Велопутешествие по Средней Азии 2013год

Оглавление

Описание маршрута. 1
Участники велопутешествия. 1
Подготовка и организация путешествия. 2
26.07.-30.07. 2
Алма-Ата – Бишкек – Балыкча (озеро Иссык-Куль) 3
04.08 - 09.08. Бишкек-Ош 5
Ош-Сары-Таш, 10.08.-11.08. 9
Сары-Таш-Мургаб 12.08. 10
Мургаб-Джелонды 13.08.-14.08. 11
Джелонды- Хорог 15.08. 12
Хорог – Душанбе 16.08. – 17.08. 12
Душанбе - Худжанд, тоннель Анзоб (преисподняя) 13
Худжанд. 20.08. 15
Худжанд- Москва. 21.08.2013-25.08.2013 года 16
Заключение. Выводы и рекомендации 16
Схема маршрута 17
Ссылки на дополнительные материалы 17

Описание маршрута.

Маршрут был построен на основе классического маршрута по Памирскому тракту, но в него были включены и дополнительные участки.

В окончательном, исполненном виде он может быть представлен так: Москва-Алма-Ата (поезд), Алма-Ата – Бишкек - Балыкча на озере Иссык-Куль (вело), Балыкча - Бишкек (поезд), Бишкек - Ош (велосипед), Ош – Сары - Таш (вело). Сары-Таш-Мургаб (авто), Мургаб-Хорог (вело), Хорог – Душанбе (авто), Душанбе – Худжанд (вело), Худжанд – Москва (поезд).

Участники велопутешествия.

Супруги: Виктор Финошкин, 1952 года рождения
Татьяна Бурашникова, 1953 года рождения

Велосипеды: Старт-Шоссе – 90^{х} годов 20 века
Сроки: 26.07.2013-25.08.2013
Пройденное расстояние на велосипедах – 1900 км.
Ходовых – 19 дней
Полная днёвка – 2
Полуднёвки - 4

Участок Сары – Таш – Мургаб не был активно пройден из-за неисправности велосипеда (лопнула покрышка у В.Ф.)на спуске с перевала Хатынарт в 2^{х} километрах от Сары – Таша. Починить не удалось. Новую (и одну в запас) купили в Мургабе. Западный Памир (Хорог-Душанбе) не был пройден, откровенно говоря , из-за недостаточной физической готовности Т.Б. и обострившейся у нее проблемы с пищеварением.

Подготовка и организация путешествия.

Организацией велопутешествия начали заниматься более чем за полгода до старта. Было много хлопот с получением пропуска в Горный Бадахшан. Оформили через турфирму «Мундуз-Турист». В пропуск включили возможность посещения Сарезского озера, хотя мы разрешение на это не просили. Стоимость услуги – 174 доллара.

Студентом в апреле 1972 года был на легкоатлетических сборах в составе сборной «Буревестника» в Пржевальске (сейчас это город Каракол), видел Иссык-Куль. Помню посёлок Пристань-Пржевальск, а в нём могила Н.Пржевальского и музей, посвященный жизни путешественника. Прошло много лет, Памир позвал к себе, а велопутешествие в 2012 года по Алтаю, Чуйскому тракту еще сильнее подогрело наш интерес к горам. Стали собирать информацию о маршруте, готовить наши «велодинозавры» к нелегкому испытанию. Каких-то спортивных целей маршрут не преследовал. Он носил больше познавательный характер: было интересно познакомиться с бытом и укладом сегодняшней Средней Азии, поэтому в описании похода будет минимум технических деталей.

26.07.-30.07.

Поехали! Все хлопоты, тревоги позади! Поезд 007 Москва-Алма – Ата – типично среднеазиатский, если подразумевать под этим минимум услуг и удобств: кондиционеров нет, в туалетах ржавая вода, кипяток – с перебоями. При посадке проблем с багажом не было, велосипеды разместили удобно.

Попутчики меняются , не скучаем: алгоритм действий: «ну вот поели, можно и поспать, ну вот поспали, можно и поесть» - не для нас. Волга, Саратов, степи Казахстана, большой город Ахтобе (бывший Ахтюбинск). Границы пересекли без замечаний. Таня, кажется, даже расстроилась, что пограничники не спрашивали, что у нас в чехлах и рюкзаках на верхних полках. Пейзажи однообразные, но нам они представляются необычными. Поезд «пожирает» огромные пространства, за окном степь, покрытая редкой ржавого цвета растительностью. Вдоль железнодорожного пути стоят заграждения из деревянных щитов, тут и там белеют соляные блюдца, двугорбые верблюды поедают высохшую траву. Населённых пунктов мало, кирпичные одноэтажки без какого-либо намёка на желание их хозяев украсить свои жилища возникают внезапно. В стороне от посёлков - мусульманские кладбища. В вагоне постоянно что-то продают: вот казашка предлагает купить гнездо какой-то редкой птицы и уверяет, что отвар из него помогает мужикам лучше всякой там виагры! Поменяли рубли на тенге, курс 1 к 4,5. Надеемся, что ближе к Алма-Ате удастся отведать вдоволь овощей и фруктов. Станция "Чили" - дешевые дыни и арбузы (6 рублей за килограмм), в городе Туркестан глаза разбегаются от изобилия фруктов и ягод на привокзальном рынке. Жарко! Рабочие на путях надевают на голову белые тряпки, смоченные водою. Степь, голая степь, куда ни бросишь взгляд, редко-редко видны небольшие табуны лошадей. Что съедобное находят они на этой выжженной безжалостным солнцем земле?

Всё ближе Алма-Ата, пейзаж меняется: появляются горы, сады, ухоженные поля. Жара спала, а в Чимкенте днём было +45°С !

Алма-Ата – Бишкек – Балыкча (озеро Иссык-Куль)

30.07. Алма- Ата!. Велосипеды, рюкзаки оставили в камере хранения. Позавтракали в привокзальной столовой и после нескольких подсказок нашли автобус, который шел до Медео. Погода хорошая. Медео! Вижу знакомые с детства силуэты конькобежцев на главной трибуне катка. В советское время Медео гремел своими мировыми рекордами (более 170!). Стадион не умер, имеет ухоженный вид. Сразу за стадионом - 150метровая противоселевая дамба, к ней ведут, кажется, 800 ступенек. Поднявшись к дамбе, пошли вверх по ущелью Чимбулак. Чимбулак сегодня -это не только высокогорный лыжный курорт, но и очень элитные земельные участки местных нуворишей. Алма – Ата – красивый и приятный глазу город. Также очаровательны и казашские девушки! Никогда не видел в одном месте столько красивых лиц, стройных фигур!

Для более близкого знакомства с Алма-Атой времени не было, в сквере у вокзала собрали велосипеды и поехали в сторону Бишкека. Двадцать километров по городу показались нам адом! Сплошной поток машин, водители понимают ПДД каждый по- своему, частные перевозчики беспредельничают, гарь, копоть, непрерывная какофония автомобильных сигналов. На ночёвку остановились в Каскелене у юркой речушки. Выспаться мешали постоянный шум машин и призывы муэдзина на молитвы. Опробовали шведскую армейскую горелку М-39, работает хорошо. А вот таблетки сухого горючего, кажется,бракованные.

31.07. Встали в 6 часов, постепенно поток машин рассосался. Дорога Алма – Ата – Бишкек (250 километров) хорошая по качеству покрытия. Проехали более 180 километров в жару за 40 градусов. Помогал попутный ветер и отсутствие сложных подъёмов. Обедали в кафе «Евразия». Степь с редкими населёнными пунктами, тонущие за горизонтом горы. Ни одной речушки или озера. Пьём воду как верблюды, в основном , минералку. Первые проколы камер. Не _высокий перевал (1233 метров) перед пограничным пунктом в г. Кардай. Я ехал по перевалу тяжело. Впервые в жизни на подъёме свело судорогой обе ноги: ощущения очень неприятные и непонятные. Последние 3 километра на подъём шли пешком. Но какой потом был спуск! 25 километров пролетели с ветерком, ни разу не налегая на педали, скорость за 50! Ночевали перед Кардаем.

01.08 Перешли границу, мы в Киргизии. Процедура перехода в Кардае заняла около часа времени, проблем не было, Завтракали в Кардае, хозяину кафе за 60, был когда-то в наших краях, проезжал Петушки. День очень жаркий. Местные жители уверяют, что было 40 градусов в тени. Много и часто пили воду, не упускали ни малейшей возможности окунуться и поплавать в каком-либо озерце или арыке. Дорога на Иссык-Куль почти на всём протяжении идёт рядом с рекой Чуя сначала по Чуйской долине, потом Боомскому ущелью вдоль Киргизского хребта. Первые придорожные базары с арбузами и дынями, овощами и фруктами. Взрослые и дети живут в каких-то шалашах, под навесами из соломы и камыша, спят на кроватях «времён Очаковых и покоренья Крыма», надеясь хотя бы что-то продать из выращенного на своих огородах.

Крутили слабо, но всё равно смогли проехать 120 километров. Ночевали у входа в ущелье, ведущего к перевалу и на Иссык-Куль. Очень красивое место! Спать мешали какие-то ночные птицы. Их неумолчное пение, больше похожее на свистки футбольного судьи, продолжалось всю ночь. Таня упала ,спускаясь к Чуе, ушибла колени, руки.

02.08. Встали как по будильнику, в 6 часов, до Иссык-Куля 60 километров по красивому ущелью. Подъёмов тяжёлых не было, асфальт, за исключением последних 20 километров, хороший. Завтракали (манты, салат, зелёный чай) в кафе за 25 километров до Балыкчи (Рыбачье). Город встретил памятником Семёнову Тян-Шанскому, рыбным и фруктово-ягодными рынками. Купили абрикос, рыбу горячего копчения и поехали к озеру. Иссык-Куль красив! Чистая вода, свежий воздух, солнце и горы – ради этого нехитрого набора сюда приезжают тысячи людей. Вода солёная,отчего Иссык-Куль еще больше походит на море. Остановились (он по пути первый) на так называемом «Платном пляже» (берут деньги с водителей при въезде на него). Отдыхаем, купаемся, загораем. Завтра в 17-40 пригородным поездом едем в Бишкек.

03.08. Ночь прошла беспокойно. По пляжу бродили местные бомжи, молодёжь пила и гуляла. В полночь подъехал какой-то пьяный обалдуй на дряхлом «жигулёнке» и потребовал предъявить ему паспорта, представившись старшим лейтенантом. Спорить с неадекватными типами в подобной ситуации - себе дороже. Обошлось...

Бомжеватого вида «начальник пляжа» собирал мусор и стал требовать с нас 50 сом за ночлег. Еле отвязались от него.

В 17-40 поездом Балыкча – Бишкек поехали до столицы Киргизии (70 сом с человека, 50 за велосипед). Очень красивая горная часть 180 километрового пути с рекой Чуя! Приехали поздно, в 22 часа. Вокзал в Бишкеке - невзрачное одноэтажное здание – на ночь закрывается, пришлось ночевать в дорогой гостинице (1700 сом за номер-люкс)

04.08 - 09.08. Бишкек-Ош

Отдохнули хорошо, но рано уехать не удалось: долго не могли найти дежурную, которая бы нас выпустила из здания. Бишкек толком не видели, поехали в 8 часов. Дорога Бишкек-Ош (690 километров) – одна из самых красивых и интересных в Средней Азии. Но настойчиво рекомендовать её для велопутешествия не хочется. Хорошее качество дороги привело к резкому увеличению транспортного потока, и наслаждаться окрестными видами особенно не приходится: в узких, почти непроветриваемых ущельях в жаркую погоду стоит настоящий смог. Велика и вероятность «не поделить» на серпантине дорогу с каким-нибудь автолихачом… Первые 60 километров от Бишкека - это череда насёлённых пунктов. Едем до города Кара-Балта по трассе М-39. В Кара-Балте на большом Т-образном перекрёстке поворачиваем налево на трассу М-41 и едем в сторону Сосновки. День очень жаркий, от минералки уже тошнит. Набираем яблок в саду перед Сосновкой.

Жадничаем, а ведь рюкзаки и так трещат от снаряжения. Обедаем в Сосновке, отдыхаем, укрывшись от полуденного зноя в тени деревьев. Оттягиваем и оттягиваем момент, когда надо вставать с земли и продолжать движение.

Горная Кара-Балта сопровождает нас на пути к перевалу Тео-Ашу (3586 метров). Подъём от Сосновки еще не крутой, на ночлег останавливаемся у одного из притоков Кара-Балты. Пьём чай и доедаем остатки печенья. На завтра остаётся немного орехов и яблок. Негусто! Надеемся, что на спуске с Тео-Ашу удастся основательно подкрепиться. По ущелью рядом с нашей палаткой едет на лошади киргиз лет 40, в поводу у него другая лошадь. Короткая фотосессия. Умная лошадка поняла, что последний опыт общения с подобными ей копытными у меня был очень и очень давно, поэтому смиренно позволила мне взгромоздиться на неё. Шумит река, укладываемся спать. Завтра наш первый серьёзный перевал.

05.08. Взяли два перевала за один день! Тео-Ашу дался нам трудно. Казалось, что серпантину не будет конца!. Очень устали, выхлопные газы от ползущих на перевал большегрузов сил ,конечно, не прибавляли. Таня немного запаниковала, но до тоннеля имени К. Кольбаева (длина 3 километра), находящегося на вершине перевала, дошли - доехали. Тоннель проехали в кузове «буханки», попутчиком у нас (или мы у него?) был черный ослик. В тот момент мы позавидовали ему: киргизского осла везут со всеми удобствами, а владимирские «ослы» по своему хотенью, а не по божьему веленью «умирали» на пути к вершине перевала! Отдали за проезд по тоннелю 50 сом. Спуск и вид на Суу-Самырскую долину (2200-2800 метров над уровнем моря) очень красив! Эстетическое удовольствие подкрепили, спустившись с перевала, сытным обедом в кафе-юрте. Вкусная шурпа, два литра сладкого чая подняли нам настроение, бодро крутили к перевалу Ала – Бель (3184 метра). Дорога к перевалу идет по широкой Суу-Самырской долине, где с мая по октябрь киргизы пасут отары овец, табуны лошадей. Выезжают на сезон семьями. Видим через каждые 2-3 километра их стоянки: живут киргизы-скотоводы в юртах, старых, ржавых вагончиках, готовят и пытаются продать кумыс, сыр, курут.

Быт, понятно, кочевой. Дети помогают взрослым. Они принимают нас за американцев, приветствуют, едва завидев ,истошным «хеллоу». Одетые кто во что горазд, они протягивают к нам свои ручонки, пытаются дотронуться до велосипедов, рюкзаков… Было ощущение, что для детей да и для взрослых путешествующий люд – явление всё ещё необычное, и им хотелось хотя бы как-то соприкоснуться с людьми из другого, недоступного для них, волнующего их души мира. Не давали скучать и собаки-злыдни:

забыв своих баранов и овец, они едва ли не под колёса попадали, стараясь тяпнуть наши натруженные ножки. Долина оглашалась истошным Таниным «фу-у-у!», мы резко ускорялись, чудесным образом находя в себе еще нерастраченные силы. Подъем на Ала-Бель оказался несложным, поднялись, не слезая с седел. Недалеко от начала спуска встретили велопутешественников из Германии. Ребята были в дороге уже более года. Используя свой скудный запас слов из немецкого языка, рассказал, откуда мы и куда держим путь. Незабываем спуск с Ала-Беля! Более 40 километров, поставив ноги на педали, мчимся вниз под свист ветра. Всё внимание дороге, тормозам, скорость под 70 километров в час. Пару раз останавливаемся, чтобы снять напряжение в теле и полюбоваться красотой горного ущелья. Вдоль дороги-пасеки, продавцы на импровизированных рынках бойко предлагают горный мёд, малину. На ночёвку встали на 256 километре трассы. Палатку ставим на берегу реки, пьем чай с купленным по дороге медом. Смотрю на горы, слушаю реку, и сердце готово выскочить из груди от восторга! Звёзды, Млечный Путь на полнеба разделяют мои чувства!

06.08. Поехали поздно, в 9 часов утра. У меня проблемы с животом. Ругаю себя: восторгаясь дивной природой, думай что ешь и что пьёшь! Грешу на карамельки-шипучки: в них голимая лимонная кислота! День жаркий, едем на Кара-Куль. Жара иссушает. Источников воды возле дороги нет. Подъёмы, спуски, подъёмы, спуски, поделились водою ребята-дорожники. Вода через час-полтора становятся горячей. Проезжаем город Токтогул по объездной дороге. От Токтогула трасса делает крюк в 60 километров, огибая водохранилище. Фото на мосту через реку Нарын. Полуденный зной так «достает», что решаем отдохнуть на берегу водохранилища. Большого и длительного эффекта отдых не дал, подъём на вершину гребня был тяжелым. Прямо перед нами ворота из скал, дорога ныряет в ущелье. Лошадка привязана к электрическому столбу, из джипа выскочили иностранцы, стоят, заворожённые красотой гор. Фото на память, мчимся вниз! До Кара-Куля немного не доехали, встали на ночёвку на берегу горной реки. Узкое ущелье, справа и слева громады скал. Дня через три (тьфу-тьфу!) должны быть в Оше, едем с опережением графика. Ужинали в придорожном кафе. Красивое место: река, горы, огромные ивы!

07.08. В Кара-Куле были в 6 утра. Перекусили свеже- испеченными лепёшками с газировкой, едем до Таш-Кумыра. Любуемся бирюзовым Нарыном. Удивительно: при впадении в Токтогульское водохранилище вода в Нарыне была грязно-серого цвета. Какой волшебник изменил Нарын до неузнаваемости? Короткий тоннель, и мы на площадке перед ГЭС. Еще один

(сколько мы их уже видели!) памятник батыру из киргизского эпоса.. За Таш-Кумыром – плодородная Ферганская долина. Малыш, (с математикой у него всё в порядке в отличие от знания русского) продал нам у дороги дыню. В Кочкор-Ата въезжаем в сопровождении "почётного караула" из местных мальчишек, похоже, им доставляет удовольствие обгонять «американцев». Очень сильный «мордодуй» у к. Массы заставляет нас искать место для ночлега ранее намеченного времени. В очередной раз убеждаемся в гостеприимстве местных жителей. Махсат и Нурлан Кабаевы приглашают нас в гости. Завтра-первый день большого мусульманского праздника, завтра праздник Ураза-Байрам («Праздник Разговения»). У братьев большие семьи, приехало много гостей. Женщины перебирают рис для плова, мужчины сидят отдельной компанией, ругают бишкекских коррупционеров; много вопросов к нежданным гостям. Земля круглая, кто-то из родственников братьев, работая дальнобойщиком, бывал в наших краях. Переживал, как женщины отнесутся к внешнему виду Тани (велошорты, непокрытая голова, кроссовки, и это видеть в последний, самый строгий день поста!). Отнеслись толерантно, на сердце легко и радостно!

Нам отвели отдельную комнату, угостили чаем и вкусными восточными сладостями. 8го рано утром весь взрослый народ был уже на ногах, во дворе в большом казане готовился плов. Мы не стали злоупотреблять добротой хозяев и, искренне поблагодарив их за радушие и гостеприимство, поздравив с праздником, поехали, нагруженные угощением: отварной бараниной, лепёшками, фруктами. Джалал-Абад, третий по величине город Киргизии, объехали стороной. За Джалал-Абадом приятная встреча с семейной парой из Франции.

09.08.2013 года. 7 часов утра. Мы в Оше, южной столице Киргизии. Узбекистан рядом. Город имеет многовековую историю, однако от неё мало что осталось. Летом 2010 года в городе произошла «Ошская резня». В конфликте пострадали, в основном, узбеки, большая их часть покинула город, а их дома были сожжены и разрушены, пострадал и знаменитый Ошский базар. Сейчас в городе тихо и спокойно (надолго ли?), никаких следов страшных событий 2010 года мы не увидели. Остановились на отдых в гостинице «Ан-Шоола», относительно чистой и цивильной гостинице по соседству с автовокзалом. Во дворе гостиницы в июле 2010 года были баррикады, звучала перестрелка. Мы же спали (или не спали?) под непрерывную ругань местных любителей бильярда (матерились на "великом и могучем") и дикий лай дворняжек. День был отдан знакомству с городом. Главная достопримечательность, видная почти из любой точки в центре Оша, – это Сулейман гора. Город виден как на ладони. Поднявшись на гору, долго

стояли и любовались превосходной панорамой города. Праздник Ураза-Байрам был в самом разгаре. В центральном парке города шумно и весело! Какие же удивительно яркие, незнакомые нашему взгляду наряды на восточных женщинах, какое буйство красок! Главный базар, расположенный на левом берегу Ак-Буры, как и две тысячи лет назад живёт своей шумной жизнью. Это настоящий хаотичный восточный базар с узкими улочками, многочисленными шашлычными, горами разноцветных специй, фруктов и овощей, ароматных лепёшек.

Ош-Сары-Таш, 10.08.-11.08.

Связка из трёх перевалов-Чайырчик(2400 метров), Талдык (3615 метров), Хатынарт (3541 метр).

Дорога большей частью идет рядом с рекою Гульча. Зелёные и красные скалы, каньоны разнообразят пейзаж. Вдоль обочин и на склонах гор пасутся коровы, овцы, яки. Запомнилась встреча с колоритным киргизом-аксакалом в национальном головном уборе «калпак». Из юрт призывно звучат приглашения отведать кумыс, курут, куурдак. Обедаем на берегу одноимённой реки и любуемся древними минаретами на фоне удивительных по форме и цвету гор. Замечательна, по-своему, ночёвка на территории заброшенной, а точнее, временно неиспользуемой ферме. Представьте: на берегу реки - ухоженный сад, поспели яблоки, абрикосы, сочная зелень травы ковром спускается к Гульче, высокие деревья и ограда из дикого камня прекрасно гармонируют с окружающими ущелье горами. Спали, когда на ферму приехал, как оказалось, хозяин. Он не был здесь более месяца (это мы узнали позже, познакомившись) и вот видит на своей земле чужих людей! Выползая из палатки, я лихорадочно подыскивал оправдания, а они оказались лишними. Высокий, под два метра ростом, с очень темным, как у негра, лицом, Атабек на хорошем русском языке прервал мои извинения: «Пользуйтесь всем, что вам здесь понадобится. Сад в вашем распоряжении, отдыхайте». Через полчаса его «Тойота», подмигнув приветливо фарами, скрылась в ущелье, а мы с Таней еще долго не могли уснуть, получив урок доброты и душевной щедрости.

На перевале Талдык велись работы по расширению дороги, на седловине сфотографировали памятник рабочим, проложившим сюда путь в 30-е годы. С вершины перевала открылась Алайская долина, а ещё дальше - Заалайский хребет с десятками снежных пиков. Перед подъемом на перевал Хатынарт остановился, чтобы заснять моменты конно-спортивной игры бузкаши, известной со времен Чингисхана (по русски «козлодрание»). Смысл

– подхватить с земли или отобрать у противника обезглавленную тушку козла и забросить её в импровизированные ворота.

На спуске с Хатынарта в 2-х километрах от Сары-Таша у меня лопается камера и, что неприятнее, покрышка (запасной нет!), у Тани - прокол в камере.

Сары-Таш – типичный киргизский посёлок неказистой архитектуры, наверное, вся потребность в красоте у жителей таких посёлков удовлетворена окружающей природой, у которой этой красоты сверх любой меры. В Сары-Таше путешественники буквально нарасхват. Останавливаемся на ночлег в доме молодой киргизской семьи. Отремонтировать покрышку не удаётся. Спим на обеденном столе на какой-то рухляди.

Сары-Таш-Мургаб 12.08.

Из-за неисправной покрышки до Мургаба добирались на попутных машинах, поэтому в описании этого участка пути буду краток. Настроение, понятно, «на нуле»: готовиться полгода и проколоться в прямом и переносном смысле на пустяке! Общий вес взятых запчастей и ремкомплект тянут под 7 килограммов. Эти килограммы, как гири на шее, гнули меня на перевалах до хруста в спине. Говорил себе: "А вдруг?, А может что-то из железок понадобится?" Не понадобилось! Повторюсь: были только проколы камер, а вот эта злосчастная покрышка понизила и без того невысокую спортивную составляющую нашего путешествия. Наше русское «авось пройдёт!». Поразили спартанские условия службы таджикских пограничников на перевале Койтезек. Подумали, а каково приходится этим парням зимой! В Мургаб приехали около 16 часов. Бахтияр, наш водитель из Пенджикента, выдав нас за своих родственников, устроил дешево в гостинице-юрте. В памяти от участка Сары-Таш-Мургаб - синева озера Каракуль, снежные вершины и ледники Сарыкольского хребта, среди них и вершина семитысячника Пик Ленина, столбы с колючей проволокой на границе Таджикистана и Китая, верещание рыжих сурков, мнящих себя хозяевами Памира. Вновь и вновь казню себя за упущенную возможность подняться на перевал Ак-Байтал (4650 метров) на своих двоих, а не сидя в комфортабельном «Мерседесе» .

Оставив Таню в гостинице, помчался на рынок за покрышкой. «Ура!» Есть покрышки нужного размера, покупаю две. Пообедав в гостинице, идём с Таней знакомиться с Мургабом, самым высокогорным районным центром бывшего СССР (3350 метров). Город производит тяжелое впечатление: деревьев нет, глиняные мазанки наклонились, словно старушки, неухоженный Ленин протянул руку в сторону Хорога, сильный ветер

поднимает тучи песка и пыли, женщины ходят с повязками на лицах. Жизнь города (население 4 тысячи человек) сосредоточена в районе рынка.

Мургаб-Джелонды 13.08.-14.08.

Череда перевалов – Найзаташ (4137 метров), Харгуш (4090 метров), Тагаркаты (4170 метров), Кой-Тезек (4300 метров).

На выезде из Мургаба нас регистрируют пограничники, начинается длинный подъем к перевалу Найзаташ. Солёные озёра, серпантины, песок, коричневые скалы сглаженных форм, снежные пики гор, волнистая линия Памирского тракта, уходящая на юго-запад – всё необычайно волнует! Машин мало, асфальт чередуется с насыпной щебёнкой. Хотя средняя высота Памирского плато свыше 3500 метров, никаких признаков горной болезни не испытывали. Очень доставал сильный встречный ветер. «Подружившись» с нами уже на выезде из Мургаба, он не отпускал нас два дня. Холодный, иногда со снегом, ветер заставил нас надеть на себя все имеющиеся тёплые вещи. Когда уставали бороться с «мордодуем», делали короткие привалы, укрывшись за каменными валунами или в придорожных канавах, доставали спирт и... грелись горячим чаем. Первая ночёвка на пути от Мургаба до Джелонды была в доме, а точнее, в юрте сарыкольских киргизов. Две большие семьи живут в просторном белом доме недалеко от дороги, напротив кишлака Баш-Гумбез, держат яков и баранов. Понаблюдав за вечерней дойкой яков и позавидовав закалке памирских ребятишек, увлеченно игравших во что-то только им ведомое, мы поспешили принять приглашение поужинать в юрте. Разомлев же от сладкого чая, вкусной сметаны и густого, как сливки, ячьего молока, посчитали разумным остаться здесь на ночёвку. Дочь Орозбека – 40 летнего хозяина дома - подкладывала в металлическую печь траву терскен, похожую на мини-дерево (её собирают в долинах, связывают в тюки и на машинах привозят в кишлаки), лепёшки кизяка, а мы душевно общались с её отцом. Он называл меня братом и сожалел о времени, когда был «союз нерушимый республик свободных». Склонный пофилософствовать, Орозбек утверждал, что эта, на наш взгляд тяжелая жизнь в условиях Восточного Памира, когда, например, зимой температура не редкость за 45 градусов, его устраивает, что в городе он жить не хочет. Да, русские мужики не приживались в этих суровых местах даже в советское время.

Во второй половине дня 14.08. подъехали к кишлаку Джелонды. Ослики на берегу Гунта радостно приветствовали нас своими благозвучными криками. По указателю у дороги нашли санаторий, цена за

сутки проживания нас устраивала, а администратор даже любезно разрешила нам взять в номер наши велосипеды. И как же было приятно плавать в бассейне, наполненном водой из радоновых источников! Намерзлись ведь за два дня, натерпелись!

Джелонды- Хорог 15.08.

От Джелонды подъёмы и спуски идут плавно и предсказуемо. Долины утопают в зелени, вдоль дороги растёт много облепихи, шиповника, барбариса, и уже с трудом верится, что еще недавно мы ехали по суровой пустыне, где любая растительность кажется чем-то лишним. Замечательный по красоте участок Памирского тракта! Ехали легко, много фотографировали, а встречи с Куртом из Австрии и супругами из Парижа только добавили позитива. Въезжать в Хорог не торопились, зная, что к вечеру жизнь в городе замирает и искать транспорт на Душанбе надо рано утром.

Хорог – Душанбе 16.08. – 17.08.

Преодолев несколько довольно крутых подъёмов с рядом лавинозащитных галерей, 16 августа в 6 утра въезжаем в Хорог, видим небольшую ГЭС. Да, за несколько километров до города пограничники проверили наши документы: пропуск в Горный Бадахшан оказался как нельзя кстати, а вот наличием регистрации (у нас её не было) пограничники не интересовались.

Хорог – административный, экономический и культурный центр Памира. Ищем городской рынок, к нему примыкает главная городская автостоянка и отсюда уходит большинство маршруток и такси, в том числе до Душанбе. Короткий торг с пожилым водителем- таджиком (600 сомони или 4 тысячи рублей за двоих) _ и наши велосипеды с рюкзаками надёжно крепятся на крыше пятиместного «Мерседеса»

Шестьсот километров по Западному Памиру мы с Таней проехали на местах, предназначенных, в общем-то, для багажа. Но в тесноте да не в обиде, а попутчики оказались хорошими людьми.

Дорога – щебень, глина, кое-где асфальт - лепится к прибрежным скалам. Хорошо видим древнюю тропу на афганском берегу Пянджа. Это работа многих и многих поколений. В некоторых местах тропа врезана в склон или вырублена в скале, а кое-где переходит в овринг: в скалу вбиты колья, колья переплетены хворостом. Ходить опасно, но осликов и людей на оврингах мы видели. Иногда на скальных пространствах заметны зелёные пятна: это жилые островки афганцев. Дома из глины, маленькие окошки часто сияют пустотой. Поразительно стремление людей выжить в условия

высокогорья, когда любой клочок земли занят посадками, а сами участки обнесены каменными заборами. Наша дорога местами узка, останавливаемся иногда, чтобы пропустить встречные машины. Сердце ёкнуло, когда , обгоняя попутный грейдер, мы едва не загремели в мутные воды Пянджа со стометровой высоты…

В Душанбе приехали в 2 часа 17 августа. Приготовил чай, собрал велосипеды. Едва взошло солнце, поехали к железнодорожному вокзалу. Решение продлить путешествие и поехать в Худжанд было в какой - то степени спонтанным. Таня «наелась» гор и хотела добраться до Москвы из Душанбе (билеты в кассе были, поезд отходил в 12 часов дня). А мне очень хотелось продлить свидание со Средней Азией!

Душанбе - Худжанд, тоннель Анзоб (преисподняя)

- 17.08-19.08

Проехали по главной улице Душанбе проспекту А.Аудаки, посмотрели основные площади города: Привокзальную, Путовского, им. С.Айни. У резиденции Президента Таджикистана видим самый высокий (165 метров) на континенте флагшток.

Дорога Душанбе- Худжанд (370 километров) идет рядом с рекой Варзоб и связывает центр республики с северной Согдийской областью. После бессонной ночи в пути из Хорога до Душанбе ехать далеко не хотелось, остановились на отдых, отъехав от Душанбе около 40 километров.

18.08. На пути два перевала – Анзоб (3378 метров) и Шахристан (3372 метра). Серпантин дороги, около десятка лавинозащитных галерей, и вот мы на вершине Анзоба. Отдыхаем, любуемся окружающей панорамой и еще не догадываемся , какое испытание нас ждёт впереди.

Тоннель «Анзоб» (5300 метров длиной) мы изначально планировали проехать автостопом, погрузив велосипеды и рюкзаки в подходящий для этого случая транспорт. Вывод из доступной нам информации об этом тоннеле был однозначным – это «преисподняя»! И многочисленные фото в интернете подтверждали вроде бы эту эмоциональную оценку состояния тоннеля. Мы были с Таней в ссоре, я не сразу понял, что впереди перед нами – не очередная галерея, и вот Таня уже в ста метрах впереди….

Кричу ей, что надо возвращаться, а она меня не слышит (или не хочет слышать!?). Густая, сырая темнота поглощает нас почти сразу, с трудом идем, ориентируясь на свет фар автомобилей. Когда этого источника света нет, идти не решаюсь: пару раз оказывался едва ли не у противоположной стены тоннеля. Клаустрофобией не страдаем, но с каждой минутой нам становится всё больше не по себе. В тоннеле стоит страшный грохот от

проезжающих машин. Звук от китайских большегрузов подобен рёву взлетающего «Конкорда». Этот рёв, этот грохот пронизывают каждую клеточку твоего тела, кажется, что вот эта машина уж точно расплющит тебя, и ты теснее прижимаешься велосипедом к сырой стене тоннеля. Так называемое асфальтовое покрытие становится все хуже и хуже. Попадаем несколько раз в ямы с водою едва ли не по колено глубиной. Цепляюсь ногой за что -то железное и едва не падаю – это арматура! Торчащие из асфальта прутья не единожды могли «уронить» нас, и только большим везением можно объяснить, что этого не случилось. Обгоняю Таню, призываю её ускорить шаг, почти бежим. Прослужив почти четверть века в специальной пожарной охране, я понимал, что сейчас едва ли не самая большая опасность для нас – это загазованность тоннеля. Видел не раз, как внезапно «отключаются» люди, отравившиеся продуктами горения. Плохая дорога вынуждает водителей устраивать в тоннеле своеобразное реверсивное движение. Мы ждём, пока пробки рассосутся, а газ всё сильнее щиплет глаза. Прикладываю мокрый рукав куртки ко рту и носу – это известный приём пожарных улучшить свое самочувствие, стараюсь не упускать из виду Таню. Останавливается рядом с нами иномарка, водитель подбадривает нас, кричит, что до выхода из тоннеля осталось два километра. Спасибо друг, два километра-это пять кругов по стадиону. Добежим , Таня!

Добежали! Контраст подземелья и гор на фоне голубого неба на выходе из тоннеля не передать словами! Одни водители приветствовали нас, подняв большой палец руки вверх, а другие крутили указательным пальцем у виска… Или это нам показалось про указательный палец?

Понадобилось некоторое время, чтобы придти в себя да и спуск с перевала не давал возможности расслабиться: такого крутого серпантина у нас ещё не было! Тормоза выжаты почти до упора, чувствуется запах горелой резины – это отрабатывают на совесть колодки на обоих колёсах. Таня укатывает от меня далеко вперёд. Я останавливаюсь фотографировать, и в этот момент лопается камера на переднем колесе (а если бы на скорости?). У Тани, спустившейся почти до самого низа перевала, такое же приключение: у неё спустило заднее колесо. Она ждёт меня и не понимает, почему я так долго не появляюсь со спуска? Выручил афганский байкер: остановив его, я как мог попросил его объяснить Тане о положении дел у меня.

Обедали в кафе «Анзоб». Одну из стен «нашего» кафе занимало огромное фото молящихся паломников в Мекке у священной Каабы.

Хозяин кафе, таджик лет 30,приветлив и внимателен, а 35 сомони (около 250 рублей) за вкусный обед на двоих – это недорого. Расстаёмся, пожелав друг другу удачи! Перевариваем обед на берегу реки. Знакомимся с

местными ребятишками, они угощают нас яблоками, мы их конфетами. Ночуем в саду в Аслонободе: яблони усыпаны плодами, теплый ветер ласкает высокую и мягкую траву, яркие звёзды смотрят на нас с тёмного неба... Что это за музыка слышна? Не волшебные ли это звуки рубаба? Успокаиваю разыгравшееся воображение: это таджикские ребята из воинской части, готовясь к отбою, поют о какой-то девчонке, просят её не плакать и уверяют, что солдат вернётся, если она его будет ждать...

19.08. Подъём на перевал Шахристан длиною около 30 километров основательно утомил Таню. За одним поворотом серпантина начинался второй, третий… десятый. Увидев каждый следующий дорожный знак «Крутой подъём 12%», мы нервно хихикали и пытались шутить: "Ну вот опять наш любимый знак приветствует нас!" И как же раздражает в таком состоянии автомобильное «бибиканье»! Тоннель Шахристан длиною 5253 метров был открыт в сентябре прошлого года, строила его какая-то китайская компания. «Шахристан» можно сравнить с длинной станцией метро, где только стены не облицованы мрамором: прекрасное освещение, мощная вентиляция, отличное дорожное покрытие, надёжная противопожарная защита… Проехали по нему за 10 минут, а дальше почти 100 километров спуска к Худжанду с редкими недлинными подъёмами. Ночуем на краю хлопкового поля. Впервые вижу и держу хлопок в руке. Каждый клочок земли ухожен, обработан и нельзя не восхищаться трудолюбием живущих на этой земле людей! Завтра будем в Худжанде, до него 20 километров!

Худжанд. 20.08.

8 часов утра, мы на окраине Худжанда. Молодой парень формует из навоза лепешки кизяка. Останавливаюсь, разговариваю с его матерью. Убитая горем женщина рассказывает, что сын переболел в прошлом году менингитом, стал глухонемым. Очень хотел побывать в Москве, была любимая девушка... До вокзала ехали более 20 километров.

Ссылаясь на отсутствие у нас регистрации в Таджикистане, кассир отказывается продавать нам билеты на поезд до Москвы. Подключаю майора из пограничников (кабинет справа при входе в вокзал), вместе доказываем, что пропуск в ГБАО вполне может заменить регистрацию. Билеты куплены, поезд завтра в 14^{30}. У нас свободный день, селимся в дешевую (30 сомони) гостиницу рядом с вокзалом.

Худжанд в советское время носил имя Ленина (Ленинабад), сейчас это второй по величине город Таджикистана. Стоит на реке Сырдарья, на ней и древняя крепость, построенная А.Македонским, которая защищала город и от войск Чингисхана. В крепость не попали, на её территории сейчас

располагается воинская часть. Получается, что крепость и по сей день не теряет своего стратегического значения?.. В Худжанде атмосфера живого и не слишком религиозного города. Центральная улица Ленина-чистая и ухоженная, на набережной красивый парковый ансамбль. Замечателен своим архитектурным своеобразием крытый рынок «Паничшанбе». Вечером (Таня уже отдыхала в гостинице) был свидетелем таджикской свадьбы, точнее, небольшого её фрагмента. Музыканты в национальных костюмах (чапанах) играли на карнаях (длинные такие трубы), молодежь задорно танцевала, подъезжали к ресторану гости в яркой национальной одежде...

Худжанд- Москва. 21.08.2013-25.08.2013 года

До свидания, Средняя Азия, до свидания Памир! Твои горы и долины будут засыпать и просыпаться без нас… Поезд несёт нас через плоские, выжженные степи Казахстана, мимо дороги, уходящей вроде бы в никуда, а на самом деле –к Байконуру, через суровое плато Устюрт…

В вагоне всего 14 человек вместе с проводниками, большая таджикская семья едет до Волгограда. Пятеро детей – один меньше другого – разнообразят наш досуг: детки резвятся, потом просят есть-пить, затем писают-какают – и так двое суток. Не дают скучать и пограничники: проверки на границах долгие и утомительные.

Совет тем, кто поедет поездом Худжанд-Москва: будьте готовы к тому, что вам придётся самим заготавливать дрова где-нибудь в лесопосадке после Волгограда или Воронежа, иначе кипятка в титане вам не видать.

25.08.2013 года, 3 часа 40 минут. Мы на Казанском вокзале, а в полдень уже дома. Здравствуй, родная Владимирщина, здравствуй, наш Вольгинский!

Заключение. Выводы и рекомендации

Маршрут, на наш взгляд, интересный, но для его прохождения нужна хорошая физическая подготовка и, что еще важнее, надёжная психологическая устойчивость. Велосипеды не подвели (проколы не в счет). На всём маршруте не было дров, и шведская спиртовая армейская горелка М-39 оказалась незаменимой в суровых памирских условиях: на путешествие нам хватило полтора литра спирта. «Горняшка» обошла нас стороною: выбранный маршрут позволил хорошо акклиматизироваться. Проблемы с пищеварением можно объяснить, скорее всего, неразборчивостью в еде, невозможностью в походных условиях в полной мере соблюдать правила личной гигиены. Расхваливаемые рекламой лекарства не помогали. На одной

из стоянок, готовясь ко сну, видел эфу. Мы с ней мирно разошлись, другой опасной живности- скорпионов, каракуртов-не видели.

На Памирском тракте встретили много иностранцев как на велосипедах, так и на машинах.

Велопутешественников из России, республик бывшего СССР не встречали. Грустно…

И последнее. Нельзя в рюкзак положить журчание горного ручья, завернуть в пакет восход солнца. Фотографируйте больше, чтобы потом вернуть незабываемые ощущения прошлого. Фотограф я никакой и очень жалею, что многое из увиденного по разным причинам не попало в память моего фотоаппарата.

Схема маршрута

Ссылки на дополнительные материалы

Трек похода: http://www.gpsies.com/map.do?fileId=csxtsuxlwsjmknjk

Фильм о походе: http://www.youtube.com/watch?v=Ysk313MeM8