

Полтавська обласна федерація спортивного туризму

(повна назва організації, що проводить похід)

ЗВІТ

про водний туристський
(вид туризму)

спортивний похід п'ятої категорії складності
(категорія складності прописом)

по республіці Дагестан (РФ), Північний Кавказ
(країна, географічний район)

здійснений з 16.08.09 р. по 02.09.09 р.
(повна дата початку походу) (повна дата закінчення походу)

Маршрутна книжка № 19-B(V)-2009

Керівник групи: Коротя В. М.
(прізвище та ініціали)

Адреса керівника: Полтавська обл.,
с. Супрунівка, вул. Нафтовиків 9, кв. 2

Маршрутно-кваліфікаційна комісія розглянула звіт і вважає, що похід може бути зарахований усім учасникам і керівнику _____ категорією складності.

штамп МКК

Голова МКК _____
(прізвище, ім'я, по-батькові)

“ ___ ” _____ 20__ р.

Звіт використовувати в _____

Зміст звіту

1. Довідкові дані про туристський спортивний похід	
1.1. Параметри походу	3
1.2. Зміни маршруту та їх причини	3
1.3. Інформація про склад групи	4
1.4. Місце знаходження звіту, наявність відеоматеріалів, електронної версії звіту	4
1.5. Якою МКК розглянутий похід	4
2. Організація туристського спортивного походу	
2.1. Загальна змістовна ідея походу, його особливості	5
2.2. Загальна характеристика району подорожі	6
2.3. Загальна характеристика маршруту	9
2.4. Варіанти під'їзду та від'їзду, обґрунтування точок початку та кінця маршруту	12
2.5. Аварійні виходи з маршруту і його запасні варіанти	14
3. Графік руху і технічний опис маршруту	
3.1. Графік руху	16
3.2. Технічний опис проходження маршруту	19
3.2.1. Сплав по р. Джурмут	19
3.2.2. Сплав по р. Аварське Койсу	20
3.2.3. Сплав по р. Андійське Койсу	25
4. Розрахунок категорії складності маршруту	33
5. Підсумки туристського спортивного походу, висновки та рекомендації	35
6. Додатки	
6.1. Особисте та колективного спорядження	36
6.2. Список продуктів і раціон харчування	39
6.3. Загальна вага продуктів і спорядження на групу	41
6.4. Кошторис затрат на похід	41
6.5. Список літератури та туристські звіти і інші джерела інформації	41
6.6. Характеристика особливостей матеріального забезпечення	42
7. Фотографії	43
8. Карти (схеми) маршруту	72

1. Довідкові дані про туристський спортивний похід

1.1. Параметри походу

З 16.08.2009 р. по 02.09.2009 р. групою туристів Полтавської обласної
(повна дата) (повна дата) (повна назва організації, що проводить похід)

федерації спортивного туризму (збірна Полтави, Харкова, Москви, Києва та Львова)

було пройдено водний (катамарани) похід п'ятої категорії складності,
(вид туризму) (прописом)

протяжністю 208 км за 16 ходових днів в районі Північного Кавказу
(район походу)

за маршрутом прикордонний пост за 2 км до пос. Тлярата - р. Джурмут - пос. Аниух -
(детальна нитка маршруту)

р. Аварське Койсу – пор. «Арочний мост» - пор. «Магарі» - пор. «Магомед Расул

(Черахській)» - пор. «Хородінській» - пор. «Албанській каскад» - пор. «Гостепреїмний» -

пор. «Рутлукській» - пор. «Бичкі-1» - пор. «Бичкі-2» - пор. «Старий мост» - пор.

«Красний мост» - пос. Карадах – прикордонний пост у гирлі р. Гакко - р. Андійське

Койсу - пор. №2 - пор. «Ечеда» - пор. «Хваршінглерській» - пор. «Сосіметрарській

каскад» - пор. «Тісскій» - пор. «Агвалі» - пор. «Предгімерсотлерській» - пор.

«Гімерсотлерській» - шивера «ГЕСовская» - пор. «Гігатлі» - пор. «Інхо» - пор. «Ігалі» -

гирло р. Енжерук (за 3 км до пор. «Сагрінская щель») - м. Махачкала

1.2. Зміни маршруту та їх причини

Маршрут був пройдений усіма учасниками групи по заявленому варіанту з наступними змінами:

1) відхилення графіка руху від запланованого на початку маршруту пов'язано з нестабільною внутрішньою ситуацією у Дагестані - по прибутті в Махачкалу група зіткнулася з небажанням, а можливо і побоюванням, власників попередньо замовленого транспорту їхати у вибрані нами гірські райони, внаслідок чого на маршрут група вийшла з одноденним запізненням;

2) у зв'язку з будівництвом біля селища Чалда Гоцатльської ГЕС і відсутністю можливості піднятися з 70-метрового каньйону перед греблею, яка у березні цього року перекрила річку (вода пропускається через труби), було прийнято рішення закінчити сплав по Аварському Койсу на 15 км вище запланованого - у пос. Карадах перед «Карадахським проривом» (6 к.с.), що в принципі дозволило групі наздогнати графік руху. На 5-кілометровій ділянці від пос. Чалда до устя Каракойсу на річці

значних перешкод, крім розбоїв, не має, а обнос всього каньйону, майданчика ГЕС, дробильно-бетонного заводу, містечка будівельників і т.п. міг би зайняти цілий день.

1.3. Інформація про склад групи

№ п/п	Прізвище, ім'я, по-батькові	Рік народження	Домашня адреса, телефон	Туристський досвід (К, У), район СП	Обов'язки в групі	Судно
1	Коротя Василь Миколайович	1966	Полтавська обл., с. Супрунівка, вул. Нафтовиків 9, кв. 2; тел.: 80955468166, 80637806070	р.р. Кутсайокі - Тумча (К-IV) р.р. Кубань - Б. Лаба - Беляя (У-V)	Керівник	К1 «Негіс-2»
2	Коротя Олексій Миколайович	1974	м. Полтава, вул. Степового фронту 9, кв. 23 тел.: 80955468168	р.р. Кубань - Б. Лаба - Беляя (У-V)	Скарбничий,	
3	Вінарський Михайло Миколайович	1973	м. Москва, Каширське шосе 5-1, кв. 65; тел.: +79260737108	р. Чуя (У-VI)	Реммайстер	К2 «Красноє солнішко»
4	Булка Роман Борисович	1990	м. Львів, вул. Богдана Хмельницького 275, кв. 69; тел.: 80931388143	р.р. Кубань - Аксаут - Б. Зеленчук (У-IV)	Фотограф	
5	Зубарев Євгеній Аркадійович	1954	м. Харків вул. 23 серпня 6, кв. 55; тел.: 80662053644	р.р. Акишма - Німан - Буряя (У-V)	Фотограф	К3 «Белрафт-4ТТ»
6	Сулим Ярослав Володимирович	1969	м. Харків, вул. Восна 3, кв. 4	р.р. Додот - Кара-Бурень - Уда (У-V)	Завгосп	
7	Мірошніченко Станіслав Іванович	1978	м. Київ, вул. Милославська 35, кв. 75; тел.: 80971566665	р.р. Б. Зеленчук - Аксаут - Б. Лаба (У-IV)	Лікар, літописець	
8	Собакар Ганна Анатоліївна	1980	м. Полтава, вул. Лесі Українки 4, кв. 54; тел.: 80506748145	р.р. Чорний Черемош - Прут (У-III)	Метеоролог, оператор	

1.4. Місце знаходження звіту, наявність відеоматеріалів, електронної версії звіту

Звіт і його електронна версія знаходяться в архіві Полтавської обласної федерації Федерації спортивного туризму України за адресою: м. Полтава вул. Гагаріна 10, кв. 1.

1.5. Якою МКК розглянутий похід

Похід розглянутий обласною маршрутно-кваліфікаційною комісією Полтавської обласної федерації спортивного туризму.

2. Організація туристського спортивного походу

2.1. Загальна змістовна ідея походу, його особливості

Учасники походу ставили перед собою наступні цілі та завдання:

- 1) підвищення рівня спортивної кваліфікації;
- 2) вдосконалення техніки та тактики проходження порожистих річок, а також особистої туристської майстерності;
- 3) підготовка до більш складних походів;
- 4) обмін досвідом зі спортсменами-туристами з інших регіонів;
- 5) розвідка (відомого своїми складними маршрутами у радянські часи, але забутого на 20 років) регіону з метою проведення в подальшому нових, більш змістовних та складних походів;
- 6) вивчення та ознайомлення з історією, географією, культурою та традиціями зовсім невідомого, як для учасників походу, так і для більшості сучасних українських туристів, регіону Північного Кавказу.

Сама ідея проведення водного спортивного туристського походу по Дагестану зі сплавом по Аварському та Андійському Койсу виникла ще минулої осені після нашої сумісної подорожі зі львівськими друзями по рікам Адигеї та Карачаєво-Черкесії. Тоді було запропоновано здійснити похід збірною групою туристів зі Львова та Полтави восени наступного року. Але протягом наступних 7 місяців ця ідея, то майже згасала (давалася ознаки і фінансова криза, і відсутність свіжої інформації про район подорожі, і недостатня кількість учасників готових їхати в неспокійний регіон), то відроджувалася з новою силою – особливо після появи на початку весни інформації про успішне відвідування групою рязанських туристів-водників у серпні 2008 року цього забутого на довгі роки (з кінця 80-х) регіону.

Остаточний перехід від слів (роздумів і вагань) до справи (розробки маршруту, визначення термінів, відбору учасників і т. п.) було здійснено після нашого випадкового знайомства під час весняного сплаву по р. Белая з головою Рязанської МКК - Якуніним В. В., який був керівником вищезгаданої рязанської групи. Він схвалив і підтримав наше бажання відвідати цей цікавий і самобутній, але все ще політично нестабільний регіон. У процесі подальшого знайомства та листування з рязанськими туристами, які в липні вже цього року в кількості 35 чоловік планували пройти Казикумухське Койсу, ми отримали багато корисної інформації: звіт їхньої подорожі,

інформацію про джерело звітів 80-х років по цим річкам, а також відомості про можливість транспортного закидання. Між іншим, рязанський похід по р.р. Аварське та Андійське Койсу зайняв 2-ге місце у Чемпіонаті Росії серед маршрутів 6 к.с.

Неостанню роль у виборі даного маршруту зіграли наступні обставини:

- 1) відносно легкий і швидкий (не більше 2-х діб) під'їзд до початку маршруту;
- 2) наявність автодоріг уздовж всього маршруту, що дозволило б групі здійснити швидкий переїзд з річки на річку та знятися з маршруту у разі форс-мажорних обставин;
- 3) високий технічний рівень перешкод та значна насиченість ними маршруту;
- 4) відносна бюджетність походу у порівнянні з походами на Алтай чи Саяни.

2.2. Загальна характеристика району подорожі

Республіка Дагестан розташована на північно-східному схилі Кавказу та на південному заході Прикаспійської низовини. Вона є найпівденнішою та найбільш багатонаціональною частиною Російської Федерації. Дагестан в перекладі з тюркської мови означає «країна гір». Територія Дагестану входила ще у склад Арабського Халіфата, саме тут знаходиться найстаріше місто сучасної Росії - Дербент, а також найвисокогорніший населений пункт РФ - аул Куруш.

Протяжність території республіки з півночі на південь складає близько 400 км, а зі заходу на схід - в середньому 200 км, загальна площа - 50,3 тис. км² (25,5 тис. км² - гори). Дагестан з півночі межує з Калмикією, на північному заході - із Ставропольським краєм, на заході з Чеченською республікою. По Вододільному хребту Великого Кавказу Дагестан межує з Грузією. На півдні Дагестан межує з Азербайджанською республікою. На сході територія Дагестану на протязі майже 530 км омивається водами Каспійського моря.

Територія Дагестану ділиться на 3 частини. Низовинна частина Дагестану (51% території) складається з Терсько-Кумської, Терсько-Сулацької та Приморської низовини, яка знаходиться на 28 метрів нижче рівня світового океану. Передгірна (12% території) - складається з окремих хребтів північно-західного і південно-східного простягання, розділених широкими долинами і улоговинами. Гірський Дагестан (37% території) характеризується поєднанням широких плато і вузьких моноклінарних гребенів висотою до 2500 м. Високогірний Дагестан включає 2 основних ланцюги гір -

північний схил Головного або Вододільного хребта Великого Кавказу і його Бічного хребта. До 30 вершин Дагестану перевищують 4000 м, а найвища точка г. Базардюзі досягає висоти 4466 м.

Клімат в цілому помірний континентальний, посушливий. У гірській частині він змінюється з висотою: падає температура, росте вологість. У південній, прибережній частині - змінюється від помірного до субтропічного. Середня температура січня від +1°C на низовині та до -11° С в горах, середня температура липня до +24°C. Опадів випадає 200-800 мм в рік.

При всіх кліматичних контрастах Дагестан залишається країною сонця. По кількості годин сонячного сяння республіка займає найперше місце на Кавказі, а опадів випадає в 3-4 рази менше, ніж в інших, аналогічних по широті, районах Кавказу.

Найбільш дощові в горах місяці - травень, червень і перша половина липня. Сприятливими для туристських походів місяцями є липень, серпень і початок вересня, коли погода найбільш ясна та стійка, а опадів випадає небагато.

Республіка вважається відносно водозабезпеченим регіоном, хоча річкова мережа розподілена нерівномірно. У Дагестані більше 1800 рік, загальна довжина яких становить 24 000 км. Найбільшими річками є Терек, збиральниця вод Дагестану - Сулак (359 км) і Самур (216 км). На своєму шляху до Каспію ріки прорізають гірські хребти, утворюючи глибокі ущелини та каньйони. Під час весняно-літніх повеней вони дуже бурхливі та виносять на рівнину масу каміння, гальки, глини, піску, утворюючи піщані мілини та острови. Також на території республіки налічується більше ста невеликих озер (в основному в нижній частині течії Тереку та Сулаку).

Водні артерії широко використовуються в народному господарстві республіки для гідроенергобудівництва, меліорації та водопостачання. Ріки Дагестану, зокрема Сулак, мають колосальні запаси гідроенергії, чому не мало сприяє наявність вузьких ущелин і каньйонів, зручних для будівництва гребель.

Сулак утворюється від злиття Аварського та Андійського Койсу, при цьому перша приймає ще дві великих ріки - Каракойсу та Казікумухське Койсу. Таким чином Сулак - це ріка чотирьох Койсу. В теперішній час, окрім існуючого Сулацького каскаду ГЕС та введеної в дію останньої черги Ірганайської ГЕС з її 5-кілометровими дериваційними каналами, які осушили русло Аварського Косу в районі пос. Унцукуль

(так зник відомий Унцукульський каскад порогів), ведеться будівництво нових електростанцій на його притоках. Таких чином туристам-водникам, які бажають побувати на ріках Дагестану, треба поспішити, поки вони не перетворилися у ланцюги водосховищ та сухих русел.

За різноманітністю рослинно-кліматичних поясів Дагестан не має собі рівних в Росії: від субтропічного лісу в гирлі річки Самур, пустель і напівпустель на півночі республіки до високогірної тундри і льодовиків. Всього флора Дагестану налічує близько 4000 видів, серед яких безліч ендеміків і реліктів. На висоті від 500-600 м до 1500-1600 м розташовуються лісові масиви з дуба, граба, буку, а також берези і сосни. На плато гірського Дагестану і на північних схилах хребтів тягнуться гірські степи і лугостепи, які переходять в субальпійські і альпійські луки. Ліси і чагарники займають 9% території Дагестану.

Багатий і різноманітний тваринний світ Дагестану, що налічує 89 видів ссавців, 300 видів птахів і 92 види риб. У тваринному світі зустрічаються типові представники азійських степів і європейської фауни: дагестанський тур, кавказький улар, борсук, хом'як Радде, північнокавказька ласка.

У заплавлених лісах і в долинах Тереку і Сулаку збереглися благородний олень, косуля, очеретяний кіт, кабан. З птахів - кавказький фазан, рябчик, кавказький тетерук, качки, гуси, лебеді, чаплі. Найотрутіша змія в Дагестані та Росії - гюрза, довжиною до 1,5 м, мешкає поряд з Махачкалою (Буйнакській перевал), в передгір'ях (Кумторкала) і горах (Казбецький район) в кам'янистих місцях. Занесена в Червону книгу Росії і Дагестану. У Росії більше ніде не зустрічається.

Численні озера багаті рибою (сазан, лящ, судак, сом, щука, форель). У Каспійському морі мешкають осетрові, оселедець, лящ, судак, вобла. На території республіки розташовані Дагестанський заповідник, курорти Каякент, Манас, Талги.

Провідні галузі дагестанської промисловості - машинобудування і металообробка, розвинені також плодоовочеконсервна, рибна, виноробна, хімічна, легка промисловість. Налагоджено виробництво будматеріалів. Добувається нафта та газ. Сільське господарство включає рослинництво, основними культурами якого є зернові, а також технічні культури - соняшник. Кліматичні умови сприяють розвитку плідництва, овочівництва та виноградарства. Головна галузь тваринництва - вівчарство.

За розмірами та чисельністю населення Дагестан є найбільшою з республік Кавказу у складі РФ. Населення республіки станом на 2009 рік налічує - 2711,7 тис. чоловік. У деяких гірських і передгірних районах щільність населення досягає 55-60 чол/км². Це найвища в Росії щільність населення для гірських районів

Дагестан - не тільки «країна гір», її ще в старовину називали «горою мов». Тридцять три народності та окремі етнографічні групи проживають в країні, всього 102 національності. З них : аварці - 30,4 %, даргинці - 17 %, черкеси - 15 %, лезгини - 13 % та інші. Народи Дагестану говорять на мовах чотирьох основних мовних груп. 96 % віруючих дагестанців - мусульмани: з них 91 % - суніти, 5 % - шіїти; 4 % віруючих - православні християни.

2.3. Загальна характеристика маршруту

«Койсу» - означає «ріка» або «овеча вода».

Ріка **Аварське Койсу** від витoku до впадіння притоку Хзан-Ор (Бештинська річка) називається Джурмут. Вона бере свій початок на Водороздільному хребті, на схилах гори Гутон, тече, огинаючи хр. Нукатль, у вузькій долині, а іноді в каньйоні. Довжина річки становить 178 км, площа водозбору - 7660 км² (148 км² займає 84 льодовики), середня висота водозбору – 2160 м, загальне падіння 2240 м, середній ухил – 13,7 м/км.

В Аварське Койсу впадає більше 50 приток, основні: р. Цемар-Ор, р. Хзан-Ор, р. Рутлук, р. Темір-Ор, р. Тобот, р. Каракойсу. Остання є найбільшою притокою довжиною 93 км, на якій знаходиться Гергебільська ГЕС – первісток енергетики Дагестану. У верхній течії до гирла р. Хзан-Ор Аварська Койсу протікає в глибокій ущелині шириною 5-20 м. Місцями долина розширюється до 80-100 м (с. Чарода). На схилах долини багато джерел. Ширина ріки переважно становить 10-15 м. Найбільшу ширину - 36 м ріка має біля с. Тлярата, глибини на плесах 1-1,5 м, швидкість течії 0,4-1 м/с, на перекатах глибини 0,1-0,6 м, швидкість течії – 1,5-3 м/с. На ділянці від гирла р. Хзан-Ор до с. Хебда (колись Советскоє) ріка, прорізаючи Бічний хребет, тече в ущелині шириною 20-30 м, яка місцями переходить в каньйон. Нижче долина ріки має V-подібну форму, ширина по дну від 70-100 м до 300-400 м.

Переважаюча ширина ріки 30-35 м, глибина від 0,8 м до 2,5 м, швидкість течії від 1,0 до 3,5 м/с. В гирлі ширина ущелини 10-20 м.

Максимальна мутність вод ріки становить 1700 г/м³ біля с. Голотль. Верхів'я Аварського Койсу поросли лісами, в яких переважає сосна. Бежтинський район постачає лісом значну частину гірського Дагестану. У верхів'ях р. Джурмут знаходиться Гутонський заказник.

Раніше в період з червня по серпень ріка використовувалась для молевого сплаву ліса, який проводився до с. Голотль.

Аварське Койсу та Андійське Койсу дуже подібні між собою. Льодостав на обох ріках нестійкий і буває у верхів'ях вище с. Хебда (Советское) і с. Пумада. Дороги у верхів'я рік дуже важкі та небезпечні, особливо траса Хебда - Бежта.

Верхні течії Аварської та Андійської Койсу знаходяться у сланцевій частині гірського Дагестану. Тут часто спостерігаються селі, зсуви та обвали.

Усі мости на цих ріках пофарбовані в червоний колір і досить часто зникають та з'являються в нових місцях. Міст може бути змито рікою, що розбушувалася, знесено селем або лавиною. Потрібно враховувати, що внаслідок цього, а також вибухових робіт водна обстановка може різко змінитися. Можуть утворитися нові пороги або зникнути старі.

Впадає Аварське Койсу в Чіркейське водосховище на ріці Сулак біля с. Гімри.

Гідрологічна характеристика річки Аварське Койсу

Місце розташування гідропункту	Середньорічний розхід, м ³ /с	Середньомісячні середні багаторічні розходи, м ³ /с											
		Місяць											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Тлярата	31,1	10,7	10,3	10,8	24,4	57,6	77,7	63,9	36,0	29,5	24,8	16,4	13,0
Голотль	57,5	19,4	17,3	21,7	52,2	119	135	119	70,2	63,9	53,8	32,8	24,3

Витоками **Андійського Койсу**, яка є лівою складовою Сулаку, є:

1. Пірікітелі Алазані – довжина 46 км.
2. Тушетська Алазані – довжина 48 км.
3. Мітлуда (Метлюта, Мамлота) - довжина 45 км.

Довжина Андійського Койсу від злиття Алазаній (на висоті 1535 м) до гирла становить 144 км, від витoku Тушетської Алазані до гирла - 192 км. Площа водозбору - 4810 км² (14 км² займають льодовики), середня висота водозбору - 2140 м, 9% площі басейну лежить на висоті вище 3000 м. Загальне падіння ріки становить 2500 м, середній ухил - 13,0 м/км, а максимальний - 50 м/км.

До гирла р. Кіла (Калла) Андійське Койсу протікає в глибокій похмурій ущелині

шириною по 20-30 м, фактично в каньйоні. Схили долини підносяться над рікою на 200-600 м, проте це не зробило ущелину недоступною. Від гирла ріки до с. Ечеда, в основному по лівому березі, тягнеться дорога (до с. Муні навіть місцями асфальтова). Від Ечеди до Омало Тушетського пролягає кінська тропа.

Трохи вище с. Ботліх ріка, вступаючи в зону вапняків, перетинає ряд скелястих хребтів, утворюючи то ущелині та тіщини, то котлоподібні розширення до 400-600 м. Нижче с. Чірката ріка тече в каньйоні шириною 10-15 м, а перед злиттям з Аварським Койсу – у скельному коридорі шириною 5-8 м. Від гирла р. Кіла до с. Тлох багато солено-лужних і солених сірководневих джерел. Нижче с. Чірката часто зустрічаються джерела на лівому схилі долини на висоті 10-50 м.

Глибина ріки коливається від 0,4 м до 4,5 м, швидкість течії від 1 м/с до 6 м/с.

Дуже вражає поріг «Орліноє гнездо», який знаходиться в 3,5 км нижче р. Хвершинглер. Кульмінацією ріки є Сагрінська ущелина, яка знаходиться в 4 км від с. Ігалі. Вона являє собою коридор шириною від 3 до 15 м і глибиною до 30 м. Вгорі скелі майже зникаються. На вході в ущелину знаходиться потужний поріг.

Від Сагрінського мосту до с. Чірката 8 км, а далі ріка підпружується Чір'ютським водосховищем, тому від'їжджати краще від моста, при умові проходження ущелини, в іншому випадку від гирла р. Енжерук.

Андійське Койсу по всій своїй довжині відноситься до річок з весняно-літньою повінню і низькою зимовою меженню. Максимум стоку в червні, мінімум – в лютому, 60-70% стоку в травні-серпні.

Живлення відбувається за рахунок дощових, підземних і талих вод. Мутність у верхів'ях становить 330 г/м³, в середній і нижній течії – 1500-2300 г/м³.

У верхів'ях ріки, до с. Агвалі, та в басейні р. Мітлуда є ліси, в яких ростуть сосна, дуб, граб, липа. Раніше з червня по серпень по річці відбувався молевий сплав лісу, який заготовлювався на ріках Тушетській і Пірікітелі Алазані.

Гідрологічна характеристика річки Андійське Койсу

Місце розташування гідропункту	Середньорічний розхід, м ³ /с	Середньомісячні середні багаторічні розходи, м ³ /с											
		Місяць											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Агвалі	61	20,8	19,5	21,4	49,5	107	138	128	84,1	59,7	46,7	31,6	24,8
Ботліх	65,7	21,0	19,7	22,4	55,9	122	141	133	97,8	65,7	50,9	35,0	26,9
Тлох	71,5	24,4	22,1	25,1	57,4	127	158	148	101	69,2	54	37,8	30,0
Чірката	72	24,9	23,1	26,0	58,5	129	160	150	105	72,8	58,5	38,9	31,7

2.4. Варіанти під'їзду та від'їзду, обґрунтування точок початку та кінця

маршруту

З України у напрямку міст Кизилюрт і Махачкала, які найбільш наближені до регіону сплаву, проходить декілька прямих потягів, а саме:

- 1) №31 «Київ-Баку», який курсує 1 раз на 7 днів (по суботах) з прибуттям на станцію Махачкала о 8.26 ранку. Але у потязі тільки купейні вагони, що суттєво може вплинути на бюджет походу;
- 2) №369 «Харків-Баку», теж 1 раз на 7 днів (по неділях) з прибуттям в столицю Дагестану о 8.26 ранку. Враховуючи те, що більша половина групи була з Полтави та Харкова, а також те, що вартість проїзду у плацкартних вагонах харківського потягу у 2 рази менша, ніж у київському, тому цей варіант для під'їзду нам підходив як найкраще, ним ми і скористалися.

Як варіант, можна їхати з пересадкою любим потягом у ростовському напрямку, а далі через Чечню, з якою з весни цього року відновлено залізничне сполучення. При цьому для підїзду-від'їзду, крім вище згаданих міст, може бути використаний також і Хасавюрт.

У зворотному напрямку, враховуючи те, що на безпересадочні бакинські потяги квитки продаються тільки по прибутті останніх в Махачкалу, було вирішено не ризикувати, а від'їзджати по попередньо придбаним квиткам потягом №135 «Махачкала-С.-Петербург» (через Чечню) до станції Мінеральні Води (Карачаєво-Черкесія), де пересісти на потяг №145 «Кисловодськ-Мінськ» до Харкова.

Російський учасник групи прибув на станцію Махачкала потягом №86 «Москва-Махачкала» о 8.15 ранку. Між двома столицями, крім залізничного сполучення, є регулярні рейси літаків та автобусів, тому особливих проблем з приїздом-від'їздом для громадян РФ не існує.

З розвалом СРСР та проголошенням бувших радянських республік себе суверенними державами, а крім того, внаслідок постійних (протягом останніх 20 років) у Кавказькому регіоні військових і терористичних конфліктів (Чечня, Дагестан, Інгушетія, Осетія, Грузія та Абхазія) та політичної нестабільності в цілому, кількість повноцінних та безпечних спортивних туристських маршрутів скоротилася. Ще за радянських часів, у 80-х роках, витоки та верхів'я Аварського Койсу (р. Джурмут) та Андійського Койсу (р. Тушетська Алазані), які знаходяться в горах Азербайджану та

Грузії, були пройдені туристами-водниками. У теперішній час повторення наскрізного проходження цих маршрутів через кордони та прикордонні зони сусідніх держав без спеціальних дозволів виглядає, якщо не неможливим, то проблематичним, і в значній мірі залежить від симпатій чи антипатій бюрократичних машин ФСБ Російської Федерації та подібних органів безпеки Грузії та Азербайджану. А перетин туристами кордонів між державами у місцях, які для цього не призначені та не обладнанні, може розглядатися тими ж органами, якщо не кримінальним злочином, то у ліпшому випадку адміністративним правопорушенням з витікаючими звідси матеріальними, психологічними та часовими втратами. Крім перепусток на знаходження у прикордонних зонах, для в'їзду громадян України в останні дві країни необхідно мати закордонні паспорти, а можливо навіть і візи.

Бажанню організаторів подорожі отримати перепустки та почати сплав, настільки це можливо, з верхів'їв річок, стали на заваді наступні обставини: по-перше, згідно з наказом ФСБ Росії від 19.11.2008 року, почав діяти новий регламент видачі перепусток для в'їзду осіб та транспорту в прикордонну зону, суть якого полягає в тому, що для видачі дозволу, або отримання відмови про видачу останнього, іноземним громадянам треба подавати заяву не менше, ніж за 60 днів; по-друге, склад групи майже до самого від'їзду був не визначений - учасники то приєднувалися, то з тих чи інших причин відмовлялися. Тому було вирішено розпочинати сплав по обох річках від прикордонних зон: на Аварському Койсу - це на 2 км нижче пос. Тлярата, а на Андійському Койсу – від гирла р. Гакко.

До початку сплаву на обох річках краще добиратися на найнятому автотранспорті. Хоча до гірських районних центрів Тлярата та Ботліх (Андійське Койсу) можна доїхати від Махачкали і на маршрутному транспорті, що курсує від Південного автовокзалу Махачкали. Але це будуть мікроавтобуси типу ГАЗель, в яких місць для туристів зі спорядженням навряд чи знайдеться.

Враховуючи неспокійну внутрішню ситуацію в Дагестані, на нашу думку, не зайвим була б присутність з групою місцевого водія-гіда, який би знав місцеві звичаї та «нрави». Для цього нами попередньо були проведені переговори про надання нашій групі транспортного супроводу з екстрім-клубом «Чиндирчеро» (www.chindirchero.ru), який займається всіма можливими у горах Дагестану видами туризму, але запропо-

нована цією фірмою ціна для нас була зависокою, тому цей варіант ми залишили як резервний.

Майже вирішили нам транспортне питання родичі знайомого дагестанця, який проживає в Полтаві. Нам по телефону було обіцяно надати для супроводу «шкільний» автобус типу ПАЗ за прийнятну ціну, але зустрівши нас з потяга, було навідріз відмовлено у наданні даних послуг по 10 причинах: поломка автобуса, перелом руки у водія, наявність в горах великої кількості бойовиків-ваххабітів, введення через декілька днів по всьому Дагестані режиму КТО, вбивство міністра МВС республіки, постійні вибухи на блок-постах та розстріли співробітників міліції і т.п. Пошуки транспорту затягнулися до вечора, тому в хід пішов резервний варіант – допомога екстрім-клубу «Чиндерчоро» (тел.:+789285564685, директор - Наріман), але їхній транспорт на той час знаходився в горах і міг нас забрати не раніше ніж через 1 добу.

Нами для закидання-перезакидання з річки на річку, на привокзальній площі, з величезними труднощами, провівши цілий день на залізничному вокзалі, була найнята міська маршрутка - пасажирська «Газель». Наші водії: Далгат (тел.:+789285388640) і Шаріф (тел.:+789882122727), проживають в Махачкалі та Буйнакську. Як виявилось люди дуже чуйні та порядні, а Шаріф, який окрім того, що «ас» гірських доріг і сам родом з с. Хунзах, так ще й у минулому директор школи в с. Ечеда та відставний офіцер міліції, тому для групи він був справжнім «скарбом».

2.5. Аварійні виходи з маршруту і його запасні варіанти

По всьому маршруту вздовж Аварського та Андійського Койсу пролягають ґрунтові та споруджуються нові асфальтовані дороги. Якщо не брати до уваги важкодоступні верхів'я обох річок, що знаходяться в прикордонних зонах, то майже по всьому маршруту, окрім ущелин, річки протікають у населеній місцевості. Тому аварійний вихід з маршруту у разі екстреної необхідності (травми, стихійного лиха і т.п.) можна здійснити майже в будь-якому місці.

Повноцінного по складності (не вище 5 к.с.) запасного варіанта даному маршруту, якщо не розглядати ріки інших регіонів Кавказу (Чечню, Грузію, Вірменію, Карачаєво-Черкесію, Абхазію), на території Дагестану не існує. А для більш досвідчених груп, учасники яких готові пройти маршрут 6 к.с., можна рекомендувати сплав по каньйонам таких річок як Казікумухське Койсу та Каракойсу. Здійснювати у

теперішній час сплав по р. Шаро-Аргун (Чечня), яка за радянських часів ходилася у зв'язці з Андійським Койсу та відділена від останньої Андійським хребтом, поки що не рекомендується Туристсько-спортивним союзом Росії.

3. Графік руху і технічний опис маршруту

Назви перешкод подано у російській транскрипції, щоб уникнути плутанини та непорозумінь, адже саме у такій вимові ці пороги відомі туристам-водникам всього бувшого СРСР.

3.1. Графік руху

Дата	День походу	Ділянки шляху (від - до)	Протяжність, км	Чистий ходовий час, год:хв	Характер шляху, природні перешкоди, їх категорійність, небезпечні ділянки	Метеоумови	Примітки
18.08	1	Днювання (вимушене)	--	--	Пошуки транспорту, закидання	Сонячно, тепло. Сильний вітер	Переїзд 280 км: м. Махачкала – прикордонний пост (за 2 км від пос. Тлярата)
19.08	2	р. Джурмут пос. Тлярата - пос. Анцух	11	2:15	Закидання, стапель, початок сплаву. Порожки, шивери (2-3 к.с.)	Сонячно, тепло. Сильний вітер	
20.08	3	р. Аварське Койсу пос. Анцух - пор. «Магарі»	14	3:30	Сплав. Пор. «Арочний мост» (3-4 к.с.), пор. «Магарі» (5 к.с.), шивери	Сонячно, тепло. Сильний вітер	
21.08	4	пор. «Магарі» - галявина перед пор. «Магомет Расул (Черакській)»	4	2:15	Сплав. Пор. «Хородінській» (3-4 к.с.), пор. «Албанській каскад» (5 к.с.)	Мінлива хмарність. Невеликий дощ	
22.08	5	галявина перед пор. «Магомет Расул (Черакській)» - галявина за 2 км від пос. Хебда	29	6:10	Сплав. Пор. «Магомет Расул» (з обносом 1-ї ступені – 4-5 к.с.), пор. «Гостепреїмний» (4-5 к.с.), пор. «Рутлухській» (4-5 к.с.), пор. «Бичкі»-1, 2 (4-5 к.с.), пор. «Старий мост» (4-5 к.с.), пор. «Красний мост» (4-5 к.с.), шивери (4 к.с.)	Вночі дощ. Після обіду сонячно та тепло. Сильний вітер	

23.08	6	галявина за 2 км від пос. Хебда - галявина за пос. Датуна	20	4:30	Сплав. Пор. «Советській» (6 к.с.) – обнос, шивери, прижими (3-4 к.с.)	Вночі дощ. Зранку сонячно та тепло. Сильний вітер	
24.08	7	пос. Датуна - пос. Карадах	23	5:10	Сплав. Розбої та перекати	Сонячно, тепло Сильний вітер	
25.08	8	Днювання	--	--	Розвідка та обнос пор.«Карадахській прорив» (6 к.с.) Закінчення спаву по Аварській Койсу. Антистапель Перезакидання на р. Андійське Койсу	Сонячно, тепло	Переїзд 280 км: пос. Карадах – пос. Тіссі-Ахтілі
26.08	9	р. Андійське Койсу прикордонний пост у гирлі р. Гакко - пос. Ечеда	7	1:40	Дозакидання на р. Андійське Койсу. Стапель, початок сплаву. Пор. №2 (3-4 к.с.), пор. «Ечеда» (5 к.с.)	Зранку тепло та сонячно. Після обіду дощ, ввечері злива	Переїзд 20 км: пос. Тіссі-Ахтілі - прикордонний пост у гирлі р. Гакко
27.08	10	пос. Ечеда - пос. Цумада-Урух (пор. «Орліное гнездо»)	9	5:15	Сплав. Пор. «Хваршінглерській» (3-4 к.с.), пор. «Сосіметрарській каскад» (5-5+ к.с.), пор. №8 (3-4 к.с.)	Сонячно, тепло	
28.08	11	пос. Цумада-Урух (пор. «Орліное гнездо») - пор. «Предгімерсотлерській»	15	4:20	Сплав. Пор. «Магомет Расул», «Советській» «Карадахській прорив» (6 к.с.) «Орліное гнездо» (6 к.с.) – обнос, пор. «Тіссій» (5 к.с.), пор. «Агвалі» (4-5 к.с.), потужні шивери (3-4 к.с.)	Вночі дощ. Сонячно, тепло. Поривчастий вітер	
29.08	12	пор. «Предгімерсотлерській» - пос. Ботліх	18	5:30	Сплав. Пор. «Предгімерсотлерській» (4-5 к.с.), пор. «Гімерсотлерській» (5-5+ к.с.), шивера «ГЕСовская» (5 к.с.), пор. «Гігатлі» (5 к.с.), перекати, розбої	Сонячно, жарко. Ввечері дощ	
30.08	13	Днювання	--	--		Сонячно, тепло	

31.08	14	пос. Ботліх - пос. Ортокало	20	4:45	Сплав. Перекати, розбої, нескладні шивери	Вночі дощ. Зранку сонячно та тепло Сильний вітер	
1.09	15	пос. Ортокало - гирло р. Енжерук	30	7:20	Сплав. Шивери «Тлохскіє» (3-4 к.с.), шивери в пос. Інхо (3-4 к.с.), пор. «Інхо» (5 к.с.), пор. «Ігалі» (4-5 к.с.), шивери, розбої	Вночі дощ. Сонячно, тепло	
2.09	16	Днювання	--	--	Антистапель, просушка. Огляд Сагрінської ущелини. Від'їзд до міста Махачкала	Сонячно, тепло	Переїзд 180 км: гирло р. Енжерук - м. Махачкала

3.2. Технічний опис проходження маршруту

Прибули потягом «Харків-Баку» о 7.30 на станцію Махачкала, де нас вже чекав російський учасник групи. На пероні, у приміщенні вокзалу та на привокзальній площі спостерігали велику кількість озброєних автоматами міліціонерів і військових, що нас зовсім не порадувало. Згодом, з запізненням і плутаними поясненнями, прибули організатори нашого транспортного супроводу, але... без автобуса. Підвісивши нас з транспортом, дагестанці півдня активно відмовляли нас їхати в небезпечні гори, аргументуючи це напіввійськовим станом у вибраних нами районах. Радили змінити маршрут подорожі та просто відпочити на морі або сплавитися по більш простим річкам в спокійному районі, де вони гарантували нам безпеку. Психологічний тиск і залякування з боку «господарів», небезпечні реалії сучасного життя Дагестану, які ми вже й самі помітили, та інформація про майже бойові дії в країні, децю пригнітили бойовий дух групи. Слова ФСБешника «...бойовики вас, якщо не вб'ють, то заберуть в полон і вимагатимуть викуп. А можливо, у крайньому разі, познущують та відпустять» чомусь позбавляли бажання їхати в гори. Здоровий глузд підказував нам взагалі відмовитися від ідеї подорожувати Дагестаном, здати зворотні квитки та поїхати сплаватися в спокійну Карачаєво-Черкесію чи Адигею. Марні спроби знайти на місці водія, який би погодився повезти нас в гори теж не підвищували настрій учасників.

Розмірковуючи про доцільність ризикувати власним життям заради отримання задоволення від сплаву по новим рікам, одна частина групи займалася дозакупівлею необхідних продуктів, стартового пакета місцевого мобільного оператора, інша – стерегла речі на вокзалі та спілкувалися з водіями на привокзальній площі. В цей час, керівник групи у супроводі дагестанців, які нас зустрічали, блукав по місту у пошуках пошуково-рятувального загону МНС (адреса і телефон, які знаходяться в Інтернеті – не дійсні!). Знайшли його на березі Каспійського моря на околиці Махачкали (тел.: +7-8(928)0561688) лише в другій половині дня. У загоні МНС були приємно здивовані українським туристам-водникам, адже ми були першою зареєстрованою групою, яка прибула до Дагестану за останні два десятиліття. Зареєструвавши групу та попутно поцікавившись обстановкою в горах, керівника підбадьорили та запевнили, що туристів і гостей в горах місцеві жителі образити не повинні, більш небезпечно було б залишатися у місті. Зібравшись по обіді гуртом на вокзалі та зваживши всі «за» та «проти» продовження мандрівки, колегіально вирішили їхати в більш безпечне місце... в гори.

Лише під вечір, при допомозі наших дагестанців, ми змогли зафрахтувати маршрутний мікроавтобус з двома водіями-аварцями, один з яких добре знав ці гірські райони. О 19:30, завантаживши речі та спорядження у салон «Газелі», від'їхали у напрямку пос. Глярата на р. Джурмут. Виїхавши за межі Махачкали, на вулицях і перехрестях якої зустрічалися озброєні снайперськими гвинтівками спецназівці в масках, звичайні міліціонери з автоматам і БТРи, та зібравшись по серпантину дороги на вершину хребта Нараттебе зробили дзвінок секретарю Полтавської ОМКК про вихід на маршрут.

Біля міста Буйнакськ підібрали нашого головного гіда – Шаріфа. Далі їхали всю ніч, зупиняючись тільки на заправках і блокпостах, і лише під ранок (о 4:30) прибули на місце початку маршруту. Недалеко від прикордонної застави, через яку нас звичайно не пропустили, на гарній галявині поставили табір. Трохи відпочивши та зібравши катамарани, в другій половині дня вийшли на воду (фото №1).

3.2.1. Сплав по р. Джурмут (рівень води середній)

Хотілось би зазначити, що, по-перше, із-за великої мутності води, яка схожа на цементний розчин, не бачачи дна та каміння, дуже важко оцінити її швидкість (вона виявлялася зазвичай значно більшою, ніж здавалося); по-друге, абсолютно не видно було з плавзасобу низьких напівобливних каменів, які ховаються за навалом води, а характерний «баранчик» за ним не білий, а брудно-сірий. Він зливається із загальним темним фоном річки. Весь час необхідно бути дуже уважним. Нарешті, дуже важко з берега оцінити реальний перепад на зливах і висоту валу. Над валом немає пінних бризок, вода важка, вал пружний і, здаючись зовсім безпечним, при проходженні завдає багато клопоту. Це справедливо як для Аварського Койсу так і для Андійського Койсу.

Від пос. Глярата до прикордонної застави складних перешкод на р. Джурмут немає. Більш менш виражена перешкода на р. Джурмут поріг 3-4 к.с., розташований за проводами ЛЕП, що перетинає річку, і утворений скельними уламками в руслі. Далі до злиття р. Джурмут і р. Хзан-Ор йдуть перешкоди 2-3 к.с., ухил незначний, прижими на кожному повороті річки. Все йдеться з напливу.

Проходили без розвідки похідною колоною на взаємній страховці. По ходу відпрацьовували чалки, траверси, заходи за камінь та в улово. Перешкоди виявилися не складні, вирізнити та ідентифікувати їх згідно лоції було складно. Основною перешкодою був сильний зустрічний вітер, який зупиняв катамарани навіть на бистринах, тому екіпажам доводилось докладати зусиль, щоб рухатися вниз по течії. Як виявилось пізніше, цей потужний південний вітер, який мав властивість розпочинається під обід і дути майже до вечора, супроводжуватиме нас протягом всього походу.

Влившись в Аварське Койсу, чалились на стріліці річок (фото №2) до ПБ, щоб зфотографувати стародавні башти. Одна з башт знаходиться на низькому ЛБ (фото №3), інша – на ПБ, на самій верхівці гори. На ночівлю стали табором на ЛБ, через 1 км після пос. Анцух.

3.2.2. Сплав по р. Аварське Койсу (рівень води середній)

Після злиття Джурмут і Хзан-Ор річка Аварське Койсу є нескладною шиверою, яку можна йти з ходу. Проте води Хзан-Ор додає ще майже стільки ж, тому струмінь стає жорсткішим, вали вищими та зростає швидкість течії.

Перешкода 1. Поріг «Арочний» (3-4* к.с.) Знаходиться приблизно в 7 км від злиття. Основний орієнтир - декілька будинків та арочний міст через притоку з лівого берега. Чалка та огляд по ЛБ. Ухил в порозі невеликий, в струмені обливні та напівобливні камені. Все видно з напливу, особливих маневрів роботи не потрібно, якщо триматися ПБ.

(- на наш погляд, складність деяких перешкод була децю завищена рязанськими туристами, лоцію яких ми використовували під час сплаву. Тому тут та далі вказуємо подвійну складність для цих порогів)*

Чалились до ЛБ до струмка. Оглянувши перший іменний поріг, який виявився не складним, проходили його по черзі. К-1 пройшовши першим і, зачалившись до ЛБ за порогом, організував страховку з берега та першу фотозйомку для К-3 (фото №4) і К-2.

Приблизно через 1,5 км на ПБ знаходиться аул Кособ. За селищем короткий каньйон (до 1,5 км) з потужною шиверою, яка закінчується прижимом до ПБ. Проходи видно з води.

Пройшли похідною колоною на взаємостраховці.

Перешкода 2. Поріг «Мага Магарі» (5 к.с.) Знаходиться через 3-4 км від а. Кособ. Чалка перед порогом на ЛБ. Орієнтири - хутір Магарі на ЛБ, ліва притока, високо на ЛБ залишки сторожової башти (це буде друга по ходу – за 500 метрів до цього зустрічається подібна). Причалювати потрібно перед лівою притокою для огляду та страховки. У руслі на вході обливні та напівобливні камені в шаховому порядку. На виході по центру рівний язик зливу, зправа та зліва пінні ями. На виході – потужна бочка. Правіше центра напівзалитий «зуб». Потім прижим до скелі правого берега. Найпростіший і найбезпечніший прохід - вздовж ЛБ. Біля порогу непогана стоянка, садок. На висоті кількох метрів над порогом стародавня сторожова чи сигнальна башта.

Чалилися до ЛБ перед навісною переправою, що перетинає ріку ще до лівої притоки. Після нетривалого огляду, виставивши страховку рятувальними кінцями по ЛБ в кінці та середині порогу, а також організувавши фотозйомку, усі екіпажі пройшли поріг по черзі безаварійно, вибравши різні траєкторії руху.

Першим поріг проходив К-1, який, зайшовши по центру під час зміщення під ПБ, спіймав непомітну з берега бочку, що зупинила його і трохи розвернула, але майже зразу відпустила. Змістившись під

ПБ, екіпаж К-1, переборюючи зростаючу швидкість потоку (фото №5), ледь втік від навалу на перпендикулярний виступ скелі ПБ (фото №6) - прижим виявився без відбійника.

Екіпаж К-2 заходив трохи лівіше центра. У одній із бочок судно «підкусило», далі катамаран струєю знесло під ПБ і екіпаж мусив докласти значних зусиль, щоб не потрапити у підступний прижим під ПБ.

Екіпаж К-3, завдяки своїм габаритам, «задавив» усі перешкоди, пройшовши вздовж ЛБ, без значних зусиль.

Далі йде ділянка бистрин і шивер.

Перешкода 3. Поріг «Хородінській» (3 к.с.) Розташований нижче за гирло правої притоки р. Хороди. Поріг утворений трьома каменями, які звужують русло ріки. Поріг не вирізняється від «фону» на цій ділянці ріки.

Пройшли з ходу - поріг на загальному фоні не виділявся.

Перешкода 4. Поріг «Албанській каскад» (5 к.с.) Початок каскаду нижче за пос. Албанія в 1,5-2 км. Зправа впадає невеликий струмок. У цілому, перешкода досить серйозна, довжина каскаду близько 2 км, з великою щільністю порогів, чалки між якими ускладнені. Традиційно поріг ділиться на 6 ступеней. Чалка до ЛБ перед ПП ріки, розвідка по дорозі ЛБ.

1-а ступень - починається на лівому зигзагоподібному повороті, в центрі русла величезний уламок скелі. Правий берег високий, з кам'янистим осипом. У руслі надводні, обливні та напівобливні камені, зливи, вали, пінні ями.

2-а ступень - два великі камені в центрі потоку, нижче гряда з дрібних та середніх каменів. Потужні зливи та бочки.

3-я ступень - праворуч прямовисна стіна, великі камені біля ПБ і ЛБ. У центрі - велика бочка.

4-а ступень - у центрі русла два великі камені, ПБ - стінка. Прохід є як зправа, так і зліва.

5-а ступень - камені в руслі, бочки, вали.

6-а ступень - на ПП ріки, прижим до ЛБ. Обливні та напівобливні камені утворюють гірку, бочки, вали.

Чалились на ЛБ трохи вище 1-ї ступені, тільки-но побачивши величезний, висотою 4-5 метрів, уламок скелі посеред русла ріки. Оглядали всі ступені з гори з дороги. Каскад досить складний, чалки ускладнені відсутністю уловів і високою швидкістю течії. Перешкода дуже довга, тому повністю запам'ятати намічену лінію руху не можливо.

Після огляду каскаду прийняли рішення проходити його поступенево по черзі. Але погода, а саме зatoryжний дощ, внесли корективи в наші наміри. Після вдалого проходження 1-ї ступені «Албанського каскада» (фото №7 і 8), зважаючи на дощ та на неможливість безпечно організувати за таких погодних умов страхувальні роботи на наступних ступенях каскаду, які знаходяться в каньйоноподібній ущелині, вирішили проходити п'ять інших порогів каскаду всіма судами одночасно на взаємостраховці.

Як виявилось пізніше, пороги каскаду непогано читалися з води, вимагаючи від екіпажів чітких, злагоджених дій і своєчасних маневрів. В основному, трималися центра ріки, корегуючи лінію руху з ходу, лавіруючи між надводними та напівобливними каменями, стрибаючи зливи та бочки. По ходу виявилось декілька тримаючих великих бочок.

Каскад був пройдений безаварійно, без пригод. Зачалилися на ПБ метрів за 100 за 6-ю ступенею для відпочинку (фото №9). Наскрізне проходження 2-6 ступеней каскаду зайняло у групи близько 5-6 хвилин. Загалом, зі звітів, якими користувалися при підготовці до походу, на проходження «Албанського каскаду» з організацією страховки та зйомки, почерговим проходженням екіпажами

окремих ступеней, попередніми групами витрачався майже цілий день. Далі ми шукали найближче місце для табору.

Після «Албанського каскаду до пор. «Магомед Расул» декілька шивер.

Ставали на ночівлю на ЛБ у садку після ЛП ріки, попередньо запитавши дозволу у господаря. За дровами довелося перепливати на протилежний берег.

Перешкода 5. Поріг «Магомед Расул (Чераскій)» (6 к.с.) Починається на ЛП ріки. Орієнтир - руїни на ЛБ, сад, зправа впадає струмок. Загальна протяжність - 700 м. Складається з 3-х ступеней.

1-а ступень - найскладніша, вона і визначає категорійність перешкоди (6 к.с.). Великий ухил, русло забите обливними та напівобливними каменями, ряд пінних котлів, збійки струменів, вали до 1,5 м (фото №10). Дуже великі бочки, які не обходяться. Під ПБ улово, з якого можливо організувати страховку катамараном. На невисокому ЛБ садок, руїни садиби – звідси доцільно організувати страховку рятувальними кінцями. Між 1-ю і 2-ю ступенями зліва впадає притока - р. Черас.

2-а ступень – на ЛП ріки. Безліч обливних і напівобливних каменів, прохід по центру з лавіруванням між каменями, декілька зливів і бочок через все русло ріки (фото №11). ЛБ – високий, крутий осип, вгорі проходить дорога; ПБ - пологий, щільно порослий гострими чагарниками.

3-а ступень - крупнокам'яна шивера довжиною до 200 м з високими валами та бочками (фото №12), закінчується прижимом до скелі ПБ. За порогом плес – чалка до ЛБ.

Розвідку 2 і 3 ступені порогу провели з дороги ЛБ. Для детальної розвідки 1-ї ступені спускалися вниз до води. Було прийнято рішення обнести 1-шу ступень по ПБ, подолавши вбхід праву притоку. Проходження 2 і 3 ступені порогу оцінили як 4-5 к.с.

Чалилися до ПБ перед притокою, проводили суда на чальних кінцях вздовж берега і стартували по черзі із невеликого улова, траверсуючи та відпрацьовуючи від прижима під ПБ в кінці 1-ї ступені (фото №13). Далі чалилися через 80 м на ПБ для огляду, організації страховки та фотозйомки 2 і 3-ї ступеней.

Страховку організували 2-ма рятувальними кінцями у кінці більш потужної 2-ї ступені порогу. Усі екіпажі пройшли поріг по черзі безаварійно, вибравши різні траєкторії руху. Екіпаж К-1, першим пройшовши 2-у ступень, замінив на страховці К-2. Який у свою чергу, пройшовши цю ділянку (фото №14), замінив екіпаж «четвірки». К-3 «продавив» усі перешкоди відразу обох ступеней, хоча був децю підкушений у одній із бочок (фото №15), і, пройшовши поріг до кінця, став під ЛБ на страховку обох «двійок». К-1 і К-2 пройшли останню ступень «Магомеда Расула» чисто.

Ділянка від пор. «Магомед Расул» до пор. «Советській».

Після пор. «Магомед Расул» йде ділянка шивер, що характеризується великою швидкістю течії, обливними та напівобливними каменями, зливами, бочками, валами до 1,5 м. Багато прижимів до правого і лівого берега. На цій ділянці розташовані пороги 4-5 к.с.

Перешкода 6. Поріг «Гостепреїмний» (4-5* к.с.) Після повороту річки на 180°. Чалка для розвідки на ПБ. Поріг представляє собою кам'яну грядку, яка ділить русло на 2 рукава. Ліва протока мілкіша з притиском до виступу ЛБ. У правій протоці декілька обливних плит розташованих у шаховому порядку, зливи до 1 м, бочки та вали висотою до 1,5 м. Страховка можлива як з ПБ так і з ЛБ у кінці порогу, де ширина русла до 15 м.

Перешкода 7. Поріг «Рутлухскій» (4-5* к.с.) Розташований на плавному ЛП ріки, відразу за впаданням зліва р. Рутлух. Довжина порогу – 100 м. Значний ухил, великі валуни, вали до 1,5 м. Поріг добре проглядається з води.

Перешкода 8. Поріг «Бичкі-1» (4-5* к.с.) Розташований відразу за «Рутлухскім». Представляє собою два потужних навали на скелі при значному ухилі. Спочатку струмінь під прямим кутом б'є в ЛБ, а відбившись, навалюється на нависаючу скелю ПБ. Необхідний точний розрахунок правильного маневру.

Перешкода 9. Поріг «Бичкі-2» (4-5* к.с.) Відразу за попереднім. У цьому місці острів – ліва протока мілководна. Поріг представляє собою бій води у високу ПБ з великим косим відбійним валом.

Перешкода 10. Поріг «Старий мост» (4-5* к.с.) Знаходиться на ЛП ріки відразу ж за правою протокою р.Темір-Ор. Вхід ускладнює гальковий острів. На різкому ПП зправа виходить кам'яна гряда, яка звужує русло та відводить потік до ЛБ на залишки старого мосту. Поріг майже відразу переходить у наступну потужну перешкоду.

Перешкода 11. Поріг «Красний мост» (4-5* к.с.) Довжина порогу 250-300 м. У руслі обливні камені, зливи, бочки, вали до 1,5 м. У кінці порогу після автомобільного мосту, який пофарбований червоною фарбою, прижим до скель ПБ. За порогом плес 80 м і небезпечний навал води на виступ скель ЛБ. Розвідку двох останніх порогів краще проводити одночасно по дорозі ЛБ. Хоча за достатнього рівня води лінія руху очевидна з напливу. Після «Червоного моста» характерне місце - дорога йде в тунель. Поступово долина розширюється, на річці з'являються розбої, протоки, деякі з них забиті деревами.

Проходили всю ділянку порогів №6-11 з напливу з взаємною страховкою - всі перешкоди непогано читалися з води, вимагаючи від екіпажів лише витривалості, чітких, злагоджених дій і своєчасних маневрів. В основному, трималися центра ріки, корегуючи лінію руху з ходу, відпрацьовуючи від прижимів і навалів, заходили на вали та бочки носами. Ускладнював вдале проходження (особливо для К-3) дуже сильний вітер, який зносив катамарани з наміченої лінії руху та заганяв у прижими. Безаварійне та вдале проходження закінчили чалкою для перепочинку на ЛБ за останнім, по опису тих же рязанців, порогом за червоним металевим мостом.

Після останньої перешкоди характер річки майже не змінився, що виявилось для нас сюрпризом, – потужні шивери, які мало чим поступалися попереднім порогам, йдуть безперервним ланцюгом ще 2 км. Пройшли безаварійно, але від боротьби з валами до 1,5 м і шквальним вітром учасники були повністю виснажені. Поступово ріка заспокоїлася, з ходу пройшли ще три нескладні локальні порожки, про які розпливчасто згадувалося в радянських лоціях, а в свіжих лоціях про них вже не має ні слова. В одному з цих порогів, екіпаж К-1, не маючи чітких орієнтирів перешкоди, ледь не перевернувся. Безіменний поріг під ПБ, який представляв собою локальний півтораметровий злив з великою бочкою за ним, помітили лише в останній момент, але екіпаж головної «двійки» не встиг обминути злив і, стрибнувши з нього, катамаран «підкусило» і поставило вертикально. Побалансувавши декілька секунд на кормі одного (!) лівого балону, бочка відпустила судно на рівному кілі. Інші екіпажі, які стали свідками такого трюку, вчасно змістившись вліво, обійшли проблемне місце. Табором стали на ЛБ після перших 2-х садиб пос. Хебда, не дійшовши 2 км до пор. «Советській».

Перешкода 12. Поріг «Советській» (6 к.с.) Найпотужніший поріг на річці. На ЛБ початок селища Хебда (стара назва - Советское). Поріг починається на ПП. На ЛБ вгорі проходить дорога, берег високий обривистий, до річки по ньому спуститися неможливо. На ПБ - важкопрохідна заросла тераса, по якій можна пройти, поставити берегову страховку, обнести катамаран на страховку нижче порогу.

У порозі декілька ключових місць. Поріг починається величезними скельними уламками під обома берегами, на лівий - навал струменя, далі крутий поворот. На вході потужні бочки з обливними каменями. На виході після прижиму до скельного уламка, який перегороджує від ЛБ половину русла, струмінь йде через гряду каменів, утворюючи зливи до 1,5 м, потужні бочки, збійки струменів. Далі струмінь йде уздовж скелі ЛБ, місцями навалювання на скелю, в кінці – прижим з нішею. Великі бочки. Уздовж ПБ струмінь йде між великими каменями та утворює вузький високий, до 2 м, косий злив. По основному струменю на виході «водяний півень», закручена збійка струменів.

Спочатку поріг оглянули з високого, до 50 метрів, лівого берега, зачалившись в районі перших будівель (невелика лісопильня) Хебди. Горішня панорама порогу з величезними уламками скель вражає (фото №16) – дуже красива і потужна перешийка. Роботи обнос по дорозі ЛБ через селище - не доцільно і складно. Перезачаливалися до ПБ нижче на 150 м від струмка, що впадає зліва. Знизу поріг виглядає ще більш потужно (фото №17). Після огляду і тривалих роздумів здійснили непростий обнос суден по густим колючим заростям ПБ.

Після пор. «Советській» тягнеться потужна шивера, далі ділянка нескладних порожків і простих шивер. Поступово долина розширюється та починається довга прогонна ділянка проток, мілин і островів.

Сплав після «Советського», за виключенням декількох шивер та порожків, спортивного інтересу не представляє: основні перешийки - розбої та перекасти. Стали табором на терасі ЛБ через 2 км від с. Датуна. На наступний день продовжили одноманітний сплав по розбоях та мілинах, швидкість течії зовсім уповільнилась - почалися плеса, які, в доповненні з сильним зустрічним вітром, примушували екіпажі інтенсивно працювати на хід.

Орієнтиром наближення наступної складної перешийки, «Карадахского прориву», може бути поява на горизонті високої білої гори. Не доходячи 1 км до «Прориву» на правому березі є велика галявина, з'їзд до річки. Попереду сади на терасі ПБ, вгорі селище Карадах. Зліва теж тераса з садами. У звуженні річки починається «Карадахській прорив».

Перешийка 13. «Карадахській прорив» (6 к.с.) Починається нескладною шиверою. Чалитися для огляду і організації страховки основних перешийок потрібно до ПБ. Пройти уздовж води можна і по лівому, і по правому березі. Правий берег в районі 2-3 ступені – смітник.

1-а ступень (300 м) розташована на ПП, починається великою кількістю обливних каменів з бочкою, практично через всю річку. Вузький прохід з правого боку по зливу. Перед ним надводний камінь. Далі на повороті під ПБ розсип великих надводних і обливних каменів. Далі по центру «зуб», на який валить струмінь. Жорсткі вали до 2 метрів зліва від нього. Далі йдуть вали, розсип обливних і напівобливних каменів з бочками. Немає явно виражених проходів. В умовному кінці ступені з права кам'яниста мілина.

2-а ступень (50 м) на різкому ПП. Права частина струменя йде вліво й упирається у великий скельний уламок, розміром з одноповерховий будинок. Ліва частина наглухо забита великими каменями, проходу немає. Правий злив ділиться на дві частини великими надводними каменями. Основна частина струменя забита каменями і теж упирається в «будинок». Права частина струменя маловодна зі значним падінням (2-2,5 м) забита камінням. Можливий прохід для маломірних суден.

3-я ступень (100 м) - звуження русла після 30 метрів спокійного швидкотоку. Косі вали 1,5–2 метра. У кінці ступені косий вал, через все русло і бочка. На виході – навал на скелю ЛБ.

4-а ступінь (800 м) розташована на прямій ділянці. Починається зливом з хаотичними косими валами до 2 м. Потужний струмінь валить на обливний камінь, що займає 2/3 русла (біля ЛБ), який утворює «півень», а за ним найпотужнішу бочку. Вся вода валить туди. Праворуч від неї є прохід шириною з катамаран, потім косий злив, за яким метрів через 40 ще злив з валами. Далі скелі ПБ піднімаються - русло представляє собою звивистий скельний коридор. Над ним – автомобільний міст і старий ачолний міст, під яким у русло впав скельний уламок, який застряг між берегами, не доходячи до дна, майже вся вода йде під нього. Тільки з лівого боку над цим уламком прохід 2-2,5 метра шириною. «Поганки» біля берегів. Зліва та справа скелі з нішами. Далі ще один злив і через 80 м річка виходить з скельного коридору. Це кінець «Карадахского» прориву. Пристати можна до ПБ.

Розбили табір на великій галявині ПБ. Ввечері та зранку оглядали поріг з надією хоча б часткового проходження протяжної перешийки. «Карадахській прорив» виявився найпотужнішою та найскладнішою перешийкою на Аварському Койсу. За радянських часів цей поріг вважався за повний чи частковий непрохід. Перші три ступені зі своїми валами по 1,5-2 метри та пінними котлами

виглядають досить вражаюче (фото №18-21), в кінці 4-ї ступені уламок скелі під аничним мостом утворював, за нашого рівня води, прохід шириною всього 1-1,5 м (фото №22), а вся вода зникає під уламком – однозначний непрохід. Реально оцінивши можливості і складність ділянок переешкоди прийняли рішення робити повний декількакілометровий обнос суден по ПБ за «Карадахській прорив».

Від жителів селища Карадах випадково отримуємо відомості про будівництво 6-ма кілометрами нижче по течії, на виході ріки з каньйону у долину біля селища Чалда, греблі Гоцатльської ГЕС. Також вияснюємо, що вже в наступному році з закінченням будівництва греблі, на місці каньйону та «Карадахского прориву» буде утворено водосховище, а рівень води в річці буде піднято на 80 м. У теперішній час ріка перекрита греблею і весь об'єм її вод спрямовується в тунель. Піднятися з 90-метрового каньйону перед греблею, щоб обнести будмайданчик ГЕС, бетонний завод та містечко будівельників - неможливо. Згідно лоції, нижче пос. Чалда на річці ніяких значних переешкод, окрім неприступного та колосального по своїй потужності «Унцукулского каскада», проходження якого не планувалося, - немає.

Тому було прийнято рішення закінчити сплав по Аварській Койсу на 15 км вище запланованого - біля пос. Карадах. Розібравши суда та завантажившись разом зі спорядженням в мікроавтобус вирушили у напрямку пос. Чалда, по ходу зупинившись для фото на пам'ять на оглядовому майданчику над греблею майбутньої ГЕС (фото №23). Далі нас чекав тривалий переїзд на Андійське Койсу через мальовниче Хунзахське плато.

Як виявиться пізніше, вже при від'їзді з Андійської Койсу через селище Унцукуль, з введенням в дію другої черги Ірганайської ГЕС всі води Аварського Косу, що збираються в Ірганайському водосховищі по двом дериваційним каналам (довжиною до 5 км), спрямовуються прямо через гірський масив в обхід природного русла ріки. Надскладний трикілометровий «Унцукулській каскад» порогів перестав існувати, а на його місці тепер сухе русло ріки, яке забито великими кам'яними глинами.

3.2.3. Сплав по р. Андійське Койсу (рівень води середній)

З Хунзахського плато до ріки спустилися в районі селища Тлох. У нижніх частинах обох Койсу, до їх злиття та утворення р. Сулак, по берегам річок ведеться будівництво нової асфальтованої дороги, проводяться підривні роботи. Дорога з твердим покриттям задовільної якості тягнеться до селища Муні, далі вгору – гірська ґрунтова дорога.

На блокпості в пос. Тлох зареєстрували всіх членів групи та автотранспорт – зі слів міліціонерів «на всяк випадок». Правоохоронці пояснили нам, що в басейні Андійського Койсу нещодавно пройшли сильні дощі, які викликали наводок та сходження багаточисленних селів, з наслідками яких ми пізніше стикнемося особисто. Дорога вище Тлоха була закрита – велися відновлювальні роботи, відкрили її лише за день до нашого приїзду. Наш рух вгору значно сповільнювали незначні селеві виноси на дорогу та проміїни в ній. Вважаючи на вже вечірній час і відсутність достовірної інформації про можливість безперешкодного проїзду далі, за порадою нашого водія-гіда, стали табором біля водоспаду на р. Гакварі (фото №24), поблизу селища Тіссі-Ахітлі, яке знаходиться на протилежному від нас березі.

Зранку продовжили рух у верхів'я «Андійки», оглядаючи русло ріки з вікна автобуса. Зупинившись та розвантажившись перед шлагбаумом прикордонного посту, що знаходиться у гирлі р. Гакко на роздоріжжі в Грузію та Чечню, познайомилися та поспілкувалися з прикордонниками. Ставлення військових до туристів було досить доброзичливе, але запропонували нам якомога швидше вирушати нижче у більш-менш безпечне місце. Аргументували це тим, що «... поки ми з тобою тут розмовляємо, можливо тобі в голову цілиться снайпер». Нам також пояснили, що вважають себе на цій заставі смертниками і, як приклад, розповіли, що в минулому році з гір спустився загін бойовиків і, пройшовши з боями по долині ріки, знищив всіх прикордонників на заставі, а також міліціонерів і спецназівців у найближчих населених пунктах. Ці розповіді прискорили нас і при допомозі військових швидко провели стапель (фото №25). З люб'язного дозволу командира застави, який приїхав з перевіркою на прикордонний пост, та при його безпосередній участі занесли суда

вздовж р. Гакко для здійснення, можливо, першопроходження нижньої ділянки цієї лівої притоки Андійського Койсу.

Річка Гакко протікає в каньйоноподібній ущелині глибиною 8-10 м: ПБ - високі відвісні скелі, ЛБ – крутий сипучий, по якому ні вибратися, ні спуститися з судами без сторонньої допомоги не можливо (фото №26). Ухил Гакко в нижній частині становить до 30 м/км, ширина русла – до 4 м, глибина 1-1,5 м. Під берегами та в руслі надводні та напівобливні гострі камені, прямі зливи до 1 м з бочками йдуть один за одним, габаритні проходи до 2,5 м, швидкість потоку висока – річка підходить більше для каяків, але також можна рекомендувати сплав по цій притоці невеликими надувними судами за прийняттого рівня води, тому вгору занесли лише «двійки». Розвідку проводили по ЛБ, по якому пробита дорога в гірські райони Чечні. Дійшовши до першого непроходу (через 1 км), по черзі спустили суда на воду та безаварійно пройшли вибрану ділянку (фото №27 і 28). Екіпажі «двійок» по черзі страхували один одного в ключових місцях рятувальними кінцями, а «четвірка» страхувала К-1 і К-2 з води у гирлі притоки.

Перешкода 1. Поріг №4 (3-4* к.с.) Особливих орієнтирів не має, розташований на ЛП ріки, трохи складніше за фоновий сплав. Два невисокі зливи через 30 м один від одного, бочки.

Пройшли похідною колоною з ходу по бочкам. Поріг слабо вирізняється від загального фону.

Перешкода 2. Поріг №5 (3-4* к.с.) Приблизно через 500 м після пор. №4. Шивера з окремими каменями, що стоять в шаховому порядку. Чисті проходи уздовж лівого берега, в центрі і зправа – вали, бочки.

Пройшли похідною колоною з ходу - поріг не складний. Вода в Андійському Койсу, суб'єктивно на наш погляд, «жорсткіша», ніж на Аварському.

Перешкода 3. Поріг «Ечеда» (5 к.с.) У районі впадання лівої однойменної притоки р. Ечеда. Високо вгорі на ЛБ на схилі гори видно селище Ечеда. Поріг розташований через 800 метрів від цього місця. Дві гряди великих обливних каменів. Два зливи до 1,5 і 2 м, за другим велика бочка. Проходи видно з води.

Достатньо чітких орієнтирів поріг не мав, тому, помічаючи попереду ознаки початку якоїсь перешкоди, чалилися для розвідки на ЛБ декілька раз. Вже не очікувавши побачити, можливо зниклий за 20 років, поріг, пройшли його з ходу на взаємостраховці. Поріг, який знаходиться в каньйоноподібному звуженні з високими відвісними берегами, помітили лише за 10-15 м, підійшовши до нього впритул – мутна, сіра вода Андійського Койсу скрадає перепади по висоті на перешкодах і не дає реального уявлення про потужність та силу бочок і валів. Огляд порогу з берега чи страховка - не можливі.

Поріг всі суда пройшли безаварійно, лише «четвірка», не встигнувши із-за своїх значних габаритів вирівнятися після першого зливу та бочки за ним, стрибала другий злив, але знову ж її габарити рятували екіпаж від перевероту. На ночівлю ставали табором на полиці ЛБ біля підстанції та лісопильні вже під сильною зливою. Чалилися за ЛП ріки на порослій деревами до самої води ЛБ. вода Койсу децю піднялася та являла собою в'язкий цементний потік.

Вечері, після зливи, поки одна частина групи готувала вечерю та займалася табором, друга частина групи побувала на мінеральному (нарзанному) джерелі у верхів'ї правої притоки Андійського Койсу - р. Хваршінглер (Хварші). Попутно дослідили можливість сплаву по цій притоці. Після зливи Хварші представляла собою крутопадаючий (до 40 м/км) спінений потік, який протікає в неглибокій ущелині з крупнокам'янистими берегами, а місцями - у стінках каньйону. По ПБ проходить дорога до нарзанів. В основному, ширина русла становить 4-5 м, в руслі в хаотично розкидані обливні камені, які утворюють невисокі зливи та бочки (фото №29 і 30), швидкість потоку дуже висока, проміжні чалки не можливі. За такого рівня води ця притока підходить для сплаву не тільки каякам, а й катамаранам-«двійками» з досвідченими екіпажами. Прийняття рішення про спробу першопроходження р. Хварші відклали до ранку.

Перешкода 4. Поріг «Хваршінглерській» (3-4* к.с.) Починається відразу за гирлом притоки р. Хваршінглер (Хварші). За порогом - автомобільний міст. Являє собою приблизно 200-метровий каскад з двома вираженими ступенями. Бочки в шаховому порядку. Чалка для огляду, за необхідності, на ПБ до притоку.

На ранок, після вечірнього підйому води в Койсу та її притоці, спостерігали значне падіння рівня води. В руслі р. Хварші на поверхню вийшли надводні камені, що унеможливило проходження цієї притоки від самих нарзанів. Лише екіпаж К-2 не полінився і заніс своє судно на 200 м вище та досить вдало, при такій кількості каміння у руслі, сплавився (фото №31) до гирла Хварші. Під час весняного сніготанення чи літніх дощів при високому рівні води ця притока та подібні їй будуть цікавими для екстремального сплаву.

За радянських часів «Хваршінглерській» був більш потужним і складним порогом, по тогочасним звітам в ньому переверталися навіть плоти. У сучасному російському «Класификаторе» цей поріг, можливо внаслідок відсутності достовірної інформації, оцінюють найвищою 6 к.с. Але на сьогодні структура порогу змінилася – спростилася, скоріше за все внаслідок дорожніх (підривних) робіт.

Чалилися на ЛБ до притоку, який потім переходили для розвідки порогу. Проходили поріг по черзі. Першим проходив катамаран К-4 (фото №32), який страхувався та фотографувався з берега екіпажем К-1. Інші суда вже «четвірка» страхувала з води. Наступним проходив поріг К-2, який, спустившись по Хварші, відразу пройшов «Хваршінглерській». Всі суда пройшли вдало, маневруючи між обливними каменями, бочками та двома невисокими зливами порогу. За достатнього рівня води поріг можна проходити з ходу.

Перешкода 5. «Сосіметрарській каскад» порогів (5-5+ к.с.) Починається приблизно через 1 км після попередньої перешкоди. Зліва впадає притока р. Сосіметрар, через яку автомобільний міст. Декілька ступенів, поріг тягнеться не менша півтора кілометри. Бочки, зливи розташовані хаотично.

Відійшовши від «Хваршінглерського», влились в справжнє озеро зі стоячою водою, чого ми ніяк не очікували. На початку розширення русла, прямо посередині течії, знаходилися металеві ферми автомобільного мосту. Зустрічний вітер здував суда проти течії, доводилося докладати значних зусиль, щоб хоч якось рухатись вперед. Автомобільна дорога, яка йде по ЛБ і в районі «Хваршінглерського» проходила на висоті 30-40 м, тепер проходила врівень з водою озера. Проводи високовольтної ЛЕП, яка перетинає русло, не доставали до поверхні води 2-2,5 м. Побачивши попереду великі насипи ґрунту з камінням і міст зліва, чалимося у заводь біля ЛБ. При виході на берег відразу провалювалися по коліна у ґрунт, який був дуже рихлий та просочений водою.

Внаслідок сходу по руслу р. Сосіметрар потужного селю, каміння з глиною перекрило повністю ріку, утворивши величезне озеро. З часом сама вода чи люди зі спецтехнікою прорвали цю греблю і ріка понесла свої води праворуч по новому руслу – прямо через ліс (фото №33 і 34). Новий поріг між собою назвали «На березових бруньках». Старе ж русло, вздовж якого проходить дорога, на наш час залишалося повністю сухим. Приблизно через 1,5 км ріка, зробивши праву петлю, відтісняється скельним масивом вліво назад у старе русло.

У старих лоціях на цій ділянці виділяли поріг з трьома ступенями, далі - ще 2 пороги і шиверу. Сам же каскад був нескладний і оцінювався не вище 3-4 к.с. Тепер перед нами була досить небезпечна перешкода, ускладнена корчами і поваленими деревами у руслі. Умовно оновлений каскад можна розділити на 3 ступені:

1-а ступень – відразу після плеса на прямій ділянці гірка з двома зливами висотою 1 і 1,5 м та валами в 1,5 метри, що йдуть по черзі один за одним. Великий ухил русла та швидкість течій. По ПБ залишки березово-соснового лісу, через який бурхливо несеться вода. В кінці ступені менш потужна шивера. Довжина порогу 200 м. Після незначного зменшення ухилу, роблячи плавний ПП, річка знову розганяється та переходить в наступну ступень.

2-а ступень – на плавному ПП гірка з великим ухилом. Декілька метрових зливів з косими бочками, вали до 1,5 м. Під ЛБ в руслі зламани дерева, на березі залишки молодого лісу, ПБ поступово переходить у бом. Після розгону на гірці вся маса води б'є прямо в скелю ПБ, перед самим прижимом нерівномірний метровий злив. Далі русло робить ЛП майже на 90 градусів. За поворотом підряд йдуть три 1,5-метрових вали, за якими 20 метрів швидкотоку. Далі річка заглиблюється у густі зарослі лісу.

3-а ступень – простіша ніж попередні. Це довга шивера з жорсткими глибокими бочками і валами до 1,5 м. ЛБ – ліс, ПБ – відвісні скелі. Основна частина порогу представляє собою «трубу» шириною 5-6 метрів, по якій несеться вспінена вода прямо через ліс, іноді під деревами. В руслі залишки зламаних дерев. В кінці ступені течія заспокоюється і річка робить ЛП. Пристати можна через 150 м на косу, яка розділяє старе і нове русло. Довжина порогу - 800 м.

Проміжні чалки, внаслідок значного перепаду і швидкості течії, а також важкопрохідних берегів в районі 2-ї і 3-ї ступені - неможливі. Обнос каскаду - по дорозі ЛБ за 3-ю ступень.

Перейшовши селевий винос і вбрід притоку, провели детальну розвідку каскаду. Перешкоду оглядали, наскільки це було можливо, від початку до кінця двічі по краю ЛБ, пробираючись через залишки лісу, та по старому руслу ріки. Над порогом стояв сильний трупний сморід. Між камінням виднілися залишки туш худоби. Як з'ясували у бульдозеристів, які проводили біля притоки відновлювальні роботи, сель зніс вниз стадо в 70 голів, а можливо і не одне.

Вдале наскрізне проходження каскаду можливе лише за умови злагоджених, правильних та чітких дій екіпажу. Оцінивши реально свої можливості та варіанти безаварійного подолання перешкоди, все ж таки зважуємося на першопроходження оновленого «Сосіметрарського каскаду» або по-нашому «На березових бруньках».

Страховку виставляли рятувальними кінцями по ЛБ між 1-ю та 2-ю ступенями, в кінці 2-ї ступені та в середині 3-ї ступені каскаду. Всі екіпажі безаварійно пройшли поріг по черзі, змінюючи один одного на страховці. 1-у ступень всі проходили по центру (фото №35), намагаючись не дати збити судно з курсу. Далі відпрацьовували правіше, щоб не потрапити на ПП в корчі під ЛБ і пройти найбільш небезпечні місця 2-ї ступені по краю, а в останній момент втекти від навалу на ПБ (фото №36).

Екіпаж К-3 при проходженні 2-ї ступені після 2-х косих зливів розвернуло (фото №37) та понесло напівлагом. Оскільки судно мало значні габарити та велику інерцію, екіпажу так і не вдалося його вирівняти до ЛП. В прижим катамаран ввійшов вже кормою, чим змусив сильно понервувати берегову страховку, але вийшов на рівному кілі. Після прижиму екіпаж К-3, подолавши в напіврозвернутому положенні ще три високих вали, зумів таки розвернути своє неповоротке судно і проходив 3-ю ступень вже носами наперед. 3-я ступень була не менш небезпечною – висока швидкість стисненого потоку, тримаючі бочки через все русло, дерева та корчі в руслі, гілки над самою водою змусили екіпажі добре попрацювати (фото №38). Чалилися в кінці каскаду на ЛБ в місці, де нове русло з'єднується зі старим.

Скоріше за все, з часом зміниться і ця конфігурація каскаду – весняні та літні повені знесуть залишки лісу, а стрімка та бурхлива вода далі буде розмивати земляні маси, рухати невелике та середнє каміння в руслі.

Після каскаду вода поступово заспокоюється. Далі йдуть прості шивери, є мілини під лівим берегом, острівки. Попереду небезпечний поріг. Потрібно не пропустити чалку перед ним.

Сплав після «Сосіметрарського каскаду» ніякої складності не представляв. Місце чалки перед наступним порогом примітили ще під час підйому вгору до прикордонного посту.

Перешкода 6. Поріг «Орлиноє гнездо» (6 к.с.) Це найскладніша та найпотужніша перешкода на Андійському Койсу. Орієнтиром порогу може служити велика осип ЛБ та світла скеля з великим вертикальним коричнево-рудим п'ятном на ПБ. Чалитися краще до осипу на зелену полицку ЛБ, де

можливо організувати стоянку. Відразу за осипом ЛБ починаються скелі. Це початок 1-ї ступені порогу «Орліное гнездо». З ПБ впадає струмок. Ширина річки метрів 25. ПБ - свіжа круга осип, пройти по якій уздовж порогу, перечаливши, досить проблематично. Дорога йде по ЛБ, в одному місці, ближче до кінця порогу, – під нависаючими скелями.

1-а ступень - гірка з потужними зливами та бочками, що йдуть одна за одною. У середині ступені звуження, яке утворене скелею ЛБ і уламками скель, що впали з ПБ. У цьому місці найпотужніша через все русло бочка всього порогу. У кінці ступені навал на скелю в середині русла, краший прохід у ліву протоку. Великий ухил русла та швидкість течії.

2-а ступень починається перед ЛП навалом на гряді великих обливних каменів, що знаходяться перед нішами скельного ПБ, куди б'є струмінь. Частина води йде вліво по скельному коридору, утворюючи ряд косих бочок.

3-а ступень - простіша, це вихідна шивера з жорсткими бочками і валами до 1, 5 м. Довжиною 150 м.

Обнос порогу - по дорозі ЛБ за 3-ю ступень, приблизно 1 км.

Ставали табором на зеленій галявині ЛБ перед порогом. Після останнього дощу до кінця походу стояла суха і тепла погода. Помітили поступове падіння рівня води в річці. Далі з кожним днем це явище відчуватиметься все сильніше, що зробить наш сплав більш технічним і дозволить нам через декілька днів пройти «Гімерсотлерський», нібито 6 к.с., але не при такому рівні води.

Зранку, оглянувши та занісши перші дві ступені порогу по дорозі ЛБ, стартували перед ЛП ріки проходячи лише вихідну частину порогу. Панорама самого ж порогу вражає, а 1-ша ступень «Орліного гнезда» з її серією потужних 2-2,5-метрових зливів (фото №39), виглядала просто небезпечною – на заході декількаметровий косий злив з нерівномірною пульсуючою бочкою-котлом (фото №40). У місцевих жителів це місце називається «поганим», а за радянських часів поріг вважався просто непрохідним.

Після «Орліного гнезда» до селища Цумада-Урух, що на ЛБ, йде серія нескладних шивер з прижимами (приблизно 3 км). Далі до селища Тіссі-Ахитлі, що на ПБ, проста спокійна ділянка, зустрічається багато мостів. У районі селища наступний поріг - «Тіссій».

Перешкода 7. Поріг «Тіссій» (5 к.с.) Перед порогом - арочний міст через ліву притоку, водопад на притоці, підвісний міст за гирлом притоки. Поріг довгий, близько кілометра. Має два ступені: 1-ша – до ЛП, метрів 600; 2-га – після повороту, метрів 300. Бурхлива перешкода, з безліччю великих обливних каменів. Бочки, вали до 1,5 метра. Запам'ятати лінію руху на всій перешкоді складно. При русі з ходу потрібне постійне чітке маневрування.

Чалилися, як здавалося, на гарний піщаний пляж ЛБ до притоку. Насправді берег виявився «живим» - всі провалювалися по коліна у ґрунт, який був свіжим селевим виносом, що зійшов по притоку. Побачивши, що сам поріг починається на незначному ЛП ріки нижче мосту, перечалили на ПБ. Розвідку першої ступені порогу довелося проводити знову по селевому виносу, але вже з притоки правого берега. Над порогом стояв трупний сморід, у глині виднілися залишки тварин. Як виявилось детальну розвідку другої ступені порогу з ПБ провести не можливо, а повернутися на протилежний берег за такого ухилу і швидкості течії - не реально, обидві ступені йдуться відразу, без проміжної чалки.

Першим поріг проходив екіпаж К-1 (фото №41), інші екіпажі страхували його з берега 1-ї ступені. «Двійка», успішно подолавши всі бочки, вали та прижим під ЛП у кінці 1-ї ступені, а також другу ступень з її двома метровими зливами з косими бочками, що знаходяться вже за ЛП ріки, стала на страховку у кінці порогу. Наступним, поборовши всі бочки, поріг успішно пройшов К-2 (фото №42). Екіпаж «четвірки» при уході від прижиму був вимушений зробити розворот на 360 градусів і, маючи велику інерцію, не зміг вчасно вирівняти судно – перешкоди 2-ї ступені були ним подолані напівлагом, але безаварійно (фото №43).

Далі до наступної іменної перешкоди приблизно 2 км шивер.

Перешкода 8. Поріг «Агвалі» (4-5* к.с.) Розташований за автомобільним мостом в пос. Агвалі. Починається одночасно з першими будовами районного центру. Довжина порогу близько 1 км. Впродовж всього порогу зліва і справа стоять жилі будинки. Поріг представляє собою суцільну шиверу з потужними валами, косими зливами та значним ухилом. Безліч обливних каменів і бочок, розташованих хаотично.

Чалилися спочатку до ЛБ перед мостом і, розвідавши з мосту наступну перешкоду, потім перечалювалися нижче на 150-200 м до самого початку порогу. Спробували провести розвідку по ЛБ, але, вважаючи на традиційне розміщення туалетів (над річкою) і сміття, яке перетворює береги річки на звалища відходів, вирішили, з огляду на незначну складність розвіданої частини перешкоди, проходити поріг без більш детальної розвідки. При проходженні використали ту саму тактику, що на попередньому порозі – екіпаж К-1, пройшовши першим основну частину порогу і зачалившись до ЛБ, страхував решту екіпажів. Всі суда пройшли поріг без пригод (фото №44).

Після порогу «Агвалі» починається звуження.

Ділянка від порогу «Агвалі» до порогу «Гімерсотлерській»

Ділянка технічно складна, велика швидкість течії, шивери та кам'янисті гірки з прижимами йдуть одна за одною без перерви. Праворуч приток не має, одні сухі саї. Стінки ущелини глинисті, часто прямовисні.

Після того, як річка проходить через ущелину, за ПП долина розширюється.

Над річкою натягнуті дроти ЛЕП. Зліва вузький острівець з чагарником. Попереду з води на ПП добре проглядається гірка зі значним ухилом і гряда великих надводних каменів у руслі з навалюванням на центральний камінь. Це поріг «Предгімерсотлерській». Цього порогу немає в старих лоціях.

Перешкода 9. Поріг «Предгімерсотлерській» (4-5* к.с.) На вході гряда з правого берега закінчується великим скельним уламком, потім річка робить ПП, вали, декілька досить великих бочок, потім гряда з великими обливними і надводними каменями, один з яких химерної форми. З гряди ряд зливів різної ширини. Весь струмінь валить на великий скельний уламок в центрі русла. За ним трохи правіше великий обливний камінь, за ним ще один. Зліва від скельного уламка в центрі - чистий злив.

«Предгімерсотлерській» утворений величезними уламками обвалу зі скель ПБ. Поріг оглядали, фотографували і страхували рятувальними кінцями по ЛБ. Проходили по черзі, змінюючи один одного на страховці. «Двійки» пройшли (фото №45) поріг технічно і чисто. «Четвірку» двічі підкусювало у західних бочках (фото №46) і починало розвертати правим бортом до зливу, але після докладених екіпажем зусиль - відпускало. Всі екіпажі заходили в поріг по центру, а потім прострелювали під ПБ, щоб пройти справа від великого скельного уламка в кінці порогу.

За порогом шивера з валами, яка переходить в наступний складний поріг, розташований за лівим поворотом ріки. Чалка на лівий берег.

Ставали табором на зеленій галявині ЛБ через 400 метрів. На наступний день було днювання, протягом якого відпочивали, проводили дрібний ремонт та розвідували наступну перешкоду. Рівень води весь час зменшувався.

Перешкода 10. Поріг «Гімерсотлерській» (5-5+ к.с.) Практично через 500 м від «Предгімерсотлерського» річка робить лівий поворот, потім слабкий правий. На ЛБ великі красиві валуни рожевого кольору, садок. ПБ - широка зелена долина р. Гімерсотлер.

Довжина самого порогу 400 м, ширина русла 50-60 м. На вході в поріг в центрі річки стоїть величезний камінь, який огинається потоком з двох боків. Потім струмінь розганяється на гірці і, стиснутий з обох боків великими каменями, утворює велику бочку, за якою стоять вали до 1,5 м. Далі річка робить плавний ЛП, на якому лівий і центральний струмені перегороджені зливами через валуни і пінними котлами. У правому струмені теж потрібний маневр між камінням. На ЛП – острів, основна маса води йде вліво. Поріг краще оглядати з ЛБ, через садок є стежка. Чалка в кінці порога на короткому, відносно спокійному швидкотоці.

Внаслідок значного спаду рівня води в ключовому місці порогу частково оголилася кам'яна грядда. Лівіше та по центу грядди утворилися негабаритні зливи з бочками, на правому краю - маловодний 2-х метровий водоспадний злив (фото №47). Єдиний можливий і безпечний варіант проходження залишався по крутопадаючому треку під ПБ. В кінці порогу на ЛП утворився острів, який огинався течією з обох боків, а основна маса води відтіснялася під ЛБ. За такого рівня води поріг явно не тягнув на 6 к.с., тому після ще одного детального огляду, вирішили проходити цей поріг правим варіантом – по «каналізації».

Перед проходженням намітили місце чалки на ЛБ - в кінці порогу перед початком наступної переешкоди. Виставивши страховку рятувальними кінцями по ЛБ в районі грядди, на випадок зносу судна в центр порогу, а також в середині та в кінці порогу, всі екіпажі успішно пройшли поріг по черзі, витримавши намічену траєкторію руху. Стартували прямо від місця стоянки. На заході, долаючи декілька маловодних зливів та бочок під ПБ, залишали великий камінь ліворуч і продовжували рух вздовж ПБ (фото №48). Після того як минали напівоблигну центральну грядду (фото №49) та, пробивши по ходу під ПБ пару великих бочок, зміщувались (траверсували) під протилежний берег (фото №50). «Двійки» чалилися за поворотом на ЛБ, як і планували. К-3, йдучи поріг останнім і маючи значну інерцію, «пролетів» намічене улово, але зміг зачалитися через 100 м на ПБ, вже в наступній переешкоді.

За ЛП русла після острова, поріг «Гімерсотлерській» переходить в дуже потужну шиверу.

Переешкода 11. Шивера «ГЕСовская» (5 к.с.) розташована за ЛП на прямій ділянці та відділена від попереднього порогу 10-15 метрами швидкотоку. Вали в 1,5-2 м, зливи, потужні бочки.

Проходили без розвідки (обидва береги важкодоступні) похідною колоною на взаємостраховці. Шивера представляє собою декількасотметрову ділянку зі значним ухилом, яка насичена високими валами та тримаючими бочками. Необхідно проходити на позитивній швидкості, весь час працюючи на хід.

Переешкода 12. Поріг «Гігатлі» (5 к.с.) Перед порогом ліва притока. Через притоку міст і початок села Гігатлі-урух. Поріг розташований на лівому повороті. 1-ша ступень починається розгінною шиверою з двома великими бочками упоперек річки. Далі - мішанина косих бочок, бій в скелю ПБ, значний перепад. Після прижиму річка робить крутий ЛП, трохи заспокоюється. Далі - 2-а ступень, яка представляє собою пару метрових зливів з косими бочками, високими валами, після яких спокійна вода.

Зачалювали перед порогом на пляж ЛБ до притоку. Нашої появи вже чекали місцеві жителі, включаючи і жінок, і літніх людей. Поводили себе стримано, але дружньо. Молодь та діти багато фотографувалися як з нами, так і на катамаранах з веслами. Оглянувши поріг, організували страховку з берега та фотозйомку. Проходили по черзі, змінюючи один одного на страховці. Всі екіпажі пройшли вдало, пробиваючи чи обходячи деякі бочки (фото №51), відпрацьовуючи у прижимі.

Далі річка входить в ущелину. Складних переешкод не має, трапляються окремі камені та слабкі прижими. З'являються мілини, острови і перекасти. Потім долина різко розширюється.

Поступово ріка заспокоїлася, почали зустрічатися мілини та перекасти. Стали табором на галявині ЛБ, після виходу ріки з ущелини.

Ділянка від пос. Ботліх до пос. Нижнє Інхо.

Річка повертає на схід. Високо на горі лівого берега видно населений пункт Ботліх. Впродовж 10 км річка тече спокійно, русло ділиться на багаточисленні рукави – це перший великий розбій на річці, так званий Ботліхський розбій. На лівому березі залишки Преображенської фортеці. З річки видно на високому березі залишки круглої башти та кріпосну стіну, що спускається безпосередньо до води. Біля води ще одна кругла башта. На ПБ біля 2-х мостів (старий – металевий, новий - залізобетонний) теж залишки кріпосних споруд. Після 2-х мостів річка знов збирається в одне русло.

Сплав по розбоям і перекатам спортивного інтересу не представляє. За Ботліхом перед металевим мостом чалилися на ПБ. Бажаючи відвідати залишки фортеці 19-го століття (фото №52 і 53).

Біля мосту в селищі Нижнє Інхело нескладна шивера. Долина знов звужується до селища Муні, що на ЛБ. За нескладною шиверою поблизу Муні починається другий, найбільший андійський розбій. Долина розширюється, спокійна ділянка розбоїв та галечних островів тягнеться до селища Ортокало. Після Ортокало звуження та нескладні шивери.

Проходили похідною колоною.

В селищі Глох річка знову входить в ущелину. За автомобільним мостом починається протяжна ділянка потужних шивер.

Перешкода 13. Шивери «Глохські» (3-4 к.с.) Перша шивера починаються відразу ж за мостом. Перша - довжиною метрів 200, найпотужніша. Надводних каменів в руслі не має, прохід по центру, вали до 1,5 м. Інші три шивери менш потужні, але складніші – надводні та напівобливні камені в руслі вимагають маневрів. У другій шивері, на лівому повороті, лежить великий уламок скалі, в який б'є вся вода. Прохід під лівим берегом. За шиверами третій, великий і несильний розбій.

Шивери проходили з ходу на взаємній страховці. У велику воду «Глохські» шивери стануть більш прямолінійними, але вже не будуть такими цікавими в технічному плані.

Перед селищем Нижнє Інхо початок ділянки чергових перешкод. Ділянка починається з двох шивер перед пос. Інхо, які закінчуються потужним прижимом до скель правого берега. В середині русла гряда обливних каменів, з яких вода стікає під скелі. Проходи досить вузькі. Метрів через 150 автомобільний міст.

Оглядали перешкоду в районі прижиму, зачалившись до ЛБ перед початком розгінної шивери. Для першого екіпажу ставили страховку з берега рятувальним кінцем, організували фотозйомку. По мірі проходження суден ставали на страховку з води біля ЛБ. Прижим всі екіпажі пройшли безаварійно (фото №54).

Перешкода 13. Поріг «Інхо» (5 к.с.) Після автомобільного мосту починається ще одна складна перешкода, довгий поріг приблизно в кілометр із значним ухилом, великими валами та бочками.

Поки проходили шиверу з прижимом, по дорозі над нами проїхав автомобіль з сиреною, на який ми не звернули уваги. Але вже сідаючи на катамарани, щоб перечалити за міст ближче до порога, нам з берега почали щось кричати місцеві жителі. Піднявшись до них, нам пояснили, що автомобіль попереджував про проведення підривних робіт в Інхо. Зачекавши деякий час, і не почувши вибухів, вирушили пішки на правий берег до дорожників, які вже закінчували розкладувати дроти до запалів. Нам дали 15 хвилин на те, щоб пройти через зону підривних робіт. Тому довелося швидко, без огляду, з ходу проходити весь поріг. Поріг представляв собою дуже довгу та потужну шиверу з тримаючими бочками та валами до 2 метрів з перекидаючою верхівкою, що було для нас досить несподіваним.

Проходили на позитивній швидкості, тримаючи носи суден по течії, адже захід на такий вал лагом для любого екіпажа міг закінчитися переворотом. На виході з порогу бій води в скелю, яка лежить під ЛБ і перегороджує третину русла. Всі суда пройшли поріг безаварійно, рухаючись ближче до ЛБ та пострілюючи в кінці в центр, щоб відпрацювати від прижиму.

Далі річка довго тече одним руслом. Швидкість води велика, але все просто. Немає навіть шивер. Попадаються окремі камені і несильні прижими. Приблизно у 6 км від Інхо четвертий, останній розбій. У районі селища Ігалі на лівому березі цікаве природне явище - гроти у вапнякових скелях. Через 300 м після з'єднання проток в одне русло, за ЛП, іменний поріг.

Переешкода 14. Поріг «Ігалі» (4-5* к.с.) Для огляду чалитись до ПБ за 100 м вище за автомобільний міст. Поріг починається перед автомобільним мостом серією зливів через обливні камені. За мостом сильний навал на великий «зуб», що стирчить з води. Потім гряда великих білих каменів під лівим берегом, по всьому руслу ще метрів 100 хаотично розкидані бочки та вали.

Чалилися на ПБ перед залізобетонним автомобільним мостом. Паралельно йому – старий підвісний пішохідний місток, з якого огляд робити краще. Розвідавши переешкоду ще нижче, за насосною станцією виставили страховку з берега рятувальними кінцями, організували фотозйомку. По міру проходження суден екіпажі замінювали страхуючих. Всі екіпажі пройшли поріг задовільно, вибравши свій варіант: К-1 заходив через центр і, пробивши дві потужні бочки та відпрацювавши від навалу на «зуб», зміщувався право; К-2 – зайшовши лівіше центру, стрибав через гряду світлих каменів під ЛБ (фото №55); К-3 – вибравши найбезпечніший варіант, проїхав весь поріг під ЛБ.

Через 2 км чалилися до ПБ за правою притокою р. Енжерук, не дійшовши до «Сагрінської щелі» декілька кілометрів. Сплав у цьому поході було закінчено. Далі – антистапель, дзвінки в Махачкалу в загін МНС, Полтавську МКК і додому, привітання від керівника, розбиття табору та святкова вечерея.

На наступний день, просушивши річку та спакувавши спорядження, від'їхали до Махачкали. По дорозі, зупинившись через 3 км, оглянули та сфотографували Сагрінську ущелину з однойменним порогом. Основна (друга) ступень порогу знаходиться на вході у вузький, шириною до 4 метрів, каньйон (фото №56-57). Його глибина - 30-40 м, стінки відвісні та майже змикаються вгорі (фото №58). Через 200 м каньйон розширюється.

У лоціях часів СРСР згадок про складну переешкоду в Сагрінській ущелині – немає. Ділянка від останнього іменного порогу «Ігалі» до місця злиття Андійського та Аварського Койсу разом із вузькістю, так званою «щелью», проходила безперешкодно з ходу. Скоріше всього, цей поріг виник в 90-х або вже в 2000-х роках внаслідок підірвних робіт при будівництві дороги або мосту, а можливо, і через обвал гірських порід. На нижніх ділянках «Андійки» та «Аварки» ми не раз спостерігали, як при будівництві доріг в русло річок скидалася величезна кількість гірської породи, так що, в майбутньому можливе утворення нових штучних переешкод на цих ріках. Більш досвідчена група рязанських водників, яка в 2008 році пройшла найскладніші пороги на цих ріках, на проходження цього порогу не зважилася. «Сагрінську щель» оцінили як дуже складний поріг - 6 к.с або як «непрохід».

Прибувши в Махачкалу, знову занурилися в нервову атмосферу напіввійськового стану – поки ми були в горах, в місті лунали вибухи, постріли, гинули військові та мирні жителі. Не зважившись на прогулянку столицею, закупивши сувеніри на згадку та необхідне в дорогу, під наглядом одного з водіїв відвідали міський пляж на Каспійському морі. Вже ввечері на залізничному вокзалі ми попрощалися з нашим новим другом водієм-гідом Шаріфом, завдяки якому відбулася наша подорож, і цікавим, але поки що небезпечним, Дагестаном. Опівночі, у повному складі, живі-здорові та задоволені мандрівкою, відбули потягом через Чечню додому.

4. Розрахунок категорії складності маршруту

Загалом, пройдений групою маршрут поєднав у собі повністю або частково (зі скороченням протяжності та виключенням перешкод 6 к.с.) декілька еталонних водних маршрутів Північного Кавказу, які згідно «Перечня классифицированных и эталонных туристских спортивных маршрутов и препятствий» від 28.03.2008 р. [2], затвердженого Президією Туристсько-спортивного союзу Росії, класифікуються наступним чином:

№ маршруту	Район, река, нитка маршрута	Категория сложности	Определяющие препятствия (ОП) или участок с ОП	Категория трудности
117	Р. Андийское Койсу.* Сел. Эчеда – р. Андийское Койсу – ущ. Сатронское	4 с эл. 6	пор. Хвешинглерский пор. Гимерсотлерский пор. Сагринское ущ.	6 6 6
118	Р. Аварское Койсу.* Сел. Анцуг – р. Аварское Койсу – с. Гимры	4 с эл. 6	Албанский каскад пор. Магомед Расул пор. Советский Карадахский каскад	5 6 6 6

При підготовці до походу та визначенні категорійності перешкод ми опиралися на звіт 2008 року (3) групи рязанських турист, в склад якої входили голова та два члена МКК при ФСТ рязанської області, ними ж була дана класифікацію перешкод на обох річках. Опираючись на авторитетну думку рязанської МКК і враховуючи те, що під час нашої подорожі рівень води у ріках був подібним до рівня води під час сплаву рязанської групи, можна стверджувати, що нами було пройдено порогів 5 к. с. – 8 шт, перешкод 3-4 к. с. – близько 20 шт.

Категорія складності водного маршруту може визначатися згідно таблиці №1 «Методики визначення категорій складності маршрутів походів з водного туризму»

Категорія складності водного походу	Мінімальна кількість локальних перешкод за категоріями складності					
	1	2	3	4	5	6
V			1	1	2	-

Згідно додатка 2 «Правил походів» для водного виду туризму

Характеристика походів	Категорії складності					
	I	II	III	IV	V	VI
Тривалість походів, днів	6	8	10	13	16	20
Протяжність походів, км	150	160	170	180	190	190

Таким чином, технічна складність і набір пройдених перешкод, загальна протяжність і тривалість пройденого маршруту може дозволити класифікувати даний спортивний похід, як похід 5-ї категорії складності.

5. Підсумки туристського спортивного походу, висновки та рекомендації

1. Збірна група туристів-водників з 5 міст України та Росії успішно пройшла спортивний, достатньо складний і тривалий водний маршрут 5 к.с., зібравши в одному поході більшість перешкод двох колишніх досить популярних річок Дагестану - Аварського та Андійського Койсу.
2. З повним правом можна стверджувати, що задачі, які ставилися перед групою в цілому, ми вирішили. Більшість учасників зуміли також підвищити особисту підготовку та майстерність і тепер набагато краще уявляють собі рівень власних можливостей.
3. Значна частина пройдених перешкод класифікується 5 к.с. По їх кількості маршрут не поступається традиційним Саянським або Алтайським "п'ятіркам".
4. Намічений маршрут і графік руху по ньому були витримані без значних відхилень.
5. В цілому похід пройшов за середнього рівня води для обох річок (60-70 м³/с) і сприятливих погодних умов, якщо не брати до уваги незначні опади.
6. На обох річках уздовж сплавних ділянок проходять дороги, що значно полегшує переїзди, розвідку, обноси речей і суден.
7. Завдяки ретельному вивченню та опрацюванню перешкод, група пройшла маршрут безаварійно, без зайвого ризику та надзвичайних ситуацій. Команди повинні серйозно ставитись до питань страхівки при проходженні визначальних перешкод.
8. У цілях безпеки на порогах, що класифікуються 4-5 к.с., організувалася, якщо це було можливо, обов'язкова страхівка з берега чи води, в інших випадках проводилася взаємна страхівка при проходженні перешкод у кільватерному строю.
9. Групам, які проходять маршрут 5 к.с. по цим річкам, необхідно приділити значну увагу розвідці ділянок перед порогами 6 к.с. для вчасної чалки і обносу цих перешкод.
10. Для більш сильних груп, що мають досвід походів 5-6 к.с., безумовно цікавим буде проходження найскладніших перешкод маршруту - порогів 6 к.с.: «Магомет Расул», «Советській», «Карадахській прорив», «Орліне гніздо» та «Гімерсотлерській».
11. За достатнього рівня води, під час весняного сніготанення чи літніх дощів, варто звернути увагу на малорозвідані крутопадаючі притоки Андійського Койсу – Гакко та Хварші, які підійдуть для екстремального сплаву на маломірних судах.
12. Деякі ділянки річок за останні 20 років, внаслідок як природних явищ (повені, селі, обвали і т.п.) так і активної господарської діяльності людей (будівництво доріг, тунелів, гребель ГЕС), сильно змінилася та продовжують змінюватися. Слід очікувати, що конфігурація не тільки порогів, а й русел річок, буде і надалі змінюватись та не відповідатиме описам існуючих лоцій.
13. Ставлення місцевих жителів і представники силових структур до нашої групи було стримано-нейтральне. У той же час, теракти і напади на військових і міліціонерів в Дагестані відбувалися щодня, були і жертви серед мирного населення. Групам, які в найближчі роки планують подорожі в «країну гір», ми радили б обачніше віднестися до вибору цього, поки що неспокойного регіону Росії.
14. Учасникам треба зважати на те, що у верхів'ях усіх річок, а також поза межами населених пунктів мобільний зв'язок відсутній. Більш дешевим і стабільним для зв'язку буде використання регіонального пакета мобільного оператора.

6. Додатки

6.1. Особисте та колективного спорядження

Особисте спорядження

1. Наплічник	1 шт	2 кг
2. Шолом	1 шт	1 кг
3. Весло	2 шт	1,5 кг
4. Килимок	1 шт	0,3 кг
5. Спальник	1 шт	1,5 кг
6. Рятувальний жилет + стропоріз	1 комп.	1,5 кг
7. Гідрокостюм + сплавна куртка + кеди (боти)	1 комп.	2,5 кг
8. Туалетні приналежності	1 комп.	1 кг
9. Документи в гермоупаковці, гроші, квитки	1 комп.	0,1 кг
10. Кружка, ложка, миска, ніж	1 комп.	0,8 кг
11. Ліхтарик + батарейки	1 комп.	0,2 кг
12. Гермоупаковка	1 шт	0,1 кг
13. Непромокаючий костюм або дощовик	1 шт	0,5 кг
14. Годинник	1 шт	0,05 кг
15. Мобільний телефон + зарядне	1 комп.	0,1 кг
16. Сірники	2 пачки	0,03 кг
17. Особиста аптечка та ремнабір	1 комп.	0,1 кг
18. Кепка від сонця	1шт	0,1 кг
19. Штормівка або куртка	1 шт	0,6 кг
20. Футболка або сорочка з довгим рукавом	2 шт	0,2 кг
21. Светр легкий	1 шт	0,25 кг
22. Білизна, плавки	1 комп.	0,1 кг
23. Штани х/б	1 шт	0,2 кг
24. Кросівки	1 пара	0,4 кг
25. Шкарпетки х/б	3 пари	0,1 кг

Загальна вага

15 кг

Колективне спорядження

1. Катамаран К1 «Negis-2»	1 комп.	30 кг
2. Катамаран К2 «Красное солнишко»	1 комп.	20 кг
3. Катамаран К3 «Белрафт-4ТТ»	1 комп.	59 кг
4. Намети	4 шт	16 кг
5. Казани	2 шт	1 кг
7. Костровий набір	1 комп.	1,5 кг
8. Термос	2 шт	2 кг
9. Сокира	2 шт	5 кг
10. Пилка ланцюгова	1 шт	0,3 кг
12. Пилка лучкова	1 шт	0,5 кг
13. Кіперна стрічка	100 м	1 кг
14. Фотокамера цифрова	4 шт	2 кг
15. Рятувальний кінець з карабіном	4 шт	6 кг
16. Аптечка	1 комп.	1,5 кг
17. Ремнабір	3 комп.	3,5 кг
18. Картографічний матеріал	3 комп.	0,20 кг

Загальна вага на групу: 150 кг

Аптечка

Амоксил 0,5 - 40 табл.	Скальпель одноразовий – 1 шт.
Левоміцетин 0,5 – 20 табл.	Вата хірургічна стерильна – 1 уп.
Парацетамол 0,5 – 20 табл.	Бинт нестерильний 40 см – 3 уп.
Стрептоцид 0,5 – 10 табл.	Бинт нестерильний 80 см – 3 уп.
Ацетилсаліцилова кислота 0,5 – 10 табл.	Бинт стерильний 40 см 1 уп.
Анальгін 0,5 – 20 табл.	Бинт стерильний 80 см 1 уп.
Аспаркам – 10 табл.	Перекис водню 3 % 40 мл – 2 шт.
Нітрогліцерин 0,0005 – 40 табл.	Розчин саліцилової кислоти спиртовий 70 % 20 мл – 1 шт.
Діазолін 0,1 – 20 табл.	Розчин йоду спиртовий 20 мл – 2 шт.
Супрастин 0,025 – 10 табл.	Зеленка 20 мл – 1 шт.
Но-шпа 0,04 – 20 табл.	Лейкопластир бактерицидний 1,5x5 см – 15 шт.
Фестал – 30 табл.	Лейкопластир медичний 1x500 см – 2 шт
Смекта – 7 пакетиків	Лейкопластир медичний 3x300 см – 1 шт.
Вугілля активоване – 60 табл.	Рукавички латексні нестерильні – 2 пари
Преднізолон 3 % 1 мл – 3 ампули	Рукавички хірургічні латексні стерильні – 1 пара
Адреналіну гідротартрат 0,18 % 1 мл – 5 ампул	Шприци одноразові 2 мл – 3 шт.
Лідокаїн 2% 2 мл – 5 ампул	Шприци одноразові 5 мл – 5 шт.
Кальцію хлорид 10% 5 мл – 2 ампули	Шовний матеріал (Поліамід з травматичною голкою) – 2 шт.
Анальгін 50 % 2 мл – 5 ампул	Ножиці хірургічні – 1 шт.
Новокаїн 0,5 % 5 мл – 5 ампул	Пінцет анатомічний – 1 шт.
Мазь „Рятувальник” 30 г – 1 туба	
Вата хірургічна нестерильна – 1 уп.	

Ремнабір

(для кожного катамарана був свій ремнабір, який мало чим відрізнявся від інших і комплектацією якого займався господар катамарана)

Ножиці – 1 шт

Плоскогубці – 1 шт

Міні-пилка по металу – 1 шт

Полотно по металу – 2 шт

Шило – 1 шт

Гвіздки – 10 шт

Дріт мідний тонкий – 5 м

Тканина ПВХ (різної товщини) – 2 м²

Клей гумовий або поліуретановий – 4 туби

Ацетон – 0,15 л

Ганчір'я – 0,5 м²

Голки (різні) – 10 шт

Нитки капронові (різні) – 100 м

Скотч – 100 м

Наждачний папір (різний) – 0,1 м²

Ізоляційна стрічка – 25 м

Стропа – 5 м

Ніпеля – 4 шт

Сухий спирт – 1 пачка

Гума (в'язки) - 0, 2 м²

6.2. Список продуктів і раціон харчування

Розрахунок розходу продуктів харчування та калорійності раціону проводився на основі загальноприйнятих норм з врахуванням досвіду попередніх подорожей і категорійності походу.

Список продуктів

1. Яловичина тушкована	45 банок/14 кг
2. Консерви рибні в маслі	36 банки/9 кг
3. Консерви рибні в томаті	36 банки/9 кг
4. Паштет печінковий	17 банок/4,5 кг
5. Ковбаса в/к і с/в	17 палок/6 кг
6. Сало солоне	5 кг
7. Олія	2 пляшки/2 кг
8. Хліб	64 буханок/45 кг
9. Картопля	13 кг
10. Морква	2 кг
11. Цибуля	8 кг
12. Часник	1 кг
13. Капуста	2 кг
14. Крупа рисова	4 кг
15. Крупа гречана	5 кг
16. Макаронні вироби різні	5 кг
17. Майонез	17 пач./3,5 кг
18. Кетчуп	5 пачок./1,8 кг
19. Сіль	1 кг
20. Спеції різні	0,2 кг
21. Кава	1 банка/0,2 кг
22. Чай	4 пач./0,8 кг
23. Цукор	4 кг
24. Цукерки	2 кг
25. Арахіс	2,5 кг
26. Курага	2,5 кг
27. Ізюм	2 кг

Загальна вага

155

Враховуючи відсутність пішого закидання на маршруті та можливість дозакупівлі продуктів у великих селищах, обмеження ваги добового раціону харчування не

Водний похід V к.с. збірної Полтави, Харкова, Києва, Львова та Москви

проводилося. Вага добового раціону склала 0,968 г/людину.

Меню було розбито на 3 раціони, які повторювалися кожні три дні, що дозволило урізноманітнити харчування та скоротити процес приготування їжі.

<i>1-й день</i>	<i>2-й день</i>	<i>3-й день</i>
<u><i>Сніданок</i></u>	<u><i>Сніданок</i></u>	<u><i>Сніданок</i></u>
Суп з макаронів і тушонки	Суп з рису і тушонки	Суп з гречки та тушонки
Канাপки з салом	Канাপки з салом	Канাপки з салом
Цибуля, часник	Цибуля, часник	Цибуля, часник
Чай (кава) з цукерками	Чай (кава) з цукерками	Чай (кава) з цукерками
<u><i>Обід</i></u>	<u><i>Обід</i></u>	<u><i>Обід</i></u>
Консерви рибні	Консерви рибні	Консерви рибні
Канাপки з паштетом і майонезом	Канাপки з паштетом і майонезом	Канাপки з паштетом і майонезом
Ковбаса	Ковбаса	Ковбаса
Цибуля, часник	Цибуля, часник	Цибуля, часник
Чай (кава) з ізюмом	Чай (кава) з арахісом	Чай (кава) з курагою
<u><i>Вечеря</i></u>	<u><i>Вечеря</i></u>	<u><i>Вечеря</i></u>
Каша гречана з тушонкою	Макарони з тушонкою	Каша рисова з тушонкою
Канাপки з салом	Канাপки з салом	Канাপки з салом
Цибуля, часник	Цибуля, часник	Цибуля, часник
Чай (кава)	Чай (кава)	Чай (кава)

На обід (перекус) з ранку черговими готувалися гарячі чай і кава в термосах.

Майже всі продукти, крім хліба, на активну частину маршруту були придбані вдома. З огляду на значну заселеність району подорожі, труднощів у дозакупці необхідного майже не виникало.

Враховуючи те, що майже всі учасники походу були з різних міст (що неуможливило централізовану закупку продуктів), завгоспом, ще за місяць до початку походу, було розроблено меню та розподілено чергування. Кожен учасник заздалегідь отримав меню на своє чергування та, відповідно до нього, список необхідних для закупки продуктів. Відповідно у кожного туриста знаходився повний склад продуктів для групи на 2 дні. Така система харчування була перевірена нами у похідних умовах, довела право на своє існування (при сумлінному ставленні кожного учасника) та може бути рекомендована для збірних туристських груп.

6.3. Загальна вага продуктів і спорядження на групу

Найменування	Вага на групу з 8 чоловік	на 1 учасника
Спорядження колективне	150	18,875 кг
Спорядження особисте	120	15 кг
Продукти (на добу/всього)	9,688/155	0,968/15,5
<u>Всього</u>	425	53,125

Максимальне навантаження на одного учасника склало приблизно 53 кг.

6.4. Кошторис затрат на похід

Білет на потяг Полтава-Харків-Махачкала	690 грн.
Білет на потяг Махачкала-Мінводи-Харків-Полтава	750 грн.
Багажні квитки	90 грн.
Автотранспорт для закидання-перезакидання	4375 руб (1094 грн.)
Харчування на маршруті (розкладка)	480 грн.
Харчування на під'їздах	120 грн.
Додаткові витрати (аптечка, телефонні переговори та ін.)	34 грн.
<u>Всього на учасника:</u>	3138 грн.

6.5. Список літератури та туристські звіти та інші джерела інформації

- 1) «Водные маршруты СССР. Азиатская часть». М., «Физкультура и спорт», 1976;
- 2) «Перечень классифицированных и эталонных туристских спортивных маршрутов и препятствий», затверджений Президією Туристсько-спортивного союзу Росії 28.03.2008 р.;
- 3) «Отчет о прохождении водного туристского спортивного маршрута 6 к.с. по рекам Джурмут - Аварское Койсу - Андийское Койсу совершенном группой т.к. Радуга- Альтаир г.Рязани в период с 29.07.08 г. по 22.08.08 г.», кер. Рождественській К. Ю.;
- 4) звіти в бібліотеці МГКТ №№4123, 4155, 4412, 4512, 4630:
 - 4.1) №4123 р.р. Андійське Койсу - Сулак, 4(у6) к.с., весна 1981 р., кер. Маслоков. В. А., Мінськ;
 - 4.2) №4155 р. Аварське Койсу, 4(у6) к.с., осінь 1981 р., кер. Харітонов Р. Д., Свердловськ;
 - 4.3) №4412 р.р. Тушетське Алазані - Андійське Койсу, 6 к.с., літо 1983 р., кер. Воротинцев М. А., Москва;
 - 4.4) №4512 р. р. Джурмут - Аварське Койсу – Сулак, 5(у6) к.с., літо 1984 р., кер. Бетін А. Ю., Москва;
 - 4.5) №4630 р. Аварське Койсу, 4(у5) к.с., весна 1986 р., кер. Чернік С. І., Москва

5) сайт республіканського інформаційного агентства Дагестан : <http://www.riadagestan.ru/>

6) "Ресурсы поверхностных вод СССР". Довідник.

6.7. Характеристика особливостей матеріального забезпечення

Групове та особисте спорядження, склад ремнабору, аптечка та розкладка продуктів харчування стандартні для водних походів високої складності, їх цілком вистачило для здійсненого нами походу.

До складу особистого спорядження входили: спеціальний сплашний або хокейний шлем, гідрокостюм мокрого типу, водонепроникна сплашна куртка, рятувальний жилет

і стропоріз. Поряд з сучасними фабричними надувними жилетами, об'ємом 25-30 л, використовувались саморобні подібної конструкції та об'єму. В якості взуття при сплаві використовувались кеди або неопренові боти.

Рятувальний кінець типу «Морковка» з плаваючої мотузки довжиною 25 м з карабіном входив до складу спорядження кожного екіпажу (на «четвірці» - 2 шт). Усі ката-марани були оснащені чальними кінцями та 2 запасними веслами. На біваках використовувались двотентові палатки заводського виробництва.

У якості засобів сплаву використовувались сучасні катамарани заводського виготовлення. Гондоли катамаранів обладнані стаціонарними надувними сидіннями, які дозволяють ефективно працювати веслярам у колінній (канойній) посадці та складаються з зовнішньої силової оболонки, зшиті з тентової тканини з ПВХ-покриттям або технічного капрону («Красное солнишко») і внутрішніх пневмокамер, які виготовлені з газо-непроникного матеріалу.

Характеристики конструкцій суден

Тип судна	Об'єм, м ³	Ширина, м	Довжина, м	Секціонування гондол	Особливості форми гондол
Катамаран 2-місний К1 «Neris-2»	1,15 (суб'єктивно 1,4)	1,95	3,9	відсутнє	«верблюд»
Катамаран 2-місний К2 «Красное солнишко»	1,4	2,0	3,9	поперечне	«верблюд»
Катамаран 4-місний К4 «Белрафт-4ТТ»	2,8	2,3	5,6	поперечне	«верблюд»

Технічні характеристики та конструктивне виконання даних суден повністю задовільнило вимоги нашого походу і їх можна рекомендувати для використання у більш складних, чим даний маршрут.

Водний похід V к.с. збірної Полтави, Харкова, Києва, Львова та Москви

7. Фотографії



Фото №1. Р. Джурмут, учасники походу перед початком сплаву



Фото №2. Початок р. Аварського Койсу - злиття р.р. Джурмут і Хзанор



Фото №3. Р. Аварське Койсу, стародавня башта біля пос. Анцух



Фото №4. Р. Аварське Койсу, пор. «Арочний мост», катамаран К-3



Фото №5. Р. Аварське Койсу, пор. «Мага Магарі», катамаран К-1



Фото №6. Р. Аварське Койсу, пор. «Мага Магарі», катамаран К-1 в прижимі



Фото №7. Р. Аварське Койсу, пор. «Албанській каскад», К-1 в 1-й ступені



Фото №8. Р. Аварське Койсу, пор. «Албанській каскад», К-2 в 1-й ступені



Фото №9. Р. Аварське Койсу, пор. «Албанській каскад», на фоні 6-ї ступені

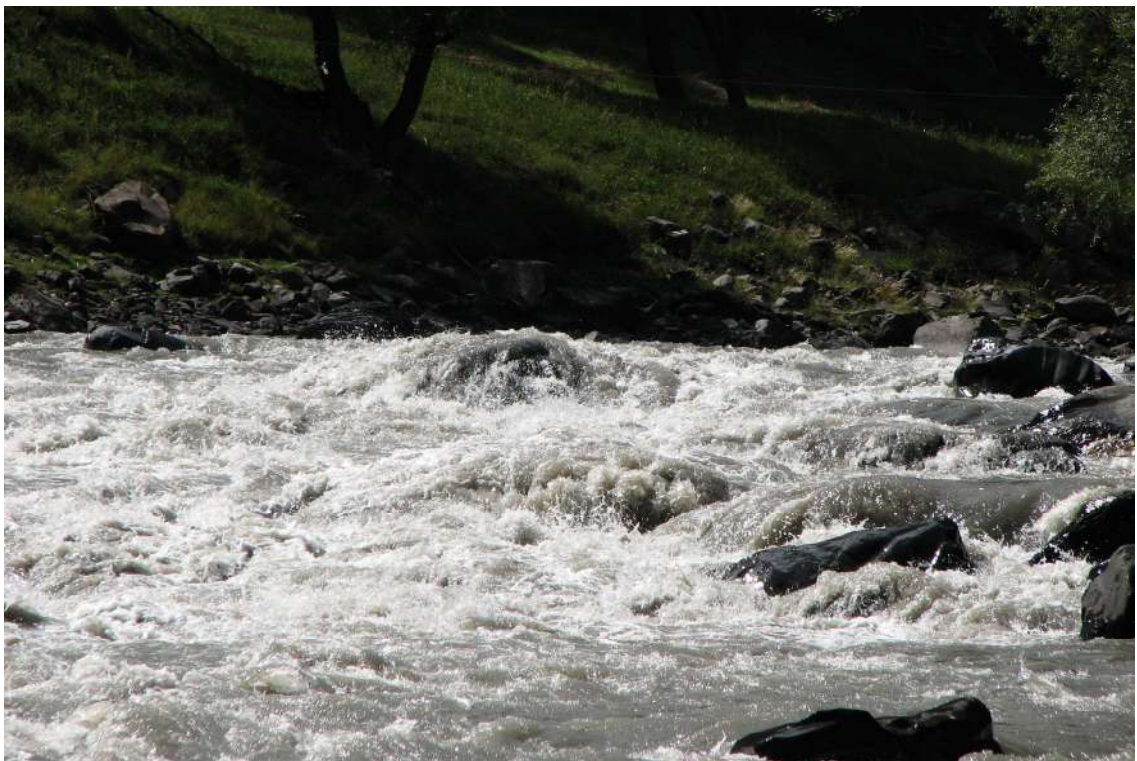


Фото №10. Р. Аварське Койсу, пор. «Мухамед Расул», 1-а ступень



Фото №11. Р. Аварське Койсу, пор. «Мухамед Расул», 1-а та початок 2-ї ступені



Фото №12. Р. Аварське Койсу, пор. «Мухамед Расул», продовження
2-ї та 3-я ступень



Фото №13. Р. Аварське Койсу, пор. «Мухамед Расул», старт К-3 за 1-ю ступенею



Фото №14. Р. Аварське Койсу, пор. «Мухамед Расул», К-2 в 2-й ступені



Фото №15. Р. Аварське Койсу, пор. «Мухамед Расул», К-3 в 3-й ступені



Фото №16. Р. Аварське Койсу, пор. «Советській», панорама з дороги



Фото №17. Р. Аварське Койсу, пор. «Советській», біля останнього зливу



Фото №18. Р. Аварське Койсу, пор. «Карадахській прорив», початок 1-ї ступені

Водний похід V к.с. збірної Полтави, Харкова, Києва, Львова та Москви



Фото №19. Р. Аварське Койсу, пор. «Карадахскій прорив», 2-а ступень



Фото №20. Р. Аварське Койсу, пор. «Карадахскій прорив», початок 3-ї ступені



Фото №21. Р. Аварське Койсу,
пор. «Карадахскій прорив», 4-а ступень

Водний похід V к.с. збірної Полтави, Харкова, Києва, Львова та Москви



Фото №22. Р. Аварське Койсу,
пор. «Карадахскій прорив», непрохід в кінці 4-ї ступень



Фото №23. Р. Аварське Койсу, будівництво греблі ГЕС біля пос. Чалда

Водний похід V к.с. збірної Полтави, Харкова, Києва, Львова та Москви



Фото №24. Р. Андійське Койсу, водоспад на р. Гакварі



Фото №24. Р. Андійське Койсу, стапель перед прикордонним постом



Фото №26. Р. Гакко, спуск К-2 на воду



Фото №27. Р. Гакко, проходження К-1



Фото №28. Р. Гакко, проходження К-2



Фото №29. Р. Хваршінглер



Фото №30. Р. Хваршінглер, біля нарзанів



Фото №31. Р. Хваршінглер, проходження К-2



Фото №32. Р. Андійське Койсу, пор. «Хваршінглерській», проходження К-3



Фото №33. Р. Андійське Койсу, пор. «Сосіметрарській каскад», 1-а ступень



Фото №34. Р. Андійське Койсу, пор. «Сосіметрарській каскад», 3-я ступень



Фото №35. Р. Андійське Койсу, пор. «Сосіметрарській каскад», К-1 в 1-й ступені



Фото №36. Р. Андійське Койсу, пор. «Сосіметрарській каскад»,
К-2 в прижимі 2-ї ступені



Фото №37. Р. Андійське Койсу, пор. «Сосіметрарській каскад», К-3 в 2-й ступені



Фото №38. Р. Андійське Койсу, пор. «Сосіметрарській каскад»,
К-2 в «трубі» 3-ї ступені



Фото №39. Р. Андійське Койсу, пор. «Орліноє гнездо», 1-а ступень

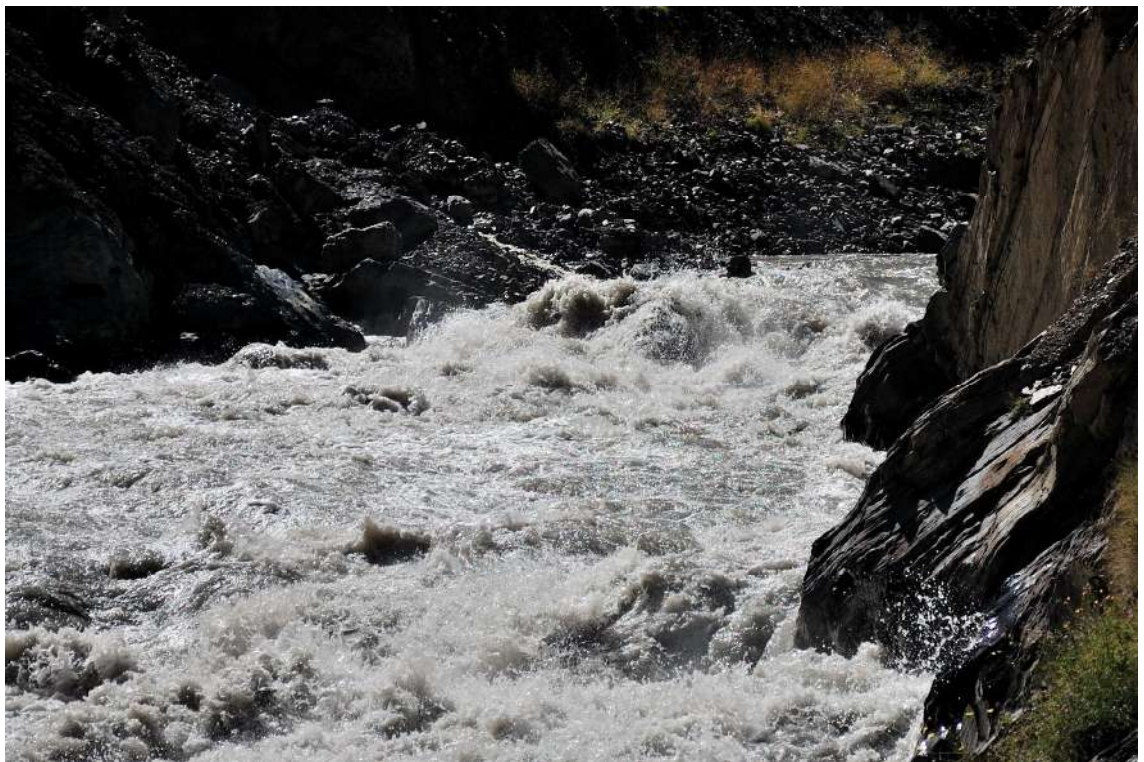


Фото №40. Р. Андійське Койсу, пор. «Орліноє гнездо», один із зливів 1-ї ступені



Фото №41. Р. Андійське Койсу, пор. «Тісскій», К-1 в 1-й ступені



Фото №42. Р. Андійське Койсу, пор. «Тісскій», К-2 в одній з бочок 2-ї ступені



Фото №43. Р. Андійське Койсу, пор. «Тісскій», К-3 в 2-й ступені



Фото №44. Р. Андійське Койсу, пор. «Агвалі», проходження К-2



Фото №45. Р. Андійське Койсу, пор. «Предгімерсотлерскій», проходження К-1



Фото №46. Р. Андійське Койсу, пор. «Предгімерсотлерскій», проходження К-3



Фото №47. Р. Андійське Койсу, пор. «Гімерсотлерскій», ключове місце



Фото №48. Р. Андійське Койсу, пор. «Гімерсотлерскій», К-1 на заході



Фото №49. Р. Андійське Койсу, пор. «Гімерсотлерскій», проходження К-3



Фото №50. Р. Андійське Койсу, пор. «Гімерсотлерскій», проходження К-2



Фото №51. Р. Андійське Койсу, пор. «Гігатлі», проходження К-1



Фото №52. Р. Андійське Койсу, вид з ріки на Преображенську фортецю



Фото №53. Р. Андійське Койсу, вид на долину ріки
від Преображенської фортеці



Фото №54. Р. Андійське Койсу, К-2 в прижимі перед пос. Нижнє Інхо



Фото №55. Р. Андійське Койсу, пор. «Ігалі», проходження К-2



Фото №56. Р. Андійське Койсу, пор. «Сагрінская щель», вид з мосту



Фото №57. Р. Андійське Койсу, пор. «Сагрінская щель», вид з низу



Фото №58. Р. Андійське Койсу, пор. «Сагрінская щель», закінчення порогу

8. Карти (схеми) маршруту

При підготовці до походу та розробці маршруту були використані скановані карти «Генерального штабу» в масштабі 1:100 000, які доступні на ресурсах Інтернету.

До звіту додаються наступні карти:

- 1) карта маршруту по р. Аварське Койсу (скомпонована з номенклатурних листів: К-38-69 «Тлярата», К-38-57 «Ботлих» і К-38-58 «Хунзах»);
- 2) карта маршруту по р. Андійське Койсу (скомпонована з номенклатурних листів: К-38-56 «Кенхи», К-38-57 «Ботлих», К-38-45 «Ведено» і К-38-46 «Унцукуль»).