

ОТЧЕТ
о водном туристском путешествии
пятой категории сложности
по горному Алтаю,
совершенном в период
с 18 августа по 05 сентября 2014 года

Маршрутная книжка **11-14**
25-Вд\14ЦМКК

Руководитель группы:
Воронков Юрий Максимович

Киев 2015

Содержание

1. Справочные сведения о маршруте;
 - 1.1 Паспорт маршрута;
 - 1.2 Состав группы;
 - 1.3 Сведения о катамаранах и экипажах;
 - 1.4 Организация путешествия;
 - 1.4.1 Взаимодействие со спасательными службами;
 - 1.4.2 Оформление страховых полисов;
 - 1.4.3 Организация заброски и выброски. Транспортные возможности района;
 - 1.4.4 Аварийные сходы с маршрута;
 - 1.4.5 Подготовка снаряжения;
 - 1.4.6 Медицинская подготовка;
 - 1.4.7 Планирование запасных маршрутов;
 - 1.4.8 Проведение тренировочного похода
 - 1.5 Цели экспедиции;
 - 1.6 График движения.
2. Техническое описание маршрута;
 - 2.1 Заброска на маршрут;
 - 2.2 Описание первой водной части: сплав по р. Башкаус (до пос. Усть-Улаган);
 - 2.3 Переброска на р. Чулышман;
 - 2.4 Описание второй водной части: сплав по р. Чулышман от моста у пос. Язула до устья р. Чульча;
 - 2.5 Радиальный выход к водопаду Учар ;
 - 2.6 Выезд на Телецкое озеро;
 - 2.7 Переброска на р. Урсул;
 - 2.8 Сплав по р. Урсул;
 - 2.9 Сплав по р. Катунь от устья р. Урсул до п. Еланда;
 - 2.10 Экскурсия в пос. Чемал;

2.11 Выброска с маршрута. Завершение экспедиции;

3. Стоимость похода (на 1 чел.)
4. Особенности снаряжения
5. Борьба с насекомыми
6. Техническое обеспечение группы
7. Использование GPS на маршруте
8. Выводы и рекомендации
9. Карты и схемы
10. Координатные точки GPS
11. Горный Алтай
12. Литература

Приложение. Список перевозчиков

1 Справочные сведения о маршруте

1.1 Паспорт маршрута

Вид туризма: водный.

Категория сложности: пятая

Район путешествия: горный Алтай.

Нитка маршрута:

Заявленная первоначально

Киев – Новосибирск(авиа) – Акташ (авто) – пос. Усть-Улаган (полно приводное авто) – Верхний Башкаус в 3 км. выше устья р. Йолду (полно приводное авто) – сплав по р. Башкаусу до пос. Усть-Улаган – переезд на Нижний Чулышман до моста у пос. Язула (полно приводное авто) – сплав по р. Чулышман до устья р. Чульча – радиальный выход на Чулчинский водопад (Учар) – выезд на Телецкое озеро (авто) – переезд на р. Пыжа 8 км ниже лесн. Обого (полно приводное авто) – сплав по р. Пыжа до хутора возле пос. Сучака – переезд на берег Телецкого озера в пос. Артыбаш – Новосибирск (авто) – Киев (авиа).

Категория сложности – пятая.

Протяженность активной части маршрута – 210 км, из них: сплав – 194 км (р. Башкаус – 50 км, р. Чулышман – 108 км, р. Пыжа – 36 км), пешком – 16 км (радиальный выход – 16 км).

Фактическая

Киев – Новосибирск (авиа) – Акташ (авто) – пос. Усть-Улаган (полно приводное авто) – Верхний Башкаус в 3 км. выше устья р. Йолду (полно приводное авто) – сплав по р. Башкаусу до пос. Усть-Улаган – переезд на Нижний Чулышман до моста у пос. Язула (полно приводное авто) – сплав по р. Чулышман до устья р. Чульча – радиальный выход на Чулчинский водопад (Учар) – выезд на Телецкое озеро (авто) – переезд на р. Урсул (полно приводное авто) сплав по р. Урсул – сплав по р. Катунь до пос. Еланда – Новосибирск (авто) – Киев (авиа).

Категория сложности – пятая.

Протяженность активной части маршрута – 295 км, из них: сплав – 276 км (р. Башкаус – 50 км, р. Чулышман – 108 км, р. Урсул – 30 км, р. Катунь – 88 км), пешком – 19 км (радиальный выход на водопад Учар – 16 км, подъем на перевал Кату Ярык – 3 км).

Количество участников: 8 человек.

Средства сплава: четырехместные катамараны.

Сроки путешествия: с 18.08.14 г. по 05.09.14 г.

Уровень воды: р. Башкаус (ниже среднего), р. Чулышман (ниже среднего), р. Урсул (средний), р. Катунь (средний).

По заявочным материалам дано заключение маршрутно-квалификационной комиссии ЦМКК Украины.

1.2 Состав группы

№	Ф.И.О.	Дата рождения	Город рождения	Опыт	Должность
1	Воронков Юрий Максимович yury.voronkov@gmail.com	1960	г. Киев,	р.Жом-Балок, рр.Чонг-Кемин–М.Нарын, рр.Чорох–Бархал–Тортум–Олту 5(р), р.Оран 6(р), рр.М.Лаба–Уруштен–Б.Лаба 4 с эл.6(у), рр. Кура–Паравани–Риони–Хеледула–Цхенисцкали 5с эл.6 (р), Чуя–М.Самульта-Самульта 5(р)	Руководит. доктор, катамаран-1, капитан
2	Соколов Сергей Евгеньевич	1988	г. Киев	рр.Зеленчук–Кубань–Аксаут 4(у), Б.Лаба 4 (5) (у), рр Кура–Паравани–Риони–Хеледула–Цхенисцкали 5с эл.6 (у)	Спасатель, катамаран-1, матрос
3	Холин Алексей Васильевич	1965	г. Москва,	р.Зеленчук, Кубань, Аксаут 4(у), Б.Лаба 4 (5) (у), Башкаус, Чулушман 5(у), Моя-Ачин 5 (у)	Метеоролог, катамаран-1, матрос
4	Лазарев Тарас Валерьевич	1988	Г. Киев	р.Зеленчук, Кубань, Аксаут 4(у), Б.Лаба 4 (5) (у)	Фотограф, катамаран-1, матрос

5	Батырь Светлана Георгиевна	1975	г. Киев,	р.Жом-Балок, рр.Чорох-Бархал-Тортум-Олту 5(у), рр.М.Лаба-Уруштен-Б.Лаба 4 с эл.6(у), р.Оран 6(у) рр Кура-Паравани-Риони-Хеледула-Цхенисцкали 5с эл.6 (у), Чуя–М.Самульта–Самульта 5(у)	Завхоз, катамаран-2, капитан
6	Королев Вячеслав Леонидович	1958	г. Москва,	р.Урик 5(у), рр.М.Лаба-Уруштен-Б.Лаба 4 с эл.6(у), р.Оран 6(у), Чуя–М.Самульта–Самульта 5(у)	Летописец, катамаран-2, матрос
7	Дидковский Вадим Петрович	1989	г. Ровно	р.Зеленчук, Кубань, Тиберда, Аксаут 4(у), Б.Лаба 4 (5) (у)	Штурман, катамаран-2, матрос
8	Прокопьев Денис Валерьевич	1975	г. Екатеринбург	р.Зеленчук, Кубань, Тиберда, Аксаут 4(у), Б.Лаба 4 (5) (у)	Ремник, катамаран-2, матрос

1.3 Сведения о катамаранах и экипажах

1. Катамаран-1 (K1) – «Нерис-Турист». www.1221.ua.all.biz/katamaran-k4-turist-ukraina-g1494720 Водоизмещение (объем) 2600 литров. Длина 4.7м. Ширина 2.0 м. Рама дюралевая. Экипаж: Воронков Юрий, Соколов Сергей, Холин Алексей, Лазарев Тарас.

Имея большой опыт хождения на судах разных конструкций, более отвратного судна не встречали!!! Пытались найти хоть одну положительную характеристику, все тщетно. Очень опасное судно!!!

2. Катамаран-2 (K2) – «Большой Инзер». www.urex.ru/katamarany/4-mesta/bolshoy-inzer-4m/ Водоизмещение (объем) 2900 литров. Длина 5.0м, ширина 2.2 м. Рама дюралевая. Экипаж: Батырь Светлана, Королев Вячеслав, Дидковский Вадим, Прокопьев Денис.

1.4 Организация путешествия

Поход был проведен международной экспедицией, в состав которой вошли участники двух государств: Украины (г.Киев, г. Ровно) и России (г. Москва, г. Екатеринбург).

Основной состав участников группы раньше был хорошо знаком по совместным походам. Выбор маршрута - водное путешествие по рекам Горного Алтая - был определен заранее осенью 2013 г. В 2012 году некоторые участники уже были в этом регионе в составе экспедиции по маршруту Новосибирск – Бийск – пос.Чибит (авто) – р. Чуя – р. Катунь (сплав до устья р. Бельтертуюк) – пос. Куюс – пос. Эдиган (авто) – р. М.Сумульта (пешком) – р. М.Сумульта – р. Сумульта – р. Катунь – пос. Еланда (сплав) – пос. Чемал – пос. Элекмонар – урочище Саргат – Каракольские оз. (авто, радиальный выход пешком) – урочище Саргат (пешком) – пос. Элекмонар – пос. Чемал – Бийск – Барнаул – Новосибирск (авто), после завершения которого осталось множество впечатлений и большое желание еще раз посетить этот удивительный горный край.

1.4.1 Взаимодействие со спасательными службами

В начале августа 2014 г мы направили начальнику Алтайского поисково-спасательного отряда МЧС России по электронной почте mchs_ra@mail.ru регистрационную заявку на прохождение водно-пешего похода 5 к.с. на территории Республики Горный Алтай с 18 августа по 06 сентября 2014г. Информировали по телефону МЧС о выезде на маршрут 18 августа, а 01 сентября сообщили тоже по телефону о изменении маршрута, 05 сентября – о завершении маршрута.

Главное управление МЧС России по Республике Алтай

649000, Республика Алтай, г. Горно-Алтайск, пр. Коммунистический, дом 115/1
e-mail: mchs_ra@mail.ru

Сайт www.04.mchs.gov.ru, www.mchs.altai-republic.ru

Тел.: (8-388-22) 2-37-64

Телефон доверия: (388-23) 9-99-99

Отдел оперативного планирования: (388-22) 2-94-12

Пресс-служба: (388-22) 4-03-51, 8-913-999-7305, e-mail: press-mchs-ra@mail.ru

Дежурный: (388-22) 2-37-58

ГИМС: (388-22) 6-71-22

1.4.2 Оформление страховых полисов

За неделю до выхода на маршрут оформили страховые полисы на каждого участника экспедиции на сумму эквивалентную 45000 долларов США в страховых компаниях ОАО СК «Альянс» (РОСНО) (г. Москва), ООО «Росгосстрах» (г. Москва, г. Екатеринбург), СК «UNIQA» (г. Киев).

1.4.3 Организация заброски и выброски. Транспортные возможности района

Заброска на маршрут осуществляется поездом до Бийска, Барнаула или Новосибирска или на самолете до этих же городов и Горно-Алтайска. Мы выбрали вариант заброски через Новосибирск из-за стоимости перелета. От Новосибирска начинается автомобильная заброска. До Акташа *обычное авто*, далее: (до места стапеля на р.Башкаус (3 км выше устья р.Йолду), переброски от Усть-Улагана до места стапеля на р.Чулышман (Язулинский мост), от устья р.Чульча до южной оконечности Телецкого озера, от устья р.Чульча до Акташа) *полноприводное авто*, от Акташа до Онгудая, от Еланды до Новосибирска – *обычное авто*.

Заброска

Из Киева до Москвы самолетом. Из Москвы до Новосибирска тоже самолетом («Аэрофлот»). Билеты покупались заранее еще в феврале – марте

2014 г. Поездом из Екатеринбурга в Новосибирск прибыл Прокопьев Денис. В связи с тем, что в соответствии с новыми нормативами авиакомпании «Аэрофлот» габаритный вес перевозимого груза не должен превышать 1 м 58 см, весла (длина порядка 1 м 70 см) и часть груза (всего 85 кг) отправили заранее багажом из Москвы транспортной компанией «Деловые линии». Стоимость отправки составила 1234 руб. Тем самым мы избежали переплаты за негабаритные размеры и перевес багажа. Доставка груза из Москвы в Новосибирск была выполнена в течение пяти дней. Десять дней груз хранился на складе транспортной компании в Новосибирске, за что пришлось доплатить еще 600 руб. И все равно итоговая сумма оказалась в разы меньше возможной переплаты при транспортировке всего багажа самолетом.

Дальнейшая заброска на маршрут из Новосибирска (через Бийск) до места стапеля, а также переброска с одной реки на другую и выброска планировалась автомобильным транспортом. Предварительно мы общались с разными перевозчиками (полный список в приложении), но в итоге выбрали Павла (г. Барнаул, тел. 8-913-215-50-44, сайт www/transfer22altai.ru, группа в "контакте" <http://vk.com/transfer22altai>). Сразу отметим. Все этапы заброски, переброски и выброски были выполнены водителями четко, грамотно, без задержек и опозданий. По прилету в Новосибирск в аэропорту Толмачево нас уже ждал микроавтобус с прицепом. В Акташе пересели на полно приводную «Тойоту-хайс» с прицепом.

Однако сам Павел (владелец фирмы) **оказался лживым и жадным человеком**. До начала выхода на маршрут была составлена и согласована обеими сторонами предварительная смета расходов. Расчет пробега автомобиля при заброске начинался от аэропорта «Толмачево» в г. Новосибирске и при выброске заканчивался там же. Причем, по договоренности стоимость километра пробега составила не 15 руб, как было указано на сайте фирмы, а 18 руб. Дополнительно каждые сутки эксплуатации авто оплачивались в сумме 2000 руб. По данным с сайта 1500 руб. в сутки платилось только за простой авто. Сделан авансовый платеж в сумме 5000 руб. Сложилось так, что

окончательный расчет пришлось производить с последним водителем в аэропорту «Толмачево». Повторюсь, все составляющие оплаты (включая ее завышение в сравнении с представленной на сайте информацией) были согласованы заранее. Но и этого перевозчику оказалось мало. На счет (со ссылкой на Павла) нам был выставлен дополнительный пробег авто от Барнаула и обратно. С водителем спорить не стали. Заплатили всю сумму. Павлу решили не звонить (был 1 час ночи) и разобраться с ситуацией по возвращении. Посчитали все недоразумением. Тем более в процессе общения у нас сложились очень доброжелательные отношения. Когда, уже вернувшись в свои города, мы связались с Павлом, он признал свою ошибку, но излишне выплаченные нами деньги (получилось порядка 10 000 руб) так и не вернул. Сначала выкручивался, придумывал необоснованные аргументы. А потом и просто перестал выходить на контакт.

Выброска

От пос. Чемал ходят рейсовые автобусы в Горно-Алтайск и Бийск. Наша группа выехала из поселка Еланда (примерно 24 км, не доезжая Чемала) автомобильным транспортом (ПЕРЕВОЗЧИК охарактеризован в предыдущем подразделе) до Новосибирска (далее поездом до Екатеринбурга Прокопьев Денис). Оставшаяся часть группы вылетела из аэропорта «Толмачево» самолетом до Москвы. В Москве остались Королев В. и Холин А. Все остальные вылетели в тот же день самолетом в Киев.

1.4.4 Аварийные сходы–выходы

На Верхнем Башкаусе.

От р. Иолду до пос. Усть-Улаган аварийный выход несложен – дорога идёт по правому берегу вдоль реки на всем протяжении. Движение по ней не очень интенсивное, но машину перехватить можно. Здесь есть два крупных населённых пункта – посёлок Саратан и районный центр Усть-Улаган. Проходя через Усть-Улаган, дорога выбирается на Чуйский тракт, в пос. Акташ.

На Среднем и Нижнем Чулышмане.

Аварийный выход сложен от начала Шавлинского ущелья, где заканчиваются подъезды со стороны Язулы и до р. Карасу, где по левому берегу к Чулышману подходит дорога из Усть-Улагана через пос. Балыктуюль. На этом участке на карте показана тропа, порой уходящая далеко от реки. Есть ли она по всему участку, и какого качества, неизвестно. Но поскольку на Среднем и Нижнем Чулышмане весьма бодрое животноводство, более-менее утоптаные тропы по берегу есть.

Выходить по реке стоит вверх – до пос. Язула, либо вниз – до одной из турбаз, где можно найти транспорт. Единственное место на этом участке, где есть люди – кордон Чодро (три жилых дома, несколько хозяйственных построек).

От р. Карасу и до Телецкого озера по левому берегу вдоль реки проходит автомобильная дорога. Летом движение регулярное.

На Пыже.

Вдоль берега идут тропы, при аварии нужно выходить вверх по течению и далее через перевал в пос. Иогач. Ниже ВДП-2 от пасеки Кондюрина есть дорога в пос. Иогач.

На Урсуле.

Идет дорога по правому берегу до начала каньона. За новым мостом (в нижней, наиболее технически сложной части каньона) идет дорога по левому берегу.

На Катунь.

Выход с р. Катунь возможно осуществлять практически на всем протяжении, т.к. дороги есть по обоим берегам. От п. Куяс идет проходимая даже для легковых машин дорога по правому берегу. От Еланды начинается дорога с асфальтным покрытием.

1.4.5 Подготовка снаряжения

Все снаряжение было заранее проверено и опробовано. Из соображений удобства транспортировки все рамы катамаранов были разборными дюралевыми. В августе (время проведения экспедиции) в районе Горного Алтая активны клещи. По этой причине в состав снаряжения были включены аэрозольные репелленты для отпугивания этих насекомых.

1.4.6 Медицинская подготовка

Все участники экспедиции до выхода на маршрут сделали прививки от заражения клещевым энцефалитом.

1.4.7 Планирование запасных маршрутов

В качестве запасного варианта предполагался следующий маршрут:
 Киев - Новосибирск(авиа) - Акташ (авто) - пос. Усть-Улаган (полно приводное авто) - Верхний Башкаус в 3 км. выше устья р. Йолду (полно приводное авто) - сплав по Башкаусу до пос. Усть-Улаган - переезд на Нижний Чулышман до моста у пос. Язула (полно приводное авто) - сплав по р.Чулышман до устья р.Чульча - радиальный выход на Чулчинский водопад (Учар) – выезд на Телецкое озеро (авто) - переезд на р. Урсул (полно приводное авто) сплав по р.Урсул – сплав по р. Катунь до пос.Еланда - Новосибирск (авто) - Киев (авиа)

Итого: 292км.

Сплав: 276км.

Пешком: 16км.

Был составлен план-график прохождения запасного маршрута

1.4.8 Проведение тренировочного похода

В апреле – мае 2014 г мы совершили тренировочный поход на Кавказ 4(5) к.с. на р. Зеленчук, р. Кубань, р. Б.Лаба, р. Аксаут. В этом походе приняли участие все участники предстоящей летней алтайской экспедиции.

1.5 Цели экспедиции

1. Прохождение связки рек:
 - основной вариант: Верхний Башкаус, Нижний Чулышман, Пыжа;
 - запасной вариант: Верхний Башкаус, Нижний Чулышман, Урсул, Катунь.
2. Радиальный выход к каскадному водопаду Учар – самому большому водопаду Горного Алтая.
3. Посещение Телецкого озера – одного из самых больших и глубоких озер мира.
4. Повышение спортивно-туристской квалификации всех участников.
5. Популяризация Горного Алтая среди туристического сообщества и популяризация спортивного туризма в целом.

1.6 График движения на маршруте

Изменения маршрута и их причина.

Первоначально заявлен был поход по следующему маршруту:

Киев –Новосибирск(авиа) – Акташ (авто) – пос. Усть-Улаган (полно приводное авто) – Верхний Башкаус в 3 км. выше устья р. Йолду (полно приводное авто) – сплав по Башкаусу до пос. Усть-Улаган – переезд на Нижний Чулышман до моста у пос. Язула (полно приводное авто) – сплав по р.Чулышман до устья р. Чульча – радиальный выход на Чулчинский водопад (Учар) – выезд на Телецкое озеро (авто) – *переезд на р. Пыжа 8 км. ниже лесн. Обога (полно приводное авто) сплав по р.Пыжа до хутора возле пос.*

Сучака – переезд на берег Телецкого озера в пос. Артыбаш – Новосибирск (авто) – Киев (авиа).

От заявленного отличался пройденный маршрут:

Киев – Новосибирск(авиа) – Акташ (авто) – пос. Усть-Улаган (полно приводное авто) – Верхний Башкаус в 3 км. выше устья р. Йолду (полно приводное авто) – сплав по Башкаусу до пос. Усть-Улаган – переезд на Нижний Чулышман до моста у пос. Язула (полно приводное авто) – сплав по р.Чулышман до устья р.Чульча – радиальный выход на Чулчинский водопад (Учар) – выезд на Телецкое озеро (авто) – **переезд на р. Урсул (полно приводное авто) сплав по р.Урсул – сплав по р. Катунь до пос.Еланда – Новосибирск (авто) – Киев (авиа).**

Причина: низкий уровень воды в реках Башкаус и Чулышман *a priori* предполагал такую же ситуацию на значительно менее полноводной р.Пыжа (тот же регион Горного Алтая) с высокой вероятностью завалов и габаритных не проходов.

Дата	Дни пути	Участок маршрута	Расстояние км	Время час	Характер участка, погодные условия, выполненные штатные мероприятия	Способ передвижения
1	2	3	4	5	6	7
16-18.08		Киев (Ровно)-Москва-Новосибирск М.н. Новосибирск	4228		Аэропорт, ж/д вокзал, получение багажа (снаряжение), задержка в Новосибирске на сутки	Поезд, самолет
18.08	1	Новосибирск-Бийск-орографически правый берег р. Чуя, т/б «Кочевник» (2 км от п. Чибит) М.н. там же	800	14.0	Закупка продуктов, контрольный выход на связь с МЧС, место стапеля. Погода ясная	авто

19.08	2	т/б «Кочевник» (2 км от п.Чибит)- Усть-Улаган - р.Башкаус, 3 км выше устья р. Йолду М.н. там же	130	7.0	место стапеля.	Полно приводное авто
20.08	3	стапель орографически правый берег .Башкаус, 3 км выше устья р. Йолду М.н. там же			Утром ясно, солнечно, с 13 часов дождь	
21.08	4	От стапеля - к.Ильдугемский, №54 (4 к.с) - пор.Ловушка, №55 (4 к.с) - пор.Обманка, №60 (3-4 кс) - к.Змейка, №61 (4 кс) - к.Открытый, №63 (4 кс) М.н. орографически правый берег р.Башкаус (5-6 км до п.Саратан)	26	7.0	Погода ясная. Вода низкая. Камни. Скальные выступы. Быстроток. Сливы. Бочки. Слалом. Обнос пор.Открытый (габаритный не проход) .	Сплав
22.08	5	Саратанские шиверы, №63- №71 пор. Предбанный, №72 (4 кс) пор.Камень преткновения, №73 (5 кс) пор.Трек, №74 (4 кс) пор.Скальный коридор, №75 (4-5 кс) пор.Интеграл, №76 (4 кс) пор.Проводка, №77 (5 кс) Пор. №78 Мощные сливы	24.0	8.0	Погода солнечная, уровень воды низкий. Камни. Скальные выступы. Быстроток. Сливы. Бочки. Валы. Слалом. Обнос пор.Проводка (габаритный не проход) Обнос (проводка) слива №79 (мощный прижим с габаритным не проходом)	сплав

		(5 к.с) отдельный мощный слив, №79 (4 кс) м.н. орографически правый берег в 2-3 км выше п. Усть-Улаган.				
23.08	6	Переброска р.Башкаус (Усть Улаган) – р. Чулышман (Язулинский мост) М.н. орографически левый берег р. Чулышман (перед Язулинским мостом)	84.0	7.0	Солнечно. Дорога - горный серпантин через перевал.	Полно приводное авто
24.08	7	От стапеля - препятствия №1-4 - пор. «Мини-каша», №5 (4 к.с)- шиверы «Катушка», №6 (4 к.с) - пор. «Башни», №8 (4 к.с)- пор. «Поперечный», №10 (4 к.с) -пор.- шивера, №11-12 (4 к.с) М.н. за преп. №12, орограф. левый берег	17.0	4.0	Солнечно. Нарастающий по мощи каскад порогов и шивер. Валы, сливы, бочки, навалы на скалы. Постоянно активный слалом. Киль (преп. №12). Ремонт катамарана.	Сплав
25.08	8	пор.-шивера, №13-15 (4 к.с) – пор. «Стадо бегемотов-1» , №17 (5к.с) - пор. «Стадо бегемотов-2» , №18 (5к.с)- пор. «Черный клык», №19 (4к.с)- шивера №21 (4 к.с)- пор. «Кульминация»,	6.0	4.0	Погода ясная. Мощность реки продолжает нарастать. Снова слалом, обливняки, навалы, сливы, бочки. Участки просто быстотока служили своеобразным отдыхом. Обнос пор. «Кульминация»	Сплав, полудневка

		№22 (5к.с) М.н. перед пор. «Кульминация», орограф. левый берег			(непроход)	
26.08	9	Пор. «Безымянный», №23 (5к.с) - шивера, №24 (4к.с) – пор. «Пустячок», №25 (5к.с) – шиверы, №26-30 (3-4к.с)) М.н. перед пор. «Бегемот» (5-6 км), орограф. правый берег	26.0	8.0	Ясная погода. Слалом. Жесткие валы, бочки, прижимы, сужения. В конце Шавлинского ущелья препятствия упрощаются, долина реки расширяется. После устья Шавлы воды в реке значительно прибавляется. На протяжении 15 км река равнинная.	Сплав
27.08	10	Пор. «Бегемот», №31 (4к.с) –пор. «Труба», №32 (4к.с) - шивера «Предкаша», №33 (4к.с) М.н. перед пор. «Каша», орографически левый берег	9.0	4.0	Первая половина дня ясно. Со второй половины дня дождь. После участка спокойной воды усиливающийся быстрое течение, снова валы, сливы, бочки, навалы на камни и скалы. Постоянно слалом.	Сплав, полудневка
28.08	11	пор «Каша», №34 (1 ст. 6 к.с, 2 ст. 6 к.с, 3 ст. 6к.с, 4 ст. 6 к.с) М.н. (там же) перед пор. «Каша», орографически левый берег	2.0	6.0	Ясная погода. Почти непрерывная цепь мощных сливов, пенных ям, валов, бочек, навалов на камни на протяжении около 1,5-2 км с расходом воды порядка 80 м ³ /сек. Обходных вариантов и	Сплав одним катамараном

					канализаций не существует, надо обязательно влезать в самую кашу.	
29.08	12	Шиверы, №35-37 (3-4 к.с) - пор. «Ворота», №38 (5 к.с) - шиверы, №39-41 Водопад на р.Куркуре М.н. на ЛБ на т/б «Кату Ярык»,	12.0	4.0	Ясная погода. Струя мощная, бочки, валы. Слалом. Явный не проход пор. «Ворота». Река упрощаются по мере удаления от «Ворот».	Обнос вторым катамараном пор. «Каша», поводка пор. «Ворота»(не проход)
30.08	13	Устье р. Карасу-устье р. Кату Ярык – шивера, №43- пор., №44 (4к.с)-шивера, №45 (4к.с)- пор. «Туданский», №46 (5к.с)- шивера-порог, №47 (4 к.с) М.н.Стоянка на левом берегу в районе преп. №47	18.0	6.0	Ясно. До Туданского каскада препятствий нет, кроме перекатов и плёсов. Далее мощность реки постепенно нарастает. Быстроток, перекаты, валы, сливы, бочки, прижимы, скальные обломки, обливняки. Слалом.	Сплав
31.08	14	Пор.«Коварный», №48 (5к.с)- шивера, №49- пор. «Итыкайский», №50 (5к.с)- шивера, №51 (5к.с)-шиверы, №51-54 (4к.с) М.н. орографически левый берег на территории т/б напртив устья	20.0	7.0	Погода ясная. Каскад шивер, разделенных спокойными участками. Бочки, навалы на камни, мощные валы. Начинается сразу за пор. «Коварный» и продолжается практически до пор. «Итыкайский».	проводка катамаранов в районе пор. №47 (габаритный не проход), сплав, частичная проводка пор. «Итыкайский»

		р.Чульча.			Далее очень мощные шиверы. Река окончательно не успокаивается почти до устья Чульчи.	
01.09	15	Радиалка на водопад Учар. Телецкое озеро М.н. южая окончность Телецкого озера	16.0 55.0	7.0 4.0	Солнечно. Горная тропа. Выход на связь с МЧС: информация о изменении маршрута	Пешком Полно приводное авто
02.09	16	Подъем на перевал Кату Ярык. Переброска Телецкое озеро – р.Чуя. М.н. на берегу р.Чуя за п.Чибит. Недалеко от трассы. Приблизительно в 28 км от п.Акташ.	3.0 120.0	6.0	Погода ясная.	Пешком. Полно прводное авто
03.09	17	Переброска р. Чуя – р. Урсул (ниже п. Онгудай)-стапель-сплав по р.Урсул-пор. «Входной» (3 к.с)-пор. «Волчья яма» (3 к.с)-пор. «Замок» (4 к.с)-пор. «Ворота» (4 к.с)-пор. «Финиш» (4 к.с) Сплав по р.Катунь-п. Каянча (2 к.с) М.н. орографически левый берег (перед ручьем по правому берегу)	160.0 30.0 20.0	2.0 3.5 2.0	Ясно. Урсул: высоко скоростной слалом. Мощная струя, сливы, бочки, валы. Валы до 1,5 – 2 м	Авто. Стапель. Сплав.
04.09	18	р. Катунь п. Аяла (2 к.с) п.Клизма (3 к.с)	68.0	6.0	Солнечно. Валы до 1,5-2 м, скальные выступы,	Сплав,

		п.Тельдыкпень 1 (4 к.с) п.Тельдыкпень 2 (4 к.с) п.Еландинский (2к.с) М.н. правый берег перед п. Еланда			обливняки, сливы, бочки, поганки, быстроток	
05.09	19	Дневка. М.н. правый берег перед п. Еланда			Солнечно. Выход на связь с МЧС: информация о завершении маршрута	Антистапель.
06.09	19	п.Еланда - г.Бийск- г.Новосибирск - М.н. аэропорт Толмачево	569.0	9.0	Ясно.	авто
07.09		г.Новосибирск г.Москва г.Киев	4228		Отправка багажа (снаряжение)	Самолет

Пешком 19км.

Сплав 276км.

Итого 295км.

2 Техническое описание маршрута

2.1 Заброска на маршрут

Часть группового снаряжения (85 кг, в том числе негабаритные для перелета весла) была отправлена из Москвы в Новосибирск заранее транспортной компанией «Деловые линии».

16 августа. Вылетели из аэропорта Шереметьево рейсом Москва-Новосибирск авиакомпании «Аэрофлот» в 22.30 (московское время). В составе группы 7 человек. Это граждане Украины, прибывшие в аэропорт на три часа раньше рейсом Киев-Москва и двое москвичей. Восьмой человек должен прибыть в Новосибирск из Екатеринбурга поездом.

17 августа. В 5 часов 30 минут (местное время) прилетели в Новосибирск. В аэропорту нас уже ждала автомашина, заказанная заранее. Однако выехать на маршрут мы не смогли. Из 7, отправленных в аэропорту Шереметьево, мест багажа прибыло только 3. Подали заявление о пропаже багажа в службу аэропорта Толмачево «Розыск багажа». Подождали прибытия следующего рейса (около часа). Недостающий багаж не прилетел. В 8 часов поехали из аэропорта Толмачево в Новосибирск на терминал транспортной компании «Деловые линии». Отправленный ранее из Москвы груз получили оперативно, без проблем. К стоимости за транспортировку (1234 руб., 85 кг) доплатили 600 руб. за 10 дней хранения. Далее направились на ж/д вокзал встречать восьмого участника экспедиции. По пути перекусили. В 10.40 были на вокзале. Встретили Дениса Прокопьева. Группа скомплектована полностью. В 13.30 позвонили в службу «Розыск багажа». Выяснили, что с очередным, прибывшим из Москвы рейсом потерянный багаж снова не прилетел. Следующий рейс авиаперевозчика из Москвы в Новосибирск прибывал только вечером. Информировали о сложившейся ситуации нашего автоперевозчика. Чтобы скоротать время поехали в зоопарк Новосибирска. В 17 часов снова были в аэропорту Толмачево. Вечерним рейсом прибыло только одно (из четырех) место утерянного багажа. Появилась информация о нахождении еще

двух мест не дополученного багажа. Прибытие последних ожидалось только утром следующего дня. Связались с представителем «Аэрофлота» в местном аэропорту. Высказали наши претензии. Выяснилось, что только по факту сегодняшнего дня утеряно около 50 мест багажа пассажиров, вылетевших из Москвы в Новосибирск. Представитель «Аэрофлота» заселил (за счет компании) троих членов нашей команды (у которых багаж не прибыл) в гостиницу в аэропорту (3000 руб – одноместный, 4500 руб – двухместный номера). Одновременно с этим по интернету мы нашли однокомнатную квартиру на сутки (1300 руб) в Новосибирске, где разместились все остальные участники экспедиции вместе с водителем.

18 августа. На следующее утро (в 5.30) прибыл весь не дополученный багаж (три места). В 9 часов выехали из Новосибирска. В 15 часов прибыли в Бийск. Закупили продукты. Позвонили в МЧС и информировали о выезде на маршрут. В 16.40 выехали из Бийска. Перекусили на рынке у п. Сростки. В 2 часа ночи добрались до т/б «Кочевник» (от Новосибирска приблизительно 800 км) в Улаганском районе. Место на берегу реки Чуя. Разбили лагерь. Перекусили, легли спать.

19 августа. Подъем в 9.00. Ясно, солнечно. В 12 часов поехали дальше уже на полно приводном авто. Перекусили по пути следования. Добрались до места стапеля в 19 часов. Приблизительно в 3 км выше устья р. Йолду. Место, где судя по описаниям, раньше останавливались группы, теперь отгорожено. Несколько построек. Стоят авто. Местные жители занимаются заготовкой сена. Проехали чуть дальше по дороге у самого берега реки. Там и разбили лагерь. Ночь ясная, звездная.

20 августа. Подъем в 8.00. Ясно. Позавтракали, собрали катамараны. Расфасовали и распределили продукты. Ближе к 13 часам прошел сильный дождь. Снова солнце. Обед в 14 часов. И снова дождь, сначала сильный, затем мелкий, затяжной. Ужин в 20 часов. И снова под дождем, который не прекращался до ночи, то усиливался, то ослабевал.

2.2 Описание первой водной части: сплав по р. Башкаус (до пос. Усть-Улаган)

21 августа. Подъем в 6.00. Дождя нет. Позавтракали. Уровень воды на реке ниже среднего. За ночь после дождя вода поднялась всего на 3-4 см. В 10 часов спустили катамараны на воду и вышли на маршрут (фото 1). Шли походной колонной.



Фото 1. Команда перед выходом на маршрут

Каньон «Ильдугемский» (4А). Прямой безлесный участок реки упирается в высокий травянистый склон ЛБ, и река поворачивает направо. Чалка перед ПП на ПБ. Просмотр с высокого ПБ. Длина каньона ~300 м, ширина реки 8-15 м, высота скал 20-25 м. При среднем и ниже уровне воды перед входом в каньон галечный островок с выходом коренных пород, можно идти слева и справа от него. Справа прямее и проще заход. Река разгоняется в нешироком желобе (4-5 м) между ПБ и каменной грядой в русле и падает сливом около 1,5 м (фото 2). Правая часть слива пологая, левая крутая. Через

10-20 м еще одно сужение и косой слив менее метра, еще через 20 м полуметровый сливчик. Далее в каньоне препятствий нет.



Фото 2. р.Башкаус, Пор. Каньон Ильдугемский, общий вид

На входе в каньон зачалились на ПБ, осмотрели препятствие. В нашу воду сложность препятствия 4А. Выставили страховку с берега. К1 обошел остров справа. В скальное сужение зашел лагом, сумели отгрести назад (фото 3). Оставшийся участок прошел без проблем. Остался на страховку с воды. К2 зашел по левой струе (фото 4). В скальный проход поместился ровно. Весь участок прошел без задержек.



Фото 3. р.Башкаус, пор. Каньон Ильдугемский, экипаж К1



Фото 4. р.Башкаус, пор. Каньон Ильдугемский, экипаж К2

Практически сразу за каньоном Ильдугемский **порог Ловушка (4В)**.

Ориентир: перед порогом остров, чалка на галечную отмель ПБ у конца острова. Остров может служить маркером уровня воды. Судя по предыдущим отчетам, в большую воду справа протока годна для прохождения катамарана, в малую остров читается как галечная отмель берега.

Длина порога около 150 м. Порог расположен на коротком участке со значительным падением и состоит из 2 ступеней, первая на прямом участке, вторая – на левом повороте. В первой ступени русло сжато скалой ПБ и камнями слева, тут два не очень прямых слива подряд, идутся как одна горка. Затем участок быстрого тока, подпираемый справа бомом, от которого река резко уходит влево.

Вторая ступень – опять узко, вода падает через камни, но вдоль ЛБ проходит чистый язык шириной с катамаран, справа больше надводных и подводных камней. Технически сложность порога состоит в чётком заходе во вторую ступень, что трудно сделать из-за узости русла и крутизны поворота, для чего и рекомендуется просмотр порога. В большую воду порог, скорее всего, значительно усложнится, а в малую будет "весёлый" слалом в пределах негабарит.

Порог прошли без задержки. К1 («Нэрис») (фото 5) прошел без страховки. Затем с воды страховал прохождение второго катамарана.



Фото 5. р.Башкаус, пор. Ловушка, вторая ступень, экипаж К1

Каньон «Змейка» (4С). Общая длина каньона около километра, препятствия сосредоточены на начальном отрезке в 250-300 м. Начинается на ПП, за которым река не просматривается. На входе по ЛБ крупнокаменистая отмель, ПБ – скальная стенка. Две ступени.

1 ступень. На входе слив около метра и дорожка валов. Далее река обломком скалы делится на две протоки: левая шире, но с камнем в центре (надводным или подводным в зависимости от уровня воды) (фото 6). Проходы слева и справа от камня очень узкие (около 2 м). Правая протока чище, но идёт по дуге и уже, заход в неё гораздо сложнее. На обломок навал воды. За скалой по ЛБ есть улова и место для чалки.



Фото 6. р.Башкаус, пор. каньон Змейка, первая ступень, экипаж К1

2 ступень. После короткого быстротока на местном ЛП череда сливов и бочек. Далее два больших надводных камня, вокруг них маневр и короткая крутая горка. Следом улова слева и справа для подстраховки с воды. 2 ступень гораздо мощнее и интереснее, чем первая.

Далее спокойный участок до конца каньона.

Просмотр основной части каньона проводили по ПБ. Завалов, не проходов нет. Прошли тандемом. Каньон необычайно красивый.

После выхода из каньона небольшое расширение и около 100 м спокойной воды (фото 7), впереди шивера, далее очередное препятствие. Для осмотра необходимо зачалиться на ПБ перед началом шиверы (фото 8). Прямо около места чалки есть полка на 2 палатки, если пройти немного вперед, то там есть на песке место для стоянки большой группы.



Фото 7. р.Башкаус, пор. каньон Змейка, выход из каньона, экипаж К2



Фото 8. р.Башкаус, пор. каньон Открытый, заходная шивера

Пристали к берегу в конце участка спокойной воды. Пошли на осмотр каньона Открытый. Дежурные в это время готовили перекус.

Осмотрели **каньон «Открытый»** (фото 9). В нашу воду ширина прохода не превышает 1,5 м. Явный негабарит. В некоторых отчетах указано удобное место чалки в улове, и обнос катамаранов по ЛБ. Зачалившись на правом берегу, решили и обнос сделать по ПБ. Обнесли катамараны.



Фото 9. р.Башкаус, пор. каньон Открытый

В конце обноса невысоко поднялись по прибрежным плитам и спустили каты с помощью веревки (использовали морковки) с высоты 2-3 м на прибрежные большие глыбы, сразу за устьем (фото 10). Основная сложность тут в том, что место, куда скидываются катамараны, небольшое, на один катамаран. Находится непосредственно около слива и, соответственно, на струе. Поэтому отходящий кат держали несколько человек.

Дальнейшее прохождение проблем не представляло. Приблизительно через два часа (в 19 часов) зачалились на правый берег. Большая поляна. Разбили лагерь.

22 августа. Подъем в 6.30. Погода ясная. Позавтракали. На воду вышли в 10 часов. Через 40 мин ходового времени пос. Саратан. Через 6-7 км по реке

Саратанские шиверы. Это 4-5 шивер 3 к.с., остальные препятствия (шиверы, перекаты) плохо распознаются. Ничем не примечательны, легко идут с ходу.



Фото 10. р.Башкаус, пор. каньон Открытый, спуск людей и катамаранов

Следующее препятствие **порог «Предбанный» (4А)**. Порог расположен в мини-каньоне, длиной около 200 м, вход в который хорошо читается с воды (высокие берега, справа к воде подходит дорога). Просмотр по ПБ. В наших условиях представляет собой 100-метровую шиверу, на выходе навал на камень в русле.

После порога плёс 150-200 м, у ПБ галечная отмель, от середины отмели на крутом ЛП начинается Саратанский каньон.

Прохождение **порога Предбанный** проблем не вызвало (фото 11). После порога зачалились на правом берегу. Большая поляна. Перекус, осмотр порога **Камень Преткновения** (фото 12, 13).



Фото 11. р.Башкаус, пор. Предбанный, экипаж К1



Фото 12, 13. р.Башкаус, начало Саратанского каньона

Порог «Камень преткновения» (5В). Расположен метров через 500-600 после начала каньона. Высота стен тут 10-20 м. По ПБ спуска к воде до конца порога нет, по ЛБ можно спуститься непосредственно к препятствию, а также (обойдя скалу-бом) за порог для организации страховки. По ПБ спуска к воде до конца порога нет, по ЛБ можно спуститься непосредственно к препятствию, а также (обойдя скалу-бом) за порог для организации страховки.

В пороге три мощных слива: первый пологий и чистый, переходит во второй – крутой с довольно глубокой бочкой, третий тоже пологий. Метров через 20 поток упирается в обломок скалы (собственно камень преткновения), обойти его проще слева. В завершение, через 30 м еще один слив. После этого быстрое течение и сложная чалка на струе к крупнокаменистой косе ПБ. Чуть далее на небольшом ПП зачалиться гораздо проще. С высокого ПБ на косу есть непростой спуск по осыпи.

При осмотре наметили траекторию движения судов – держаться левой струи перед камнем. Сложность прохождения заключалась в том, что при

проходе слева была некоторая вероятность бокового киля за счет захода правой гондолы на обливной камень. Сразу за камнем нужно было пробивать бочку. При прохождении справа по мощной струе с большой вероятностью навал на другой (правый) камень с последующим килем.

При прохождении К1 «Нерис» не смогли сделать качественный левый зацеп. Ушли в правую мощную струю. Сумели избежать навала на камень. Зашли в улово, выгребли (фото 14–17).



Фото 14. р.Башкаус, пор. Камень преткновения, экипаж К1



Фото 15. р.Башкаус, пор. Камень преткновения, экипаж К1



Фото 16. р.Башкаус, пор. Камень преткновения, экипаж К1



Фото 17. р.Башкаус, пор. Камень преткновения, экипаж К1

К2 прошел порог более технично – по струе ближе к левому берегу. Правой гондолой легко задел обливной камень. Пробил бочку. Следующий участок прошел ровно.

Дальнейшее прохождение каньона тандемом без предварительного осмотра. Взаимная страховка с воды прошедшим препятствие катамараном.

Порогом **Камень преткновения** начинается Саратанский каньон – плотная череда препятствий в лесистом каньоне длиной около 7 км. Места для чалки есть, передвигаться по берегу можно, но очень ограничено из-за кустарников и скальных выходов. В каньоне не слишком много возможностей для полноценной разведки порогов, а в некоторых местах это дело выглядит совсем проблематично. Просмотр препятствий и выставление страховки спасательными концами представляется непростым занятием и потребует большого количества времени. В то же время достаточно много уловов. Мест для стоянок нет, только в отчете Виноградова М.Н. указывается на стоянку на ЛБ через 400-500 м после «Камня преткновения» за водопадным ручьем с ПБ.

После участка быстротока, за слабым ПП, расположен небольшой **порог**

– пара невысоких сливов и резкий маневр вправо в обход гряды камней. После него около километра относительно спокойный участок. В конце его заметное сужение русла в невысоких скалах с дальнейшим просматриваемым за ним расширением.

Порог «Трек» (4А). Представляет собой слив в сужении со скальными выходами в центре русла, которые делят струю на две примерно равные части. Правая дугообразная, требуется манёвр вокруг центральной глыбы, левая шире. Через 500 м.

Прошли без осмотра тандемом.

Каскад порогов и шивер «Скальный коридор» (5А). Начинается за ЛП и представляет собой 1,5-километровый участок с вертикальными стенками и узким руслом. Здесь есть широкий набор препятствий: сливы, бочки, узкие ворота между камнями, прижимы, навалы на камни. Много резких поворотов, ограничивающих видимость. Заканчивается расширением русла. Чалиться после препятствия можно к обоим берегам. Далее плёс в расширении русла, виден ПП. Чалка ПБ в конце плёса.

Прошли без осмотра тандемом. Мощная струя. В одном из сужений К2 хорошо сел левой гондолой на обливной камень. Удалось столкнуть катамаран в струю. Дальнейшее прохождение каскада прошло технично.

Порог «Интеграл» (4С). Длина 50-70 м. Начинается разгонной шиверой на ПП реки. Далее камень посреди русла, справа и слева ворота шириной около 3 м, слив слева-направо и прижим-навал на крупный камень у правобережной скалы. При прохождении правыми воротами почти неизбежно попадание в прижим. В конце порога сужение русла до 5-6 метров.

Также прошли тандемом, придерживаясь левой стороны. При прохождении осложнений не было.

Порог «Проводка» (5А). Расположен в 200-300 м ниже «Интеграла». Перед порогом подпор, впереди видно скальное сужение. Начинается двумя сливами высотой около метра каждый, по всей ширине русла, второй через гряду камней (фото 18). Далее короткий участок спокойной воды. Следом

несколько камней по центру реки. Последний камень делит русло на две неравные части.



Фото 18. р.Башкаус, пор. Проводка, начало

Левая часть широкая, но посреди ее торчит неприятный зуб, оставляя проходы, сравнимые с шириной катамарана. Далее валы и два узких слива в скальном сужении общим перепадом около 2,5 м. Первый из них косой, с боем в скалу ПБ (фото 19).



Фото 19. р.Башкаус, пор. Проводка, начало косого слива

Заход в правый проход сложнее, он гораздо уже, после следует трек с навалом на скальный выступ ПБ. Этот путь также выводит к выходным сливам. За порогом небольшое расширение, быстрое течение и неширокая полка на ПБ, куда возможна чалка.

Были готовы к тому, что в низкую воду может быть не проход.

Зачаились к берегу. Осмотрели порог. Действительно, в нашу воду для четырехместного катамарана был явный не проход. Катамараны обнесли по левому берегу (фото 20).

За порогом **несколько мощных сливов**, которые мы оценили **5А** к.с. (Возможно продолжение порога, фото 21).

В конце прямого участка перед ПП еще один мощный **слив (4В)**, высотой около полутора метров с глубокой бочкой и сильным боем в скалу ЛБ.

И снова в нашу воду оказался не проход. Зачаились на правом берегу. Первый катамаран провели аккуратно по воде. Второй катамаран обнесли по берегу.

Каньон закончился. Дальше вода спокойная. Зачаились на правом берегу в 2-3 км от Усть-Улагана. Разбили лагерь.

Если есть возможность, то Саратанский каньон лучше идти на разгруженных катамаранах, т.к. ширина реки небольшая и требуется постоянный маневр.



Фото 20. р.Башкаус пор. Проводка, обнос



Фото 21. р.Башкаус, один из заключительных мощных сливов, экипаж К2

2.3 Переброска на р. Чулышман

23 августа. Подъем в 7.30. Ясно. Позавтракали. Подъехало полно приводное авто. Загрузили катамараны на верхний багажник авто. Вещи в прицеп. В 10.30 выехали. По пути заехали в п. Усть-Улаган, купили продукты. В 13.30 выдвинулись на р. Чулышман: сначала долго ехали вдоль ПБ р. Башкаус (Саратан, минут через 40-50 развилка на Язулу – стоит указатель (фото 22)). Дорога в соседнюю долину начинается от впадения притока Йолду и идёт по его ПБ. Дорога хорошая. Несколько мелких бродов. грунтовка плавно забирается вверх на высшую точку – перевал 2167 м. Перекус в 16 часов на высшей точке перевала. Затем дорога идет по ЛБ Баханди и В.Тартагая, высоко над реками и крутым серпантином спускается в долину Чулышмана к мосту. К мосту через р. Чулышман добрались к 18 часам. Мост переехали, но удобного места для стоянки и стапеля (вопреки данным некоторых отчетов) не обнаружили. Вверх по дороге (в направлении Язулинского каньона) находится п. Язула. Вернулись по мосту обратно. Стоянка в небольшом лесочке на левом берегу до переезда через мост. Место оборудовано.



Фото 22. развилка на с. Язула

2.4 Описание второй водной части: сплав по р. Чулышман от моста у пос. Язула до устья р.Чульча

24 августа. Подъем в 7 часов. Ясно. Позавтракали. Подготовили катамараны, вышли на воду в 12.30 (фото 23).



Фото 23. р.Чулышман, место старта

Небольшой участок ровной воды. Затем стали появляться перекаты и шиверы. Фоновый уровень 1-2 к.с. **Препятствия 1-4** идентифицировать не смогли. Мощность шивер постепенно нарастала. Приближалось Шавлинское ущелье, первые препятствия которого (**препятствия 5-9**) уже более мощные и представляют собой каскад порогов и шивер (**4С**).

Сюда относятся: **порог «Мини-каша»**, шиверы **«Катушка»**, **№7**, **порог «Башни»**, **шивера №9**. Препятствия переходят одно в другое, ориентиры тоже достаточно нечеткие. Уклон становится гораздо заметнее, валы становятся выше и мощнее, появляются сливы и бочки, на камни порой сильные навалы. Вода низкая. Прохождение слаломное. Требуется постоянный маневр. Иначе легко вылететь на скалу или зацепиться за камень. При мощной струе это может завершиться килем (фото 24).

Участок прошли тандемом с частичным предварительным просмотром. Задержек и остановок не было.



Фото 24. р. Чулышман, шивера №9, экипаж К1

№10 Порог «Поперечный» (4В). Первое препятствие, которое однозначно определяется. Начинается в конце прямого участка реки. В пороге каменистый остров с 3-4 деревьями и кустами. В самом начале острова слева впадает р. Адульгем. Основная протока левая, идет вокруг острова по плавной правой дуге. На входе серия невысоких сливов и валов, на выходе гряда обливных камней с валами, сливами и бочками. В правой протоке гораздо меньше воды.

Прошли тандемом левой протокой с частичным просмотром.

№11-15 Порог-шивера (4С). Участок до порога Стадо бегемотов-1 – длинная шивера, осложненная сливами, валами, бочками, навалами на обливные и подводные камни. Сплав динамичный и напряженный.

Шли тандемом без предварительного просмотра.

Приблизительно на препятствии №12 (по нашей оценке) (фото 25) случилось ЧП с катамараном К1 (Нерис). Поздно заметили, что шли в не проход. Следовавший следом К2 резко зачалился на левом берегу. Времени около 15.00. Все последующее происходило очень стремительно. На К1 начали маневр с уходом влево. К сожалению, конструкция судна не позволяет сделать мало-мальски несложный маневр, если ты повернул в одну сторону, повернуть в другую не представляется возможным, это при экипаже из четырех опытных мужчин. Катамаран лагом налетел (кормой и носом) на два больших камня. Попытались выгрести. Киль. Так как все происходило возле берега, проблем со спас. работами не было. Все быстро выбрались на берег, после чего при помощи полиспастов вытащили катамаран.

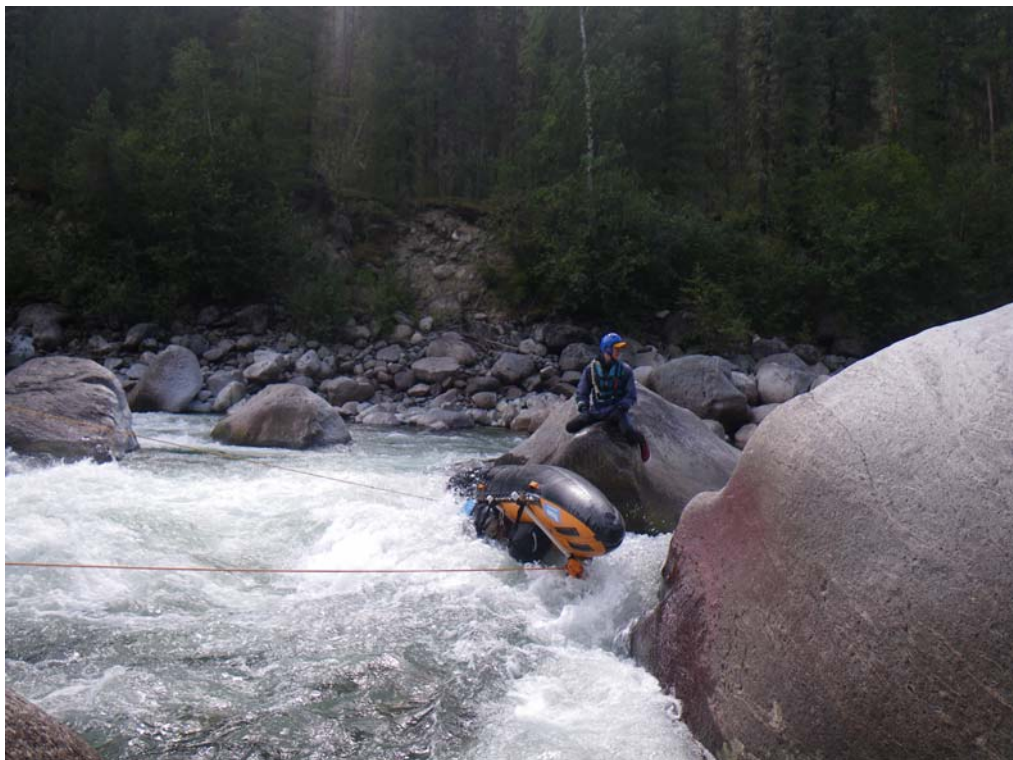


Фото 25. р.Чулышман, пор. №12, спасработы

Осмотрели катамаран. Пробит один баллон (повреждена только нутрянка). Сломана рама (одна боковая продольная). Устроили перекус и одновременно ремонт катамарана. Заклеили нутрянку, заменили сломанную продольную трубу на деревянную. В 16.30 вышли на воду. В 17.30 зачалились

на левом берегу. Оказались на месте оборудованной стоянки (фото 26). Разбили лагерь.



Фото 26. р. Чулышман, стоянка на левом берегу. После пр. №12

25 августа. Подъем в 7 часов. Ясно. Вышли на воду в 10.30. Продолжили прохождение препятствий **13-15.**

№16 Шивера. Прохождение проблем не вызвало.

№17. Порог «Стадо бегемотов-1» (5А). Около 150 м длиной. Начинается через 150 м от острова на ЛП. В начальной части несколько ворот со сливами, затем основной поток перемещается вправо, левая часть замусорена. Далее навал на камни у ПБ с косым сливом, струя идет в центр. На выходе короткая горка в сужении с пологим сливом и валами. Чалка, страховка и разведка рекомендуются по ЛБ.

Прошли порог тандемом. Предварительно осмотрели входной участок. Хороший маневр. Постоянный обход камней.

Сразу за порогом на ПП начинается следующее препятствие.

Это шивера. Расположена на прямом участке реки. Длина 150-200 м.

Валы, бочки, навалы на обливные и надводные камни; линия движения читается с наплыва. Прошли без осмотра.

№18. Порог «Стадо бегемотов-2» (5А). (Фото 27) Начинается на крутом ЛП. Две ступени. Первая – горка с большим падением, в русле большие глыбы. Участок с мощными валами и чуть менее мощными бочками отделяет первую ступень от второй, которая представляет собой водоскат на ПП напротив отвесной скалы ЛБ. Ниже порога короткий участок быстрой чистой воды.



Фото 27. р.Чулышман, пор. Стадо бегемотов-2 , экипаж К1

Прошли без осмотра. Взаимная страховка с воды.

№19. Порог «Черный клык» (4В). Протяженность 200-250 м. Начинается от двух больших округлых «троллейбусов», лежащих посреди реки. За ними продолжительная каменная гряда (в небольшую воду каменистый остров), делящая поток на две части. Основная протока – правая, по ней шиверой идет гораздо больше воды. Через 80-100 м от ПБ отходит гряда камней, необходимо резкое перестроение ближе к центру реки. Момент, когда необходимо отрабатывать влево с воды читается плохо. В левом потоке меньше

воды, больше камней, может стать непроходимой в малую воду. В конце порога сужение русла и справа большой прибрежный камень черного цвета, давший название порогу. Напротив него слив через всю реку с мощной бочкой, у самого ЛБ слив пологий. В правой части потока, где идет основная линия движения, слив двойной, соответственно с двумя мощными бочками.

Прошли без просмотра правой протокой. Сложный маневр. Четкой линии движения нет. Первым прошел К1. За ним тандемом К2.

№20. Шивера. Расположена в 100 м ниже. В начале шиверы справа впадает р. Нижний Кулаш. В русле крупные полуобливные глыбы, но струя выражена достаточно четко.

№21. Шивера (4А). Начинается практически сразу за **преп. 20** у острова с деревьями, перед которым стоит большая глыба серого цвета. Река делает здесь ПП. Чуть больше воды уходит в левую протоку, но в правой струя более концентрированная и мощная, в начале слив с хорошей бочкой. По ПБ скальная стенка. За островом короткая горка со сливом через обливные камни и валы. По ПБ высокая осыпь. Сразу за горкой чалка к ЛБ перед **порогом «Кульминация»** (фото 28).

Шиверы прошли тандемом, последнюю левой протокой.

В 15 часов зачалились на левом берегу перед порогом «Кульминация». Место хорошей стоянки. Перекус. Пока готовился перекус, пошли на осмотр порога. Вдоль порога по лесу идет тропа для обноса.

№22. Порог «Кульминация» (5С). Самый сложный порог Шавлинского ущелья. Можно выделить две ступени. До них 70-80 м мощной шиверы. Обе ступени представляют собой группы камней, перегораживая реку, образуя сливы с навалами. В первой ступени камни меньше, чем во второй, расстояния между ними чуть больше (фото 29). Между ступенями несколько сливов. Во второй же ступени (фото 30) каждые ворота заперты ниже другим камнем, и при этом вторая ступень мощнее первой. Вода очень сильно наваливает на надводные камни, свал воды с обливных камней тоже очень мощный. После гряды камней 30 метров спокойного быстротока, далее следует непростой

участок с мощными бочками и валами (косыми и обратными), река делает ЛП, после него гладкий быстроток, это окончание порога.



Фото 28. р.Чулышман, шивера №21, экипаж К1



Фото 29. р.Чулышман, пор. Кульминация, первая ступень



Фото 30. р.Чулышман, пор. Кульминация, вторая ступень

По описаниям из других отчетов – вариантов прохождения основной части несколько, выбор в значительной степени зависит от уровня воды. Катамараны, при необходимости, за вторую ступень можно обнести по прибрежным камням.

По результатам осмотра принято решение – не идти порог. Входная часть позволяет зайти в порог. Но дальше явный не проход. При мощной струе зачалиться в пороге и сделать проводку катамаранов невозможно.

16 часов. Решили разбить лагерь и сделать полудневку. Встали на стоянку в начале порога - она самая большая и удобная.

После перекуса обносим катамараны. Один катамаран обнесли по прибрежным камням, второй по тропе. Проще и удобнее оказалось идти по тропе.

26 августа. Подъем 7.00. Ясно. Завтракаем. Собираем лагерь, обносим вещи до катов (в одну сторону с рюкзаком 10мин). Выходим на воду в 9.45.

Прогонный **участок (4А)**. Сливы, 4-5 бочек, обливные камни и жесткие валы. Перечаливаемся ниже за ЛП на ЛБ, просматриваем следующее препятствие.

№23. Порог (5А). Ориентиров как таковых нет, просто падение реки впереди заметно больше, чем у предыдущего участка. Порог мощный. Состоит из двух ступеней, разделённых шиверой в 60-70 м. Первая – крутой слив-горка (фото 31). Вся струя сваливает к ПБ и бьет в глыбу, лежащую у берега, далее череда валов, сливов и бочек, осложненная надводными камнями, которая постепенно переходит в шиверу.



Фото 31. р.Чулышман, пор. №23, первая ступень, экипаж К1

Вторая ступень (фото 32). После шиверы на ЛП поток упирается в гряду надводных камней. С воды проходы не читаются. Есть возможность чалки, предпочтительней на ПБ. Начинается серией сливов между глыб с неширокими проходами, далее участок валов. Завершается сливом с глубокой бочкой, образующейся на большом обливном камне.



Фото 32. р. Чулышман, пор. №23, вторая ступень, экипаж К1

Препятствие прошли тандемом с взаимной страховкой с воды.

№24. Шивера (4В). Начинается почти сразу после порога на ЛП. Очень длинная, с обилием обливных и надводных камней. Выделяются три мощные бочки, занимающие больше половины русла. Последняя из них расположена в самом конце (фото 33), после нее необходимо сразу зачалиться для разведки порога «Пустячок», разрыв между препятствиями очень короткий. Ориентиром может служить камень с рытвинами (фото 34). Иными словами, **пор. №24** практически переходит в порог "Пустячок".

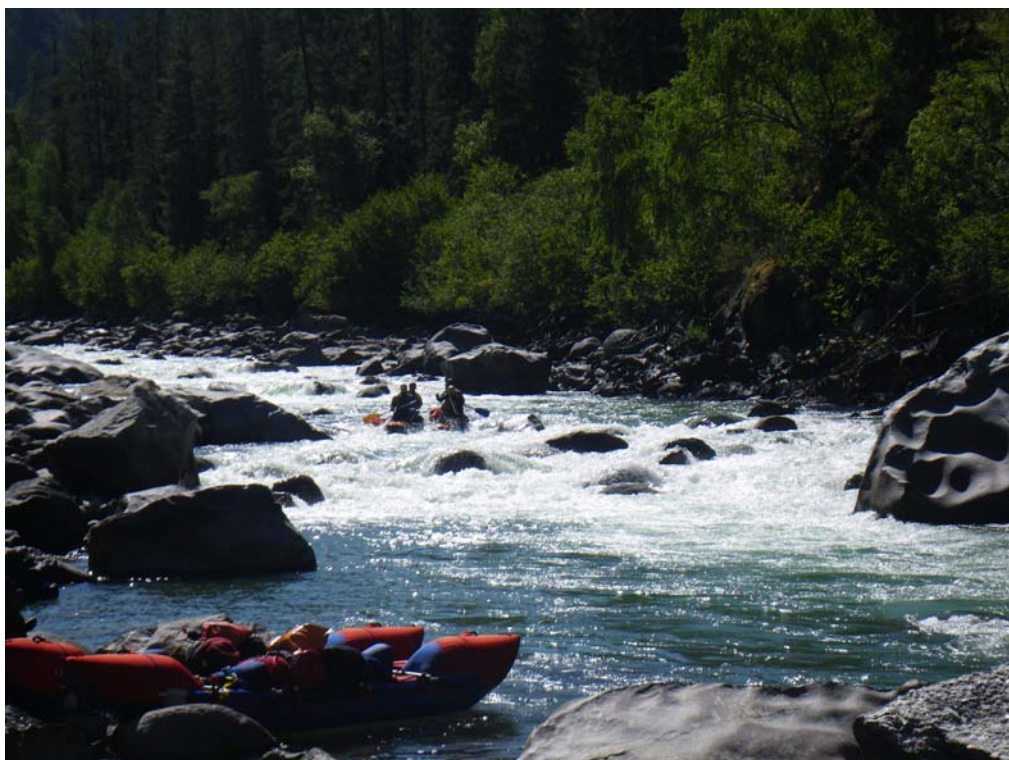


Фото 33. р.Чулышман, окончание шиверы №24



Фото 34. р.Чулышман, камень перед заходной шиверой пор. Пустячок

Прошли тандемом. Сложности прохождения не было. Зачаились перед пор. «Пустячек» на ЛБ.

№25. Порог «Пустячок» (5В). Начинается длинной заходной шиверой. Водный поток делится на две примерно равные части, идущие у обоих берегов. Есть неприятные навалы на камни. После шиверы слив по всей ширине, в левой части его мощнейшая заварная бочка. За сливом скала причудливой формы (фото 35), проход предпочтительней справа и через 30–40 м ворота меж двух скальных обломков. Большая часть потока упирается в правый обломок (есть отбойный вал) и отразившись от него падает сливом 1,5–2 м с мощной бочкой (фото 36).



Фото 35. р. Чулышман, пор. Пустячок, заходная шивера, экипаж К1



Фото 36. р.Чулышман, пор. Пустячок, последний слив в пороге, экипаж К1

После осмотра прошли порог по очереди. Страховка с воды.

После пор. Пустячек у К2 начала травить левая гондола. Подкачивали через 20-25 мин.

№26. Шивера (4С). (Фото 37) За ПП поворотом после «Пустячка». Около 200 м. ПБ – скала, вдоль которой по плавной левой дуге несется узкий концентрированный поток. Вся левая часть густо замусорена камнями, через которую фильтруется часть воды и сливается двумя протоками ближе к концу препятствия. В середине шиверы по центру мощный котёл, перекрывающий почти все русло. Далее по всей ширине разбросаны в беспорядке валы и бочки.



Фото 37. р. Чулышман, пор. №26, экипаж К1

Прошли по центру реки.

Перекус в 15 часов на ЛБ. Во время перекуса попытались найти место, откуда травил воздух на К2, но безуспешно.

№27-30. Шиверы. Несколько препятствий, постепенно упрощающихся. Долина постепенно расширяется, это конец Шавлинского ущелья. По берегам много хороших стоянок.

Прошли походной колонной.

После устья р. Шавлы воды в реке значительно прибавляется. На протяжении 15 км река равнинная. По описаниям из предыдущих отчетов через 34 минуты ЧХВ от Шавлы на ПБ табличка: «Баня, хлеб, молоко». Здесь, чуть в глубине леса, находится кордон Чодро. Смотрели табличку на ПБ, но так и не увидели. Но, зато чуть позднее (около 17:00 – 17:30) остановились на ЛБ. На некотором удалении от берега стоит дом. Сходили туда, купили за символическую цену (100 рублей) полведра молока. Выпили молоко. Продолжили движение.

Встали на стоянку в 19 часов приблизительно за 1 час до п. Бегемот.

Впечатления от прохождения Шавлинского ущелья. Представляет собой непрерывную цепь препятствий на уровне 5 к.с. Ничего простым не было. При нашем уровне воды (ниже среднего) река представляла собой сплошной слаломный участок, осложненный очень мощной струей.

27 августа. Подъем 7.00. Ясно. Вышли на воду в 9.30. Идем походной колонной. Быстроток, перекаты, небольшие шиверы. Постепенно сложность шивер нарастает. Знаменитая скала с буквой V видна издалека. Ориентир приближающегося п. Каша. Приблизительно через час подходим к **порогу Бегемот (№31)**. Ориентир: ЛП, осыпь на ПБ.

№31. Порог «Бегемот» (4В). Представляет собой 4-5 шивер с отдельными крупными глыбами в русле, разделенных быстротоками. Последняя из них самая сложная, в которой помимо валов есть пологий слив и бочка. Технически несложен.

Прошли походной колонной без осмотра.

Через 3-4 км на скале ПБ четко видны две светлые жилы в форме буквы «V». По описаниям, от этой скалы до «Трубы» около 20 минут сплава. Непосредственно перед порогом два крутых поворота – сначала правый, потом левый. Для осмотра можно зачалиться перед ЛП на ЛБ, там есть полка.

№32. Порог «Труба» (4В). За ЛП река сжимается высокими берегами, правый скальный. Река тут – бурный поток с высокими, мощными валами. Есть несколько крупных обливных камней и 2-3 хороших бочки. За порогом 100 м спокойной воды.

№33. Шивера «Предкаша» (4А). Довольно простое препятствие. Камни в русле, требуется маневрирование. Опасна тем, что практически без перерыва переходит в самый сложный порог нижнего Чулышмана – «Каша».

Ориентирами для причаливания является появление высокой светлой осыпи по ПБ (это уже начало порога), а также появление тропы по ЛБ – она скорее угадывается, чем просматривается.

Перед порогом на ЛБ хорошая стоянка среди деревьев.

Все препятствия прошли тандемом с частичным осмотром. Перекус в 13:30 на стоянке перед п.Каша. Разбили лагерь. У К1 заменили вторую погнутую продолину на деревянную. Заклеили нутрянку у К2. Дождь с 14 часов. Некоторые участники осмотрели **п. Каша**. Произвело впечатление (фото 38, 39).



Фото 38, 39. р.Чулышман, пор. Каша, вторая и начало третьей ступени

28 августа. Подъем 7.00. Ясно. Вода поднялась на несколько сантиметров. Прохождение порога Каша запланировано одним катамараном (К2 «Б. Инзер» (Кс)). Сформирован сборный экипаж. На втором катамаране с двумя деревянными продолинами и плохой маневренностью решили не идти. Общее представление о пороге было получено предыдущим днем. Решили поэтапно осматривать ступени, выставить страховку и так же поэтапно проходить их. Прохождение начали в 10 часов.

№34. Порог «Каша» - самое сложное препятствие на нижнем Чулышмане. Порог – это почти непрекращающаяся цепь мощных сливов,

пенных ям, валов, бочек, навалов на камни на протяжении около 1,5-2 км с расходом воды порядка 80 м³/с. Полностью оправдывает свое название. Обходных вариантов и канализаций не существует, надо обязательно влезать в самую кашу. В соответствии с описаниями из других отчетов перед прохождением мы условно разделили препятствие на четыре участка, каждый из которых можно представлять, как самостоятельный порог. Причем после каждого участка возможна чалка и осмотр последующего препятствия.

По ЛБ идет хорошая тропа обноса. Сразу от стоянки она забирается вверх и идет высоко над рекой, опускаясь вниз за порогом. Расстояние около 2 км. Во второй половине заросли кустов, при обносе собранных катамаранов возникают большие проблемы. С тропы достаточно хорошо видны только 2 и 3 ступени. При прохождении нужен детальный осмотр. Вдоль всего порога можно пройти по прибрежным камням.

Стоянка есть перед порогом, на берегу среди деревьев. Отсюда, тропа поднимается на полку, где тоже можно стоять среди кустов. В конце тропы, за порогом есть еще одна. Из всех самая удобная первая.

1 ступень (6А). Осмотрели 1 ступень с ЛБ. Около 350-400 м, длиной. Начинается длинной и мощной шиверой с большим уклоном (фото 40). В первой половине река делает несколько небольших зигзагов. Постепенно появляются сливы и бочки, есть ворота с навалами среди обливных и надводных камней. Ключевой является 150-метровая заключительная часть, перед которой есть очень короткий (~30 м) участок быстротока. Представляет собой крутую горку с чередой мощных сливов, валов и бочек. В конце ее вода в пологом мощном сливе наваливает на большой подводный камень, образуя большой водяной бугор-гриб, ниже которого образуется большая пенная яма. Перед сливом, левее его навал на зуб, осложняющий обход слева. После слива быстроток. Большое улово за выступом ЛБ, у ПБ тоже есть улова. Здесь река делает ЛП. У окончания ступени на ЛБ высокая скала с табличкой Венгеру А.Б.



Фото 40. р.Чулышман, пор. Каша, первая ступень, начало

Первую половину порога проходили, стараясь держаться правого берега, там, где это было невозможно, смещались к центру или влево и опять возвращались к ПБ (фото 41).



Фото 41. Р.Чулышман, пор. Каша, первая ступень, начало, экипаж Кс

Все проблемные места и точки маневров отметили вешками и туриками, что значительно облегчало прохождение. Где-то посередине резко сместились влево и одно из ключевых мест обошли под ЛБ, там, в небольшом улове отдохнули, дальше предстоял траверс мощной струи под ПБ, для прохождения последнего, самого опасного участка первой ступени (фото 42). В случае неудачного маневра последствия вряд ли можно было бы предугадать. Слаженные действия экипажа, прекрасное судно, немного адреналина и поздравления береговой команды на чалке в улове под ЛБ. Страховали 2 морковками по ЛБ.

2 ступень (6А). Расположена на прямом участке после ЛП. 250-300 м. Начинается несложной шиверой. В русле отдельные надводные камни. Постепенно река разгоняется и следует основной слив ступени, высотой около 2,5 м. Обойти его нет возможности, можно только выбрать вариант захода: либо по центру, либо смещаясь в сторону. Река здесь сжата до 10 м выступающими камнями с обоих берегов. Слив сложной структуры, посередине обливной камень. За сливом бочка и большая водяная подушка на подводной плите. С подушки еще один слив с мощнейшим пенным котлом сложной структуры, в котором по центру торчит зуб. Заключительная часть – мощная шивера с валами, сливами и бочками по всей ширине реки. В конце выступ с ПБ, за ним начинается ПП, через 30 м небольшой слив у больших глыб с ЛБ. После выступа ПП и далее на протяжении 80-100 м хорошие места для чалки у обоих берегов.

Основной слив 2 ступени проходили, вплотную к ПБ, перед сливом спрятались в «тени» большого камня. «просочились» справа по сливу между камнями, тем самым избежали захода в самое месиво пенного котла (фото 43). Страховка двумя морковками с ЛБ.



Фото 42. р. Чулышман, пор. Каша, первая ступень, окончание, экипаж Кс



Фото 43. р. Чулышман, пор. Каша, вторая ступень, экипаж Кс

3 ступень (6А). Около 600-700 м длиной. Состоит из 2 частей: первая на ПП, вторая на прямом участке. В первой части одиночный слив около 1,5 м в воротах из камней, шириной 8-10 м, есть пологий язык. Далее быстроток около 50 м, здесь тоже можно зачалиться к обоим берегам. Вторая часть начинается с нескольких валов и сразу следует слив по всей ширине реки с последующей мощнейшей бочкой. В сливе два надводных камня. В левой части бочка менее мощная, но сам слив винтообразный с навалом на большой полуобливной камень. Следом каша из валов, бочек, сливов, навалов. Постепенно переходит в мощную шиверу. В конце ступени на ЛП около 70 м быстротока. Чалка возможна к обоим берегам на ПБ.

Первую часть порога проходили правым сливом, он был самый чистый, хотя заход в него требовал сложного маневра в обход глыбы, лежащей на ПБ (фото 44). Далее на быстротоке сместились влево и во второй слив зашли под ЛБ, собственно, как и планировали. Ушли от навала на камень, пробрили бочку и зачалились на ПБ для дальнейшего осмотра самой сложной и продолжительной ступени. И не зря. Отсюда участок представляет собой сплошную цепочку сливов с мощнейшими бочками, с множеством камней в русле, сложной линией движения. Первый слив около 2,5 м. через все русло был приметен двумя зубьями, едва торчащими из воды и, походившими на кошачьи ушки (фото 45). Чистый проход был, как раз, между ними. Дабы сотворить подобное - необходима филигранная работа. Прицелились и пошли. Нельзя сказать, что попали в яблочко, но, где-то в 7-8 точно, одним баллоном, все же задели левый камень. Это оказалось, как нельзя, кстати, нас чуток повернуло в нужную сторону, и мы слева обошли огромную подушку. Один прыжок, второй – это сливы. Бочки за ними наш агрегат давит на «Ура».



Фото 44. р.Чулышман, пор. Каша, третья ступень, экипаж Кс



Фото 45. р.Чулышман, пор. Каша, третья ступень, экипаж Кс

Далее наш путь направо к заранее, замеченному камушку. Там в крошечном улове приткнуться и осмотреться (фото 46). Это приятное

путешествие, через валы, сбойки, бочки и прочие терминологические препятствия проделываем без особых проблем и идиоматических выражений. Вдохнули... Ну что? Справа прохода нет, Путь один – траверс огромного котла, через всю реку к левому пологому сливу (фото 47). Страшно, а куда деваться? Тихо, спокойно, будто боясь спугнуть удачу, ровными, выверенными движениями, совершаем маневр и сливаемся в очередной беспредел (фото 48). Совсем немного усилий и мы на ПБ, перед нами 4 ступень (фото 49). Две морковки, выставленные на ЛБ, переходят ниже.



Фото 46. р.Чулышман, пор. Каша, третья ступень, экипаж Кс



Фото 47. р.Чулышман, пор. Каша, третья ступень, экипаж Кс



Фото 48. р.Чулышман, пор. Каша, третья ступень, экипаж Кс



Фото 49. р. Чулышман, пор. Каша, третья ступень чалка в улове перед четвёртой ступенью, экипаж Кс

4 ступень (6А). 300-350 м. На прямом участке после ЛП. В начале гряда камней с узкими воротами и сливами разбивает струю на 2 части: правая более забита камнями, менее мощная, левая – чистая, мощная, ярко выраженная, идёт под ЛБ. Через 100 м потоки соединяются. Ближе к концу порога у ЛБ начинается длинный водосток, который на выходе с силой бьет в камень. Под ПБ сливы, бочки и слалом между обливных и надводных камней. Большая глыба у ЛБ свидетельствует об окончании «**Каша**». За ней хорошее улово, до стоянки еще 70-100 м простой шиверы.

Смотрим вниз. Дальнейший путь представляется, каким-то простым, все читается с воды, если бы не «**Каша**» шли с наплыва. Но мы же помним, где находимся? Идем смотреть. С нашего берега нельзя увидеть, что делается под левым, проход вроде есть. В голове стучит предательская мысль: «Идите, все ОК!» Связываемся по радиации с береговой командой, в ответ: «Лучше посмотрите. Есть небольшое улово, выставим сигнальщика, туда и цельтесь».

Пологим траверсом, без особых приключений, по валам по волнам пришли к намеченной цели (фото 50).



Фото 50. р.Чулышман, пор. Каша, перед четвёртой ступенью, экипаж Кс

Посмотрели и подумали: «Как хорошо, что есть друзья на другом берегу, которые могут посмотреть и оценить сложность препятствия. Подыскать место для чалки. И еще много, много чего могут». Проход есть только под левым берегом, к тому же, с очень сложной линией движения в обход большого камня.

Заходим полулагом, пару мощных гребков и вот уже носы практически упираются в берег, далее работа всей команды, дабы не заклинило, надо на маленьком пяточке развернуть судно на 180 град. Вывешиваются гребцы, растягиваются мышцы и связки, скрипят зубы и рама, катамаран быстро разворачивается и толкаемый человеческим упорством, выходит на середину реки. Перед нами последний технически-сложный элемент четвертой ступени, далее шивера (фото 51), пусть мощная, но она не в счет, за ней чалка и конец «Каши».



Фото 51. р. Чулышман, пор. Каша, четвёртая ступень, экипаж Кс

Путь нашему «Витязю» преграждает слив через все русло, посредине вода упирается в наклонную плиту, образуя высокий обратный вал, справа выход осложнен выступающими камнями, значит опять влево, но и здесь не все гладко, вся струя бьет в выступающий береговой камушек, надо избежать этого навала, дабы не оконфузиться в конце порога. Задача для нас не из арифметики, по краю слива пройти лагом влево, зайти в слив носами, потом опять влево (фото 52) – обойти обратный вал, потом резко вправо во избежание навала на прибрежный валун и в заключении выход на центр (фото 53).

Ну что ж? С этим заданием из высшей математики команда справилась на отлично! Вот за огромной глыбой на ЛБ Земля. Голова в тумане, видимо от избытка адреналина. Поздравления друг друга, ну и, конечно, ребят из обеспечения, без них это прохождение было бы невозможно. Вспоминается альпинизм – двое восходят на вершину, а двадцать обеспечивают, но в любом случае – все являются одним механизмом, одной командой. Страховка двумя морковками по ЛБ. Завершили прохождение в 16 часов. Катамаран оставили на берегу. Вещи (жилеты, весла, гидрокостюмы, каски и прочую дребедень)

спрятали в камнях и прикрыли лапником, т.к. были замечены обильные следы местного жителей, пошли к лагерю верхней тропой. Вернулись в лагерь, ночевали на прежнем месте.



Фото 52. р.Чулышман, пор. Каша, четвёртая ступень, окончание, экипаж Кс



Фото 53. р.Чулышман, пор. Каша, четвёртая ступень, окончание, экипаж Кс

Хотя все ступени порога «Каша» оценены по мощи и сложности прохождения почти одинаково, хочется выделить первую. С начального участка прохождения первой ступени ощутили мощь всего порога, сумели мобилизоваться, что в конечном итоге и определило успех всего прохождения.

29 августа. Подъем 7.00. Ясно. Сняли лагерь. Обнесли верхней тропой вещи и частично разобранный второй катамаран. Перекус в 13.00. Вышли на воду в 15.20.

№35-37. Шиверы. Шиверы, перемежающиеся участками быстротока.

До порога «Ворота» (5А) шли около получаса. Ориентир: крутой не просматриваемый ЛП. Оба берега высокие. На повороте на ПБ есть песчаная полка. Чалка и осмотр по любому берегу, предпочтительнее правый, т.к. вдоль него осуществляется проводка катамаранов.

№38. Порог «Ворота» (5А). (фото 54) Образован большими скальными обломками, перегораживающими реку. Между ними щели не более 1 м, застрявший плавник. Перед обломками мощная шивера, которая образует на них сильный навал. Единственный существовавший ранее нормальный проход у ЛБ ныне завален обломком скалы в результате землетрясения. Однако у самого ЛБ остался узкий (чуть больше ширины катамарана) проход сложной формы с навалом на камни в конце. Проход вдоль ПБ по средней и ниже воде закрыт на выходе камнями и используется для проводки катамаранов.

Зачалились на ПБ. Осмотрели порог. В нашу воду был явный не проход. По очереди выполнили проводку катамаранов.

№39-41. Шиверы. Упрощаются по мере удаления от пор. «Ворота».

Зачалились на ПБ приблизительно через 50 м после впадения притока р.Куркуре, славящемся красивым водопадом (фото 55). По тропе, ведущей от берега, прошли метров 300-400 к 15-ти метровому водопаду. Осмотрели водопад. От первого водопада есть тропа, по которой можно подняться ко второму водопаду с дополнительным набором высоты (около 500-600 м). Но подыматься туда уже не стали. Приблизительно час находились на берегу, затем продолжили движение.



Фото 54. р.Чулышман, пор. Ворота



Фото 55. водопад Куркуре

Встали на стоянку около 18 часов на ЛБ на т/б «Кату Ярык», которая находится вблизи одноименного перевала. За постановку палаток на т/б

взимается плата 100 р с палатки в сутки (фото 56). Администратор турбазы – юноша лет 16–17. Помогает ему жена. Хотя, на вид ей лет 14–15. Больше походила на младшую сестру. Поразило то, что передвигалась она прыжками на одной ноге. Подошел юноша-администратор. Поздоровались, познакомились. Юра Воронков (наш руководитель и по совместительству врач) спросил его, что с сестрой (как пояснено выше – женой). Оказалась, что нога травмирована ожогом. Он осмотрел рану у девочки, обработал, наложил лекарство.

В знак благодарности алтайцы принесли нам свежее испеченные очень вкусные лепешки. Никакой платы за стоянку с нас не взяли.



Фото 56. р. Чулышман, т/б «Кату Ярык»

30 августа. Подъем 7.00. Ясно. Позавтракали. Повторно на лечебный прием с ожогом на ноге пришла местная девочка. Юра Воронков, снова обработал рану, наложил лекарство, расписал ей и брату план лечения. Оставил необходимое лекарство и перевязочный материал. Вышли на воду в 10:30.

№42. Шивера. Дальше на реке до Туданского каскада препятствий нет, кроме перекатов и плёсов.

После шиверы, километра через 1,5–2 прямо с воды виден высокий водопад на правом притоке Карасу. Напротив домики турбазы. По ЛБ в долину Чулышмана спускается дорога. Она проходит через перевал Кату Ярык из долины Башкауса. Чуть дальше подвесной пешеходный мост.

Еще через пару километров, после моста, справа впадает р. Кату Ярык. На ней 2 водопада, первый менее чем в 1 км от устья.

Примерно через 3 км первое препятствие Туданского каскада. Начало **Туданского каскада** хорошо читается по подступающим к воде горам.

№43. Порог-шивера с крупными надводными камнями, но несильным течением. Проходы широкие и видны с наплыва.

№44. Порог (4А). Начинается за резким ПП. Река перед порогом разбивается на три протоки, лучше держаться правее. Затем река делает поворот направо, и здесь по диагонали к руслу от ЛБ река перегорожена камнями и глыбами, есть навалы.

В связи с близостью **порога Туданский** (чтобы не попасть в него с наплыва) перед препятствием притормозили, сделали краткий осмотр. Порог действительно простой, но на заходе совсем не просматривается линия движения. После осмотра препятствия прошли тандемом.

№45. Шивера (4А). Расположена через 200-300 м. В русле надводные камни, валы и несколько мощных бочек. На ЛБ у воды в начале и в конце шиверы большие глыбы. Впереди видно нагромождение скальных обломков в русле.

Перед порогом Туданский зачалились на левом берегу для осмотра.

№46. Порог «Туданский» (5В). Протяженность около 200 м. Разведка возможна по обоим берегам, предпочтительнее по левому. Перед порогом сильный подпор, вода практически стоит. Вход в порог разделен двумя крупными скальными обломками на три части. Между ними сливы высотой 1,5 м: левый с обливным камнем в сливе; средний прямой и чистый; правый

проходим только в большую воду (фото 57). Ниже левого слива в русле скальный выступ ЛБ, на который наваливает. Далее быстроток-плес 50 м. Струя с прижимом упирается в глыбу по центру русла и образует узкий слив влево с навалом на камень ЛБ. Справа от глыбы в большую воду открывается проход с очень сложным сливом. Ниже идет 100-метровая цепочка мощных валов и бочек, а также навалов на камни до конца порога. За порогом хорошая чалка к любому берегу.



Фото 57. р. Чулышман, пор. Туданский, левый заходной слив

Порог проходили поочередно по среднему сливу (фото 58). Страховка первого катамарана 2 морковками в конце порога. Прохождение второго катамарана (фото 59) страховалось первым прошедшим катамараном. Зачаились на левом берегу.



Фото 58. р. Чулышман, пор. Туданский, экипаж K2



Фото 59. р. Чулышман, пор. Туданский, основной слив, экипаж К1

№47. После 50-70 м быстрого тока начинается **шивера-порог (4А)**. Протяженность 150-200 м. В русле много больших камней, неширокие проходы, есть 3 слива. В середине, после второго слива, навал на два больших булыжника. Если уровень воды достаточный, проход слева. Правый путь приводит в скопление валунов. В нашу воду на этом участке был не проход.

В 17.30 разбили лагерь на левом берегу перед пор. Коварный.

31 августа. Подъем 7.00. Выход 10.00. Сделали проводку катамаранов по левому берегу (фото 60). После проводки прошли небольшой участок. Зачаились на коротком плесе на левом повороте перед порогом Коварный.



Фото 60. р. Чулышман, пор. №47, проводка

№48. Порог «Коварный» (5А). Протяженность около 300 м. 2 ступени. Вход в порог перегорожен грядой больших валунов. Первая ступень. Начинается горкой, упирающейся в камень по центру русла. На него сильный навал. Вправо мощный косой слив. Слева широкий проход, но туда идет меньше воды. Вторая ступень. После 60-80 м спокойной воды мощный слив с бочкой и навал на гряду камней от ЛБ. Затем длинная цепочка мощных валов. На выходе сильный навал на камни по центру реки и узкие косые ворота под ПБ.

После осмотра выставили страховку двумя морковками по левому берегу.

Первую ступень К1 прошел справа. Левая гондола прошла по камню (проход узкий). Второй катамаран сделал попытку прохождения чуть левее (по центральной струе) (фото 61). Но тоже увело вправо. Развернуло. Прошел кормой. Прохождение второй ступени сложности не представило (фото 62).



Фото 61. р.Чулышман, пор. Коварный, первая ступень, экипаж К2



Фото 62. р.Чулышман, пор. Коварный, вторая ступень, экипаж К1

№49. Шивера. Скорее это каскад шивер, разделенных спокойными участками. Есть бочки, навалы на камни, мощные валы. Начинается сразу за

пор. «Коварный» и продолжается практически до пор. «Итыкайский». Участок идет за 15-20 минут.

Прошли тандемом. Причалили к ПБ.

№50. Порог «Итыкайский» (5А). Ориентир: от пр.№48 около 20 мин. сплава. По ЛБ близко к воде идет дорога, над дорогой высокая скала. В конце спокойного прямого участка река упирается в гряду камней, линия движения с воды совершенно не просматривается. Длинной около 200 м. Состоит из 2 частей, совершенно разных по характеру. Начинается длинной горкой с хаотичным нагромождением обливных и надводных камней, на них навалы, между ними сливы (фото 63). Без перерыва формируется мощная струя с валами, бочками и сливами. Заканчивается сливом по всей ширине реки через гряду обливных камней.



Фото 63. р.Чулышман, пор. Итыкайский

Осмотрели порог. Очевидного сквозного прохода нет. Сделали частичную проводку катамаранов, около 50м. по ПБ (фото 64). Во время проводки перекусили (14.00).



Фото 64. р.Чулышман, пор. Итыкайский, проводка

За порогом следует участок спокойного течения (100 – 150 м), который переходит в мощную шиверу (фото 65).



Фото 65. р.Чулышман, пор. Итыкайский, экипаж К1

№51. Шивера (5А). Прямой участок реки между двумя ЛП с большим падением сжат скалой ПБ и высокой осыпью ЛБ. Основные препятствия – широкие и глубокие бочки, расположенные в русле в шахматном порядке, а также высокие и жесткие валы.

№52-54. Шиверы (4В-4А). Несколько мощных шивер на протяжении 1-1,5 км, которые постепенно упрощаются.

Далее появляются плесы, но река окончательно не успокаивается почти до устья Чульчи. После каждого плеса в обязательном порядке следует либо шивера, либо горка, иногда со сливами и бочками.

От порога «Итыкайский» шли походным порядком.

В 18:00 зачалились на левом берегу на территории т/б напротив устья р. Чульча. Разбили лагерь. Стоянка платная: 200 руб с палатки, за пользование беседкой еще 200 руб. Переправа на лодке на другой берег р. Чулышман 500 руб с человека.

На турбазу прибыло полно приводное авто, которое должно было перебросить нас на следующую сплавную реку. В связи с низким уровнем воды на пройденных нами участках рек Башкаус и Чулышман предварительно приняли решение отказаться от сплава по р. Пыжа. Мотивировка была следующая. Река находится в том же регионе Горного Алтая, что и предыдущие реки, а следовательно с большой вероятностью уровень воды в ней будет низкий. Это будет чревато наличием завалов, не проходов, как следствие необходимостью обносов. В итоге спортивный сплав заменится на банальный волок. Принятие окончательного решения отложили до следующего дня.

2.5 Радиальный выход к водопаду Учар

1 сентября. Подъем 7.00. Ясно. В 9.00 вышли в радиалку на водопад Учар. Переправились на другой берег реки Чулышман поочередно на одном катамаране. Оставили катамаран на берегу. Вышли на тропу, ведущую к водопаду.

Первые 2 км тропа по ПБ приемлемая, далее становится не только трудной, но порой и опасной. Есть несколько живых каменных осыпей, где тропа почти теряется. Идти приходится в постоянном напряжении. Три брода через притоки. Один брод вдоль стенки с набитыми крючьями. Видимо в большую воду здесь натягивают что-то типа веревочного леера (фото 66). По дороге видели очень красивый водопад (фото 67). Впечатляет река Чульча, даже в нашу малую воду. Если же добавить оной, это будет грандиозная шестерка. Расстояние в одну сторону – около 8 км.



Фото 66, 67. путь на Учар

Водопад Учар (Большой Чульчинский) был открыт всего несколько десятков лет назад. При этом водопад молодой, ему около 100-150 лет, образовался он в результате обвала гор, которые запрудили реку. Водопад большой и красивейший, суммарная высота падения воды 160 метров. Суммарная – потому что он не отвесный, а каскадный - вода скачет среди огромных камней (фото 68).



Фото 68. водопад Учар

У водопада сделали перекус. Вернулись в лагерь около 15 часов.

Итак, принято окончательное решение о дальнейшем прохождении маршрута по заранее спланированному запасному варианту: посещение Телецкого озера, далее переброска на р. Урсул в район п. Онгудай и сплав по рекам Урсул и Катунь до п. Еланда. Позвонили в МЧС. Информировали об изменении маршрута.

2.6 Выезд на Телецкое озеро

В 17 часов выехали на Телецкое озеро. Вещи и катамараны оставили на т/б. По пути заехали в магазин в п. Коо (посёлок основан в 1870г). Пока закупали продукты, встретили двух мототуристов (мужчина и женщина) из Австралии. Они совершали мотопробег из Монголии в Казахстан транзитом через Горный Алтай. Сфотографировались вместе (фото 69). Поехали дальше в направлении Телецкого озера.



Фото 69. вместе с мото-туристами из Австралии

Телецкое озеро – одно из самых глубоких (325 м) озёр мира, является вторым по глубине водоёмом России после Байкала. Озеро имеет тектоническое происхождение, оно лежит в глубокой и сравнительно узкой межгорной котловине на высоте 436 м над уровнем моря. Условно озеро можно разделить на две части: южную, вытянутую по меридиану, длиной более 50 км и северную, имеющую широтное направление длиной 28 км. Эти части Телецкого озера различны по строению дна, берегов, по климатическим, ветроволновым и другим особенностям.

Особо следует сказать о климате Телецкого озера. Своеобразный ветровой режим на озере создает в его долине особый вид климата. За день погода может поменяться несколько раз. При этом температурный режим в долине Телецкого озера значительно мягче по сравнению с удалёнными от озера районами.

Берега почти на всем протяжении озера - отвесные скалы, где сразу у берега начинается глубоководье. Поэтому тут много водопадов, самые известные: Корбу (12 м) и Киште (8 м), расположенные на одноименных реках,

впадающих в Телецкое озеро, водопад Большой Шалтан (20 м), находящийся в 12 км от устья реки Камга, на ее небольшом притоке Большой Шалтан.

На Телецкое озеро (южная оконечность) прибыли в 23 часа. Тепло. Ночь звездная. Разбили лагерь. Перекусили. Много дров на берегу.

Ночью поднялся сильный ветер. Пришлось подниматься, дополнительно укреплять палатки.

2 сентября. Подъем 7.00. Ясно. Сильный ветер не стихает (фото 70). Позавтракали. Собрали палатки. Желаящие искупались в Телецком озере. Выехали в обратном направлении в 9.30.



Фото 70. Телецкое озеро

2.7 Переброска на р. Урсул

В 13:15 прибыли на т/б, где оставили снаряжение. Все оставленное загрузили в авто. Выехали в 14:30 в направлении Усть-Улагана и далее Акташа. Перекус в 15 часов на берегу Чулышмана. Далее авто поднималось по серпантину на перевал Кату Ярык (фото 71) по просьбе водителя без пассажиров. А пассажиры поднимались пешком. Небольшая справка из Википедии. «Перевал Кату Ярык представляет собой крутой спуск в долину реки Чулышман. Крутизна склона $\sim 70\%$ (35°). Высота от подножия — 800 м, длина — 3,5 км, 9 поворотов, средний уклон — 18% (10°), покрытие — грунт, камни. Высота у подножия — 670 м над уровнем моря, смотровой площадки — 1200 м.» Пешее восхождение на перевал особых проблем не вызвало. Хотя по времени растянулось примерно часа на полтора.



Фото 71. Перевал Кату Ярык.

Около 19 часов прибыли в Усть-Улаган. Закупили продукты. В 23 часа разбили лагерь на берегу р. Чуя за п. Чибит.

Недалеко от трассы. Приблизительно в 28 км от п. Акташ.

3 сентября. Подъем 7:00. Ясно. Выезд в 9:30. Уже в 13:15 стапель на Урсуле. Нашли удобную поляну ниже п. Онгудай. Перекусили. Подготовили катамараны.

2.8 Сплав по р. Урсул

15 часов выход на воду. Протяженность участка около 30км, уклон 10м/км. Ходовое время 3,5 часа. Ключевые препятствия - **пор. Входной, Волчья яма (3), Замок (4С) и нижнее ущелье Урсула (4А).**

Сразу от старта начинаются шиверки до 2 к.с., острова. Некоторую опасность представляет встречающийся в русле техногенный мусор (бетонные плиты, проволока, катушки от проводов). По ПБ идет Чуйский тракт. Первое выделяющееся препятствие - **порог «Хабаровская ГЭС» (2 к.с).**

Предварительный ориентир - деревянный мост через Урсул. Проходы достаточной высоты. Ориентир - бетонные сооружения на ЛБ после ПП. В пороге несколько надводных и полуобливных камней, но скорость течения невелика. Прошли сходу. Препятствие не почувствовали.

За ПП река входит в Хабаровский каньон. Единственное сложное препятствие - **пор. «Входной (Створ)» (3 к.с)** в его начале. Ориентиры – упомянутый ПП, высокая скальная стенка ЛБ. При желании можно зачалиться на ЛБ и осмотреть порог по тропе, поднимающейся высоко над водой.

В пороге в центре русла огромный камень, проход возможен, как справа, так и слева от него. Справа легкий прижим к скале ПБ.

В нашу воду почему-то был не проход. Оба катамарана провели.

За **«Входным»** каньон продолжается еще около 1 км. В нем несколько довольно мощных прижимов. За каньоном впадает Нижний Ильгумень и Чуйский тракт уходит от Урсула.

В реке снова простые шиверы, чередующиеся с быстрыми плесами.

Река потихоньку втягивается в горы. Появляются слабые прижимы к скалам на поворотах.

Пор. «Волчья Яма» (3А). По описаниям, незадолго перед ним деревянный мост через Урсул. Ориентиры - крутой ЛП, скала причудливой формы на ЛБ, видны большие улова за порогом. По описаниям, порог представляет собой короткий слив с довольно мощными бочками. Прошли, порога не заметили. Моста тоже.

Зато появился новый бетонный мост, и дорога по левому берегу.

Порог «Замок» (4С). Ориентиры: крутой ПП после пологого левого. Порог начинается за ПП. Порог длиной 200 м состоит из трех ступеней.

Первая – собственно **пор. «Замок»** – два камня по центру реки, оставляющие узкие проходы справа и слева. Основная струя бьет в негабаритную щель между камнями, поэтому уход как вправо, так и влево очень сложен. Вторая и третья ступень – сливы с бочками. Во второй более простой поход справа, в третьей – по центру. Причем основную сложность представляет первая ступень. Третья ступень переходит в мощную шиверу.

Прошли походной колонной, без осмотра. К1 по центру, К2 слева (фото 72).



Фото 72. р Урсул, после пор. Замок

Пор. «Замок» начинается нижний каньон Урсула, заканчивающийся впадением реки в Катунь.

Протяженность 3-3,5 км, уклон ~20м/км. Выделяется **пор. «Ворота» (Розовые Ворота) (4А)** в середине каньона. Ориентир – резкое сужение в конце длинного прямого участка, скальные стенки с обоих берегов. Порог представляет собой мощный узкий прижим к ЛБ.

После **пор. «Ворота»** характер реки не меняется – все те же камни, валы, бочки. Можно выделить **пор. «Финиш» (3С-4А)**. Ориентир – множество надводных камней в русле. При прохождении необходимо вписаться в один из нескольких узких проходов.

Вскоре за порогом крутой ЛП. За поворотом начинается прямая мощная **шивера «Финиш» (4А)**. Она постепенно упрощается и переходит в спокойную бухту на стрелке Урсула и Катунь. Урсул прошли походной колонной без осмотра приблизительно за 3 часа. Немного передохнули на стрелке Урсула и Катунь (фото 73).



Фото 73. слияние р. Урсул и р. Катунь, экипаж К2

С 18:30-19:00 часов сплав по Катуні. Примерно через 5 км после устья р. Сумульта русло сжимается скалами. **пор. «Каянча» (2)**. Сужение в скальных стенках перед устьем р. Каянча 1-я. Валы до 2 м, прохождение с хода. После порога правый поворот. В следующих двух шиверах валы до 2,0 м.

Прошли походной колонной.

От устья р. Каянча 2-я начинается сосновый лес с хорошими стоянками. Между устьями рр. Кемечапик и Байтыгем – две длинные шиверы с валами до 2,0 м.

20:30 стоянка на левом берегу.

4 сентября. Подъем 7:00. Выход 10:00. Стоянка на левом берегу оказалась практически напротив стоянки на правом берегу у ручья, где мы останавливались в 2012 году.

Погода хорошая. Ветра нет. Порогов серьезных тоже. Валы до 1,5 метров. В устье р. Байтызем шивера с валами до 2,5 м. На правом берегу за 5-7 км перед поселком Куяс водопад. Затем появляются дома. Сам поселок к реке не подходит. Идти пешком около 2 км. В поселке три магазина.

Следующее препятствие по ходу нашего движения - **порог Клизма (3 к.с)**. В правой части камни, не видимые с наплыва. По центру и справа стоят большие валы. Прохождение сходу справа от скалы. Далее шиверы, валы до 1,5 м с отдельными бочками до 1-1,2 м (фото 74).

В конце прямого участка за **пор. Тельдекпень-1** начинается **пор. Тельдекпень-2 (4А)**. Справа устье реки Чеба, за ним левый поворот с пологим каменистым левым берегом. Порог начинается от этого поворота. Аналогичен предыдущему. Справа обломок скалы. Слева горка с валами, далее мощные поганки. Порог, как и **Тельдекпень-1** чисто турбулентного вида. Вода на вид ровная, но мощные течения образуют то блуждающие водовороты, то поганки.



Фото 74. р. Катунь, шиверы, экипаж К1

Перекус в 14:00. Вышли на воду в 16:00. Устье р. Эдиган по правому берегу служит ориентиром приближающегося **порога Тельдекпень-1 (4 А)**. На расстоянии приблизительно 1 км красивый новый мост, под которым и находится порог. Начинается разгонной шиверой на правом повороте с пирамидальными валами до 1,5 м (фото 75). После нее плес около 150 метров с большим уловом и песчаным пляжем на правом берегу. За ним ближе к левому берегу скальные ворота – вход в порог. На входе слив в воротах, валы до 1,5 м. Далее в каньоне со стенками 5-8 м поганки и водовороты. Через 300 м еще один слив за ним мост, опять поганки.

Прошли без просмотра походной колонной. За порогом крутые берега.



Фото 75. р. Катунь, шивера перед пор. Тельдекпень-1

В конце прямого участка за **пор. Тельдекпень-1** начинается **пор. Тельдекпень-2 (4А)**. Справа устье реки Чеба, за ним левый поворот с пологим каменистым левым берегом. Порог начинается от этого поворота. Аналогичен предыдущему. Справа обломок скалы. Слева горка с валами, далее мощные поганки. Порог, как и **Тельдекпень-1** чисто турбулентного вида. Вода на вид ровная, но мощные течения образуют то блуждающие водовороты, то поганки.

Прошли походной колонной без предварительного просмотра. Из препятствий, следующих за **пор. Тельдекпень-2** по ходу нашего дальнейшего движения, можно отметить мощный навал струи на правый берег (примерно через 5 – 5,5 км после впадения р. Бийка).

Очередной несложный **пор. Еландинский (2 к.с)**. Ориентиры порога. Стенка справа, устье р. Тыткесаек и утес слева. Перед порогом реку пересекает ЛЭП. На скале правого берега вход в штольню и старые отвалы. Внизу еще две штольни. В центре порога скальные выходы. Если попадаешь на них, то сваливаешься в мощную бочку. Справа узкая протока. Пройти можно. Основная протока левая. По ней и прошли походной колонной. За порогом зачалились на правом берегу приблизительно в 19:00. Большой пляж, стоянка. К стоянке подходит дорога. Место примерно в полукилометре от поселка Еланда. Разбили лагерь.

5 сентября. Подъем 7.00. Ясно. Антистапель (фото 76) . Днем приехало наше полно приводное авто. С 19:30 до 22:30 баня на т/б в п. Еланда.



Фото 76. р. Катунь, антистепель

6 сентября. Подъем 7.00. Ясно. Выезд 9.30. Приехали в Чемал.

В 10:30 – посетили храм на острове Патмос.

В 15:00 перекусили на рынке у п.Сростки. Заехали в с. Сростки. Посетили музей Василия Шукшина (фото 77).



Фото 77. музей В. Шукшина, с. Сростки

Приблизительно в 23 часа прибыли в Новосибирск. Завезли на ж/д вокзал Дениса Прокопьева. Около 23:30 часов отправили груз (весла, катамаран «Б. Инзер») транспортной компанией «Деловые линии». Адрес: Петухова 79А. Вес 70 кг. Плата за транспортировку в Москву около 600 руб. Произвели расчет с водителем. В 0.50 прибыли в аэропорт «Толмачево».

7 сентября. Немного поспали в здании аэропорта. В 6 часов вылетели в Москву (аэропорт Домодедово), где остались Холин А. и Королев В. Остальные участники экспедиции пересели на другой самолет (в том же аэропорту) и отбыли в Киев.

3 Стоимость похода

Бюджет поездки на человека: аренда автобуса **341\$** + продукты **114\$** + дополнительные расходы **57\$**. В итоге **512\$**, без учёта транспорта до Новосибирска. Стоимость билетов значительно отличается, в зависимости от

того, насколько поздно их приобретать. Суммарные затраты на поездку составили **900\$** если брать авиабилеты за пол года и **1050\$** если за месяц до похода.

4 Особенности снаряжения

Учитывая опыт предыдущих походов, включающих пешие переходы и переброски, для катамаранов использовали разборные дюралевые рамы. Все палатки взяты с сетками от насекомых. Для облегчения веса переносимого груза взяли с собой сушеное мясо и сушеные овощи.

5 Борьба с насекомыми

Комаров и мошки на маршруте не было. Для отпугивания клещей брали аэрозольные репелленты.

6 Техническое обеспечение группы

- Видеокамера sony handycam optical20x
- Фотоаппарат Canon EOS 40D, объектив EF 24-70 L f/2.8 USM
- GPS Garmin eTrex
- РАЦИИ Cobra

7 Использование GPS на маршруте

Мы брали с собой в поход GPS Garmin eTrex. За маршрут был израсходован комплект батареек. Точки в GPS для привязки на местности вводились нами заранее из программы Map Sours. Весь маршрут был пройден по этим маршрутным точкам.

8 Выводы и рекомендации

В качестве основной цели экспедиции ставилась разработка и отработка стратегии успешной организации и проведения водного путешествия с прохождением связки 3-4 рек на территории Горного Алтая.

Наш пример показал, что успешное проведение такой экспедиции вполне возможно и реализуемо при соответствующей тщательной организации и подготовке.

Ключевые моменты здесь следующие.

Особое внимание следует обратить на физическую и духовную выносливость, психологическую совместимость и техническую подготовку участников экспедиции. Для этого рекомендуется сделать тренировочный поход соответствующей категории сложности.

Билеты на самолет разумно покупать приблизительно за полгода до даты вылета. Это существенно снизит их стоимость.

Весьма выгодно заблаговременно отправлять часть снаряжения транспортной компанией (рекомендуем «Деловые Линии»), что позволит избежать доплаты за перевес при авиаперелете.

Продумать вопрос обмена обратных билетов на самолет в случае задержки на маршруте, что может быть весьма вероятным.

Заблаговременно направить информационное письмо о проведении экспедиции в Алтайский поисково-спасательный отряд МЧС России и согласовать с ними контрольные сроки выхода на связь на маршруте.

Оформить страховые полисы на каждого участника экспедиции в страховой компании.

Заранее договориться о заброске на маршрут (выброске с маршрута).

Проработать все варианты заброски, выброски и аварийной выброски при прохождении, как основного, так и запасных маршрутов.

На стадии подготовки тщательно протестировать все снаряжение по надежности и весу.

Сухие и сублимированные продукты готовились нами заранее. Основная часть продуктов может быть закуплена в Бийске. Цены близки к московским.

Для связи между участниками необходимы рации.

При прохождении маршрута удобно и целесообразно пользоваться GPS.

Для борьбы с насекомыми необходимо брать репелленты. Палатки обязательно должны быть с противомоскитными сетками. При отсутствии на нашем маршруте комаров и мошки эти меры вполне оправданы для защиты от клещей. Кроме того, следует заблаговременно сделать прививки от клещевого энцефалита.

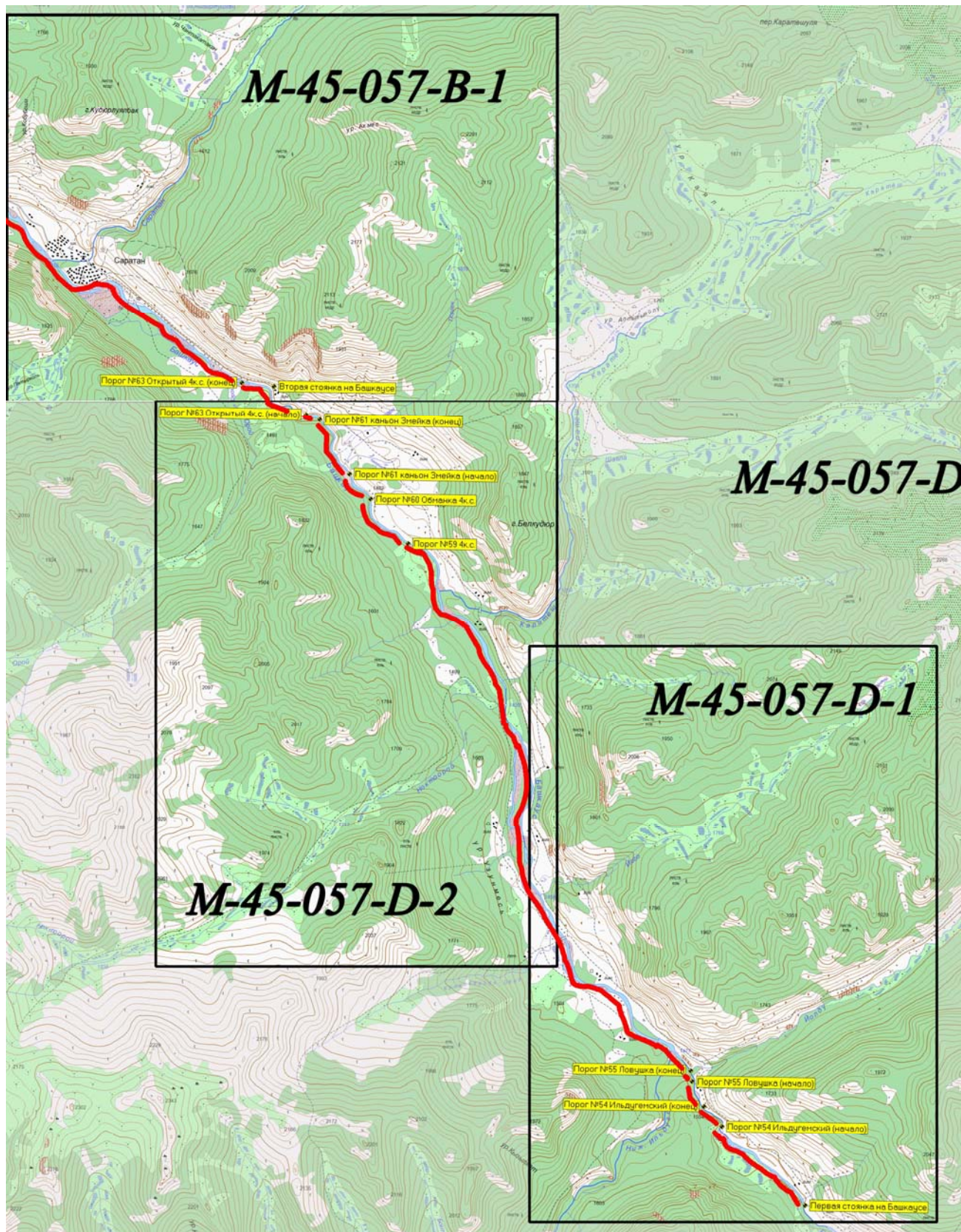
Следует обратить внимание на тщательный подбор обуви для возможных или планируемых пеших переходов.

На наш взгляд, поход оказался удачным в спортивном отношении. Полностью отработан запланированный маршрут 5 к.с.

Итог экспедиции. Организован и пройден физически и технически сложный, маршрут, что, безусловно, важно для повышения спортивно-туристской квалификации всех участников.

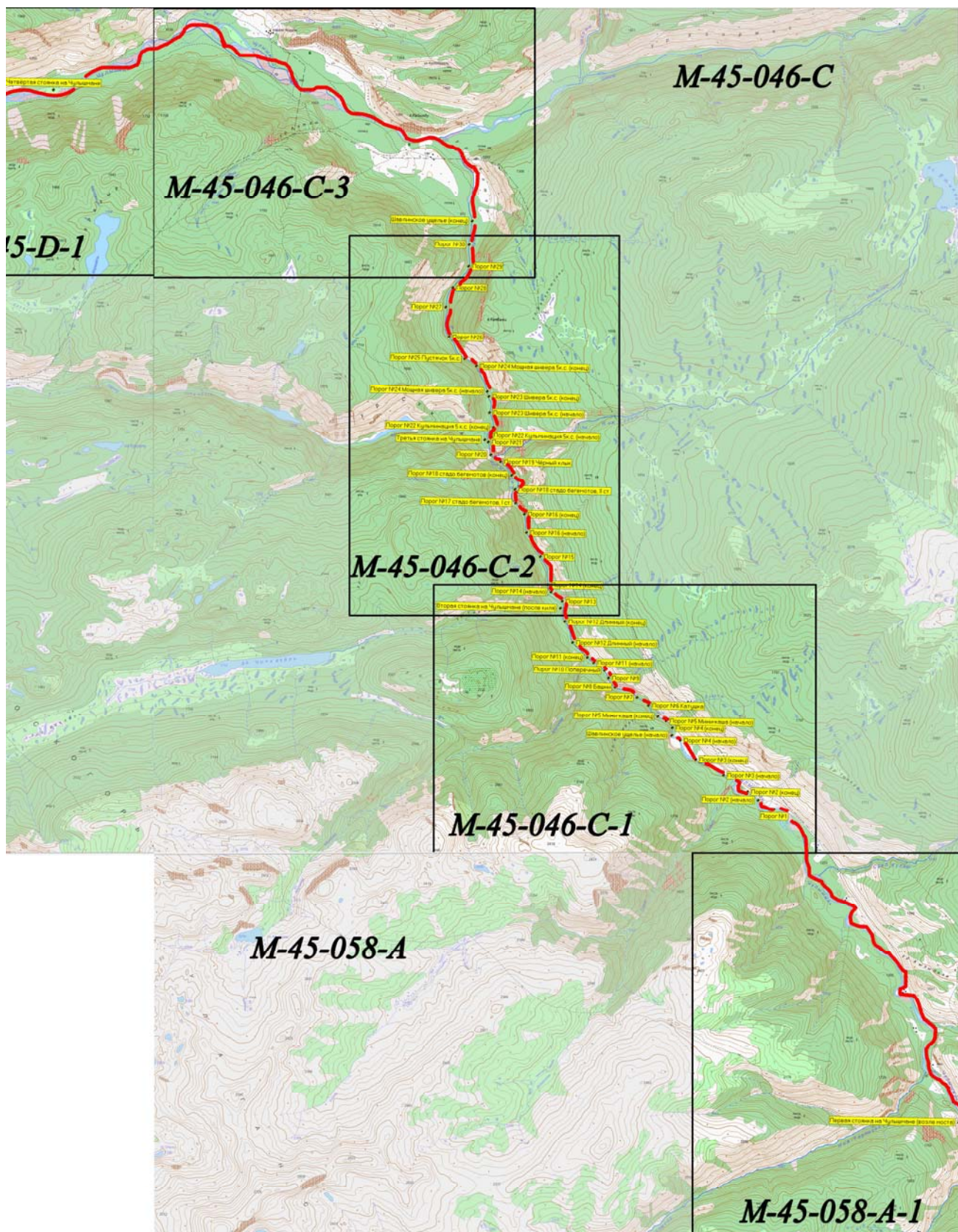
9 Карты и схемы.

На картах 1–8 показан маршрут прохождения рек Башкаус, Чулышман, Урсул, Катутнь.

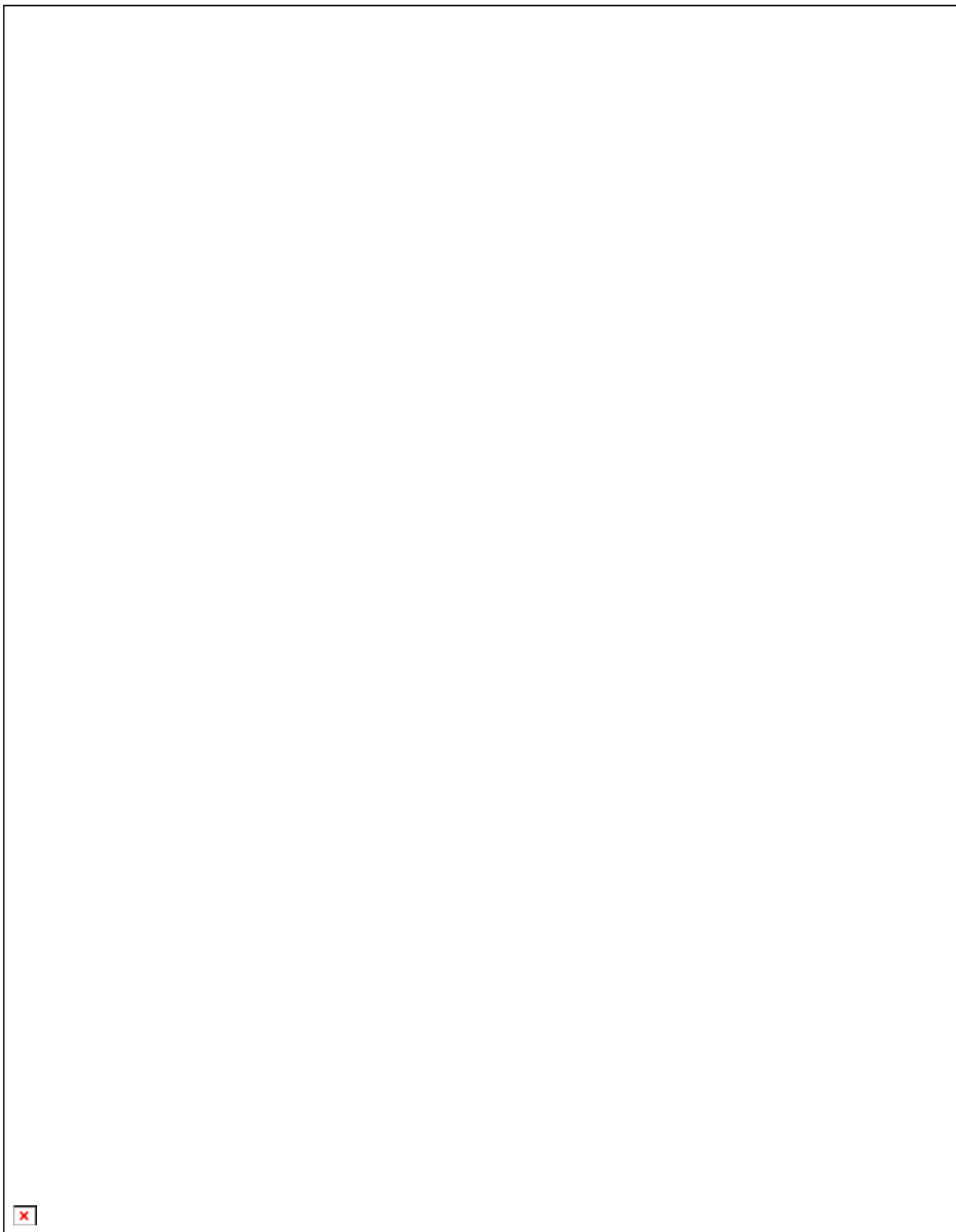


Карта 1. р.Башкаус

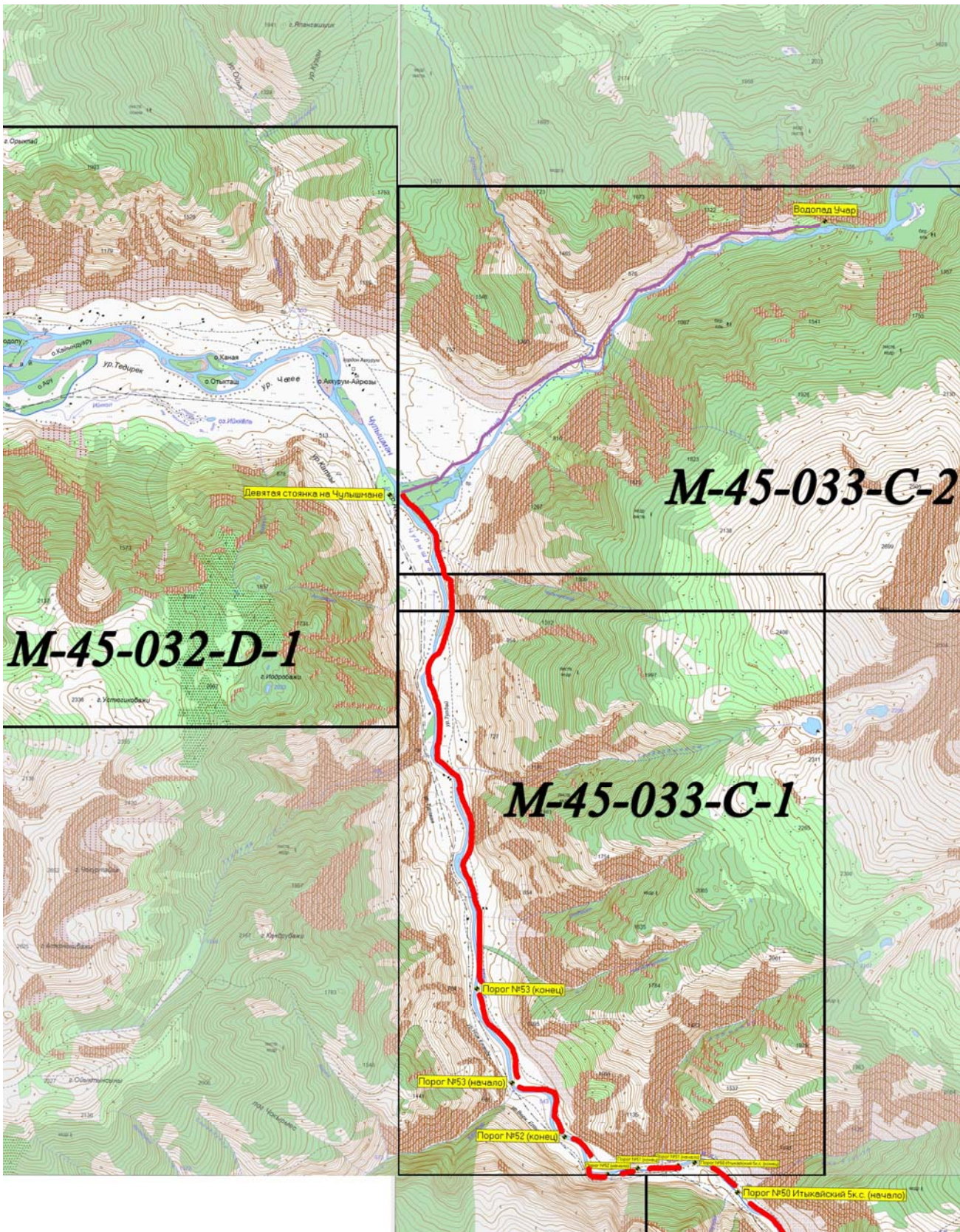
Карта 2. р.Башкаус



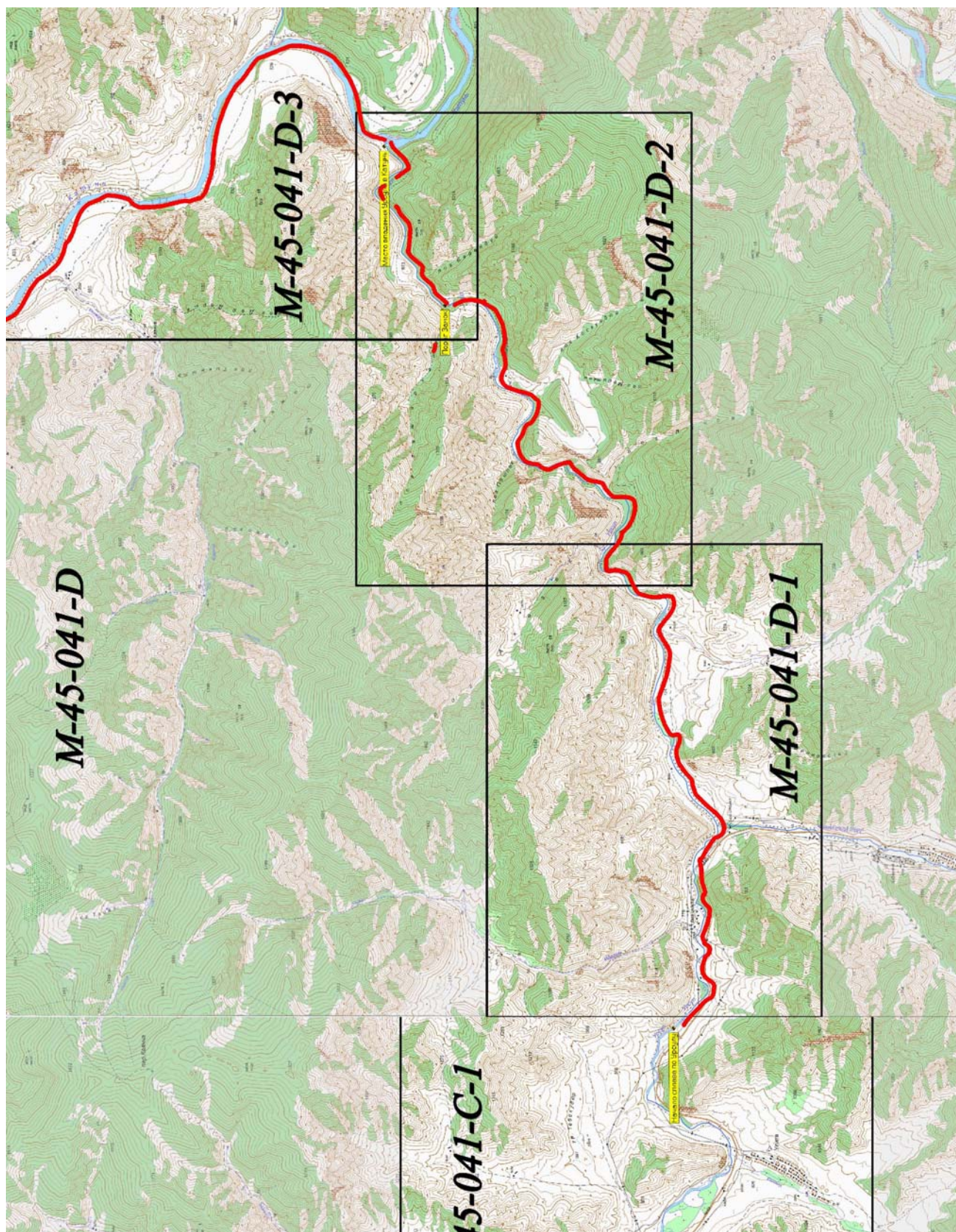
Карта 3. р.Чулышман



Карта 4. р.Чулышман



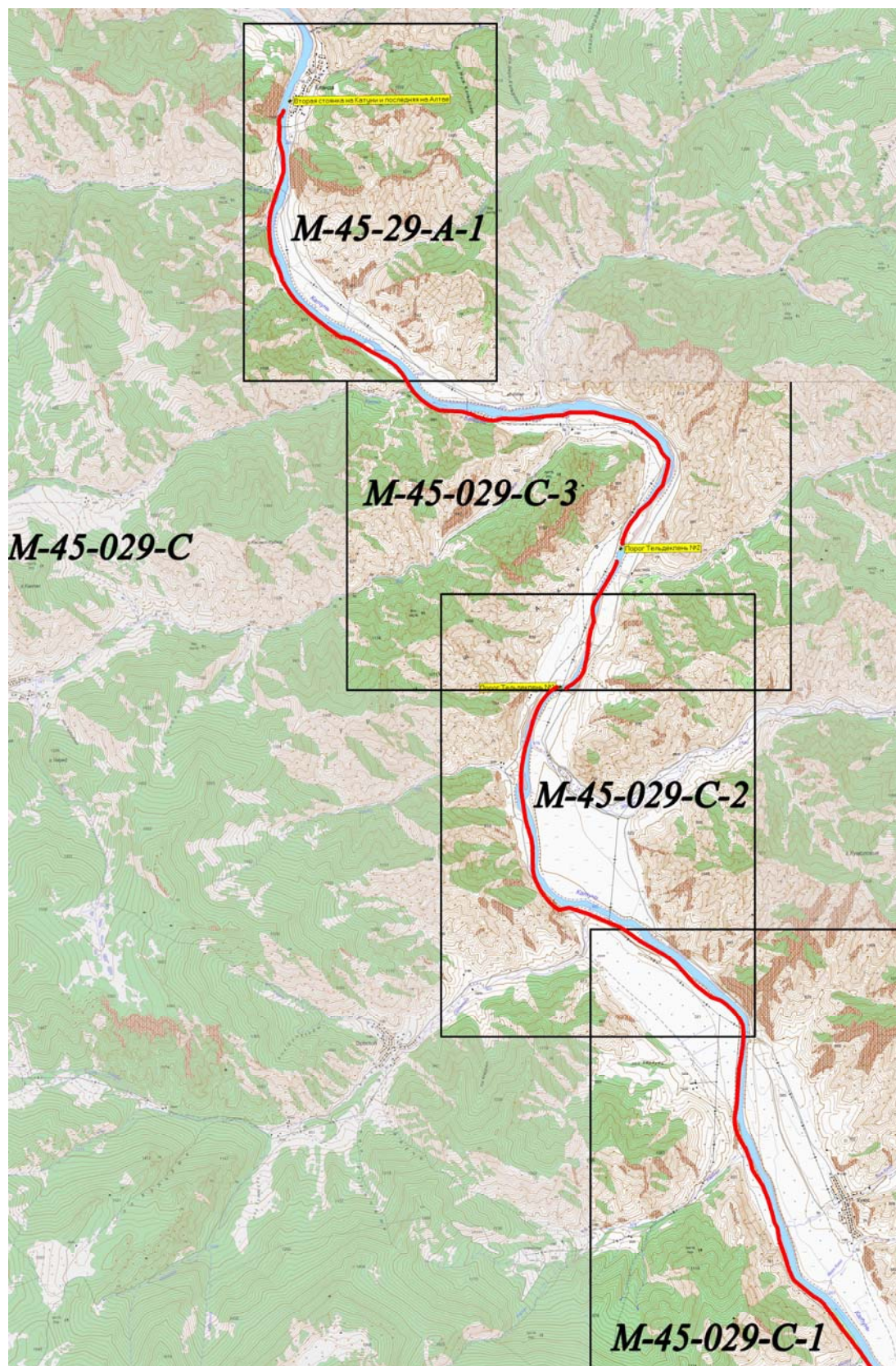
Карта 5. р.Чулышман



Карта 6. р.Урсул, р.Катунь



Карта 7. р.Урсул, р.Катунь



Карта 8. р.Урсул, р.Катунь

10 Координатные точки GPS

№ п/п	Описание	Координаты	Высота м
1	Первая ночёвка т.б «Кочевник»	N50° 19.659' E87° 29.172'	1126
2	Первая стоянка на Башкаусе	N50° 23.472' E88° 25.148'	1500
3	Порог №54 Ильдугемский (начало)	N50° 24.104' E88° 24.092'	1485
4	Порог №54 Ильдугемский (конец)	N50° 24.277' E88° 23.860'	1490
5	Порог №55 Ловушка (начало)	N50° 24.470' E88° 23.719'	1483
6	Порог №55 Ловушка (конец)	N50° 24.565' E88° 23.703'	1479
	Порог №59 4к.с.	N50° 28,844' E88° 20,121'	
	Порог №60 Обманка 4к.с.	N50° 29,220' E88° 19,632'	
	Порог №61 каньон Змейка (начало)	N50° 29,418' E88° 19,368'	
7	Порог №61 каньон Змейка (там, где мы влетели)	N50° 29.601' E88° 19.203'	1400
	Порог №61 каньон Змейка (конец)	N50° 29,860' E88° 19,002'	
8	Порог №63 Открытый 4к.с. (начало)	N50° 29.901' E88° 18.815'	1405
9	Вторая стоянка на Башкаусе	N50° 30.157' E88° 18.409'	1407
	Порог №63 Открытый 4к.с. (конец)	N50° 30,183' E88° 18,001'	
	Порог №63 Саратанские шиверы 4к.с. (начало)	N50° 31,489' E88° 12,266'	
	Порог №64	N50° 31,463' E88° 11,934'	
	Порог №65	N50° 31,395' E88° 11,594'	
	Порог №66	N50° 31,374' E88° 11,395'	
	Порог №67	N50° 31,438' E88° 11,217'	
	Порог №68	N50° 31,487' E88° 11,059'	
	Порог №69	N50° 31,598' E88° 10,913'	
	Порог №70	N50° 31,689' E88° 10,752'	
	Порог №71 Саратанские шиверы 4к.с. (конец)	N50° 31,760' E88° 10,555'	
10	Порог №72 Предбанный 4к.с.	N50° 32.405' E88° 05.789'	1306
	Каньон Саратанский (начало)	N50° 32,396' E88° 5,704'	
	Порог №73 Камень Преткновения (начало)	N50° 32,462' E88° 5,608'	
11	Порог №73 Камень Преткновения (конец)	N50° 32.580' E88° 05.325'	1304
	Порог №74 Трек 4к.с.	N50° 32,743' E88° 4,453'	
	Порог №75 Скальный коридор 4к.с. (начало)	N50° 32,940' E88° 4,142'	
	Порог №75 Скальный коридор 4к.с. (конец)	N50° 33,337' E88° 3,274'	
	Порог №76 Интеграл 4к.с.	N50° 33,408' E88° 2,870'	
	Порог №77 Проводка 5к.с.	N50° 33,652' E88° 2,474'	

	Порог №78 Мощные сливы 5к.с. (начало)	N50° 33,770' E88° 2,138'	
	Порог №78 Мощные сливы 5к.с. (конец)	N50° 33,919' E88° 2,047'	
	Порог №79 Последний слив с прижимом к ПБ 4к.с.	N50° 33,973' E88° 1,596'	
	Каньон Саратанский (конец)	N50° 34,634' E88° 0,896'	
12	Третья стоянка на Башкаусе (возле Улагана)	N50° 35.826' E87° 58.865'	1238
13	Первая стоянка на Чулышмане (возле моста)	N50° 36.778' E88° 44.941'	1300
	Порог №1	N50° 40,509' E88° 41,544'	
	Порог №2 (начало)	N50° 40,509' E88° 41,544'	
	Порог №2 (конец)	N50° 40,621' E88° 41,245'	
	Порог №3 (начало)	N50° 40,915' E88° 40,603'	
	Порог №3 (конец)	N50° 41,104' E88° 40,087'	
	Порог №4 (начало)	N50° 41,331' E88° 39,799'	
	Шавлинское ущелье (начало)	N50° 41,388' E88° 39,640'	
	Порог №4 (конец)	N50° 41,478' E88° 39,651'	
	Порог №5 Мини-каша (начало)	N50° 41,559' E88° 39,540'	
	Порог №5 Мини-каша (конец)	N50° 41,612' E88° 39,381'	
	Порог №6 Катушка	N50° 41,746' E88° 39,209'	
	Порог №7	N50° 41,839' E88° 38,995'	
	Порог №8 Башни	N50° 41,960' E88° 38,591'	
	Порог №9	N50° 42,067' E88° 38,464'	
	Порог №10 Поперечный	N50° 42,158' E88° 38,393'	
	Порог №11 (начало)	N50° 42,253' E88° 38,192'	
	Порог №11 (конец)	N50° 42,315' E88° 38,072'	
	Порог №12 Длинный (начало)	N50° 42,491' E88° 37,799'	
14	Предположительное место кия К1	N50° 42.728' E88° 37.644'	1118
	Порог №12 Длинный (конец)	N50° 42,740' E88° 37,657'	
15	Вторая стоянка на Чулышмане (после кия)	N50° 42.898' E88° 37.573'	1107
	Порог №13	N50° 42,981' E88° 37,607'	
	Порог №14 (начало)	N50° 43,089' E88° 37,398'	
	Порог №14 (конец)	N50° 43,172' E88° 37,338'	
	Порог №15	N50° 43,511' E88° 37,200'	
	Порог №16 (начало)	N50° 43,792' E88° 36,942'	
	Порог №16 (конец)	N50° 44,015' E88° 36,902'	
	Порог №17 Стадо бегемотов, I ст.	N50° 44,145' E88° 36,738'	
	Порог №18 Стадо бегемотов, II ст.	N50° 44,305' E88° 36,728'	
	Порог №18 Стадо бегемотов (конец)	N50° 44,475' E88° 36,667'	
	Порог №19 Чёрный клык	N50° 44,636' E88° 36,459'	
	Порог №20	N50° 44,716' E88° 36,277'	

	Порог №21	N50° 44,866' E88° 36,231'	
16	Третья стоянка на Чулышмане	N50° 44.893' E88° 36.167'	1008
	Порог №22 Кульминация 5к.с. (начало)	N50° 44,949' E88° 36,226'	
	Порог №22 Кульминация 5 к.с. (конец)	N50° 45,045' E88° 36,324'	
	Порог №23 Шивера 5к.с. (начало)	N50° 45,218' E88° 36,255'	
	Порог №23 Шивера 5к.с. (конец)	N50° 45,406' E88° 36,242'	
	Порог №24 Мощная шивера 5к.с. (начало)	N50° 45,466' E88° 36,212'	
	Порог №24 Мощная шивера 5к.с. (конец)	N50° 45,771' E88° 36,009'	
	Порог №25 Пустячок 5к.с.	N50° 45,857' E88° 35,793'	
	Порог №26	N50° 46,115' E88° 35,498'	
	Порог №27	N50° 46,466' E88° 35,439'	
	Порог №28	N50° 46,702' E88° 35,569'	
	Порог №29	N50° 46,953' E88° 35,865'	
	Порог №30	N50° 47,208' E88° 35,874'	
	Шавлинское ущелье (конец)	N50° 47,489' E88° 35,931'	
17	Четвёртая стоянка на Чулышмане	N50° 49.022' E88° 28.028'	865
	Порог №31 Бегемот (начало)	N50° 49,479' E88° 24,534'	
	Порог №31 Бегемот (конец)	N50° 49,536' E88° 24,331'	
	Порог №32 Труба (начало)	N50° 50,958' E88° 20,218'	
	Порог №32 Труба (конец)	N50° 51,155' E88° 19,840'	
	Порог №33 шивера Предкаша (начало)	N50° 51,186' E88° 19,689'	
	Порог №33 шивера Предкаша (конец)	N50° 51,312' E88° 19,207'	
18	Пятая стоянка на Чулышмане	N50° 51.344' E88° 19.139'	854
	Порог №34 Каша 6к.с. I ст	N50° 51,350' E88° 19,125'	
	Порог №34 Каша 6к.с. II ст	N50° 51'25" E 88° 18'38"	
	Порог №34 Каша 6к.с. III ст	N50° 51,376' E88° 18,543'	
	Порог №34 Каша 6к.с. IV ст	N50° 51,494' E88° 18,102'	
19	Шестая стоянка на Чулышмане	N50° 51.498' E88° 17.956'	770
	Порог №35 (начало)	N50° 51,633' E88° 17,661'	
	Порог №35 (конец)	N50° 51,915' E88° 17,350'	
	Порог №36 (начало)	N50° 52,013' E88° 17,117'	
	Порог №36 (конец)	N50° 52,303' E88° 16,711'	
	Порог №37 (начало)	N50° 52,433' E88° 16,656'	
	Порог №37 (конец)	N50° 52,877' E88° 16,841'	
	Порог №38 Ворота 5к.с.	N50° 52,933' E88° 16,713'	
	Порог №39 (начало)	N50° 53,051' E88° 16,661'	
	Порог №39 (конец)	N50° 53,272' E88° 16,285'	
	Порог №40 (начало)	N50° 53,331' E88° 16,121'	

	Порог №40 (конец)	N50° 53,629' E88° 15,720'	
	Порог №41(начало)	N50° 53,695' E88° 15,635'	
	Порог №41 (конец)	N50° 53,872' E88° 15,305'	
	Порог №42(начало)	N50° 54,740' E88° 13,744'	
	Порог №42 (конец)	N50° 54,919' E88° 13,745'	
20	Седьмая стоянка на Чулышмане	N50° 54.930' E88° 13.703'	702
	Порог №43 простая шивера	N50° 57,359' E88° 8,224'	
	Порог №44 мощная шивера (начало)	N50° 57,575' E88° 7,471'	
	Порог №44 мощная шивера (конец)	N50° 57,652' E88° 7,194'	
	Порог №45 (начало)	N50° 57,818' E88° 6,950'	
	Порог №45 (конец)	N50° 57,886' E88° 6,629'	
	Порог №46 Туданский 5к.с. (начало)	N50° 57,945' E88° 6,382'	
	Порог №46 Туданский 5к.с. (конец)	N50° 57,961' E88° 6,250'	
	Порог №46+ мощная шивера (начало)	N50° 58,004' E88° 6,180'	
	Порог №46+ мощная шивера (конец)	N50° 58,102' E88° 6,088'	
	Порог №47 (начало)	N50° 58,256' E88° 5,989'	
	Порог №47 (конец)	N50° 58,477' E88° 5,849'	
21	Восьмая стоянка на Чулышмане	N50° 58.536' E88° 05.775'	621
	Порог №48 Коварный 5к.с. (начало)	N50° 58,532' E88° 5,780'	
	Порог №48 Коварный 5к.с. (конец)	N50° 58,654' E88° 5,448'	
	Порог №49 мощная шивера (начало)	N50° 58,772' E88° 5,384'	
	Порог №49 мощная шивера (конец)	N50° 58,906' E88° 5,033'	
22	Стоянка за порогом Коварный	N50° 58.949' E88° 05.111'	199
	Порог №50 Итыкайский 5к.с. (начало)	N50° 59,867' E88° 4,021'	
	Порог №50 Итыкайский 5к.с. (конец)	N51° 0,106' E88° 3,497'	
	Порог №51 (начало)	N51° 0,068' E88° 3,311'	
	Порог №51 (конец)	N51° 0,040' E88° 2,819'	
	Порог №52 (начало)	N51° 0,009' E88° 2,480'	
	Порог №52 (конец)	N51° 0,291' E88° 1,971'	
	Порог №53 (начало)	N51° 0,677' E88° 1,369'	
	Порог №53 (конец)	N51° 1,378' E88° 0,920'	
23	Девятая стоянка на Чулышмане	N51° 05.052' E87° 59.869'	508
24	Водопад Учар	N51° 07.108' E88° 04.994'	779
25	Озеро Телецкое	N51° 21.896' E87° 44.950'	432
26	Начало сплава по Урсулу	N50° 43.700' E86° 14.812'	757
	Порог Замок	N50°45'51" E86°25'33"	
	Место впадение Урсула в Катунь	N50°46'25" E86°27'55"	
27	Первая стоянка на Катунь	N50° 51.861' E86° 25.428'	559
	Порог Тельдекпень №1	N51° 06'55" E86° 09'28"	

	Порог Тельдекпень №2	N51°08'19" E86°10'27"	
28	Вторая стоянка на Катунь	N51° 12.845' E86° 05.126'	202

11 Общие сведения о районе и маршруте путешествия

Сведения о районе путешествия

Маршрут путешествия проходил в районе Горного Алтая.

Рельеф

Алтай в переводе с тюркского означает "Золотые горы". Это – самая высокогорная область Сибири. С севера на юг высота хребтов постепенно возрастает и достигает наибольшей величины в Катунско-Чуйской цепи, где расположена наивысшая отметка Алтая – гора Белуха (4506 м). Характер рельефа большей части горных массивов – альпийский. На вершинах многих гор лежат вечные снега, с перевалов спускаются ледники, дающие начало горным рекам. Долины рек Чуи и Катунь ограничены рядом хребтов: Курайским (наивысшая точка – 3412 м), Северо-Чуйским (4177 м – г. Маашей-Баши), Южно-Чуйским (3914 м – г. Иикту), Айгулакским, Салджар, Сумультинским, Иолго и др. Весь район характеризуется резкой расчлененностью рельефа, наличием глубоких эрозионных врезов. Во многих местах сохранились формы ледникового происхождения: трог, сглаженные скалы, системы моренных валов. Хребты альпийского типа – пикообразные, с крутыми обрывистыми склонами, осыпями, узкими ущельями и молодыми долинами рек. Суровый облик хребтов подчеркивается высокогорными степями – Чуйской (1800 м) и Курайской (1600 м), занимающими межгорные котловины – тектонические понижения, подвергшиеся воздействию ледников. Благоприятны условия для развития карста: наличие растворимых горных пород привело к образованию более трех сотен пещер (наибольшая из них имеет длину 700 м). Специфика формирования рельефа обусловила многообразие полезных ископаемых: ртуть, магний, цинк, графит, грифовые сланцы, мирабилит, медь, серебро, золото и другие.

Климат

Климат района – резко континентальный: жаркое лето и лютая зима. По многолетним данным экстремальные значения температуры поверхности почвы в Чуйской и Курайской степях колеблются от -63°C до $+58^{\circ}\text{C}$, т.е. годовая амплитуда здесь достигает 121°C . Летом суточные колебания температуры составляют 20-25 градусов (от -6°C ночью до $+20^{\circ}\text{C}$ днем). Резкие контрасты температуры объясняются не столько высокогорным характером степей, сколько сильным выхолаживанием при безоблачном небе и безветрием. Температура в горах понижается с подъемом на каждые 100 м на полградуса.

Осадки распределены неравномерно: в горных районах количество осадков достигает 1000 мм в год, в равнинной части – не более 500 мм. В верховьях р. Чуя осадков выпадает очень мало. В Кош-Агаче, например, менее 130 мм в год. Наибольшее количество осадков приходится на лето (июль) и зиму (декабрь-февраль). На формирование климата оказывает влияние и рельеф местности. От высоких гор на юге области местность амфитеатром понижается на север и северо-запад, открывая путь арктическому воздуху, который проходит через всю территорию в долины между хребтами. Влажному морскому воздуху, идущему с запада, преграждают путь горы, способствуя формированию засушливого климата.

Растительный и животный мир.

Флора Алтая чрезвычайно богата: в горах насчитывается 1340 видов растений. Это в 2,5 раза больше чем на Западно-Сибирской равнине. Здесь произрастает более 200 эндемичных видов растений.

В Горном Алтае ярко выражена вертикальная зональность: степная зона, лесная, высокогорная (альпийская) и каменная, лишенная растительности нивальная зона.

В степной зоне растут уникальные ленточные сосновые боры. Верхняя граница лесного пояса проходит на высоте около 2200 м, нижняя – на высоте 300-500 м. Горы часто покрыты дремучей тайгой, чередующейся с высокотравными таежными полянами. Сами деревья являются показателями высот: береза располагается на высоте до 600 м, сосны – до 700 м, осина – до

1600 м, ель – до 1900 м. Кедровые занимают верхний ярус (до 2000 м), а последние лиственницы исчезают на высоте 2400 м. Выше границы леса располагаются альпийские луга и горная тундра.

В верховьях Чуя пересекает Чуйскую и Курайскую степи, для которых характерны пустынно-степная растительность. Пролетая на самолете над Чуйской степью, хорошо заметно, как по мере удаления от реки степная местность сменяется пустыней. В среднем и нижнем течении Чуи растительность долины реки весьма однообразна и даже монотонна: левый берег, как правило, занимает лиственничная тайга (подчиненное значение имеет ель и лиственные породы – осина, ива, ольха), на правом – степные склоны с небольшими смешанными рощами по берегу. Однако стоит отойти по любому притоку чуть в сторону и сразу же обнаруживаются все те богатства, которыми славится Алтайская тайга: кедровые орехи, ягоды (малина, жимолость, костяника, смородина, а выше Менского каскада – облепиха и барбарис). На всем протяжении маршрута много грибов (подберезовики, подосиновники, рыжики, моховики, маслята).

Долина Катунь (ниже устья Чуи) имеет гораздо более живописный вид. Особенно привлекательны леса в районе от р. Кадрин и до Куюса. Часто встречаются и степные участки.

Животный мир Алтая также богат и разнообразен. Здесь сформировались эндемики: горная индейка, алтайский сарыч, цокор, тундровая куропатка и др. В горных районах Восточного Алтая насчитывается до сорока видов промысловых животных. Охотничье значение имеют белка, соболь, выдра, норка, рысь, медведь, снежный барс, россомаха; из копытных – лось, марал, косуля, кабарга, сибирский козлог, архар, антилопа, дзерен. Однако по долинам Чуи и Катунь их не встретишь. А вот водоплавающие встречаются часто. Всего здесь обитает около семнадцати видов уток, гуси, лебеди. По всему Алтайскому краю запрещена охота на ряд животных и птиц, численность которых в последние годы сократилась: северный олень, выдра, дрофа. В горных реках водятся ленок, таймень, хариус. Из пресмыкающихся

встречаются ужи, щитомордник, узорчатый полоз. Кровососущих насекомых в августе практически нет.

Население и населенные пункты

В республике Алтай проживает более тридцати национальностей. Средняя плотность населения – 1.8 чел/кв.км. За годы советской власти алтайцы полностью перешли на оседлый образ жизни, основная часть населения занимается сельским хозяйством.

Столицей и культурным центром республики является г. Горно-Алтайск с населением около тридцати тысяч человек. От него расходятся дороги во все основные районы области. Главной транспортной артерией Горного Алтая является Чуйский тракт, связывающий Россию с Монголией. Вдоль него расположены наиболее крупные поселки региона: Онгудай, Акташ, Иня, Курай, Кош-Агач. Вдоль тракта население распределено довольно равномерно: в районе Чуйской и Курайской степей – это казахи и алтайцы, занимающиеся отгонно-пастбищным животноводством (козы, овцы, яки). Ниже Акташа и в долине Катунь значительную часть составляет русское население.

Интересны особенности культуры и быта алтайцев. В высокогорных районах Алтая встречаются прежние жилища алтайцев и казахов – аилы и юрты, расположенные рядом с домом. Они служат теперь летним жилым помещением. Аилы и юрты кое-где сохранились также и на пастбищах.

Характеристика водного маршрута

Маршрут **верхний Башкаус – нижний Чулышман** проходит по Улаганскому району республики Алтай. Башкаус – левый приток Чулышмана, берёт свои истоки с северных склонов юго-восточных отрогов Курайского хребта и течёт на север-запад, севернее Курайского хребта. После впадения левого притока Джундука общее направление долины поворачивает на север, к Чулышману и Телецкому озеру, прорезая Улаганское плато.

Сплавной участок Башкауса разделяют на три части.

1. Верхний – от устья р. М. Кокури до пос. Усть-Улаган (длина 86 км, средний уклон 11 м/км). Тут находятся препятствия 3-5 к.с.: каньоны

«Прямой», «Ильдугемский», «Змейка», «Открытый», «Саратанский», пороги «Обманка», «Ловушка», «Предбанный».

2. Средний – до устья р. Тускуль (длина 62 км, средний уклон до 24 м/км). Препятствия тут уже мощнее, 4-5 к.с.: каньоны «Щель», «Глубокий», безымянные пороги и шиверы.

3. Нижний – до впадения в Чулышман (длина 77 км). Здесь находится Нижнее ущелье - участок порогов и шивер высшей категории сложности (длина 33 км, уклон свыше 20 м/км, на отдельных отрезках свыше 30 м/км). Нижнее ущелье Башкауса – один из сложнейших маршрутов бывшего СССР, из 82 препятствий тут от 10 до 12 порогов 6 к.с.

Несмотря на то, что некоторые препятствия Верхнего Башкауса имеют 5 к.с., этот участок используется, в основном для раскатки перед Нижним ущельем или сплавом по Чулышману. Самое сложное препятствие на этом участке Саратанский каньон – череда препятствий в узком ущелье с большим падением и высокой скоростью потока.

Истоки Чулышмана стекают с отрогов южной части Шапшальского хребта в озеро Джулу-Коль (Джулукуль) в южной части Чулышманского нагорья (часто озеро называют истоком). Вытекая из него, Чулышман спокойно течёт по горной тундре до устья р. Узун-Оюк (Оин-Ору) – это верховья реки. Ниже Чулышман врезается в Чулышманское плоскогорье, долина приобретает V-образную форму, возрастает уклон (местами до 25 м/км). Десятикилометровый участок от р. Бабичек (точнее 1 км выше её) до впадения р. Ябалу называется Ябалинским ущельем и используется для раскатки перед более сложными препятствиями.

Ниже устья р. Ябалу река на протяжении 9 км течёт по широкой долине, затем начинаются препятствия Язулинского каньона, который продолжается около 20 км. Язулинский каньон – это Верхний Чулышман – участок, определяющий сложность маршрутов 6 к.с. Тут находятся почти все знаменитые пороги Чулышмана – «Чёртов мост», «Три Вовы», «Затычка», «Винт», «Марьиванна» и другие. Всего в каньоне 80 препятствий, из которых

27 имеют 5 и 6 к.с. Каньон заканчивается при впадении р. Верхний Тартагай, вдоль которой приходит дорога из долины Башкауса. Тут же находится автомобильный мост (по нему дорога переходит через Чулышман и направляется в пос. Язула) и начинают сплав группы по маршруту 5 к.с. (Нижний Чулышман).

После р. В. Тартагай Чулышман спокоен на протяжении примерно 10 км, но постепенно втягивается в Шавлинское ущелье. Протяжённость Шавлинского ущелья несколько менее 20 км, на этом участке лоции выделяют 30 препятствий, хотя следует отметить, что весь участок от пор. «Мини Каша» до пор. № 26, представляет собой сплошную шиверу, практически без участков спокойной воды. В Шавлинском ущелье при любом уровне воды выделяют два порога 5 к.с.: «Кульминация» и «Пустячок».

При приближении к устью Шавлы долина Чулышмана расширяется и остаётся таковой на протяжении 15 км после Шавлы, из препятствий тут только разбои и перекаты.

Постепенно Чулышманское нагорье и Улаганское плоскогорье снова сжимают долину реки, местами до ущелья. Берега становятся выше, горы часто подходят прямо к воде. Порог «Каша» – самый сложный на участке реки после Язулы, находится в одном из таких мест. Представляет он собой череду сливов, высоких валов, мощных бочек, навалов и прижимов на протяжении 2 км и вполне заслуживает своё название. При этом берега высокие, иногда с осыпями, местами без полок у воды. Лоции делят порог на 4-6 ступеней, но деление это весьма условное. Для прохождения порога требуется подробная разведка, причём по береговой линии, а не с тропы обноса, а также тщательная работа по обеспечению безопасности прохождения.

После «Каши» река продолжает падать, но чуть слабее, основные препятствия валы и бочки. Через 20 минут сплава от последней ступени «Каши» находится порог «Ворота», образованный скальными обломками, перегораживающими реку, проходимый только в высокую воду. Далее после продолжительного участка спокойного течения на реке расположен Туданский

каскад. Каскад начинается несложными шиверами, за которыми следует порог «Туданский», технически сложный, требующий разведки и страховки. Ещё один именной порог каскада «Коварный» также достаточно сложное препятствие. В районе Туданского каскада вдоль реки идет дорога, по которой можно обнести пороги, а также сняться с маршрута и уехать.

Далее на реке Итыкайские шиверы, начинающиеся с порога «Итыкайский», интересного тем, что представляет собой в первой ступени слалом, а во второй мощную горку. После окончания шивер остается ещё 6 км спокойного сплава до устья р. Чульча. Течение остаётся сильным, участок проходится быстро.

Ниже устья р. Чульча уклон падает, и Чулышман приобретает равнинный характер. От прохождения участка от Чульчи до Телецкого озера на вёслах заставляet отказаться сильный встречный ветер, поэтому большинство групп заканчивают сплав в устье Чульчи с обязательной прогулкой до водопада Учар, расположенного в 8 км.

Урсул, левый приток реки Катунь,- одна из красивейших рек Алтайского края, манящая туристов первозданностью пейзажей и возможностью испытать себя в водном слаломе. Берущая свое начало на северных склонах Теректинского хребта, река Урсул широкая и спокойная в среднем течении. Петляя среди пологих берегов, река не выказывает своего строптивого норова. Узкие полосы ивняка, березы и лиственницы обрамляют береговую черту. Совсем другой река становится в своих низовьях при впадении в Катунь: бурлящий поток с грохотом внесетcя среди отвесных скал, переваливая через огромные валуны, разрезающие Урсул на отдельные потоки. Вот куда стремятся любители острых ощущений. Речным порогам они дали свои названия: «Входной» («Створ»), «Волчья яма» («Черная Яма»), «Хабаровская ГЭС», «Замок». «Розовые ворота», «Финиш».

Река Катунь от впадения Урсула имеет падение около 4-5 м/км и является наиболее полноводной рекой Горного Алтая, на ней встречаются препятствия в виде шивер и порогов до 4 к.с.

В целом маршрут привлекателен природой, местами нетронутой цивилизацией и полной автономностью. Интересен конечно и большим количеством технически сложных препятствий.

12 Литература

При подготовке нашей экспедиции и написании отчета были использованы следующие материалы:

р. Башкаус-Чулышман

1. Отчет группы Тихонова М.А. (2014 г)
<http://www.taganok.ru/index.php?n=10&news=1417423376>
2. Отчет группы Воротынцева М.А. (2013г)
<http://yadi.sk/d/Qw38G2ThKbpfZ>
3. Отчет группы Безродного С.Б. (2011г)
http://www.veslo.ru/2011/otchet/altay/bash_chul.html
4. Отчет группы Покровченко В.В. (2011г)
http://www.skitalets.ru/water/2010/altay09_pokrovchenko/
5. Отчет группы Кочеткова С.А. (2010г)
<http://www.extreme-team.ru/tours/2010/altay/report.php>
6. Отчет группы Виноградова М.Н. (2001)
<http://www.veslo.ru/2001/othet/bashk/Othet2001.html>
7. Отчет группы Белякова А.К (2009)
<http://www.albell.narod.ru/2009/chulyshman/index.html>
8. Отчет группы Иванова М.К. (2005)
<http://splav.211.ru/rivers/altay/chulyshman/chulyshman2005>

р. Пыжа

9. Отчет группы Величкова В.И. (2011)
<http://www.activeclub.com.ua/modules.php?name=Pages&pa=showpage&pid=10811>
10. Отчет группы Павлова Н.В. (1997)
<http://splav-academ.narod.ru/reports/river/piga97/piga97.htm>

р.Урсул

11. Отчет группы Плакущева В.Б. (2010)

<http://kak.znate.ru/docs/index-992.html>

12. Отчет (2007)

http://tourclub-perm.ru/otchety_po_pokhodam/reka_ursul_2007_otchet/

13. Фото-отчет (2008)

<http://alex-chicago.livejournal.com/72761.html>

14. Отчет группы Иванова М.К. (1999)

<http://splav.211.ru/rivers/altay/ursul/ursul1999>

15. Отчет группы Шварца Д. (2004)

<http://slazav.mccme.ru/kckuk04.htm>

р.Катунь

16. Отчет группы Шварца Д. (2003)

<http://slazav.mccme.ru/bs03.htm>

Обзорные карты

http://www.skitalets.ru/water/2010/altay09_pokrovchenko/map.jpg

http://www.skitalets.ru/water/2010/altay09_pokrovchenko/map2.jpg

<http://1otdihvaltae.ru/admin/uploads/image/kartadorogrespublikaaltay.jpg>

<http://1otdihvaltae.ru/admin/uploads/image/teleckoeozernmap.jpg>

http://mountainaltai.ru/category/topograficheskie_karty_hornogo_altaya/atlas_avtodo_rogo_altaya.html

<http://1otdihvaltae.ru/avtokartialtaya/>

Приложение. Список перевозчиков.

Авто

	перевозчик	транспорт	тел	Эл. почта
1	ИП Козицин Сергей	микроавтобус «Fiat Ducato» на 14 мест плюс два откидных сиденья, имеется прицеп под груз. В салоне есть телевизор	8-903-948-8639	ksp727.mail.ru
2	Павел	мерседес-истана, 14 мест (герметичный прицеп под вещи, багажник)	+ 7 913 215 50 44	pavel22ru@yandex.ru
3	Замчалов Иван Юрьевич Бийск	На 10 человек с водным снаряжением - Газель с прицепом или верхним багажником	+7-960-939-1155 +7(3854) 31-11-10	ivan@mail.biysk.ru, http://www.bialtur.biysk.ru
4	Журавлев Юрий	несколько разных авто Газель (микроавтобус) 14 Истана (Мерседес) 14	8-906-942-7441	
5	Ефремов Владимир Бийск	Газель	8-9059802850	<u>vladimir3122@list.ru</u>
6	Ковальчук Евгений Николаевич	Газель с прицепом	8-905-980-03-79, 8-903-949-78-72	
7	Бийск	Газель	+7-905-980-0379	
8	AltaiTransport, Кузнецов Дмитрий Бийск	Газель, возм и другой	8-913-245-1333, 8-913-369-8018	altaitransport@mail.ru
9	Сергей	ГАЗель 15 мест на	8-913-211-30-33	

		крыше багажник для рюкзаков		
10	Денис Бийск		8-905-980-0379	
11	Андрей Бийск		8-905-988-9832	
12	Александр Бийск		8-903-996-81-77	
13	Леонид Смирнов Барнаул	Исудзу Бигхорн 6 мест	8-913-216-25-80	
14	Елена и Руслан Новосибирск	Хонда Степ Вагон 7 мест	(383) 291-85-43 8-913-719-3886	
15	Григорий Караваев Барнаул	Toyota Hiace Regius 7 мест	(3852) 493-783 +7-903-948-8442	
16	Иван Крюков Барнаул	Киа Беста 7 мест	(3852) 600-294 8-913-210-02-94	
17	Демьянов Юрий Эдуардович Новосибирск	Mazda Bongo Brawny 8 мест	(383)333-08-96 8-913-902-92-24	
18	Александр Бийск	TOYOTA Grand Hiace (микроавтобус) 8 мест Газель (микроавтобус) 13 мест	8-(3854)-25-15-50 89059847979, 8905083499	
19	Володя Чулышман Барнаул	УАЗ-3326 (Таблетка) 10 мест	(3852) 47-55-36 8-905-989-91-72	
20	Александр Михайлович Щербаков Барнаул	Истана (Мерседес) люкс 11 мест	(3852) 63-81-23 8-906-961-70-83	
21	Борис Смирнов Барнаул	Истана (Мерседес) 12+2 мест	(3852) 67-19-53 8-913-218-3666	
22	Никифоров Влад Барнаул	Газель 13 мест	(3852) 48-97-97 8-913-213-48-	

			13	
23	avtoaltai, Геннадий Иванович			avtoaltai@list.ru
24	Николай г.Горно- Алтайск	Микроавтобус Hyundai, Газель	8(903)919-70- 86	
25	Алексей пос.Артыбаш	легковой; возможно и другой	8(903)074-26- 40	
26	Андрей пос.Артыбаш	легковой	8(906)970-44- 04	
27	фирма «Братья Говор», Валерий Васильевич г.Новосибирск	любой	8(3832)163- 788, 363-815 8(905)930-51- 02	govor2008@mail.ru
28	Бронников Олег Юрьевич Бийск	микроавтобус а Kia-Combi	8-903-996-73- 67, 8-385-432- 37-85, 8-913- 226-67-67	

Полноприводное авто

	перевозчик	транспорт	тел	Эл. почта
1	ИП Козицин Сергей		8-903-948- 8639	ksp727.mail.ru
2	ИП Стонт Макар Макарович с. Акташ	ЗИЛ 131 вахтовка	8-960-968- 1035, 8-603- 919-7704	
3	Замчалов Иван Юрьевич Бийск	ГАЗ-66 12-15 мест	+7-960-939- 1155 +7(3854) 31-11-10	ivan@mail.biysk.ru, http://www.bialtur.biysk.ru
4	Журавлев Юрий Барнаул	несколько разных авто	8-906-942- 7441 (3852) 67-74- 13	
5	Суховерков Александр Горно- Алтайск	ГАЗ-66 (пассажирский) 25 мест	8-913-691- 9676 8-913-699	<u>irina-ek@mail.ru</u>
6	Ушатов Андрей	ГАЗ-66	8-905 929 38 73	

	Чемал, Элекмонар			
7	Чемал	ГАЗ-66, ЗИЛ-133	+79619773322	
8	Татьяна Чемал	УАЗ	8-913-9991009	
9	Татьяна Александров на Чемал	УАЗ	8-913-999-39-41	
10	AltaiTransport, Кузнецов Дмитрий Бийск	Газель, возм и другой	8-913-245-1333, 8-913-369-8018	altaitransport@mail.ru
11	Леонид Смирнов Барнаул	Исудзу Бигхорн 6 мест	8-913-216-25-80	
12	Володя Чулышман Барнаул	УАЗ-3326 (Таблетка) 10 мест	(3852) 47-55-36 8-905-989-91-72	
13	Александр Бийск	ГАЗ 66 10-15 мест	8-(3854)-25-15-50 89059847979, 8905083499	
14	Демьянов Юрий Эдуардович Новосибирск	ГАЗ-66 14 мест	(383)333-08-96 8-913-902-92-24	
15	Сергей Петухов Барнаул	ГАЗ-66 тент 20 мест	(3852) 68-45-95 8-906-941-23-58; 8-903-911-85-38	
16	фирма «Братья Говор», Валерий Васильевич г.Новосибирск	любой	8(3832)163-788, 363-815 8(905)930-51-02	govor2008@mail.ru
17	Костя Наумов	ГАЗ-66	8(3854)31-25-81, 8(905)980-01-67	tank66@land.ru
18	Володя пос.Акташ	ЗИЛ-131	8(903)956-72-68	
19	Конгуров	ГАЗ, УАЗ	8(913)695-94-	

	Валерий пос.Акташ	«буханка»	89	
20	Максим Зазаев			
21	Иванов Юрий П. Акташ	ЗИЛ	+7-913-694- 91-73	
22	Мадышев Владимир Петрович,	Газ-66, мыс Кырсай	+7-913-999- 7022, +7- 913-997-7305, +7-913- 991-6049	

Сайт, где можно получить информацию по перевозчикам
http://www.altair-altai.ru/component/option,com_contxtd/catid,27/Itemid,66/