

Справочная информация по маршруту.

Массив вершин Ю. Визбора (ф.5, западная – 5853, главная – 5960) расположен в южном отроге хребте Кокшаалтау, который начинается от п. Победа В. и разделяет восточную и западную ветви ледника Чонтерен. Главная (5960) – километрах в 7-ми восточнее п. Победы В., а от главной отрог поворачивает на юго-запад, где еще в 2-х км – западная вершина.

Выбор маршрута.

Траверс массива был задуман в качестве объекта для акклиматизации перед восхождением на п. Военных топографов. Подъем – с седловины перевала в 3-х км южнее западной вершины (ф.1), спуск – по юго-юго-восточному гребню главной (ф.11).

**Траверс массива Визбора (5853 – 5960) с запада на восток 4Б-5А к. тр.
(первовосхождение).**

ПАСПОРТ ВОСХОЖДЕНИЯ.

1. Класс высотно-технический, траверс
2. Центральный Тянь-Шань, южный отрог хр. Кокшаалтау (Китай).
3. Визбора западная 5853, главная 5960, подъем по южному гребню Визбора З., спуск – по ЮЮОВ гребню Визбора Гл.
4. Категория трудности: 4Б-5А (ориентировочно)
5. Перепад высот: на подъеме 4600 (седловина перевала) – 5960 – 1360 м, на спуске 5960 – 4500 (седловина) – 1460 м.
Протяженность – 7000 м (перила – 27 веревок на подъеме, 25 – на спуске, всего 2180 м).
Протяженность участков 5 к. тр. – примерно 400 м, на спуске, 4 к. тр. – ок. 1400 м, горизонтальные участки гребня – ок. 4000 м.
Средняя крутизна маршрута – горизонтальный гребень 5 градусов, далее до 5853 – 35 градусов, до 5960 – 2 градуса, спуск – 40 градусов.
6. Забито крючьев:

скальных	закладок	ледовых/снежных
за выступы более 30	0	более 20/более 30
7. Ходовых часов команды: от седловины перевала в Ю. гребне в. 5853 до седловины в ЮЮОВ гребне в. 5960 – 51 (8 дней, подъем на 5960 – 31.45, 5 дней), всего дней 9 (1 день – подход от БЛ)
8. Ночевки: все лежачие – на карнизах, на снегу, удобные (бивачные работы – не более 1 часа).
По высотам – 1-я – 4500 (под седловиной), 2-3-я – ок. 5000 м, 4-я – 5300-5400 м, 5-6-я – 5700 м, 7-я – ок. 5000 м, 8-я – ок. 4800 м
9. Руководитель: Джулий А. В. – ЗМС
Участники: Леоненко В. – МС по туризму
Кириенко А. – 1 разряд
Добряев Н. – КМС по туризму
Лехтман Д. – МС по туризму
Горин А. – 1 разряд
10. Тренер: Джулий Анатолий Владимирович
11. Выход из БЛ – 27.07 2006 г.
траверс 28.07 – 2.08 2006 г.
Выход на маршрут: 28.07
Вершина: 5853 – 29.07, 12-00 (Москва),
5960 – 30.07, 12-50 (Москва)
Спуск: на седловину 2.08, 9-00 (Москва), БЛ – 2.08
12. Турклуб "Вестра", Москва

ПОДГОТОВКА К ВОСХОЖДЕНИЮ.

Подготовка команды осуществлялась во время тренировок, в г. Москве. Перед восхождением с целью акклиматизации сходили под ребро п. Военных топографов, и на одну из осыпных седловин в районе спуска с траверса (разведки).

Погода – для этого района на удивление приличная, не сидели ни одного дня. Очень мало снега, все ледники открыты. Первый раз за три экспедиции видим ледник на подходе к перевалу – началу траверса открытым (в прошлые экспедиции он был полностью закрыт снегом).

В ходовые дни работали 5-9 часов, рельеф ниже 5000 м скально-осыпной, выше 5000 м снежно-ледовый. Наиболее сложные участки – горизонтальный скальный гребень на пути к в. 5853, участок метров 100 между в. 5853 – 5960, ледовый сброс 200 м на спуске с плато 5700, несколько коротких участков 4-5-й к. тр. через бергшруды, гребень с двухсторонними карнизами на спуске на 5000 м, ледовый склон на спуске между гребнями 320 м, скальный гребень перед выходом на седловину на спуске. Для работы на маршруте использовались 4 основных веревки длиной 45-50 м диаметром 9-11 мм, скальные крючья (брали немного, не использовались), ледобуры – 10 шт.

График восхождения:

- 25.07** - подход из базового лагеря под перевал;
- 26.07** – прохождение простой части гребня и части жандармов;
- 27.07** – прохождение скальных жандармов, в основном по перилам. Погода переменная, пасмурно, снегопад.
- 28.07** – прохождение крутого участка гребня (перила) до 5300-5400. Погода переменная, пасмурно, снегопад.
- 29.07** – подъем на в. 5853 (связки), спуск метров на 100. Погода переменная, туман, снегопад.
- 30.07** – широкий гребень с карнизами, с короткими сложными участками, подъем на п. Визбора гл. 5960 м. Спуск на плато на 5700. Утром очень сильный ветер.
- 31.07** – Спуск через сбросы на 5000 м, под гребень с двухсторонними карнизами.
- 1.08** – прохождение гребня с двухсторонними карнизами, спуск по льду на 4800. Солнце часа два, потом пасмурно, снегопад.
- 2.08** – снежно-ледовый, затем скальный гребень. Связки, иногда перила. Спуск на седловину 4500 и далее в БЛ.

Участки маршрута.

№ участков	Краткая характеристика	Протяженность, км	Категория трудности
R ₀	Осыпной, затем снежно-ледовый склон крутизной до 30 градусов	0.5	2
R ₁	Снежно-осыпной гребень с участками скал	0,5	2-2+
R ₂	Обход скальных жандармов – осыпь, конгломерат, скальные полки, 30-55 градусов, затем снежный склон до 45 градусов.	0.3	2+-3
R ₃	Скальный гребень (жандармы), участки с под гребня с карнизами, траверс	1.1	3+-4+
R ₄	Снежно-ледовый гребень с выходами скал крутизной до 50 градусов (скальные выходы до 90 градусов).	1.1	3+-5
R ₅	Снежно-ледовый гребень с карнизами. Участки до 45-50 градусов. Траверс.	2.0	3-4
R ₆	Снежно-ледовый широкий гребень, крутизной до 30 градусов, начало спуска	0.4	2+-3
R ₇	Ледовый сброс 100-70 градусов, всего 200 м.	0.2	5-5+
R ₈	Снежно-ледовый гребень-склон с бергшрундами, трещинами, сбросами, крутизной до 45 градусов (на сбросах – до 90 градусов)	0.8	2+-4+
R ₉	Гребень с двухсторонними карнизами	0.3	5-5+
R ₁₀	Ледовый склон, косой спуск, крутизна 55-40 градусов (через карниз – 15 м до 95 градусов)	0.32	5-5+
R ₁₁	Простой снежно-ледовый гребень до скал	0.25	2-3
R ₁₂	Скальный гребень крутизной 40-50 градусов, со сбросами до 80 градусов, сильно разрушенный	0.2	4-5
R ₁₃	Простой осыпной гребень	0.15	1-2

Описание маршрута по участкам.

1-й день, 26.07

Участок R₀. Подъем на перевал. Осыпной моренный гребень справа по ходу от седловины, вдоль ледника, затем снежно-ледовый склон крутизной до 30 градусов. Фото 1,2,17.

Участок R₁. Простой снежно-осыпной гребень с выходами скал, крутизной 5-15 градусов. До начала жандармов – около 500 м. Фото 1-4,17-20,22.

Участок R₂. Обход скальных жандармов – осыпь, конгломерат, скальные полки, 30-55 градусов, затем снежный склон до 45 градусов. Движение по осыпи справа от жандармов через контрфорс. За контрфорсом – скально-конгломератный склон, движение по полкам на стене градусов 60-70, далее по осыпи на следующий доковой гребень, за ним – снежный склон с лавинным желобом, по которому вверх на гребень, в обход 2-3 больших жандармов. Фото 1-4,21,22,25,27.

Участок R₃. Скальный и снежно-ледовый гребень с жандармами, связки, перила, прохождение первой части (примерно 200-300 м) до бивака. (ф. 1-4,23-36).

2-й день, 27.07

Участок R₃. Скальный и снежно-ледовый гребень с жандармами, прохождение оставшейся части. Здесь в основном скалы, вверх-вниз, в основном с применением перил, страховка первого-последнего через

выступы, которых вполне достаточно для надежного прохождения. (ф. 1-4,23-36).

Участок R₄. Снежно-ледовый гребень с выходами скал крутизной до 50 градусов. Короткая скальная стенка -2-3 м, 90 градусов. Движение по нижней части по перилам, крепление на скальных выходах, ледобурах, ледорубах. Бивак перед стенкой (в 70-ти метрах). (ок. 600 м). (фото 1-4,23,37-46).

3-й день, 28.07

Участок R₄. Снежно-ледовый гребень с выходами скал крутизной до 50 градусов. Короткая скальная стенка -2-3 м, 90 градусов. Движение по нижней части по перилам, крепление на скальных выходах, ледобурах, ледорубах. Прохождение нижней части (ок. 600 м). (фото 1-4,23,37-46).

4-й день, 29.07

Участок R₄. Снежно-ледовый гребень крутизной до 45 градусов (верхняя часть – 500 м, связки). (ф. 1-4,23,37-46).

Участок R₅. Снежно-ледовый широкий гребень с карнизами. Траверс (спуски-подъемы). Прохождение первой части (спуск до бивака) (фото 5,9,10,12,50-57).

5-й день, 30.07

Участок R₅. Снежно-ледовый широкий гребень с карнизами. Траверс (спуски-подъемы), перила 30 м на крутом (до 50 градусов) участке, на некоторых участках попеременная страховка на карнизах. Прохождение оставшейся части (фото 5,9,10,12,50-57).

Участок R₆. Снежно-ледовый широкий гребень, крутизной до 30 градусов, начало спуска, связки. (ф. 10,12,51,53,54,63,66).

6-й день, 31.07

Участок R₆. Снежно-ледовый широкий гребень (фактически плато), спуск до ледовых сбросов влево-вниз.

Участок R₇. Ледовый сброс 100-70 градусов, всего 200 м. Дюльфер две верхние веревки – на ледорубах, дальше – на ледобурах. (ф. 68-71).

Участок R₈. Снежно-ледовый гребень-склон с бергшрундами, трещинами, сбросами, крутизной до 45 градусов (на сбросах – до 90 градусов). Связки, несколько дюльферов. (ф. 71-76).

7-й день, 1.08

Участок R₉. Узкий снежно-ледовый гребень с двухсторонними карнизами, обход провала – спуск 50 градусов, 30 м, подъем 20 м, 70 градусов. Спуск, подъем и дальше после подъема около 150 м – перила, в остальных местах – связки. (ф. 78-84).

Участок R₁₀. Ледовый склон, косой спуск, крутизна 55-40 градусов (через карниз – 15 м до 95 градусов). Перила на ледобурах под углом 20 и более градусов вправо от линии падения воды. На 6-й веревке – пересечение гребня справа. (ф. 85-87).

8-й день, 2.08

Участок R₁₁. Простой снежно-ледовый гребень до скал, связки, перед выходом на скалы – перила по льду, 30 м. (ф. 94,13-16).

Участок R₁₂. Скальный гребень крутизной 40-50 градусов, со сбросами до 80 градусов, сильно разрушенный. Обход сброса влево по скальному

склону, дюльфер 8 м по водопаду, выход обратно на гребень по осыпи. (ф.13-16,89-91,94).

Участок R₁₃. Простой осыпной гребень. Крупнокаменистая осыпь до седловины. (ф.13-16,91).

Тактические действия команды.

Учитывая ошибки сезона 2004-го года, сорвавшие прохождение южного ребра пика Военных топографов, в этот раз мы выбрали самый близкий к вершине объект, приемлемый по сложности (хотя, откровенно говоря, я рассчитывал, что он будет существенно проще). Планировался радиальный выход на 5960 с 2-мя ночевками, близкими к высоте вершины. Для подъема-спуска предполагался длинный юго-западный гребень. Но окончательное решение по выбору пути оставили, естественно, на момент начала работы экспедиции.

Все разведки для изучения вариантов сделали в период ожидания грузов (3 дня). На пути к ребру пика Военных топографов мы с Вовкой просмотрели юго-восточный гребень пика 5960. Он выглядел совсем непростым, но вполне приемлемым для прохождения (ф.15,16). И короче на несколько километров по сравнению с юго-западным. Решили использовать его для подъема, а спуститься потом по длинному юго-западному гребню. На следующий день остальная часть группы сходила на осыпную седловину в этом же юго-западном гребне (только южнее седловины, на которую мы в последствии спускались). По возвращении заявили, что подняться там нельзя, так как в гребне провал, обход которого – по стене, с которой все время что-то падает. Четверо против двоих – так что мы вернулись к первоначальному плану, решив все же сделать траверс со спуском на юго-восток, если провала все-таки не окажется. В последствии, поскольку ребята с противоположной стороны указать провал так и не смогли, мы все же сделали полный траверс. За провал они принимали 40-метровый скальный сброс, который мы обошли влево по скалам и водопаду.

Перевал, с которого начинался траверс, предварительно назвали Чонтерен южный. Возможно, он все же окажется достаточно простым (я теперь надеюсь, что 1Б-2А, а в 2002-м году решили, что там не ниже 3А), и его удастся в последствии использовать для челнока грузов под южную стену Победы. Полной ясности со сложностью этого перевала пока нет, т. к. внизу осыпной кулуар поворачивает и уходит в каньон, где возможно наличие скальных сбросов. Если перевал окажется все же простым – решение проблемы южной стены может существенно приблизиться. В 3-х км от седловины возвышается красивая вершина 5853 м, на которую мы при подготовке маршрута просто не обратили внимания (я ее как раз воспринимал, как 5960). Когда с вершинами разобрались, оказалось, что у нас получается вполне красивый выход или траверс двух вершин – 5853-5960, отстоящих друг от друга на 2 км. А поскольку этот год был объявлен годом Визбора, мы решили, что с китайцами ничего не случится, если одну из небольших вершин мы назовем пиком Визбора. Что мы и сделали.

Восхождение проходило следующим образом.

Подход. От базового лагеря по ручью с западного притока ледника Чонтерен, который течет в широком осыпном кармане, идем на запад, в сторону перевала (ф.1-4,7). Примерно через 1.5 км карман сужается, начинается подъем, так идем почти в верхнюю часть ледника, затем поднимаемся влево по ходу на высокий моренный гребень, некоторое время идем по гребню, высматривая ровный участок для перехода зачехленного ледника (весь он в неудобных буграх). Пересекаем ледник (ширина его здесь порядка 2-х км) в сторону седловины перевала, поднимаемся на правобережный моренный гребень и идем дальше по нему. Гребень плавно поворачивает к югу, вдоль ледничка, стекающего с седловины (ф.2,17), плавно превращаясь в осыпной склон с участками льда. Подходим к границе снега, где на осыпи, рядом с седловиной, ставим бивак.

1-й день, 26.07.2006 г. С бивака вышли рано и за 30 мин. по снегу поднялись на седловину. Дальше идем по гребню, довольно широкому, то по снегу, то по осыпи, пересекая или обходя редкие выходы скал (ф.18,19). За 1 час 20 мин. выходим на седловину, на которой стоит скальный останец – «палец» (ф.20). От этой седловины начинаются серьезные скальные жандармы (ф.21,22), которые снизу выглядят пологим скальным гребнем. Первые из них обходим справа, сначала по осыпи, а за ближайшим контрфорсом – по скалам. Здесь метров 20-30 неприятного траверса по полкам на стене, затем крутой конгломератный склон, который выполаживаясь приводит на следующий гребень. На гребне – снег, который вниз очень скоро обрывается крутым участком, а вверх выводит правее нескольких жандармов обратно на гребень (ф.25,27), куда мы и поднимаемся. Склон раскисший и весьма неприятный, идем по желобу сошедшей лавины под скалы и далее вдоль скал – на гребень. Дальше по гребню – острые жандармы, чередующиеся со снежно-ледовыми участками с карнизами (ф.23-27). Движение в основном в связках, иногда с попеременной страховкой, короткие участки перил. В одном из мест, где гребень расширяется под скальным участком и образуется удобная мульда, ставимся на ночлег (ф.26).

2-й день, 27.07.2006 г. Продолжаем прохождение жандармов (ф.30-36). Дальше только через них – обходы если и наблюдаются, то только с большими спусками с гребня, уже просто бессмысленными. Лазание не сложное, много выступов, через которые удобно страховаться, поэтому крючья даже не достаем (ф.30-36). Высоту практически не набираем – спуск, подъем, спуск, подъем... Последний снимает веревки лазанием без рюкзака (ф.33), на слишком крутых спусках также пользуясь страховкой через выступы с последующим продергиванием. После обеда выходим на снежно-ледовый гребень и несколько складок на нем – удобное место для бивака (ф.38). Ставимся (ф.41), решив провесить сегодня последнюю скальную стенку впереди (ф.40,42). Провешиваем 3 веревки, они заканчиваются чуть выше стенки. Погода весь день переменная, периодически идет снег.

3-й день, 28.07.2006 г. Облачно, но видимость иногда появляется. Идем дальше, гребень здесь после стенки довольно широкий, 40-45 градусов (ф.9,12,24,37,38). Редкие выходы скал, за которые крепим веревки, глубокий снег. Снег иногда идет и с верху. Так в тумане проходим веревок 15, у скальных выходов крутизна возрастает до 50-55 градусов. Выходим на широкий карниз, ставимся.

4-й день, 29.07.2006 г. То что-то видно, то туман, снег. Гребень дальше становится чуть положе, идем в связках до вершины (ф.43-46). На 5853 поднимаемся в 12-00 по Москве (ф.47,48). Идет снег. Строим тур на скалах чуть ниже купола (ф.49), оставляем записку – пик Визбора западный. В просветах спускаемся с купола в ближайшую удобную мульду, так как начинается ветер (или он был все время, но теперь мы вышли на поворот гребня, как бы из-под прикрытия). Ставимся (ф.50). Сильный ветер всю ночь и утром.

5-й день, 30.07.2006 г. Теперь впереди практически горизонтальный широкий снежно-ледовый гребень с карнизами – перепад высот между вершинами практически 100 м, низшая точка этого участка – примерно 5650 (ф.51-57). Правда прямо посередине гребня торчит острый снежно-ледовый жандарм (ф.9,10,57) – это именно то место, где на подъеме применяем веревку перил, и сразу за ним около 2-х веревок попеременной страховки – крутые большие карнизы. Остальное все никакой трудности не представляет, требует лишь работы в связках. Бросаем рюкзаки, как казалось, прямо под вершинным взлетом – отсюда уже очевиден выход траверсом вдоль юго-западного гребня на небольшое плато – начало юго-западного гребня. Но выйти за 20 минут на вершину не получилось – за этим взлетом оказался еще один, потом еще... В итоге на вершине мы через два часа (ф.53,62,58). Погода хорошая и удается отснять великолепный вид вокруг. Возвращаемся к рюкзакам и спускаемся на плато (ф.63). Еще не поздно, но нам нужна еще одна ночевка повыше – здесь примерно 5700. Бивак (ф.65,67).

6-й день, 31.07.2006 г. Начинаем спуск. Утром погода хорошая, проходим на край плато и далее влево, вдоль сброса, в поисках приемлемого начала спуска. Выбираем место, где через этот 200-метровый сброс спуск виден до следующего плато – до 5000 м гребень здесь так и выглядит – в виде ступенек небольших плато и сбросов (ф.71,74). Первые две веревки – на ледорубах, ноги на сбросах до льда не достают (ф.68,69), ниже становится чуть положе – до 60-70 градусов (ф.70). По нижнему плато идем, забирая все время влево, примерно прикидывая, где наш гребень – на этих пространствах легко промахнуться, а от разных плато отходит множество гребней – на юг, восток и между ними. Большинство этих гребней обрываются стенами – это мы видели снизу. Петляем, теряя высоту, между сбросами, потом проходим очередной бергшруд (ф.72, дюльфер), и через серию трещин, между сбросами идем вниз (ф.74,76), забирая влево – там уже виден наш спусковой гребень с двухсторонними карнизами (ф.73). Прямо возле гребня – небольшое поле, на котором мы и ночуем (ф.77).

7-й день, 1.08.2006 г. Подъем на гребень – пологий мост через бергшрунд, метров 20 (ф.78). Поднимаемся и идем вперед метров 200-300 (ф.79). И упираемся в провал (ф.79,82), то есть, карнизы стали трехсторонними. Перелезть, вероятно, можно, но эти пару веревок могут отнять невероятно много времени. А чуть сзади карниз слева совсем маленький, а внизу метрах в 30 – снежно-ледовая подушка (вниз она обрывается сбросом). Спускаемся на подушку (ф.80), переходим по ней метров 70 за провал, и здесь рядом с карнизом поднимаемся обратно на гребень – 20 м 70 градусов (ф.82,79,81). Далее по гребню перила, так как это уже сплошной карниз, местами сужающийся меньше чем до 1 м (ф.79,80,82-84). Выходим на шапку на конце горизонтальной части гребня – началу спуска дальше вниз (ф.83,84). Шапка так же на три стороны обрывается карнизом (хотя с учетом того, что мы только что перелезли – на все четыре). Дальше спуск предполагался по очень острому снежно-ледовому гребню с тонкими большими карнизами – некий микст (ф.80,87). Но здесь обнаружили ледовый склон между двух гребней (ф.86,87), и, оценив состояние нависающих карнизов, решили, что спуск по нему вполне приемлем – что хотело обвалиться, уже обвалилось. Через карниз – метров 10-15, потом лед, в верхней части градусов 60, ниже постепенно становится положе (до 40 градусов). Идем наискось вправо, придерживаясь края «нашего» гребня – ледовый склон заканчивается скальными сбросами (ф.85-87), и нам нужно будет перевалить через гребень. Первый раз попробовали на 4-й веревке – оказалось рано, перевалили на 6-й – здесь подъем на гребень с прокапыванием небольшого карниза, за ним – почти горизонтальная веревка – траверс вправо вниз, в обход скального сброса (ф.86,87), а дальше – последняя веревка до очередного снежного плато. К этому времени погода окончательно испортилась, идет снег. Видимости нет никакой, ставимся (ф.88).

8-й день, 2.08.2006 г. Утром – солнце. А из-за снегопада снег за ночь даже не схватился. Мы вчера в просветах сделали разведку, высмотрели начало гребня, т. е. место, где вроде бы не сброс (ниже все равно видно не было, сколько не ждали). Сюда и идем, снег почти по пояс. Снегоступы не надевали, так как очень скоро крутизна возрастает и мы видим уже начало скального гребня. Перед выходом на скалы – уже голый лед. Скальный гребень впереди обрывается сбросом метров 40, мы же его обходим по скальному склону влево (ф.89), выходим к ручью. Здесь тоже сбросы, мы спускаемся по водопаду вправо (дюльфер 8 м, ф.90) на осыпь под сбросом на гребне, и по осыпи поднимаемся обратно на гребень. Дальше – сложный сильно разрушенный скальный гребень (ф.11,15,16,91), связки, страховка через выступы, жандармы проходим справа по стене. В одном месте небольшой участок с продергиванием связочной веревки (стеночка метра 2). Вскоре выходим уже на крупнокаменистую осыпь, развязываемся и по осыпному гребню спускаемся на седловину 4500.

Спуск в БЛ.

С седловины можно спускаться в любую сторону (ф.11,15,16), но на восток – сложнее, есть выходы скал (нужно было связкой одной пройти – здесь до лагеря ближе). Мы спускаемся на запад по длинной мелкой осыпи в цирк – зачехленный ледник, дальше по ближайшему ручью вниз, в карман с ручьем, по которому начинали подъем на траверс. От перевала до БЛ – чуть больше часа пути. К вечеру, как всегда, идет дождь.

Анализ восхождения.

Первопрохождение, а тем более, первовосхождение – всегда задача интересная, даже если это подъем пешком на простую обзорную точку. А если к этому еще добавляется целый букет технических препятствий, пускай и не слишком сложных – задача становится еще интереснее. Именно за это я и люблю комбинированные маршруты – за разнообразием. А прохождение комбинированного маршрута ориентировочной сложностью 5А перед гораздо более сложным комбинированным маршрутом – как раз то, что нужно. Хотя предварительная оценка траверса была ниже, мы ожидали что-нибудь на уровне 4А-4Б. Но уже скальный гребень с жандармами в начале подъема давал предположение, что весь подъем будет 4Б, как и оказалось. Спуск же оказался существенно сложнее подъема (и не всегда был чистым спуском), и, на мой взгляд, повысил сложность траверса до 5А. При прохождении в обратном направлении все эти «прелести» спуска вполне возможно повысят сложность до 5Б, если не удастся найти пути обхода сбросов (обход, возможно, есть, если забирать в начале спуска еще левее, мы на спуске, естественно, этого не делали, выбрав ближайший приемлемый вариант, и тем самым, возможно, усложнив спуск).

В целом получился относительно не сложный и очень приятный маршрут. С данным описанием и при более благоприятной погоде (правда, в погоде очень сомневаюсь) прохождение траверса можно сократить на 2-3 дня.

Кроме этого мы поднялись на перевал, разделяющий ветви Чонтерена. Эта седловина – не самая удачная, так как спускается на западную ветвь довольно низко, но если спуск там все же прост, появляется возможность челнока грузов через перевал под южную стену Победы. В обход их таскать будет тяжело и нужно будет 2-3 дня в одну сторону, то есть 4-6 дней туда – обратно. А с этим перевалом (Чонтерен южный) может получиться 3-4 дня туда – обратно – явная экономия. Да и попутно будет хоть какая-то акклиматизация, и можно сходить на еще нехоженный пятитысячник на юго-восток от седловины, на вид 4А-4Б, ледовый.