

ЗВІТ

**про гірську подорож другої категорії складності
в районі
Українських Карпат, масивів Чорногора і Свидовець
за маршрутом**

с. Лазещина – т/с «Козмешик» – г. Петрос (2020.2, **1Б**) – ур. Скопеска –
вис. 1850.2 (зах. плече г. Говерла, **н/к**) – р. Козмешик – т/б «Заросляк» –
метеост. г. Пожижевська – с. Ворохта – с. Кваси – т/б «Драгобрат» –
г. Близниця (1881.0, **1А**) – г. Стіг (1704.3, **н/к**) – –
хребти Апшинець, Свидовець (траверс, **1Б**) – г. Догяска (1761.7, **1А**) –
г. Трояска (1702.6, **н/к**) – оз. Трояска – р. Апшинець – р. Чорна Тиса –
с. Чорна Тиса – с. Стебний – с. Ясиня

з 7 лютого по 16 лютого 2004 року

керівник походу:

Соколов Артем Михайлович

Зміст

1	Довідкові дані	3
1.1	Заявлений варіант еталонного маршруту	4
1.2	Пройдений маршрут	4
1.3	Використані скорочення	5
2	Відомості про район подорожі і маршрут	6
2.1	Загальногеографічні дані	6
2.2	Загальна ідея походу	6
2.3	Характеристика маршруту	7
2.4	Технічні особливості маршруту	7
2.5	Особливості зимових маршрутів у Карпатах	8
2.6	Під'їзди та від'їзди	9
3	Склад групи	10
4	Графік руху	12
5	Опис маршруту	13
5.1	Перед походом	13
5.2	День 0, Київ	14
5.3	День 1, Станіслав – Петрощина	14
5.4	День 2, кіш – ур. Скопеска	15
5.5	День 3, ур. Скопеска – верхів'я р. Козмещик	19
5.6	День 4, верхів'я р. Козмещик – метеост. на г. Пожижевська	21
5.7	День 6, метеостанція – с. Кваси	23
5.8	День 7, с. Кваси – ур. Драгобрат	25
5.9	День 8, г. Близниця	27
5.10	День 9, ур. Драгобрат – оз. Трояска	29
5.11	День 10, оз. Трояска – с. Ясиня	33
5.12	День 11, с. Ясиня – Львів	34
5.13	День 12, Львів – Київ	34
6	Висотний профіль маршруту	35
7	Висновки	37

1. Довідкові дані

1. *Вид туризму* — гірський
2. *Категорія складності* — перша з елементами другої
3. *Протяжність маршруту* — 135 км
4. *Максимальна висота підйому* — 2020.2 м
5. *Загальна тривалість подорожі* — 11 днів
6. *Тривалість активної частини подорожі* — 10 днів
7. *Період активної частини подорожі*: 7 лютого 2004 — 16 лютого 2004
8. *Район подорожі* — Українські Карпати, масиви Чорногора і Свидовець
9. *Керівник* — Соколов Артем Михайлович
10. *Кількість учасників* — 7
11. *Заявочні матеріали розглянуто* — Обласною МКК м. Києва
12. *Маршрутна книжка* — 2-04Е

1.1. Заявлений варіант еталонного маршруту

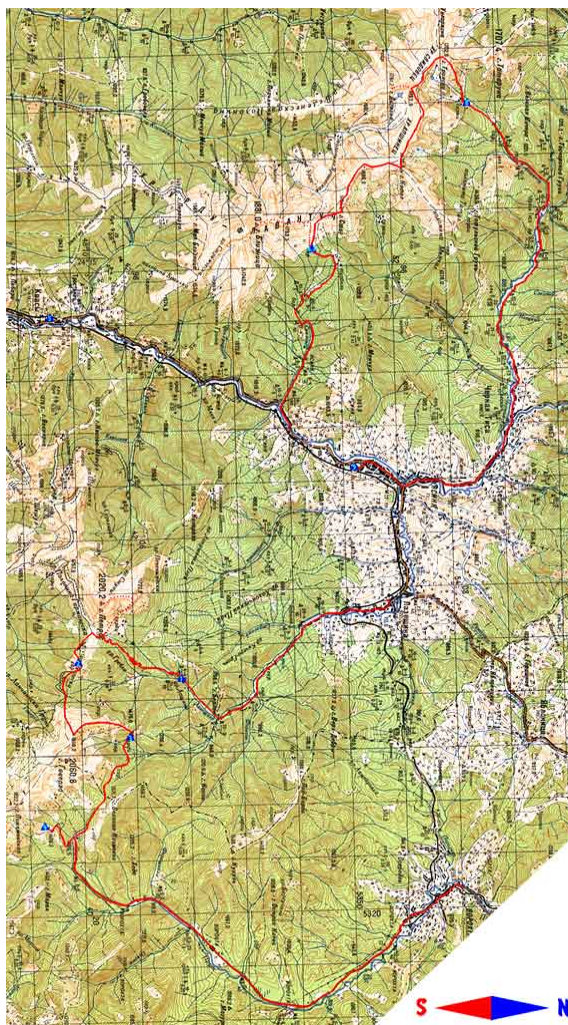
м. Рахів – с. Луги – г. Вихід (1471.4, **н/к**) – г. Чорна Гора (2020, **1А**) – г. Туркул (1933.2, **н/к**) – г. Говерла (2061, **1А**) – г. Петрос (2020.2, **1Б**) – с. Кваси – т/б «Драгобрат» – г. Близниця (1881.0, **1А**) – г. Догяска (1761.7, **1А**) – г. Трояска (1702.6, **н/к**) – г. Татарука (1707.4, **н/к**) – г. Братківська (1788.1, **н/к**) – г. Дурня (1704.6, **н/к**) – пер. Легіонів (**н/к**) – пол. Рощина – г. Сивуля (1818.5, **1А**) – с. Максимець

Протяжність: 186 км.

1.2. Пройдений маршрут

с. Лазещина – т/с «Козмешик» – г. Петрос (2020.2, **1Б**) – ур. Скопеска – вис. 1850.2 (зах. плече г. Говерла, **н/к**) – р. Козмешик – т/б «Заросляк» – метеост. г. Пожижевська – с. Ворохта – с. Кваси – т/б «Драгобрат» – г. Близниця (1881.0, **1А**) – г. Стіг (1704.3, **н/к**) – хребти Апшинець – Свидовець (траверс, **1Б**) – г. Догяска (1761.7, **1А**) – г. Трояска (1702.6, **н/к**) – оз. Трояска – р. Апшинець – р. Чорна Тиса – с. Чорна Тиса – с. Стебний – с. Ясиня

Протяжність: 135 км. (позначений на карті червоним)



Мапа 1.1. Пройдений маршрут.

1.3. Використані скорочення

1. ФСТУ – Федерація спортивного туризму України
2. ФАіС – Федерація альпінізму і скелелазіння
3. КРС – Контрольно-рятивна служба
4. КПП – Контрольно-пропускний пункт
5. г. – гора
6. див. – дивись
7. к.с. – категорія складності
8. м. – місто
9. метеост. – метеорологічна станція
10. н/к – некатегорійний
11. оз. – озеро
12. р. – ріка
13. с. – селище
14. ст. – залізнична станція
15. т/б – туристична база
16. т/с – туристична стоянка
17. ур. – урочище
18. хр. – хребет

2. Відомості про район подорожі і маршрут

2.1. Загальногеографічні дані¹

Українська частина Східних Карпат, як і вся Карпатська дуга, належить до північної гілки альпійського складчастого поясу. Складчасто-покровні структури, що їх утворюють, виникли головним чином в кайнозойській еру. В геологічній будові території переважають товщі крейдового та палеогенового флішу; трапляються виходи юрських вапняків та палеозойських кристалічних сланців (Мармароси). Вулканогенні утворення представлені породами Вулканічних Карпат².

Українські Карпати є середньовисотними горами і не досягають снігової лінії. Найбільші підняття вершинної поверхні характерні для Чорногори (2061 м), Мармароського кристалічного масиву (1946 м), Свидовця (1883 м), Горган (1836 м). Сучасний рельєф утворився внаслідок нерівномірних новітніх підняття (в пліоцені — четвертинному періоді) і ерозійного розчленування. Менша стійкість флішевих порід проти денудації — причина типових для Карпат згладжених форм рельєфу. На Чорногорі, Свидовці та Мармарошах представлені сліди плейстоценового зледеніння — кари, льодовикові цирки, трогові долини та морени. З'єднання верхів давніх льодовиків, з утворенням гострих хребтових гребенів, не відбувалося. Винятком є хіба що перемичка під г. Туркул над оз. Несамовитим в Чорногорському хребті.

2.2. Загальна ідея походу

Традиційними районами гірських походів є гори альпійської складчастості, що піднімаються вище снігової лінії та характеризуються розвинутим комплексом льодовикових форм рельєфу. Українські гірські системи належать до альпійської складчастості, але вважаються середньовисотними і не досягають снігової лінії. Проводити гірські походи стало можливим останнім часом взимку та на початку весни, коли певні ділянки можуть відповідати перевалам 1А та 1Б категорій складності, що дає змогу проводити тут гірські походи І–ІІ к.с. (хоча по багатьох перешкодах на сьогодні немає остаточної оцінки їх складності).

У 2001 році ФСТУ дозволила, як експеримент, вважати деякі зимові маршрути в Україні такими, що відповідають гірським походам І та ІІ категорій складності. Будувалися вони на основі невеликого досвіду походів зимою пі-

¹Подано за даними з сайту Карпатського Біосферного Заповідника, <http://cbr.nature.org.ua>

²Див. також сайт «Вулканічні Карпати», <http://webua.net/vihorlat>

шки³, і, з іншого боку, на численних лижних походах.

2.3. Характеристика маршруту

Заявлений еталонний маршрут мав експериментальний характер (див. перелік в⁴). Через брак інформації про проходження зимовими маршрутами без використання лиж, запропоновані ФСТУ маршрути дуже важко пройти — їх основою є лижні маршрути I та II к.с. з відповідним кілометражем.

Тому в цьому поході ми не ставили за мету пройти усі 186 км. Походи за експериментальними маршрутами мають з'ясувальний характер і отриманий в них досвід має враховуватися при зміні експериментальних маршрутів в реалістичнішу сторону.

Маршрут має деякі ділянки, які були оптимізовані при складанні запасного варіанту маршруту. Наприклад, вихід з Лазещини дозволяє скоріше дістатися до Чорногорського хребта, ніж менш популярні підходи зі сторони Рахова.

Маршрут логічно поділяється на дві частини: м. Рахів – с. Кваси і с. Кваси – с. Максимець. Тому в Квасах логічно залишити частину їжі.

Сходження з маршруту в районі г. Трояска і г. Унгаряска ускладнені — до найближчого населеного пункту їти більше двох діб. На інших ділянках маршруту, що був пройдений, до населених пунктів (в зимових умовах) можна дістатися протягом дня, з хребтів – протягом доби.

2.4. Технічні особливості маршруту

Взимку природні умови в Карпатах набувають рис, характерних для районів високогір'я. Інколи деякі перешкоди можуть ставати складнішими та небезпечнішими за аналогічні за складністю літні походи у високогір'ї (зимовий сніг значно відрізняється від літнього снігу високогір'я).

Карпати є лавинонебезпечними і лавини реєструються тут щорічно. Необхідно мати комплект лавинного спорядження (лавинні шнури, лопати, щупи тощо) і вміти ним користуватися.

Група повинна мати засоби зв'язку і живлення до них в достатній кількості, на випадок аварійних ситуацій і для контролю проходження маршруту КРС. Телефони карпатських КРС та КРЗ є на сайті т/к «Глобус»⁵. А при (обов'язковій)

³Шаповалов Д. С., «Звіт про гірську подорож I к.с. по Чорногорському хребту», 2001, <http://turclub.ntu-kpi.kiev.ua/travels/lcrp01sh.htm>

⁴ФСТУ, «Перелік класифікованих (в т.ч. експериментальних) маршрутів спортивних походів по Україні», грудень 2001, http://turclub.ntu-kpi.kiev.ua/travels/docs/n_gor.htm

⁵http://turclub.ntu-kpi.kiev.ua/travels/docs/kss_carp.htm

реєстрації в КРС перед виходом на маршрут треба їх перевірити.

Також необхідно організувати інформування групи про майбутні зміни в погоді (див. пункт 2.5).

Список необхідного спорядження описаний в розділі 7.

2.5. Особливості зимових гірських маршрутів в Карпатах

У зимовий період в Карпатах встановлюється сувора погода — низькі температури протягом доби (до -25С), часті штормові вітри (до 50м/с), тумани (іноді протягом тижня), хурделиці, часті відлиги і зв'язане з ними підвищення лавинної небезпеки. Зимовий характер снігового покриву і розчленований рельєф до певної міри компенсує (зважаючи на максимальну II категорію походів) відсутність льодовиків. Слід враховувати, що, незважаючи на близькість населених пунктів, група, яка перебуває в горах взимку, знаходиться в значному автономному стані — з деяких районів (Горгани, Свидовецький масив) майже неможливо дістатися до житла швидше ніж за дві доби.

Групам слід звернути увагу на питання орієнтування в умовах обмеженої видимості, а також на засоби та способи профілактики переохолодження і обмороження, на навчання надання долікарняної допомоги потерпілому в умовах зимового гірського походу. Перед зимовим походом потрібно мати досвід проходження маршруту (або більшості його ділянок) для поліпшення орієнтування та відпрацювання шляхів аварійного сходу з маршруту.

На ділянках, що проходять Чорногорським хребтом і Горганями, корисним є знання нумерації прикордонних стовпчиків старого польсько-чеського кордону. Прив'язку номерів до рельєфу подано на сайті т/к «Крокус»⁶. Корисні також путівники, які останнім часом вийшли друком [1] та мапи [2, 3].

Проводити походи в Карпатах до останнього часу рекомендували у грудні. Нині, через зміну клімату, немає однозначних рекомендацій щодо кращого часу проведення походу — погода на маршруті стала справою везіння. Проте через доступність засобів комунікації і розвиток технологій цілком можливим є збільшення інформованості групи про погодні умови.

Аналізуючи метеорологічні дані за період, що передує походу, можна оцінити глибину снігу, стан покриву на хребтових ділянках, погоду на найближчі 3-6 днів. Така інформація доступна на численних Internet-сайтах; як-то Snow-

⁶http://members.tripod.com/turtella_22/material/stolbiki_ch.html

Forecast⁷, AccuWeather⁸, CNN⁹, GIS Meteo (Фобос)¹⁰, BBC¹¹. З них варто виділити сайт AccuWeather – єдиний, який дає прогноз саме по Рахову і на 15 днів (з очевидних причин, він не буде достеменно точним) та Snow-Forecast.

Ми використовували інформацію з останнього сайту, де для південно-східної Європи наводяться поглиблення снігу за останні 3–6 днів, очікувана в найближчий тиждень кількість опадів, температура (з інтервалом 12 годин), напрямок і сила вітру та хмарність. З цього ж сайту група підтримки, яка залишилася в Києві, пересилала нам SMS-повідомлення з прогнозом.

2.6. Під'їзди та від'їзди

Вичерпна інформація про те, як можна дістатися до різних районів Карпат, знаходиться на сайті «Українські Карпати»¹².

⁷http://www.snow-forecast.com/maps/se-europe_3days.php

⁸<http://www.accuweather.com>

⁹<http://www.cnn.com/WEATHER/Europe/sat.html>

¹⁰<http://www.gismeteo.ru/europe.htm>

¹¹<http://www.bbc.co.uk/weather/world/europe/sat.shtml>

¹²<http://karpaty.com.ua/?chapter=14>

3. Склад групи

П.І.П	Нар	Туристичний досвід	Обов'язки	Контакт
Соколов Артем Михайлович 	1979	IV к.с., Кавказ - У, I к.с., зима, Крим - К,	керівник	sokolov[at]ukr.net
Кузічкін Олександр Вікторович 	1974	II к.с., Кавказ - У, I к.с., зима, Крим - У	ремонтник	424-42-75
Гонтарік Вікторія Мар'янівна 	1982	I к.с., зима, Карпати - У	завгосп	apus[at]bigmir.net
Смілянець Наталія Леонідівна 	1982	н/к, зима, Говерла - У II к.с., весна, Крим - К	скарбничий	252-02-66

Багаєв Дмитро Юрійович 	1982	I к.с., зима, Карпати - У	фотограф	tasmanian_devil[at]ua.fm
Воробйов Костянтин Олександрович 	1981	II к.с., весна, Крим - У	фотограф	vorobiovk[at]inbox.ru
Козлов Захар Володимирович 	1979	I к.с., зима, Крим - У н/к, зима, Говерла - У I к.с., весна, Крим - К	лікар	zak_har[at]mail.ru

4. Графік руху

Дата	N	Ділянка маршруту	Км	Час	Характер шляху	Метеоумови
07.02	1	Івано-Франківськ - Лазещина с. Лазещина - т/б «Козмешик» т/б «Козмешик» - коші	– 10 5	4 г. 15 хв. 3 г. 1 г. 15 хв.	рельси грунтова дорога грунтова дорога, стежка	ясно низькі хмари — // —
08.02	2	мпн - коші під Петросом коші - Петрос - коші коші - перемичка перемичка - ур. Скопеска	2.4 2.5 1.5 3	1 г. 15 хв. 2 г. 30 хв. 20 хв. 3 г. 30 хв.	стежка, сніг фірн, лід глибокий сніг дорога, ліс, рідколісся	туман — // — — // — туман, снігопад, вітер
09.02	3	мпн - «Могила Лева» «Могила Лева» - висота 1850.2 висота - границя зони лісу границя лісу - коші	3.5 4 1.5 1	1 г. 20 хв. 1.5 г 40 хв. 1 г. 40 хв.	гребінь перемички, фірн фірн, лід, сніг — // — дуже глибокий сніг	туман, хуртовина штормовий вітер, сніг — // — снігопад, туман, вітер
10.02	4	мпн - перемичка Козмешик-Заросляк перемичка - т/б «Заросляк» «Заросляк» - метеостанція	4 3 2.5	4 г. 2 г. 10 хв. 1 г. 40 хв.	глибокий сніг в лісі — // — — // —	сніг, хмарність — // — хуртовина
11.02	5	мпн - т/б «Заросляк» т/б «Заросляк» - с. Ворохта с. Ворохта - с. Кваси	2.5 14 –	1 г. 20 хв. 4 г. –	дуже глибокий сніг засніжена дорога автотранспорт	сильний туман, сніг, вітер сильний снігопад — // —
12.02	6	мпн - ст. Свидовець станція - т/б «Драгобрат» т/б «Драгобрат» - недобудована база	– 6 4.4	15 хв. 3 г. 30 хв. 1 г. хв.	залізниця уторована дорога траншея	ясно, мороз — // — — // —
13.02	7	мпн - перемичка Стіг-Близниця перемичка - Близниця Близниця - табір	2 2 4	40 хв. 1 г. 1 г. 10 хв.	сніг, фірн фірн, лід лід, фірн, сніг	ясно, мороз — // — ясно, вітер
14.02	8	мпн - перемичка Стіг-Близниця перемичка - г. Стіг хр. Апшинець вис. 1762.9 - Догяска - вис. 1762.9 хр. Свидовець - г. Трояска Трояска - коші в цирку	2 1 7 1.4 2.5 2	50 хв. 25 хв. 3 г. 40 хв. 50 хв. 1 г. 20 хв.	сніг, фірн фірн — // — лід — // — глибокий сніг	ясно, сильний вітер — // — — // — змінна хмарність хмарно туман, снігопад
15.02	9	мпн - стежка до р. Апшинець р. Апшинець р. Чорна Тиса - с. Чорна Тиса с. Чорна Тиса - с. Ясиня	1.5 3 12 15	1 г. 5 г. 45 хв. 3 г. 4 г.	глибокий сніг завали, бурелом засніжена дорога асфальт	туман снігопад хмарно, ніч ясно, ніч
		Загалом 112*1.2=	134			

5. Опис маршруту

Бажано читати з мапою [3, 4].

5.1. Перед походом

Увесь січень у Карпатах були сильні снігопади, яких не було вже два роки, – жодного дня без додаткових 5–20 см снігу (див. динаміку на анімації 5.1). На всіх лижних курортах товщина снігу становила мінімум 1 м, а на деяких перевищувала 2 м (інформація з сайту «Снег.Info»¹). У день виїзду, 6 лютого, по телефону з Рахівського і Лазенщинського КРЗ знервовано відповідали, що жодної людини в гори не випускають через тиждневe потепління (див. на анімації 5.1 період 30 січня — 5 лютого) і, як наслідок, сильну лавинну небезпеку. Особливо категоричними були рятувальники Рахова. Тому ще в Києві вирішили починати з запасного варіанту виходу на маршрут — з с. Лазещини.

Анім. 5.1. Динаміка накопичення снігу в Карпатах протягом місяця до початку походу (з 5 січня по 5 лютого 2004 року).

¹<http://www.sneg.info>

5.2. День 0, 6 лютого — Київ

О 19:12 43-й поїзд повів нас до Карпат.

Увесь вечір в одному з рюкзаків, який планували завезти до с. Кваси, трамбували частину їжі на друге кільце походу

У вагоні з нами їхали люди з маленькими рюкзачками, але з великими картонними коробками з їжею — члени клубу «Вертикаль»². Традиційна карпатська «вертикальна» програма — це базова хата в с. Дземброня, акліматизаційне сходження через г. Смотрич на Чорну Гору, і кількаденне проходження хребта з Говерлою.

5.3. День 1, 7 лютого — Станіслав – Петрощина

О 8:22 приїхали до Франківська з «типово» зимовою температурою – +11С, що пожвавлювало побоювання важкої розмови з КРЗ.

О 9:00 від вокзалу відходить автобус на Мукачево (в Квасах він о 12:00), на якому Захар поїхав супроводжувати наїдки. Решта групи завантажилася в тихохідній дизель N6621 (відправлення о 9:15), і поїхала до с. Лазещина.

Дорогою було видно, наскільки сильною є відлига — снігу не було зовсім до Яремчі, а більш-менш суцільний покрив з'явився тільки після Татарова. Приїхали в Лазещину о пів на 14-ту — ясна погода, видно і громаду Петроса, і Говерлу, проте через годину за них вже зачепилися хмари.

О 15 годині транзитним Коломиївським автобусом приїхав Захар з Квасів, успішно комусь здавши мішок провіанту на відповідальне зберігання. Ми ж відправити телеграму про вихід на маршрут і впевнилися, що в радіусі 2 км немає і не буде машин, які бажають їхати на т/с «Козмешик».

На виході з Лазещини — шлагбаум і КПП рятівників, і, за сумісництвом, касирів національного заповіднику. Судячи з усього, друга професія зараз є основною. Це КПП «славнозвісне» тим, що навіть в ідеальну погоду зимою не дозволяє виходити вище границі зони лісу або зовсім відмовляється реєструвати групу. Формально це можна зрозуміти: через фінансові причини, загін не має реальної можливості проводити ефективні пошукові операції і не хоче брати на себе відповідальність, при цьому часто усно пропонується іти за маршрутом без реєстрації, а вже після сходження зареєструватися заднім числом. Але за перебування на території, будь ласка, заплатіть: 1~~2~~/людину в день, 3~~2~~/намет за одну ніч, Говерла — окрема стаття, 10~~2~~ за сходження з кожного.

На наш подив, побачивши словосполучення «гірський похід» в маршрутній

²Клуб альпінізму та скелелазіння «Вертикаль», <http://www.vertical.kiev.ua>

книжці, рятівник пробубнів щось на кшталт «ага, цим можна...» і без запитань зареєстрував групу. Лише порекомендував не нехтувати можливістю сходження з хребта за поганої погоди. Але гроші — це святе: спочатку нарахував більше 100~~2~~ за 4 дні перебування на території, сам же ж знизив до 35 (психолог!), а зійшлися на 29 — більше не було в кишені, і бракувало часу з ним сперечатися.

Дорога після КПП через відлигу перетворилася на два паралельних потоки води і мокру снігову кашу, тому значну частину підйому доводилося йти не дорогою, а узбіччям, по снігу.

Через 3 переходи, в густих сутінках, досягли т/с «Козмешик» — таке собі скупчення дерев'яних будівель на чолі з пані Марією Іванівною. Переночувати коштує близько 5~~2~~ з людини.

Від т/с, через міст, починається давня австрійська дорога, що проходить полониною під Петросом. Нею, за півтора переходи вгору (спочатку до пилорами дорогою, потім — гарною стежкою), і вже за повної темряви, але ще в зоні лісу, дісталися перших кошів. Вибрали собі найкращий і заночували.

5.4. День 2, 8 лютого — кіш – ур. Скопеска

Зранку продовжили підйом широкою стежкою в неглибокому снігу, що розтанув під час тижневої відлиги. За неповних два переходи вийшли на полонину під Петросом.

Трохи нижче рівня полонини ймовірно проходила ізотерма нуля градусів, тому відлига ніяк не зменшила кількість снігу на самій полонині і вище. Зникла стежка, снігу стало різко більше, — залежно від місця і зросту експериментатора, від «по пояс» до «по коліно». Перед самою полониною, подолавши потічок з претензією на каньйончик районного значення, сильно провалюючись в пухкий сніг, вийшли до кошів.

Від підніжжя Петроса висів туман зі снігопадом. Заховавши рюкзаки в одному з кошів, почали припасовувати кішки. Поки ми там перебували, одна група з 2-х чоловік верталася в Лазещину, — приїздили задля сходження на Петрос, але така погода не дозволила їм цього зробити.

В радіальне сходження на Петрос піднімалися так званим «серпом»: спочатку – до початку східного кулуару, яким проходить альпіністський маршрут 2А³, потім — з кулуару на правий борт, що утворює гребінь («серп»). Рухатися по гребеню «серпа» (фото 5.2(a)) обов'язково в кішках і з льодорубом на са-

³ФАіС України, «Карпати. Класифіковані альпіністські зимові маршрути», липень 1999, http://turclub.ntu-kpi.kiev.ua/travels/docs/clas_crp.htm



(a) Підйом по гребню «серпа».



(b) Спуск до кошів.

Фото 5.2. Сходження на г. Петрос.

мостраховці — змерзла земля, подекуди з льодом, нахил складає $15 - 20^\circ$, із збільшенням крутизни донизу і в сторону кулуара. Снігу на «серпі» мало, бо не затримується. Тому цей шлях підйому безпечніший в лавинному відношенні, ніж з перемички. Після виположення, обходячи урвище кулуару, повернули ліворуч і вийшли на довге північніше плече Петроса.

Тут різко посилювався вітер, і пропала видимість. Через метрів 500 відносно рівної поверхні, починається підйом на власне вершину Петроса. Довго на вершині не затримувалися і повернулися до кошів шляхом підйому. На жаль, світлини з групою на вершині не вийшли, через невчасно замерзлий фотоапарат.

Сходження забрало цілих 2.5 години, і якби не категорійність гори, то лізти на неї в таку погоду безглуздо — все одно нічого не видно, а ймовірність вскочити в якусь халепу в тумані різко збільшується. Якщо Петрос не є визначальною перешкодою на маршруті, варто утриматися від сходження за поганої погоди, або принаймні почекати, поки вона не покращиться.

Після спуску пересіли в снігоступи і пішли на перемичку Петрос-Говерла, залишаючи так званий «жандарм» (висота 1587.6) і сам Петрос праворуч. Від кошів до перемички (фото 5.3(a)) дійшли за 20 хвилин, заповнених новими

відчуттями від снігоступів.

Вийшовши на перемичку, далі йшли вже згадуваною австрійською дорогою, яка лісом траверсує південний схил перемички. В негустому тумані широку дорогу спочатку було добре видно — на постійному рівні, без спусків або підйомів (фото 5.3(b)). Іноді її перебігають сполохані чорні представники якоїсь пернатої фауни.

Ближче до ур. Скопеска ліс переходить в рідколісся, місцевість рівніша, а дорога зникає під снігом. За поганої видимості, в цьому місці, не варто марнувати час на пошуки дороги, а

слід підніматися на гребінь перемички, по азимуту. Ми так не зробили, тому згаяли час, намагаючись розпізнати дорогу на тлі снігу і туману.

Впевнено зорієнтуватися змогли тільки після виходу на гребінь перемички, де в принагідному розриві туману побачили дах коша на схилі урочища і відмітили на нього азимут. А через проблеми зі снігоступом «другої» конструкції (див.



(a) Вихід на перемичку.



(b) Дорога на ур. Скопеска.

Фото 5.3. Перемичка Говерла-Петрос і дорога нею.

розділ 7) та погіршення погоди (значно посилювався вітер і пішов сніг), вирішили в цьому коші зупинитися на ніч.

З гребня до коша необхідно зійти некрутою, приблизно 300-метровою ділянкою фірно-льодового насту, для якої достатньо самостраховки лижними палками, або льодорубом.

Кіш виявився вельми багатим на щілини, в які шурував знадвору сніг.

Спочатку спробували побудувати стінку від вітру з навітряної сторони (фото 5.4(a)). Проте виявилось, що основна маса снігу потрапляє всередину через дахові щілини, а не через стіни. Тому проект стінки-валу скасували.

Намети всередині поставити не вийшло, тому понавішувавши церати над нарами, так і спали. Всю ніч на обличчя падав сніг, проникаючи в перший захисний контур, за завісу. Вранці церати під вагою снігу просіли, заваливши спальники над нарами (фото 5.4(b)).



(a) Фортифікаційні роботи по зведенню захисного валу з навітряної сторони.



(b) Стан захисту нутроців коша від снігу зранку.

Фото 5.4. Дірявий кіш в ур. Скопеска. Ночівля 8 лютого.

5.5. День 3, 9 лютого — ур. Скопеска – верхів'я р. Козмещик

Вранці в таку саму хуртовину, як і вночі, вийшли від коша, прямо в лоба, по некрутому крижаному насту, на перемичку, і пішли на схід по виразному хребцю з крутим північним схилом.

Погодні умови були представлені наступними стихіями: туманом, снігом та вітром, що робило видимість метрів 15–20. Глибина снігу змінювалася від нуля (наст) на голих ділянках до 1.5 метрів, як тільки з'являлися кущі або дерева. Проте снігоступи рідко провалювалися глибше 20 см.

Через півтори години спустилися на галявину позбавлену глибокого снігу через вітер — відоме місце під назвою «Могила Лева». Тут стоять кварталний стовпчик, табличка «Карпатського біосферного заповіднику»⁴ та пам'ятний камінь альпіністові Леву (фото 5.5), який загинув в цьому районі в лавині.

Від «Могили Лева» починається підйом на Говерлу через її західне плече. До виходу на плече вертикальна швидкість підйому на снігоступах по глибокому снігу у нас становила лише 100 метрів за годину.



Фото 5.5. На «Могілі Лева».

Через 3 години після виходу з «Могили Лева» видерлися на висоту 1850.2 в плечі Говерли. Тут нас зустрів штормовий вітер — якщо не упиратися на лижні палки, валило з ніг. Розмовляти неможливо, нічого не чути. Видимість не більше 5 метрів (фото 5.6). На плечі снігу не було взагалі, — лише трава на закам'янілій землі вкрита фірновими коралами, подекуди в формі слідів — тут перетинаються стежки підйому на Говерлу через т/с «Козмещик» і з перемички.

⁴<http://cbr.nature.org.ua>

Іти далі необхідно тільки в кішках без снігоступів, і обов'язково в зв'язках, — плече переходить у передвершинний 20° гребневий схил Говерли з обривом у північний кар. У таких умовах



зняти снігоступи на прив'язних кі-

Фото 5.6. «Гостинна» висота 1850.2 в західному плечі Говерли.

шках було практично неможливо, не обморозивши собі пальці, бо це вимагало розігрівання закам'янілих від морозу ремінців. (див. коментар в розділі 7). Тому, зважаючи на це і на брак часу, почали, не знімаючи снігоступів, спуск по відрогу в сторону Козмещика, до кошів в верхів'ях р. Козмещик. Із таким розрахунком, що якщо погода на завтра покращиться, вранці таким самим шляхом, своїми слідами, піднятися на Говерлу.

На спуску, до границі зони лісу іде дуже слизький шар криги на траві. Крокувати на снігоступах треба вкрай обережно через незручну постановку площини снігоступів на безсніжний схил — є серйозні шанси вивихнути суглоб ступні.

Як тільки почалися дерева, снігу стала просто величезна кількість, — адже тут накопичувався увесь сніг, що не затримувався на хребті. Достеменно оцінити глибину важко, але в районі 2 метрів була мінімальна глибина. Сніг свіжий, пухкий, — без снігоступів провалюєшся поки не зупинить рюкзак, а, наприклад, термос поставлений на сніг тікає, лишаючи по собі шахту.

Після першої галявини в зоні лісу з розвалинами загрожі для худоби під смереками, від її дальнього кінця (відносно напрямку руху) спускалися, майже не траверсуючи, по дуже крутому схилу і бурелому (перепад 200 м.). Скинувши загальом від плеча близько 700 метрів за 2.5 години, вийшли до галявини з кошами, які, за такої глибини снігу, мали повне право називатися корисними копалинами — майже всі занесені по стріху (фото 5.7).

Знайшли непоганий кіш, біля якого, щоб потрапити всередину не треба було відкидати сніг від дверей вагонами, і в ньому заночували.



Фото 5.7. Коші-підсніжники в верхів'ї р. Козмещик.

5.6. День 4, 10 лютого — верхів'я р. Козмещик — метеостанція на г. Пожижевська

Вранці проспали, тому часу підніматися на Говерлу таким снігом — 700 метрів до плеча і ще 200 до вершини — вже не було, хоч погода в першій половині дня була непогана порівняно з учорашньою — хмарність «лише» 80%. Але вже після обіду погода значно погіршилася.

Пішли вниз в пологу долину, де кілька струмків породжують р. Козмещик, траверсувати на т/б «Заросляк». Через 3 години траверсу з кількома переходами приток Козмещика (фото 5.8), вийшли на просіку (фото 5.9), яка веде



Фото 5.8. Перехід притоки р. Козмещик сніговими мостами.

літом тут через перемичку іде дорога на «Заросляк». Але довго йти просікою

не вийшло, оскільки вона швидко зникла. Ще за годину дотраверсувалися до скупчення кошів на північному схилі Говерли, ще з «козмещиковської» сторони перемички «Козмещик»-«Заросляк».

Після проходження перемички починається довгий і пологий спуск по меандру струмка до самого «Заросляка». Наші сподівання на протоптані стежки виявилися марними — до самої бази жодного сліду людини, — самі занесені снігом дороговкази на Говерлу.

О 17 годині «догребли» до турбази, яка завжди була вихідною точкою зимових сходжень на Говерлу, і повз неї зазвичай проходять натовпи туристів. Взимку іншими шляхами людей ходить небагато. Проте коли ми її побачили, — людей не було і скрізь на території був майже метровий шар снігу, з вузькою стежкою до котельної нижче, звідки вже була уторована дорога. За словами адміністратора, через таку погоду нікого на базі не було і вже давно.

Переночувати коштує від 17² за людину. На базі є сушильна кімната — дуже корисна річ взимку (в 2001 році мали нагоду в ній висушитися⁵, але зараз нею скористатися чомусь не дозволили).

Як завжди, на вечір погіршення погоди продовжилося, сніг повалив ще сильніший і піднявся вітер.



Фото 5.9. Траверс схилів Говерли. Просіка.

⁵ див. зноску 3 на стр. 7

Від т/б пішли через міст, дорогою на метеостанцію, що розташована на схилі г. Пожижевська. За півтори години, вже в сутінках вийшли до її будівлі (фото 5.10), де домовилися зі «старшим» переночувати в будинку за 40€ з групи — все ж дешевше, ніж на базі.



Фото 5.10. Метеостанція на схилі г. Пожижевська.

Це місце можна рекомендувати для виходу взимку на хребет. Дуже зручне, — капітальна стоянка вже в безлісній зоні, майже на хребті, ідеальне місце для очікування погоди під час траверсу хребта.

5.7. День 6, 11 лютого — метеостанція — с. Кваси

Зранку погода, як це не дивно, знайшла резерви для того, щоб зіпсуватися ще сильніше — сильна хуртовина, від вітру шибки брязкотять. Тому, надівши снігоступи, пішли вниз, де довелося заново розгрібати траншею в снігу (фото 5.7). Навіть у



Фото 5.11. Траншейний туризм як він є — спуск до Заросляка.

снігоступах спускалися більше години тільки до «Заросляка» — це відстань, на яку влітку іде близько 10 хвилин...

Від «Заросляка» вниз по дорозі до самої Ворохти, повз т/б «Глобус». Снігу стало стільки, що на привалі відпочивали, пірнаючи і плаваючи в снігу кролем, на спині і батерфляєм «... поки в очах не потемніє» (фото 5.12).

Біля т/б «Глобус» — КПП лісників. Головним лісовиком тут є добре відомий всім, хто хоч раз був у «Глобусі», лісник на прізвище Іспанський льотчик. Як тільки ми перетнули шлагбаум, він визирнув з КПП і «запросив» до себе. Впевнившись, що ми потрапили на територію не через його КПП і поцікавившись конструкцією снігоступів (самі вони на полюванні використовують «сітчані»), відпустив.

Від КПП — ще 11 км до вокзалу в Ворохті. Звідти місцевими маршрутками, через велику кількість снігу на трасі, довго добиралися до с. Кваси. Коли нарешті доїхали, переночували в помаранчевому будинку біля залізничної колії, де на нас очікував наш мішок з їжею.

Хазяї хати жалілися на погоду, посилаючись на «волохатий» 97 рік, коли було щось подібне — навіть вдень по селу хоч із компасом ходи, бо нічого не видно.



Фото 5.12. Запливи кролем та на спині.

5.8. День 7, 12 лютого — с. Кваси – ур. Драгобрат

А зранку — ясне небо і сильний мороз. Нарешті! Під'їхавши на дизелі (на ст. Кваси він о 9:00) до наступної ст. Свидовець, перейшли р. Тиса по мосту (з півкілометра від зупинки по ходу дизеля). Далі, повернувшись дорогою проти ходу дизеля,



Фото 5.13. Зсувні схили долини р. Свидовець по дорозі на т/б «Драгобрат».

північ, повернули праворуч і пішли на т/б «Драгобрат».

Дорога в непоганому стані, йти легко, проходить красивою ущелиною, іноді з крутими скелястими обривами, утвореними підмиванням і зсувами ґрунту (фото 5.13). Милувалися видами на хр. Свидовець, г. Близниця, яку періодично накривало шматтям хмар, і на Говерлу з Петросом удалині.

О 12:30 минули т/б «Спартак» і близько 14 годин вийшли до нижніх будівель «Драгобрату». Рівень цін — 802/день з людини (враховано проживання, їжу і витяг).

Пройшли повз основну базу прорізанною технікою в товщі снігу траншеєю, де було видно справжню його глибину в урочищі (фото 5.14).

Траншея закінчувалася біля двоповерхового будиночка — бази на остан-



Фото 5.14. Глибина снігу в ур. Драгобрат.

ній стадії завершення будівництва (фото 5.15(a)). Через відсутність зручностей власники мешканців ще не приймали, але, як виняток, запропонували зупинитися за 25€ з людини. Але ми вже скучили за наметами, тому занурилися в ліс поруч з будиночком і викопали там ями під палатки (фото 5.15(b)).



(a) Район недобудованої турбази в ур. Драгобрат ввечері.



(b) Стоянка.

Фото 5.15. Місце табору 13 та 14 лютого.

5.9. День 8, 13 лютого — г. Близниця

Власник турбази, як зійшло сонце, катався до верхньої станції витягу і назад на ратракові, в таких спосіб зберігаючи сніг до весни.

З ранку ідеальна погода продовжилася — сильний мороз і штиль (поки не вийшли на хребет). Після приїзду до Києва дізналися, що було цієї ночі до -25°C (див. 5.16).

Вийшли в радіальне сходження на Близницю. Від будинку по широкому, твердому ратрачному полю підніматися дуже легко. Після верхньої станції витягу вже по цілині вийшли на перемичку, метрів на 500 ближче до Близниці від її найнижчої частини.

Від перемички, і взагалі на хребті, фірн (фото 5.17(a)), подекуди — шар бурульчастої криги (фото 5.17(b)), з наносами снігу. Крига, за наявності натхнення, пробивалася пластиковим черевиком. Обов'язкова індивідуальна самостраховка на спуску і підйомі. Вибирати дорогу треба уникаючи наближення до краю урвищ, а за поганою видимості підніматися взагалі не можна.

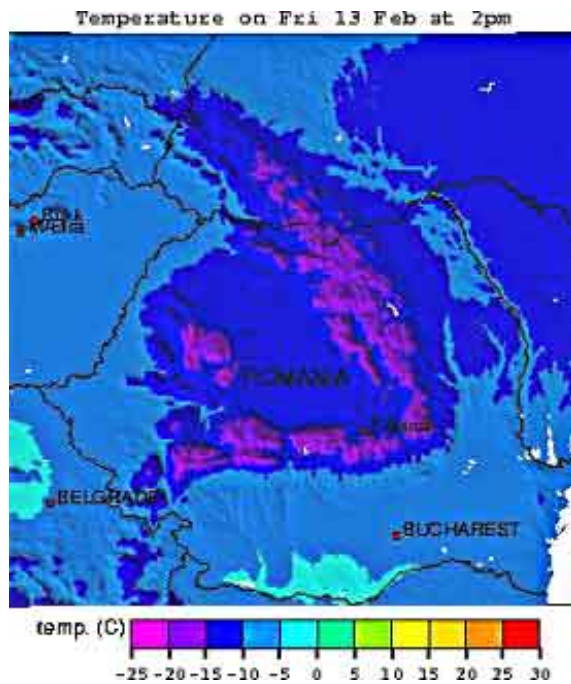


Рис. 5.16. Температура вночі 13-го лютого в Карпатах.



(a) Фірн.



(b) Крига.

Фото 5.17. Характер покриву при підйомі на Близницю і взагалі на Свидовецькому масиві.



Фото 5.18. Вид з перемички на вершину г. Близниці і два «жандарми».

Після перемички підйом проходить через дві локальні висоти («жандарми») (фото 5.18) до самої вершини Близниці (фото 5.19). Загалом сходження зайняло 4.5 години.

З вершини Близниці відкривається чудова панорама на Горгани та Чорногорський хребет.

Спустившись з вершини шляхом підйому, повернулися до місця ночівлі.



(а) На вершині.



(б) Вид на Малу Близницю з вершини Великої.

Фото 5.19. Близниця.

5.10. День 9, 14 лютого — ур. Драгобрат – оз. Трояска

З ранку почався третій день ясної погоди, проте відчувалися вже майбутні зміни — істотний вітер з півночі і фронтом на горизонті. Необхідно було по максимуму використати цей день — пройти до оз. Трояска, з запасним варіантом спуску з хребта через г. Котел, на випадок погіршення погоди.

Як і минулого дня вийшли на перемичку (фото 5.20(a)) і звідти почали підйом на г. Стіг. Характер покриву з учорашнього дня не змінився — ділянки оголеного вітром крижаного шару, які проте легко обходилися

по щільному снігу. Підйом на Стіг некрутий, але йти було важкувато через сильний зустрічний вітер, який здував сніг зі схилу прямо в обличчя (фото 5.20(b)).

Траверсувати південно-західний схил Стогу з перемички (як це роблять літом) не варто через лавинну небезпечність цієї ділянки (схил з нахилом 25° і



(a) Верхня станція витягу. Вдалині — вершина г. Стіг.



(b) Підйом.

Фото 5.20. Підйом на г. Стіг.

істотно південною експозицією). Взагалі весь Свидовецький масив має з південною сторони безлісні, достатньо круті і нерозчленовані схили з перепадом висот до границі зони лісу близько 400 метрів. Тут накопичується велика кількість снігу, що робить ці схили лавинонебезпечними.

Далі спустилися зі Стогу і пішли по хр. Апшинець. Уздовж всього хребта – значні карнизи снігу, шириною до 4 метрів. Карнизи цікавої форми, нагадують морозиво, яке набираєш ложкою. Оцінити ширину карнизу вдається, тільки коли дивишся збо-



Фото 5.21. На спуску з г. Котел.

ку, тому йшли нижче гребеня, щоб випадково не вийти на карниз.

Від г. Стіг і до г. Котел (фото 5.21) рухалися по гребню хребта, уникаючи траверсів локальних висот. Після висоти 1686.2 відкривається чудовий «плейстоценовий» вид на величний льодовиковий цирк оз. Догяска з потужним трогом-«сходинкою» (фото 5.22). Це чи не єдине трогове утворення такого масштабу в Карпатах. Мабуть, так виглядав Свидовець за останнього зледеніння.



Фото 5.22. Панорама з вершини г. Котел на хр. Апшинець і троговий цирк Догяски.

Під час наближення до Догяски, пейзаж ставав ще більш вражаючим, і до застиглих хвиль догяскінського кару додалися стріли авангарду циклону, що цілий день стрімко сунув на нас з боку Сивулі (фото 5.23).

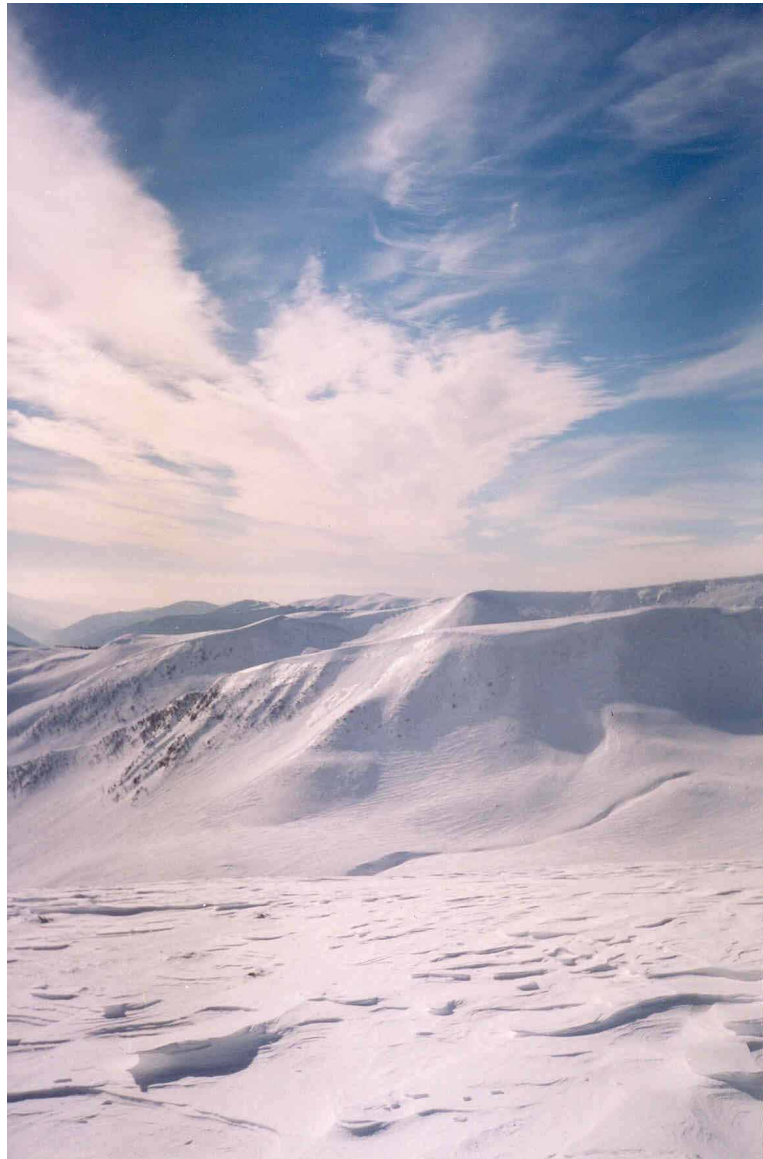


Фото 5.23. Небо над цирком Догяски.

О 14 годині вийшли на висоту 1762.9 — поворот на відгалуження хребта з вершиною Догяска. Від висоти до г. Догяска залишається 700 метрів через сідловину. Від самої вершини Догяски і далеко вниз по західному схилу — суцільний безсніжний льодовий покрив, — необхідні кішки. Сходження на блискучий, згасаючий від навали циклону, суцільний льодовий щит Догяски, стало кульмінацією цього дня і всієї подорожі (фото 5.25). На вершину і назад радіально сходили за 40 хвилин.

На ділянці г. Догяска–г. Трояска — покрив з практично неперервного товстого льоду, — ні носак, ні п'яткою черевика він не пробивався. Тому після спуску з висоти 1762.9, до Трояски йшли в кішках. Вже після виходу на г. Трояска почав гуснути туман і відразу потемніло. Ще через півгодини пішов сніг, і туман накрив увесь хребет від Близниці до г. Темпа — добре, що почали спуск ще за доброї видимості.



Фото 5.25. Підйом групи на вершину Догяски.

Цирк між г. Тро-
яски (фото 5.26)
та висотою 1715.5
поділяється на дві
нерівні частини се-
рединним відро-
гом, загостреним
льодовиками, які
утворили карове
оз. Трояска, та
його східного мен-
шого компаньйо-
на.



На оз. Тро-
яска безпечніше
спускатися півні-

Фото 5.24. Вид з вершини г. Догяска на цирк озера, хр. Апши-
нець і Говерлу вдалині.

чним відрогом, оскільки літні шляхи спуску (по згаданому вузькому середин-
ному відрозу або відразу з перемички на озеро) або обриваються лавинонебез-
печними спусками в кінці, або закриті від огляду згори наносами. Через це ні
оз. Трояска, ні оз. Догяску не вдалося побачити.

Оскільки ті, у кого були прив'язні кішки, не могли швидко прилаштувати снігоступи, то ми буквально плвли до низу, утопаючи по пояс (іноді по плечі) у морі снігу, який вкриває північні схили цирку.



Фото 5.26. Початок спуску в цирк оз. Трояска з г. Трояска.

Заночували в найбільшій будівлі серед кластеру кошів.

5.11. День 10, 15 лютого — оз. Трояска – с. Ясиня

Зранку прокинулися в хмарі, з якої, одначе, швидко вийшли, розпочавши спуск долиною р. Апшинець. Того дня ми повинні були дістатися ст. Ясиня до 2 години ночі.

Всі топографічні мапи, які ми мали, говорили, що Апшинцем йде непогана ґрунтова дорога. Насправді це не зовсім так, а в деяких місцях зовсім не так. Вже після першого броду дорога стала дуже розмита, а іноді її не було взагалі. Дуже багато переходів ріки по снігових мостах і кризі, особливо в нижній течії, де вже більше води. Постійно трапляються вузькі місця із деревом'яними завалами, які більш характерні для кримських каньйонних річок, ніж для карпатських потоків.

Загалом по низу р. Апшинець взимку практично дуже важко пройти без снігоступів через постійну необхідність іти по сніговим аркам над водою. Лижі в місцях завалів тільки заважатимуть через складність маневру серед валунів і поваленого стовбуряччя. Снігоступи ж, поєднуючи велику площу опори з одного боку і компактність з іншого, є оптимальним засобом пересування в таких умовах.

Тільки після 7 годин борсання в Апшинці, близько 16 години вийшли до р. Чорна Тиса на дорогу. Після останніх снігопадів, за 3 дні по ньому жодна машина не проїхала. Далі — серія з трьох монотонних довгих переходів до с. Чорна Тиса, куди ввійшли, вже коли повністю стемніло.

Селом ішли швидко, мовчки, колоною і в ногу. Тому мали неабияку подібність до штурмової бригади, що перейшла кордон і суне захоплювати мости, пошту і телеграф. Поодинокі перехожі селяни уповільнювали крок, силячись за формою одягу і погонями з'ясувати країну походження і привітатися відповідною мовою. Або розмірковували, чи варто взагалі до себе привертати уваги. Так, не зустрівши опору в с. Чорна Тиса і с. Стебний, о 1:30 «зайняли» залізничний вокзал с. Ясиня, де й стерегли «раховоз» (поїзд N606 Львів-Рахів) до 2:13.

5.12. День 11, 16 лютого — с. Ясиня – Львів

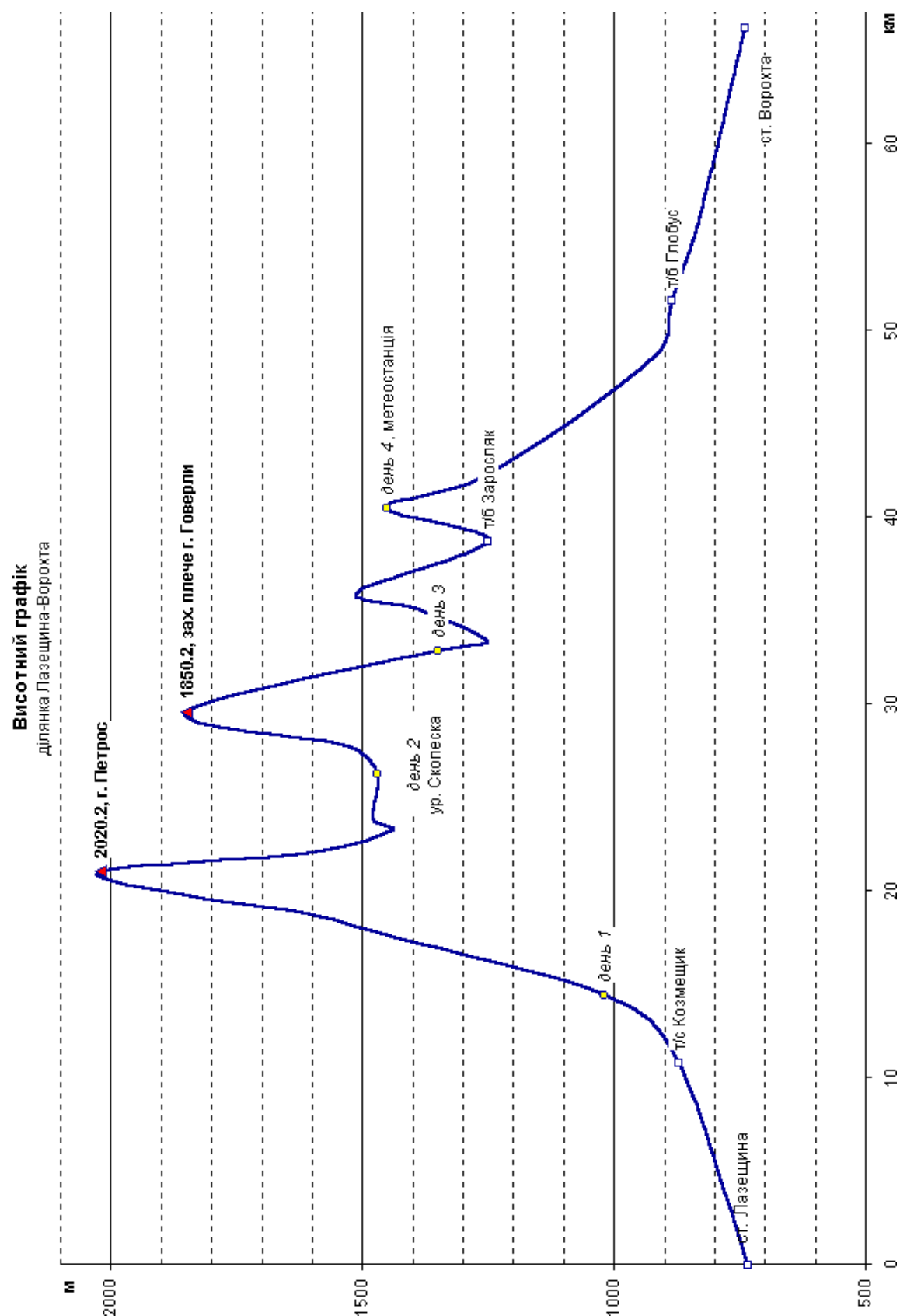
Після приїзду до Львова (10:27) увесь день кульгали по ньому, з перервами на сон в зустрічних кав'ярнях. А ввечері на фірмовому поїзді «Галичина» Львів-Київ поїхали додому.

5.13. День 12, 17 лютого — Львів – Київ

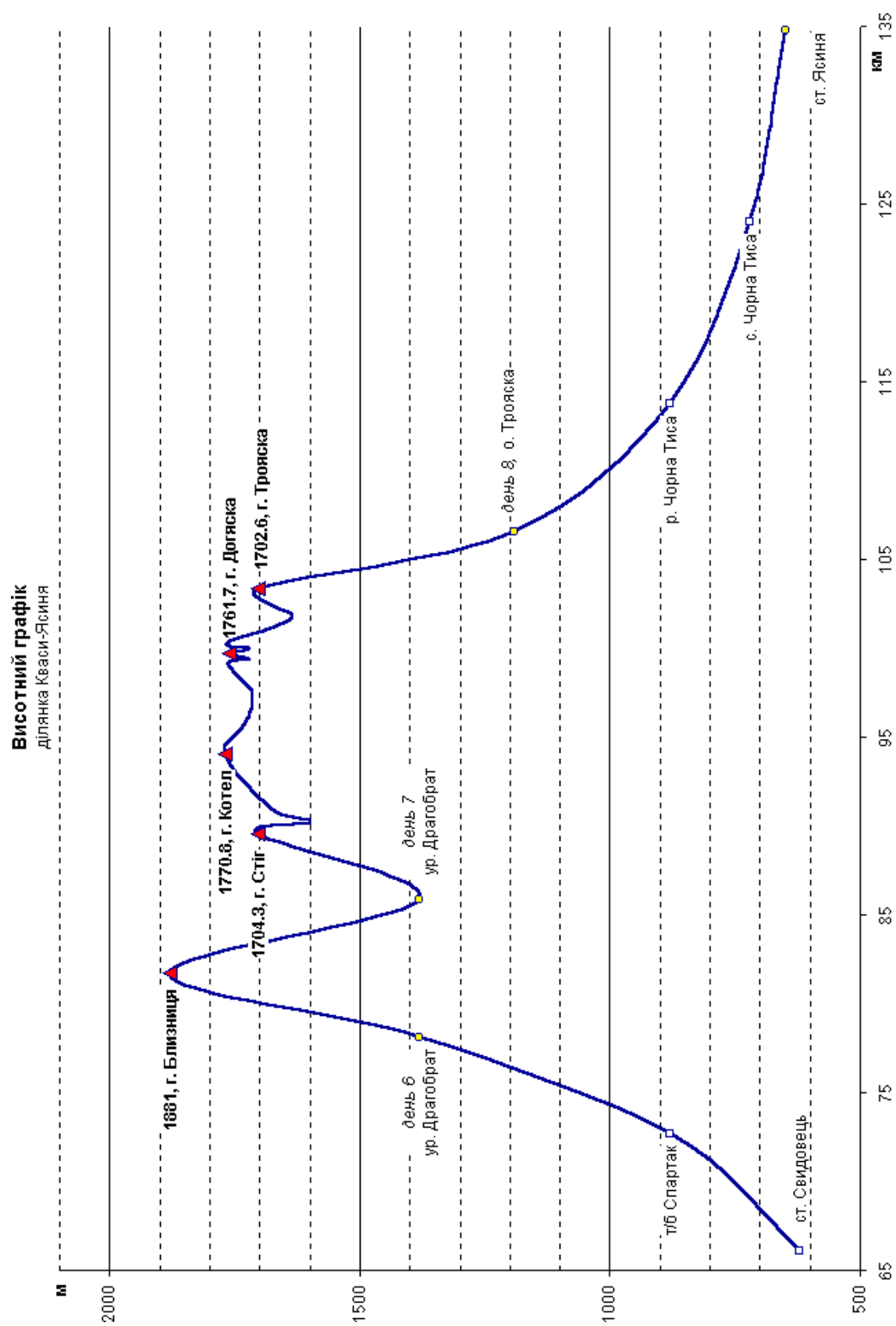
Спали до самого приїзду до Києва — до 6:19.

6. Висотний профіль маршруту

Перша частина маршруту: с. Лазещина – с. Ворохта



Друга частина маршруту: с. Кваси – с. Ясиня



7. Висновки

Пройдений похід, не зважаючи на нетрадиційний район проведення, має всі риси гірського походу в високогір'ї. Різноманітність перешкод, форм рельєфу та перепади висоти (див. розділ 6) відповідають необхідній технічній насиченості гірського маршруту першої категорії складності. Окрім льодовикових форм рельєфу (хоча й не сильно розвинутих), рельєф маршруту включає круті снігові та льодово-снігові схили (що вимагають використання страховки) і ділянки з виходами скал та класифіковані перешкоди.

До технічної складності додається фактично повна автономність групи на маршруті. Є також ряд специфічних факторів, які ускладнюють проходження маршруту і не є характерними для літніх походів, наприклад, на Кавказі — це складне орієнтування (іноді вкрай складне), глибокий сніг, що не встигає залежуватись, постійний холод та можливі практично безперервні опади у вигляді снігу і дощу, або їх комбінації.

Група, проходячи цим маршрутом, знайомиться майже з усіма видами страховки (із очевидними застереженнями), що знадобиться учасникам в походах II–III к.с. у великих горах. Подальші навички, для більш високих категорій походів потрібно отримувати вже в високих горах.

Траверс Свидовецького хребта на нашу думку цілком відповідає складності IB і, з урахуванням інших пройдених класифікованих перешкод, подорож може бути класифікована як похід I к.с. з елементами II к.с.

Зауваження щодо спорядження

Для Карпатської зими потрібно використовувати допоміжні засоби пересування по глибокому снігу (1–2.5м) — лижі або снігоступи. Традиційно ходять на лижах, через їх значно більшу площу опори. Проте, як показує практика, снігоступи виявляються більш ефективними ніж лижі.

На підйомах вони однозначно переважають лижі — швидкість підйому по снігу, де без них провалюєшся по пояс, майже не відрізняється від сходження звичайними сходами. А на рівній поверхні зі снігом пересування з ними мало чим відрізняється від крокування асфальтом. Важливою перевагою є також те, що снігоступи поєднуються з кішками (можна ходити по схилам з виходами льоду) і те, що (у жорсткому варіанті) можна врізатися у схил кромками під час підйому або траверсу. В залежності від маршруту, снігоступи дуже допомагають в зсувних хащах валунів (на кшталт русла р. Апшинець) через поєднання великої площі опори і маневреності.

Так, дуже непогано себе зарекомендували саморобні снігоступи. Ми вже випробували снігоступи в Карпатах — конструкцію, де вони кріпляться без кішок¹. Результат — дуже важко зробити надійне кріплення снігоступа до ноги. Тому цього разу вже зробили їх із кріпленням на кішках.

Цього разу ми використовували снігоступи конструкції Резнікова² — жорсткі снігоступи, що дозволяє підніматися по крутих фірнових схилах, врізаючи передню кромку під сніг. Недоліком є те, що за відсутності доступу до стратегічних металів (титану тощо) вони виходять важкуватими — близько 1.5 кг (використовуючи доступніший дюраль-алюміній). Також їх досить довго робити (залежить від досвіду і підготовленості матеріалу).

Також, окрім конструкції Резнікова, ми також випробували снігоступи зменшеної ваги, описані на сайті Progressor³. Вони значно виграють у попередньої конструкції за вагою (лише 300–400 гр, алюмінієві трубки, тканина — Cordura), їх набагато легше зробити самому. Проте ними не можна робити сходинки в снігу. Варто звернути особливу увагу на надійність кріплення передньої та задньої трубок під зубами кішки — частою проблемою під час руху є обходження трубкою зубів і спадання снігоступа.

Обидві конструкції допускають кріплення як на прив'язних, так і автоматичних кішках. Однозначна рекомендація — в жодному разі не робити снігоступи на прив'язних кішках. Через замерзання ремінців процедура надівання і знімання снігоступів вранці й ввечері розтягується на 40-50 хвилин, а швидко зняти їх під час руху, коли рельєф цього вимагає, просто неможливо. Це відносить і до використання кішок без снігоступів.

Виходячи з вищесказаного, оптимальним є змішаний варіант оснащення снігоступами — у більшості повинні бути жорсткі снігоступи (наприклад, у чоловіків), у решти — може бути «м'яка» конструкція. Всі снігоступи обов'язково на **автоматичних** кішках.

Щодо решти спорядження, варто нагадати обов'язкову присутність лижних палок у кожного учасника і відповідного взуття. Взуття має обов'язково бути на 2 розміри більше розміру ноги. Дуже непогано себе зарекомендували пластикові черевики — все інше рано, чи пізно промокає. Якщо немає можливості дістати «пластики» варто захистити взуття від попадання води через матеріал — відповідним чином їх обробити або мати «повні» бахіли (як калоші).

¹Лукоянов П. И., «Самодельное туристическое снаряжение», «Нижегородская ярмарка», Н. Новгород, 1997

²Буянов, Е. В., «Самодельное снаряжение. Айсбайль, таганок. Снегоступы.», 2002, <http://mountain.ru/people/Buyanov/2002/snaryag/>

³<http://progressor.ru:8080/outdoor/snar/snar-ideas.htm>

Групове спорядження на групу з 7 учасників

1. Металеві термоси – 3 шт.
2. Мотузки, 10мм – 1 шт. - 50м, 1 шт. - 25м
3. Намети – 2 шт.
4. Газові балони – із розрахунку 100 гр./люд. в день
5. Газові пальники – 2 шт.
6. Фотоапарати – 2-3 шт.
7. Казани – 2 шт.

Особисте спорядження

1. Льодоруб – 1 шт.
2. Прусік – 1 шт.
3. Карабіни – 2 шт.
4. «Вісімка» – 1 шт.
5. Система (низ) – 1 шт.
6. Кішки – 1 пара
7. Снігоступи – 1 пара
8. Сонцезахисні окуляри – 1 шт.
9. Фантомаска – 1 шт.
10. Лижні палки – 1 пара
11. Пластикові черевики (бажано) – 1 пара
12. Бахіли – 1 пара

Acknowledgements

Дякуємо Кудлай Наташі за щоденні SMS-прогнози погоди.

Звіт було набрано за допомогою пакетів L^AT_EX, A_cr_oT_EX⁴ та pdfL^AT_EX⁵.

⁴A_cr_oT_EX eDucation Bundle, <http://www.math.uakron.edu/~dpstory/acrotex.html>

⁵pdfT_EX та pdfL^AT_EX, <http://www.tug.org/applications/pdftex/>

Бібліографія

- [1] Р. Свистович and О. Ковальчук. *Мандрівки по Центральних Горганах. Путівник*. смт. Перегінське, 2002.
- [2] *Центральні Горгани, топографічна мапа, 1:50000*. ДНВП «Аерогеодезія», 2003.
- [3] *Туристичні стежки Чорногори, топографічна мапа, 1:50000*. ДНВП «Аерогеодезія», 2003.
- [4] *Топографічна карта України, топографічна мапа кв. 165/184, 1:100000*. ДП «Київська військово-картографічна фабрика», 2001–2004.