

Армения – 2010

Велопоход 4-й кс по маршруту:

Ереван – Эчмиадзин – Ошакан – Агарак – г.Арагац (радиально) – Егвард – Лусакерт – Раздан – Меградзор – пер.2629м – Гамзачиман – Дилижан – Куйбышев – Алачух – пер.Красносельский (2176м) – Шоржа – Варденис – пер.Зодский (2494м) – Камышлы – горячие источники (радиально) – Дрмбон – Степанакерт – Шуша – Лачин – Забух – Горис – Ангехакот – Ехегнадзор – пер.Селимский (2410м) – Мартуни – Сарухан – пер.Спитаксар – Гехард – Гарни – Дзорахпюр – Ереван

Сроки: 4-19 сентября 2010 г. (16 ходовых дней)

Пройденное расстояние: 1033 км

Краткое описание маршрута

Маршрут интересен возможностью осмотреть наиболее интересные районы Армении и Нагорного Карабаха, по возможности избегая автомобильных дорог с большим движением.

Участок Ереван – г.Арагац характеризуется самым протяженным набором высоты на маршруте, позволяет оценить коварство горной болезни участникам, ее не познавшей и оценить уровень подготовки участников похода, если не проводились предварительные скатки.



Участок г.Арагац – Меградзор полностью асфальтовый, не создает никаких сложностей, кроме возможного встречного ветра.

Перевал Меградзор – Гамзачиман представляет собой подъем и спуск по грунтовой дороге с многочисленными витками серпантина. Почти полностью медленно, но верно преодолевается в седле.

Участок Гамзачиман – Куйбышев проходит долиной р.Агетев по течению, а потому – постоянный сброс высоты.

Участок Куйбышев – пер. Красносельский характеризуется 40-километровым набором высоты по живописному ущелью, по частично асфальтовой дороге.

От перевала Красносельский до Зода прекрасная дорога по северу оз.Севан с многочисленными местами для отдыха, местами грунтовая.

Зод – Дрмбон грунтовая горная дорога, самый красивый и запоминающийся участок на маршруте.

Дрмбон – Сарухан – характерен несколькими перевалами, асфальтовой дорогой в целом, красивыми видами (Дрмбон-Горис) и оживленной трассой (Горис-Ехегнадзор) и малоинтересным южным берегом оз.Севан

Перевал Спитаксар хоть и отражен в известных отчетах в страшных тонах, был нами взят в течении дня (со стороны Севана), возможно участниками к этому моменту была набрана достаточная физическая форма.

Состав группы:

Кондрашов Сергей, Москва (1975 г.р.), Scott Scale в давно не первоначальной комплектации, автор отчета (Domkrat@mail.ru).



Лежебока (в миру Панферов Владимир), Москва (1973 г.р), титановый байк



Воротников Александр, Воронеж (1971 г.р., брат Андрея), GT Avalanche.



Воротников Андрей, Воронеж (1971 г.р., брат Александра), GT Avalanche.



Лебедева Евгения, Санкт-Петербург (1983 г.р.), Stark, ШиманоХТ по кругу, бывает и такое. Потому что предполагается скорая замена рамы.



Первоначально поход задумывался в составе Саши, Андрея и меня. Чуть позже с нами решила ехать Женя, ну а Володя, с которым в прошлом году мы путешествовали по Гималаям и не поехавший тогда в Армению, присоединился за пару недель до вылета.

День 1 (04.09.10):

Ереван - Эчмиадзин - Ошакан

Проснувшись пораньше, начал объезжать вокзалы в поисках участников нашего мероприятия. Женьку выловил на Ленинградском вокзале, куда она прибыла из северной столицы, Сашка попался на Казанском, приехав из славного города Воронежа. Втроем сели на Москве-Каланчевской в электричку и доехали до ст.Савеловская. Оттуда с Савёловского вокзала уехали в Хлебниково, а уж оттуда – своим ходом в Шереметьево-2, где нас встретил Володя. Андрей прилетел в Ереван днем раньше прямым рейсом из Воронежа.

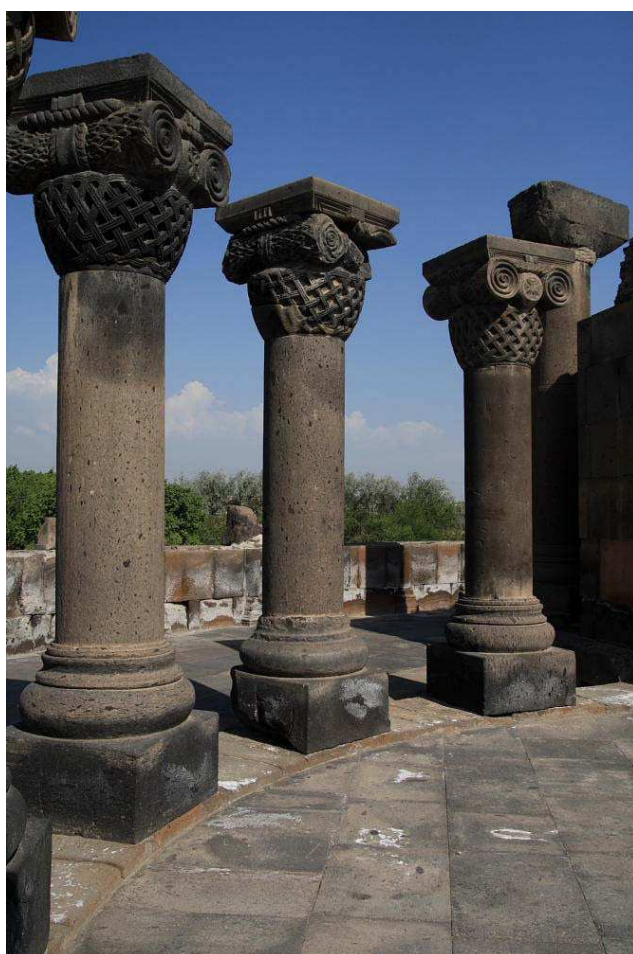
Перед полетом каждый участник разбирал свой байк по собственной методике и в разной степени. Запомнилось, что Володя бережно обернул

штаны новенькой вилки, действия Сашки изучить было невозможно, я и Женька сняли только передние колеса, вставили вилочные распорки, прокладки между колодками гидротормозов и привязали передние колеса к рамам с помощью разрезанной старой камеры.

Аэрофлот великодушно позволил пассажирам экономического класса провозить с собой по 30 кг груза, поэтому предполетной перегрузофобии не было.

В итоге все велосипеды и багаж прилетели в Ереван невредимыми. В аэропорту нас встретил Андрей, вся группа была в сборе. Было около трех часов после полудня.

Едем в сторону Эчмиадзина. Как и все путешественники, воспитанные на любви к культуре, мы по пути заехали осмотреть руины



собора Звартноц, разрушенного землетрясением вскоре после постройки. Раньше это был крупный храм необычной формы – круглый в плане и многоярусный в профиль.

В Эчмиадзине осмотрели комплекс Эчмиадзинского собора. В храме шла служба, и мы заслушались оперным пением армянских священнослужителей. Мне резало слух отсутствие тяжелой гитары.

В Эчмиадзине несколько пунктов обмена валюты (1 рубль=11 драм). Заехали в кафе, пообедали. Закупили продуктов и бензин.

По пути в Ошакан, Андрей и Володя получили по несколько проколов колес, нацепляв на обочине огромное количество колючек. После этого у нас появилась привычка класть велосипеды таким образом, чтобы колеса лежали на асфальте, ну а руль, где придется, что ему будет-то.



Начало темнеть, мы решили заночевать в Ошакане у моста через реку. При купании выяснилось наличие в воде крабов. А при постановке палатки выяснилось, что колючки протыкают не только покрышки с камерами, но и сами палатки и надувающиеся коврики.

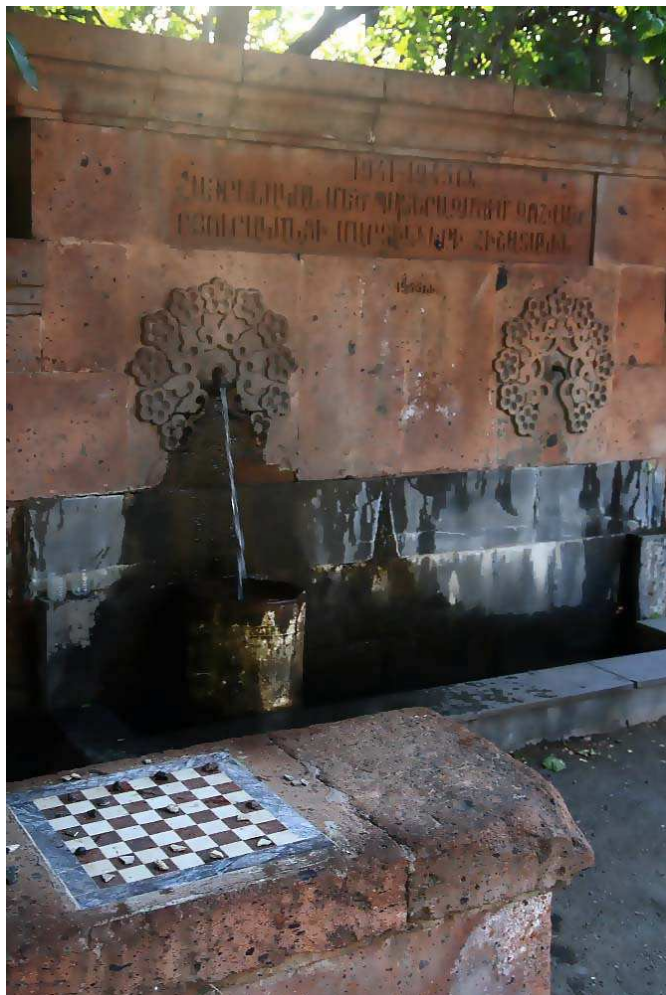


Пробег за день 27 км. Состояние дорожного покрытия: 100% асфальт.

День 2 (05.09.10):

Ошакан - Агарак – оз. Карагель

Проснулись около 6 утра и сразу принялись готовить завтрак. Было еще темно, и сборы при фонариках требовали большего количества времени, чем при солнечном свете. В дальнейшем мы перешли к практике подъема с первыми лучами, а в горах, где уже холодно, с появлением самого небесного



светила.

В Бюракане у магазина один солидный мужчина пригласил нас погостить несколько дней. Твердости нашему вежливому отказу прибавляли упоминания про График и Маршрут.

Нам предстоял 30 километровый участок дороги с набором высоты более 2000 м и отсутствием магазинов.

Сразу стал виден уровень подготовки участников. Растягиваясь по дороге, и, время от времени, собираясь вместе, мы преодолевали километр за километром этот подъем. Наиболее ободряющим свойством обладало упоминание, что все наши предшественники поднимались за один день. Двое из нас победили путь полностью в седле.

В конце подъема у озера Карагёль нас встретил ресторан с

люля-кебабом и шашлыком.

На посещении питательных заведений стоит остановиться подробнее. Слово «Ресторан» в Армении не вызывает моментального желания с волнением подсчитать имеющуюся наличность. Килограмм шашлыка стоит 6000 драм, порция люля – 600 драм. В кафешках всегда спрашивают, из какого города России мы прибыли. И не только в кафешках, вопрос следующего характера: «Вы откуда?», никогда не был удовлетворен ответом: «Из России», классическое продолжение диалога было следующим: «Ну то, что из России понятно, откуда именно?». Удалось выявить зависимость стоимости трапезы от места жительства отвечающего на этот вопрос участника. Особым уважением пользуется Санкт-Петербург. Упоминание Женей о своем великом городе приносило около 30% экономии в сравнении,

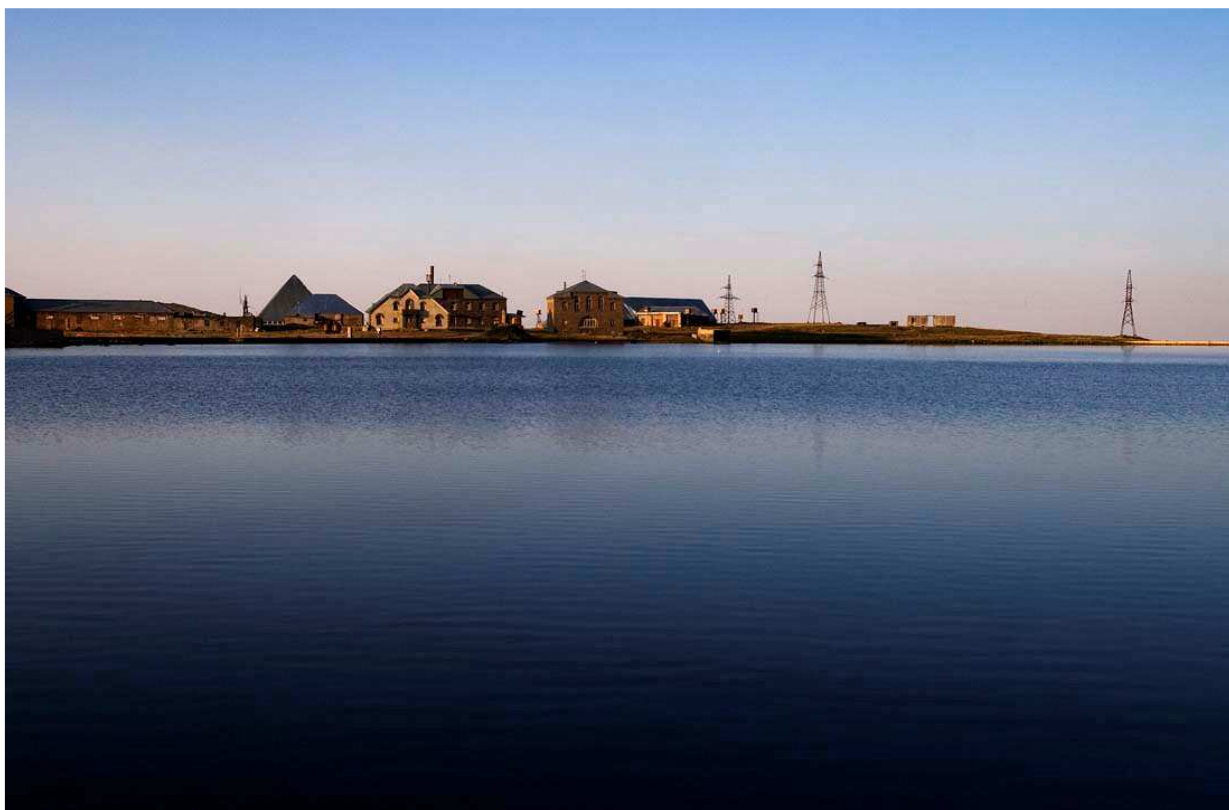


например с правдой о паспортных данных Володи и моих. И все-таки надо было где-нибудь представиться жителями скромного Вышнего Волочка, думаю, процентное соотношение экономии возросло бы и до 50%.

Если на миг встать спиной к ресторану и лицом к озеру справа будет уловима поляна на берегу. Там и остановились на ночлег. Здесь же есть родник. Купание в озере бодрит, и после - доставляет удовольствие перед погружением в спальник.

Пробег за день 37 км. Состояние дорожного покрытия: асфальт, впоследствии грейдер. Следует иметь в виду, что магазинов на подъеме нет, а вода есть только

в начале подъема.



День 3 (06.09.10):

оз.Карагель - г.Агарац - оз.Карагель - Агарац –Аштарак - Нью-Гехи - Лусакерт



Накануне Андрею и Саше удалось достигнуть договоренности о хранении наших вещей на время подъема на вершину горы с обитателем деревянного дома неподалеку. Мы дружно заучивали заклинание «Я от Самвела».

После завтрака и непродолжительных сборов, обнаружили, что сказать магические слова некому. Великий Самвел не оставил в доме ни одного из добрых духов.

Долго не думали, выход придуман не нами. Отправились в институт и оставили велосипеды там. По наводке из ресторана, некто Омлет на



возмездной основе (2000 драм) выделил под хранение небольшую комнату.

Подъем на гору не представляет особого труда, практически везде есть четкая тропа. По пути встретили странствующег

о иностранца. На вершине есть каменные укрытия от непогоды и красивый обзор окрестностей.

Прогулка заняла около 4 часов. Как известно, жизнь туриста представляет собой сплошной труд, и спускаться по асфальтовой дороге после обеда сплошное удовольствие.

На одном дыхании заскочили осмотреть крепость Амберд. На асфальте у развилки нарисован указатель к крепости. По дну одного из ущелий, окружающих это симпатичное место проложена соблазнительная грунтовка.



Но как к ней спуститься и куда она ведет – неизвестно. Обратный путь до развилки, хоть и представлял собой подъем, но особо нас не обременил.

На спуске обогнали автобус на скорости 60 км/ч. Мухой пролетели Бюракан, и после Агарака закрутили в восточном направлении.

В Аштараке разжились арбузом и дыней. Движение в восточном направлении продолжили по второстепенному шоссе, на карте обозначенному южнее дороги через Нор-Ирэнку. Перед Бюрегеваном начался спуск в долину реки Раздан, повернули на север и стали искать место для ночевки. На одном из участков Саша и Андрей ушли вперед и купили у магазина ведро яблок.

Уже темнело, а тут как назло поймал колючку. В темноте проехали Лусакерт, а подходящего места так и не было. В этих местах Раздан течет в ущелье и доступ к воде был исключен. После моста через реку решили найти ночевку на окраине села, а воды попросить в одном из домов. В первом же доме нам разрешили поставить лагерь в яблоневом саду и пригласили на ужин. Отказать было невозможно. Подкупленные возможностью принять полноценный душ, мы размещались за столом. Наши новые знакомые угощали домашним сыром, айраном собственного приготовления, компотом, минералкой и неизменными яблоками. Всё было очень весело и вкусно.

Пробег за день 91 км. Состояние дорожного покрытия: немного грейдера на спуске от озера Карагель, впоследствии асфальт.

День 4 (07.09.10):

Лусакерт – Карашамб – Алапарс - Раздан - Меграздор - пер.2629м Гамзачиман – Гамзачиман -

Собравшись и позавтракав, мы продолжили путь. Переехав реку по мосту через Солак мы достигли Раздана. Дорога запомнилась встречным ветром. В Раздане Саша и Андрей высказали опасения, что им будет трудно, по состоянию здоровья, продолжить путь по маршруту и выразили пожелания срезать маршрут через Севан, чтобы не задерживать группу. Странно, но до Раздана, мы все ехали на расстоянии видимости. Уговорил продолжить путь вместе.

Наша сегодняшняя цель – преодолеть перевал за Меграздором и попасть в Гамзачиман.

Дорога до Меграздора проходит вдоль небольшой реки, на которой вскоре мы обнаружили плотину и искупались. Привал на обед устроили в тенишке под автомобильным мостом за Меграздором.

Начали путь на перевал. Состояние дороги нам не было известно, никаких отчетов о преодолении этого перевала велосипедистами мы не нашли, но в хорошую погоду подошла бы даже тропинка.



В месте, где соседствующая железная дорога хитро нырнула в портал тоннеля, начался серьезный подъем. На необозначенной развилке уходим правее и оказываемся на большой просторной поляне среди гор. Нужная нам дорога проходит по левому склону, обманчиво приводит к входу в нужное ущелье и уводит из него. А пронырливая высоковольтка уходит от нас в нужном направлении. В этих местах, как ни вглядывайся, уловить верхние витки серпантина невозможно. Были некоторые сомнения в выборе правильного пути, однако после набора высоты в несколько витков, дорога пошла по ущелью, по пути не забывая серпантинить.

Как водится, каждый из участников карабкается на перевал в своем темпе. Одному из братьев кажется тяжелым закатывать нагруженный велосипед, и он перевешивает рюкзак на плечи. В конце серпантинной части подъема есть крепкая избушка. Внизу протекает ручей. Еще немного и мы на перевале. От моста за Меграздором пройдено 12 км. Подготовленный



участник, за исключением нескольких десятков метров, способен взять перевал в седле. Спуск с перевала весел и приятен. По мере сброса высоты дорога входит в лесную растительность, время от времени пересекая один и тот же ручей. В конце спуска благоустроенное место для стоянки.

В Гамзачимане пришлось преодолеть оскорбительный подъем, чтобы выдаться на дорогу в Фиолетово. В магазине отметили взятие высоты кока-колой с чипсами и взяли с собой еще.

Село Фиолетово в различных описаниях упоминается как высококультурное русское поселение, уже триста лет ведущее трезвый образ жизни. Имел место случай, когда одному молодому человеку одним семейством было отказано в отдаче ему руки и сердца своей дочери по причине того, что он «сын прелюбодея». Его отец в своё время развелся с первой женой и женился еще раз. Н-да.

Всё это настраивало нас на предельно благочестивое поведение, в голове закружила мысль «а не сходить ли как-нибудь в церковь, отпустить копившиеся десятилетиями грехи».

Фиолетово нас встретило пустынной улицей и огромными капустными



полями. Уже темнело и нам не удалось обрести стоянку на реке. Попавшийся между полями дедушка с мифологической бородой и очень красивыми внучками, хоть и подсказал нам путь, да количество развилок нас окончательно запутало и мы встали у ближайшего стога сена.

Пробег за день 80 км. Состояние дорожного покрытия: до Меградзора – отличный асфальт, далее – скотопрогонная тропа, полевая, местами заброшенная дорога. Качество дороги не соответствует обозначенному на Генштабовской карте. В начале подъема вдоль дороги течет ручей, но потом воды нет.

День 5 (08.09.10):

Гамзачиман - Дилижан - Куйбышев – поворот на Красносельский перевал - Алачух

Началось в деревне утро. Проснувшись, обнаружили проблемы с животами в жесткой форме. Обвинили, конечно местные деликатесы. Очень жаль, что в такой погожий день, в таком месте нам было так пасмурно. По дороге нам попадались колоритные дяденьки и дедушки. Если бы проводили всемирный конкурс на самую красивую бороду, в десятку вошло бы



несколько жителей этой деревни. Еще в Гамзачимане, армянин-ветеринар, когда-то работавший здесь, сказал, что в Фиолетово старейшины проводят регулярные собрания и решают как жить дальше. В таких вопросах, несомненно, борода должна являться однозначным знаком отличия в иерархии сельского президиума.

Мы продолжили путь. За селом дорога сливается с объездной трассой и идет под гору до самого Дилижана. По пути отметили несколько хороших мест для стоянки на берегу речки.



После поворота с основной трассы, мы едем по очень живописному ущелью, вдоль речушки. Состояние здоровья оставляло желать лучшего и на одном из перевалов недуг свалил нас на часовой сон.

Световой день, увы, небезграничен, и преодолев 20 км подъема мы встаем на ночлег около недействующей шашлычной. А хотели заночевать в Шорже на берегу Севана, отужинав жареной свининкой-с. Красивый закат, чай с печеньем.

Пробег за день 60 км. Дорожное покрытие: асфальт, грейдер хорошего качества.



День 6 (09.09.10):

пер.Красносельский (2176м) - Шоржа – Варденис – стоянка у рудника Зод



Очень хорошо выспались. Рассвет, чай с печеньем. На удивление легко проехали оставшиеся до перевала 20 км и набрали 500 м высоты. Вскоре показался Севан. Севан – озеро горное, поэтому сбросили всего 200 м высоты.

Вид шашлыка заставил позабыть о вчерашних трудностях, спустя полчаса мы обедали на берегу озера, заодно искупались.

Дорога по северному берегу Севана пустынна, живописна и имеет неограниченные возможности для стоянок и обедов. В Шишкае заканчивается грунтовый участок, но до Вардениса приходится ехать при встречном ветре, а после него 12 км при очень сильном встречном ветре.

Нашли неплохое для этих мест место с ручейком, после рудника в стороне от дороги.

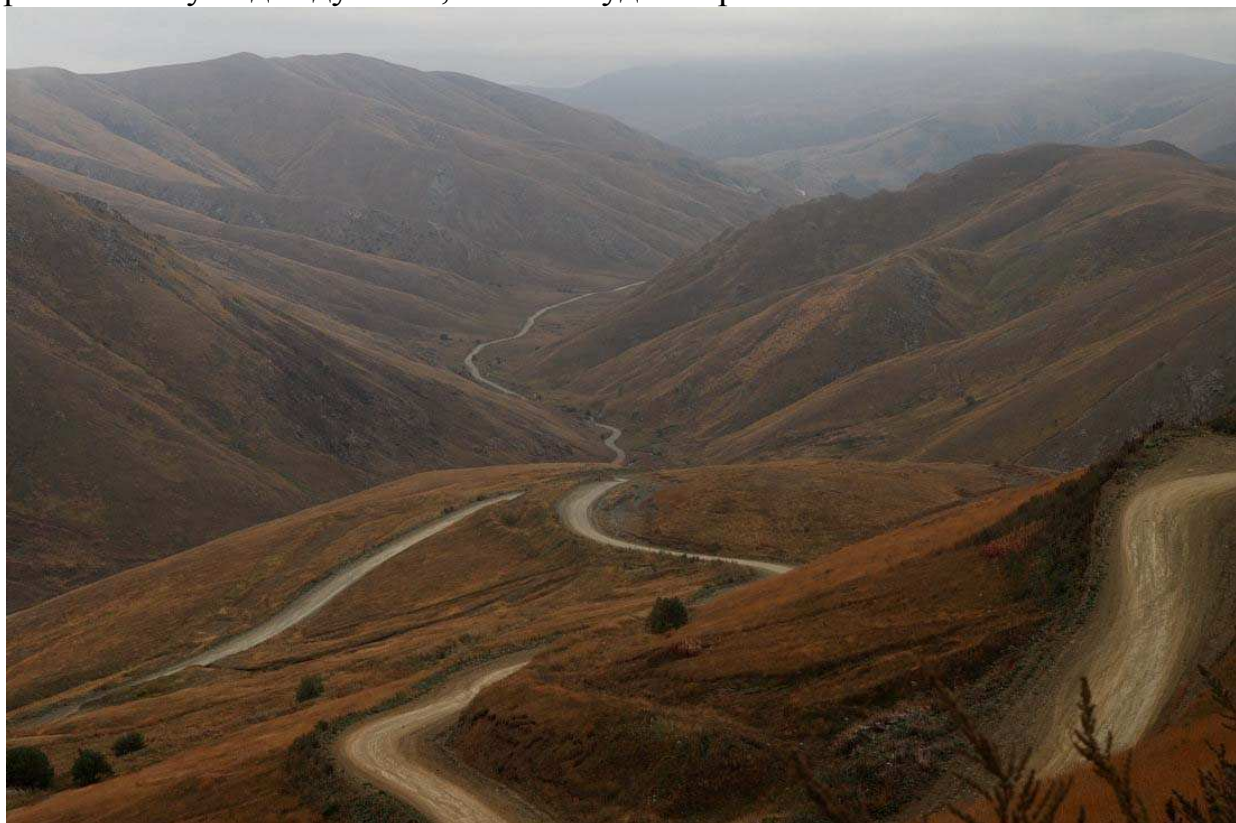


Пробег за день 120 км. Дорожное покрытие: грейдер, асфальт.

День 7 (10.09.10):

стоянка у рудника Зод – пер.Зодский (2494м) - Камышлы - горячие источники (радиально) - стоянка на р.Титхун близ реки Тертер

Утро было пасмурным и только небольшие кусочки синего неба подогревали нашу надежду на то, что всё будет хорошо.



Дорога на перевал оказалась технически несложна, и мы вскоре достигли его вершины, а заодно и границы с Нагорным Карабахом. На перевал



четырёхсторонний перекресток, нам прямо. Нами была предпринята попытка преодолеть старый перевал, но поплутав немного по склонам отрогов, мы решили выйти из игры.

С первых километров пути Нагорный Карабах нас покорила своей красотой. Спуск с перевала, хоть и чередовался с локальными подъемами, был очень зрелищным. У Володи прокол.

Вскоре нас остановили пограничники и проверили наши документы. Очень полезно иметь при себе маршрутную книжку или какое-нибудь сопроводительное письмо. Также придали уверенности результаты разговора с представительством НКР в Москве о достаточности загранпаспорта для пересечения границы. Однако, скорее всего, нас бы пустили и без таких усилий. Пограничник сказал, что Агdam нам придется объехать стороной,

поскольку он находится в зоне боевых действий.

В Камышлы заехали в магазин. К этому времени состояние наших внутренностей можно было охарактеризовать как стабильно неплохое.

После спуска в долину реки Тер-Тер начался асфальт. Повернули на дорогу вдоль реки Титхун и медленно, но верно начали подбираться к горячим источникам. На подъезде к тоннелю нас нагнали две машины, которые любезно проводили нас сквозь тоннель с включенными фарами. Осознание факта, что это лишь радиалка, выматывает



сильнее, чем 18 км пути и постоянный подъем. За три километра до купания, в селе Зульфугадты, есть очень минималистический магазин. На самих источниках продается только спиртное.

На источниках встретили тех самых ребят, которые нас сопровождали по тоннелю. Почти все они веселились в самой горячей ванне и только один их товарищ расслаблялся в ванне похолоднее. С нее мы и начали. Женю не

смutilo такое количество горячих мужчин и под восторженные взгляды и перемигивания кайфующих в самой горячей воде товарищей, она направилась к ванне с одиноким братом.

Зазывающие в горячую ванну граждане под разными предлогами начали перебираться к своему другу. Через пять минут горячая ванна состояла только из истинных ценителей горячей воды в количестве двух человек, к которым мы с Володей и присоединились. Позже мигрирующие в более холодную воду ценители прекрасного были названы нами «крокодильщиками». Они были очень огорчены, когда Женя их покинула и залезла в горячую воду.

Странное дело, после принятия купательных процедур, мы дружно отметили отступление всех наших пищеварительных недугов.



Вот и начался дождь. Неподалеку от источников есть навесы, под которые мы перебрались, и пока кипятился чай, собирали вещички. Нас посетил застенчивый крокодильщик и робко предложил отправиться с ними на охоту сегодня ночью. В наши планы охота не укладывалась и он ушел. Через десять минут нас посетил самый главный крокодильщик с белой уткой в руках, которую начал ощипывать. Перед глазами встала жуткая картина: крокодайлловый босс, в утиной крови по локоть, всюду разбросаны белые перья, окрапленные красным, и на столе одинокая отрубленная утиная головка, с вытекающими мозгами!

Позже подтянулись крокодильщики поменьше, и мы, с трудом отказываясь от предложений поохотиться ночью, но всё же попив чайку, тронулись в путь.

Крокодильщики настигли нас у самого тоннеля, после которого мы и попрощались. Здесь же нашли хорошее место для стоянки и разожгли костер.

Пробег за день около 80 км. Дорожное покрытие: грунт, асфальт.

День 8 (11.09.10):

стоянка на р.Титхун близ рекиТертер – Гатаван – поворот на Чылдыран не доезжая до Дромбона – Чылдыран – Кичан – стоянка на р.Хачинчай

А утром был дождь. Удивительное дело, сразу по возвращении на основную трассу из долины Титхуна, обнаружилась кафешка с шашлыком. Пока хозяева шаманили над мясом, мы грелись у печки. Трапезничать нас пригласили в небольшое, но чистое и уютное помещение со столом, стульями и часами на стене. Практически всё необходимое.



Здесь же купили бензин для горелки. Горел плохо. Либо в нем мало бензина, либо много ослиной мочи. В сущности одно и то же.

Начитавшись солнечных отчетов про тамошний сентябрь, мы дружно решили не брать с собой крылья. И вот пришло время расплаты. Через несколько километров мы были по уши в грязи и к монастырю в Дадиванк приехали в виде грязных скульптур.



Монастырь находится на реконструкции, но осмотреть его всё-таки стоит.

Проехав немного, обнаружили прокол у Володи.

Невыносимо крутить педали, чувствуя постоянное приращение грязи на одежде. В таком настроении мы въехали в Гатаван, где затарились отменными печенюшками и стали уминать их под кока-колу. Напротив магазина находилось какое-то медицинское заведение, и тетенька в белом халате душераздирающе контрастировала на нашем фоне. Во время обжиралова около нас

остановилась копейка, паренек, представившись Эдиком, с подозрением расспрашивал нас о походе и трудностях велосипедной жизни. С особой симпатией любил он произносить слова шпионы, агенты и особую важность придавал вопросу «Сколько стоит у вас сделать документы?».

При следовании по дороге близ Дромбона, один мужик зазывал нас в кафешку и тыча пальцем во все места нашего чумазого облика постоянно спрашивал «Это спорт? А это – спорт?». Но мы были уже сытые, умыли, что смогли у оборудованного неподалеку родника и начали закручивать в перевал, который оказался двугорбый. По мере набора высоты мы погрузились в облако, это значительно усилило впечатления. На повороте к монастырю Ганзасар, мы дружно проехали прямо, понимая, что даже поднявшись к нему ничего бы не увидели.



Вырвавшись из тумана в районе Сырхавенда мы увидели чудо – вдалеке, со стороны Азербайджана безмятежно сияло солнце на фоне синего неба. Видимо, аллах сумел с кем то надо найти общий язык. Наш же путь отчасти был в том направлении. На старых генштабовских картах эта дорога обозначена как грунтовая, но сейчас здесь лежит хороший асфальт, по которому мы спускались в теплую долину реки Хачинчай. После моста через реку налево уходит грунтовка на Алиагалы, куда мы и направились.

Проехали пару километров, встали на ночевку. Пользуясь остатком светлого времени, отмыли от грязи рюкзаки и одежду. Во время ужина со стороны Агдама раздались звуки канонады, и мы решили не заезжать в этот город, а продолжить путь по асфальтовому шоссе.

Пробег за день около 90 км. Дорожное покрытие: асфальт плохого качества, покрытый грязью, после Дромбона – отличный асфальт.

День 9 (12.09.10):

*стоянка на р.Хачинчай – Сейдишен – Баллыджа – Степанакерт – Шуша – стоянка
напротив с. Залыслы*



Утро нас порадовало синим небом и приятным теплом. С сомнениями, но помыли велосипеды. Вернулись к мосту и закрутили по асфальту в подъем. Стоит сказать, что когда позади несколько сотен километров, то подъемы радуют также как и спуски. По дороге безвольно остановились при запахах шашлыка у таблички «Зона отдыха». Проследовали по указателю и попали на чью-то толи свадьбу, толи закрытую вечеринку. На мясные вопросы нам ответили, что мы ошиблись адресом. Чтож, в Степанакерте, какая-то свинья ответит нам за это.

При въезде в Карабах, пограничники сказали, чтобы в Степанакерте мы заехали в МИД и получили регистрацию. Было воскресенье и, по словам местных жителей, ведомство не работало. Зато работало несколько шашлычных, где по нашему заказу приготовили и свинью, и курицу, и картошку. Пока происходили эти замечательнее метаморфозы с флорой и фауной, я и Женя побежали по магазинам и аптекам, а Володю, сторожившего велосипеды, обступили все мальчишки города.



Всё вкусное было завернуто в лаваш, а вскоре и умято под квас на выезде из Степанакерта на обрывистом берегу реки.

Отсюда открывался вид а серпантин к Шуше – следующей точке нашего маршрута.



Город Шуша расположен на горе, при подъеме на которую, в свою очередь, внизу красиво смотрится Степанакерт. Несмотря на дополнительный набор высоты, решаем ехать через город. Шуша оставила приятные впечатления. Чистенько и оптимистично.

После такого грандиозного подъема ожидали заслуженный спуск, а он всё не наступал. Напротив недействующей кафешки с родником обнаружили поляну с богатыми зарослями ежевики, и решили остановиться здесь. Ночью нас посетил призрак затерявшегося в этих краях уазика.

Пробег за день 58 км. Дорожное покрытие – асфальт.

День 10 (13.09.10):

Лысогорский перевал(1700 м) - Лачин - погранпереход

Дорога продолжала невозмутимо идти без ощутимого изменения рельефа, пока не привела нас на вершину Лысогорского перевала.



Здесь отведали супчик из баранины и полностью приготовились к спуску. На такой оптимистической ноте мы влетели в Лачин. Местная милиция пригласила нас пройти в отделение, где с нами провёл беседу

гражданин в штатском.

Честно ответили на все вопросы, и спросили путь до вотчины вилок и ножей.

Оно нашлось около бензоколонки, здесь и пообедали.

Спуск продолжался, сытые и довольные, мы приближались к границе с Арменией. И тут случилось нехорошее. На посту с нас спросили ту самую МИДовскую регистрацию. Без нее нас не выпускали из Нагорного Карабаха.

Аргументы, что был выходной, не действовали, суровый страж говорил, что там всегда есть дежурный, который мог всё сделать.

До закрытия МИДа оставалось полтора часа, товарищ лейтенант утверждал, что этого достаточно, остановил для меня попутную машину и отправил в столицу.



В это время Женя и Володя остались в компании карабахских таможенников. Поразили совершенно невинные вопросы: «Зарегистрированы ли мы в «Одноклассниках»? Какие мелодии у нас на телефонах?».

Водитель машины по профессии был геодезистом и следовал к месту работы на строительство аэродрома. Инженер сразу угадывался в нем, по манере управлять машиной на горных извилистых дорогах, не то, что таксист, привозящий меня обратно. В столицу прибыл без пяти шесть и конечно опоздал. У дверей МИДа оказался полчаса спустя, но на мою удачу одна из сотрудниц ожидала делегацию СМИ и оформила мне нужные бумаги на завтрашний уже день.

На пост вернулся на такси (9000драм) когда уже стемнело. На правах гостей мы получили во временное пользование кухню, картошку и чайник. Переночевать нам предложили в ремонтируемом здании поста, где постелив коврики, на пол нами овладел сон. Среди ночи было несколько тревожных ломлений в дверь всякого народа, искавшего таможду. Кто мог, отвечал, что таможня чуть дальше.

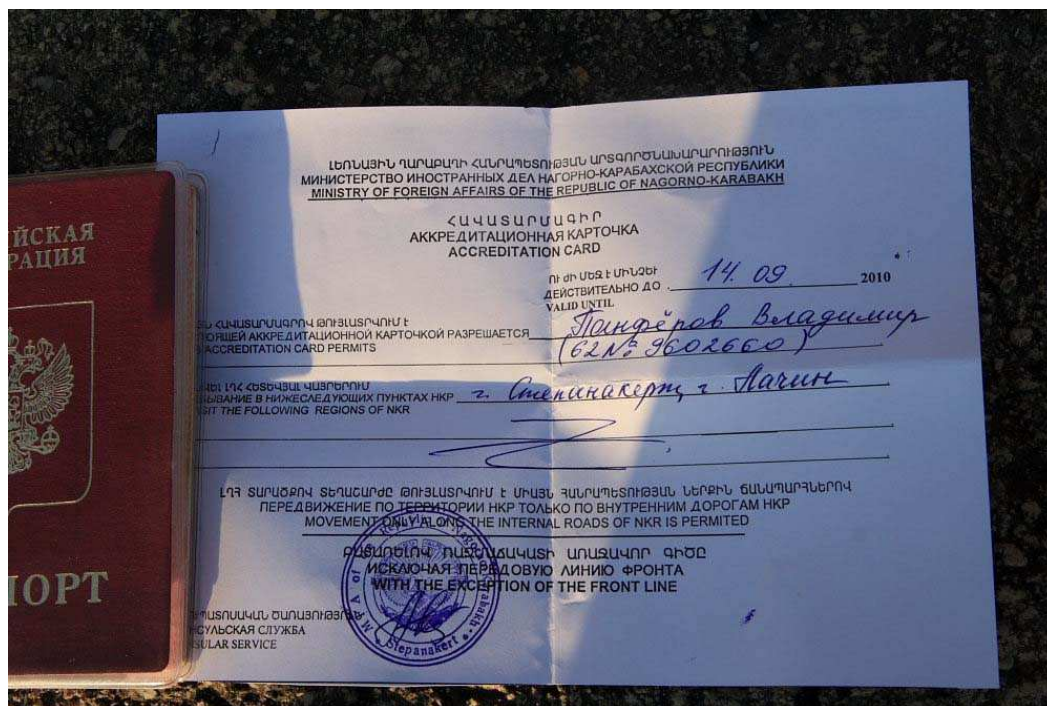


Пробег за день около 33 км. Дорожное покрытие – асфальт.



День 11 (14.09.10):

*погранпереход - Тех – Горис – Ангекахот – стоянка на на впадении р Базарчай в
Спандарянское водохранилище*



Утром вновь воспользовались чайником, предъявили ценные бумаги и продолжили путь. Сразу же начался набор высоты, и закончились живописные горы. Как то резко ощутилось различие между Нагорным Карабахом и горной Арменией.

В Горисе пообедали в придорожной забегаловке напротив бензоколонки котлетами, завернутыми в лаваш. К тому моменту одновременно все почувствовали отсутствие армянских денежных знаков. На одной из улиц обнаружили отделение банка «ВТБ», где и поменяли еще.

Горис чем-то напоминает лист в клетку, расположенный под наклоном. Спуск к банку с рублями был полноценно компенсирован подъемом с драмами.



В городе начинается 15 километровый подъем. За городом оборудованный источник воды. Набор высоты в 1100 метров по дороге, загруженной грузовиками, требует сосредоточения всех моральных сил. Зато, какой потом спуск!



При хорошем состоянии дорожного полотна нами достигались скорости более 70 км/ч, а Володя поставил рекорд – 74,2 км/ч.

В Ангехакоте дорога берет направление на север, и ветер меняется на встречный. Разумеется, набор высоты не заставил себя долго ждать.

Наша цель – до темноты добраться до водохранилища. По результатам опроса граждан до него 3-8 км. В условиях встречного ветра и подъема такая смешная неточность доводит до исступления. При этом GPS показывает, что вожденный водоем уже должен начаться. Мы решили достичь воды, проехав через одну из деревень. Местные жители полностью не владели русским языком. Положение спасла одна бабушка, пожалуй, самая пожилая сельчанка, как-то объяснив наступление рая через пару километров.



Действительно, на одном из поворотов дороги мы увидели часть огромного Спандарянского водохранилища, и нашли дорогу к нему. Встали на впадении р. Базарчай в водохранилище. Вода была теплой, но измотанным ветром туристам, купаться не хотелось. Вечера становились прохладными. Откровенно говоря, был реальный дубак.

Пробег за день 92 км. Дорожное покрытие – асфальт.

День 12 (15.09.10):

*Спандарянское водохранилище – пер. Кочбек - Ехегнадзор – стоянка на р. Элегис
недоезжая с.Шатин.*



После скудного завтрака, мы продолжили подъем. Закрутили на перевал Кочбек (2300 м). А дальше веселый спуск мгновенно нас домчал вначале до Азизбекова, где мы выпили сока и отдохнули с видом на ущелье попутной реки, а затем до Ехегнадзора, где пообедали. Автомобильный трафик не напряжный.

Перед мостом через р. Элегис повернули направо, и не доезжая Шатина, перешли реку вброд, разбили лагерь на свежем покосе.

Воду для приготовления пищи, при содействии местного пастуха, попросили у местной жительницы, так-как вода в реке была грязновата. По соседству с ее домом, располагалось кафе, где

было закуплено всё, необходимое для ужина.

Пробег за день 64 км. Дорожное покрытие – асфальт.



День 13 (16.09.10):

*стоянка на р. Элегис недоезжая с.Шатин. пер.Селимский (2410м) – Мартуни –
стоянка на о.Севан напротив Вардадзора.*

По грунтовке на нашем берегу реки меньше чем через километр встретили основную дорогу, преодолевшую реку через мост. За Шатином начался подъем на перевал Селимский. Более километра высоты мы набрали довольно быстро. На спуске оцениваем красоту горы Армаган и летим в Мартуни.



На рынке поселка было несколько точек, где можно было притариться шашлыком, однако ждать приготовления мяса в оживленном месте нам не хотелось, а хотелось чего-то загородного. Тем не менее, мы пошли на поводу у местных веломальчишек, обещавших нам кафе. Как угорелые мы мотались за ними по дворам, тропинкам и детским площадкам! Кафе действительно были, но либо с минимальным пищевым ассортиментом, либо и вовсе закрытые. Нас почти одолел голодный бунт, пока мы не увидели то самое кафе справа от дороги. Володя и Женя поехали за морсом, а я познавал мастерство приготовления шашлыка в этих местах. Уже давно мы заметили, что шашлык есть, а дымящихся мангалов нет. Оказывается, в ресторанных кухнях установлены специальные газовые печи, на которых и происходит шаманство.

Через несколько километров повернули на грунтовую дорогу и оказались на берегу Севана.

В отличие от прекрасного противоположного берега, его южный сосед зарос кустарниками, стоящими прямо в воде. Разбросанный по берегу мусор

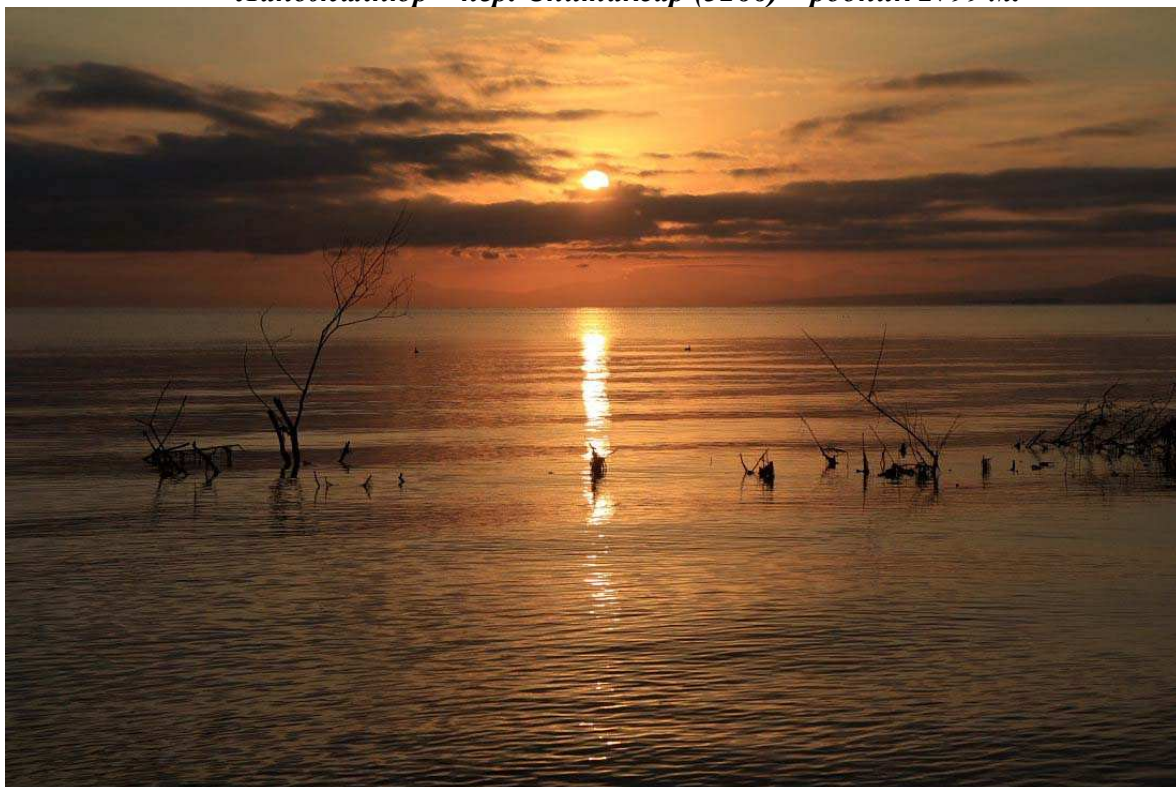
явно напоминал о частой посещаемости сего места коренными жителями.
Искупались, выпили чаю, поужинали и легли спать.



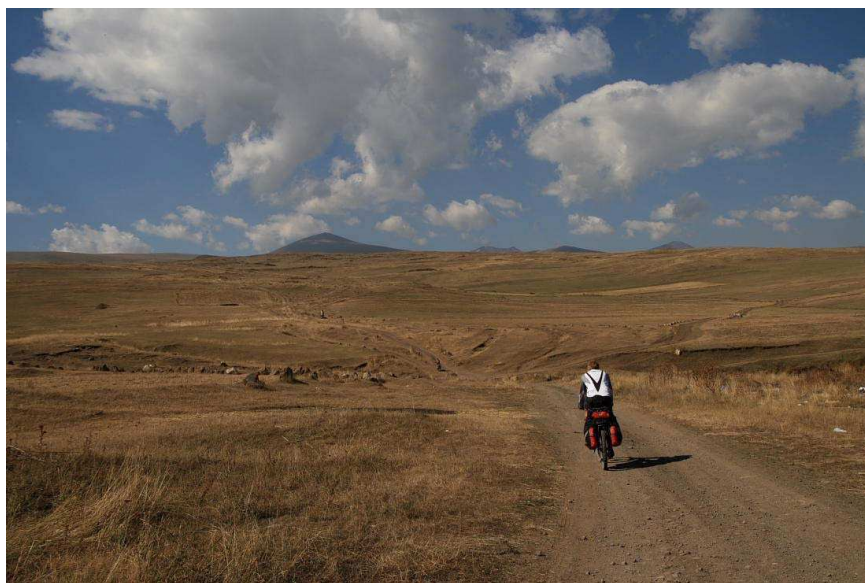
Пробег за день 62 км.

День 14 (17.09.10):

стоянка на о.Севан напротив Вардадзора – старая дорога – Кармир-Гюх – Сарухан – Ланджахпюр – пер. Спитаксар (3266) – родник 2799 м.



Продолжили путь вдоль берега Севана. На многих картах не нанесена новая дорога, идущая прямо по берегу. Мы же свернули на старую дорогу с нулевым движением и через кладбище приехали в Кармир-Гюх. Отыскали прямую дорогу через Сарухан и приехали в Ланджахпюр. Свернули направо на единственную крупную улицу, пересекающую дорогу и попали на окраину села. Судя по скоплению народа, здесь намечалось какое-то торжество и нас горячо приглашали на кофе.



Мы же не могли позволить себе расслабиться, поскольку на сегодня было намечено взятие перевала Спитаксар. Армянин, представившийся братом Путина, указал нам путь.

Перевал находится справа от горы Спитаксар, это и служило нам ориентиром при выборе дороги на многочисленных развилках и перекрестках.



В то же время ближе к середине мы выбрали дорогу по склону горы Грасар, отделенную от Спитаксара оврагом и не ошиблись. Через некоторое время мы двигались по полуразрушенным строениям водоканала, где наша дорога и вовсе потерялась. Отсюда просматривался летник Гегаргуние, пройдя через который, вновь нашли путь.

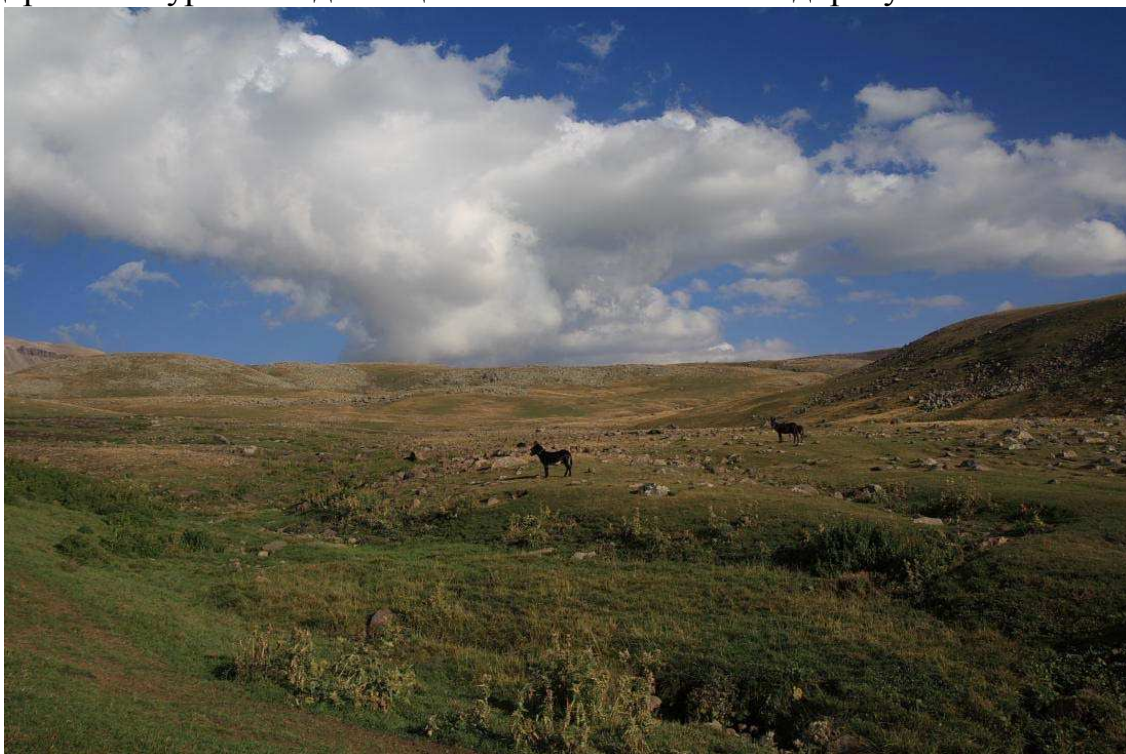


В общей сложности $\frac{2}{3}$ подъема преодолевается в седле.

На седловине перевала устроили перекус. На перевале развилка, ушли правее. Затем дорога продолжила карабкаться вверх, а мы ушли по тропе, траверсируя склон. Прошли

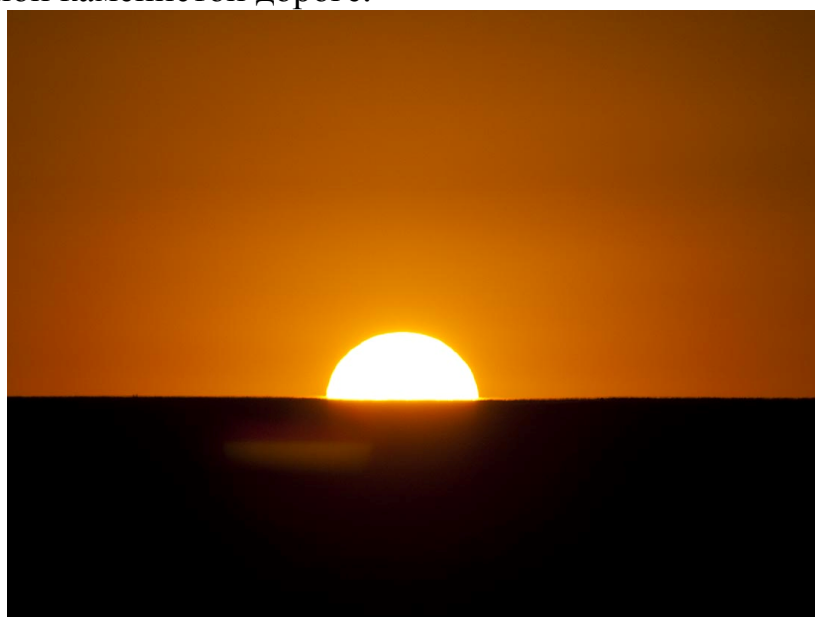
прямо над озером у горы Казели и начали спуск по травянистому склону, ориентируясь то ли на скотопогонные тропы, то ли на эрозистые почвенные

образования, которые издали приняли за дорогу. В любом случае, выдерживая курс на виднеющийся летник вышли на дорогу.



Несколько километров спустя, остановились на ночевку на одном из пастбищ у ручья. Рядом был родник, отмеченный на карте 2799,0 м. Становилось холодно, вода тоже была ледяная. Ночью была отрицательная температура.

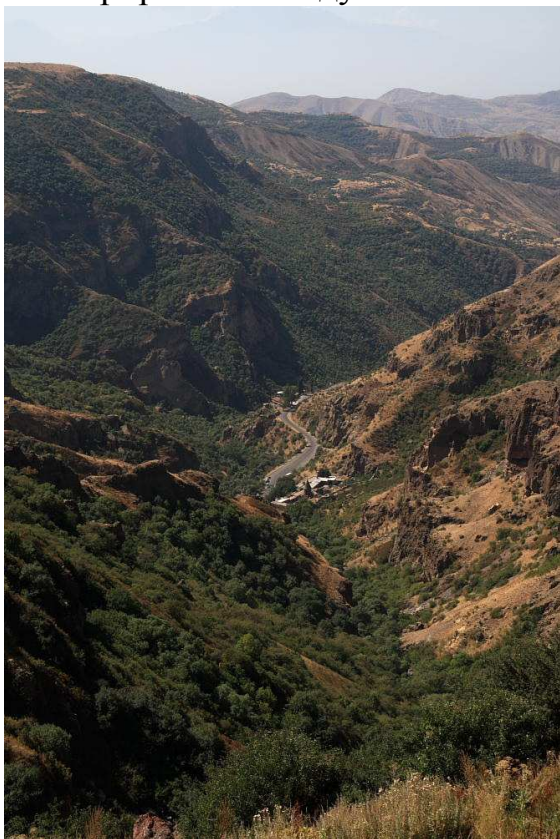
Пробег за день 51 км. Дорожное покрытие: разбитый асфальт, затем грейдер, подъем на перевал по полевой дороге, местами по заброшенной дороге, спуск с перевала по бездорожью с крупными камнями, затем по скотопрогонной каменистой дороге.



День 15 (18.09.10):

родник 2799 м – оз. Погмагангель – Гехард – Гарни - Дхорахнюр

Проехали маловыразительное озеро Погмагангель и порадовались, что не встали здесь на стоянку. Наше место эстетически было лучше, и вода под боком. После озера дорога приобрела булыжниковый характер, приходилось маневрировать между камнями.



Внизу увидели монастырь Гехард. Головоломный спуск завершился у выхода на асфальт. Повернули налево, доехали до монастыря. Здесь было оживленно, шла торговля сувенирами и сладостями. Встретили свадебную процессию.



В Гарни остановились на обед в заведении слева от храма. Сам храм произвел очень приятное впечатление. Есть магазин с большим ассортиментом сувениров и ценами, ниже, чем в Гехарде.



Мы нашли место для ночевки в окрестностях Дзорахпюра, что оказалось непростым занятием, поскольку в 21 веке эта местность начала густо застраиваться. В итоге забрели на стройку не то гостиницы, не то казино и, с разрешения сторожа, встали на стоянку. Сторож любезно предоставил несколько ведер воды для помывки из только что обустроенной скважины. Жесткость местной воды позволяла помыться с головой количеством меньше ведра. Вечером пили со сторожем кофе и глазели телевизор. Ночью погода устроила нам светопредставление с грозой, молнией, сильным ветром, но без дождя!

Пробег за день 53 км. Дорожное покрытие: каменистая дорога, после Гарни – асфальт.

День 16 (19.09.10):

Дзорахпюр – Ереван - Аэропорт

День возвращения. Проехали через Ереван в аэропорт. В районе железнодорожного вокзала пообедали.

В аэропорту разобрали по своей методике, но с большей степенью сходства, велосипеды, купили в дьюти-фри колу для друзей и улетели в Шереметьево.

Пробег за день около 30 км.

Технические аспекты путешествия:

1. На крутых и протяженных подъемах очень понравилось применение кассет с набором звезд 11-34.
2. На два велосипеда с покрышками Schwalbe Nobby Nic за весь поход пришелся один прокол, в сравнении с многочисленными проколами от колючек у других участников.
3. Одного комплекта тормозных колодок дисковых тормозов, установленных в новом состоянии достаточно для всего маршрута.
4. Всё-таки крылья лучше не брать.
5. Смазка для цепи Motorex Dry позволяет избежать мытья цепи на протяжении всего похода.

Денежные расходы:

1. Билеты на самолет приобретались участниками в разное время, однако купившим в марте дорога обошлась в 12 000 рублей.
2. Было обменено по 8000 рублей на каждого участника и группа не знала ни голода, ни жажды.

Выводы и рекомендации:

1. Согласимся с участниками остальных походов в восхищении сентябрем, как временем проведения похода. Мы не почувствовали изнуряющего зноя и ни разу не попали под снег. Дождь, правда, был. По словам местных жителей, дождь не длится более двух дней.
2. Скорпионов и змей не встретили. Шакалы, однако, постоянно были, мешали спать, но тоже были невидимы. О наличии змей свидетельствовали найденные нами куски старой кожи.
3. Люди очень доброжелательны, часто предлагали помощь, иногда угощали и приглашали в гости. Даже пограничные стражи, заставившие ехать в Степанакерт за регистрацией, великодушно предоставили нам материалы и инструменты для приготовления ужина и помещение для ночлега.
4. При планировании маршрута необходимо учесть, что регистрация выдается в МИД НКР в Степанакерте в рабочие дни до 18.00. Возможны okazii в выходные дни, но лучше не рисковать. По информации из проверенных источников, если у вас всё-таки не будет этой бумажки, между Лачином и Забухом необходимо погрузиться в машину, и проехать через пост в автомобиле.
5. Со слов сотрудников МИДа, попадание в НКР через Зодский перевал всё-таки незаконно и опасно. Рекомендуют по всем вопросам звонить им в Степанакерт, а не в представительство НКР, например, в Москве.

Решайте сами, однако, участок Зодский перевал - Дрмбон, самый колоритный в НКР.

6. Будьте готовы честно ответить на разные вопросы, в том числе «А правда ли, что в Москве не любят черных?». Врать бессмысленно, потому что правда известна.
7. По возможности бензин для горелки лучше приобретать в крупных населенных пунктах.

Препятствия, определяющие категорию сложности маршрута

Вид препятствия	Название	Категория трудности	Характеристика препятствия
ППГ	К оз.Карагель (3100 м)	4	Подъем к оз.Карагель, с набором 2100 м с начала дня Длина препятствия – 30 км Средний градиент -7,5% Асфальт, грейдер КТ = К_{нв}*К_в*К_{пк}*К_{кр}*СГ= 2,5х1,5х0,9х1,2х1=4,05
ППГ	Гамзачиман (2628м)	5	Перевал Гамзачиман с набором высоты 848 м, (интегральный набор 983 м)на дистанции 12, 3 км Средний градиент – 8%, максимальный 12% скотопрогонная тропа, далее отсутствие дороги, первопрохождение КТ = К_{нв}*К_в*К_{пк}*К_{кр}*СГ=1,4х1,4х2,5х1,3х1=6,37
ППГ	Красносельский (2176м)	2	Перевал Красносельский с абсолютным набором 1270 м от Агарзина дистанции в 47 км КТ = К_{нв}*К_в*К_{пк}*К_{кр}*СГ=1,67х1,3х0,8х1,1х1=1,91
ППГ	Зод (2494)	2	Перевал Зод с набором 600 на дистанции 15 км Асфальт, немного грейдера КТ = К_{нв}*К_в*К_{пк}*К_{кр}*СГ=1,2х1,4х0,9х1,1=1,67
ППГ	Кочбей (2338м)	2	Перевал Кочбей , набор от Горис асолютный 638м, интегральный 1470 м (перевал двугорбый), общая дистанция 68 км, градиент 3%, асфальт КТ = К_{нв}*К_в*К_{пк}*К_{кр}*СГ=1,85х1,3х0,8х1х1=1,93
ППГ	Шилинский (2381)	2	Перевал с набором 1285 м на дистанции 26 км, градиент 6%, асфальт, КТ = К_{нв}*К_в*К_{пк}*К_{кр}*СГ=1,7х1,3х0,8х1,1х1=1,94
ППГ	Спитаксар(3266)	4	Перевал с набором 1260 м на дистанции 17,6 км Средний градиент 6,3%, максимальный – 11,1 Полевая дорога на подъеме, местами отсутствие дороги КТ = К_{нв}*К_в*К_{пк}*К_{кр}*СГ=1,65х1,55х2,0х1,1х1=5,63