

Поход Иран-Армения 2013

Отчет о походе по Ирану и Армении 3 категории сложности 20 апреля - 12 мая 2013г.

Совершён разношёрстной группой, в основном велотуристов из Турклуба «Азимут», г. Пушкино, случайно затесавшимся в компанию чуваком из 3х9 и внеклубовой девушкой Дашей (Simbike, на самом деле), ей принадлежит и авторство текста отчёта.

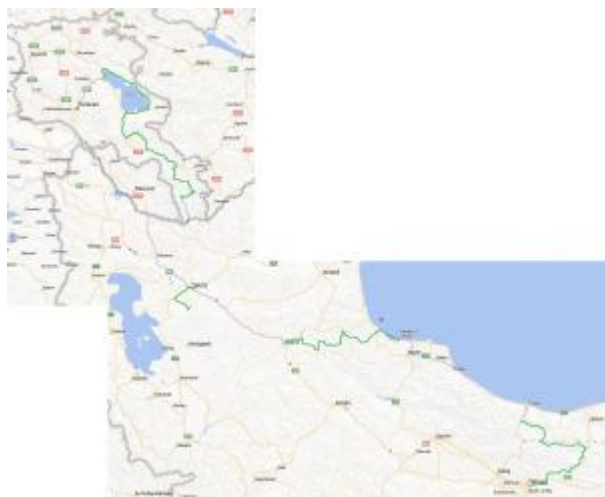
Оглавление



Схема маршрута.

Сиреневым выделены части маршрута, проеханные на автомобилях и автобусе (итого 3 плановых проброски в Иране и выезд в Ереван на маршрутке)

Зелёным цветом показан основной веломаршрут.



Маршрут похода (кликните, чтобы открыть в большом разрешении)

- [Идея похода](#)
- [Описание региона](#)
- [Подготовка к походу](#)
- [Состав участников](#)
- [Список снаряги](#)
- [ИРАН 20-21 апреля](#)
- [21 апреля](#), Тегеран, выезд
- [22 апреля](#), 2-й день пути
- [23 апреля](#), 3-й день пути - гора Демавенд
- [24 апреля](#), 4-й день пути, Баладэ
- [25 апреля](#) 5-й день
- [26 апреля](#) 6-й день, Каспийское море
- [27 апреля](#) 7-й день
- [28 апреля](#), 8-й день - Халхал
- [29 апреля](#) 9-й день
- [30 апреля](#) 10-й день, Мианэ.
- [1 мая](#), 11-й день. Тебриз
- [2 мая](#), 12-й день. Днёвка, Тебриз.
- [3 мая](#) 13-й день похода. Радиалка в Кандован
- [АРМЕНИЯ](#)
- [4 мая](#), 14-й день похода
- [5 мая](#), 15-й день похода, Татёв.
- [6 мая](#), 16-й день похода, Сисиан
- [7 мая](#), 17-й день похода, Гергер.
- [8 мая](#), 18-й день похода. Селимский перевал.
- [9 мая](#), 19-й день похода. Озеро Севан.
- [10 мая](#), 20-й день похода. Приезд в Ереван.
- [11 мая](#), 21-й день. Днёвка в Ереване.
- [12 мая](#), 22-й день - отлёт.
- [Заключение, выводы, итоги](#)
- [По Ирану.](#)
- [Про Арменистан](#)
- [В целом по маршруту.](#)
- [По ремнабору и велосипедам.](#)
- [Итоговая статистика](#)
- [Ссылки, полезная информация по Ирану](#)

Идея похода

Осень 2012г. У Андрея возникла идея проехать никем не езженный маршрут («не боян»), разведав одновременно малоизученный Иран и закончив по возможности в одной из стран СНГ. В начале рассматривался вариант больше времени (из 3 недель, которые удавалось получить на майские праздники) провести в Иране, съездив даже в радиальные экскурсии на общественном транспорте в другие города, и выезжать напрямик, не тратя времени на дополнительные приключения, но по мере разработки маршрута, рассчитав время, мы решили проехать более спортивный вариант. Сама собой выработалась общая цель – проехать от Тегерана до Еревана, и несколько второстепенных – например, заехать посмотреть на высочайшую вершину Ирана – гору Демавенд, омыть ноги в Каспии «с другой стороны» и посетить Севан, где до сих пор не был никто из участников.

Описание региона

Общегеографическое описание регионов – сошлёмся на википедию и прочие источники, приводя лишь дополнительную информацию с точки зрения велотуриста.

Тегеран от Каспия отделён большой горной системой Эль-Борс, с преобладающими вершинами 4-тысячниками и высочайшей точкой – горой Демавенд (5610м) Сам Тегеран расположен в бессточной котловине непосредственно у подножия гор, с юга к нему вплотную подступает пустыня. Горы с южной стороны увлажнены слабо, но северные склоны увлажняются обильными осадками и оттого обильно покрыты лесами. Вдоль Каспия идёт низменность, которая на 25-27 метров ниже уровня мирового Океана, климат - субтропический. Дорожная сеть в этих краях развита хорошо, насколько это возможно в горах, но из-за рельефа может представлять собой древовидную структуру, то есть все дороги стекаются к одному большому шоссе, идущему через главный водораздельный хребет.

Восточный Азербайджан – провинция (остан) Ирана, в которой население составляют главным образом, азербайджанцы, этнические персы там в меньшинстве. Геологически представляет собой сильно пересечённое плоскогорье, изрезанное глубокими, до 500м глубиной, долинами. Дорожная сеть более редкая в плане шоссейных дорог, но часто используются местные грунтовки. Столица остана – Табриз (правильнее писать и говорить именно тАбриз, а не тЕбриз, как принято в русских картах), большой и древний город, расположенный в котловине, спускающейся на запад, к бессточному солёному озеру Урмия. Из всех городов Ирана Табриз наиболее западный и по образу жизни, и по географическому расположению, было даже время, когда он был занят русской армией и входил в протекторат Российской империи. Сейчас связи Азербайджана и этой иранской провинции весьма крепки. В Тебризе есть международный аэропорт, можно улететь (или прилететь) в Москву через Баку или через Турцию, а так же уехать в Турцию поездом или куда угодно на автобусе. Близ Табриза непосредственно к югу от города расположен древний и ныне превратившийся в плоскогорье (горный массив с высотами до 3000м) вулкан Саханд, видимо, сотни миллионов лет назад бывший стратовулканом. Через него существует масса пеших маршрутов, и наверняка местные велосипедисты тоже там катают. Со всех сторон он окружен шоссе и с юга и запада его огибает железная дорога Тегеран-Табриз, так что транспортные подъезды удобны, а выехать можно прямо в город.

Армения – страна горная практически целиком, кроме Араратской долины, где расположен Ереван. Соответственно климат там более прохладный и влажный. Географически через Армению с юга можно проехать по единственной трассе М2, которая проходит от южной иранской границы, но так же можно проехать по непризнанному Нагорно-Карабахскому региону, где есть

еще одно шоссе, и вариант маршрута мимо шоссе. Все прочие варианты проезда, которые можно придумать, включают в себя грунтовые высокогорные перевалы и требуют хорошей физической подготовки. Общественный транспорт в Армении развит слабо, представлен редкими автобусами и частным извозом, близ Еревана так же дещё действует пригородное железнодорожное сообщение.

Подготовка к походу.

Планирование маршрута было долгим. Рассматривался вариант проезда на территорию России в Дагестан через Азербайджан, но был отвергнут из-за полного отсутствия информации о регионе. По Ирану информации было очень мало (лишь 3-4 отчета о велопоходах в рунете и несколько устаревших отчетов автостопщиков), поэтому маршрут прокладывался больше с помощью Google Earth и по выложенным в интернете фотографиям. Из-за того, что основные туристические достопримечательности Ирана остались южнее, имеющиеся путеводители не могли помочь в планировании маршрута, а лишь только общей информацией о стране. При планировании маршрута изначально было принято решение ехать по дорогам из-за полной неизвестности и отсутствия карт на грунтовки – у нас в наличии были лишь генштабы полувековой давности – безнадежно устаревшие, как оказалось на местности, плохо прорисованная OSM и карта автодорог, бывшая в навигаторе. Впрочем, после более детального изучения маршрута Дашей по космоснимкам, ей были предложены и приняты некоторые поправки, уводящие нас от движения по магистралям (и как оказалось, заводящие нас в очень интересные места). На практике же оказалось, что и космоснимки безнадежно устарели: иранцы так быстро и мощно строят дороги (а в Армении они настолько быстро зарастают), что там, где на космоснимках не было ничего – нынче лежит шикарное шоссе, а четко прорисованные колеи на местности оказались едва различимы.

Мы отрисовали трек с вариантами проездов при подготовке, решив для себя, что как минимум 2 раза у нас будет проброска на ОТ, а остальное - как пойдет. Вот наш предварительный трек: <http://www.gpsies.com/map.do?fileId=xblbqfyfbsnshhkl>

Предшественники

Зимой через общих знакомых мы узнали о велопоходе по Ирану, пройденном в декабре парой велосипедистов (Альбина и Илья); ребята выкладывали свой отчет на собственном сайте www.2bikers.ru, и я тут же вступил с ними в переписку. Благодаря им удалось уточнить много появившихся вопросов, и так же благодаря им вышли на блог тогдашнего **Посла Ирана** в России, **Реза Саджади** (Reza Sajjadi) www.sajjadi.livejournal.com, который кроме политической и общеновостной информации выкладывал множество статей о культуре и туризме. На одной из встреч, проводимых этими ребятами, с рассказом об их путешествии, Андрей познакомился с г-ном Послом, задал ему вопросы и попросил сделать нам рекомендательное письмо, во избежание недоразумений. Посол оказался человеком дружелюбным и с помощью его переводчиков нам действительно подготовили такие письма. Можно предположить, что одной из его задач было привлечение русских туристов в Иран и содействие росту турпотока.

Параллельно с нами, но неделей позже должна была стартовать еще одна группы из 2 человек – Марина (Тора) и её напарник по гонкам Александр, но они забрасывались из Тегерана на полпути к Табризу, после которого наши пути вновь расходились до Севана – ребята решили ехать через Нагорный Карабах. Мы договорились о возможных встречах в Табризе и далее.

Следует упомянуть так же о выложенных на библиотеке "Пути" отчетах о походах [2006 года](#) (Любенко Александр и Завирухина Мария) и [2011 года](#) (рук. Андрушевич А.) по Ирану, которые помогли нам спланировать поход.

Язык

Для того чтобы подготовиться к маршруту, Андрей в феврале пошел на **курсы фарси**, которые в Москве проводит культурное представительство республики Иран (территориально – в помещении Всероссийской государственной библиотеки иностранной литературы им. Рудомынцева, на Яузе). Курсы проводил иранец, который сам учился в Москве – изучал русский язык, будучи филологом по образованию. К сожалению, за 2.5 месяца Андрей не осилил на 100% выучить алфавит фарси, и не мог бегло читать, но некоторое количество слов и фраз запомнились, так же как и ценные сведения от тегеранца, который так же несколько лет прожил в Табризе. Стоимость курсов была смешной, 1000 руб в месяц (2 занятия в неделю по вечерам). Алексей Дещеревский так же мог понимать фарси, так как ранее изучал таджикский, а эти языки очень схожи. В итоге он даже больше общался с иранцами, чем Андрей.

Визовые вопросы

Визы в Иран получали в посольстве в Москве, при этом трое иногородних участников (Ксюша, Алескей, Миша) передали нам свои документы, и по рекомендации от Посла нам пошли навстречу – не заставили приезжать всех для получения визы (сдавать можно за всех, а получать именно лично). Для составления рекомендательного письма мы приготовили список групп. Стоимость виз на срок до 2 месяцев зимой была 2300 руб, но буквально за неделю до нашей подачи стоимость снизили до 1700 руб, что всё равно несколько больше, чем в большинство стран. Сделали нам визы дней за 10 или 12. Возможно, что в других городах, где есть консульства (Казань и Астрахань) срок был бы больше. Была информация о том, что визы для россиян можно получать при въезде в Тегеранском аэропорту, но сам Посол на встрече рекомендовал подготовить их заранее, так как известны случаи отказа в визах. Так же известно, что при наличии штампа Израиля в загранпаспорте тоже могут быть проблемы, должен пройти хотя бы 1 год после въезда в "Оккупированную Палестину". В Армению визы не нужны, в загранпаспорт ставится штамп при въезде и выезде. Можно въехать по внутрироссийскому; курица не птица, Армения не заграница.

Велосипед

В начале подготовки у нас были большие сомнения относительно того, насколько принято в исламской стране ездить на велосипедах вообще и женщинам в частности, но Посол ответил, что женщины даже участвуют в соревнованиях, и выдал статью про какую-то многодневную МТБ-гонку. Так же Андрей зарегистрировался на сайте www.warmshowers.org – специальном ресурсе, где велотуристы ищут вписки и сами принимают гостей у себя дома; там я написал нескольким людям, у кого в профиле было указано владение английским языком; некоторые из них ответили оперативно, в том числе трое мужчин из Тебриза, которые оставили мне свои телефоны на случай. Вписку не просили, потому что нас было уже пятеро, и было неудобно. Были попытки так же найти форумы и сайты велосипедистов Ирана, и они таки существуют, но из-за слабой языковой подготовки пообщаться там не удалось.

Билеты

Билеты мы закупали в феврале-марте. Если по рейсам туда у нас было почти что без вариантов – мы летели Азербайджанскими авиалиниями с пересадкой в Баку (около 11000 рублей в 1 сторону, велосипеды они провозят сверх нормы багажа - как спортивное снаряжение, итого можно было кроме велосипеда сдать в багаж еще и тяжелый рюкзак с запасом продуктов!), и нам пришлось лишь подождать начала продаж на летний сезон в марте, то с обратными билетами мы сперва решили сэкономить около 1000 рублей и купили рейс Армянских Авиалиний Ереван-Москва за ~7500. А в конце марта мы узнали, что авиакомпания обанкротилась и прекратила полёты.

Попытки вернуть деньги ни к чему не привели – фирма просто не отвечала, работники сидели без зарплаты полгода и бастовали. Андрей с Дашей по совету Торы написали претензии в банки насчет оспаривания транзакции (позднее по ним всем вернули деньги). И мы в итоге купили обратные билеты у а/к S7 примерно за 9000 (заранее можно было приобрести дешевле). Алексей с Ксюшей и Миша брали билеты позднее.

Еды с собой решили много не брать, поскольку до последнего опасались перевеса и того, что нас заставят заплатить за него. Купить сразу всё в Тегеране нам не казалось сложной задачей, ведь там есть большие супермаркеты (например, Carrefour по словам моего преподавателя). Заранее уточнили лишь, что в Иране не продается пищевая гречка и взяли с собой её и пару банок тушенки. На деле оказалось что там не так уж много чего можно купить в сельской местности – примерно как у нас по деревням, магазины есть, но выбор невелик.

Состав участников:

Умнов Андрей

Руководитель, механик, летописец

5 к.с. (y) 2 к.с. (p)

MTB 26” Kona, Marzocchi, гидр. тормоза Shimano



Шумаева Дарья

Штурман, фотограф, медик (армения), автор отчёта

2 к.с. (y)

MTB 26" Merida, RockShox Dart 2, вибрейки XTR



Иванов Михаил

Видеооператор, завснар

4к.с. (у)

MTB 26" Merida, RockShox J2, гидр. тормоза Magura



Фурсова Ксения

Фотограф (только Иран)

4к.с. (у)

Гибрид 28", RST (эластомерка), вибррейки



Дещеревский Алексей

Завхоз, медик (только Иран)

5к.с. (у), 5к.с. (р)

Туринг 28" титановый ригид Rapid, вибррейки



Список снаряги:

2 палатки:

2-местная [Beta-2 про](#)

3-местная [Normal zero 3](#) Обе палатки довольно легкие, были выбраны из нескольких доступных вариантов, проблем с палатками не возникало никаких.

2 горелки

[Kovea Booster+1 KB-0603](#) И её китайский аналог [BRS-8](#), купленный на DX.com. Как оказалось, иногда китайский клон работает сильно надёжнее оригинала. Хотя год назад эта же Kovea оказалась столь же надёжнее MSR, кормя группу в 10 человек 2 недели, но сейчас она нас подвела. Пара канов, доска, скатерть, стеклоткань как экран горелки. Пилы и топоры не брали, хотя по нашему маршруту они были бы уместны.

Замки для велосипедов, 3 насоса (один сломался по дороге), 1 вилочный насос
Разговорники (распечатанные), профили трассы по дням, карты (распечатанные), маршрутки и письма от Посла
2 GPS Garmin с картами, минимум по 3 пары батареек AA для каждого. Пары батареек хватает на 2 дня. Батарейки докупали по пути. Карты использовали "Дороги Ирана", весьма плохо прорисованные + ещё хуже прорисованный OSM. Накладывать топокарты времени не было, и как оказалось, они уже сильно неактуальны. Спутниковые снимки - лучше.
3 фотоаппарата и 1 видеокамера – все с запасными аккумуляторами и зарядками. Заряжались в кафешках где попало.

Ремнаборы

для велосипедов и прочего, ничего особенно тяжелого. Использовали запасные камеры и спицы, но поломки последних случались из-за плохой подготовки техники.

Аптечка

– тоже обычная, без излишеств, расчёт был на то, что едем не в дикую местность. Аптечка практически не пригодилась, кроме антипростудных препаратов, которые потреблял выехавший больным участник.

20-21 апреля

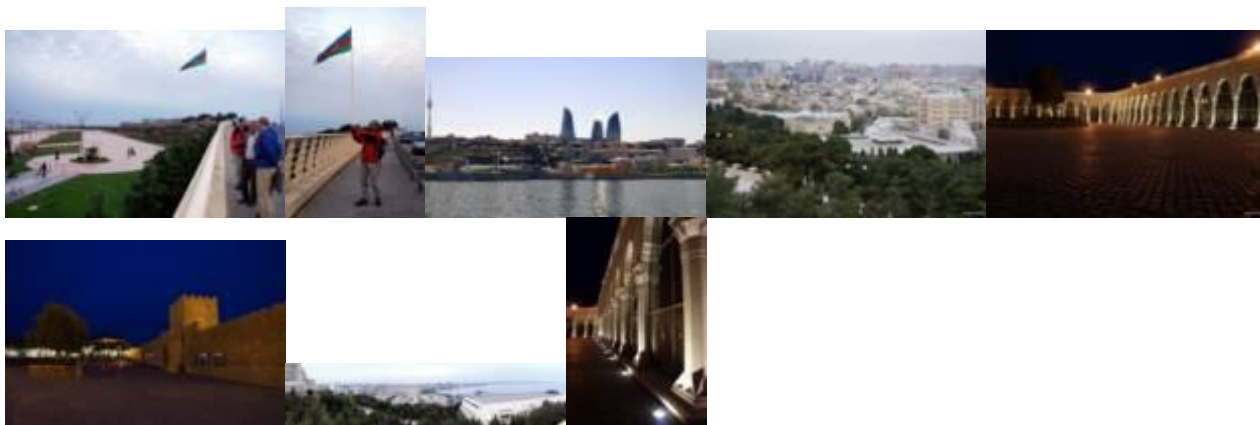
Москва. Начало. Суббота, 20 апреля. Прощаемся с грустной серой Москвой, грузимся в самолет и с небольшим опозданием берем курс на Баку. Азербайджанские авиалинии летают под лозунгом «все для велосипедистов»: велосипед идет бесплатно сверх нормы багажа, 203см по сумме трех измерений никто не проверяет. Кормят просто на убой – много и вкусно, даже предлагают бокал вина на выбор красное или белое. Леша, вживаясь в роль завхоза, приносит доп-паек целыми подносами. Стюардессы в конце концов смирились, и тарелки с «общим» содержимым предлагают оставлять целиком. Вспоминается, как старик Хоттабыч ел эскимо в цирке «а тележку мы вам потом вернем...».



Заметки на полях от Андрея: Я выезжал в поход совершенно больным – с сильным кашлем и почти без голоса (подцепил какую-то заразу за неделю до старта). В горном походе мне пришлось бы без вариантов сойти с маршрута, а так я лишь на некоторых участках ехал медленнее всех и первые дни сказывалась некоторая заторможенность. Сильно боялся заразить товарищей, но вроде бы всё обошлось. Кроме того, в предстартовую ночь спал 2 часа, и этот недосып тоже потом сказывался.

Баку

..спустя 4 часа Почти отбились от всех таксистов доводом, что у нас всего 2 часа, и мы ничего не успеем. Почти. Один нас таки убедил, добив уверением, что на заднее сиденье у него легко помещаются 4 человека и предложил покатать за 1500р со всех (отдали рублями). Баку понравился: машин мало, безопасно в любое время суток, видно, что в городе крутятся большие деньги, и видно так же и то, что они не выводятся наружу из страны, а остаются в городе и идут на его украшение. Как говорит Эльдар (водитель) из выделенных 2,5млн присваивается 0,5. Уверяем его, что у нас в лучшем случае с точностью до наоборот. На обратном пути заехали посмотреть храм огнепоклонников, но поздно вечером он уже был закрыт. Вернулись в аэропорт за час до нашего самолета. В Баку довольно тепло, после Москвы (выезжали - еще снег таял) ходили в джерси без курток.



Заметки на полях: 1. Баку - город старый, сейчас жить в нем недешево: жилье стоит 300-400тыс евро, отдых тоже дорогой – местные предпочитают ездить в Турцию. Курс сейчас примерно 42руб. за манат. Дороги хорошие. Везде вокруг добывают нефть. Прямо в городе можно видеть нефтяные скважины, некоторые ещё действуют, другие – памятники. 2. А в Иране сейчас 1392год. Скоро нам предстоит путешествие в прошлое. Интересно, какой год рождения пишут иранцы, приезжая в Европу=)

При полете к Ирану весь женский состав самолета начинает переодеваться в юбка-халаты до колена и платки на голову. Говорим дресс-код – подразумеваем хиджаб, говорим хиджаб – подразумеваем дресс-код.

Заметки на полях: Как выяснилось позже, туристкам допускается носить брюки без платья поверх, но не облегающие. Ксюша на веле ездила в обычных штанах, у меня гольфы встык к велотрусам $\frac{3}{4}$ и поверх еще МТБ-ые шорты (не в обтяжку), джерси либо рубашка с длинным рукавом, под шлем простая бандана, на пустых трассах в принципе можно просто шлем. Проблем не было: местные на вопрос «нормально ли я выгляжу?» отвечали «для туристов - да». Иранской «полиции нравов» в непотребном виде на глаза лучше не показываться (мы не рискнули), а когда никто не видит, если хочется... то можно=)

Тегеран, 2 часа ночи 21 апреля

аэропорт им Имама Хомейни.

Планы на сегодня – гостиница, выспаться, собраться, закупиться и по желанию и наличию времени посмотреть город.

Заметки на полях: Мехмунханэ = дешевый хостел, гостевой дом. Лучше сразу спрашивать его. Деньги лучше менять не в банках, а в обменниках (называется сарафи) или даже у частных менял – выгоднее курс. В аэропорту выгодный обмен тоже можно найти. У нас получилось, что в Тегеране мы меняли деньги по такому же курсу, что и в аэропорту. Валюта – иранский риал. Также используется понятие «туман» - он равен 10 риалам. Ценники могут быть как в риалах, так и в туманах, это лучше сразу уточнять. Устный счет надо знать, иначе придется пользоваться бумагой или калькулятором для показа сумм.

Меняем 110\$ (курс 1\$ = 30 тыс риалов, т.е примерно 1руб = 1 тыс риалов) и берем такси в Тегеран, в гостиницу. Микроавтобус, куда легко помещаемся вместе с байками и шмотками, обошелся примерно в 1млн риалов (~1000р). Гостиницу заранее забронировать не удалось, на письма, посланные через интернет, ответа ни от одной не было, но надеемся, что получится найти так. На крайний случай была надежда напроситься к кому-нибудь в гости (по информации об Иране люди там доброжелательны и часто приглашают даже незнакомых людей), на самый крайний - можно поставить палатку в городском парке (это нормальная практика даже среди местных).

На деле оказалось, что для Тегерана это не работает. В парках Тегерана палатки ставить нельзя, а по ночам они закрываются, т.е. попасть туда тоже не получится. По непроверенным данным, можно поставить палатку, отъехав немного от аэропорта в сторону города и свернув с дороги, но мы этим вариантом не воспользовались. Видимо зря, т.к. объехав штук 10 гостиниц, обнаружили, что мест нигде нет по случаю музыкального фестиваля. Посоветовавшись, принимаем решение не задерживаться здесь и выходить на маршрут на день раньше – сколько проедем до ближайшего места, где можно поставить палатку.

Высаживаемся около 5 утра, собираем байки прямо на улице. Ближайший парк открылся около 7 утра. В парках есть туалеты (бесплатные), встречаются фонтанчики или краны с питьевой водой. Собрав велы и умывшись, едем по городу.

Перед отъездом поменяли денег у менялы в деловом центре (ул. Фирдоуси). Какие либо кафе в этом районе отсутствуют, либо мы их не нашли (могли быть ещё закрыты утром). Магазины попадаются, ассортимент достаточно убогий, по ценам, пожалуй, что не очень дешево. Закупаемся на ужин и завтрак. По мере продвижения к выезду из города наткнулись на рынок – купили свежие овощи, фрукты и вездесущие лепешки. Последние почти безвкусные, особенно те, которые тонкие. По пути «наслаждались» особенностями иранского движения: на светофоры никто не смотрит, большинство из них даже не работает, основное правило – прав тот, кому больше надо, при этом водитель может внезапно остановиться даже посреди дороги в третьем-четвертом ряду, и его все будут молча объезжать, сигнал используют скорее те, кому очень надо где-то проехать, либо в качестве приветствия. В других крупных городах, где мы были, все аналогично.

Заметки на полях: Тегеран - город большой, население около 14 миллионов. Движение на улицах интенсивное – помимо автомобилей очень много скутеров и мотоциклов. Все это создает непередаваемую атмосферу – дышать уже часам к 8 утра становится просто невозможно, даже в сравнении с Москвой. Основные достопримечательности (это множество музеев, мечети и, конечно же, знаменитый базар) раскиданы: если ездить между ними на веле, займет много времени при нулевом удовольствии от дороги.



Выезжаем из города на восток, по трассе Damavand. Дорога загруженная, но обочина достаточно широкая - ехать можно. По возможности такого лучше избегать либо пробрасываться. Нам хватило 15 км и плюс примерно столько же вышло по городу: фуры немилосердно дымят, особенно в подъем, об экономии топлива и регулировке двигателей здесь никто не заботится. Ехать неприятно, дышать трудно, по сторонам смотреть тоже нечего. Берем небольшой перевал - метров 500 набора (по старому ГШ пер. Гердане-Даландере - 1665). Вдоль дороги военная территория: колючка, дозорные вышки; очевидно, что палатки ставить здесь нельзя. В конце подъема подкрепились тут же купленными с машины дынями. Дальше спуск в долину реки в деревню. Чуть севернее нашей дороги новая трасса Tehran-Pardis: возможно, она более пологая за счет туннелей, но она платная, видимо поэтому машин на ней в разы меньше, да и на велах туда нельзя. В деревне нашли кафе. Порции азиатские - очень много риса (можно брать одну тарелку на двоих), кебаб (или шашлык), очень понравилось - поджаренные на углях как шашлык свежие помидоры. Это стандартная еда на всех трассах. Здесь нам она обошлась в 400 тыс. риалов на пятерых.



Далее по треку уходим на север. Эта дорога с отличным асфальтом и почти без трафика идет в сторону водохранилища. Почти сразу подъем. Километра через 2- 3 упираемся в КПП на въезде на охраняемую территорию: здесь ГЭС и посторонним туда нельзя. Охрана, как и почти весь Иран, не говорит по-английски. Уровня фарси Леши и Андрея хватило только на то, чтоб понять, что здесь требуется специальный пропуск, которого у нас, естественно, не было; понять, где его получать и всем ли желающим его дают мы уже не смогли. Полчаса убеждений, что нам нафиг не сдалась их ГЭС, что ехать по основной трассе с ее фурами для нас смерть и т.д. и т.п. и махание перед носом письмом посла Ирана о том, что мы хорошие, влияния не оказали. Положение спас проезжающий англоговорящий иранец: мы попытались объяснить ему, он – охране. После его объяснений нас пустили (все-таки, видимо, в порядке большого исключения, при этом не последнюю роль, вероятно, сыграло письмо посла, которое было тщательно и многократно изучено) при условии, что мы не будем останавливаться и фотографировать, и выдали сопровождающего для проезда. Фотографировать, как оказалось, особо и нечего - само водохранилище не впечатляет. 7 км непрерывного подъема нон-стоп в нашем состоянии дались с неожиданно хорошей скоростью... вот что значит правильно выбрать стимул=) К нашему удивлению дальше по этой дороге мы не нашли выездного шлагбаума – не очень понятно, что делают с теми, кто едет этим маршрутом с другой стороны.

Дорога между тем снова идет по деревням. Начинает накрапывать дождь. И хотя еще достаточно рано, но бессонная ночь сказывается - решаем искать гостиницу или место, где можно, ставить палатки. С последними достаточно туго: где нет скал - там изгороди с пастбищами и сады или непосредственно населенка с огородами. Через несколько км с подсказки жителей нашли что-то вроде кемпинга в деревне Chahan Bagh (координаты 35°48'23.22"С 51°46'10.39"В) – по правой стороне дороги во дворе дома стоят деревянные настилы с навесами для палаток, строят мотель. С улицы его не видно, вывески или нет или она не по-английски. Сейчас пока все удобства во дворе, вода холодная, но есть мангал. Уплатили по 200 тыс риалов за палатку. Высота уже около 2000, с наступлением сумерек и ночью ощутимо холодно.



Заметки на полях от Андрея «про Иранские туалеты»: в любой дыре туалет оборудован шлангом, лишь пару раз мы видели настолько сельские туалеты, что в них используется кувшин. Все туалеты там заметно чище наших, почти везде есть мыло для рук над раковиной, вода есть просто везде. Впрочем, у нас был солидный запас туалетной бумаги. А вообще, ехать 3-и сутки без сна – довольно забавно =)

<http://www.gpsies.com/map.do?fileId=vwlkdcykaqlrbez>

Статистика за день

- Пробег 42км
- Заночевали на высоте 1965м
- Набор высоты за день 1450м
- Время выхода на маршрут — 6 или 9 утра
- Время окончания дневного маршрута 17 часов
- Время в пути* 10-15ч (смотря как считать. Минимум – от выхода на маршрут, максимум – от выгрузки из такси)
- Средняя скорость** — не записана
- Максимальная скорость 43 км/ч



* - Время в пути – всегда арифметическая разница времени выезда со стоянки и окончания ходового дня. В походе важно именно это, а не время кручения. Взято из треков GPS.

** - Средняя и максимальная скорость напротив, бралась с велокомпьютеров и показывает (где она была записана) именно среднюю скорость в движении.

*** - На профилях рельефа красным показаны наборы высот, а синим (где есть) – скорость с GPS Андрея. Направление профилей – слева направо.

22 апреля, 2-й день пути

Сказался недосып и усталость: подъем поздний, выехали около 11 AM. С утра прохладно, но дорога сразу лезет в гору, и с курткой через какое-то время расстаетесь охотнее. Через 2 км деревня Kalan. Здесь дорога казалась настолько единственной и несомненной, что мы не сразу заметили, что не в треке. За что и заплатились лишними 2км в один конец с незапланированным набором около 100 метров. Главная дорога здесь уходит на север – к деревне Lavasan bozorg, нужный же нам поворот неочевиден: если б не местный парень, проводивший нас на мотоцикле по узким извилистым улочкам (было постоянное ощущение что это тупик, и мы упремся в чьи-нибудь ворота), времени на поиски дороги ушло бы гораздо больше. Продолжаем набирать высоту. Дорога в основном асфальт, но местами сильно разбит и переходит в грейдер. Меня подловила-таки акклиматизация: не едет. Проезжаем деревню Аляйн, еще км 3 после нее – и вот он, долгожданный перевал. С утра мы в него набрали метров 400, но далось (мне) на

удивление с трудом. Наверху холодно и ветер, задерживаться смысла нет: живописных видов не наблюдается. Наскоро жуем шоколадку и едем дальше. Спуск сначала резкий – метрах на семистах сброс около 150, асфальт переходит в грунт с островками разбитого асфальта, далее выполаживается. До деревни Ардине сбрасываем еще метров 200.



Здесь по плану было разведать прямой путь на восток до Мобарек-абада. Ни на одной карте (кроме ГШ 60х годов, где нарисован пунктир) этой дороги нет, но по спутнику что-то похожее на дорогу прослеживалось. Даже если придется идти пешком – 5км до гарантированной дороги не такое большое расстояние. Со слов местных удалось понять, что что-то дорогообразное там есть: "там плохая дорога.. и вообще дороги нет.. вы там не проедете, там только ишак пройдет ". Все правильно - значит нам как раз туда =))

Заметки на полях: Под конец похода сложилось мнение, что у иранцев понятие «плохой дороги» означает любую дорогу без асфальта: может быть и козьей тропой и отличным грейдером.



Едем. Поворот налево с основной трассы метров через 100 после деревни. Сразу подъем. Грунтовка сначала идет на северо-восток, метров через 100 резко поворачивает на северо-запад, но после пары витков берет кардинальное направление на восток. Пока все проезжаемо, хоть и на низкой передаче. Но километра через 2.5 дорога переходит в тропу, которая через какое-то время растворяется в яблоневых садах. Здесь нет даже троп, только канавы, видимо для полива. По ощущениям – тропинка должна идти ниже, но мы ее видимо пропустили. Сильно вверх, как попытался сделать Андрей, лезть не стоит. Мы (остальные) шли где-то посередине, практически по прямой. Сады тянулись около полукилометра, в конце обнаружили какое-то подобие сарая наверху (примерно здесь $35^{\circ}47'11.40''\text{C}$ $51^{\circ}54'28.77''\text{B}$), от него порядка метров 30 вниз есть тропа в нужном направлении, но по ней ехать уже нельзя – это видимо и есть упомянутый «ишак-road» –она идет через овраг и выходит на склон, изборожденный овечьими тропами. Внизу по дну ущелья просматривается тропа, по которой решил идти Миша, остальные не хотят терять высоту. В основном вел можно катить, но встретилось 2 или 3 оврага, где пришлось отдельно тащить вел и рюкзак: сыпуха, крутизна до 45 градусов. Бонусом здесь идут живописные виды, отсутствие людей и (наконец-то!) чистый воздух. Тем не менее ровных мест под палатки тут нет, воды (не считая ручья по дну ущелья) встретили один мелкий ручеек в овраге.





Всего на пешем участке набираем около 300 метров, практически перед самой седловиной перевала наша тропа вливается в пришедшую справа проезжую грунтовую дорогу. Судя по спутнику, это левый отворот от трассы примерно на 2.5км ниже нашего (от д. Ардине). Она скорее всего проезжаема, но менее живописна. С другой стороны перевала вплотную подходит стройка, чуть подальше поселок, и начинается асфальт. Едем прямо, наконец-то вниз. Опять не сразу замечаем расхождение с треком. Увы, нормальной карты нет, и мы не видим, что эта дорога в итоге тоже выходит на нужную нам трассу – возвращаемся наверх и едем на север; скоро эта дорога тоже заберет на восток к трассе.



Едем вниз по деревне, выезжаем через деревенский шлагбаум до шоссе Nagaz. Здесь же придорожное кафе (35°46'43.89"С 51°57'17.62"В) . Кормят вкусно, но недешево – вышло 1,9 млн риалов на всех. Сытный ужин никак не способствует мыслям, что надо еще куда-то крутить на ночь глядя, поэтому решаем остановиться в соседней гостинице. Там, правда, ещё не начали сезон обслуживания туристов, но для нас открыли номер и заселили неофициально. Двухкомнатный номер на всех обошелся в 600 тыс риалов, горячая вода была пределом мечтаний последние 2 дня, да и перспектива поспать в тепле навевала приятные мысли.. Однако на завтра планируется ранний подъем: перевал лучше брать с утра, пока прохладно.

<http://www.gpsies.com/map.do?fileId=zjwzafcgahcfrev>

Статистика за день

- Пробег 32км, из них бездорожье пешком 4км
- Заночевали на высоте 2185м (в гостинице)
- Набор высоты за день 1092м
- Время выхода на маршрут 10 утра
- Время окончания дневного маршрута 17ч
- Время в пути 7ч
- Средняя скорость 5,5 км/ч
- Максимальная скорость 65 км/ч



23 апреля, 3-й день пути - Демавенд

Подъем в 5-30 утра. Наскоро пожевав печенья со вчерашним чаем (кафе в такую рань еще закрыты), выезжаем из гостиницы. Светит солнце, еще свежо, но уже через километр (а трасса лезет в перевал сразу, до него 10км и около 600м набора) снимаем куртки и снимаемся на фоне

красивой долины. Вокруг дороги до самого перевала населёнка, встречаются кафе и магазины.



Перед самым верхом дорога ныряет в противополавиновую галерею, которая скорее напоминает тоннель около километра длиной. Собираемся вместе, едем колонной.

Ехать тяжело - подъем, а проезжающие машины, коих уже достаточно много (что не лучшим образом сказывается на наличии кислорода), считают своим долгом приветствовать нас, добавляя к не слабому грохоту еще и звуковые сигналы.

На вершине перевала в д. Emamzadeh Hashen торгово-гостиничный комплекс, несколько кафе, в большой мечети поразило наличие горячей воды в туалетах. Обед совмещенный с завтраком. Какой-то протертый чечевичный суп оказался совсем невкусным, запасаемся сладостями на дорогу и едем дальше.



Спуск к Демавенду по серпантину, внизу видна гигантская дорожная стройка: пробивают тоннель сквозь хребет. Сбрасываем метров 400 до д. Polur; здесь закупаемся на ужин и завтрак. Где-то у начала этой деревни должна быть дорога к пещере Голе-Зард, но за недостатком времени и точной информации едем не сворачивая. Уходим с трассы Naraz на параллельную дорогу, идущую выше по склону Демавенда. Сразу подъем, но ехать приятно: дорога совершенно пуста. По сторонам красивые виды на снежные горы вокруг, на ущелье справа с оставленной нами дорогой внизу. Жаль только что низкие тучи не дают нам увидеть склон и конус вулкана, по боку которого мы взбираемся. Ветер, дорога местами вверх-вниз. До д. Reuneh берем небольшой перевал (400м). В самой деревне остановились в какой-то забегаловке поесть шашлыков и были очень удивлены скоростью их приготовления – каких-то 5 минут. Едем дальше. Преимущественно спуск с парой локальных подъемов. Где-то здесь тоже есть пещеры, но информация только на гугл-снимках, без координат. Спускаемся на основную трассу.



Заметки на полях от Андрея: Алексей и Ксюша упёрлись «не поедем есть этот ваш шашлык» и уселись резать салатик на обочине с видом на долину. А мы втроем рванули в кебабню, где нам буквально за 5 минут пожарили и подали мясо с лепешками и чаем, так что к ребятам мы вернулись когда они только-только начали кушать. А спуск с Демавенда на трассу был фееричен - ветер был такой сильный, что при боковых порывах я невольно притормаживал, опасаясь, что на узких дорожных сликах потеряю контакт с дорогой, зато когда он был в спину - я запросто

разгонялся до 70 км/ч и выше, поставив свой рекорд скорости этого похода 74км/ч (а позже его Миша еще перекрыл).



Это наша «любимая» Naraz road. Она по-прежнему сильно загазована и загружена, но, к счастью для нас, идет преимущественно на спуск. На водопад в деревне Захандашт посмотрели издалека: уже вечереет, а до намеченной ночевки еще не близко. После поворота на север начались туннели; их много, после дюжины прекратили считать. Выматываемся, места для ночевки - даже просто ровного места вокруг - нет: ущелье очень тесное, плотный трафик, отворотов с дороги тоже почти не наблюдается. Так едем около 35-40км (в какой-то момент в жпсе садятся батарейки и часть трека не записывается), и когда трасса резко забирает на восток, сворачиваем на запад на второстепенную дорогу.

Сразу резкий подъем: на первых 3-4км набрали сразу метров 300. Неожиданно здесь тоже пыльно и грязно, кругом что-то добывают и грузовики возят породу, разбивая асфальт до состояния грейдера. К счастью этих самых грузовиков (по крайней мере, вечером) не так много. Мест для ночевки, как оказалось, тоже. Река, текущая по дну ущелья, сильно загрязнена, да и спусков к ней нет. Вокруг голые скалы, ни травинки, куча строительной техники. Повезло, что уже в сумерках встретили местного жителя, который на вопрос «где здесь можно найти воду?» предложил нам встать у себя на участке и воспользоваться водой из шланга, на что мы с благодарностью согласились. От поворота с Naraz к этому времени проехали 7км, набрав около 450м, а весь пробег за сегодня вышел больше сотни. С последними лучами солнца развеялись остатки тепла. Ночь выдалась звездной, лунной и холодной. На завтра планируется с утра лезть в подъем и видимо до конца дня спусков не предвидится.



Заметки на полях от Андрея: Это был афганец, его семья очень бедно живёт (возможно, беженцы); ради нас он отложил свою поездку по делам вниз, в посёлок, и с интересом наблюдал процесс установки палаток — он никогда раньше не видел современные палатки. А мы передали ему московскую шоколадку для семьи, дети из которой с любопытством поглядывали на нас от дома, но подходить стеснялись.

<http://www.gpsies.com/map.do?fileId=ooukkzsbmnvsxxzn>

На шоссе GPS был отключен до поворота. Остаток третьего дня:

<http://www.gpsies.com/map.do?fileId=ehapsbefudwefvyy>

Статистика за день

- Пробег 102,5км
- Заночевали на высоте 1080м
- Набор высоты за день 1900м
- Время выхода на маршрут 8:30
- Время окончания дневного маршрута 19:30
- Время в пути 6ч 20мин
- Средняя скорость 16,1км/ч
- Максимальная скорость 74км/ч



Высотный профиль: часть до спуска на шоссе №77

В конце не было подъёмов — это в туннелях трек прерывался, а профиль проложен по отрогам. Часть трека, где спуск по шоссе Nagaz, не записана, т. к. GPS был выключен для экономии батареек. Там всё вниз и без альтернатив.

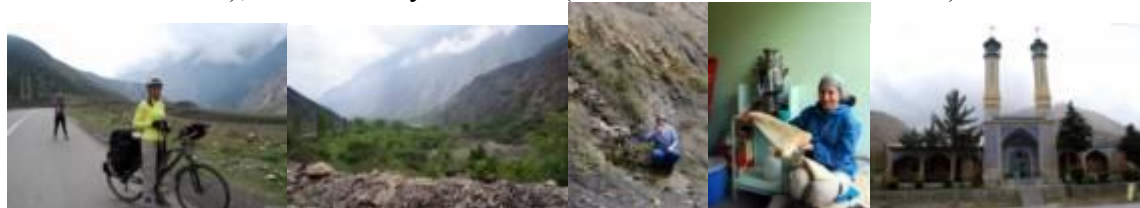
Часть трека после ухода на второстепенную дорогу приведена ниже

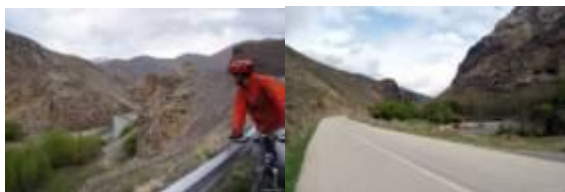


24 апреля, 4-й день пути

Утром достаточно тепло. Готовим на горелке, причем выясняется, что горелка Ковея толком не работает, а её китайская копия-клон работает нормально. Выезжаем в 9-30. Задача максимум – взять перевал к северу от д. Зард-э-Камар, минимум – подъехать под него. Дорога по долине все время асфальтированная за исключением одного места на локальном перевале над прижимом – там видимо, сошел оползень и сделали временный грунтовый объезд; машин практически нет. Встречаем придорожный родник (координаты $36^{\circ}11'43.96''\text{C}$ $52^{\circ}10'17.49''\text{B}$) с питьевой водой. По ущелью все деревни сверху на склонах, само ущелье узкое, внизу река, достаточно чистая, местами дорога подходит к ней практически вплотную. Попадаются места для ночевки, и чем выше – тем больше. Дорога местами идет вверх-вниз, но преимущественно в подъем. Первый магазин за день – в с. Такер, напротив мечети. К тому времени мы открыли около 25 км и набрали 1000 м. Начинает накрапывать дождь, пьем чай с плюшками и медом в сотах. Андрей рискует отведать местное безалкогольное пшеничное пиво-сидр.

Заметки на полях от Андрея: обычно я пиво не пью, но тут что-то захотелось. Довольно интересное. Еще проехали по полуразрушенному старому мосту (в объезд нового автомобильного), сложенному из камня ($36^{\circ}12'5.73''\text{C}$ $51^{\circ}56'19.40''\text{B}$).





Дальше долина расширяется, подъем уже не так ощутим, докатываем до поворота на север, на перевал – и, несмотря на достаточно раннее время, решаем в него лезть завтра; а на сегодня сделать полудневку. Место нашлось между дер. Зард-э-Камар и городком Баладэ в деревьях и зарослях кустарника между рекой и дорогой. Дров много, в том числе плавника. Купаться холодно. Закупаться на ужин-завтрак ездили в Баладэ, там же на АЗС купили 1,5 л бензина для горелок за 10 тыс риалов. Бензин оказался вполне чистым и пригодным для наших горелок Kovea и её клон. Надежды там еще и поужинать не оправдались – кафе найти не удалось. Снова купили овощей и рыбных консервов.



<http://www.gpsies.com/map.do?fileId=rydyqadazbuzbggp>

Статистика за день

- Пробег 50 км
- Заночевали на высоте 2050 м
- Набор высоты за день 1280 м
- Время выхода на маршрут 10:30
- Время окончания дневного маршрута 17:30
- Время в пути 7 ч
- Средняя скорость 13 км/ч
- Максимальная скорость 56 км/ч

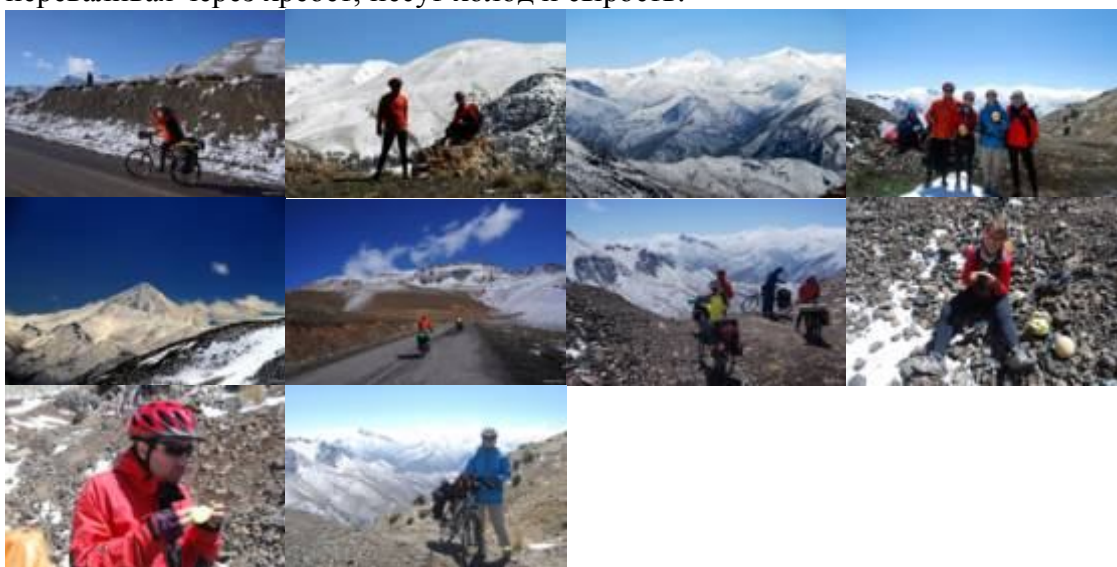


25 апреля 5-й день

На сегодня у нас грандиозные планы и ранний подъем. Хотим попробовать уложиться в запланированный график и доехать до озера Валашт. Утро полно сюрпризов. Сюрприз номер раз: ночью выпал снег. Попадая из палатки сразу в сугроб, успеваешь почувствовать остатки морозца одновременно с пробивающимся теплом от яркого солнца. Кругом все покрыто сантиметровым слоем снега, еще не начавшего таять. Страшно... красиво. Сюрприз номер два: я не вижу своей миски! Пакет, в котором она висела, оказался прорван снизу, на земле сиротливо валялась ложка. Попутно выясняется, что пропал еще целый пакет с яблоками и апельсинами. В результате поисков по всем окрестным кустам, миску найти удалось, фрукты – нет. Виновных тоже.



Несмотря на ранний подъем, прокопошились и выехали в начале 9-го утра. Дорога сразу лезет вверх. Перевал 2985 (по ГШ - Перевал Гердане-Таш 2977м), чистого набора в лоб около 1000 метров на 20 км. Асфальтовый серпантин, дорога совершенно безлюдна, лишь кое-где на склонах встречаются пастухи со стадами овец. За весь подъем встретили 5 или 6 машин. Виды захватывающие - на Демавенд позади и ту долину, в которой ночевали. Снег таял вдоль дороги все время, пока поднимались, к обеду почти весь растаял. Тем не менее, ручьев по дороге замечено не было, как и хороших мест для стоянок. Остановились пообедать на высоте 2780м: отсюда открывается отличный вид, а окружающие скалы по бокам худо-бедно защищают от ветра. Алексей, как полагается хорошему завхозу, привёз снизу пару дынек :) Казалось, это уже почти перевал, но по факту впереди ждали еще метров 200 набора и 3 км, после чего дорога пошла траверсом. Наверху ровно, на дороге местами снежная каша, облака с северо-востока, переваливая через хребет, несут холод и сырость.



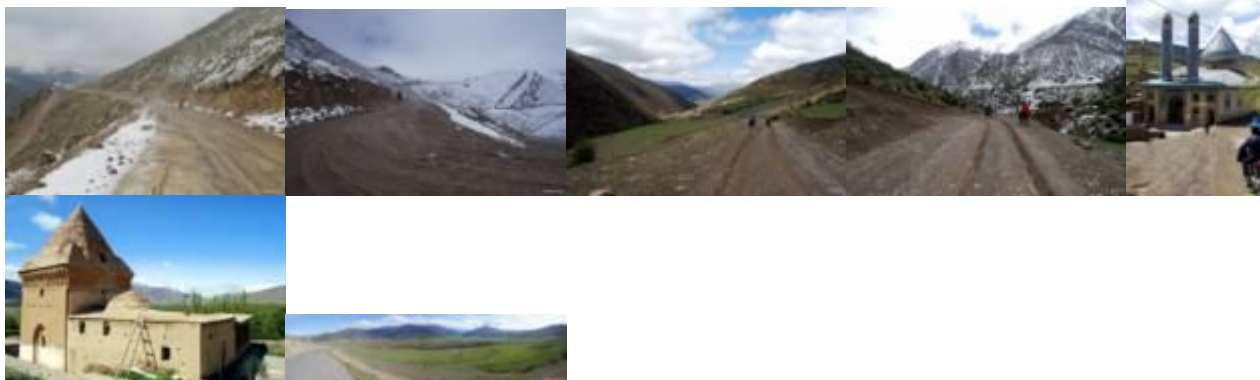
Заметки на полях от Андрея: В самом начале перевала, после деревни нас специально догнал снизу таксист на жёлтом рыдване. Долго пытался предложить довезти нас до моря, потом пытался продать нам из багажника какие-то меховые накидки от холода, всё это с улыбками, искренним интересом и пожеланиями удачи; в конце концов выдал нам бескорыстно пару огромных и вкусных яблок, за что получил завалившийся у меня в сумке покровский сахарный петушок на палочке — «подарок из России», объяснили. Был счастлив, как ребёнок!

Взяли перевал за 4 часа.



Здесь основная дорога (асфальтовая) идет дальше на север, потом забирая чуть к востоку, и

выходит к Каспию в районе дер. Райан, нам же надо на северо-запад. Первый поворот в этом направлении завален снегом, видимо не чистится. Но по треку нам не сюда, едем дальше еще несколько сот метров (вообще от первого серпантина второй уже видно) и вот, наконец-то, спуск. Дорога - хороший укатанный грейдер, но грязный, мокрый, очень извилистый, с поворотами на 180 градусов и приличным уклоном (на 5 км – сброс >1000 м). Едем очень осторожно, на тормозах. Пожалуй, подниматься здесь в седле не везде бы получилось. Перед деревней Варазан спуск становится положе, дорога суше, а в самой деревне от мечети начинается асфальт. Почти не крутя педали, пролетаем 13км до большого села Коджур.



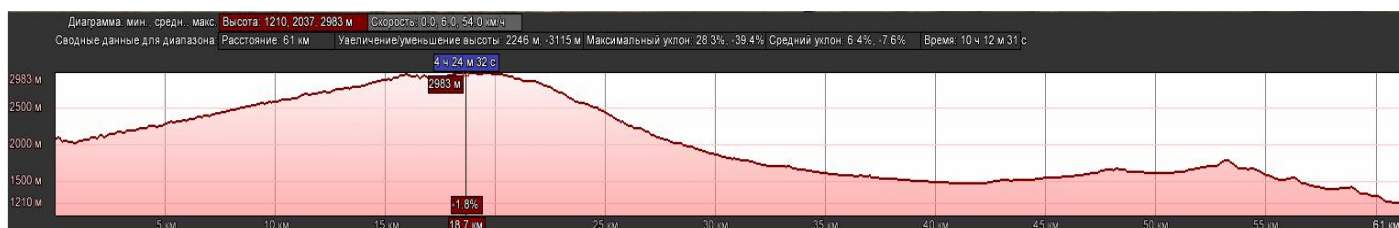
Закупаем еду на ужин и завтрак. Андрею нездоровится, дальше едем медленно, до ближайшего удобного места ночевки. Впереди длинный тягун в небольшой перевал (набор 400 м), потом длинный спуск с него. За деревней Астанкаруд нашли неплохое место для стоянки, отделенное от дороги ручьем, с остальных сторон окруженное лесом (36°24'52.14"С 51°32'25.31"В). Много дров, варим на костре гигантскую курицу, купленную в Коджуре.

Заметки на полях от Андрея: На спуске пробил бутылку с бензином во флягодержателе, пока разливали - от запаха бензина стало мутить, закончилось всё рвотой в Коджуре и слабостью до конца дня.

<http://www.gpsies.com/map.do?fileId=ztgyjnixqjsryoav>

Статистика за день:

- Пробег 65км
- Заночевали на высоте 800м
- Набор высоты за день 1550м
- Время выхода на маршрут 8:30
- Время окончания дневного маршрута 19:00
- Время в пути 11ч
- Средняя скорость 13км/ч
- Максимальная скорость 54км/ч



буквально на мини-перевале к вечеру сдохли батарейки, часть трека не записалась - но там был сплошной ровный спуск 10 км без единого подъёма.

26 апреля 6-й день - Каспий

С утра проснулись рано оттого, что было по-настоящему тепло, впервые за все время. По плану сегодня надо найти машину, чтоб к вечеру быть в Энзели. Участок до озера и дальше решено не ехать, т.к. тогда выезд к морю был бы достаточно поздним и шансов найти машину до Энзели мало. Времени обманчиво много, отмываем велы в ручье от вчерашней грязи, неспешно завтракаем. Напротив останавливается полицейская машина, мы с Ксюшей наперегонки натягиваем осточертевшие платки, но оказалось, что блюстители порядка всего лишь хотели поинтересоваться, не нужна ли нам помощь и не тревожил ли нас кто, после чего пожелали счастливого пути и уехали. По-английски они не понимали.



Наконец, в 10-40 выезжаем. Впереди 27км до трассы на Чалус, преимущественно спуск.

Поначалу вдоль дороги идут лесные участки, где очень много хороших мест для стоянки (например $36^{\circ}25'30.22''\text{С}$ $51^{\circ}30'30.63''\text{В}$), потом около д. Дашт-э-Назир спуск становится круче, а дальше дорога идет по безлесному ущелью, где много огородов и садовых домиков (тут уже мест для стоянок нет, вдоль дороги все огорожено), до деревни Доаб, которая стоит на пересечении с шоссе, и куда мы к полудню доехали. Магазины, несмотря на пятницу, работают.

Заметки на полях Пятница в Иране сродни нашему воскресенью. По информации об Иране – в этот день не работают магазины, кафе и т.п. На деле оказалось, что большинство магазинов, которые нам встречались, вполне работали. По большинству встреченных кафе это скорее правда, работали единицы.



Едим мороженое и, глядя на достаточно оживленное шоссе, большинством голосуем за то, чтоб искать машину здесь, а не пилить по этой трассе до Чалуса. Плюс такой расклад позволит приехать в Энзели пораньше, найти хорошее место и искупаться в море. Как говорится, хотите рассмешить бога – расскажите ему о своих планах. Но начиналось все неплохо: невдалеке стоял синий пикап, и Леша договорился с его водителем Али о подброске нас до Энзели за 2 млн риалов. Грузим байки в кузов, грузимся туда сами, Андрея сдаем в кабину к Али и его приятелю Хусейну, едем.

Заметки на полях от Андрея: Эти укурки (в обоих смыслах, а курили они много) колбасились под иранский рэп пол-дороги потом ([типичный пример](#)), ну а разговаривали мы чисто о мужском: о машинах, о женщинах и про зарплаты — насколько хватало моего фарси :) Навстречу тем временем проехало несколько велотуристов, как на шоссе, так и на МТБ, даже парня на кадейле с одноногой Lefty видел.

Дороги здесь две, одна явно новее – большая 4полосная и заметно менее загруженная, возможно платная, другая – та, по которой едем мы – она вьется понизу, имеет всего по одной полосе в каждую сторону, узкие обочины, и принимает большую часть трафика. Проехав километров 10, узнаем интересную новость - чтоб поехать в другую "область" (остан), водителю нужно получить разрешение, а особенно «удачное» время для этого - пятница, в переводе на русский – воскресенье. Действительно ли это так – стопроцентно сказать трудно, но косвенно подтверждено другими людьми, независимо друг от друга. Высаживаемся в парке. Али просит 2 часа на улаживание дел с разрешением и предлагает обменяться документами (типа в залог, чтоб никто не удрал). Не успеваем мы открыть рот, как Леша отдает в обмен на какую-то карточку свой загран. Занавес. В отличие от тегеранского, это уже правильный парк. Есть столы со скамейками, питьевая вода, туалеты. Сюда приходят и с палатками, и скорее всего, можно тут и ночевать. Играет музыка, люди танцуют, общаются, жарят шашлыки... в общем, отдыхают и веселятся, чему совершенно не мешает полное отсутствие спиртного. Нас же такой принудительный отдых слегка напрягает. Обедаем в ресторане кемпинга через дорогу и начинаем ждать. Обещанные два часа, потом три, четыре и пять. Смеркалось. Приходили и уходили отдыхающие иранцы, в оставленном номере телефона не хватало одной цифры, и давно бы плюнуть и уехать, если б не Лешин паспорт.



Тем временем знакомимся с молодой семейной парой - они говорят по-английски. Обрисовываем ситуацию и показываем оставленный водителем документ. Парень узнает его по фотографии и утверждает, что он его друг, однако номера своего друга он почему-то не знает и начинает обзванивать видимо общих знакомых на предмет выяснения. Почему-то казалось, что это лишь попытка потянуть время, т.к. когда мы начали рассуждать на тему, а не обратиться ли нам в полицию, номер нашелся достаточно быстро. Сами же ребята оказались очень приятными людьми, став первыми и последними иранцами, пригласившими нас в гости. Когда Али, наконец, приехал, долго извиняясь и ссылаясь на поломку машины, солнце уже садилось. Быстро грузимся, прощаемся и наконец-то едем. Почти сразу темнеет, кузов открытый, сильно дует, холодно. Вся дорога вдоль моря представляет собой одну большую длинную городскую улицу, сплошь застроенную, открытого выхода к морю мы не увидели ни разу. Зато встретилось несколько палаточных кемпингов. Перед окружной Решта минут 20 стоим в самой настоящей пробке. За Рештом видимо с указателями стало совсем туго, и дорогу до Энзели Али спрашивал чуть не на каждом перекрестке. Т.к была уже глубокая ночь, просим докинуть нас за Энзели, до места предполагаемой ночевки. Водители потом хотели с нас за это стрясти рублей 300 сверх оговоренной суммы, но мы не дали.



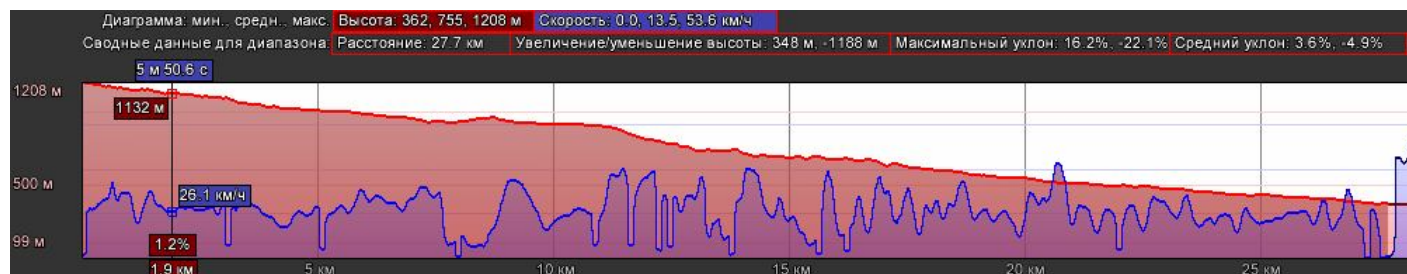
Поездив в поисках подходящего места туда-сюда и немного отогревшись, в конце концов находим дорожку до моря и ставим палатки практически под чьим-то забором у какой-то спасательной вышки, не доехав до планируемой ночевки 8км. Координаты места ночевки: 37°29'56.07"С 49°22'34.66"В Заметки на полях от Андрея: По другую сторону дороги – оз. Мордаб

(оно же лагуна Энзели), здесь берега сильно заболочены и пахнет свалкой, близко подъезжать не стали. Берег моря сравнительно замусорен, но лучше варианта не придумали. Леша сходил искупался, остальные отложили близкое знакомство с Каспием до утра. Спали под несмолкающий лай собак.

<http://www.gpsies.com/map.do?fileId=ueucgxpdkuesozul>

Статистика за день:

- Пробег 35км на велосипедах + 230км на автомобиле
- Заночевали на высоте -25м ниже уровня моря (уровень Каспия) ;)
- Набор высоты за день 150м (спуск)
- Время выхода на маршрут 10:40
- Время окончания дневного маршрута 03:00 следующего дня (27 апреля)
- Время в пути 2ч (время спуска до шоссе) + 30мин езды ночью
- Средняя скорость 20км/ч
- Максимальная скорость 57км/ч



профиль показан лишь на велосипедную часть пути- до шоссе на Чалус

27 апреля 7-й день

Каспий не поражает. Ни чистотой Средиземного моря, ни соленостью Индийского океана.купаемся и едем завтракать. Все хотят попробовать рыбы. Рыбные рестораны вдоль дороги встречаются, выбираем наименее понтовый (37°32'55.30"С 49°14'23.04"В) Кормят вкусно и относительно недорого: на пятерых вышло 900 тыс. риалов.

Заметки на полях Во многих кафе и ресторанах есть розетки, т.е возможность использовать зарядку.



Дорога вдоль моря, без рельефа, практически пустая. Идет по населёнке, но здесь застройка уже не такая плотная, как в Энзели, есть даже свободные выходы к морю. Нам достался встречный ветер, ехали компактной группой. После поворота от моря 2 крупных города – Резваншахр и Пунел. Много магазинов, есть большие супермаркеты, в которых в том числе можно купить нормальные батарейки. Также попытались купить местные сим-карты, но, как нам удалось

понять, иностранцам по загранпаспорту их приобрести нельзя - видимо, надо просить местных, но мы не стали.

Заметки на полях В маленьких сельских магазинах с батарейками туго, даже если они есть, то это дешевая китайская подделка – в жпсе их хватает минут на 10. В больших супермаркетах хорошие батарейки идут с голограммными акцизными марками на упаковках, стоят сильно дешевле, чем у нас: упаковка 4 шт Philips - 50 тыс риалов (50 рублей), упаковка 2шт Energizer - 35 тыс риалов.



[] []

На выезде из г. Пунел вагончик службы спасателей или парамедиков; они встречаются вдоль всех дорог, помимо обращения за медпомощью здесь можно набрать питьевой воды, что и делаем. Выезжаем по дороге на Халхал. Сразу подъем, не очень крутой, но постоянный. По сторонам дороги лес (на фарси - джангал, типа джунгли). Первые метров 300-400 набора достаточно влажно, потом лес становится широколиственным, типа нашего черноморского побережья. По склонам стекает много ручьев, но т.к. наверху могут быть пастбища, пить не рискнули. Несколько раз - впервые за всю поездку - были облаяны собаками, которые долгое время бегут за велосипедом, кусать, правда, не пытались. День сегодня хмурый, хотя и тепло, дождь до вечера так и не собрался. Дорога сама достаточно приятная – отличный новый асфальт, отсутствие обочин компенсируется отсутствием трафика, крупной населёнки с магазинами до Халхала нет. На ночевку встали рано – в 17-30, т.к. нашли отличное место (37°31'48.18"С 48°51'6.71"В): примерно через километр после развилки, где отходит дорога на Ардине, свернули налево по навесному мосту. Здесь течет несколько ручьев, много мест для палаток, лес из каких-то необычных деревьев: горит даже во вроде бы сухом виде как крымский кустарник –т.е никак; но нормальные дрова тоже есть. Судя по огромному количеству кострищ, место пользуется популярностью. Дальше таких удобных мест уже нет. Есть немного комаров, возможны клещи, вчера Ксюша на себе нашла одного.

<http://www.gpsies.com/map.do?fileId=tcytionnqdtmrmuv>

Статистика за день:

- Пробег 55км
- Заночевали на высоте 704м
- Набор высоты за день 990м
- Время выхода на маршрут 11:00
- Время окончания дневного маршрута 17:30
- Время в пути 6:30
- Средняя скорость 7,4км/ч
- Максимальная скорость 46,6 км/ч



8-й день, 28 апреля

Подъем 6-00, выехали 7-30. Дорога продолжает лезть в гору, впереди около 1500м на 36 км непрерывного подъема, не считая еще вчерашних 26км в этот же перевал. Уклон небольшой, не больше 10%. Пожалуй, самый длинный подъем из пройденных нами, спусков нет вообще. По-прежнему отличный не загруженный асфальт. Погода хорошая, ясно, на солнце жарко. К 10 утра набрали 1450 метров. К дороге по склонам стекает много ручьев, у одного из них остановились на полчаса умыться, постираться и вымыть головы. Собаки придорожные агрессивны, лают и преследуют, но быстро отстают, если кинуть парой камней (особенно если попасть одной из них по носу).



Ближе к перевалу вдоль дороги еще лежит снег, даже целые лавинные сходы, видно, что зимой дорогу заваливает, но ее чистят. Знаки погнуты, и придорожные столбики снесены на целых участках, но дорожное покрытие цело. Перевал 2307м, довольно сильный ветер, прохладно. Здесь короткой срезкой соединяются 2 дороги – наша Халхал-Пунел и Халхал-Ассалем. От Халхала они идут параллельно друг другу, а на вершине Ассалемская уходит на северо-восток. Перекусываем дыней, завезённой в перевал Алексеем и едем вниз. До деревни Mejareh сбрасываем метров 350, далее относительно ровно, перед Халхалом еще небольшой подъем метров на 100 и длинный пологий спуск в город. На то, чтобы заехать на перевал, нам понадобилось 6 часов сегодня и еще 3 часа вчера — от города Пунел.



По плану нам нужно до города от поста ДПС уходить на юг, в ущелье между двух небольших гор, здесь планируется ночевка. Дорога сюда начинается от поста и ведет на источник (чишма). Но еще рано, едем в Халхал, обедаем в маленьком кафе на главной улице, покупаемся на ужин и завтрак и возвращаемся обратно. От поста до источника около 1.5км. Здесь какие-то постройки, бассейны с водой, самого источника мы не нашли. За бассейнами по левой стороне от речки грунтовая дорога, переходящая в тропу. Встретили несколько местных жителей, которые собирали траву – что-то типа щавеля. Чтоб никто нас не беспокоил, встали выше по ущелью, перенесли велы через выступ скалы. За перелазом ровное место на протяжении метров 100 от оголовка канала можно стоять, но встречаются колючки, и нет дров.



Заметки на полях от Алексея До пещеры нужно идти от оголовка канала на восток 200м с набором около 50м. Она находится на склоне горы, снизу почти не видно, но там насыпан

земляной конус (это признак пещеры). Сама пещера имеет глубину 8,м протяженность около 15м, наклон пещеры вниз.

Ужин готовим на газу. У Андрея обнаружился прокол и выбита спица. Немного дальше вверх по ущелью вскоре за поворотом есть гроты, защищенные от ветра, со следами кострищ. Можно при желании в них ночевать при достаточной температуре комфорта спальника. Очень медитативное место – внизу течет ручей, и кроме шума воды никаких звуков. 37°34'18.18"С 48°34'47.79"В После того, как солнце уходит из ущелья – резко холодно, ниже 10С.

<http://www.gpsies.com/map.do?fileId=dkqzrqwbxkckvhjm>

Статистика за день

- Пробег 60км, с учётом 10км радиалки в Халхал за кебабом
- Заночевали на высоте 1910м
- Набор высоты за день 1912м
- Время выхода на маршрут 7:30
- Время окончания дневного маршрута 17:00
- Время в пути 9:30
- Средняя скорость 11,5км/ч
- Максимальная скорость 55км/ч



29 апреля 9-й день

Сегодня наше (Даша и Андрей) дежурство, встали в начале седьмого. Очень холодно, по ощущениям не выше 5С, одели на себя всё тёплое. Горелка Kovea не подает признаков жизни, вторая китайская почему-то тоже плохо работает: первый кан кипятили минут 40, второй — с чаем – аж полтора часа. За это время Алексей и Даша сходили поискать пещеры, стирались и т.д. Выбирались назад на дорогу тем же путём, через перелаз. В итоге выехали поздно, около 11 утра.

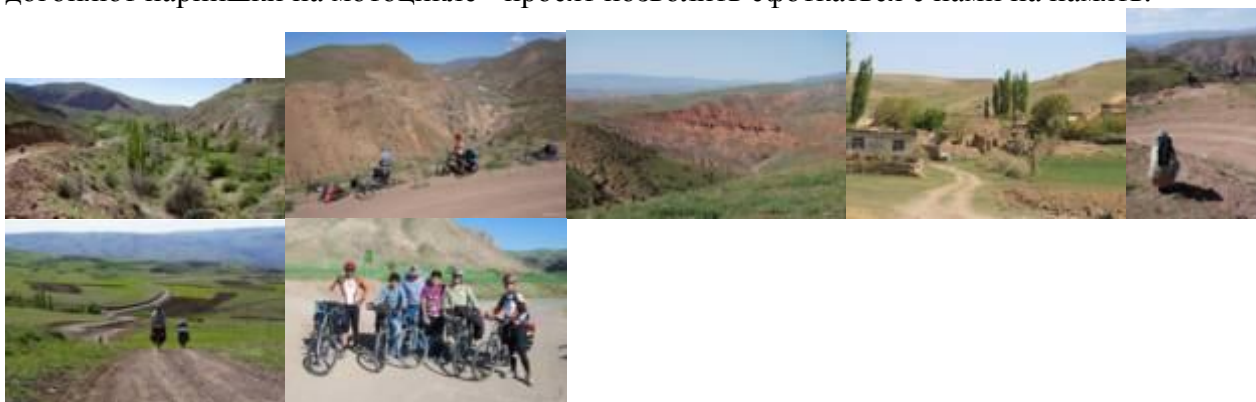


Снова едем в Халхал, проезжаем через старый город, не останавливаясь, и выходим на трек, на юго-запад. Дороги — незагруженный асфальт сельского значения — шоссе №31. Берем небольшой перевал (300м набора). Андрей отстаёт, правит задевающий за колодки тормозной диск, мы ждем его наверху. Дальше длинные асфальтовые спуски, на которых ребята ставят рекорд скорости похода - 71км/ч у Андрея и 75км/ч у Миши.

Через 24км сворачиваем с основной дороги к западу, начинается грейдер на Фирузабад, переходящий в асфальт и обратно. Проезжаем по нему 4км и сворачиваем на грунтовку, ведущую на юго-запад: здесь у нас запланирована грунтовая срезка-разведка. Грунтовка идеально ровная, практически грейдер, хотя в дождь возможно здесь не так приятно. Через километр переезжаем брод через мелкий ручей, еще километра через 2.5 оборудованный родник (37°32'20.71"С 48°21'15.09"В). Почти сразу за родником кишлак азербайджанцев: несколько глинобитных хижин. Мы прозевали поворот на объездную дорогу, которая обходит его по склону гор слева, и проехали насквозь, не без помощи местных жителей найдя выезд среди узких кривых проходов. Дальше дорога раскачивается вверх-вниз с амплитудой порядка 100-200м, вокруг открываются очень живописные виды (видно даже массив Саханд прямо на горизонте), есть места для стоянок.



Доезжаем до большого села Голуджан. Здесь видимо никогда не видели туристов, высыпали посмотреть всем селом как на какую-то диковинку. По-английски не говорит никто, но удается объяснить, что нам нужен магазин, куда нас пошла провожать целая толпа. Закупаемся на ужин и завтрак. Пока пытаемся объяснить продавцу, что нам нужно (самое действенное – увидеть это на полках и ткнуть пальцем), местные девушки снимают нас на телефоны. Леша тут же загорается сфотаться с ними, но Миша непоколебим – сначала еда, потом девки. К Лешину несчастью, пришедший мужик разгоняет собравшуюся толпу и самолично берется проводить нас обратно. Толпа тоже идет, но удерживая дистанцию. Андрей, оставшийся охранять велы, в это время настраивал детям их ашанобайк. За селом асфальт и дорога идет на спуск, на первых трех километрах метров 250 сброса. Затем выравнивается, и начинаются качели. Где-то здесь нас догоняют парнишки на мотоцикле - просят позволить сфоткаться с нами на память.



В скором времени дорога выходит на шоссе, которое оказалось не просто хорошим - оно великолепное. Европейское, пустое, большие обочины, светоотражатели на отбойниках. Десяток тоннелей, ехать в которых мы по памяти старались кучно, но их не сравнить с мазандарановскими – они почти все короткие, да и отсутствие траффика делало их проезд гораздо комфортнее. Ложкой дегтя можно назвать лишь отсутствие освещения в большинстве тоннелей, что было не

очень приятно, учитывая не поставленный передний свет и повороты: порой мысль до выезда была «только б не упасть».

Заметки на полях от Андрея Это шоссе до сих пор, в конце 2013г, не отмечено ни на одной из карт, кроме OpenStreetMap, только на космоснимках Bing это шоссе показано в стадии строительства пару лет назад. Подозреваем, что такое не отмеченное новое шоссе далеко не единственное в Иране.



Несмотря на красивые виды, хороших мест для стоянок нет, как и питьевой воды. Река течет справа от дороги, но вода мутная, похоже, добывается песок. Перед мостом маленькое придорожное кафе, даже скорее нечто среднее между чайной и кальянной, хозяин которого предложил нам встать на ночевку прямо на кучах щебня за ним. Т.к мест все равно нет, а в начинающийся сразу за мостом перевал планируется лезть завтра, соглашаемся, тем более с дороги нас не видно, а в кафе выведен на улицу шланг с водой и есть туалет. Ужинаем в кафе, за мясом ради нас они ездили в ближайшую деревню. У нас еда как-то почти закончилась. Предупреждают, что здесь есть змеи. Но мы их не встретили, зато к нам в гости приходила черепаха. Вечер теплый, высота всего 860м.

<http://www.gpsies.com/map.do?fileId=njwculhlcobyohrs>

Статистика за день

- Пробег км 72км
- Заночевали на высоте 860м
- Набор высоты за день 845м
- Время выхода на маршрут 11:10
- Время окончания дневного маршрута 18:30
- Время в пути 7:20
- Средняя скорость 16,5км/ч
- Максимальная скорость 71км/ч

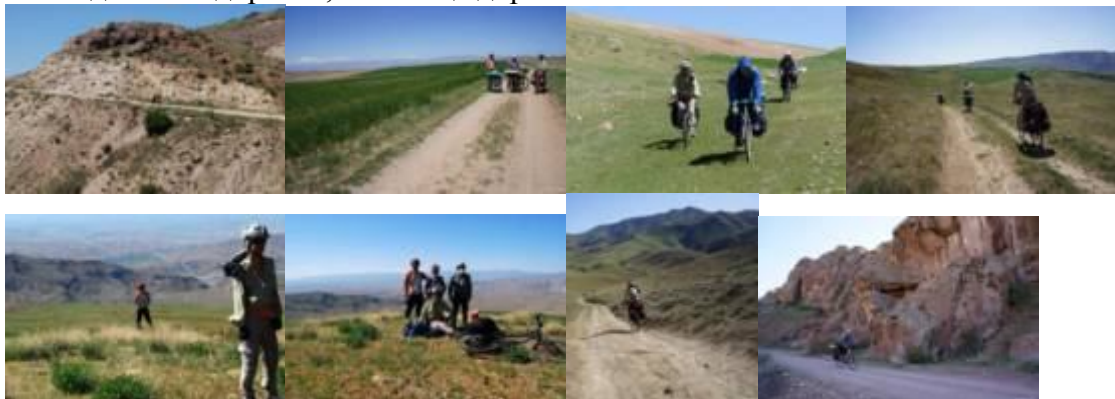


30 апреля 10-й день.

Подъем в 6-00, выезд без завтрака 7-15 (утром ещё свежо — решили пораньше подъём брать). Лезть в перевал на голодный желудок было непросто, спасали приобретенные накануне 4 пачки печенья, которые мы пару раз останавливались покусать во время подъема. Безоблачно, светит солнце, день обещает быть жарким. Впереди около 1000 с небольшим метров набора на хребет, с одним тоннелем вверх. По гуглу нарисованы 2 параллельные дороги, но на месте обнаружить вторую нам не удалось. Трафик слабый, в основном грузовики. Ближайшее и единственное кафе через 15км и 850-900м набора (*по треку на 1км меньше, видимо не сразу включили навигатор, здесь и далее считается фактическое расстояние от места ночевки*) — пришлось очень кстати — к этому времени практически закончилась вода. Завтракаем, здесь продают вкусный лимонад и вообще неплохо кормят (37°25'13.13"С 48°11'25.35"В).

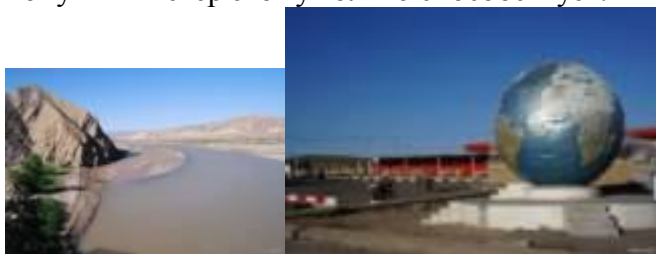


Осиливаем еще 4км ощутимого подъема, потом дорога выполаживается — ярко выраженного перевала здесь нет, вокруг возделываемые поля. Дальше шоссе идет по плоскогорью на высоте 2000м, и даже ветер попутный — не напрягаясь крутим 30+ км/ч. На 32-ом км поворот направо у д. Голголаб, на карте в навигаторе эта дорога нарисована дальше. На 36-ом км еще один правый поворот; несмотря на то, что на гугле эта дорога нарисована неуверенно — до д. Qusheh Bolagh (3,5км) это отличный асфальт. Дорога узкая, без обочин, но и без машин, нам встретилась одна. Длинный прямой спуск — не крутя педали держим комфортные 35-40км/ч, но в самом начале деревни асфальтовая дорога уходит направо и у нас асфальт на этом заканчивается, начинается грейдер, который с тем же уклоном идет на спуск; всего от перевала сбрасываем метров 300. Затем начинается небольшой подъем, на котором Андрей зевает поворот трека (на гугле это дорога нарисована почти прямо, по факту она забирает вправо и менее наезжена), и мы уезжаем в сторону Ахмадабада, причем Леша уехал вперед и видя, что его не догоняют, вместо того, чтоб вернуться, заснул на обочине. Пришлось ехать его возвращать, когда сориентировались, что нам совсем не туда. Заодно перекусили. Из Ахмадабада наверняка тоже можно попасть в Миане, но более длинной дорогой, и вообще дорог там очень много.



Т.к. отклонились довольно сильно, трек решили подрезать, но выбранная в нужном направлении полевая дорога внезапно кончилась, что вылилось в незапланированную полупешку вдоль пересохшего русла ручья. Перед д. Soleymanlu встретили пастухов с отарой, причём им пришлось спешно одевать рубашки, ибо совсем неприлично правоверному показываться незнакомым

женщинам с голым пузом :) Выбираемся на дорогу, проезжаем деревню насквозь. За ней дорога выглядит менее езженной, чем до, а уж поворот трека с нее налево на еще более второстепенную воспринимается в штыки. В итоге едем дальше, все больше уклоняясь на север (и чуть к востоку) от изначального северо-западного направления. В какой-то момент народ осознает, что нам сюда совсем не надо, и уходим на первую подвернувшуюся дорогу в западном направлении. Она гораздо хуже той, по которой был проложен трек, первый километр идет вверх с 15% уклоном. Кто-то идет пешком, мне было легче ехать на 1-1. Наверху хорошая обзорная площадка, красивый вид на всю долину; замечаем несколько дорог, одна из которых спускается в нужном направлении, по ней выезжаем на трек. Дальше спуск становится круче – на 4.5 км сбрасываем более 500 метров (уклон по GPS 20%). Дорога – двухколейный проселок, достаточно ровная, в одном месте прилично разошлась с треком, видимо в разные годы она прокладывается по-разному. Спускаемся в долину, еще немного полей, и выкатываемся сначала на грейдер, а потом и на асфальт, но до него у Леши случилось падение практически на ровном месте. Переезжаем реку по мосту, делаем привал, времени около 5 вечера. Вода грязная, но Леша решает постираться. Дальше километра 2.5 от реки до трассы Zeinabieh на север едем при сильном встречном ветре. На трассе поворачиваем на запад, здесь идеальный незагруженный асфальт вверх-вниз. На спуске можно легко разогнаться так, что взлетаешь на очередной подъем, почти не теряя скорости, а попутный ветер этому только способствует.



Незаметно пролетаем 14 км до окраины Миане, 5 из которых уже по большой загруженной трассе Тегеран-Тебриз. До жд вокзала нужно ехать через полгорода, попутно обнаружили автовокзал, где узнали, что автобусы до Тебриза ходят регулярно каждый час, но в первой половине дня. Доехав до жд, выяснили, что на самом вокзале касс нет, билеты нужно покупать в городе в билетном агентстве (адрес не записали, нашли по подсказкам таксистов). Леша с Андреем едут за билетами, мы с Ксюшей идем в ближайший магазин за продуктами, Миша же остался на вокзале с вещами и от нечего делать наблюдал за семьями аистов, свивших гнезда на осветительных мачтах. Билеты ребятам купить не удалось, они были только на поезд, идущий через сутки, рекомендация попробовать сесть в поезд, договорившись с начальником поезда, тоже себя не оправдала – он сделал вид, что нас не понимает. Вообще в Миане мы встретили только одного человека, говорившего по-английски. На вокзале помимо отсутствия касс нет даже расписания поездов. (?) В поездах не во всех есть багажные вагоны. Единственный поезд на Тебриз проходит около полуночи, и ещё в обратную сторону — на Тегеран прошли 2 поезда раньше.

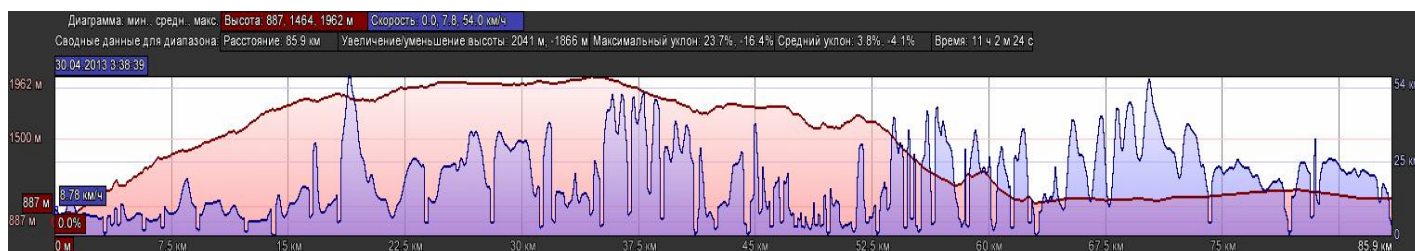
В итоге прождав поезд и не сев в него (хотя визуально места там были, даже целые купе, непонятно почему не было билетов), едем в парк досыпать оставшиеся 3-4 часа до утреннего автобуса в Тебриз. Таким образом, проехать в Кандован от Азершехра у нас не получается, поедем туда радиально из Тебриза.

Заметки на полях от Андрея Парков в Миане нашли три, мы выбрали тот, который с аттракционами около центральной улицы (Əslî Park), парком его можно назвать весьма условно — небольшая лужайка и несколько деревьев. Туалет в нём был закрыт до утра, воспользоваться не удалось. Скорее всего, лучше было бы встать на ночь в окружающих полях между городом и привокзальным посёлком, но в темноте мы не могли найти приличное место. Получилось весьма паршиво, но видимо к ночи уже мозги не соображали.

<http://www.gpsies.com/map.do?fileId=mdbrivflsvdwhds>

Статистика за день

- Пробег 86км (из них 20км по грунтам)
- Заночевали на высоте 1060м (город Мианэ)
- Набор высоты за день 1800м
- Время выхода на маршрут 7:15
- Время окончания дневного маршрута около 18ч (въезд в Мианэ)
- Время в пути 11ч (+ ещё 2 часа по Мианэ мотались)
- Средняя скорость 11км/ч
- Максимальная скорость 54км/ч



1 мая, 11-й день. Тебриз

Подъем в 6 утра, быстро собираемся, едем на автовокзал. Почти сразу обнаружилось спущенное колесо у Ксюши, пока мы остановились, Леша уехал вперед покупать билеты.

Подъезжаем, он машет руками у автобуса, призывая грузиться. Запихиваем байки в багажник, и тут выясняется, что билеты куплены мимо кассы и свободное место только одно – на заднем сидении, его занимает Миша. Леша с Ксюшей садятся на ступеньки у центральной двери, мы с Андреем на откидное сиденье рядом с водителем. Автобус — старенький междугородник Volvo. Особенности национального вождения автобусов – разделительная полоса должна быть точно под брюхом, если она не под брюхом, значит надо ехать по центру дороги, а если встреча ровнее – то по ней, не глядя на сплошные, разделительные и прочие линии. Зато доехали за каких-то 1.5 часа. Перед Тебризом какое-то время любуемся из окна на горы вокруг вулкана Саханд. Уровень снега не радует – скорее всего, в это время проехать его с юга (от Мераге) на север нельзя, там высоты за 3000м. От Азершехра скорее можно.



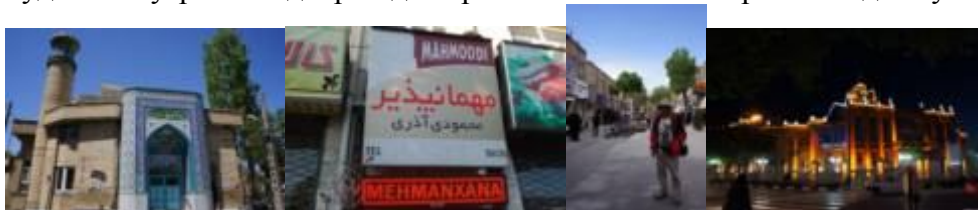
В 9 утра выгружаемся на основном, южном автовокзале Тебриза. Здесь совсем тепло (выше 25С), можно набрать из кулеров бесплатной питьевой воды в залах, а вот туалет платный - 1000 риалов (1руб=)). В будке информации парень худо-бедно говорит по-английски. Удалось понять, что до Еревана возят 2 транспортные компании, их офисы находятся здесь, но рейсы одной из них идут с северного терминала (так и называется - «Терминал Азербайджан»). Билет можно купить либо на южном терминале, либо в билетных кассах в городе. В одной компании на рейсы 3-4 мая билетов не было вообще, во второй оказалось, что купить билет до промежуточного пункта вроде как нельзя. Багаж (велы) оплачивается отдельно, по цене, равной почти цене билета (около 35\$). Нам это показалось чересчур дорого, решаем искать машину. Проезжаем город с юга на север до аэропорта. Впечатления гораздо лучше, чем от Тегерана, но все равно очень много транспорта и пробок. На велах можно ездить по выделенным полосам для общественного транспорта, изредка уступая дорогу автобусам; машины на них, несмотря на повальное игнорирование ПДД, не заезжают. По дороге встретили парня по имени Алексей из Белоруссии, приезжающего сюда в 4й раз в одиночку.

В аэропорт, как оказалось, мы приехали исключительно повеселиться и повеселить остальных, т.к. никакой полезной информации о рейсе Леши и Ксюши узнать не удалось, лишь взяли адрес офиса авиакомпании в городе. Куда мы и собрались ехать... но тут Леша увидел яму, а в ней кран. Неизвестно, что сподвигло его туда лезть и изучать что это и зачем, но в итоге он провалился в канализацию. Да-да, не все краники одинаково полезны! Понимая, что ехать в таком виде (и разнося такой запах) нельзя, оглядевшись по сторонам, он заметил недалеко клумбу, в центре которой лежал поливочный шланг.. и собственно поливал (траву). Через мгновение Леша уже возвышался посреди клумбы со шлангом в руке, поливая сначала ноги, потом наполняя водой снятую обувь.. потом.. мы уже не могли смотреть: слезы от смеха застилали глаза. И если бы только нам. Нет, проходящие мимо иранцы не сгибались в три погибели.. но какие у них были глаза!



Проезжаем город с запада на восток. Попутно обнаруживаем несколько странных велодорожек: на тротуаре нарисован соответствующий знак, при этом бордюры оставлены, как есть. В Тебризе скоро будет метро и очень отзывчивые люди – помогают все, охотно, причем могут остановиться посреди многополосной дороги, выйти из машины и начать объяснять, ни мало не смущаясь, что перегораживают полдороги. Восточная часть города находится на возвышенности, похоже на деловой центр: офисы, дорогие магазины. Доехали туда, нашли офис авиакомпании, решили вопросы. Заодно красивые девушки из турагентства подсказали нам несколько гостиниц.

Остановились в одной из рекомендованных нам местными гостиниц – Мехмунханэ (это название, 38° 4'26.10"С 46°17'48.48"В). Находится в самом центре, на ул. Фирдоуси рядом с площадью Саади. Как оказалось, здесь останавливается и живет много азербайджанцев, говорящих по-русски. Комната на всех обошлась в 700тыс риалов(это чуть выгоднее) или 20\$ /сутки, туалет в коридоре, душ в другом крыле. Есть возможность пользоваться стиральной машиной (за отдельную плату, какие-то копейки), есть кухня – при желании можно самим готовить, а еще чудный внутренний дворик для хранения велосов и с веревками для сушки белья.



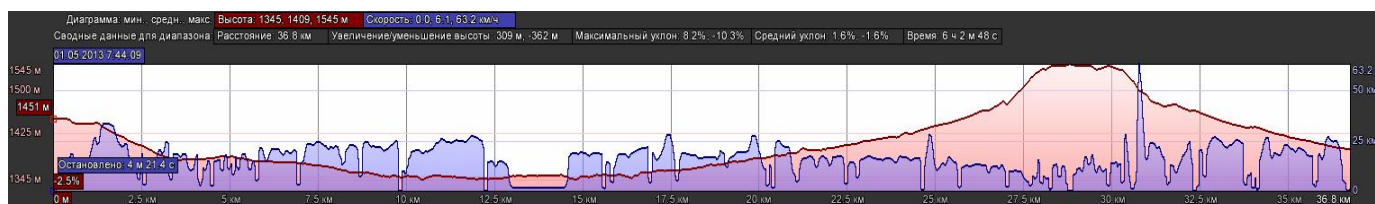
Вечером гуляли по городу.

<http://www.gpsies.com/map.do?fileId=esdhtpuhqdzwnilm>

Статистика за день:

- Пробег 45км
- Заночевали на высоте 1400м
- Набор высоты за день 370м
- Время выхода на маршрут 11:00 (6:30 — если считать Мианэ)
- Время окончания дневного маршрута около 16:30

- Время в пути 4ч
- Средняя скорость 15км/ч



2 мая, 12-й день. Днёвка, Тебриз.

В такси в Тебризе ездят машины 3 видов: что-то совсем древнее, по виду из 70-х годов; что-то более свежее из 90-х, и современные Пежо 405 и 406. Проехать через полгорода стоит от 50 тыс риалов (у людных мест типа автовокзалов – дороже, лучше ловить проезжающее). Точек общепита на первый взгляд не так много, в основном это фастфуд или кондитерско-мороженные. Надежды поесть что-то совсем иранского так и не оправдались, обедали осточертевшим кебабом и рисом. Недалеко от нашего хостела обнаружили какой-то азербайджанский музей, но плата за вход (порядка 100 000 риалов) в единственный зал нам не понравилась, посмотрели какие-то экспонаты на заднем дворе, преимущественно каменных баранов. Дошли до старой мечети, действующей тоже как музей – минареты рухнули при последнем землетрясении, и облицовка тоже почти отвалилась. Но вокруг приятный парк, много отдыхающих, в том числе с велосипедами (даже даунхильные двухподвесы встречаются). Вокруг мечети бесплатный вай-фай. Также в пешей доступности знаменитый тебризский базар. Продаются все от гаек до ракетных двигателей=), из еды есть неплохие турецкие сладости. Если есть время, думаю можно даже найти там что-нибудь интересное, хотя по большому счету в основном барахло. А еще буквально через 2 дома самый крупный в Тебризе веломагазин (38° 4'29.37"С 46° 17'46.15"В) — купили там новые педали Shimano XT. Вечером катались с местными ребятами, чьи контакты были взяты с Warmshowers. Доехали до центрального парка в юго-восточной части города: он большой, очень много отдыхающих, с велосипедами туда вроде как нельзя, но у нас не было с собой замков, и мы прошли, хотя ездить там не стали. Ребята отлично говорят по-английски, оба студенты, сами путешествуют. Велосипеды правда у них заметно хуже наших и ездят они послабее. Один из них, Али - реальный псих: ездит без тормозов на чем-то очень древнем, тормозит ногами об окрестные машины и при этом непрерывно болтает и смеется.



Вообще же в Тебризе велосипедистов очень много, особенно к вечеру, когда жара спадает, и

количество автомобилей на дорогах уменьшается. Город засыпает, просыпается веломафия, даже двухподвесы и шоссейники встречаются. Ездит как попало, без правил, светофоров и техники безопасности.

Заметки на полях от Андрея: Еще в Тебризе к вам могут прямо на улице обратиться по-русски, безошибочно выделив бывших соотечественников (по СССР) из толпы - здесь много выходцев из Азербайджана. Хотя мне долго не могли поверить, что я русский, ну это всегда так :) Вообще же в Тебриз я просто влюбился, чувствовал себя там очень комфортно и на дорогах (включал московскую наглость - и все пропускают), и пешком на улицах.

<http://www.gpsies.com/map.do?fileId=bdpvhyqbnlsvwgao>

Статистика за день:

- километров 20 матраса по городу

3 мая 13-й день похода

Подъем в 5 утра, выезд в 5-30. Сегодня едем налегке радиалку в Кандован.

Нам повезло: был сильный попутный ветер, поэтому первые 30 км по большому шоссе на юго-запад мы пролетели буквально за час. Сворачиваем на юго-восток. Заблудиться здесь сложно: указатели на Кандован есть даже на латинице. А вот найти работающее кафе в такую рань нереально, плюс сегодня пятница, многие просто могут не работать. Завтракаем купленными в магазине лепешками с молоком в пос. ХосроШахр. Начинается подъем, который почти без сброса идет до самого Кандована – общий набор на этом участке около 1000 метров. До города Оску идет большая, многорядная дорога, затем она сужается. Виды здесь не поражают, скорее, создается впечатление какой-то свалки: ветер разносит мусор на километры полей вдоль дороги. Более-менее интересно начинается на самом подъезде к Кандовану, когда справа открывается река и видны горы.

По пути с каждым часом все больше машин и автобусов с туристами: место посещаемое. Возможно, из-за этих толп сама деревня не так и впечатляет. Как и во многих подобных местах - множество лавочек и магазинов, торгующих всевозможными сувенирами. Среди туристов много иранцев, все просят с ними сфотографироваться. Удивила просьба одной женщины сняться с ней без платка. Сами «жилища» поддерживаются в типа жилом виде: сушится белье, валяются какие-то сельхозорудия, местами кучки навоза. Хотя почему-то не покидало ощущение чего-то бутафорского. На обратном пути полазали по пещерам, в которых жили древние иранцы – км 2 от Кандована по той же дороге. За ними особо никто не следит, поэтому внутри много мусора, чем ближе к дороге, тем больше. Перекусив, едем назад. Дорога идет на спуск и пролетает незаметно.



Перед выездом на шоссе остановились в кафе-мороженое <вставить точку: 37°58'13.18"С 46°3'29.59"В>. Здесь нас ждала приятная неожиданность: хозяин объявил, что это нам угощение и наотрез отказался брать плату. Он в молодости побывал в Советском союзе, даже припомнил несколько слов на русском. У нас, увы, сувениры к тому времени закончились, и вместо них мы оставили ему на память несколько российских монет и сфотографировались вместе, обещав прислать фото. Мороженое, кстати, весьма вкусное - рекомендуем!



Потом было шоссе с уже встречным ветром и приличным траффиком, не покидало желание слиться на какой-нибудь автобус, но вместо этого остановились у придорожного кафе. Непонятно, кто кого не понял при выяснении цен, но это оказалось самым дорогим общепитом из всех, что у нас были: за 5 шашлыков заплатили 1млн риалов. Оставшиеся 20км одолели за час. В Тебризе успели еще полазить по памятнику конке, посмотреть парк на площади Голестан и Голубую мечеть.

В гостинице договорились насчет машины до погранперехода с Арменией за 70\$. Вечером собирались и упаковывались.

<http://www.gpsies.com/map.do?fileId=snbtfbipppqmkwx>

Статистика за день:

- Пробег 129км
- Заночевали на высоте 1400м
- Набор высоты за день 1390м
- Время выхода на маршрут 6:00
- Время окончания дневного маршрута 16:30
- Время в пути 13ч
- Средняя скорость 19 км/ч
- Максимальная скорость 67км/ч

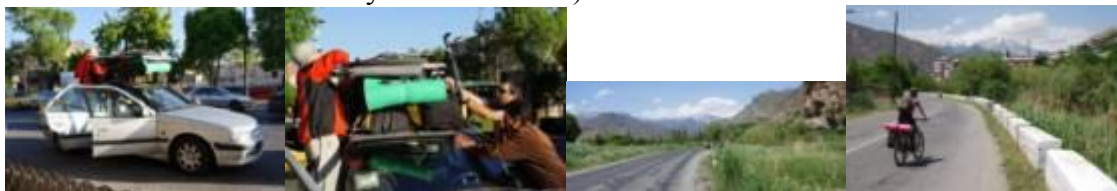


да, профиль не зря напоминает вулкан... так как это он и есть ;)

4 мая, 14-й день похода

В 6 утра Ксюша с Лешей уезжают в аэропорт, наша машина заказана на 7. Велы и рюкзаки вяжем на верхний багажник, выезжаем около 8 AM. Шоссе с утра достаточно свободное. Несмотря на то, что по карте есть прямая дорога на север от Тебриза до погранперехода Нордуз, машины ездят в объезд через Джульфу (так положе). Здесь всего 2 небольших перевала – между Тебризом и Марандом и Марандом и Джульфой, дальше дорога идет вдоль границы, слева за пограничной рекой Аракс сначала Нахичевань, потом Армения. Дорога до Джульфы широкая, потом узкая, вьётся вверх-вниз, населёнки почти нет. На армянской стороне отроги гор буквально изрезаны туннелями - это останки бывшей здесь когда-то железной дороги.

11:00 На границе в ущелье сильно теплее, чем в Тебризе, настоящая жара. Водитель начал вымогать у нас еще 25 баксов за топливо - аргументировал тем, что договаривались на 70 только за услугу проезда. Мы не хотели напоследок ругаться - дали сверх 4 бакса и какую-то местную мелочь. На пешеходном контроле мы были единственные желающие перейти границу. Вяло задав несколько вопросов и пропустив багаж через черный ящик (я умудрилась еще забыть снять заплечник, и этого никто не заметил), иранские пограничники нам желают счастливого пути и прощаются. С армянской стороны также никаких проблем не возникло. Здесь (ура!) говорят по-русски, и (двойное ура!) можно наконец-то снять осточертевший платок. Пользуясь случаем, переодеваюсь в (наконец-то!!) майку и короткие шорты. Невдалеке виден сарай с громкой вывеской Дьюти Фри. На кем-то высказанное вслух «а не зайти ли купить коньяка», однако предупреждают, что нам туда нельзя: это только для тех, кто едет из Армении в Иран. Только непонятно как же быть с сухим законом=)



12:30 Меняем немного местных денег (20\$) и берем направление на Мегри, до которого 12км. Здесь у нас в планах проброска, но заранее толком узнать о транспорте не удалось. Со слов местных жителей, есть автобус, идущий до Каджарана и далее в Ереван, но он маленький и с велосипедами есть шанс не влезть, вдобавок он идет около 6 часов вечера. Торчать полдня в Мегри не хотелось, после нескольких неудачных попыток поймать машину уже почти настроились крутить в перевал своим ходом. Но пока Миша закупался водой, Андрей договорился с водителями остановившегося у магазина фургона Форд-транзит. В итоге грузим в кузов велы, а сами втискиваемся в кабину впятером. Ездят ребята крайне лихо, чуть ли не на двух колесах проезжая виражи дороги. Влетаем на перевал за час, своим ходом это заняло бы у нас не меньше дня. Сам перевал красив, дорога несильно загружена, есть вода, много мест для ночевки при подъезде к перевалу с юга.

Высаживаемся на спуске к Каджарану (Андрей просто проспал сам перевал, и не сразу догадались попросить остановить нас наверху). Несмотря на предложение, парни денег с нас не взяли, вдобавок подарили упаковку копченого сыра. Мы еле уговорили их принять в ответ банку иранского морковного джема. До Каджарана - крутой и длинный серпантин, заползая в этот перевал отсюда — занятие непростое. Город оставили в стороне (водители предупреждали о беспокойной криминальной обстановке тут), сразу поехали дальше вниз по долине. До Капана

непрерывный спуск – можно ехать 40км/ч почти не крутя педали.



Но долго ехать так грустно – сворачиваем в сторону и лезем по крутому серпантину (200м набора на 2.5км) в гору. Здесь много отдыхающих, гремит музыка, но еще немного и ее уже неслышно. Монастырь Ваганаванк запрятан среди деревьев так, что, не подъехав почти вплотную – не виден. Он сейчас реставрируется, охрану представляет единственный мужик, которому одиночество, видимо, уже слегка надоело, а посетители, по ощущениям, здесь бывают не часто. Увидев нас, обрадовался и предложил выпить водки. =) В самом монастыре (внутри) смотреть особо нечего, но если подняться на стоящую слегка в отдалении часовню, открывается красивый вид на сам монастырь и окрестности. Однако времени на длительную тупежку нет. По той же дороге, что вела к монастырю с основной трассы, есть отворот на развалины крепости, но туда мы уже не успеваем.



В Капане поразила «блочная» сушка белья, когда тросы на роликах натянуты между двумя соседними многоэтажками на уровне так.. 8го этажа. Закупаем продукты и сворачиваем на север, где Андрей по треку обещает нам грунты. На деле здесь оказались пригороды и дачи до самого верха перевала, и почти везде асфальт, лишь последние 1-1,5 км брусчатка, а обещанный грунт начинается уже на спуске. Дорога идет траверсом хребта, постепенно спускаясь в долину, уже в сумерках находим ручей и останавливаемся на ночь недалеко от дороги (39°14'59.65"С 46°22'47.74"В). Лагерь ставили при фонарях, что привлекло внимание проезжающей машины. Останавливаются.

Переговоры вел Андрей, диалог состоялся примерно следующий (Заметки на полях от Андрея):

- Вы мою корову не видали?
- Нет, не встречали.
- А вы тут ночевать будете?
- Да
- Не страшно? Тут плохо, холодно, мокро, сыро
- Не, мы спортсмены!
- Давайте лучше ко мне спускайтесь, встанете на огороде!
- Не, мы спортсмены...
- Ну давайте хоть водки выпьете!
- Не, спасибо, мы спортсмены :)

Через час тот же мужчина не поленился прийти уже пешком (его деревня была в километре внизу), видимо, все-таки надеялся склонить к собутыльничеству, но мы стояли на своем. Больше до утра никто не беспокоил. Под утро было влажно.

Трек с куском, проеханным в машине, когда GPS был отключен.

<http://www.gpsies.com/map.do?fileId=pcdzbragxlkphxxb>

Статистика за день:

- Пробег 55км (+270км на автомобилях)
- Заночевали на высоте 1130м
- Набор высоты за день 670м
- Время выхода на маршрут 14:30 — спуск от Каджарана (или 8:00 — выезд из Тебриза).
- Время окончания дневного маршрута 18:00
- Время в пути: общее 11ч, на велосипеде — 4:00
- Средняя скорость 16км/ч
- Максимальная скорость 57км/ч



Часть трека до Каджарана не соответствует действительности — она сгенерирована по рельефу Google.

5 мая, 15-й день похода - Татев

Встали около 7 утра, выход 9-40. Тепло, даже жарко. Спускаемся на дорогу Н-45. По ней до следующей «вершины» около 11км и 750м набора. Асфальт, скоро переходящий в грейдер, машин почти нет. Вдоль дороги встречаются краны с питьевой водой; немного не доезжая с. Верхний Хотанан рядом с таким краном есть даже стол с навесом и стилизованная печка (39°17'52.69"С 46°23'0.14"В) - можно даже на ночевку рядом встать, только само место с краном представляет собой памятник разбившимся в автомобильной аварии. По ощущениям, большинство из этого — хорошо сохранившееся наследие времен СССР, которое поддерживается в отличном состоянии. В селе при магазине есть пара столиков, пьем (или скорей едим) купленный тут же мацони.

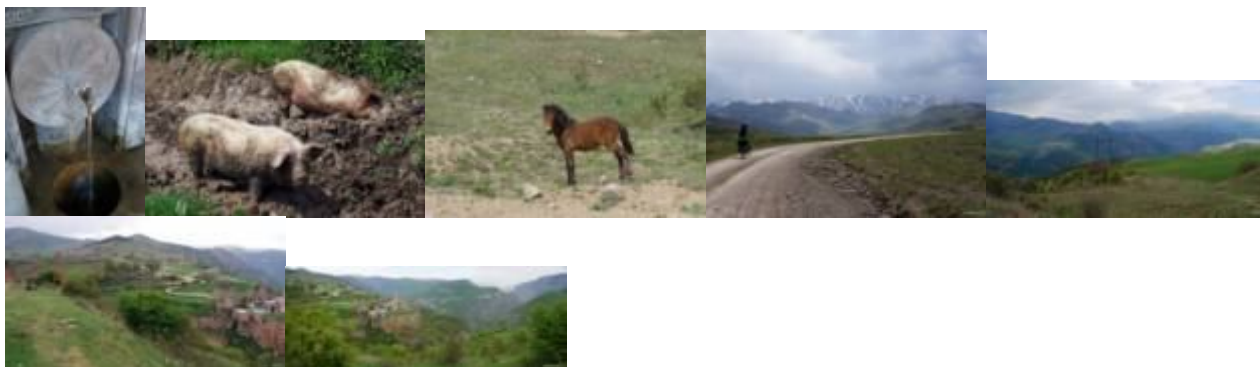
Не успели толком отъехать - опять прокол у Андрея. Ооочень долгая замена камеры, Мише пришлось оказывать техническую поддержку насосом, у Андрея он опять не работает. На подъеме несколько ручьев, пока ждали Андрея, успела в одном из них помыть голову. Потом еще были остановки на замену выбитых спиц, выправление тормозного диска.

Заметки на полях от Андрея сменная камера то ли была с дыркой, то ли тут же прокололась, и тут же пришлось еще и спицу менять, а потом я грохнулся и погнул тормозной диск, действительно час возился.



С вершины спуска почти нет, сбросили всего метров 150. Дальше более-менее ровно, чуть вверх. Долина перед дер. Тандзавер очень живописна (тёплая, зелёная, цветущая), много мест для стоянки (например 39°20'39.97"С 46°21'34.64"В), есть дрова, речка. От Ахвани дорога начинает взбираться в перевал перед Татевым, не очень крутой, но воды по дороге нет, наверху холодный ветер. Суммарно около 500м набора, которые тут же теряются на спуске. Дорога на спуске в

основном асфальт, местами разбитый так, что больше напоминает грейдер. Около вершины перевала есть еще один источник воды (возможно, водопровод) - координаты 39°21'54.79"С 46°16'45.46"В.



Потеряв очень много времени на ремонтах, к монастырю Татев доехали только к 16-00, поэтому на осмотр у нас оказалось всего около часа. От древнего монастырского комплекса ожидалось большего. Это заметно поповское место, много туристов, но на удивление, никакой платы за вход нет. Из разряда – на это лучше смотреть издали. Если смотреть изнутри, надо иметь времени гораздо больше, чем было у нас. На меня большее впечатление произвела бывшая маслобойня, которая находится перед входом снаружи стены и почему-то почти не посещается. К монастырю с другой стороны ущелья подходит канатная дорога, вроде бы есть гостиница и ресторан. Село Татев оказалось гораздо меньше, чем я думала. Надежда найти тут обменник не оправдалась, а к тому времени местные деньги у нас закончились. Но в магазине согласились принять 1000 российских рублей, сдачи по расчетам должно хватить до Сисиана. Закупаемся и выдвигаемся в сторону вдхр Шамб.



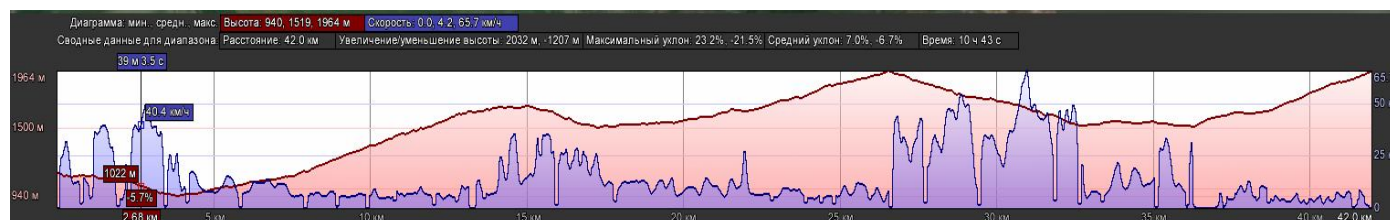
Вечереет, местные жители, встреченные по дороге, ехать этой дорогой не рекомендуют – очень много в последнее время волков, говорят. Советуют держаться вместе, жечь костры и не спать вне палатки. Подъем начинается почти сразу по выезде из села. Дорога скорее тракторная, местами разбита копытами скота. Вдалеке виднеются заснеженные горы, укутанные тучами. Андрей неожиданно устает, идет пешком. Мы с Мишей на низких передачах заметно отрываемся, в итоге, чтоб не разделяться, тоже спешим. Вообще здесь все в основном едётся, исключая отдельные участки с наваленными камнями. Встретили возвращающихся пастухов со стадом коров, они тоже предупреждают о волках. Подъем между тем становится круче, начинается перевальный взлёт. Темнеет. Вокруг нас тяжёлые тучи, но к счастью дождя не было. Решаем, что ехать (вернее, идти)

дальше смысла особо нет, и встаем на первом более-менее ровном месте недалеко от ручья за 1.3км и 200м высоты до перевала. До темноты успели набрать большую кучу дров, недостатка в них здесь нет. В темноте Андрей и Миша видели чьи-то горящие глаза, но при направлении 500люмен из фонаря в том направлении глаза моргнули и смылись. Волки знакомиться с нами не захотели.

<http://www.gpsies.com/map.do?fileId=uysgjvllolzxiptg>

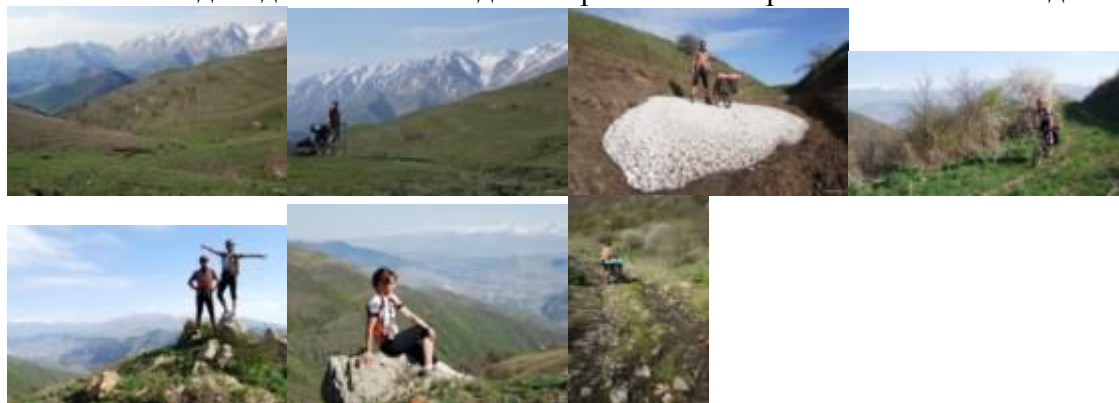
Статистика за день:

- Пробег 42,7км
- Заночевали на высоте 1950м
- Набор высоты за день 1890м
- Время выхода на маршрут 9:40
- Время окончания дневного маршрута 18:30
- Время в пути 11ч
- Средняя скорость 10км/ч
- Максимальная скорость 67км/ч



6 мая, 16-й день похода - Сисиан

Ночью было довольно прохладно, живность так и не появилась. Подъем в 6, выезд в 8. Быстро позавтракав, пошли-поехали дальше вверх. Ехать удастся только местами: крупные валуны, промоины и довольно скользкая глина, да и уклон тут больше 15%. Наверху еще видны остатки снега, но в основном выше дороги. До нас тут на колесах в этом году еще не ездили. Через час были на вершине перевала. Дежурное фото на фоне долины и начало спуска. Много ручьев, хороших мест для стоянок (39°24'32.54"С 46°10'22.21"В и ниже ещё несколько), встречаются небольшие водопады. Местами видели нарисованные краской отпечатки медвежьей лапы.

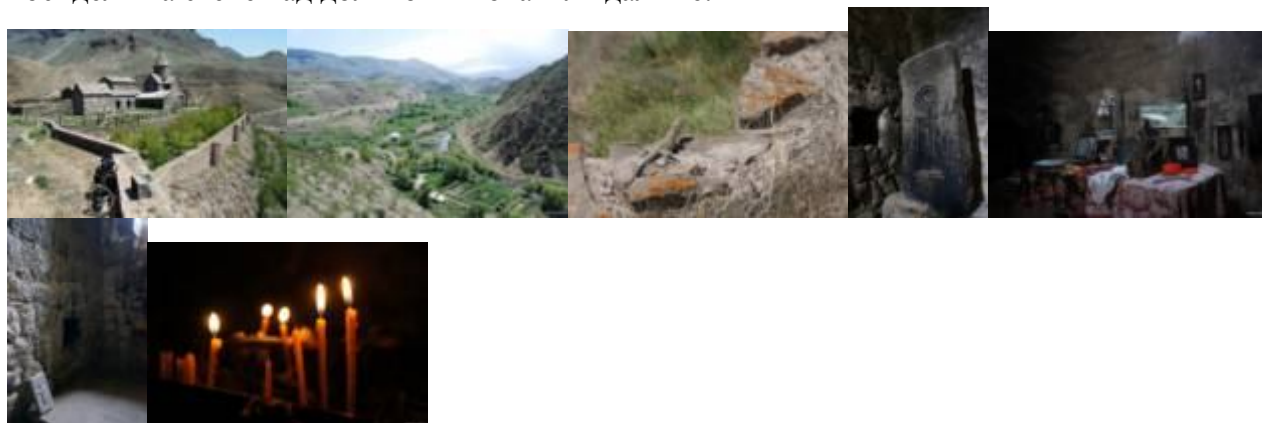


При сухой погоде дорога легко проходимая на велосипеде; однако ехать в этот перевал со стороны Шамба было бы заметно сложнее. Ближе к водохранилищу дорога заметно улучшается, с этой стороны сюда ездят на машинах. Сам спуск достаточно крут (на 10км 850м сброса). Я даже в одном месте предпочла пройти пешком. До Шамба встречается всего одна деревня – Лцен. Задерживаться в ней не стали. Несмотря на, мягко говоря, бодрящую воду, мы с Мишей все-таки не удержались от купания в водохранилище. Андрей, опасаясь простудиться, караулил на берегу.

Дальше дорога до Сисиана идет почти без набора; к нашему удивлению она оказалась свежим отличным асфальтом, практически без трафика. Больше дорог такого качества в Армении мы не встречали.



Свернули с нее только раз, сделав петлю по деревне Воротан, чтоб проехать по старому каменному мосту (17 век). В самой деревне мы с Мишей попытались найти остатки находящейся вроде бы здесь крепости, но безуспешно. Через несколько километров заехали в монастырь Воротнаванк (39°29'46.14"С 46° 7'16.15"В). В отличие от Татева, здесь безлюдно и на удивление очень чисто, несмотря на отсутствие какой-либо охраны. Очень приятное и «энергетическое» место, нужно какое-то время, чтоб им проникнуться. Осмотрели там все склепы и церкви, посидели на стене над долиной и покатали дальше.



14-00 Сисиан. В Сисиане поменяли денег и пообедали в очень уютном и недорогом кафе (39°31'18.49"С 46° 1'22.52"В) на берегу реки около моста. Здесь продают весьма интересный напиток типа тархуна (местный, в других областях Армении его нет, называется Татни (или Татми?))

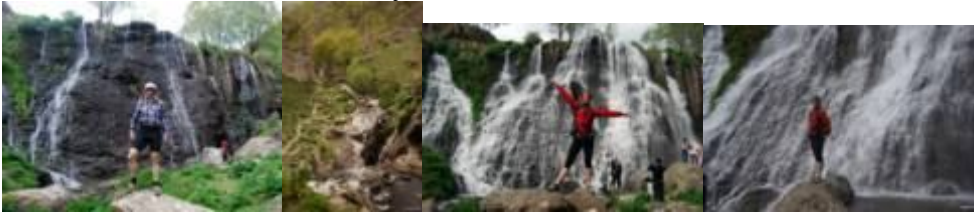


Из Сисиана выехали по трассе на Шаки. Дорога к водопаду отворачивает от нее налево вместе с поворотом реки и идет до здания ГЭС (мы в него тоже зашли на посмотреть), затем превращаясь в тропу. Последние десятки метров перед водопадом она уже не проезжая, даже пройти с велосипедом местами сложно. Сначала водопад не произвел особого впечатления: с высоты 18 метров уныло стекало 4 маловодных ручейка. Трек шел дальше по тропе, и, прежде чем разгружать и тащить велы наверх, я полезла на разведку. Все оказалось не так страшно – сверху почти вплотную подходит хорошо укатанная автомобильная грунтовка, и даже есть очень живописные места для стоянки. Ребята тем временем вернулись к оставленным до водопада велам

и уже разворачивались, намереваясь крутить обратно, боясь потерять время на очередном таскалове. Но убедить ехать по треку все-таки удалось.



16-30 Пока разгружали и затаскивали наверх велы, подъехала компания армян, и я на всякий случай решила уточнить, куда ведет эта дорога. Уверив, что мое предположение верно, мужчина неожиданно предложил посмотреть на водопад. Оказывается, по их звонку наверху должны были открыть плотину. Всем ли смертным можно так "включить водопад" выяснить не удалось, но ожидание стоило того, чтоб увидеть ЭТО.

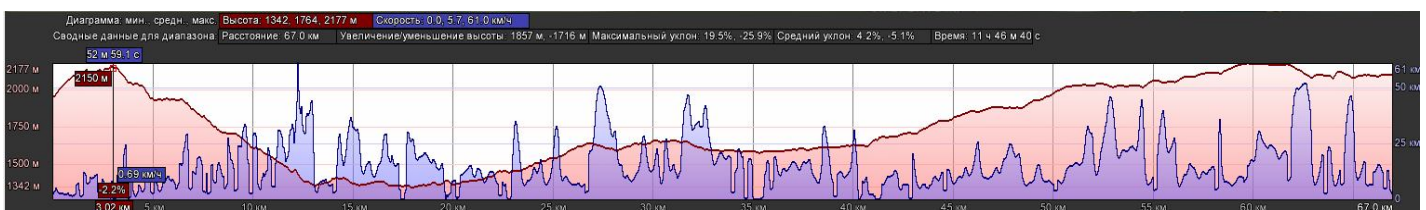


В селе Шаки купили еды и набрали воды в питьевом фонтане. Вылезаем на трассу М2, по ней нам крутить до упора, т.е. как сможем дальше. Ощутимый трафик, много чадающих грузовиков, выматывающий почти непрерывный подъем. Вокруг холмистая пустая местность, ни воды, ни деревьев, ни мест для стоянки. До вдхр Спандариан набираем около 500м. С востока и северо-востока его берега очень круты и нет уверенности, что получится спуститься к воде, поэтому при наступлении сумерек сворачиваем с дороги на пришедшую справа грунтовку, немного отъезжаем от шоссе и встаем на берегу ручья. Высота 2100, с наступлением темноты откровенно холодно. Снеговая линия на противоположных склонах за водохранилищем практически на нашем уровне. Горелка ни в какую не захотела работать, дров нет в принципе, поэтому, после получаса безуспешных попыток розжига, жуем печенье и валимся спать.

<http://www.gpsies.com/map.do?fileId=yzfnxsxkdsnimfdu>

Статистика за день:

- Пробег 71км
- Заночевали на высоте 2100м
- Набор высоты за день 1600м
- Время выхода на маршрут 8:15
- Время окончания дневного маршрута 19:00
- Время в пути 11ч
- Средняя скорость 12,2км/ч
- Максимальная скорость 54,5км/ч



7 мая, 17-й день похода - Гергер

Подъем 6-00, выезд 8-30. Утром холодно, низкая облачность. Горелку все-таки удалось прочистить и вскипятить чай. Вернулись на трассу. Оказалось, что совсем немного не доехали до неплохих мест для стоянок в верховьях водохранилища – там есть группы деревьев и речка около села Горайк.

Оставшиеся 10км до Воротанского перевала докрутили быстро, с этой стороны уклон совсем небольшой (всего около 300м набора). Наверху очень сильный ветер, холодно; одеваемся и едем вниз. На следующих 20км около 1000м сброса. При поворотах серпантина, когда ветер становится встречным, несмотря на крутизну спуска, скорость не превышает 15км-ч; дышать при этом очень сложно. Подниматься здесь при подобном ветре совсем смерть. На спуске холодно, руки немеют, приходится время от времени останавливаться, чтоб согреться.



Завтракали в придорожном кафе. Погода начинает портиться, временами моросит дождь. Нашли на асфальте краба и устроили с ним фотосессию. (А было бы два краба – устроили бы суп :) У водохранилища Гергер (вообще пишется Her-her, но местные настаивают именно на таком произношении), сворачиваем на дорогу к одноименному селению. Несмотря на то, что обозначена она как асфальт, чувствуется, что асфальтом она была в лучшем случае лет 40 назад, сейчас же это грейдер с редкими кусками очень разбитого асфальта. Начинается подъем, до Гергера набираем метров 400. Тут основная дорога обходит село по краю, магазинов вдоль нее нет. Уверенности, что они будут дальше, не было, пришлось искать магазин в центре села, спустившись метров на 40 вниз. Подъем продолжается.



Впереди и чуть левее виден конус вулкана, но какого-то особого впечатления он не производит. Дорога между тем тут странная: какая-то мелкодисперсная субстанция и оно.. не едет, хотя подъем не такой уж крутой. С запозданием блокирую вилку, становится гораздо легче. У Андрея вилка нормально не блокируется, он едет сзади. До деревни Камрашен набираем еще 350м. Это полуразрушенный и полузаброшенный поселок барачного типа с небольшим количеством жителей. Дети, как и почти во всей Армении, не говорят и не понимают по-русски. За деревней дорога идет вдоль реки по шикарной плоской долине. На последних 3 км до вершины резкий взлет – около 200м набора. Встречаются промоины на дороге, частично их пришлось обходить пешком. Наверху холодно, ветер и во впадинах лежит снег. Высота 2330м. Зимой этот перевал закрыт и не чистится. Спуск до села Гохтаник представляет собой очень крутой глинистый серпантин. На 4км сбрасываем 450м. Очень повезло, что не было сильного дождя, было бы

намного опаснее.



При въезде в село Андрей в очередной раз прокалывается. Страшно подумать, что бы было, не будь у него антипрокольных покрышек =). Мы с Мишей тем временем спустились ниже и попытались укрыться от холодного ветра. Издалека казалось, что Андрей беседует с местными жителями, но время шло, и мое терпение лопнуло. Поднявшись обратно, отдаю ему запасную камеру (у него уже только заплаты), и возвращаюсь обратно, чтоб отправить наверх теперь уже Мишу с работающим насосом. Ремонт занял много времени, уже начинает темнеть. До селения Гермон дорога ремонтируется, в основном уже выровнена, ехать приятно: слева река, справа очень красивые скалы. В Гермоне выезжаем на асфальт, спуск продолжается. Останавливаемся, не доехав пару километров до Ехегиса, на поляне между дорогой и рекой, скрыв палатку за уступом. Вообще мест для стоянки здесь много, можно ставиться и гораздо ближе к реке. Дров много, в том числе плавника. Пожалуй, одна из самых живописных ночевок этого похода (39°52'6.60"С 45°22'56.85"В).

<http://www.gpsies.com/map.do?fileId=abyjthahjouiltap>

Статистика за день:

- Пробег 76км
- Заночевали на высоте 1580м
- Набор высоты за день 1442м
- Время выхода на маршрут 8:30
- Время окончания дневного маршрута 18:40
- Время в пути 10:10
- Средняя скорость 14,1км/ч
- Максимальная скорость 70км/ч



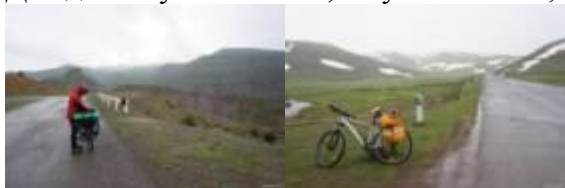
8 мая, 18-й день похода - Селимский перевал

Подъем 6-00, выход 8-30 Утром только успели позавтракать, как пошел дождь, со временем лишь усиливающийся. Выбираемся на асфальт, продолжаем спуск. Через 9км в селе Шатин выезжаем на трассу М10, по которой сворачиваем на север к Севану. Хороший асфальт; начинается подъем.

Сначала уклон не очень большой, всего один виток серпантина у деревни Караглух – здесь полдороги просто смыло вниз.



До с. Aghnjadzor доехали к 11 утра, набрав от Шатина около 400м. Сразу за ним начинаются витки серпантина, это начало Селимского перевала. Следующие 11км – непрерывный подъем с набором около 800м. Траффика здесь почти нет, несколько туристических автобусов за все время. Дождь то чуть затихает, то усиливается, чем больше высота, тем ниже падает температура.



За километр до вершины - караван-сарай 14 века. Внутри темно и холодно, но хотя бы нет ветра и дождя. Встречаем чешских велотуристов, едущих с автобусом сопровождения нам навстречу. Понимаем, что если нам холодно уже на подъеме, то на спуске околеем. Переодеваться особо не во что, все мокрое, поэтому просто достаем и надеваем все, что есть. Последний километр до вершины; высота 2400: здесь лежит снег, холодный сильный ветер с дождем и мокрым снегом. Температура по ощущениям не выше +5 градусов. Неожиданно оказывается, что спуска как такового нет – сброс около 100м, а дальше ровное плато и 23км до Севана без намека на населенку. На вершине Андрей умудряется в очередной раз проколоться, но к счастью Миша с насосом был рядом. Дальше были 20км выживания, руки промерзли настолько, что не сжимали тормоза. Выражение «зуб на зуб не попадал» тут стало пугающей реальностью, всех троих колотило от холода. Приходится периодически останавливаться, чтоб отжать быстро намокающие под дождем перчатки и хоть на время отогреть пальцы. В локальные подъемы крутим стоя, не переключаясь на пониженные передачи – хоть как-то согреться. В селении Геховит ни кафе, ни гостиниц, на улице почти нет людей. Начинается спуск, до Севана сбрасываем метров 300 и наконец-то находим гостиницу в г. Мартуни (гостиница Ереван на ул.Ереванян). Типичной «совковой» постройки, она и внутри по ощущениям осталась такой же, как 30 лет назад. Искать же что-то другое не было ни сил, ни желания. Вяло поторговавшись, снимаем 2комнатный номер за 17000 драхм (около 1300р).

Заметки на полях: Вообще очень «интересная» гостиница. Диалог с администратором изначально был такой: - Сколько у вас стоит номер? – 15тыс драхм – давайте посмотрим (показывают номер) – этот номер стоит 20тыс драхм – а где за 15? –нету –нет, 20 за этот номер очень дорого –а за 17?..

За 17 мы согласились, хотя можно наверняка и еще скинуть было – не сезон, отдыхающих почти нет. В итоге поселились в большом 2комнатном номере по-буржуйски втроем. Одну комнату полностью завалили мокрыми шмотками, во второй спали сами. На вопрос будем ли мы завтракать, сдуру согласились, уточнив, что это обойдется в дополнительные 2000 драхм(150р) на всех.



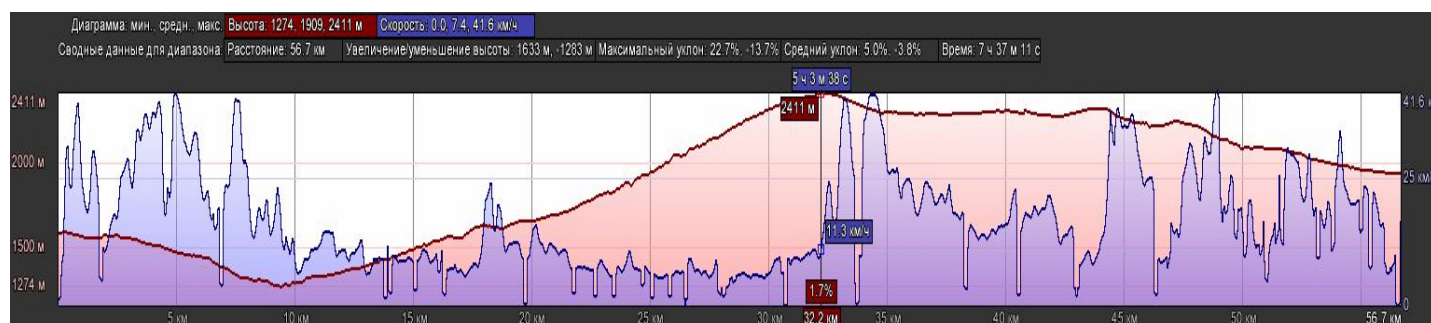
Горячий (скорее – тёплый) душ возвращает к жизни. Надеваем оставшуюся сухой одежду. Рядом с гостиницей обнаружили отличное недорогое кафе (40° 8'28.14"С 45°18'1.33"В), где и поужинали необычайно вкусно за 9000 драхм на троих (меньше 700р).

Вечером пришла смс от Торы: они на день опережают нас. Догнать этих лосей особо не надеемся.

<http://www.gpsies.com/map.do?fileId=dbyikiswzjpuneit>

Статистика за день:

- Пробег 59км
- Заночевали на высоте 1940м (гостиница)
- Набор высоты за день 1382м
- Время выхода на маршрут 8:30
- Время окончания дневного маршрута 15:30
- Время в пути 7ч
- Средняя скорость 12,6км/ч
- Максимальная скорость 45км/ч



9 мая, 19-й день похода - Севан

Завтрак в нашей чудо-гостинице оказался очень условно съедобным: безвкусная и безмясная сосиска, яйцо и хлеб с чаем. Делегацию по приему платы за него составил давешний администратор и буфетчица, не говорящая по-русски. Звучало это так: - вы должны этой женщине 3тыс драхм Не выдерживаю, высказываю все, что думаю об их ценообразовании, и добавляю, что будь вчера озвучена данная сумма, мы б отказались. Мужик смотрит грустно – ну, давайте 2...

После их ухода валимся со смеху. Выехали поздно, в 11-30. С утра моросит дождь, но значительно теплее. Наученные горьким опытом, надеваем полиэтиленовые пакеты на ноги, свежкупленные резиновые перчатки и с мыслями типа "банза-ай!" собираемся совершать подвиг. Однако в скором времени дождь стихает, и мы снимаем эту порнографию. Микроклимат над Севаном - ясное небо посреди облачности с гор. Едем по трассе М-11 вдоль Севана. Машин мало, встречаются красивые, но замусоренные сосновые рощи – можно найти место для стоянки, но чем ближе к юго-восточной стороне, тем их меньше, там берег сильно заболочен.



За селением Цовак сворачиваем с М-11 на север, здесь когда-то бывшее асфальтовое шоссе вдоль озера. Сейчас оно покрыто ямами и совершенно пустое: на машинах предпочитают ездить в объезд.

В какой-то момент и этот псевдо-асфальт отворачивает от озера, выбираем идущую вдоль берега грунтовку и едем прямо. Между тем выглядывает солнце. Попытка выехать на берег провалилась – он сильно заболочен, к воде не подойти, в зарослях пасутся коровы. У селения Арегуни дорога выходит к железной дороге, какое-то время идет вдоль нее и затем выходит на «асфальт», который состоит из сплошных ям.



В деревне Цапатах закупаемся на завтрак и ужин; здесь недавно построенный отель современного вида с рестораном. В этих краях зубодробительная дорога уже начинает превращаться в действительно асфальтированную. На ночевку встали в 6 вечера, выбрав место на берегу озера, не доезжая километра до селения Джил. Место недалеко от дороги, но укромное, есть дрова (40°26'52.04"С 45°25'31.13"В). За вечер проехало 2 товарных поезда.

<http://www.gpsies.com/map.do?fileId=slrwosnonzssstax>

Статистика за день:

- Пробег 77км
- Заночевали на высоте 1910м (высота оз. Севан)
- Набор высоты за день 381м
- Время выхода на маршрут 11:30
- Время окончания дневного маршрута 18:30
- Время в пути 7ч
- Средняя скорость 17км/ч
- Максимальная скорость 40км/ч



10 мая, 20-й день похода - Ереван

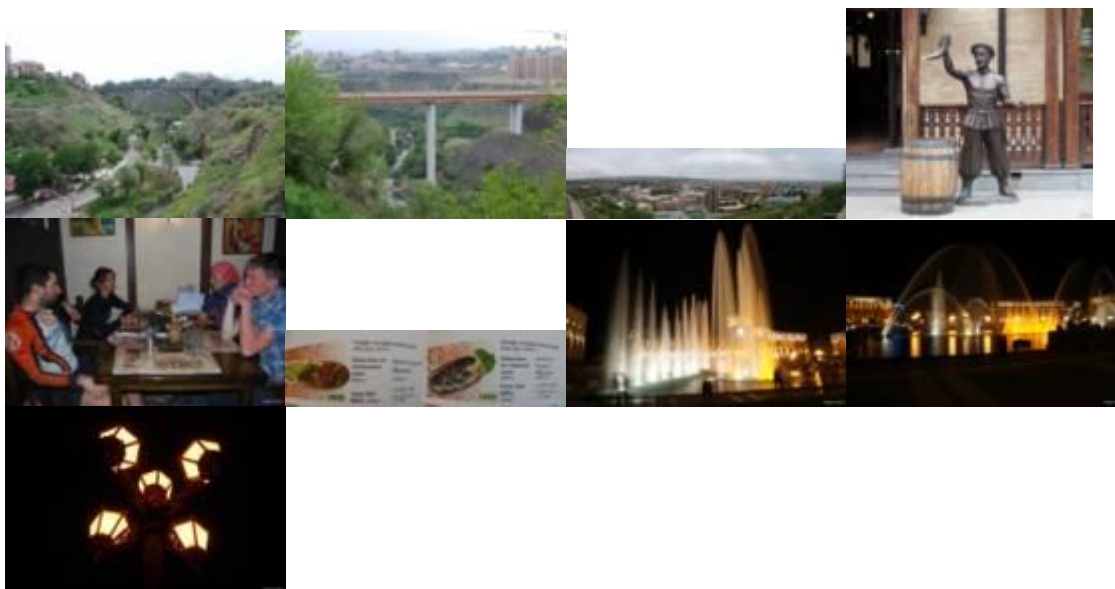
Выезд 10-20. С утра почти тепло и солнце, но ехать без ветровки некомфортно.

Берем небольшой перевал у г. Артаниш (на перевале прямо на дороге видели 2 лисиц), и спускаемся с него к жд станции Шоржа. Со времен СССР здесь остался большой закрытый вокзал, в котором, впрочем, сделан недавний ремонт пассажирского зала. Но со слов железнодорожника, пассажирские поезда/электрички здесь уже не ходят даже летом (а ходят только до пос. Севан, с июня). Качество дорожного покрытия улучшается, но и увеличивается трафик. Первый магазин был встречен в селении Цовагюх, это самая северная точка побережья. На всем протяжении дороги от Шоржи до поворота на запад достаточно сильный встречный ветер, который гонит облака с окружающих гор к озеру. Со слов Марины, днем ранее им тоже досталось этого мордника.



Быстро доезжаем оставшиеся 15 км до пос. Севан. Погода начинает портиться, плюс не зная, как быстро получится найти транспорт до Еревана, монастырь Севанаванк решаем не посещать. На ж/д вокзале Севана ни души, электричек до Еревана, как нас и предупреждали, нет. Едем на автостанцию. Маршрутка Мерседес, билет стоит около 700 драхм. Оплачиваем 4 задних места, занятых велосипедами, и 3 своих – отдаем последние 3 тыс драхм и 5 баксов. Ощущение конца похода.

В Ереване маршрутка едет до пересечения Тбилисского шоссе и ул. Закариа Канакерци. Это окраина города, до центра около 10 км непрерывного спуска. А в центре нас уже ждут Марина и Саша, с которыми мы договорились вместе снимать жилье, они уже нашли подходящий вариант. Но как найти загадочную ул. Тпагричнер никто объяснить не может, навигатор карту отображает с нечитаемыми названиями, а киосков типа распечати, в которых продаются бумажные карты, просто нет. В итоге мы нарезали круги, приближаясь к центру, пока не встретили местного велосипедиста, взявшего нас проводить.

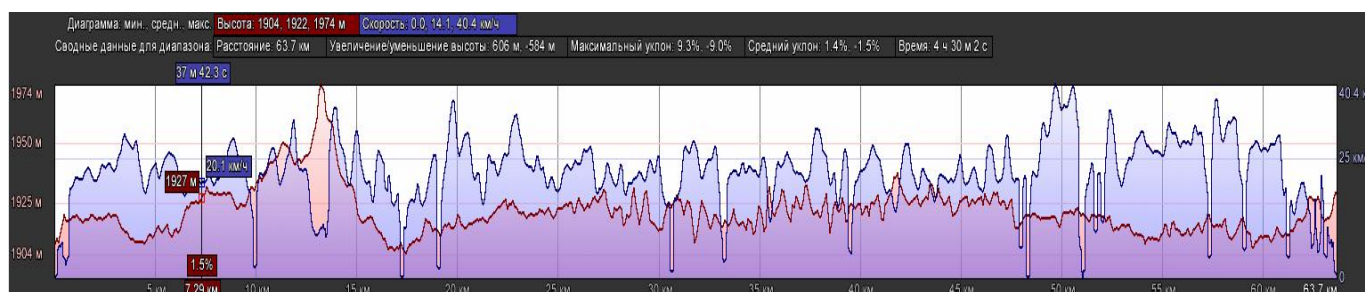


Вселяемся в 3комнатную квартиру за 30тыс драхм/сутки, с человека выходит бтыс (около 450р). Оборудованная кухня, стиральная машина, евроремонт. Дом напротив собственно хостела Ереван (ул. Тпагричнер, 5), но в квартиру вель попросили не заносить, оставляем их в хостеле. Это самый центр Еревана. Вечером гуляем, смотрим поющие фонтаны на площади Республики, меняем денег и устраиваем праздничный ужин в хорошем ресторане. Мы с Мишей еще немного шатаемся по ночному Еревану, попутно обнаружили очень приятный сувенирный магазин и купили по магниту. Цены на них высокие, порядка 150руб/шт.

<http://www.gpsies.com/map.do?fileId=hbtoxinsvcjrfaqm>

Статистика за день:

- Пробег 64км
- Заночевали на высоте 1000м (пофиг — Ереван, гостиница)
- Набор высоты за день 300м
- Время выхода на маршрут 10:20
- Время окончания дневного маршрута 15:00 (время погрузки в маршрутку)
- Время в пути 4:30
- Средняя скорость 14,2км/ч
- Максимальная скорость 40,5км/ч



11 мая, 21-й день

Дневка. С утра тепло. Завтракаем во вчерашнем ресторане. Потом Миша, не выдержав затянувшихся сборов, уезжает катать по городу один. Мы выходим вчетвером, но в какой-то момент мне надоедает ждать постоянно останавливающихся на отдохнуть ребят. Пишу им смску

и ухожу гулять одна. По дороге таки нахожу киоск с картами города. Их в Ереване не так много, накануне найти так и не удалось. Зато очень много скамеек с надписью Ереван. Очень красиво и антуражно оформленная территория почти у всех кафе, многие с фонтанами. Много своеобразных памятников. Неожиданно положительно воспринимаются даже так называемое «современное искусство». Подъем к смотровой площадке по лестнице снаружи или по эскалатору внутри на выбор. В очередной раз поразило, что здесь тоже все бесплатно и доступно. На каждом ярусе своя композиция, очень органично переплетено оставшееся еще со времен СССР с современными экспонатами, не вызывая никакого диссонанса. С подъемом постепенно открывается панорама города. Город (по крайней мере, центр) очень чистый, зеленый, ухоженный.. а как там расписывают подворотни...



Тора и Андрей в это время дорвались до интернета и нафлудили на форуме. Миша катался по городу весь день на велосипеде.

Вечером началась гроза, разбираем и упаковываем велосипеды на лестничной клетке дома.

12 мая, 22-й день

Миша, Марина и Саша уезжают в аэропорт рано утром. Мы с Андреем досыпаем еще пару часов и успеваем немного пошляться по городу. Кстати, в Ереване нам не удалось найти универсал или минивен - все такси 100% - седаны. Впрочем, один байк поместился в багажник, а с другим я замечательно поместилась на заднем сиденье. Через час были в аэропорту. Здесь удивили платные тележки. Деньги мы уже потратили, поэтому пришлось багаж тащить на себе. Встретили ребят, тоже ездивших по Армении, летящих этим же рейсом. В дьюти-фри коньяк оказался дешевле, чем в городе.



После Азербайджанских авиалиний кормежка, да и обслуживание вообще, у Сибири выглядела просто убого. Компенсировалось это, пожалуй, лишь их полным разгильдяйством при сдаче багажа. На вес они такое ощущение, что не смотрели. А ребята даже без доплаты сдали лишнее место багажа (в билете указано одно).

Москва встретила неожиданной жарой, побившей какой-то очередной температурный рекорд.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ, ВЫВОДЫ, ИТОГИ

По Ирану.

Иран – интересная страна для велопоходов, но лишь местами. Если не смущают чуть большие расходы на перелёт и визу – то рекомендуется к посещению. Можно проводить как горные походы по северной части, включая заезды по лесам и хребтам – везде, где может проехать машина, с большой вероятностью будут следы автомобилей, а где их нет – овечьи или ишачьи тропы. Безусловно стоит проложить маршруты именно по этой горной части, включая – летом – гребни хребтов и высокогорные долины. Иран очень автомобилизированная страна, там созданы все условия для авто и мото туризма, но на велосипеде лучше не прокладывать маршрут по большим магистралям, ибо нормы Евро там еще не придуманы, и много старых, плохо отрегулированных машин. Так же есть смысл при знании языка связаться с местными велосипедистами, по крайней мере в Тегеране и в Тебризе явно есть своё крепкое вело-движение. Весьма вероятно, что можно найти желающих составить компанию либо принять в гости.

В плане безопасности – до сих пор я не ощущал себя настолько безмятежно, как там. Даже на дорогах лишь 1 или 2 раза были слегка напрягающие ситуации; когда иранцы могут – объезжают вас по встречке. Только постоянные звуковые сигналы – так они выражают приветствия – раздражают первые несколько дней. Местное население не навязчивое, дети сравнительно воспитанные, не говоря уж о том, что вероятность встретить там пьяных равна нулю (хотя говорят, можно встретить обкурившихся гашишем).

По языку. Другие путешествовавшие отмечали, что в Иране якобы многие понимают английский. В туристических местах может, и так, но мы англоговорящих, кроме Табриза и таксистов, встречали лишь раз – и это явно были интеллигентные люди из города. Фарси надо знать хотя бы на уровне приветствий и бытовых фраз. Тем не менее, фразы, которые могут встретиться в разговорниках, в велопоходе не очень помогают. Есть смысл заранее до похода продумать ситуации и фразы, которые в них помогут (в нашем случае это были закупки, поиск и аренда машин, поиски автобусов, гостиниц, заказ в ресторанах) и перевести их. Так же рекомендую выучить фарси-арабский алфавит, хотя для меня это оказалось сложновато, а цифры знать просто очень полезно. Если есть возможность выучить хотя бы полсотни фраз на фарси (язык, на самом деле, лёгкий – лишь немного сложнее английского) – это будет очень полезно. Большинство людей, видя в нас иностранцев, начинали разговор с вопросов, откуда мы. Отношение к русским доброжелательное, от спокойно-нейтрального до положительно-восторженного, один прохожий в Тебризе долго беседовал со мной по-английски о том, какой Путин молодец и как хорошо, что мы их поддерживаем.

Транспорт. С внутренними перевозками мы особо не сталкивались. Арендовать (поймать) машину можно легко. В сельской местности до половины машин – это синие пикапы IranHodro, перелицованные Хонды разработки 70-х годов; в городах много Пежо под той же местной маркой. Из иномарок часто встречаются вообще французские машины, корейские и японские, иногда – немецкие. При поездке на машине нужно учитывать возможность получения разрешений на выезд в соседний регион для местных водителей, хотя мы не поняли, действует ли это только для сельских жителей или для всех вообще. Автобусы – в сельской местности не встречались, междугородние – именно комфортабельные (даже если старые, но не все они – развалины), ездят по шоссе быстро с редкими остановками в крупных городах. Поезда ходят сидячие или с купе, причем на вокзале в Миане, например, кассы нет – билеты надо покупать заранее в городских кассах и турагентствах.

Магазины и рестораны. Купить можно все, ограничений не встречали (кроме алкоголя, конечно – и то, есть выбор местных безалкогольных напитков). Курильщики встречаются частенько, но к счастью, лишь мужчины. В городах можно покупать уличную еду, а в деревнях в магазине можно налить чаю в пластиковый стаканчик и тут же закусить лепешкой. Кафе и рестораны в общем

дешевле наших примерно в 2 раза, но мы не нашли реально крутые заведения. Рис и кебаб/шашлык есть практически везде, так же мы рекомендуем жареные на углях помидоры – дешево и аппетитно.

Внешний вид. Девушки ехали в банданах или косынках, в брюках и байках или рубашках. Отношение нормальное, иранцы говорили что для иностранки или спортсменки - это в порядке. Хотя в городах местные женщины на ситибайках ездят в брюках, тем не менее спортсменкам возможны послабления (если на маршруте). Мужикам в жару летом вполне можно ехать в коротких трусах и майках, судя по фото местных гонок - спорт есть спорт, все понимают. Но конечно, как только гонка кончилась (или если заходите в общественное место) - надо одеться.

Про Арменистан

(так говорят иранцы)

Армяне начали забывать русский, как ни печально. В Ереване уже больше ориентируются на западных (англоязычных больше), в провинции тоже люди по-русски говорят не все – лишь мужчины, кто работает или бывал в России. Старушки, например, сидящие на лавочке около магазина, могут понимать русскую речь и радостно кивать и улыбаться нам, но вот сказать что-либо или ответить на вопрос они уже затрудняются. Тем не менее, армяне радушны и негатива от них мы не встречали, хотя вопиющая бедность на грани нищеты общества и муниципалитетов иногда бросается в глаза. Только армянские дети заметно более разнузданы, чем в Иране – там они не подходили и бесцеремонно не рассматривали всех нас, держась на некотором расстоянии.

С питанием в армянской части в сельской местности чуть более напряженно, чем в Иране – там дороже топливо, и оттого люди завозят в провинцию меньше продуктов, питаюсь натуральным хозяйством; однако откровенных трудностей нет, только ресторанчиков и кафе в сельской местности практически не найти, а магазины – лишь по крупным сёлам. Раз в пару дней велотурист может смело рассчитывать найти магазин даже при проходе сложных участков маршрута. Зато в Ереване намного проще оказалось найти хорошие рестораны, большой выбор магазинов, кафе, и вообще город развивается в европейско-американскую сторону, в хорошем смысле – становится удобным для жизни, уютным.

Транспорт. Основная магистраль с юга Армении оказалась не так сильно загружена, как мы боялись по отчётам, но вероятно это оттого, что мы ехали между праздниками, а летом может быть поток больше. От границы до Капана трафик был совсем небольшой; от Сисиана до Еревана он в разы интенсивнее. На берегу Севана мощный трафик идет по западной и северо-западной стороне озера, восточная сторона почти совсем безлюдная. Больших междугородных автобусов мы не встречали, но гонять им особо негде, автобанов в Армении раз, и обчёлся. Люди ездят на более простых автобусах и маршрутках. Частного автотранспорта меньше, армяне не так мобильны – опять же из-за дорогого топлива.

По Армении проводится довольно много походов, так что опишем только, что нам понравилось: участок непосредственно перед Татевым и от него до Сисиана; очень интересный участок маршрута вокруг вулкана близ Гергера, на который при наличии времени можно даже заехать (подъём займёт около половины дня, причем есть грунтовая колея. Весьма интересно было бы после него от села Гохтаник повернуть на северо-восток, мимо села Вардаовит и Гетиеванк – выехать к Севану имеющимися там грунтовыми дорогами вдоль построенного еще в СССР водоводного туннеля длиной 50 км. Так же можно было бы проехать от города Джермук, где есть аэродром и горнолыжный курорт, через озёра Большой и Малый Алагёль.

В целом по маршруту.

Из-за пробросок на машинах, хотя они и были запланированными, осталось впечатление некоторой разбитости маршрута. Да, за 3 недели можно было бы упереться и проехать всё своим ходом, но в напряженном графике, и не удалось бы посмотреть Табриз и Ереван – а эти города вполне заслуживают двух, а то и трёх дней на осмотр каждого – и то будет мало! Этот поход стоит рассматривать как разведку и попытку связать два или три совершенно отдельных региона – горы Эль-борс, дуальные по своей природе: пустыня с южной стороны и влажные субтропики со стороны Каспия; Восточный Азербайджан с его плоскогорьями и вулканом Саханд, и совершенно отличную от Ирана Армению с высокогорьем и Нагорно-карабахскими вариантами маршрутов. Попытку в общем группа считает успешной, ведь главная цель – получить море впечатлений и сознание хорошо выполненного дела – достигли. Мы увидели совершенно нетуристический Иран, проехали Армению от самых границ, постепенно выбираясь к цивилизации, увидели границу СССР – непередаваемое чувство, как бы развалины древней могучей цивилизации, напомнило Толкина с его гондорскими крепостями и руинами; отчасти посмотрели Табриз и Ереван – как же хотелось бы уделить им побольше времени. Ну и конечно, удалось развеять множество мифов о страшном и ужасном исламском мире.

Теперь у некоторых есть желание вернуться, чтобы посмотреть именно достопримечательности Ирана.

Горелки за весь маршрут доставались 2 раза, да и их можно было бы легко избежать, так что можно сделать вывод, что они на данном маршруте в данное время года не нужны. В Армении откровенно туго с газом (вообще нет кроме Еревана) и с бензином (мало и возможно, плохой); в Иране бензина хоть залейся, а газ продается в крупных городах, помогает этому то, что иранцы очень любят устраивать пикники.

Ошибки, которые были сделаны при планировании маршрута (что задним числом спланировали бы иначе) В иранской части – лучше бы проехали спуск к морю своим ходом в Чалус либо далее по маршруту. От Чалуса в Решт вполне можно было бы проехать на автобусе. Следует по возможности избегать езды по загруженным трассам типа шоссе на Демавенд и Чалус, особенно на подъём. Возможно, стоит уделить больше времени лесистым северным склонам Эль-Борса. Путь от Халхала до Миане спорно интересен с точки зрения спортивного велотуризма, возможно его стоило бы проложить напрямик в Тебриз для наматывания пробега, или напротив, сократить на транспорте в пользу дороги от Тебриза до Агарака по горному массиву. В Армении безусловно стоит брать перевал южнее Каджарана своим ходом, оно того стоит (день пути от Мегри). В остальной части для этого времени года маршрут весьма хорош и целостен.

По ремнабору и велосипедам.

У Андрея возникали нештатные ситуации выбитых спиц. Перед походом было собрано новое заднее колесо на фрирайдном ободе DT 5.1, но спицы были взяты DT Champion 1.8 вместо 2.0 или DT Competition, какие обычно использовал Андрей. В результате (учитывая его манеру езды вниз без использования тормозов) спицы лопались. Хотя на данном ободе это не приводило к восьмёрке — но все же пришлось поменять аж 2 спицы. Кроме того, приобретённые непосредственно к походу 2 покрышки – передняя Kenda 26x1.25 K-1053 KWICK TRAX и задняя Kenda 26x1.95 K-847 KROSS PLUS K-Shield, обе с антипрокольным слоем, не оправдали своего назначения, получив 3 или 4 прокола. У Даши, например, на ее старых полусликах Shwalbe Hurricane проколов не бывало вообще никогда, несмотря на отсутствие антипрокольных слоёв.

Ещё из технических проблем надо упомянуть – были проблемы со встёгиванием ботинка Mavic Zoya в разные педали (пробовали аж 3 пары, в том числе новые PD-M770), происходило оттого,

что слой резины на подошве слишком близко подходил к контакту. И такое наблюдалось не только на этой модели обуви Mavic – так что следует заранее испытывать эту обувь на совместимость.

В остальном особо технических проблем не было. Потратили примерно 100мл масла (смесь Pedros и FinishLine) и извели несколько заплаток на камеры, одну или две камеры списали, пару раз теряли болтики багажника, из ремнабора заменяли. Тормозные колодки менять не пришлось.

Итоговая статистика

Таблица расчета сложности, подневная

День, №	даты	участок	пробег, км	набор, м	комментарии	пробег не по шоссе, км
1	21 апр	Тегеран - Chahan Bagh	42	1450*		
2	22 апр	Ардине - Мубарак-Абад	32	1092	перелаз 4км пешком	4
3	23 апр	хр. Эль-Борс - Демавенд	102,5	1900*		
4	24 апр	Такер - Баладэ(х)	44,5	1280		
5	25 апр	Перевал Гердане-Таш 2980м - Астанкаруд	65	1550*	сложный грунтовый спуск 5км, 1км сброс высоты	5
6	26 апр	Чалус - дорога на Решт (авто) - Энзели	35	150*		
7	27 апр	берег Каспия от Бендер Энзели - Пунел - подъём в горы	55,4	990		
8	28 апр	Халхал	60	1912		
9	29 апр	Халхал - грунты в ущелье - новая трасса	72	845	15 км грунтовый участок	15
10	30 апр	мост новой трассы - грунтовые срезки - Мианэ(х)	86	1800	2км пешком, 15км грунтовые участки	17
11	01 май	Переезд в Тебриз (автобус), езда по городу по делам	45	370		
12	02 май	Катание по Тебризу, днёвка	20,3	280		
13	03 май	Тебриз - Кандован - Тебриз	129	1390	радиалка	
14	04 май	Тебриз - Мегри (авто) - Каджаран (авто) - Капан	55	670	Своим ходом от Каджарана до Капана + радиалка к монастырю Ваханаванк	
15	05 май	Капан - Татев	42,7	1890	около 25км - грунтовые участки	25

16	06 Шамб - Сисиан - вдхр. май Спандариан	71	1600 20км грунтовые участки	20
17	07 пер. Воротнан - Гергер май - Гермон	76	1442 35км грунтовые участки	35
18	08 Шатин - оз. Севан (пос. май Мартуни)	59	1382	
19	09 оз. Севан, против май часовой стрелки	77	381 37км грунтовые участки	37
20	10 оз. Севан - г. Севан - май Ереван (авто)	64	300* по Еревану не считали, сплошь спуск	

Примечание 1. На оз. Севан после сильного дождя со снегом все велокомпьютеры умерли, поэтому скорость и пробег последних дней сняты с трека GPS. В остальные дни дневной пробег считался по итогам дня с откалиброванного велокомпьютера

Примечание 2. Поскольку в некоторых случаях GPS выключался для экономии батареек, в эти дни трек разрывался. Итоговые наборы высот в эти дни рассчитаны в программе Google Earth и помечены звёздочкой (). Определение набора высоты производилось по готовому треку из GPS Garmin уже после похода с помощью Google Earth. Было замечено, что трек в Google Earth и в сайте Gpsies.com даёт различный набор высоты; поскольку на наших навигаторах не было альтиметра – точно подсчитать не представляется возможным. В остальные дни набор взят из выложенных на Gpsies.com треков.*

Итого: общий пробег на велосипедах **1218,2км**, из них **158км** по грунтовым спец-участкам или пешком; общий (суммарный) набор высоты **22674м**

Ссылки, полезная информация по Ирану

1. [Блог <бывшего, до смены президента> Посла Ирана в России](#). Общекультурная информация, фото и достопримечательности.
2. Сайт для туристов по Ирану, запущенный уже после нашего похода - но много полезного собрано там. [GoIran.ru](#) Крайне рекомендую всем, собирающимся в Иран, теперь всё нужное - в одном месте.
3. Отчет наших предшественников по Ирану, [зимний велопоход 2013г](#) (ссылка на первый пост)
4. [Поход Ереван-Тегеран 2009г](#) Любенко Александр и Завирюхина Мария.
5. [Поход по Ирану 2011г](#) Мурашов Андрей, Пузаков Юрий, Андрушевич Алексей, Герасимов Владимир
6. <https://www.warmshowers.org/> - сообщество для поиска вписок велопутешественниками
7. <http://www.gashta.com/> - иранское вело-сообщество. МТБ там тоже развивается.