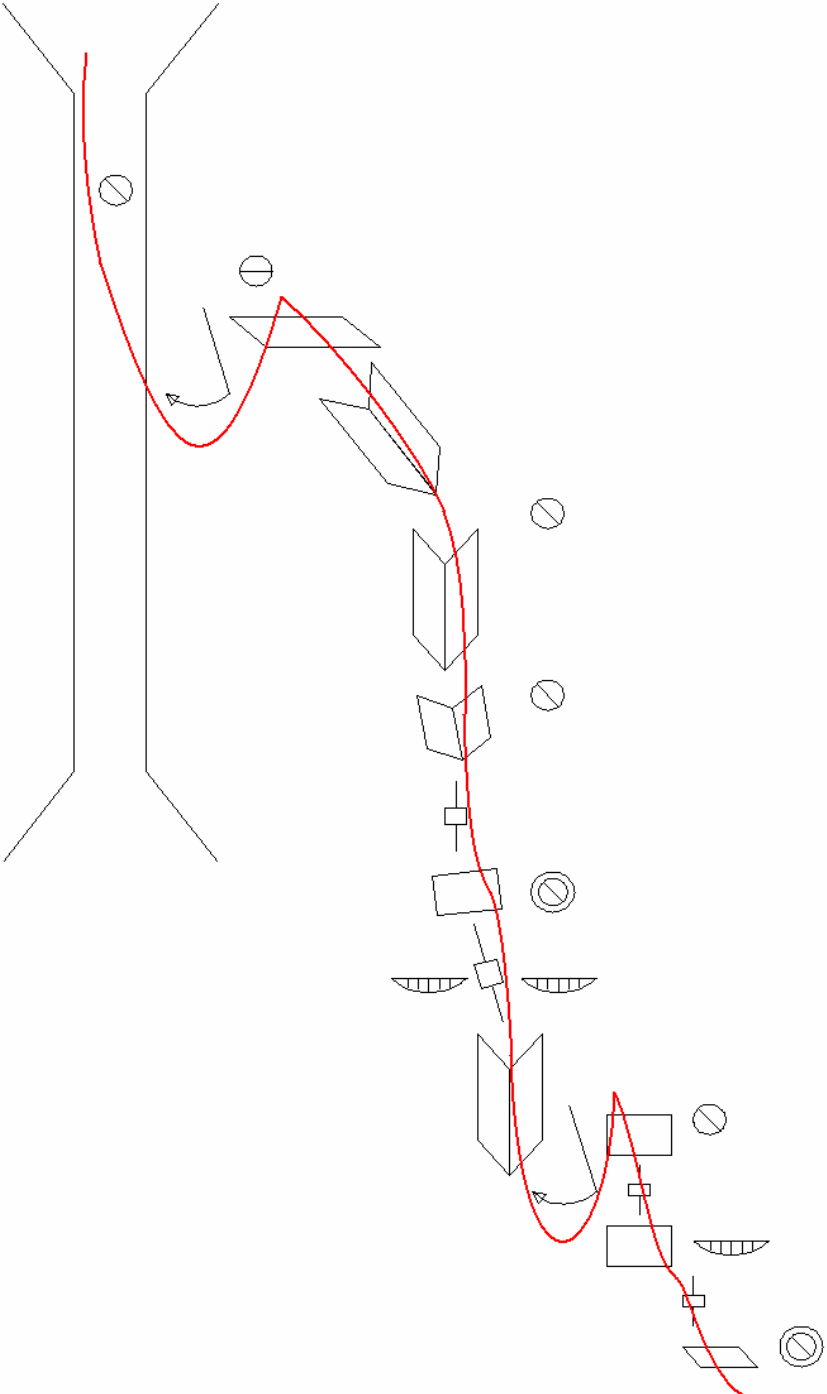


Схема UIAA

Скальные крючья	Закладные элементы	Ледоюуры	Шлямбурные крючья	Схема UIAA				
				№	Протяженность	Средняя крутизна	Сложность	
11	2		3		R9	50	80 ⁰	VI
17	7		1		R8	50	85 ⁰	VI
20	4		1		R7	50	90 ⁰	VI A2- -A3
18	5		2		R6	50	85 ⁰	VI A2- -A3
15	7		1		R5	50	85 ⁰	VI A2- -A3
16	5		1		R4	45	90 ⁰	VI A2
11	8		3		R3	40	85 ⁰	VI A1
12	14		1		R2	50	75 ⁰	VI A1- -A2
15	10		1		R1	50	80 ⁰	VI A1- -A2

Скальные крючья	Закладные элементы	Ледоюры	Шлямбурные крючья	<p style="text-align: center;">Схема UIAA</p> 	№	Протяженность	Средняя крутизна
		4				R15	55
4	11		2		R14	47	70 ⁰
15	12		1		R13	45	95 ⁰
12	11		1		R12	45	90 ⁰
22	5		2		R11	60	80 ⁰
9	3		1		R10	50	85 ⁰

Скальные крючья	Закладные элементы	Ледоюуры	Шлямбурные крючья	Схема UIAA			№	Протяженность	Средняя крутизна
1	2	3			R26	200	45 ⁰		
1	1	2			R25	50	70 ⁰		
2	2	1			R24	50	70 ⁰		
3	1				R23	50	60 ⁰		
2	2	1			R22	50	60 ⁰		
3	2	1			R21	50	60 ⁰		
3	3	1			R20	50	70 ⁰		
		7			R19	50	85 ⁰		
2		5			R18	35	80 ⁰		
		8			R17	50	80 ⁰		
		7		R16	50	85 ⁰			

Техническая фотография маршрута



Черным цветом возле мест ночевки нанесены даты ночевок. Красным цветом нанесены даты достижения вершины.

Описание маршрута

Маршрут проходит по центру северо-западной стены вдоль единственной хорошо выраженной системы трещин идущей вертикально вверх непрерывно от снежной подушки под стеной до косой полки, по которой проходит маршрут Фаулера 2002г. В силу северо-западной экспозиции стены маршрут освещается солнцем только на закате (если позволяет погода). Из-за практически полного отсутствия солнца, а также из за заметного – 500м – превосходства вершины Сы Гунян по высоте над окрестными вершинами, на маршруте очень холодно, особенно в верхней части (до -30).

Холод и большое количество осадков – во время прохождения нами маршрута снег шел практически каждую ночь – приводит к сильному заледенению рельефа. Это сильно усложняет как организацию точек страховки, так и ИТО. Большое количество выпадающего снега приводит также к сильным пылевым лавинам, которые могут серьезно повредить и даже сорвать платформу – прецедент был как в нашей команде, так и в команде Иркутска, совершавшей попытку прохождения стены одновременно с нами. Мы рекомендуем последующим восходителям выбирать для установки платформы места, защищенные сверху.

Вместе с тем, по нашим наблюдениям маршрут является достаточно камнебезопасным, по крайней мере в октябре, когда лед на стене не тает даже в середине дня.

Далее мы приводим описание маршрута по участкам:

1. Чуть правее ледника явно выраженная широкая трещина, залитая льдом. Вверх по трещине 50 м. Страховать можно в маленьких трещинках справа и слева. Сложный микст. Станция на шлямбуре и френде. Крутизна 80° . Сложность VI. Дальше по той же трещине со льдом и снегом 50 м. Небольшой карниз уходит немного влево. Крутизна 75° . Сложность VI. Станция на одном шлямбуре. На первых двух веревках достаточно сложно организуется страховка из-за большого количества снега и льда.
2. Прямо вверх трещина уходит под карниз. Карниз обходится слева. Далее возврат в трещину. Длина 40 м. Крутизна 85° . Сложность VI- A1. Станция на шлямбуре и якоре.
3. Вверх по залитому льдом камину 25 м. Траверс вправо 5 м. Внутренний угол (вверх) 10 м. Внутренний угол нависающий. Вправо еще 5 м. Общая длина 45 м. Крутизна 90° . Сложность VI A2. Станция на шлямбуре и двух якорях.

4. Вверх по вертикальной широкой трещине, забитой льдом (с двумя карнизами по пути). 50 м. Крутизна 85° . Сложность VI A2-A3. Станция на шлямбуре и френде.
5. Внутренний угол залитый льдом, иногда переходящий в трещину. 50 м. Крутизна 85° . Сложность VI A2-A3. Станция - 2 шлямбура (между шлямбурами 2,5 метра).
6. Прямо вверх по широкому внутреннему углу с карнизом посередине 50 м. Крутизна 90° . Сложность VI A2-A3. Станция - 2 шлямбура.
7. Вверх по продолжению внутреннего угла через два небольших карниза. Длина 45 м. Внутренний угол затем переходит в широкий камин, забитый снегом и льдом. Нужно сделать траверс влево 5 м по полке. Станция на шлямбуре и якоре. Сложность VI A2-A3. Крутизна 85° . Всего 50 м.
8. 15 м вверх под маленький карниз по маленькому внутреннему углу на якорях. Далее траверс влево по плите на скайхуках 5 м. По трещине влево вверх на френдах и крючьях 5 м. Прямо вверх на скайхуках, топориках и якорях под карниз, за которым начинается широкая трещина – 7 м. По этой трещине вверх на френдах и якорях 15 м. Траверс 3 метра влево на скайхуках на маленькую полку со снегом и льдом. Станция на двух шлямбурах. Длина 50 м. Крутизна 80° . Сложность VI A3-A4.
9. От полки вверх чуть налево по глухой трещине на якорях 10-15 м под карниз, где трещина заканчивается. От маленького карниза налево вверх на скайхуках 10 м до следующей трещины. Около 5-7 м вверх по этой трещине, далее вверх на скайхуках 7 м. Станция в трещине на шлямбуре и якоре. Длина 50 м. Крутизна 85° . Сложность VI A3-A4.
10. От станции маятником налево около 15 м - переход на внутренний угол. По широкому внутреннему углу вертикально вверх около 45 м. Далее налево через карнизы по системе трещин – выход на наклонные плиты с тонкими трещинами – еще примерно 15 м. Длина без маятника 50 м. Средняя крутизна около 80° . Сложность VI A2-A3. Станция на шлямбуре и якоре.
11. Вверх 15м. по тонкой щели, затем траверс влево 10м. под нависающий внутренний угол, по углу 10м. вверх, затем 2м. вправо и по правому нависающему внутреннему углу ещё 15м. до станции на шлямбуре и френде. Крутизна 95° , VI A2-A3, 45м.
12. По нависающему внутреннему углу вверх, 25 м, 90-95 градусов, до снежных наклонных полок под большим карнизом. По полкам траверс налево, 5 м,

60-70 градусов, под тонкую трещину в центре карниза. По ней влево-вверх, через карниз, 15-20 м, 100-105 градусов. В среднем А2-А3. Станция на 1 шлямбуре сразу на выходе с карниза, на узкой (10 см) полке.

13. От станции по залитому льдом кулуару 10 м вверх (около 60-70 градусов), далее по системе постепенно выполаживающихся полок и кулуаров с общим направлением влево-вверх, 30м, 50-60 градусов, V. Промежуточный шлямбур на наклонной полке, с полки уже виден ледовый кулуар слева. Траверс налево к кулуару, 7 м. Станция на 1-ом шлямбуре, над кулуаром.
14. Маятник влево на лёд 10м. Прямо вверх. Лёд, Крутизна 80^0-85^0 , IV, 50м.
15. Прямо вверх. Лёд, 90^0 30м., затем 20м. 75^0 , IV, 50м.
16. Прямо вверх. Лёд, 75^0-80^0 30м., затем 20м. 90^0 , VI, 50м.
17. Прямо вверх. Лёд, 90^0 10м., затем 25м. 75^0 , VI, 35м.
18. Прямо вверх. Лёд, 90^0 30м., затем сложный микст, трудно страховаться, 85^0 20м., VI, 50м.
19. Вверх и вправо по косой полке, залитой льдом и засыпанной снегом. Микст, крутизна 70^0-75^0 , V, 50м.
20. Наверх-вправо, под вершинной башней, по бараньим лбам и плитам, залитым льдом и засыпанным снегом, с несколько проблемной страховкой. У основания снежно-ледового кулуара на скальном острове станция, два якоря. 40м, 60^0 , V-.
21. Продолжение траверса по заснеженным плитам, вправо-вверх в сторону снежного гребешка. Станция на ледобурах. 50 м, 60^0 , V-.
22. Верх по льду на снежный гребешок - 25м, 70^0-75^0 , далее вверх по границе льда и скал, микст, 60^0 , V-. Станция на бараньих лбах, два якоря.
23. Траверс направо в широкий ледовый кулуар, стекающий с вершинного плато, 25 м, далее вверх по кулуару, 25 м. 70^0 , V. Станция на ледобурах.
24. Вверх по кулуару, по направлению к большим серакам на вершинном плато 50 м., 70^0-75^0 , V, станция на ледобурах.
25. Вверх по кулуару, переходящему в снежные поля, 50 м. Далее 150 м по глубокому снегу, по направлению к большим серакам и небольшому скальному острову. Правее скального острова выход под основание ледовой стенки. , 45 градусов, III

26. Вверх по стенке серака, 30 м, 80 градусов, IV, далее направо вверх, в ледовый кулуар, 15м, 60-70 градусов, V.
27. По ледово-фирновому кулуару влево-вверх, выход на верхнюю часть серака, 50 м, 60 градусов, V.
28. 150 м по рыхлому снегу, практически без набора высоты в сторону явно видимой вершины, II. Выход на вершину по снежному гребню.

Тактические действия команды

Несмотря на то, что первовосхождение на вершину Сы Гунян было совершено еще в 1981 году, внушительная северо-западная скальная стена (перепад высоты более километра, крутизна около 80°) до сих пор не была пройдена, несмотря на значительное число попыток (подробности смотри в разделе «описание района»). Единственный пройденный маршрут на эту стену – маршрут двойки Фаулер-Раммсейн 2002 г., получившей за это восхождение престижную международную премию «Золотой ледоруб» - фактически обходит крутую скальную часть стены по крутому ледовому кулуару. Отметим: несмотря на то, что технически прохождение кулуара проще преодоления скальной стены (у нашей команды скорость на льду в кулуаре была примерно вчетверо выше, чем при прохождении скальной части маршрута) маршрут Фаулера до сих пор не повторен (несмотря на серию попыток). Таким образом, до нашей экспедиции было лишь одно успешное прохождение стены. Все это говорит о том, что прохождение северо-западной стены Сы Гунян представляет собой серьезную проблему.

Нашей целью было прохождение северо-западной стены Сы Гунян «в лоб» в ее центральной, наиболее протяженной части. Эта цель нами достигнута не до конца – после прохождения 14 веревок по скалам мы перешли на более простой маршрут Фаулера. Ниже мы объясним, почему мы приняли такое решение.

Особенностью маршрута являются чрезвычайно жесткие погодные условия, из-за которых прохождение даже средней сложности рельефа становится экстремально сложным. В силу северо-западной экспозиции стена освещается солнцем только на закате (если позволяет погода). Из-за практически полного отсутствия солнца, а также из-за заметного – 500м – превосходства вершины Сы Гунян по высоте над окрестными вершинами, на маршруте очень холодно, особенно в верхней части (до -30°). Холод и большое количество осадков – во время прохождения нами маршрута снег шел практически каждую ночь – приводит к сильному заледенению рельефа. Это сильно усложняет как организацию точек страховки, так и ИТО. Большое количество выпадающего снега приводит также к сильным пылевым лавинам, которые могут серьезно повредить и даже сорвать платформу – прецедент был как в нашей команде, так и в команде Иркутска, совершавшей попытку прохождения стены одновременно с нами. Практически каждую ночь нам приходилось просыпаться по несколько раз, чтобы стряхнуть с тента платформы снег, принесенный внезапно сошедшей лавиной (несколько раз мы не спали всю ночь).

Холод, недосыпание и объективная сложность рельефа позволяли нам проходить, как правило, по одной веревке в день. Такая низкая скорость прохождения не позволяла нам пройти маршрут за время, отведенное сроками экспедиции. За несколько дней до окончания экспедиции нами было принято решение свернуть в сторону более простого и уже пройденного маршрута Фаулера (такой вариант с самого начала рассматривался нами как резервный). Мы достигли ледового кулуара через два дня, пройдя три веревки по скалам в направлении влево-вверх. Дальнейшие события подтвердили правильность нашего выбора. Несмотря на то, что мы вышли на маршрут Фаулера в его самой крутой, практически отвесной части (несколько участков имеют крутизну 90^0), а также на то, что лед в кулуаре имел сложную конгломератную структуру, а толщина его часто не позволяла не только закрутить бур, но и надежно вбить клюв инструмента (без срывов не обошлось), в первый же день мы прошли по льду четыре почти полных веревки. На следующий день мы вышли на косую полку, обходящую скальную вершинную башню. В последующие два дня обе двойки – сначала Шамало и Молодожен, потом Сушко и Мурышев – достигли вершины.

Ниже мы приводим хронологию прохождения маршрута:

01-02.10.2009г. Команда сделала заброску снаряжения из базового лагеря (БЛ) к началу маршрута.

04.10. Подошли от БЛ под маршрут.

05.10. Прошли две верёвки (по 50 м). Первым работал Денис Сушко. Заночевали в платформе, повешенной на первом участке маршрута.

06.10. Владимир Молодожён пролез ещё две верёвки. А.Мурышев и В.Шамало подняли груз на три верёвки и повесили платформу на снежной полке. Выбор места был сделан, исходя из наличия большого количества снега, необходимого для добычи воды.

07.10. Начался сильный снегопад. Мокрый снег налипал на скалы и обрушивался в виде лавин и кусков льда. Работать на маршруте стало практически невозможно. Пересиживали непогоду в платформе. Соорудили над ней козырёк из мокрого снега, чтобы лавины перепрыгивали хотя бы верхнюю часть платформы.

08.10. Продолжали пересиживать непогоду.

09.10. Часам к 10 утра погода улучшилась. В.Молодожён и В.Шамало полезли провешивать верёвки. Крутизна увеличилась. На пятой верёвке на практически вертикальном участке скалы оказались непрочными, часто обрушивались камни. Один из камней попал по руке страхующему В.Шамало. Из-за сильного ушиба на

страховке его сменил А.Мурышев. Позднее Андрей сам начал работать первым, но сорвался на значительную глубину, и тоже получил несколько ушибов.

10-11.10. В.Молодожён и Д.Сушко попеременно провешивали верёвки. В.Шамало и А.Мурышев отдыхали, залечивая ушибы.

12.10. Пролезли сложную восьмую верёвку и подняли платформу и грузы на три верёвки вверх.

13.10. Денис пролез один из самых сложных участков на скайхуках.

14.10. Продолжили движение вверх и подняли платформу ещё на три верёвки.

15.10. Ушли маятником влево во внутренний угол и двигались по нему вверх. Первым работал Денис.

16.10. Подошли к нависанию левее внутреннего угла. Первым работал В.Молодожён.

17.10. Д.Сушко и В.Молодожён начали провешивать нависание. А.Мурышев и В.Шамало перенесли платформу на две верёвки вверх, под нависание.

18.10. Молодожён и Шамало закончили обработку нависания, и Володя подошёл к маршруту Фаулера.

19.10. Молодожён и Сушко, работая попеременно, повесили четыре верёвки по льду на маршруте Фаулера.

20.10. Всей командой вышли по провешенным верёвкам, намереваясь совершить попытку дойти до вершины. Но последняя сложная верёвка в ледовом кулуаре отняла много времени. При довольно большой крутизне, до 90 градусов, лёд был покрыт непрочной рыхлой коркой толщиной 15-20 см. В результате обрушения такой корки Денис сорвался на глубину ок. 15 м, страхующему пришлось протравить верёвку, чтобы смягчить рывок на ледобур, закрученный в непрочный лёд. В итоге из-за недостатка времени и сил решили вернуться в платформу, оставив восемь верёвок на самых сложных участках (нависание, ледовый кулуар).

21.10. Решили разделить на две связки для достижения вершины. Обусловлено это было тем, что Денис и Андрей сильно устали за последние дни, к тому же они уже не успевали на свой рейс из Чэнду. Также посчитали, что двойка в данном случае более мобильна. (Даже если двигаться независимо двумя двойками, нужно снять четыре верёвки из провешенных и забрать их с собой, а для этого необходимо дожидаться друг друга в верхней части провешенного участка). Поэтому 21.10 в 7 утра В.Молодожён и В.Шамало начали подниматься по провешенным верёвкам, а затем, работая первыми попеременно, прошли ещё шесть верёвок по заснеженным скальным плитам и льду, затем ок. 200 м одновременно

по глубокому снегу. Пройдя далее метров 30 по ледовым сбросам, вышли на снежное поле вблизи предвершинного гребня, и вскоре поднялись на вершину.

Спускались, сдёргивая ледобур на ледовых участках, попеременно со страховкой через ледоруб на снегу, на скалах оставляли спусковые петли. Повесили обратно две верёвки, снятые на подъёме в ледовом кулуаре. Возвратились в платформу к 12 ночи.

Погода 21.10 была сравнительно хорошая, большую часть дня ясно, временами небольшая облачность. Но холодно, до -25 град.

22.10. В 4 утра отдохнувшие Сушко и Мурышев отправились на вершину, используя провешенные верёвки, протоптанные следы и оставленные спусковые петли.

Дождавшись, когда они уйдут на несколько верёвок, Молодожён и Шамало сняли две ближайшие из них и начали спускаться по пути подъёма, пользуясь набитыми ранее шлямбурами и оставляя спусковые петли. При этом постарались забрать как можно больше ненужного груза, всё, что не пригодится для спуска второй двойке. Сушко и Мурышев достигли вершины ок. 15 часов, и поздно вечером спустились на платформу. Молодожён и Шамало к 19 часам спустились в БЛ. Погода 22.10 была значительно хуже, чем 21.10, существенных осадков не было, но облачно, плохая видимость.

23.10. Мурышев и Сушко собрали платформу, снаряжение, и поздно ночью спустились в БЛ.

25.10. Молодожён и Шамало, успев на свой рейс, вечером 25.10 прилетели в Санкт-Петербург.

24-31.10. Мурышев и Сушко эвакуировали БЛ, решали транспортные и прочие формальные вопросы. Только 01.11 они прибыли в Москву.

Руководитель команды:

Шамало В.П.

Тренер команды:

Капитанов О. С.

