

Туристско – спортивный союз России

2010 г.

ОТЧЁТ

о спортивном велопоходе 5-й категории сложности
по Памиро-Алаю, совершённом группой туристов
городского турклуба г. Екатеринбурга
с 3 авг. по 21 сентября 2010 г.

Руководитель группы: Клеин Василий Юрьевич

Маршрутная книжка № 80/10

МКК рассмотрела отчет и считает, что путешествие может быть зачтено всем участникам и руководителю. Поход имеет пятую категорию сложности.

Председатель МКК: _____ Тиунов Д.

Содержание

1. СПРАВОЧНЫЕ СВЕДЕНИЯ О ПОХОДЕ	3
РАЙОН ПОХОДА	3
ИДЕЯ ПОХОДА.....	3
ИЗМЕНЕНИЯ МАРШРУТА	4
НЕКОТОРЫЕ ОСОБЕННОСТИ РАЙОНА ПОХОДА.....	4
СВЕДЕНИЯ О МАРШРУТЕ	5
АВАРИЙНЫЕ ВЫХОДЫ С МАРШРУТА.....	6
НОВИНКИ В ПОХОДЕ.....	6
СВЕДЕНИЯ ОБ УЧАСТНИКАХ ПОХОДА	8
ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ.....	10
2. ОБЗОРНАЯ КАРТА МАРШРУТА.....	11
РАСЧЕТ ПРОТЯЖЕННЫХ ПРЕПЯТСТВИЙ	12-21
РАСЧЕТ ЛОКАЛЬНЫХ ПРЕПЯТСТВИЙ	22
РАСЧЕТ К.С.ПОХОДА.....	23
ОПИСАНИЕ ПРОХОЖДЕНИЯ МАРШРУТА ПО ДНЯМ.....	24

СПРАВОЧНЫЕ СВЕДЕНИЯ О ПОХОДЕ

Район похода

Таджикистан: Памиро-Алай, Фанские горы.

Район похода интересен и уникален. Горные массивы Матча и Такали труднодоступны для велотуристов и, (в последние годы), малопосещаемы. Пройденные нами перевалы (следует также иметь в виду поход группы из Днепропетровска под рук. Андрушевича, прошедшей до нас часть нашей нитки похода) позволяют связать восточные районы Таджикистана (Горный Бадахшан, Алайская долина с западными – Фанские горы, западная часть Ферганской долины), минуя Душанбе. Выход в верховья реки Зеравшан с юга возможен через пешие перевалы Ходжаймусо и Пакшиф, сведений о которых в Интернете немного. Перевалы обозначены на генштабовских картах, но состояние троп и самих перевалов были неизвестны. Этот вариант достаточно рискован, по пути возможны как натоптанные доступные тропы, так и полностью заброшенные, передвижение по которым с велосипедом может быть крайне затруднено.

Как показала практика, преодоление этих перевалов требует усилий, выходящих за рамки разумного в велопоходе. Тем не менее радиальные пешие 2-3 дневные выходы вверх по рекам Гариф или Дубурсо смогут доставить немало впечатлений даже для опытного велотуриста (обилие ягод, отсутствие населения, наличие животных, в т.ч. медведей, рыбалка).

Район Фанских гор у нас был ограничен выходом к озеру Искандеркуль и только. Эти замечательные в эстетическом плане места велотуристам из Екатеринбурга еще предстоит открыть.

Идея похода

Основной замысел заключался в том, чтобы соединить в одной нитке интереснейшие места в Таджикистане – стартовав из Душанбе, пройти с юга к горному узлу Матча (*посмотреть и облизнуться* ☺), перейдя Зеравшанский хребет. Места эти практически не посещаются велотуристами. Далее спуститься вниз вдоль реки Зеравшан почти от верховьев и внизу, не доходя до Пенджикента, повернуть на юг, пройти Фанские горы до озера Искандеркуль. Маршрут крайне интересный, совмещающий разнообразные по рельефу участки пути, содержащий весь набор велосипедных препятствий, требующий от участников хорошей физической подготовки, психологической устойчивости, серьезного туристического опыта.

Для лучшей акклиматизации, тренировки и проверки готовности группы в начале похода был запланирован подъем по реке Сорво, пересечение Каратегинского хребта через перевал Наухаками. Этот участок по направлению совпадает с общим вектором движения к верховьям Зеравшанского хребта.

После изучения доступных материалов сложилась следующая последовательность действий группы: выезжаем своим ходом из Душанбе на Обигарм – Ромит (на этом заканчивается асфальтовая часть) и поднимаемся вверх по реке Сорво до пос. Каниз (нежил). Далее по тропе вдоль речки Наухаками преодолеваем Каратегинский хребет через перевал Наухаками и спускаемся к реке Вахш до трассы Душанбе – Хорог.

Через Комсомолабад – Гарм – Новобад выходим на реку Сарбог, вдоль которой поднимаемся до слияния рек Гариб и Дубурсо. По Дубурсо вверх, далее на перевал Ходжаймусо, это уже Зеравшанский хребет, попадаем на реку Зеравшан и далее вниз, до пос.Айни – Урмикент. В районе Урмикента переходим по мосту Зеравшан, идем до альплагеря Артуч, возможно, делаем дневку (отдых, стирка, баня), далее связка Куликалонские озера – перевал Алаудинский – озера Алаудинские – спуск вдоль рек Чапдара – Пакшиф до трассы Душанбе - Худжанд, подъем до реки Искандердарья и уход вправо, на озеро Искандеркуль. При наличии времени можно посмотреть возможность перейти через Гиссарский хребет через перевал Казнок, тем самым минуя автомобильный перевал Анзоб. Если времени нет, тогда возникал вариант или своим ходом через Анзоб на Душанбе, или машиной прямо от озера. Эта нитка маршрута и была заявлена в городском турклубе. Предполагаемая сложность похода – пятая.

Изменения маршрута

В процессе прохождения маршрута нам пришлось изменить маршрут, исходя из реалий. Поднявшись до пос.Каниз (нежил) мы ушли выше по реке Каниз к левому притоку - реке Зоркамар (не пошли на пер.Наухаками, о причинах рассказано ниже) и далее на перевал Зоркамар (3274, Каратегинский хребет). Пройдя, спустились к автодороге, через Комсомолабад – Гарм – Новабад (новая дорога) вышли на реку Сарбог и добрались до слияния рек Гариб и Дубурсо. После оценки обстановки мной было принято решение отказаться от прохождения перевала Ходжаймусо (опять же, рассказано ниже). Мы вернулись к Новоабаду, по старой дороге вернулись к Комсомолабаду, на автомашине «подскочили» до Обигарма, откуда вновь пересекли Каратегинский хребет через перевал Ингоран (местное название Лаик, 2555), дошли до большого кишлака Ромит и от него вверх по р.Сардай-Миена и далее через перевал Хучу-Худжюр (3395) прошли Гиссарский хребет, спустились к реке Ягноб. По Ягнобу спустились к трассе Душанбе – Худжанд, по ней доехали до устья реки Искандердарья, откуда прошли на озеро Искандеркуль, где и закончили поход.

Некоторые особенности района похода

В бассейне рек Сорво-Сардай-Миена расположен заказник Ромит, за пребывание в котором на входе (после пос.Ромит, перед мостом через Сардай-Миену расположен пост) берут мзду за пребывание на территории. Деньги небольшие, порядка 10 сомони за человека/сутки. Вверх по Сорво в пределах заказника возможен контроль со стороны местного населения (к нам утром подошли и поинтересовались, кто и чего).

Медпункты, аптеки, ошханы, алкоголь - только в крупных населенных пунктах и вдоль основных трасс.

Общее отношение к туристам очень дружелюбное, много раз предлагали остановиться на ночь, накормить. Всегда можно попросить хлеба (лепешки), денег не берут, но возможен ответный дар – конфеты ребятишкам, сигареты («-о! российские!), совместное фото.

Вода в притоках, ручьях чистая, но всегда возможно наличие скота выше по течению, разумная осторожность никому не мешает. Один из участников группы привез домой гепатит А, этот факт нужно предусмотреть при оформлении страховки (инкубационный период 30-40 дней).

Следует учитывать привыкание организма к местным условиям. Через тошноту, понос, слабость прошли все участники похода. В качестве профилактики медиком группы применялись витамины группы С, поливитамины, диакорб. Во время недомогания – энтерол, глюкоза, активированный уголь. В критическом случае дело дошло до капельницы с физраствором.

Сведения о маршруте

Вид туризма: **велосипедный**

Категория сложности: **пятая**

Маршрут (заявленный): г. Душанбе – пос. Рамит - р.Сорво – пер. Наухаками – р.Вахш – киш.Комсомолабад – Гарм – киш.Новобад – р.Сарбог – слияние рек Гариб и Дубурсо – пер.Ходжаймусо – спуск вдоль р.Зеравшан – Айни – а/л Артуч – Куликалонские озера – пер.Алаудинский – Алаудинские озера – киш.Пакшиф – оз.Искандеркуль.

Маршрут (пройденный): г. Душанбе – пос. Рамит - р.Сорво – пер. Зоркамар (3274, V к.т.) – киш.Дегдонак – р.Вахш – киш.Комсомолабад – Гарм – киш.Новобад – р.Сарбог – слияние рек Гариб и Дубурсо – киш.Новобад – киш.Комсомолабад – пос.Обигарм – р.Джавони – киш.Джавони – пер.Ингоран (2555, IV к.т.) – р.Сорво – киш.Ромит – р.Сардай-Миена – киш.Руфигар – пер.Хучу-Худжюр (3394, V к.т.) – р.Ягноб – пер.Неожиданный (3170, IV к.т., название наше) – киш.Анзоб – р.Искандердаря - пер.Комсомольский (2390, II к.т.) – оз.Искандеркуль.

Протяженность активной части: 609 км.

Продолжительность активной части похода: 18 дней.

ПРИМЕЧАНИЕ. Фактическая протяженность маршрута получилась меньше, чем установленная Регламентом, но, согласно ему же:

«Если количество баллов (КС) и минимальный набор ПП соответствует определенной категории сложности, а его протяженность меньше нормативной (но не более чем на 25%), МКК вправе присвоить маршруту категорию сложности в соответствии с КС и ПП».

Уменьшенный километраж объясняется изменением маршрута в процессе похода, увеличением количества незапланированных перевалов, которые проходились в основном пешком. Как следствие, нам пришлось сократить пребывание в Фанских горах до суточной дневки на озере Искандеркуль. Кроме того, кроме первых двух дней поход проходил в условиях высокой температуры (34-36 градусов в тени), на высотах ниже 2000 метров приходилось пережидать пик дневной жары около 3-х часов каждый день, примерно с 11:30 до 15:30.

Подъезд и отъезд

2 августа, самолет Уральских авиалиний Екатеринбург – Душанбе

22 августа, автомобиль, оз.Искандеркуль – Душанбе

24 августа, самолет Уральских авиалиний Душанбе - Екатеринбург

Аварийные выходы с маршрута

Участок маршрута от стрелки рек Гариб и Дубурсо, далее вверх по Дубурсо и выход на перевал Ходжаймусо нам был практически неизвестен. Генштабовские карты показывали наличие троп. Принимая во внимание постсоветские реалии, мы могли наткнуться на полный непроход. Как запасной вариант, предполагалось пройти вверх по реке Гариб с выходом через перевал к верховьям реки Ягноб.

Как оказалось в действительности, по реке Гариб тропы нет. По реке Дубурсо мы не пошли, реально оценив наши возможности по переправе, состояние тропы и затраты времени на ее преодоление. Так что нам пришлось менять маршрут с учетом реалий.

Новинки в походе

1. Походный таганок (фото 4)

Обычно в походы для подвески котлов мы берем тросик. На этот раз была взята подставка для котлов (таганок). Не бог весть что, все это давно известно, но в практике наших велотуристов вещь неиспользуемая, а зря. Конструкция состоит из двух горизонтальных трубок (в моем случае – титановых) и четырех стоек из нержавеющей трубки. Вся конструкция весит 110 грамм и устанавливается очень быстро (скажем, в дёрн или песок). Можно использовать просто две горизонтальных трубки, как опору использовать камни. В походе две стойки послужили как ремнабор для ремонта сломавшегося багажника, все остальное время для котлов служили именно две горизонтальные трубки.

2. Ведущая звезда 38 зубов

В стандартных шатунах количество зубов на большой звезде составляет 42, 44, иногда 48 зубов. В этот раз у меня была возможность поставить звезду на 38 (средняя звезда от системы 48-38-28). На асфальтовых участках такая звезда позволяет поддерживать максимальную скорость 35-36 км/ч, что вполне достаточно для горного многодневного велопохода. При передвижении по камням уменьшенный диаметр звезды позволяет с большей эффективностью уберечь зубья от ударов.

Кроме того, уменьшение передаточных отношений позволило мне поставить задний переключатель со средней лапкой, что опять же уменьшило вероятность ударов по нему при передвижении по бездорожью.

3. Самодельная тушенка

В прошлых походах я последовательно испробовал несколько видов сублимированного мяса: вымоченные в соляном растворе и высушенные куски, подсоленный, обжаренный и высушенный фарш. При несомненном достоинстве – малом весе, эти самостоятельно приготовленные продукты значительно теряют вкусовые качества, плохо развариваются, их или практически не чувствуется в готовом блюде (сублимированное мясо) или вкус настолько приедается, что нужно заставлять себя съесть порцию (фарш со специями).

После нескольких домашних экспериментов я заготовил в поход порядка 4,5 кг мяса в жире (коурма). Принцип готовки прост: нарезанные кусочки (примерно 1х1 см) заливаются животным жиром (растопленное свиное сало, бараний курдюк, перетопленное сливочное масло), доводятся до слабого кипения и таким образом, при слабом кипении, стоят на плите 4-5 часов. Туда могут быть добавлены специи, соль – несколько больше, чем «по-вкусу». В конце варки кипение практически прекращается за счет уменьшения воды в продукте. Более подробные рецепты можно найти в Интернете, в частности, на сайте «Скиталец».

Упаковка была опробована также разная – тетрапаки из-под молочных продуктов, пивные банки. Все они не давали гарантии герметичности. В конце концов я остановился на варианте пластиковых бутылочек из-под соков или молочных продуктов с широким горлышком (350 и 500 г). Мытая бутылка ополаскивается спиртом, туда закладывается готовое мясо, заливается жиром и закрывается. Перед завинчиванием крышки я еще сверху жира наливал в бутылку пол-ложки спирта. Для большей защиты помещал бутылку в непрозрачный п/э пакет и заматывал скотчем.

Вкусовые качества такого мяса значительно выше сублимированного, что было отмечено участниками группы, качество исходного продукта гарантировано личным закупом, разный набор специй в разных партиях обеспечивает разнообразие вкусовых ощущений. Должен еще отметить, что в загруженную готовым мясом тару вливается не так уж много жира, чего опасались мои оппоненты при обсуждении на нашем велофоруме:

<http://www.e1.ru/talk/forum/read.php?f=106&t=261034&i=262438&page=0#262438>

4. Задний переключатель со средней лапкой.

Позволяет уменьшить вероятность удара/задевания заднего переключателя за препятствие. Был поставлен з.пер. Shimano LX, для увеличения емкости переключения поставлены ролики с бОльшим кол-вом зубов (13 вместо 10). Надо иметь ввиду, что 13-зуб.ролики рассчитаны на 8-скор.трансмиссию. Выводы после похода (напоминаю – тяжелые условия, много препятствий с крупными камнями):

- качество переключения – удовлетворительное
- применение в велотуризме – вполне
- выигрыш в весе – незаметен

Ф.И.О.	Фото	Год рожд.	Туристский опыт	Обязанности в группе
1. Клеин Василий Юрьевич		1958	5к.с.(У) Ср.Азия, 4к.с.(Р) Ср.Азия	Руководитель, механик
2. Саматов Олег Мазгарович		1958	4к.с. Ср.Азия, одиночный, 3 к.с, Памир (У)	Штурман
3. Шуклецов Сергей Борисович		1956	5к.с. Ср.Азия (У), 3 к.с. Памир (У)	Медик
4. Вейн Игорь Чеславович		1958	3 к.с. Ср.Азия (Р)	Завхоз
5. Горячкин Николай Сергеевич		1982	4 к.с. (У), Ср. Азия, 3 к.с. (Р) Камчатка	Фотограф

Благодарности и добрые слова

Я рад, что со мной шли в поход старые и испытанные друзья:

- **Сергей Шуклецов**, профессиональный медик, неунывающий приколист, который любую заварушку в группе превращает в юмористическую ситуацию
 - **Олег Саматов** – предусмотрительный, осторожный и в то же время охочий до авантурных замыслов проверенный товарищ, на знания которого в ориентировании группа полагалась на все сто процентов
 - **Игорь Вейн** – креативный, энергичный, брызжащий идеями по поводу и без повода, большой любитель киселя и сибаритских закидонов
 - **Коля Горячкин** – молчаливый, трудолюбивый, надежный.
- Спасибо им всем.

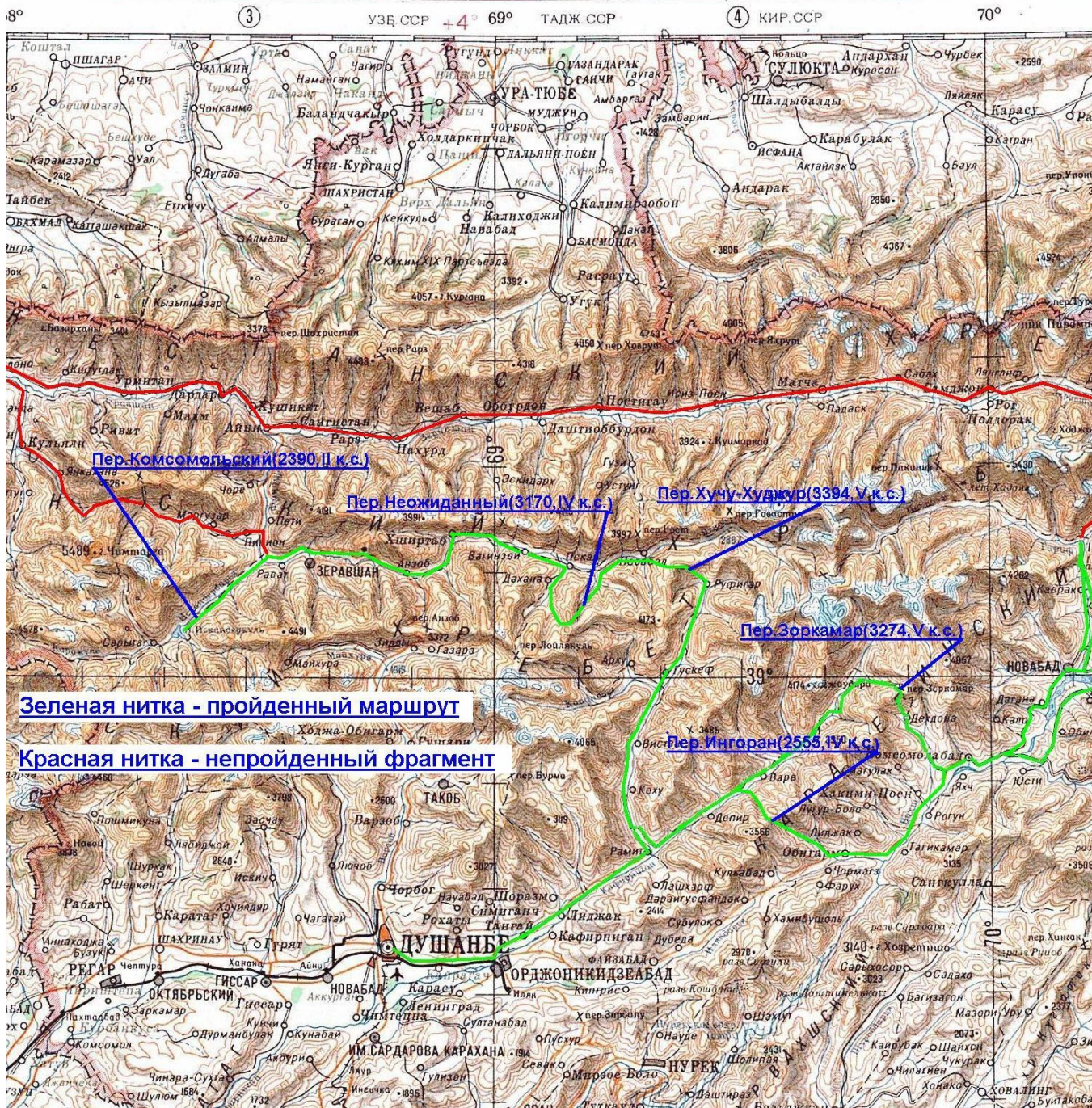
Выражаю нашу благодарность Уральским Авиалиниям, уральской авиакомпания, в которой, как оказалось, работают вполне отзывчивые и адекватные люди. Мы обратились к ним за помощью поздновато, незадолго до начала похода, и компания уже никак не могла нам помочь по вылету из Екатеринбурга, просто по скорости прохождения информации по инстанциям, но, улетаая из Душанбе домой, по прямому разрешению генерального директора авиакомпании, Скуратова Сергея Николаевича, мы не платили за перегруз и габарит. Это весьма существенные деньги для участников группы. Надеюсь, что и далее компания будет по мере возможности поддерживать уральских туристов.

Регистрацию группы на территории Таджикистана осуществляла компания «Авиатранс» в лице Дмитрия Мельникова (dmelnichkov@hotmail.com), как и в 2008 году. В этот раз было сделано все максимально быстро – утром отдали паспорта Дмитрию, а вечером уже все необходимые документы были оформлены, так что на следующий день мы могли стартовать в намеченное время.

График движения

	Километраж за день, км	Набор высоты за день, м	Ходовое время	Средняя скорость
3 авг.	70,3	671	4:55	14,2
4 авг.	39	841	4:54	7,9
5 авг.	14,8	590	3:16	4,5
6 авг.	11	828		
7 авг.	43	344	4:43	9,1
8 авг.	62,8	673	4:17	14,6
9 авг.	24,9	452	2:51	8,8
10 авг.	43	513	4:27	9,8
11 авг.	35,8	685	4:01	8,9
12 авг.	22,2	1086	4:56	4,4
13 авг.	23,5		3:21	6,9
14 авг.	33,7		3:42	8,9
15 авг.	34,9	908	4:38	7,5
16 авг.	19		5:07 (?)	
17 авг.	22,3	685	4:58	4,4
18 авг.	24,3	421	4:38	
19 авг.	64,9	686	5:19	12
20 авг.	19,9	629	2:45	
Итого	609,3			

Обзорная карта маршрута:



Расчет сложности маршрута

На маршруте были пройдены как предусмотренные, так и незапланированные ПП, расчет которых приведен ниже. Диапазон препятствий – от банального подъема вверх по реке, по дороге с грунтовым покрытием, осложненным прижимами, осыпями и т.д. до скотопрогонной тропы через перевал. В оценке и расчете препятствий пришлось оценивать даже спуски с некоторых перевалов, которые сами по себе реально являлись препятствиями.

Расчет Протяженных Препятствий похода:

I. Препятствие «Кишлак Варв – слияние рек Каниз и Наухаками» (ГПП1)

1. Район: Памиро-Алай

Границы препятствия: кишлак Варв - слияние рек Каниз и Наухаками

Дата прохождения ГПП: 4.08.2010 г.

2. Технические данные

Общая протяженность препятствия (ориентировочно) – 20 км, дорога.

Грунтовка (расчищенная каменистая дорога, щебенка, возможны осыпи).

Абсолютная высота: начало подъема - кишлак Варв, 1600 (ориентир.) – слияние рек Каниз и Наухаками 1854 м., подъем 254 м.

Уклон средний $(1854 - 1600)/20000 = 1,2\%$

Коэффициент набора высоты $K_{нв} = 1,05$

Коэффициент абсолютной высоты $K_v = 1,2$

Коэффициент дорожного покрытия $K_{пк} = 1,5$

Коэффициент крутизны $K_{кр} = 1,0$

Сезонно-географический показатель = 1,0

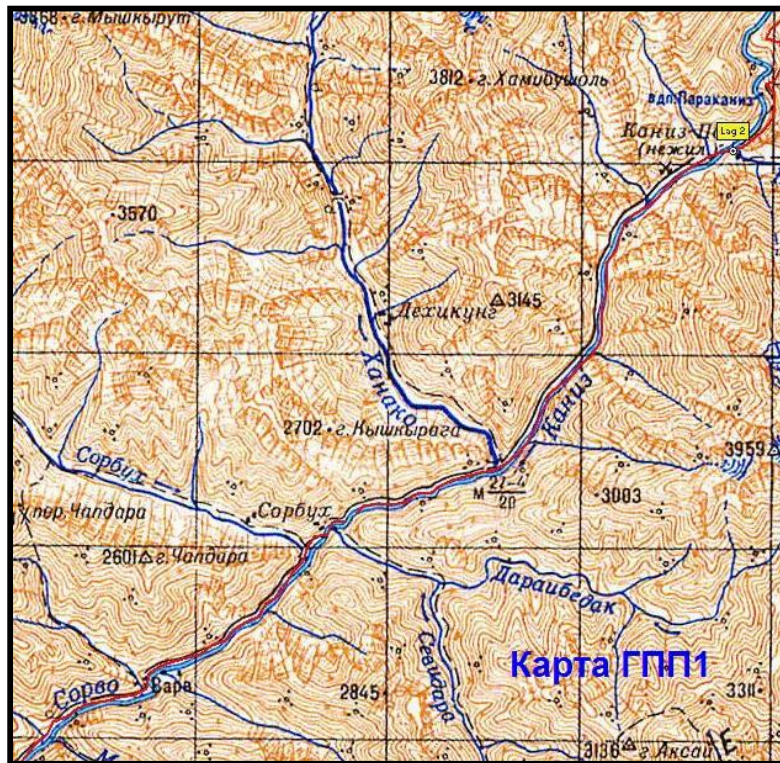
Количество баллов $K_{нв} * K_v * K_{пк} * K_{кр} * C_g = 1,05 * 1,2 * 1,5 * 1,0 * 1,0 = 1,89$

Категория трудности по МКВМ -II

Общее время прохождения препятствия 2-4 часа.

Описание ГПП: после кишлака Варв по реке Сорво только один маленький кишлак – Сорбух. Перед слиянием рек Каниз и Наухаками, в конце данного ГПП (пос.Каниз.нежил, соотв.генштабовской карте) есть пасека, где можно купить мед.

Дорога – каменистая грунтовка, иногда затрудненная обвалами. Часто уходит вверх на прижимы (30-40 м), потом спуски. В нескольких местах опасно приближается к реке, возможны затопления. В общем и целом преодолевается в седле, подъемы доступны велотуристам в хорошей физической форме.



II. Препятствие «Слияние рек Каниз и Наухаками – начало подъема на пер. Зоркамар» (ГПП2)

1. Район: Памиро-Алай, Каратегинский хребет.

Границы препятствия: Слияние рек Каниз и Наухаками – подъем вдоль р.Каниз – подъем вдоль р.Зоркамар до начала подъема на пер.Зоркамар

Дата прохождения ГПП: 5.08.2010 г.

2. Характеристика трудности

Общая протяженность препятствия (по велокомп.) – 14,76 км. Грунтовая дорога (50%), тропа.

Абсолютная высота:

Слияние рек Каниз и Наухаками 1854 м.

Начало подъема на пер. Зоркамар 2447 м.

Набор высоты 593 м.

Протяженность – 14,76 км

Уклон средний $(2447 - 1854 / 14760 = 4\%)$

По пути подъемы и спуски, обычные для горной местности, подъем вдоль речки.

Коэффициент набора высоты $K_{нв} = 1,2$

Коэффициент абсолютной высоты $K_{в} = 1,38$

Коэффициент дорожного покрытия $K_{пк} = 2,0$ (усредненный)

Коэффициент крутизны $K_{кр} = 1,0$

Сезонно-географический показатель = 1,0

Количество баллов $K_{нв} * K_{в} * K_{пк} * K_{кр} * C_{г} = 1,2 * 1,38 * 2,0 * 1,0 * 1,0 = 3,31$

Категория трудности по МКВМ -III

Общее время прохождения препятствия 4-5 часов.

Описание ГПП: после слияния рек Каниз и Наухаками идет резкий набор высоты по грунтовке на прижим вдоль р.Каниз. Через 3,5 км – точка перегиба, набор высоты 380 м, спуск к реке L=3,3 км (в седле), до моста, далее левому (орогр.) берегу, по тропе вдоль р.Каниз до реки Зоркамар (11,9 км от начала ГПП), далее тропа идет вдоль реки Зоркамар до последнего ручья 3 км, после которого начинается резкий подъем, это уже начало следующего ГПП. До моста – уверенная грунтовка, после – горная тропа с подъемами и спусками, по реке Зоркамар – спокойная тропа с парой ручьев и одним скальным прижимом.



III. Препятствие «Перевал Зоркамар» (ГПП3)

1. Район: Памиро-Алай, Каратегинский хребет
 Границы препятствия: река Зоркамар – река Дехдона
 Прохождение препятствия – 6.08.2010 г.

2. Характеристика трудности

Общая протяженность подъема – 9 км, тропа
 Абсолютная высота: начало подъема (речка, впадающая в р.Зоркамар), уход от р.Зоркамар 2447 (JPS)
 Седловина перевала 3274, набор высоты 828 м.
 Уклон средний $(3274-2447)/9000=9,2\%$

Коэффициент набора высоты $K_{нв}=1,3$
 Коэффициент абсолютной высоты $K_{в}=1,5$
 Коэффициент дорожного покрытия $K_{пк} = 2,5$
 Коэффициент крутизны $K_{кр}=1,3$
 Сезонно-географический показатель = 1,1

Количество баллов $K_{нв} \cdot K_{в} \cdot K_{пк} \cdot K_{кр} \cdot C_{г} = 1,3 \cdot 1,5 \cdot 2,5 \cdot 1,3 \cdot 1,1 = 6,97$

Категория трудности по МКВМ - V

Общее время прохождения препятствия 7ч.30 мин.

Описание ГПП: Точкой отсчета подъема на перевал можно считать речку (см. на карте, название неизвестно), впадающую в р. Зоркамар. Переходим утром, вброд. К речке подошли вечером, переходить не решились, воды показалось многовато. Выше по течению уходили на разведку метров на 300, удобных мест для переправы нет. Тропа от речки выходит на гребень увала и по гребню довольно резко набирает высоту, уклон до 15-20%. Далее, практически под скальными выходами,



тропа забирает влево и траверсирует склон основного хребта, по увалам, постоянно набирая высоту. На перевал Зоркамар следует короткий подъем в лоб. Тропа хорошо читаема. Параллельно по склону следуют еще тропы, набитые скотом, но они менее выражены. Велосипед с грузом трудно тащить при наборе высоты по гребню, в остальном достаточно спокойно катим рядом с собой. Педали нужно снять. Кое-где можно ехать, но опасно – в случае ошибки или падения падать далеко. Седловина перевала широкая, поросшая травой. Поставили небольшой тур с запиской, но вряд ли он сохранится – скорее всего, будет разрушен чабанами. Спуск с перевала очень крутой, по взлобку, тропа засыпана камнями, уходит вниз короткими витками серпантина. Первая более-менее удобная площадка для остановки или ночевки через 2,1 км. За это время сброс высоты 400 м. Есть ручей.

Брать перевал лучше с раннего утра, переночевав у речки в начале подъема. В процессе подъема пересекаются 3-4 ручья, так что вода есть. Удобных мест для ночевки нет, везде уклон. Есть пара стоянок чабанов ниже основной тропы, но наличие собак не позволит ночевать спокойно.

IV. Препятствие (ГПП4) «Перевал Ингорак (Лаик)»

1. Район: Памиро-Алай, Каратегинский хребет

Границы препятствия: река Обигарм – пер. Ингорак

Дата преодоления препятствия – 12.10.2010 г.

2. Характеристика трудности

Общая протяженность подъема – 6,7 км, грунтовка, тропа

Абсолютная высота:

Начало подъема (кишлак Шайгон), 1860 м

Седловина перевала 2555, набор высоты 695 м.

Уклон средний $(2555-1703)/14000=10,37\%$

Коэффициент набора высоты $K_{нв}=1,25$

Коэффициент абсолютной высоты $K_v=1,4$

Коэффициент дорожного покрытия $K_{пк} = 2,0$

Коэффициент крутизны $K_{кр}=1,3$

Сезонно-географический показатель = 1,1

Количество баллов $K_{нв} \cdot K_v \cdot K_{пк} \cdot K_{кр} \cdot C_{г}=1,3 \cdot 1,4 \cdot 2,0 \cdot 1,1 \cdot 1,1=5,0$

Категория трудности по МКВМ - IV

Общее время прохождения препятствия ок.4 часов.

Описание ГПП4: Точкой отсчета подъема на перевал можно считать кишлак Шайргон, где грунтовка пересекает речку Джавони. После Шайргона через 2 км заканчиваются последние дома, после них грунтовка продолжается с километр, потом переходит в тропу и так до перевала. Набор высоты постоянен, за два километра перед перевалом уклон увеличивается и передвижение возможно только

пешком, имеются промоины. Именно из-за этого участка я счел возможным поставить высокий коэффициент дорожного покрытия. Навигация проста, теряться негде, перевал просматривается издалека. Некоторую сумятицу вносят названия. Местные жители называют



перевал Лаик, сравнив данные на карте и по JPS мы пришли к выводу, что это перевал Ингорак. Спуск с перевала к реке Сорво проблемный, тропа очень каменистая, большой уклон, ехать невозможно, практически нет ровного места для ночевки.

V. РПП1 «Спуск с пер. Ингорак»

Согласно Регламенту, можно спуск с перевала рассчитывать как РПП.

1. Район: Памиро-Алай, Каратегинский хребет

Границы РПП: перевал Ингорак (2555) – конец спуска, река Сорво (1500, ориентир.).

Сброс высоты 1055 м.

Общая протяженность препятствия – около 9 км

$$КТ = К_{пк} * К_{пр} * К_{пер} * К_{в} * СГ$$

$K_{пк}$ – коэфф. дорожного покрытия = 2,5

$K_{пр}$ – коэфф. протяженности препятствия = 1,09

$K_{пер}$ – коэфф. пересеченности местности = 1,4

$K_{в}$ – коэфф. высоты = 1,3 (усредненный)

$СГ$ – сезонно-географический показатель = 1,0

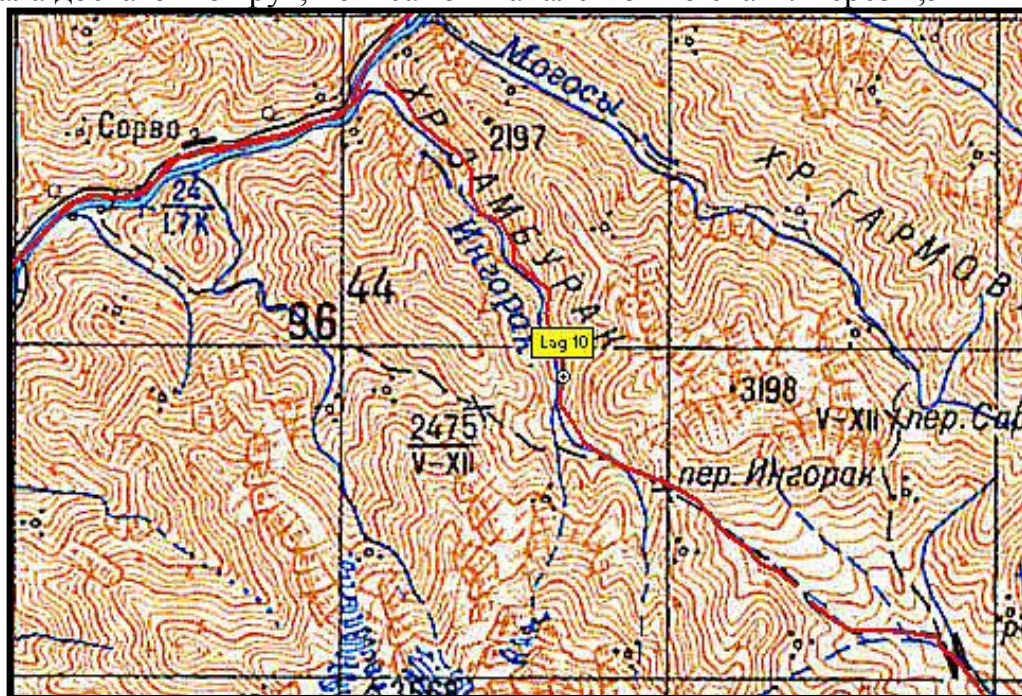
$$\text{Итого } 2,5 * 1,09 * 1,4 * 1,3 * 1,0 = 4,96$$

КТ по ЕСКВМ – IV

2. Описание РПП1:

Спуск с перевала достаточно крут, но в самом начале можно ехать. Через 1,5 км

стойбище чабанов (мы их не застали), далее тропа спускается вниз в узкое ущелье. Спуск крутой, по камням, иногда прижимы. Педали необходимо снять. Мест для ночевки практически нет, нам пришлось



вставать там, где нас застала темнота, кое-как разместившись между камнями. Вновь ехать можно примерно метров за 500 до р. Сорво, где располагаются сады (нежил).

V. Препятствие «Перевал Хучу-Худжюр» ГПП5)

1. Район: Памиро-Алай, Гиссарский хребет

Границы препятствия: река Сардай-Миена – река Ягноб

Дата прохождения препятствия – 16.08.2010 г.

2. Характеристика трудности

Общая протяженность подъема – 12 км, остатки старой дороги, почти тропа

Абсолютная высота: начало подъема (кишлак Руфигар), уход от р.Сардай-Миена, 2100 м, седловина перевала 3403, набор высоты 1303 м.

Уклон средний $(3403-2100)/12000=10,8\%$

Коэффициент набора высоты $K_{нв}=1,6$

Коэффициент абсолютной высоты $K_{в}=1,5$

Коэффициент дорожного покрытия $K_{пк} = 2,0$

Коэффициент крутизны $K_{кр}=1,3$

Сезонно-географический показатель = 1,1

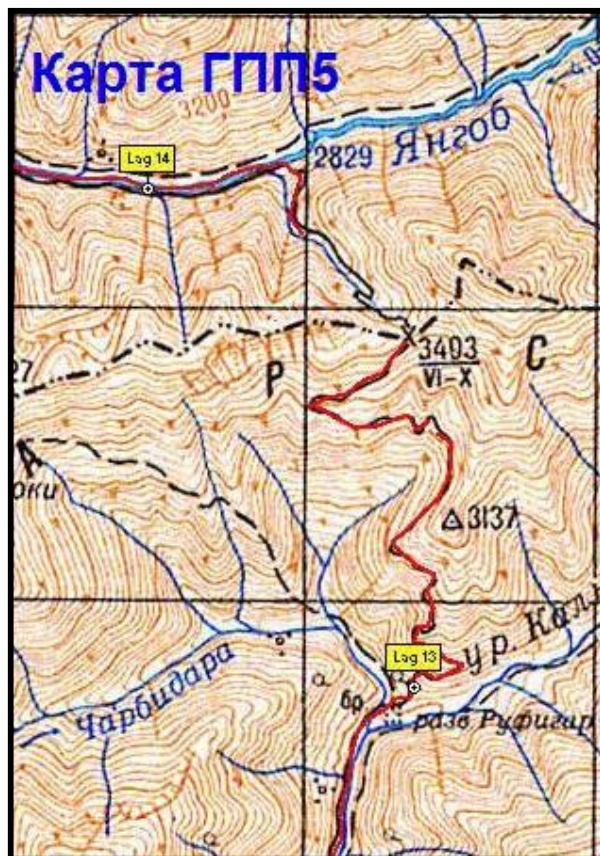
Количество баллов $K_{нв}*K_{в}*K_{пк}*K_{кр}*C_{г}=1,6*1,5*2,0*1,3*1,1=6,86$

Категория трудности по МКВМ - V

Общее время прохождения препятствия 9-10 ч.

2. Описание ГПП5:

Точкой отсчета подъема на перевал можно считать кишлак Руфигар, при слиянии рек Сардай-Миена и Чарбидара. Тропа от кишлака круто, серпантином, поднимается на бугор, соединяясь с остатками дороги. В этом месте внизу, в расщелине, есть ручей. Далее подъем на перевал идет по этой дороге. Иногда, на ровных участках, можно ехать, но в общем и целом уклон и состояние дороги делают езду весьма проблематичной, проще пешком. Вода на подъеме встречается, причем имеется пара хороших мест для стоянки, как раз там, где ручьи пересекают остатки дороги. На середине подъема есть даже небольшой, не выше пояса, слив, который очень удобно использовать как небольшой душ. Сам перевал наступает неожиданно, седловина довольно широкая, пасутся ишаки. Спуск в основном в седле, но нужно быть очень внимательным. Дорога заросла травой и не всегда видны камни. На спуске нет боковых ручьев, речка, вдоль которой идет дорога, довольно далеко внизу, поэтому лучше не планировать ночевку до конца спуска.



VII. РПП2 Спуск с пер. Хучу-Худжюр

Согласно Регламенту, можно спуск с перевала рассчитывать как РПП.

1. Район: Памиро-Алай, Гиссарский хребет

Границы РПП: перевал Хучу-Худжюр (3394) – конец спуска, пересечение бокового притока р.Ягноб (2720). Сброс высоты 674 м.

Протяженность спуска -5,1 км.

$$КТ = К_{пк} * К_{пр} * К_{пер} * К_{в} * СГ$$

$K_{пк}$ – коэфф.дорожного покрытия = 2,4

$K_{пр}$ – коэфф.протяженности препятствия = 1,05

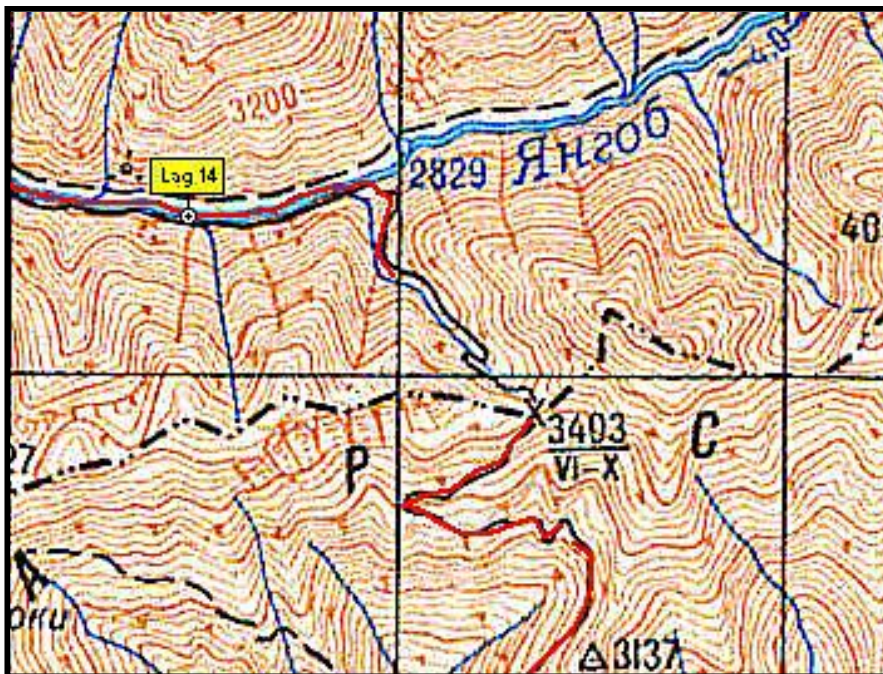
$K_{пер}$ – коэфф.пересеченности местности = 1,4

$K_{в}$ – коэфф.высоты = 1,5

$СГ$ – сезонно-географический показатель = 1,1

Итого $2,4 * 1,05 * 1,4 * 1,5 * 1,1 = 5,82$

К.т. по ЕСКВМ – V



VI. Препятствие «Перевал Неожданный» (ГПП6)

1. Район: Памиро-Алай, Гиссарский хребет

Границы препятствия: река Ягноб – база геологов (бывш.) Препятствие расположено на северном склоне Гиссарского хребта

Дата прохождения – 17.08.2010 г.

2. Характеристика трудности

Общая протяженность подъема – 7 км, слабовыраженные остатки дороги, тропа

Абсолютная высота: начало подъема 2700, перевал 3170, набор высоты 470 м.

Уклон средний $(3170-2700)/7000=6,7\%$

Коэффициент набора высоты $K_{нв}=1,13$

Коэффициент абсолютной высоты $K_v=1,5$

Коэффициент дорожного покрытия $K_{пк} = 2,5$

Коэффициент крутизны $K_{кр}=1,1$

Сезонно-географический показатель = 1,1

Количество баллов $K_{нв} \cdot K_v \cdot K_{пк} \cdot K_{кр} \cdot C_{г}=1,13 \cdot 1,5 \cdot 2,5 \cdot 1,1 \cdot 1,1=5,13$

Категория трудности по МКВМ - IV

Общее время прохождения препятствия 6-7 часов.

2. Описание ГПП6: Точка отсчета подъема на перевал – уход бывшей

геологической дороги вверх от реки Ягноб, который обусловлен обходом поверху глубокого ущелья и, далее, выходом на площадку бывшей геологической базы (на карте обозначена как перевал Майдан). На велосипеде есть возможность ехать только после перегиба, приближаясь к площадке базы, уже вниз. Дорога фактически



превратилась в тропу, иногда густо заросшую травой. По пути, почти наверху, преодолевается снежник над речкой – левым притоком Ягноба. Страховки не требуется, но нужно передвигаться осторожно, чтоб не подскользнуться. Вода встречается, особых проблем нет.

VII. Препятствие «Перевал Комсомольский» (ГПП7)

1. Район: Фанские горы

Границы препятствия: река Искандердарья – Озеро Искандеркуль

2. Характеристика трудности

Общая протяженность подъема – 6,8 км, автодорога, асфальт, разрушенный на серпантине

Абсолютная высота: начало подъема (мост через Искандердарью), 1960, перевал 2390, набор высоты 430 м.

Уклон средний $(2390-1960)/6800=6,3\%$

Коэффициент набора высоты $K_{нв}=1,1$

Коэффициент абсолютной высоты $K_{в}=1,3$

Коэффициент дорожного покрытия $K_{пк}=1,0$

Коэффициент крутизны $K_{кр}=1,1$

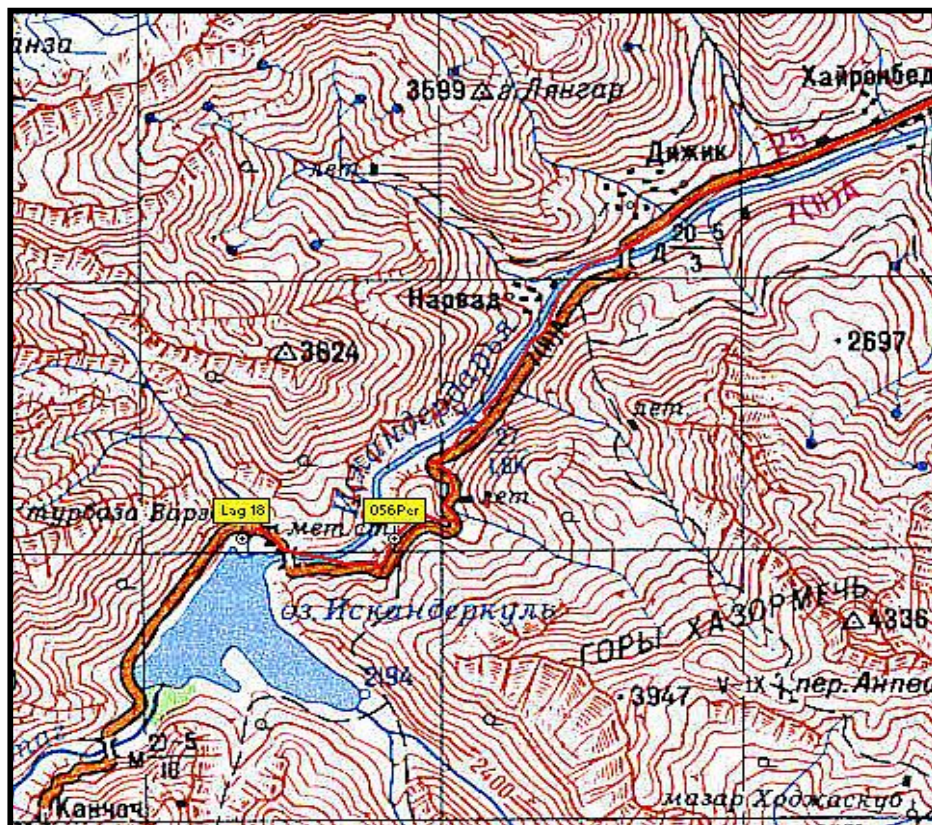
Сезонно-географический показатель = 1,1

Количество баллов $K_{нв} \cdot K_{в} \cdot K_{пк} \cdot K_{кр} \cdot C_{г}=1,1 \cdot 1,3 \cdot 1,0 \cdot 1,1 \cdot 1,1=1,73$

Категория трудности по МКВМ -II

Общее время прохождения препятствия примерно 2 ч.

Точкой отсчета подъема на перевал можно считать мост через Искандердарью, где дорога переходит на правый (орогр.) берег и начинает подъем, уходя от реки. В общем, перевал проходится в седле. Через 5 км от начала подъема с левой стороны дорогу пересекает ручей. С перевала открывается вид на зелено-голубую воду Искандеркуля.



Расчет Локальных Препятствий в походе.

1. ЛП1 – переправа через боковой приток реки Зоркамар (перед началом подъема). Классифицирую как 1а (простая), ширина 6-8 метров, глубина 0,6 м, страховка не требуется (фото 7). Определяю ЭП в 5 км.
2. ЛП2 – спуск с пер.Зоркамар. Расстояние – 2,1 км. Скотопрогонная тропа, сильный уклон, мелкие витки серпантина. Камни, скальные выходы, мелкая щебенка, промоины. ЭП определяю как 10 км (0,5 км за 200 м спуска).
3. ЛП3 – переправа через речку Тагоб, левый приток реки Ягноб, на спуске после бывшей геологической базы (по КШ карте – перевал Майдан). Классифицирую как 1а (простая), ширина 6-8 метров, глубина 0,6 м, страховка не требуется. Определяю ЭП в 5 км.

Итого общий ЭП 20 км

Примечание. Конечно же, количество ЛП на маршруте может быть увеличено до значительно бОльшей величины, просто потому, что они (ЛП) встречаются каждый день и не по разу.

В этом отчете не отмечены многочисленные скальные прижимы длиной в 30-50 метров, осыпи, пересекающие тропы на протяжении десятков метров, некоторые участки подъемов по тропам, которые приходилось преодолевать буквально «на карачках», проба переправы по тросу через реку Гариб и многие другие мелкие препятствия, которые являются частью любого велопохода.

Расчет сложности маршрута

L (протяженность) = 609 км

T (продолжительность) = 18 ходовых дней

I (интенсивность)

ЛП – локальные препятствия

ПП- протяженные препятствия

A – автономность

$$КС = П * I * A$$

П – сумма баллов по ГПП:

1. ГПП1 пос. Варв – р. Наухаками, II к.т. (1,89)
2. ГПП2 р.Наухаками – начало подъема на пер.Зоркамар, III к.т. (3,31)
3. ГПП3 Пер Зоркамар, V к.т. (6,97)
4. ГПП4 пер.Ингорак, IV к.т. (5,0)
5. РПП1 спуск с пер.Ингорак, IV к.т. (4,96)
6. РПП2 спуск с пер. Хучу-Худжюр, V к.т. (5,82)
5. ГПП5 пер. Хучу-Худжюр, V к.т. (6,86)
6. ГПП6 пер.Неожиданный IV к.т. (5,13)
7. ГПП7 пер.Комсомольский II к.т. (1,73)

Общее количество баллов, идущих в зачет (согласно табл.2 Регламента):

За ПП II к.т.: $1,89 + 1,73 = 3,62$

За ПП III к.т.: 3,31

За ПП IV к.т.: $5,0 + 4,96 + 5,13 = 15,09$ (в зачет берем 15 баллов)

За ПП V к.т.: $6,97 + 5,82 + 6,86 = 19,65$

Итого: 41,58

I – интенсивность

$$I = (609 + 20) * 1,2 * 16 / 18 * 700 = 0,96$$

A – автономность

Путем интерполяции определяю коэфф. A как 1,15 (18-2=16 дней, 10 населенных пунктов).

$$КС = П * I * A = 41,67 * 0,96 * 1,15 = 45,9 \text{ баллов, что по ЕСКВМ соответствует V к.с.}$$

Описание прохождения маршрута по дням

Группа вылетела из Екатеринбурга Уральскими Авиалиниями 1 августа, в ночь на 2-е. Рейс немного запоздал, но в пределах терпимого. Велосипеды шли как негабарит и мы, сняв с них все, что можно (седла, педали, я – передний багажник, подрамные сумки...) заплатили за них сверх стоимости билетов около 10400 руб.

Утром, в а/п Душанбе, на глазах у местной публики, собрав велосипеды, двинулись в центр города, к компании Авиатранс, где связались с Дмитрием Мельниченко (через него же оформляли документы в 2008 году, в велопоходе на Горный Бадахшан), оставили документы для регистрации и приехали в гостиницу Вахш. Проблем с заселением не было, администраторша, искренне сочувствуя, поселила нас в номера, где было меньше проблем с водой и далее у нас начался день отдыха перед походом. Гостиницу Вахш мы выбрали потому, что она ближе к центру города и к компании Авиатранс. В позапрошлом году была Фортанг, подальше от центра и чуть подешевле. В Вахше цены нас вполне устроили. Вечером мы встретились с Дмитрием, он нам передал уже готовые регистрационные карточки, паспорта... и мы были свободны!

День 1. 3 авг. Душанбе – Орджоникидзебад – Ромит – река Сорво.

Выехали из гостиницы Вахш в 8 утра (фото 1). Температура 25 град. Короткий кусок нового асфальта сменился неремонтированным покрытием. После развилки на Ромит закончился весь общепит и вплоть до конца похода сложно было найти хоть какую-нибудь ошхану. Доехали до поста Ромитского заповедника, где заплатили 50 сомов за всех, за один одни сутки пребывания на территории заповедника, перешли мост через Сардай-Миену и поехали вверх по реке Сорво (фото 2). На ночь остановились в саду на берегу реки, проехав с десятков километров после поста. Спросили разрешения у местных. Сады и покосы ограждены каменными стенками с колючками, чтоб не заходил скот. Поэтому проникнуть туда с велосипедами непросто. С дровами негусто, местные жители прибирают все для своих нужд, но веточек на костерок набрать все же можно.

Сергей болеет. Рвота, дрищ (далее по тексту – РД). У Игоря после поворота на Ромит сломалась стойка багажника. Группа встала, мы с ним объехали несколько ближайших авторемонтов по дороге, нигде нет дрели. В конце концов он нашел дрель в частном доме, просверлил нужную дырку и переставил крепеж. В процессе поисков запаслись куском проволоки. За день два прокола.

За день 70,3 км, из них 62 – асфальт. Ходовое время 4 ч. 55 мин. Суммарный набор высоты 671 м. Высота ночевки 1275 м.

День 2-й. 4 авг. Река Сорво – кишлак Варв – мост через р.Каниз

Подъем в 6 утра, выезд в 8.40. Едем вверх по реке Сорво. Есть места для ночевки, вчера не доехали. Местами растет грецкий орех, алыча. Пасмурно, чуть накрапывает дождь. Встречаются мосты через Сорво. К концу дня доехали до Каниз (нежил), на пасеке купили мед (2 кг – 50 сомони). Встали за мостом, в месте слияния рек Каниз и Наухаками. Наблюдали переход овечьего стада через боковой приток. Самый популярный человек в группе – Олег. Чабаны стреляют у него сигареты. Российские! Качество грунтовки с подъемом заметно ухудшается. После последнего кишлака Варв (фото 3) дорога еще хуже, иногда на подъемы приходится идти пешком. Камни, щебенка. Но в общем, вполне терпимо.

Участок дороги от кишлака Варв до моста у Каниз (нежил.) вообще можно просчитать как ГПП, учитывая а) отсутствие населенки, б) постоянный набор высоты, в) трудный характер дороги, г) четко очерченные начало и конец этого участка дороги. (Расчет сделан, см. выше).

В самом конце дня у меня – порез камеры о край отверстия в ободе. Причина – при многочисленных бродах размокла и сдвинулась благодаря многочисленным боковым нагрузкам (камни) ободная лента (тканевая). В дальнейшем это обстоятельство обеспечило немало хлопот. Очень хорошо себя зарекомендовал походный таганок – подставка для котлов (фото 4).

За день 39 км, ходовое время 4 ч.54 мин. Суммарный набор высоты 841 м. Температура 15 град. Высота ночевки 1854 м.

День 3-й. 5 авг. Мост через р.Каниз – подъем вверх по р.Каниз – р.Зоркамар – подъем по ней – речка (левый приток), начало подъема на пер.Зоркамар.

Подъем в 6 утра, выход в 8.30. Сразу от места ночевки, от речки Наухаками резкий набор высоты по грунтовой дороге. Ехать не хватает сил, идем пешком (фото 5). Дорога поднимается на прижим к реке Каниз, фактически небольшой местного значения перевал. Километра через полтора до меня наконец дошли слова Олега, что мы идем не на тот перевал. Обсудили ситуацию. Она такова: вчера, при разговоре с местными, на пасеке, с их слов я понял так, что тропа на перевал Наухаками огибает с левой стороны прижим и далее уходит на перевал, беря вправо. На самом деле мы пошли дальше по реке Каниз и далее у нас выход остается только на перевал Зоркамар. Негромкое замечание Олега о том, что наша тропа должна идти прямо вдоль речки Наухаками, бокового притока Каниза, до меня дошло слишком поздно. Решили изменить нитку маршрута. Причины: на Зоркамар ведет все-таки какая-никакая, а дорога, на Наухаками – малопривлекательная, с резким подъемом незаметная каменистая тропа. Кроме того, за час-полтора мы уже набрали высоты столько, что жалко было ее сбрасывать назад, возвращаясь к месту стоянки. Так что двинулись дальше. Через 3,5 км после места ночевки вышли на перегиб. Высота 2360 м (JPS). Еще через 3,5 км дорога спускается к реке, на той стороне дом, через реку мост. У хозяина узнали, что далее на той стороне реки дороги нет, упирается в

прижим, а нам надо продолжать движение по левой стороне реки, по тропе. Что мы и сделали. На 12-м км выходим к устью реки Зоркамар. Высота 2360 (JPS). Обед (последние деревья, сушняк для костра).

Вчерашняя непогода канула в лету. На солнце 34-35 градусов, облаков нет. Пообедали в тени, переждали жару и двинулись дальше. Тропа вдоль реки вполне натоптана, по ходу движения прошли каменистый прижим (фото 6), пощекотавший нервы. Идем по пастбищам, но скот выше в горах. Прошли пару ручьев. В конце дня остановились у довольно сильного левого притока реки Зоркамар, после которого тропа уходит вверх на склоны хребта. С места стоянки тропа просматривается слабо, но сделав разведку вдоль ручья вверх метров на 300-400, удалось разглядеть ее довольно четко и сориентироваться на утро. Вечером ручей переходить не решились, довольно сильное течение. Вечерний костер сделали на сухих высохших дудках высотой в рост человека, во множестве торчавших поблизости.

Сергей почти здоров. Настала очередь Игоря. Картина классическая – РД.

За день 15 км, ходовое время 3 ч. 16 мин. Время и расстояние не совсем верное, так как на некоторых участках, где скорость движения была меньше 1-2 км/час, в/комп не отражал данные. Суммарный набор высоты 590 м. Высота стоянки 2447 м (в/комп).

День 4-й. 6 авг. Подъем на перевал Зоркамар – спуск с перевала.

Подъем в 5 утра. Выход, несмотря на ранний подъем – в 8.40, припозднились. Сразу переправа через боковой приток, около которого остановились вчера. У Сергея сильным течением стащило тапочек с ноги, остальные нормально.

Сразу резкий подъем на отрог хребта и далее по гребню (фото 7).

Велосумки тащим на плечах, так кажется удобнее, педали сняты. Тропа поднимается к скальным выходам и далее идет влево траверсом вдоль хребта с постоянным небольшим набором высоты. Местами можно даже прокатиться, но осторожность берет верх – падать вниз далековато (фото 8). По существу, это основной транспортный путь, от которого спускаются вниз к редким палаткам чабанов тропки местного значения. Пересекаем пару ручьев, у которых позволяем себе отдых. В 3 ч. 30 мин. – перевал. Высота 3275, расстояние по в/комп от стоянки – 9 км.

Перевал Зоркамар (3275, фото 9) представляет из себя ровную травянистую седловину. Проконтролировать нас появились две собаки, спокойно пронаблюдавшие нас все время, пока мы там были. На перевале мы дали волю радости, соорудили небольшой тур, положили записку. Поскольку время близилось к вечеру, долго не задержались. Вниз крутым сбросом ведет тропа, спускающаяся зигзагами по крутому взлобку (фото 10). Через 2,1 км встали на первом подходящем для ночевки месте, у ручья с сохранившимся снежником. При спуске ноги уже не держали, приходилось четко контролировать себя и давать несколько секунд отдыха, чтоб продолжить движение. Вообще, этот участок можно квалифицировать как ЛП. Дров нет, но кое-где по склону стоят все те же сухие дудки, на которых и приготовили вечерний ужин.

За день 11 км. Высота ночевки 2450 м (JPS).

День 5-й. 7 авг. Место ночевки после перевала – р.Вахш – Комсомолабад

Выход в 8.40, температура 16 град. Завтрака не было (бензин для горелки ранее решено было купить в районе Комсомолабада, когда спустимся). На остатках сухих будыльев сварили 5 кружек кипятка для кофе, тем и обошлись.

В 11.15 – конец тропы, кишлак и начало дороги. В последней части тропы пытались ехать, но спуск постоянно прерывается промоинами, камнями и прочими удовольствиями. Населенка очень длинная, фактически постоянно дома. В лавке купили арбуз и скушали его на радость местной детворы, которая рядом присела на другой стороне дороги и не упускала ни одного нашего движения (фото 12). Хозяин подарил нам лепешку, денег брать отказался. Съели арбуз, собрались ехать и обнаружили перелом обеих горизонтальных трубок на багажнике Олега. Отремонтировали багажник двумя стойками от походного таганка, притянув их веревкой к трубкам.

В 15.10 – выход на асфальтированную дорогу на Комсомолабад. Жара – 38 в тени. У меня опять порвалась камера. Замена.

Доехали до Комсомолабада. Перед поселком – развилка. Вниз и вправо ведет новая дорога, фактически она понизу огибает Комсомолабад. Мы двинулись влево, в «старый город», как называют местные. В центре есть рынок, несколько лавок, в одной из которых (единственной, где был хоть какой-то алкоголь) чуть не из-под полы нам продали пиво, две или три ошханы. Мы остановились в наиболее помпезной, оставшейся со времен СССР, на территории которой растет 1000-летняя чинара (фото 13), в тени которой и пообедали, разговаривая с Хайбаром, хозяином заведения. Наведя справки, по совету Хайбара, глядя на наступающий вечер, доехали до придорожной ошханы на 4-м км после Комсомолабада и встали на ночь выше ее, рядом с большой чинарой, где чуть-чуть журчит родничок, питающий водой ошхану.

Игорь на поправке. Настала очередь Коли.

За день 43 км, ходовое время 4 ч. 43 мин. Высота ночевки 1160 м.

День 6-й. 8 авг. Комсомолабад – Гарм – Новабад – река Сарбог.

Выход в 8.40. Температура 28 градусов. Коля исчезает в кустах. Сергей контролирует. Минуем мост через Сурхоб в месте слияния с Обихингоу. Места, знакомые с 2008 года. Поворот налево, на Джиргаталь, нам туда. На развилке прошли проверку документов. Трасса – великолепный асфальт, только что построенный китайцами. На 30-м км от старта – ошхана, столь редкая в этих местах. Шорпо и жареная рыба. Пива нет. Переждали жару под журчание родника рядышком с

ошханой (фото 14). Постоянно останавливаются машины набрать водички. Высота 1397 (в/комп).

На 44-м км – мост через Сурхоб, не доезжая до Гарма. Пересекаем реку, уходим налево на Новабад. Дорога сразу становится привычной – битые остатки асфальта. Остановились километров через 5 после моста, у магазинчика. Сергей проявил инициативу – смотался с Игорем назад на пару километров, где находится большой магазин и нашел-таки водки. Сегодня день рождения А.И.Григорьева, помянем.

На 61-м км – поворот направо, вдоль реки Сарбог. Новабад остался на той стороне реки. Далеко ехать не стали, проехали пару километров, впереди проглядывал кишлак, а уже наступал вечер. Встали на берегу реки, под дорогой, у небольшого бокового ручейка.

За день – 62,7 км, ходовое время 4 ч. 17 мин. Общий набор высоты 673 м. Высота ночевки 1280 м.

День 7-й. 9 авг. Река Сорбог – слияние рек Гариб и Дубурсо.

Выход в 8 ч. 10 мин. 14,4 км – направо уходит ущелье Комароб. Нам прямо. 15,7 км – мост на другую (правую) сторону реки. Проезжаем небольшой кишлак, потом пасеку и дорога превращается в «труднопроезжаемую грунтовку». Густые заросли, ежевика, кусты конопли, парочка больших медвежьих кучек. В середине дня, преодолев небольшой прижим (дорога завалена осыпавшейся каменной мелочью (фото 15), достигли логического конца – места слияния рек Гариб и Дубурсо (фото 16), откуда река обретает название Сорбог. 24,9 км – все, финиш.

По другой стороне Сорбога и далее по Дубурсо на обоих берегах просматривается тропа, временами исчезающая в зарослях и на осыпях, по Гарибу тропы нет. Через Гариб остался трос с болтающимися деревяшками (фото 17)– остатки подвесного моста. Второго троса нет. Через Дубурсо тоже просматриваются остатки такого же моста, деревянных перекладин там осталось побольше – с треть.

Из плечевых лямок велосумок сооружаем страховочную систему, ползаем несколько раз по тросу, освобождая его от остатков перекладин. Вода бурно обмывает филейную часть тросолазов (фото 18). Становится ясно, что захваченные с собой надувные понтоны слишком ненадежны для такой переправы. Возвращаемся на стрелку – ставить лагерь и думать, в зарослях развесистой конопли (фото 19). Вечером, за ужином, обсуждаем ситуацию.

За день 25,3 км. Суммарный набор высоты 452 м.

День 8-й. 10 авг. Стрелка рек Гариб и Дубурсо – Новабад – старая дорога Новабад-Комсомолабад.

Утром просыпаюсь с принятым решением. Оно таково –вверх по реке Дубурсо и далее на перевал Ходжаймусо не пойдем. Причины: да, мы сможем перебраться через Гариб. Далее у нас 26-27 км до перевала. Состояние тропы неизвестно. Вернее,

известно с большой степенью вероятности – прижимы, осыпи, неизвестные переправы. Люди, судя по наличию тропы на обоих берегах Дубурсо, ходят, но редко. Судя по состоянию остатков перекидных мостов, скот на верхние пастбища уже не гоняют. Из имеющихся трех алюминиевых карабинов за переправу в одну сторону мы сотрем их об стальной трос наполовину, а то и больше. Если мы не сможем пройти через перевал Ходжаймусо и придется возвращаться, возникает проблема обратной переправы со страховкой на истертых карабинах. Кроме того, исходя из опыта перемещения на перевал Зоркамар, скорость передвижения по тропе можно закладывать не более 8-10 км в день. В случае непрохода и возвращения у нас не остается времени на что-нибудь дальнейшее.

Команда выслушала мои соображения с разной реакцией, но безоговорочно подчинилась решению руководителя.

Поскольку план похода менялся, были рассмотрены разные варианты дальнейшего движения. Вариант на Бадахшан исключался по причине отсутствия пограндопусков. Возвращение в Душанбе и уход в Фаны через долину Варзоба не подходит из-за большого количества асфальтовых дорог, которые никто из нас не любит. Наиболее логичным показался вариант с возвращением через Комсомолабад до Обигарма, далее вверх, по реке Джавони, снова через Каратегинский хребет с выходом на Ромит, подъем по реке Сардай-Миена, пересечение Гиссарского хребта, спуск по долине Ягноба и выход в Фаны.

Возвращаемся в Новабад. Для разнообразия едем по правому берегу реки Сорбог. В Новабад прибываем в самое пекло. Разузнав обстановку, располагаемся на еду и пережидание жары в запущенном парке за бывшим кинотеатром. Поход на рынок дал небогатый улов – пару бутылок минералки, арбуз, дыню, лук, лепешки. Ошханы нет. Магазин скорее всего есть, но искать его по такой жаре... Питаемся своими запасами в тени пирамидальных тополей, под присмотром парочки пасущихся ишаков.

Примерно в пол-четвертого, обычное время, когда начинает спадать зной, выезжаем дальше. Немного поплутав по Новобад, выезжаем на нужный выезд и едем по старой дороге на Комсомолабад. Дорога, ранее бывшая основной, сейчас используется для сообщения между местными кишлаками. После Новобада идет хороший набор высоты, потом – вдоль вдоль Вахша, повторяя изгибы берега. Живописно, красиво, пасторально, машин почти нет. (Фото 20-21) На ночь остановились в большом грушевом саду, тут же опробовав разные сорта.

За день 43 км, ходовое время 4:27. Суммарный набор высоты 513 м. Высота ночевки 1250 м.

День 9-й. 11 авг. Ночевка – Новабад – Комсомолабад - Обигарм (автомашиной) – река Джавони.

Выход в 8.00. Минуем небольшой кишлак, речку (1295) и сразу идет подъем на местного значения перевал. На 6-м км после старта (1501 м), на седловине - чудное виденье: озеро! Берега заросли камышом, но в одном месте подход расчищен. (Стой, паровоз! Не стучите, колеса!...). Едем мимо. В разгаре сенокос. Селяне везут сено, буколические коровки, кудрявые овечки.

Еще через 5 км вышли на остатки асфальта. На 21-километре вышли к знакомому мосту через Сурхоб, где проезжали третьего дня. С сожалением прощаемся с живописной старой дорогой, пыхтя по жаре, едем снова на Комсомолабад, где опять зависаем под 1000-летней чинарой, у уважаемого Хайбара. Переждав, в четвертом часу отправляемся далее. Жарко. Подъем. На перегибе подъема, у родника с невкусной водой, встречаем ГАЗелиста, который практически задаром предлагает подвезти до Обигарма. С радостью соглашаемся, ибо тянуть по загруженной пыльной дороге по жаре никакой охоты нет. Грузимся и, насколько позволяет дорога, преодолеваем 30 км до Обигарма. Пыльно, тряско. Высоко наверху китайцы проводят новую дорогу. Скоро те места, где мы сейчас едем, будут под водой – Рогунская ГЭС в процессе стройки. Останавливаемся за городом, у реки Джавони. Народ вываливается из кузова в основательно подвядшем состоянии, присыпанный дорожной пылью, вместе с потерявшими цвет велосипедами. Чистимся, моемся в придорожном арыке, приходим в себя, едем вверх по Джавони до первого подходящего места, примерно в 1,5-2 км от основного шоссе. Речка, кое-какие дрова, с дороги не видно – мечта уставшего велотуриста!

Срезало болт крепления багажника у Сергея. Замена. У меня лопнула сварка дополнительной стойки багажника («собачья нога»). Поставил проволочную направляющую-костыль, забандажировал изолентой. Забыл об этой проблеме до конца похода.

За день – 35,8. Суммарный набор высоты 685 м. Ходовое время 4:01. Высота ночевки 1451 (JPS). В середине дня на в/комп.температура 44 градуса.

День 10-й. 12 авг. Река Джавони – киш.Джавони – пер. Ингорак –ночевка на спуске.

Моя очередь. Позывы к рвоте, дрищ, о чем радостно оповещен наш врач. Выздоровевшие ранее балдеют и блещут походно-полевым юмором.

Движемся вверх. Остатки асфальта пополам с грунтовкой. На 5-м км кишлак Джавони. Набрали 250 метров.

13,1 км – речка, мостик. Высота 1860 м. Последние дома последнего кишлака?

15,1 км – точно последние дома? Высота 1970 м. Следуя указаниям местного жителя, огибаем ограду, резкий подъем, поворот налево и уходим дальше по грунтовке вдоль долины.

Дорога, доступная для машины, заканчивается через километр. Далее – найденная тропа. Никому не хочется ехать. Жарко. Потихоньку идем вверх по широкой тропе, набирая высоту вдоль ручья, истока реки Джавони. Идем медленно, отягощенные скарбом. Нас обгоняют двое местных пацанов с рыболовным приспособлением типа «морды». Уставши, делаем обед на ручейке. Пацаны на наших глазах делают запруды на ручье (язык не поворачивается назвать «речкой») и начинают пугать теоретическую рыбу вверх, выше по течению. Мы варим суп и чай.

Отдых. Рыболовы смылись выше, ничего не поймав. Собрав манатки, тяжело дыша, движемся дальше. Сверху спускаются наши знакомые, один из них несет кулан с

пятком совершенно реальных, грамм на 300-500 форелей. Где этим рыбам тут жить?! Негде. Но - «верь глазам своим».

Постепенный подъем сменяется резким подъемом, пересеченным несколькими промоинами и – перевал. Местные называют его Лаик (по карте – перевал Ингорак, фото 22). Выздоровевший Коля, ранее всех поднявшийся на перевал, щелкает наши потуги и перекошенные лица. Высота 2555 м, время 16:35, впереди спуск... нужно не мешкать. Спускаемся пешком. Тропа натоптана, но круто, в седле боязно. Спустившись к пустой стоянке чабанов, пришлось сделать разведку, так как тропа уходила и налево и прямо вниз, где далее не просматривалась. Двинулись вниз, где на гребне увала Сергей исполнил цирковой трюк – оступился и вместе с велосипедом кубарем сделал пару-тройку оборотов вниз, почти к ручью... Все обошлось парой ссадин.

Тропа скачет по камням (фото 23). Передвигаемся со снятыми педалями. Велосипед изображает из себя норовистого жеребчика. Встать негде, уклон и камни. С трудом выбираем место для палаток и уже почти в темноте встаем.

Мое состояние как ни странно, более-менее нормально, легкие признаки. Заболел Олег. Паспорт перевала Ингорак см. ниже.

За день 22,2 км. Ходовое время 4:56. Суммарный набор высоты 1086 м. Высота ночевки 2180 м.

День 11-й. 13 авг. Ночевка у р.Ингорак – спуск по р.Ингорак – выход на грунтовку - ночевка на р. Сорво

Выход в 8:30. Характер тропы прежний. Надоели эти скачки. Через 7,6 км (11:40) дошли до огороженных садов, уже почти у реки Сорво, где пришлось встать. Хорошее место, в тени, течет водичка и – Олег без сил. РД. Молча он кинул коврик, лег и уснул. Сварили еду, компот из местных яблок, перекусили. У Олега нет сил, ехать не может, дали ему поспать еще пару часов. Высота 1511 м. Выехали в 16:30. Тут же через 300 метров вышли на мост (фото 24) и оказались на дороге, где ехали на второй день похода, только сейчас едем вниз, на Ромит. Остановились на ночевку в 18:30 на берегу Сорво, Олег сразу завалился в палатку и уснул.

За день 23,5 км. Ходовое время 3:21. Высота ночевки 1240 м.

День 12. 14 авг. Река Сорво – Ромит – река Сардай-Миена

Подъем в 6:00. Выход в 8:00. Олег болеет, но хоть съел утреннюю овсянку. Немного разгрузили, забрав по килограмму груза. Через 9 км пост заповедника (1222 м), опять заплатили небольшую плату за пребывание на территории Ромитского заповедника. Сергей вместе с Игорем смотались вниз по дороге до Ромита, купили что-то по мелочи и самое главное – все запасы физраствора в местной аптеке, целых 5 бутылочек.

У Коли прокол. У меня порвалась покрышка по корду, следствие неровности при установке. Пришлось ставить запасную.

В 11:30 выехали с поста вверх по Сардай-Миене. Остановились на дневной перерыв в пол-первого, по наступлению дневного пекла. На обеде Сергей поставил Олегу капельницу (фото 25) и перегнал в организм больного три банки физраствора.

Желудок Олега не принимает ни воду, ни пищу, организм теряет воду катастрофически, поэтому и пришлось применить прямое вливание жидкости в кровь. Задаю себе вопрос – не будь профессионального медика, что бы я делал как руководитель. Скорее всего, надо было бы вставать на сутки или больше в удобном месте и дать отдых всей команде, уповая на внутренние резервы организма больного товарища.

За день 33,7 км. Ходовое время 3:42. Высота ночевки 1497 м.

День 13-й. 15 авг. Река Сардай-Миена – киш. Руфигар – начало подъема на перевал Хучу-Худжюр

Выход в 8:00. Олегу лучше. Потихоньку набираем высоту. В середине дня на симпатичной излучине реки встаем, растягиваем на велосипедах тент (фото 26), обедаем. Сергей вкачивает Олегу последние две банки физраствора. Вода в Сардай-Миене холодная, но на такой жаре удастся искупаться.

34-й км – последний перед перевалом кишлак Руфигар. Дорога закончилась. Посоветовавшись с местными, по тропе поднимаемся вверх по бугру и выходим на бывшую дорогу, проведенную геологами, по которой завтра пойдем на перевал. От нее фактически осталась широкая тропа. Встаем на ночь прямо на ней, набрав сотню метров по высоте над кишлаком. За водой нужно спускаться к ручью, но это ничего, есть вода, можно жить. Опять используем как топливо для костра сухие дудки.

За день 34,9 км. Ходовое время 4:38. Суммарный набор высоты 908 м.

День 14-й. 16 авг. Подъем на перевал Хучу-Худжюр – спуск к Ягнобу

Подъем в 5 утра. Выход в 7. Непрерывное передвижение вверх, на перевал. Короткий обед на ручье и вперед. Остатки дороги временами полностью заросли травой, временами завалены камнями, но в основном трудность создает довольно крутой уклон.

На перевал Хучу-Худжюр взойшли в 14:20 (фото 27). Довольно неожиданно – шли-шли, вдруг поворот и – седловина. Высота 3395 (JPS, 3394 – карта). На перевале мирно щиплют травку несколько ишаков.

5-километровый спуск с перевала – в седле, но очень осторожно. Едем по внешней бровке дороги, где почти нет свалившихся сверху камней. Адреналин бьет ключом – если переднее колесо съедет с тропы, катиться вниз будет долго и больно. Внизу, у Ягноба, пару витков серпантина и все, спуск окончен. Пересекаем речку, вдоль которой спускались, идем вниз, вдоль Ягноба, высота примерно 2800 м. Сзади, на востоке, откуда течет река, встают фантастические вершины, насколько я понимаю, так называемая «Ягнобская стена» (фото 28). Хочется туда, к ним, а не вниз.

Спустившись к реке, дорога исчезла, видимо, смытая водой. Идем вдоль берега, но недолго. Встаем. Весь день с 7 утра на ногах. Впереди просматривается прижим и лучше встать пораньше.

За день 19 км. Ходовое время 5:07, но скорее всего больше – были участки, где велокомпьютер не мог считать из-за малой скорости. Высота ночевки 2802 (JPS).

День 15-й. 17 авг. Река Ягноб – перевал Неожиданный – стоянка геологов (бывш). Она же – перевал Майдан (по генштабовской карте)

Утром 7 градусов. Выход в 8:30. Движемся вдоль реки, то без дороги, то по подобию тропы. В 11:17 – мостик через боковой приток, 9,5 км после ночевки. Высота 2685 м. Потихоньку начинается подъем. Уверенная тропа на месте остатков дороги (фото 29). Тропа обходит поверху большой каньон, фактически уже близко поднявшись к верхней точке Гиссарского хребта (фото 30-31). Вот и точка перегиба. Дальше вниз. Высота 3186 м. От начала подъема 8 км. Назвали этот обход поверху «перевал Неожиданный». Фрагментарно можно ехать. Через 5 км тропа приводит нас на площадку, бывшую базу геологов. Все заросло бурьяном. Пустые консервные банки, битое стекло, какие-то железки. В 100 метрах – палатка чабанов. Темнеет. Ставим палатки, один из соседей приносит бидон воды, благодарим, спрашиваем про дальнейшую дорогу. Один из пастушеских псов всю ночь наблюдает за нами из бурьяна и гавкает на каждое движение.

За день 22,3 км. Ходовое время 5 часов. Суммарный набор высоты 685 м. Высота ночевки 3000 м.

День 16-й. 18 авг. Перевал Майдан – река Тагоб – передвижение по склонам Ягноба

Выход в 8 утра. Температура 0 град. С утра Сергей сходил на разведку вниз, к Ягнобу. Вернулся верхом на осле и в компании двоих чабанов. Вроде бы видел мостик через Ягноб, но к нему не спускался. Олег выясняет обстановку, смотрит карту, JPS, и, как штурман, выносит решение – идти по старым следам дороги, это в противоположной стороне, откуда пришел Сережа. Короткий спор. Все-таки спускаемся по серпантину старой дороги, потом вдоль левого притока Ягноба – р.Тагоб и...упираемся в прижим. Переправляемся через речку, выходим на пешую тропу и вновь упорно, вдоль прижима, идем вниз, к Ягнобу. В один прекрасный момент тропа уходит влево и вверх, мы опять набираем высоту, где-то далеко-далеко внизу голубеет Ягноб, а мы все карабкаемся и карабкаемся по склонам (характер тропы – фото 32). Очередная речка, тропа раздваивается – одна идет вниз, к крохотному кишлаку, одна вверх и дальше вдоль склона. Становится понятна дислокация. Если бы мы пошли утром вниз, где побывал Сергей и перешли Ягноб по мостику, мы сейчас бы шли по относительно ровной тропе по правому берегу. Сейчас мы тоже идем по тропе, но последовательно преодолевая увал за увалом.

Движемся дальше по верхней тропе, внизу видны поля, впереди – кишлак. Можно ехать.

13,5 км – кишлак Пскон. 9 семей, поля. Внизу – мостик. Там кончается тропа по правому берегу, соединяется с нашей. Один из местных дает лепешку, с благодарностью берем.

16,6 км – мост через Ягноб. Высоченные скалы Ягнобского прорыва (фото 33). Широкая пешая тропа прорублена в мраморе. В небольшом домике – мельница с приводом от воды в проложенном арыке. Фотоаппараты щелкают один за другим. Один вид грандиознее другого. В 18 часов вышли на мост через Ягноб, после него тяжелый подъем на прижим, спуск – и вот она, дорога. Кое-где стоят машины, похоже, родственники приехали помочь с сенокосом.

Наконец подходящее место. Картофельное поле, арык от речки для поливки и еще один – для доставки воды к еще одной мельнице. Дров мало, колючки. Вверху здоровенное дерево, похожее на тую. Кора отходит длинными лентами, вкусно пахнущими хвоей. Надрали коры, хватило на костер вечером и утром.

За день 24,3 км. Ходовое время 4:38 м. Высота ночевки 2470 м.

День 17-й. 19 авг. Ночевка – кишлак Анзоб – река Искандердарья.

Выход в 8:10.

По пути с Сергеем хапаем абрикосов, растущих вдоль дороги – и на поесть, и на сварить компот. Парни шуруют далеко впереди. Вдоль дороги разворачиваются грандиозные панорамы (фото 34).

11:30. 28-й км – трасса Душанбе – Худжанд. Высота 2145 м. Мост, по которому проходит дорога. Магазин, ошхана. Кушать не стали, как-то уж очень непрезентабельно выглядят и точка общепита и сам хозяин. Обошлись магазинным арбузом, покатали вниз. Через пару километров – кишлак Анзоб. Разбитый асфальт, очень слабый трафик. Тревожно начинаем думать о возможности наёма машины до Душанбе, с таким транспортным потоком можно и не найти ничего.

...Ошхана, шикарная, прекрасная ошхана стоит на 50-м километре от ночевки, километром ниже кишлака Такфон. От Такфона идет новый кусок дороги на Душанбе, через туннель, поэтому весь транспорт не идет на Анзоб, а с Такфона,

Засели в ошхане, заказали покушать. У меня проблемы, есть не могу, РД. Просто полежал на подстилке, обоняя шикарную шорпу, о которой мечтал все предыдущие дни и которую сейчас с таким аппетитом поглощают друзья. Переждав жару, покатали вниз, с удовольствием ощущая качественный асфальт под колесами. Я еду как-то на автомате.

60-й км – поворот на Искандеркуль, вдоль реки Искандердарья.

Через 5 км встали на удобной площадке у реки. Колючки, барбарис. По холодку пришел в себя, смог есть и выпить водки. Пришли с Сергеем к выводу, что был просто тепловой удар – слишком долго ехал без одежды, нахватал солнышка с избытком.

За день 64,9 км, ходовое время 5:19.

День 18-й. 20авг. Река Искандердарья – перевал Комсомольский – озеро Искандеркуль

Выход в 8:50. Через 9,5 км (высота 1960 м) мост на правый берег и начало подъема на перевал Комсомольский, через который проходит дорога на Искандеркуль. По пути, уже недалеко от перевала, есть ручей.

В 11:36 – перевал (время мое, я последний, парни заехали раньше). Расстояние от моста до верхней точки – 6,8 км. Высота 2390 м.

С перевала виден изумрудный Искандеркуль. Быстренько, за 20 минут спустились и отправились прямо в альплагерь. Нашли начальника, выяснили цену стоянки, заказали ужин, поставили палатки на берегу, искупались в холодной водичке...

За день 20 км, ходовое время 2:45. Высота озера 2212 м.

День 19-й. 21 авг. Эвакуация.

Вчера договорились с начальником, что он для нас закажет машину. В условленное время выдвигаемся к калитке, ждем. Час прошел. Прибывают разные важные люди, которым начальник жмет руку, что-то говорит, показывает рукой. Из машин важных людей выгружаются дети, женщины, мясо, зелень, напитки... Прошел еще час. В конце концов, плюнув на договоренности, разговариваем с одним из водителей, через

него по сотовому вызываем джип, который приезжает еще через час, грузимся, и, благословясь, едем в Душанбе.

По пути проезжаем недавно пробитый 5-километровый туннель через Гиссарский хребет, куда сейчас идет весь транспорт, минуя перевал Анзоб. Спускаемся по ущелью Варзоб, наблюдая особняки и виллы «новых таджиков», а также резиденцию Президента, въезжаем в город, где водитель останавливает машину на окраине и высаживает нас, извинившись и сославшись на мздоимство местной столичной ГАИ.

...Знакомая гостинница «Вахш», тихо капающая вода из горячего краника, вода с песком из холодного, вечерний ужин в городе, восточная тьма, освещенные фонтаны парка отдыха, восточное спокойствие... С утра - восточный базар, напрочь отрицающий восточное спокойствие.

Улетали домой без проблем. Даже был приятный сюрприз – представительница Уральских Авиалиний была предупреждена о нашем улете и одной короткой фразой: «...с этих, спортсменов – не брать!» основательно сэкономила нам денег за перевес и негабарит.

Список группового снаряжения

1. Палатка 3-х местная Red Fox Explorer, палатка 2-х местная.
2. Ручка, карандаш, блокнот
3. Карты, описания маршрута, маршрутка, GPS
4. Спички, зажигалка
5. Тент групповой 3х3
6. Костровой комплект (таганок), рукавица х/б правая, половник
7. Фотоаппаратура
8. Котлы 3,4л из тонкой нержавеющей стали
9. Складная пила Fiskars
10. Ремнабор и запчасти, жидкая и густая смазка
11. Медаптечка
12. Горелка мультитопливная