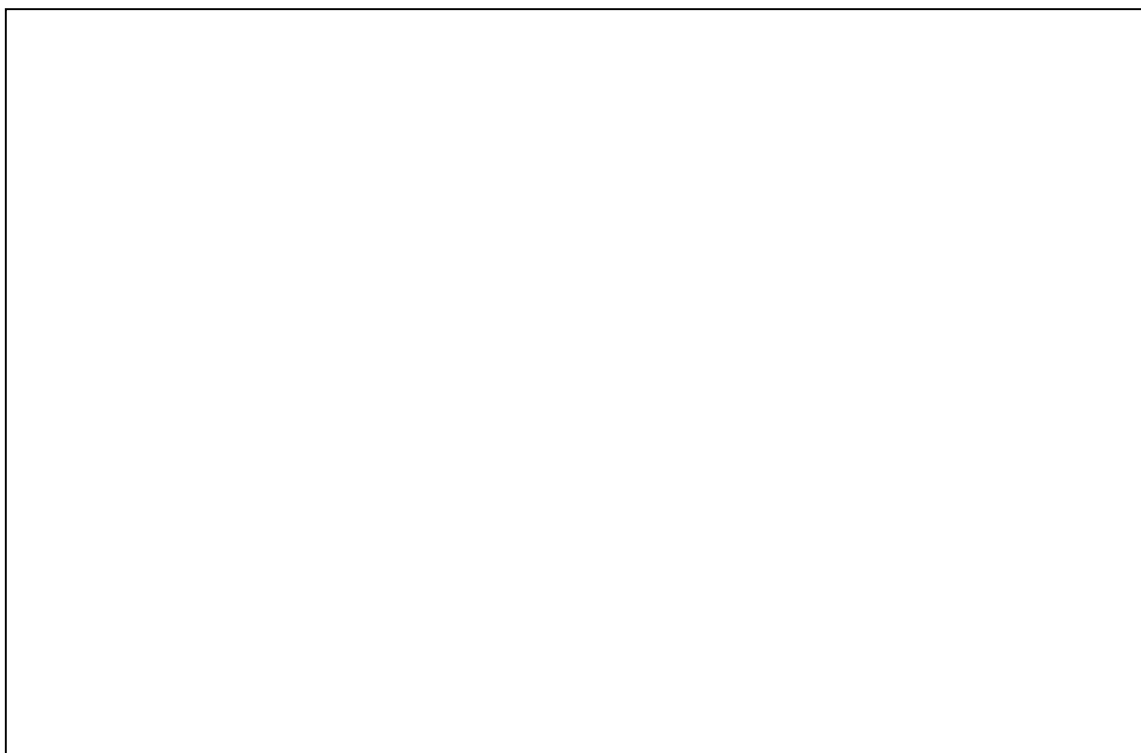


*По левым притокам
Чарыша
на каяках*



ОТЧЕТ

о водном (на каяках) туристском путешествии
в районе Северо-Западного Алтая

четвертой категории сложности
по маршруту:

г. Барнаул — д. Усть-Кумир — р. Кумир — р. Чарыш —
— д. Усть-Коргон — р. Коргон — р. Чарыш —
— пос. Чарышское — ст. Поспелиха

27 июля — 17 августа 1992 г.

Руководитель Юрин В.Е.
<mailto:iourine@iourine.msk.su>
<http://www.ruslan-com.ru/~iourine/>

Полная электронная копия отчета
доступна в библиотеке Мошкова
<http://lib.ru/TURIZM/>

Москва 2002

Предисловие 2001 г.

Описываемое путешествие было совершено летом 1992 г. — почти за 10 лет до написания настоящего отчета. Безусловно, его следовало бы документировать немедленно и предоставить в пользование туристской общественности, по крайней мере, к следующему сезону. Увы, повседневные заботы тех бурных лет помешали своевременно справиться с этой работой.

Почему сейчас, по прошествии столь длительного времени, возникла потребность вернуться к этому походу? Оглядываясь назад, на изменения в водном туризме, произошедшие за эти годы (в том числе и не без моего участия), можно совершенно определенно сказать, что этот поход сыграл для нас такую же поворотную роль, как и драматический поход 1991 г. на р. Кальджир [1]. Если Кальджир совершенно бесспорно продемонстрировал порочность механического увеличения объема судов и поголовья личного состава, то на притоках Чарыша нами был впервые опробован противоположный подход, содержание которого можно выразить словами А. и Б. Стругацких: "§1. Одиночный Бойцовый Кот есть самостоятельная боевая единица." Именно этот принцип, примененный к каждому отдельному участнику, впоследствии стал основой, не побоюсь сказать, всей школы автономных каячных или "почти каячных" походов, получившей в России определенное развитие в последующее десятилетие и изложенной, в частности, в заключительных главах монографии [2]. Именно его успешная реализация на уровне элементарной группы позволила в дальнейшем организовать и провести целый ряд больших каячных походов со сложными группами, в которых число участников было увеличено до 3–4, а в отдельных случаях даже до 6–7 человек. Другими руководителями предпринимались походы и с большей численностью участников — правда, не чисто каячные, а с 1–2 двухместными судами. Несмотря на их здоровое критическое отношение к "принципиальному" неприятию многоместных судов, приписываемому мне, рискну утверждать, что и эти походы стали развитием и составной частью вышеупомянутой каячной школы. А следовательно, и они уходят корнями в тот самый первый, описанный ниже, поход.

К счастью, полевой журнал во время похода велся с обычной пунктуальностью и не утратил своей достоверности ни через обычные несколько месяцев, ни через 10 лет. Именно это обстоятельство позволило приступить к написанию отчета со столь большим запозданием. Более того, за давностью лет я почти полностью полагался на текст журнала и стремился ограничиться минимальными редакторскими изменениями. Конечно, некоторые сведения устарели в силу естественного хода истории — но ровно в той же степени, в какой это произошло бы со своевременно написанным отчетом; там, где это необходимо, устаревшие сведения опущены, или дополнены комментариями, отражающими современное положение дел. Основная же часть отчета — собственно описание маршрута — едва ли могла претерпеть существенные изменения, и потому, вероятно, сможет сохранить свою актуальность еще не на один сезон.

*пос. Терскол
декабрь 2001 г.*

СОДЕРЖАНИЕ

1. Обзор района и маршрута	5
2. Состав группы	7
3. График прохождения маршрута	8
4. Лоция и техническое описание маршрута	9
4.1. Пешая часть. Р. Кумир	9
4.2. Водная часть. Р. Кумир — р. Чарыш	10
4.3. Пешая часть. Р. Коргон	11
4.4. Водная часть. Р. Коргон — р. Чарыш	12
5. Транспорт	15
6. Местное население	17
7. Обеспечение безопасности	18
8. Метеоусловия	19
9. Материальное обеспечение похода	20
10. Смета похода	21
Выводы и рекомендации	22
Литература	23
Картографические материалы	24

1. Обзор района и маршрута

Р. Чарыш и ее притоки образуют четвертую крупную водную систему Алтая — после Бии, Катунь и рек Южного Алтая, относящихся к бассейну Иртыша. Она осушает северо-западный склон Алтая, отделенный от бассейна р. Катунь Коргонским хребтом и постепенно переходящий в степные равнины. Описав широкую петлю по предгорьям, Чарыш впадает в Обь далеко на равнине.

Горная часть бассейна р. Чарыш расположена относительно невысоко (600–1000 м, вершины хребтов до 2000 м) и покрыта пышной алтайской тайгой. Древесная растительность смешанная — хвойная и широколиственная, в изобилии встречается кедр. Много ягод (красная смородина, малина) и грибов. Животный мир весьма разнообразен, однако из-за относительно высокой плотности населения и его интенсивной хозяйственной деятельности не слишком обилен.

Населенные пункты в верхней части долины Чарыша, до д. Усть-Коргон включительно, тяготеют к районному центру Усть-Кан, с которым связаны одной грейдерной дорогой по левому берегу реки. Помимо немногочисленных дорог, в долине и вокруг нее, как и повсюду на Алтае, имеется густая сеть конных троп. Далее начинается зона относительной недоступности, после которой населенные пункты (начиная от д. Сентелек) тяготеют уже к расположенным ниже поселкам Чарышское и Краснощеково; последние, в свою очередь — к гг. Рубцовск, Алейск и другим станциям Туркестано-Сибирской железной дороги.

Начиная свой бег вблизи пос. Усть-Кан, Чарыш быстро набирает силу, и уже в середине горного участка представляет собой весьма крупную реку, сравнимую по величине, например, с весенней Мстой. Препятствия на самом Чарыше несложные — отдельные шиверы 1–2 к.с., струйного типа. Верхняя часть реки, от пос. Усть-Кан до устья р. Кумир, изобилует разбоями и завалами; известна, по крайней мере, одна попытка сплава на байдарках "Таймень" от Усть-Кана, предпринятая примерно в 1993–94 гг., однако из-за завалов группа безнадежно выбилась из графика и была вынуждена закончить путешествие в пос. Усть-Кумир.

Основной же интерес для сплава представляют левые притоки Чарыша: Кумир, Коргон и Иня. Это несложные малорасходные реки, доступные для каякеров с небольшим опытом. Самая крупная из них — Кумир — имеет расход в устье 35 м³/с и уклон около 10 м/км. Наиболее сложной, вероятно, является Коргон — при расходе в устье около 25 м³/с он имеет существенно больший уклон, особенно в двух ущельях, в которых сосредоточена большая часть его препятствий. По характеру эта река сильно напоминает хорошо знакомую туристам Верхнюю Ону.

Что касается третьей реки — Ини — то она, насколько можно судить по отчетам, содержит только один короткий участок порогов, уступающих по сложности порогам Коргона и значительной части порогов Кумира; далее следует длинный выкат по нижнему течению Ини и по самому Чарышу, поскольку Иня впадает в него ниже первого крупного поселка Чарышское, в относительно ненаселенной местности, и сплав по спокойной воде приходится продолжать до следующего населенного пункта — районного центра Краснощеково. (Существует вариант отъезда из д. Чинета в низовьях р. Иня, но он проблематичен.) При организации похода рассматривался вариант включения в маршрут и этой реки, были подготовлены описания реки и подходов к ней, однако по ходу путешествия группа сочла этот вариант нецелесообразным.

Особенностью маршрутов по левым притокам р. Чарыш, при его традиционном построении, является своеобразная "гребенчатая" схема: группа заходит последовательно на каждый из притоков снизу, от устья, сплавляется по нему, и затем продолжает сплав по Чарышу до следующего притока. Очевидным недостатком такой схемы является то, что протяженность сплава равна протяженности пешей части, а суммарное падение на сплаве — набору высоты на пешей части. Он отчасти искупается тем, что при хорошей организации путешествия око-

ло половины длины реки может быть преодолено на автомобиле или тракторе (на р. Кумир — до Ипатовского моста, на р. Коргон — вероятно, до Чертова моста). С другой стороны, у такой схемы имеются и некоторые достоинства. Значительная часть продуктов на последующую часть путешествия может быть оставлена в забросках в д. Усть-Кумир, Усть-Коргон и по ходу подъема по притокам. На заключительном участке пути целесообразно установить базовый лагерь и из него организовать прохождение самого верхнего участка реки, поднимая в точку начала сплава только суда и сплавное снаряжение.

Туристское освоение притоков Чарыша началось в конце 1970-х годов [3] туристами из близлежащих городов Сибири и из Риги; более подробную хронографию первых прохождений можно найти в отчете [7]. Весьма подробное описание всех трех указанных притоков содержится в отчетах группы под рук. А. Боброва [4, 5]. Именно оно было взято за основу при подготовке путешествия. За исключением нескольких не слишком принципиальных ошибок, оно оказалось весьма точным и содержательным. Из последующих путешествий стоит отметить поход детской группы под рук. В. Лурье [6]. Кроме того, по словам пасечника с Горелого Коргона, примерно в 1987 г. по Коргону сплавлялся один каякер, "какой-то чемпион", прошедший, в частности, водопад Спартак. Более подробных сведений об этом прохождении найти не удалось.

Кроме обычного варианта, использовался и альтернативный вариант подхода к верховьям р. Кумир — с юго-востока, от д. Мендурсакон. Этот вариант подробно описан новосибирской группой под рук. С. Липатова [7, 8]. Помимо большей сложности и наличия перевалов, стоит отметить такие детали данного похода, как выбор времени для сплава (май), прокладывание тропы через перевал по грудь в снегу, и включение в маршрут четвертого притока — р. Белой, не представляющей, судя по отчету, технического интереса, но позволяющей набрать дополнительный километраж. Такие решения вполне логичны для похода, нацеленного на Чемпионат по Рассказам о Водном Туризме, что и заставляет относиться как к самому путешествию, так и к его описанию с изрядной долей критики. Этот вариант использовался и другими группами — в частности, группой из Рубцовска, встреченной нами на маршруте. Подходы к верховьям р. Коргон (помимо стандартного варианта) и Иня возможны от пос. Сентелек.

2. Состав группы

№№ пп.	Фамилия, имя, отчество	Год рожд.	Туристская подготовка (у — участником, р — руководителем)	Обязанности в группе	Судно
1	Юрин Валентин Евгеньевич	1963	Ока — Белин-Бажем — Кызыл-Хем — Каа-Хем 5у, Хойто-Ока — Ока 4р, Катунь 5р, Хангарул — Зун-Мурин 4р, Кальджир 5р, Сандаш — Чаткал 5у, Капандар — Сардай-Миена 5у, Мургаб — Бартанг 6у, Чаткал 5р, Шуя Бело- морская 2р	руководи- тель	каyak №1
2	Валяева Ирина Викторовна	1962	Хойто-Ока — Ока 4у°, Катунь 4у°, Кальджир 5у°, Шуя Беломорская 2у	участник	каyak №2

° на катамаране

Перед началом путешествия, в июне 1992 г., был совершен тренировочный поход на р. Шуя Беломорская продолжительностью 5 сплавных дней. В походе принимали участие 2 каркасно-поддувных каяка и 1 каркасно-поддувная байдарка. В ходе него отработывались взаимодействие малых судов, оптимальный набор снаряжения и продуктов, методы загрузки лодок и т.п.

3. График прохождения маршрута

Даты	Дни пути	Участки маршрута	Км	Ход. время	Способы передвиж.
27.07	1	Москва — г. Барнаул Г. Барнаул — поворот на с. Степное			самолет автобус
28.07	2	Поворот на с. Степное — мост через р. Кумир			автомобиль
29.07	3	Мост через р. Кумир — Ипатовский мост	14	3.15	пешком
30.07	4	Полудневка по метеоусловиям Ипатовский мост — р. Щербнюха	— 9	— 2.30	— пешком
31.07	5	Дневка по метеоусловиям	—	—	—
1.08	6	Р. Щербнюха — пор. 2 Пор. 2 — р. Щербнюха	6 6	1.45 2.00	пешком сплав
2.08	7	Р. Щербнюха — р. Миндой	13	*	сплав
3.08	8	Р. Миндой — устье р. Кумир	8	*	сплав
4.08	9	Р. Чарыш: устье р. Кумир — устье р. Коргон	28	4.00	сплав
5.08	10	Устье р. Коргон — Чертов мост	12	3.40	пешком
6.08	11	Полудневка по метеоусловиям Чертов мост — ниже р. Антонов Коргон	— 7	— 2.20	— пешком
7.08	12	Ниже р. Антонов Коргон — пор. Вираж	7	2.25	пешком
8.08	13	пор. Вираж — р. Горелый Коргон Р. Горелый Коргон — пор. Спартак	4 4	1.10 *	пешком сплав
9.08	14	Пор. Спартак — пор. 10	8	*	сплав
10.08	15	Пор. 10 — пор. Сюрприз	7	*	сплав
11.08	16	Пор. Сюрприз — р. Чарыш	13	*	сплав
12–13.08	17–18	Р. Чарыш — пос. Красный Партизан	60	7.20	сплав
14–17.08	19–22	Пос. Красный Партизан — ст. Пospelиха Ст. Пospelиха — г. Омск — Москва			автомобиль поезд

* Хронометраж не велся по причине выхода из строя водонепроницаемых часов.

ИТОГО активными способами передвижения: сплав 147 км
пешком 59 км

4. Лоция и техническое описание маршрута

4.1. Пешая часть. Р. Кумир

Пешая часть начинается от моста дороги Усть-Кан — Коргон, расположенного в 2 км выше д. Усть-Кумир по течению р. Чарыш. От этого моста по правому (орографически) берегу р. Кумир начинается лесная дорога, идущая вдоль реки до так называемого Ипатовского моста. Дорога хорошая и весьма оживленная — пешие, конные путники, мотоциклисты, трактора. Хорошие стоянки есть во многих местах.

Через 35 мин. ходу дорога выходит к пор. Малый, у дороги стоит квартальный столб, начинается небольшая котловина. Еще через 15 мин. с высокой террасы видны 2 избы на левом берегу. Через 10 мин. виден Большой порог, но сверху и издалека. Еще через 25 мин. дорога проходит над пор. Девичий, через 10 мин. выходит к р. Миндой. На ручье стоит пасека.

Через 45 мин. после р. Миндой дорога пересекает р. Осиновка. Перед ней дорога забирает круто влево и вверх, а справа под обрывом шумит река; складывается впечатление, что проскочил поворот и уходишь вверх по долине р. Осиновки, но это не так. По р. Осиновка также есть дорога, но она полузаброшенная. У реки стоит квартальный столб "17".

Через 5 мин. после р. Осиновка влево отходит еще одна дорога еще выше по склону. Еще через 20 мин. дорога спускается к реке в районе шиверы 8 и проходит вдоль воды под красивыми скальными стенками. Через 20 мин. — дом на большой поляне. (У Боброва его положение указано неверно.) Отсюда уже виден мост, до которого остается еще 10 мин. ходу. В конце поляны дорога поднимается на склон и там от нее вправо отходит полузаброшенная дорога, превратившаяся в конную тропу. Она и выходит к мосту. По самому берегу есть только плохая пешеходная тропа, которая потом все равно поднимается к основной.

Через 35 мин. хода от моста тропа пересекает сухое русло ручья Широкий Лог, еще через 7 мин. выходит к реке. Еще через 30 мин. — р. Подъемный, пасека. Далее тропа огибает слева отрог борта долины; ходить правее и подниматься на него, как рекомендует лоция Боброва, не следует.

Через 20 мин. тропа выходит к сухой протоке. Столб "22". Далее тропа идет мимо бома вдоль уреза воды. После бома тропа рассыпается по густому тонкоствольному ельнику, и легко потерять главную. Это здесь надо идти по правой (по ходу) тропе!

Через 25 мин. большая поляна, тропа идет по правой ее стороне, под склоном, затем начинает подниматься высоко на склон. Еще через 25 мин. развилка. Правая тропа уходит чуть вверх в долину р. Щебнюхи, левая круто спускается к мостику через нее в 100 м. от устья (еще 7 мин. ходу).

На р. Щебнюха был поставлен базовый лагерь. Дальнейший путь был пройден только с каяками (в разобранном состоянии), сплавным снаряжением и обедом, поэтому скорость движения увеличилась.

От р. Щебнюха 35 мин. ходу до р. М. Осадина и еще 20 мин. до р. Б. Осадина. После нее через 7 мин. тропа выходит к пасеке, еще через 7 мин. — к пор. Красноярка. Через 15 мин. после него — пор. Тормоз, еще через 15 мин. — р. Сахаров. Для сборки судов было выбрано место через 5 мин. после этого ручья, выше шиверы 2.

4.2. Водная часть. Р. Кумир — р. Чарыш

Высокая вода.

Нумерация препятствий по отчету Боброва [4].

2. Шивера в правой протоке у галечного острова.
3. Шивера в левой протоке у галечного острова.
4. Пор. Тормоз. Расположен примерно через 80 м после шиверы 3, на прямом участке реки, с наплыва видна скальная стенка левого берега в самом пороге. Вдоль скального левого берега идет горка с тремя сливами, из которых только последний достигает 1 м. В правой части русла проходы между крупных плит. Общий перепад около 1,5 м.
5. Пор. Красноярка*. Расположен примерно через 400 м после пор. Тормоз. По структуре и ориентирам аналогичен ему, но существенно мощнее. Общий перепад около 2,2 м. Около скального выхода левого берега каскад сливов, последний из которых имеет высоту около 1,5 м и завершается бочкой 1,2 м сложной структуры. [Указанные вертикальные размеры сейчас внушают изрядное сомнение, но я больше доверяю бумаге, чем своей памяти. — прим. 2001 г.]
6. Пор. Медвежий. Однозначно не идентифицировали. Либо это шивера за левым поворотом сразу после устья р. Красноярка, в начале которой посередине русла лежит камень, похожий на медведя. Либо это следующее за ней препятствие: галечный остров, в основной правой протоке валы и бочки до 0,8 м, левая протока также проходима.
7. Пор. Косой. Расположен за устьем р. Березового, на левом повороте. Крупные обливные камни, сливы 0,6–0,8 м, валы и бочки до 0,8 м.
8. Шивера перед устьем р. Осиновка. Правый борт долины — скальная стенка, под ней идет дорога. валы, бочки до 0,6 м.
9. Длинная шивера, начинается от устья р. Осиновка. Слалом между обливных камней, валы и бочки до 0,8 м. За ней серия более коротких шивер аналогичного характера.
10. Порог в устье р. Миндой. Ориентиры: на крутом левом повороте перед устьем (оно видно с поворота) слева скальный выход, а в центре русла — останец в виде тумбы высотой около 4 м. Ниже него остров с кустами, правая протока забита камнями, в середине ее впадает р. Миндой. В левой протоке несильные прижимы к "тумбе" и к крупному камню на выходе, валы до 1,2 м. Далее справа отмель, а над ней начинается терраса с хорошими стоянками. Разведка по правому берегу.
11. Пор. Миндойский. Расположен за правым поворотом после пор. 10. На входе крупные камни. Большая галечная отмель, основная протока правая, в ней на выходе слив 0,8 м с бочкой, слева чистый проход, справа прижим к скальному выходу. Левая протока маловодная, заканчивается крутым сливом с зубьями. Обработка порога по правому берегу. После порога правый поворот, сразу за поворотом чалка к правому берегу для обработки пор. 12 Девичий. Далее правый берег крутой, скальный, подняться сложно.
12. Пор. Девичий*. Ориентиры: за левым поворотом видны стенки каньона, начинается разгонная шивера. После нее, непосредственно на входе в каньон, слив 1,2 м, справа чистый проход. Через 80 м второй главный слив высотой 1,2 м, образованный острыми каменными зубьями, справа есть проход. Через 80 м после него — третий слив 1,0 м, справа также есть хороший проход, но далее сложное турбулентное течение стабильно стремится развернуть каяк, и в этом случае последние валы приходится идти кормой. За всеми сливами бочки около 1,0 м, между сливами валы, бочки до 0,8 м. Через 50 м после третьего слива река успокаивается, справа большое улово. Ввиду каньонного характера состояние и проходимость порога, очевидно, сильно зависят от уровня воды.

После пор. 12 следуют две короткие мощные шиверы, за ними несколько простых.

13. Пор. Большой**. Ориентиры: на крутом левом повороте мощная шивера-горка, под стенкой левого берега начинается осыпь, справа крупные камни. От поворота до входа в по-

рог около 70 м. Первый слив простой, высотой около 0,7 м, с бочкой 0,6 м. Через 25 м после него — основная ступень: русло перегорожено скальным выходом, под левой стенкой водопадный лоток шириной 1–1,5 м, в котором лежат несколько камней-затычек; справа в него впадают еще несколько струй. Общий перепад 3,5 м на расстоянии 8–10 м. Порог является негабаритным даже для каяка. Обнос по скальным плитам справа.

14. Пор. Малый*. Ориентиры: правый поворот, у левого берега округлая глыба высотой около 3 м, за ней впадает р. Кириллов; далее видны скальные выходы с обоих берегов, сжимающие русло. На входе в каньон слив 1 м с бочкой 0,8 м. Через 30 м еще один слив 0,8 м с бочкой 0,7 м и левый поворот. За поворотом мелководная гряда камней, проход слева.

Далее до устья р. Кумир несколько простых шивер.

На р. Чарыш от устья р. Кумир до устья р. Коргон разбои, перекаты, нависающие деревья, простые шиверы. До устья р. Коргон около 4 часов сплава. Вопреки карте из отчета Боброва, р. Коргон впадает практически на окраине одноименного поселка, напротив скальной стенки правого берега. Его широкая долина хорошо идентифицируется с наплыва. Другой ориентир — характерная излучина выше по течению. При слиянии быстрая вода Коргона врезается узкой мощной струей в медленную воду Чарыша и образует зону турбулентных явлений — воронок и т.п. — распространяющуюся почти на половину русла. Возле устья большая поляна, местные жители относятся индифферентно.

4.3. Пешая часть. Р. Коргон.

От д. Усть-Коргон дорога вверх по Чарышу идет вдоль болотистой дельты р. Коргон, заросшей густым кустарником. Справа вдоль дороги тянется поле, огороженное высоким сетчатым забором от скотины. Через 30 мин. хода — левый поворот, мостик через протоку, затем мост через основное русло р. Коргон. Ходить через него не надо. Примерно за 150 м до поворота в заборе имеются ворота, и от них начинается грунтовая дорога. Дорога идет по лугам вглубь долины р. Коргон, немного срезая излучину. Издалека хорошо виден небольшой холмик в глубине долины, чуть левее него находится основной (верхний) брод. До него 45 мин. ходу. Дорога пересекает реку поперек, а пешие путники переходят ее левее (ниже по течению), наискось по широкому мелкому перекату, откуда и название — "косяной брод". Ниже по течению должен быть еще один брод, но его мы не заметили. В любом случае, он более сложный и для пешего непроходимый.

Через 15 мин. хода по правому (орографически) берегу р. Коргон дорогу пересекает ЛЭП, после нее большая поляна, справа избушка. Через 15 мин. дорогу пересекает ручей, еще через 25 мин. — крупный правый приток.

Через 35 мин. после притока от дороги отходит тропа. Дорога в этом месте уходит вправо и через 500 м выходит к реке на поляну у пор. 16 Абзац. Вероятно, она продолжается некоторое время вдоль уреза воды или прямо по руслу и была залита из-за высокого уровня воды, а может быть, мы ее просто не заметили, да и не особо искали, положившись на имевшееся описание тропы. Позже, перед Чертовым мостом, тропа неожиданно снова превратилась в отрезок лесной дороги, который наверняка был продолжением прежней. Тропа же, как это обычно бывает в таких случаях, круто поднимается на склон, обходя обрывистый берег поверху. Через 5 мин. она выходит на поляну, на противоположном берегу виден водопадный ручей. Дождь, тропа грязная, скользкая, поэтому скорость движения на этом и следующем участках ниже средней. Чередуются крутые спуски и подъемы. Через 45 мин. ходу от начала тропы виден Чертов Мост — пешеходный мост из железной фермы. Еще через 5 мин. — развилка троп: одна идет вдоль склона в долину р. Малый Коргон (Коргончик), другая спускается к мосту и через 5 мин. подходит к нему. Место для стоянки у моста можно найти только для очень маленькой группы.

За мостом тропа снова круто поднимается вверх. Через 25 мин. спускается и обходит понизу небольшой бом. Еще через 25 мин. снова спускается на террасу, где можно встать на ночевку. Далее она снова идет высоко по склону, лишь изредка подходя к реке. Через 55 мин.

спускается с осыпи на береговую террасу и вскоре проходит мимо пор. 10, затем постепенно отходит от реки, срезая излучину. Еще через 35 мин. избушка, после нее тропа обходит поверху небольшой обрывчик; за ним хорошая стоянка.

После стоянки через 10 мин. ходу небольшой ручей, еще через 5 мин. крупный приток р. Еловка с остатками мостика, еще через 5 мин. — устье р. Антонов Коргон, через 10 мин. после него пасека.

За пасекой тропа раздваивается. Основная левая спускается к броду, срезая излучину реки, но из-за высокой воды пасечник не рекомендовал по ней ходить. Правая тропа через 15 мин. поднимается на склон и еще через 15 мин. спускается к реке; здесь к ней возвращается левая тропа после второго брода. Через 5 мин. ручей, еще через 20 мин. заброшенная пасека. За ней через 30 мин. тропа выходит к пор. 9 Аврора. У порога хорошая стоянка, но с неудобным крутым спуском к воде.

От пор. Аврора 20 мин. хода до следующего пор. 8 Спартак и еще 5 мин до стандартной стоянки над пор. 7 Вираж. Мы же выбрали для базового лагеря место еще на 5 мин. дальше, за следующей осыпью. Есть также стоянки ниже пор. Спартак, в месте, где тропа выходит из леса на осыпь.

Заключительная часть пути была пройдена только с судами в собранном состоянии и сплавным снаряжением, но по тяжелой грязной тропе под дождем, поэтому скорость движения близка к средней. Через 5 мин. еще одна хорошая стоянка. Еще через 5 мин. ручей, поле него через 7 мин. пасека, еще через 8 мин. крупный ручей с остатками моста, тропа выходит на берег возле, по-видимому, пор. 4. Через 10 мин. ручей, еще через 10 мин. тропа начинает подниматься на склон, срезая излучину. Через 12 мин. с верхней точки видны долины Прямого и Горелого Коргонов, через 100 м ручей. Через 15 мин. тропа спускается к пасеке на Горелом Коргоне в 200 м выше стрелки.

4.4. Водная часть. Р. Коргон — р. Чарыш

Высокая вода.

Нумерация препятствий по отчету Боброва [4].

На р. Горелый Коргон встретилось единственное препятствие — бревно.

1. Пор. Кофейный. Начинается шиверой в 100 м ниже слияния Горелого и Прямого Коргонов, затем прижим к скальному выходу левого берега и слив 1 м.

2–5. После пор. 1 начинается практически непрерывная густая крутопадающая шивера, разделение ее на отдельные препятствия весьма условно. Имеется 2 пары островов, соответствующих описанию пор. 3–4 в лоции Боброва.

6. Сужение русла, справа скальная стенка, под ней три слива по 0,6–1,0 м.

7. Пор. Вираж. Ориентиры: остров, почти вся река в правой протоке, левая мелкая; за островом у левого берега несколько крупных камней. В пороге несколько сливов по 0,6–0,9 м, ориентированных наискось поочередно слева направо и справа налево. За порогом 50 м быстрое течение, одиночный слив 0,5 м и 30 м быстрого течения до пор. 8 Спартак.

8. Пор. Спартак. Слив высотой около 2,5 м под углом около 45°. Через 7 м после слива в реку выдается скальный выступ левого берега, предназначенный, безусловно, для того, чтобы поставить на него штатив с фотокамерой. От выступа образуется мощный отбойный вал. Бочка за сливом поверхностная, мягкая, проходится легко. В целом это простой, безопасный и фотогеничный учебный водопад — за исключением, очевидно, случая очень высокой воды, когда бочка за сливом объединяется с отбойным валом в одну мощную и опасную турбулентную структуру.

Между пор. 8 и 9 несколько шивер.

9. Пор. Аврора. Ориентиры: ручей справа, затем левый поворот со стенкой слева. Порог начинается аналогично предыдущим шиверам, но на выходе двухступенчатый слив общей высотой 1 м и утес характерной формы — в виде таранного носа боевых кораблей конца XIX века. От утеса образуется достаточно мощный отбойный вал.

Далее до устья Антонова Коргона каскад крутопадающих шивер, разделенных короткими плесами. Этот участок называется "кривуны". От Антонова Коргона до пор. 10 — простые шиверы. Антонов Коргон добавляет, по глазомерной оценке, 10–12 м³/с (к имеющимся 18–20 м³/с) и выглядит вполне сплавной речкой.

10. Порог. Ориентиры: широкий левый поворот с обрывистым правым берегом; в конце его — водопадный ручей справа; далее длинный лесистый остров, левая протока очень маленькая. Порог начинается за ухвостьем острова. Две ступени сливов по 1,0 м, разделенные 100 м простого быстротока с валами и бочками до 0,7 м.

После пор. 10 несколько длинных шивер, как правило, со сливом 0,5–0,7 м в конце. Долина постепенно сужается, но стоянки пока есть.

11. Порог. Начинается от второго правого поворота после пор. 10. По структуре аналогичен предыдущим шиверам, но длиннее и круче. С наплыва виден значительный перепад уровня. На выходе 2 слива.

12. Порог. От предыдущего препятствия отделен плесом около 100 м. Сужение русла, крупные камни, выход не виден. Справа галечная отмель. Правый, затем левый повороты струи, в первой трети посередине струи округлый камень, на который легко посадить катамаран. На выходе 2 слива с интервалом 20 м. рекомендуется просмотр по правому берегу на предмет наличия застрявших бревен.

Далее скальная стенка по правому берегу, левый поворот, шивера на прямом участке с 2 сливами по 0,7 м в середине и на выходе. За шиверой плес, впереди виден левый поворот со скальной стенкой справа.

13. Пор. Ступенька. Одиночный слив 1,2 м через все русло, водопадного типа, с жесткой бочкой. Просмотр по левому берегу.

Далее левый поворот со слабым прижимом, плес 30 м, шивера 150 м на прямом участке, плес 80 м. После него — ключевое место пор. 14 Разиня; разиня тот, кто пометил его начало от поворота, вынудив последующие группы совершать абсолютно бесполезный длинный просмотр.

14. Пор. Разиня. Поворот русла вокруг осыпи правого берега, в русле крупные камни со сливами между ними. Просмотр по левому берегу.

Далее до устья р. Коргончик мощная шивера с плохо читаемой линией движения. От р. Коргончик до Чертова моста отдельные камни, валы, бочки до 0,5 м. От моста снова начинается шивера, проход ближе к левому берегу — до следующего правого поворота.

15. Пор. Сюрприз. Начинается от правого поворота. Остров, левая протока маловодная, в правой начинается шивера — не сложнее и не проще предыдущих. За островом несколько крупных камней и сложный, но чистый слив в косых воротах справа налево. Далее расширение русла, беспорядочные камни. Рекомендуется идти до конца острова сходу, посмотреть косою слив по правому берегу, а после прохождения зачалиться слева.

После расширения струя собирается снова ближе к правому берегу. Впереди справа виден бом. Валы до 0,8 м. За 20 м до бома у левого берега крупный обломок скалы, на траверзе которого неожиданно обнаруживается слив 1 м с пологим языком ближе к левому берегу. Далее плес с отдельными камнями, валами и бочками. Слева полка, удобная для стоянки. До пор. 16 участок простых шивер.

16. Пор. Абзац. Начинается за левым поворотом. Две протоки, правая маловодная, левая основная. Сложен и опасен для катамаранов благодаря нескольким крупным камням, удачно расставленным в узком основном проходе. Каяк их легко обходит. Сливы до 0,6 м, на выходе

чистые валы до 0,8 м. За порогом справа обжитая стоянка, вероятно, часто посещаемая как туристами, так и местными рыбаками. От стоянки уходит вниз заброшенная дорога. Слева впадает водопадный приток.

Далее до самого устья простые шиверы, разбои, перекаты. Долина расширяется. Достоин упоминания лишь красивый бифуркационный прижим в самом начале Горячей горы (высокая скальная стенка по правому берегу) в 1 км выше моста.

На р. Чарыш после д. Усть-Коргон разбои, перекаты, простые шиверы. Пара мест с валами до 1 м, которые при желании легко обходятся. Ходовое время до моста в пос. Красный Партизан (фактически слившегося с пос. Чарышское) 7.20.

5. Транспорт

Перелет Москва — Барнаул производился ночным рейсом Аэрофлота из аэропорта Внуково. Ныне этот рейс, унаследованный авиакомпанией "Сибирь", выполняется ежедневно примерно в то же время и весьма стабильно.

Г. Барнаул связан с г. Бийском железнодорожным и хорошо развитым автомобильным сообщением.

От г. Бийска до пос. Усть-Кан можно добираться двумя путями. Первый — это Чуйский тракт, живописный, асфальтированный, хорошо знакомый туристам, и далее Урскульский тракт. Вторая дорога проходит по северным предгорьям Алтая, в частности, мимо известной р. Песчаная, через с. Солонешное, Топольное, до поворота на с. Степное (конечный пункт автобусного маршрута из г. Бийска), далее попутными машинами. Она короче, но большей частью грейдерная, а движение по ней значительно менее интенсивное. Особенно плох и малопосещаем грунтовый участок между поворотом с дороги Топольное — Степное и с. Черный Ануй, через границу двух районов.

Поскольку в начале 90-х годов XX в. на Чуйском тракте были нередки инциденты между местными жителями и туристами, доходившие, по непроверенным сведениям, до целенаправленной охоты первых на вторых (упоминался, в частности, Онгудайский район), а группа была малочисленна, то был выбран второй вариант. От г. Бийска до поворота на с. Степное группа добиралась рейсовым автобусом ПАЗ, ехали около 4 часов. Километраж по этой дороге, приведенный в отчете Боброва, несколько преувеличен, так, до с. Солонешное 140 км, а не 180. Развилка находится в нескольких километрах за с. Топольное, в ненаселенном месте, так что местные жители не докучали. В районе развилки есть несколько стоянок на ручьях, пересекающих дорогу до и после нее.

Наутро по дороге было довольно оживленное движение в районе 7–9 часов утра, однако из-за долгих сборов в первый походный день после предыдущей бессонной ночи воспользоваться этими машинами в любом случае не было возможности. После этого дорога опустела, и следующей машины (ГАЗ-53) на Черный Ануй пришлось ждать до 14 часов. Водители — алтайцы — запросили бутылку вина, которая и была немедленно куплена в местном сельпо. Машина неторопливо, с остановками у магазинов и других святых мест, шла до пос. Яконур. Перед поселком обогнали ЗИЛ-157, в котором водители опознали, по ведомым им приметам, машину из долины Чарыша. Так оно и оказалось, и пересев на него, группа к 22 часам была в начальную точку маршрута — к мосту через р. Кумир.

В верхней части долины р. Чарыш имеется одна дорога Усть-Кан — Усть-Коргон, по которой 1 раз в день ходил местный автобус на шасси грузовика: отправление из Усть-Коргона около 10 часов, обратно около 14 часов. Весь остальной имеющийся автомобильный и гужевой транспорт был занят на сенокосе, и местные жители, при всем их радушном отношении к туристам, отнюдь не изъявляли желания отвлекать его на всякие пустяки. Поэтому рассчитывать на него нельзя. (Хотя, согласно [9], за истекшие годы рыночные отношения успели проникнуть и в эти места). При организации подъездов следует договариваться о доставке непосредственно в максимально достижимую точку на первой реке (например, до Ипатовского моста на р. Кумир, с заездом в д. Усть-Кумир или на пасеку на р. Миндой для оставления заброски). При планировании последующих участков маршрута следует допускать вероятность передвижения пешим ходом даже при наличии дорог.

Ниже д. Усть-Коргон, через границу районов, дорога если и существует, то лишь номинально — по крайней мере, летом она непроходима даже для полноприводных машин типа "Урал". От пос. Сентелек начинается дорога в пос. Чарышское, но она проходит в стороне от реки. Ниже пос. Чарышское дороги также проходят, в основном, далеко от реки, лишь изредка пересекая ее или подходя тупиковыми ответвлениями к прибрежным деревням.

Отъезд из с. Чарышское оказался непростой задачей, поскольку из-за дефицита бензина

все автомобильное движение оказалось сведено к минимуму. Благодаря удачному расположению созвездий удалось, однако, довольно быстро оказаться на пути местного жителя на "Ниве", ехавшего по неотложным делам на ст. Поспелиха. Езда заняла несколько часов, преимущественно по грейдерным дорогам.

Через ст. Поспелиха проходит единственный прямой московский поезд Лениногорск — Москва. Билетов на него взять не удалось. Кроме того, движение по Туркестано-Сибирской железной дороге летом 1992 было несколько дезорганизовано бурными геополитическими событиями на 1/6 части суши; многие поезда ходили только от пограничной станции Локоть, или не ходили вообще. Все местные поезда идут через г. Барнаул, куда и стремится большинство пассажиров. Однако при отсутствии заранее купленных обратных билетов более целесообразно направляться в Новосибирск или на другие станции Транссибирской железной дороги, где в конце лета всегда есть возможность сесть на один из многочисленных проходящих поездов. Выехали поездом Рубцовск — Омск, в Омске пересели на ближайший московский поезд.

На всем Алтае существует развитая сеть регулярного автобусного сообщения, однако за давностью лет подробные расписания уже не представляют интереса. Кроме того, к настоящему времени в регионе сложилась развитая индустрия легкового, грузового и внедорожного извоза, в том числе ориентированная на обслуживание туристов. Более детальные сведения и рекомендации о современном положении дел приведены в отчете [10].

6. Местное население

Население верхней части долины р. Чарыш, в которой проходит основная часть маршрута — чисто русское, сохранившее патриархальный уклад жизни и характерный говор. (Исключениями являются, возможно, большой поселок Усть-Кан со смешанным населением и окрестности д. Сентелек.) Занимается традиционными видами сельскохозяйственной деятельности — земледелием, овощеводством, скотоводством; кроме того, значительную роль играют охота, пчеловодство, рыбалка и собирательство, практикуемые именно в долинах притоков и на окружающих хребтах. Долины и окружающие хребты опутаны густой сетью конных троп, на которых часто можно встретить рыбаков и охотников; много пасек, охотничьих избушек, и т.п.

К туристам в 1992 г. местные жители относились весьма радушно, хотя и с некоторой ноткой неодобрения — естественной для людей, добывающих хлеб в поте лица своего, по отношению к праздным городским бездельникам. К сожалению, за последние годы ситуация, по-видимому, перевернулась в худшую сторону и уже отмечались случаи кражи вещей у туристов [9].

Дорога к началу маршрута проходит через районы с алтайским и смешанным населением. В этих районах неоднократно отмечались различные инциденты между местным населением и туристами — вымогательства спирта, денег и т.п. Одна из последующих групп (1993 или 1994 г.), потеряв в темное время суток дорогу в пос. Черный Ануй, постучалась в ближайший дом, спрашивая, где выезд из поселка; ответом были выстрелы вверх голов.

Отношения между алтайцами и русскими можно было охарактеризовать как напряженные. Так, по словам русских водителей второй машины, алтайцы не подвозили русских, и то, что водители первой машины — алтайцы — согласились подвезти нас, вызвало у них немалое удивление.

В нижней части долины р. Чарыш, в предгорьях, население также русское. В 1992 году заметную часть населения составляли немцы, проживавшие здесь компактными поселками со времен императрицы Екатерины II. Однако в последующие годы значительная их часть предпочла эмигрировать на историческую родину, поэтому ныне доля немецкого населения, очевидно, сильно уменьшилась.

7. Обеспечение безопасности

При сплаве, разведке и страховке все участники находились в касках и спасжилетах.

Пор. Большой (р. Кумир) обнесен по причине габаритного непрохода.

Участницей Валяевой обнесены пор. Красноярка, Девичий (р. Кумир), Вираз, Спартак, Сюрприз (р. Коргон). При прохождении указанных порогов использовалась страховка с берега спасконцом.

При прохождении маршрута имело место 4 оверкиля, из которых 1 был ликвидирован с помощью активной страховки с воды, 3 — самостраховкой при помощи эскимосского переворота.

8. Метеоусловия

Лето 1992 г. на северо-западном Алтае было аномально дождливым, что обусловило высокий уровень воды в реках. При этом в широкой, прогреваемой солнцем долине р. Чарыш преобладала ясная или переменная погода, с дневной температурой 22–25°C. В долинах притоков наблюдалась, в основном, неустойчивая, пасмурная погода, с обильными затяжными дождями, температурой 18–20°C, при прояснениях — до 25°C. Из-за дождей группа была вынуждена предпринять несколько незапланированных дневок и полудневок. Накопленное отставание от запланированного графика было одной из причин, побудивших группу отказаться от прохождения р. Иня.

9. Материальное обеспечение похода

Специальное снаряжение			
Групповое		Личное	
Наименование	Кол-во	Наименование	Кол-во
Весла запасные	1 шт.	Каяк каркасно-поддувной	1 шт.
Спасконцы	1 шт.	Весло	1 шт.
		Юбка	1 шт.
		Каска	1 шт.
		Спасжилет 16–20 л.	1 шт.
		Гидрокостюм	1 шт.
		Штаны защитные	1 шт.
		Кеды сплавные	1 пара
		Гермоупаковки	1 компл.

Для совершения путешествия использовались 4-баллонные каркасно-поддувные каяки оригинальной конструкции. Каяк №1 имел традиционную для второй половины 80-х гг. XX века плоскую форму, длину 380 см, острый борт на большей части длины корпуса, и отличался от классической «тушинской ТВТ-шной» конструкции Ефроймовича-Хазановского лишь немного более полными обводами и поднятым на 1–2 см в средней части мидельвейсом. По характеру обводов он сохранял некоторую аналогию с первоисточником — популярным слаломным каяком Prijon 80. Из 6 шпангоутов 4 были крестообразными, что усложняло погрузку багажа. Подробнее о специфических методах погрузки багажа см. [2].

Каяк №2 был разработан специально для данного путешествия с учетом проявившихся в то время тенденций в конструировании и применении туристских каяков, а также габаритов конкретного участника. При длине 330 см и ширине 57 см он имел полные обводы, гладкое сопряжение деки и днища с общей вертикальной касательной в точке прилегания к привальному брусу, и 4 фигурных шпангоута. По характеру обводов он был наиболее близок, если говорить о широко известных моделях, к лодке Prijon Canyon, однако отличался от нее меньшей шириной и высотой. Кроме того, на данном каяке была впервые реализована конструкция бедренных упоров в виде "крылышек", описанная в [2].

Поскольку за давностью лет как сами лодки, так и их чертежи ныне утрачены, привести их более детальные характеристики (в частности, объем) не представляется возможным. Дальнейшей и последней стадией развития этой конструкции стал походный 4-баллонный каяк, описанный в [12].

Прочее используемое снаряжение было стандартным и в комментариях не нуждается.

10. Смета похода

(в ценах 1992 г.)

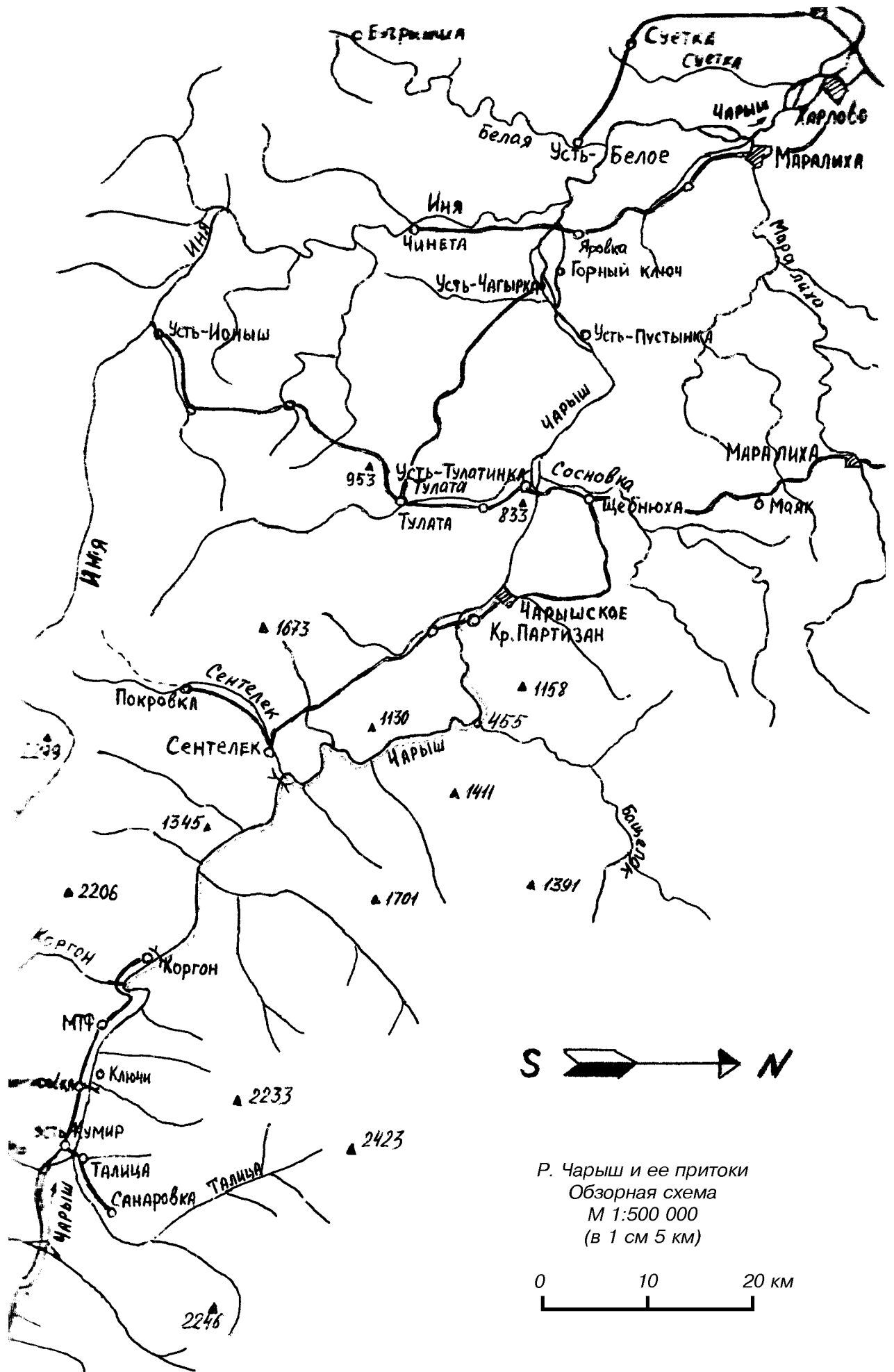
Наименование расходов	На 1 чел.	На группу в 2 чел.
Авиабилеты Москва – Барнаул доплата за багаж	756 руб. 140 руб.	1512 руб. 280 руб.
Местный транспорт г. Барнаул — р. Кумир с. Чарышское — ст. Пospelиха	110 руб. 30 руб.	220 руб. 60 руб.
Ж/д билеты ст. Пospelиха — г. Омск г. Омск — Москва	117 руб. 327 руб.	234 руб. 654 руб.
Продукты питания	1200 руб.	2400 руб.
ИТОГО	2680 руб.	5360 руб.

Выводы и рекомендации

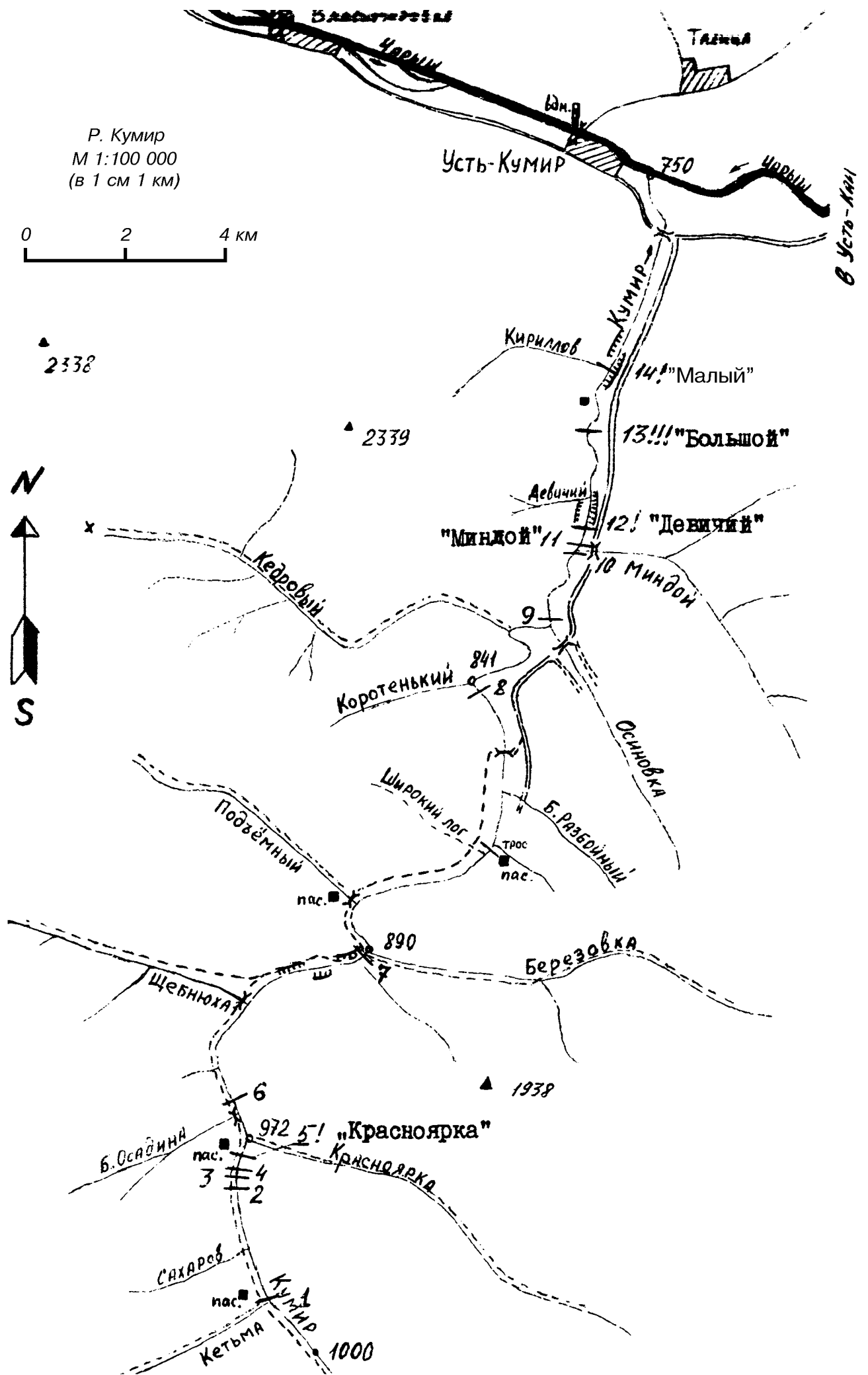
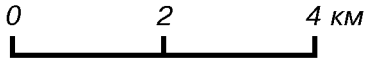
1. Маршрут по рр. Кумир, Коргон, Чарыш имеет умеренную сложность, проходит в живописной местности и может быть рекомендован каякерам, не имеющим опыта больших походов.
2. Общая схема построения маршрута обладает как достоинствами, так и недостатками, и в целом допускает использование любых типов каяков и каноэ, включая неразборные полиэтиленовые.
3. Из-за малого расхода реки Кумир, Коргон не представляют спортивного интереса для крупногабаритных судов. В то же время некоторые пороги весьма опасны для них. Сплав по р. Чарыш не представляет спортивного интереса ни для каких судов.
4. Описанное сочетание рек Кумир — Чарыш — Коргон — Чарыш представляет собой вполне законченный маршрут для летнего путешествия продолжительностью 2–2,5 недели (не считая дороги поездом от Москвы до Барнаула и обратно). Маршрут может быть продлен за счет включения в него р. Иня. Другой весьма логичный вариант продолжения маршрута — возвращение из д. Усть-Коргон местным автобусом в пос. Усть-Кан и далее до пос. Усть-Кокса или (желательно) Катанда и сплав по средней и нижней части р. Катунь (1–1,5 недели). Мощная, но примитивная вода Катунь уместно дополняет миниатюрные, требующие точной работы препятствия Кумира и Коргона.
5. Каячная группа численностью 2 чел. представляет собой вполне дееспособную единицу и в целом обладает достаточными ресурсами для прохождения маршрутов данного и несколько более высокого уровня сложности и продолжительности. Малая численность участников вынуждает жертвовать лишь второстепенными функциями, такими как кинофото-съемка.

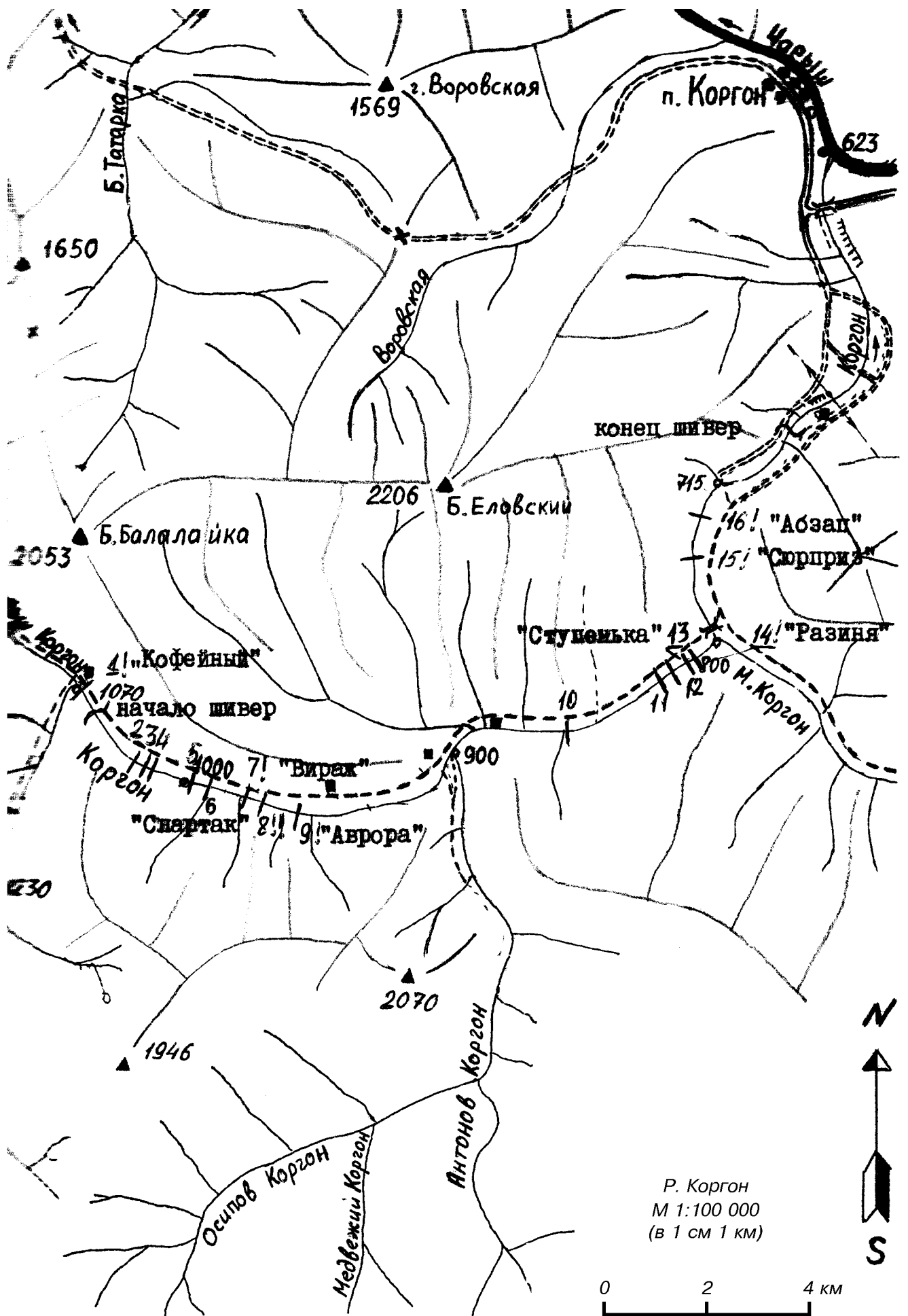
Литература

1. *Юрин В.Е.* Курчум — Кальджир. М., 1991. Библ. МГЦТК, №5359.
<http://lib.ru/TURIZM/iourine/kaldzhir/index.htm>
2. *Юрин В.Е.* Сольфеджио белой воды. М., Восточная Книжная Компания, 1997.
<http://lib.ru/TURIZM/iourine/index.htm>, <http://www.ruslan-com.ru/~iourine/pdf.htm>
3. *Заикин Ю.Л.* Коргон — Иня — Чарыш. Кемерово, 1980. Библ. МГЦТК, №4263.
4. *Бобров А.В.* Кумир — Коргон. М., 1991. Библ. МГЦТК, №5360.
5. *Бобров А.В.* Иня. М., 1989. Библ. МГЦТК, №5294.
6. *Лурье В.А.* Коргон — Иня — Чарыш. М., 1996. Библ. МГЦТК, №5458.
7. *Ульянов С.А.* По левым притокам Чарыша (Кумир, Коргон, Иня, Белая). Новосибирск, 1983. Библ. МГЦТК, №4452.
8. *Говор В.В.* По левым притокам Чарыша. "Ветер Странствий" №21. М. ФиС, 1986.
9. *Томин А.М.* Кумир, Коргон. Самара, 1999. <http://alxt.da.ru/rivers/КК99/>,
<http://lib.ru/TURIZM/kumir2.txt>
10. *Юрин В.Е.* Вокруг да около Катуня. М., 2000. Библ. МГЦТК, №5718.
<http://lib.ru/TURIZM/iourine/altai2k/index.htm>
11. *Юрин В.Е.* Забытый угол Алтая. "Спортивный туризм", №3, 1995.
<http://lib.ru/TURIZM/charysh.txt>
12. *Юрин В.Е.* Походный 4-х баллонный каяк. <http://lib.ru/TURIZM/knk4io.txt>

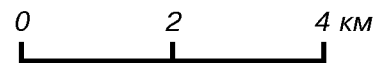


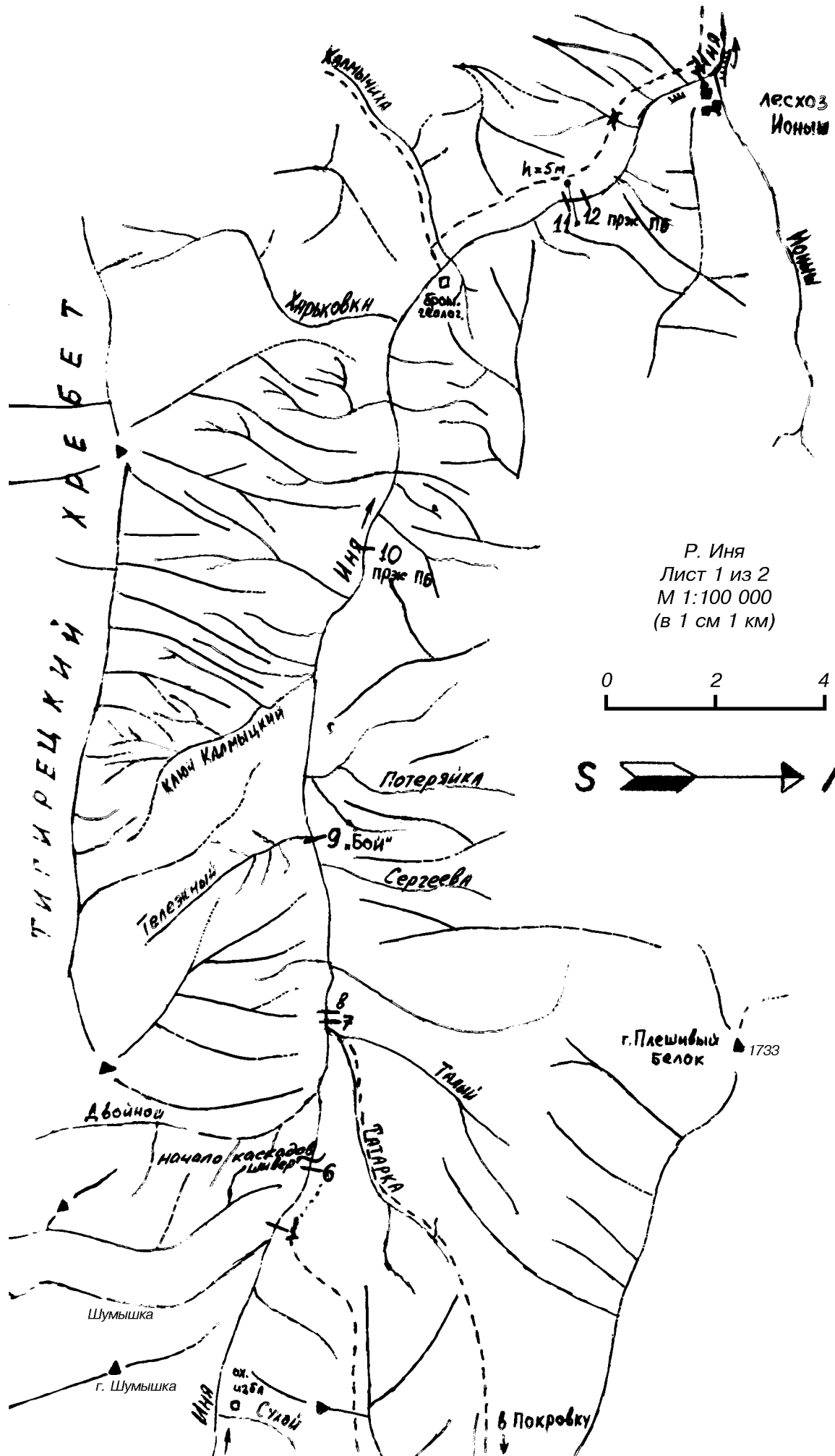
Р. Кумир
М 1:100 000
(в 1 см 1 км)





Р. Коргон
 М 1:100 000
 (в 1 см 1 км)





Р. Иня
 Лист 1 из 2
 М 1:100 000
 (в 1 см 1 км)

