стране развит турбизнес, предлагающий услуги логистики, оформления документов и прочей поддержки групп по пути из «цивилизации» в горы. Стоимость их услуг, а также официальных пермитов ниже, чем в Непале.
- Нами успешно пройден поход 5 к.с. по новому для российского спортивного туризма району. В рамках похода было пройдено 5 перевалов, из них 4 – первопрохождения, для 3 полностью отсутствовала какая-либо информация кроме спутниковых снимков.
- Поход имел характер высотной экспедиции. Более половины похода прошло на высотах свыше 5500м, 3 из 5 перевалов имели высоту 6000м. 70% ночевки были на снегу и льду.
- Все запланированные перевалы были успешно пройдены, несмотря на 4-дневную отсидку в снежный шторм и последующее медленное движение по 1.5м свежего снега.
- Перевал Khurdopin West соответствовал не очень сложной ледовой 3А, основное препятствие – ледопад южного склона с перепадом около 0.5км, не имеющий простого пути прохода. Сложность ледопада может существенно зависеть от его текущей конфигурации, во время единственного прохождения перевала 7 лет назад этот участок, судя по краткому описанию, выглядел скорее на 2Б. Ледник Khurdopin в своей средней части – пульсирующий, и спуск по этому леднику – отдельное техническое препятствие уровня не ниже 2Б (в нашем походе мы на среднюю часть ледника не спускались).
- Перевал Афанасия Никитина соответствовал сложной, но достаточно прямолинейной ледовой 2Б. Перевал практически односторонний, основное препятствие – крутой и длинный восточный склон. Подъем и спуск осуществляются с разных седловин, переход между которыми возможен косым траверсом западного склона.
- Перевал ДТК Норд можно оценить как снежно-ледовую 2А «с двумя звездами». Перевальные взлеты полностью соответствуют трудности 2А, но основным препятствием является ледопад на спуске на восточную ветвь ледника Virjagar. В наших условиях через ледопад была пробита «дорога» огромным обвалом с гребня вдоль правого борта ледника. Но в других условиях такой путь может отсутствовать или представлять собой повышенную опасность, а преодоление ледопада напрямую повысит трудность как минимум до 2Б, а возможно, и до 3А.
- Перевал Крузенштерна соответствовал сложной и разнообразной ледовой 2Б, которая немного «не дотянула» до 3А. Основное препятствие – ледовый западный склон и ледопад на спуске из верхнего цирка. Рекомендуем поэкспериментировать с выбором оптимального пути движения, особенно при прохождении с запада на восток.
- Перевал Solu La – технически и тактически сложная и интересная ледовая 3А, возможно 3А*. Основное препятствие – спуск на ледник Solu по ледопadu из трех ступеней с перепадом высоты более километра, считавшийся ранее непроходимым. Восточная сторона перевала не сильно проще благодаря крутому и длинному ледовому кулуару. Мы очень рекомендуем этот перевал другим группам, но предупреждаем, что менее удачный путь через ледопад (или отсутствие простого пути в другие годы) может увеличить трудность до 3Б.