

Велоклуб «ВелоКузнецк»

# ПУТЕШЕСТВИЕ ПО КРЫШЕ МИРА

## ОТЧЁТ О ВЕЛОПОХОДЕ ПО ПАМИРО-АЛАЮ

(Таджикистан, в том числе  
Горно-Бадахшанская автономная область, Кыргызстан),  
выполненном в июле – августе 2017 г.

Руководитель группы А. В. Басалаев



Новокузнецк 2018

# СОДЕРЖАНИЕ

Наши Памиры (предисловие)	4
<b>1. ОСНОВНЫЕ СВЕДЕНИЯ О ВЕЛОПОХОДЕ</b>	
1.1 Краткая характеристика велопохода	6
1.2 Район путешествия	7
1.3 Маршрут велопохода	7
1.4 Продолжительность велопохода	8
1.5 Пройденное расстояние	8
– Карта обзорная	10
– Карта-схема велопохода	11
1.6 Суммарный набор высоты	12
1.7 Варианты подъезда и отъезда. Аварийные выходы	14
1.8 Бюрократические формальности	14
1.9 Туристская квалификация участников велопохода	16
1.10 Контакты с руководителем	24
1.11 Бонус: словарь специальных слов и выражений (ВелоПамирские байки)	25
<b>2. ИСТОРИКО-ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ СВЕДЕНИЯ О ПОСЕЩЁННОМ РАЙОНЕ</b>	
2.1 Идея велопохода	
2.2 Сведения о районе велопохода	
<b>3. ОПИСАНИЕ ВЕЛОПОХОДА ПО ДНЯМ</b>	
<b>3.1 ПРЕДГОРЬЯ ПАМИРА</b>	
3.1 Заброска («нулевые» дни)	
3.2 «А оно не летит!..» (1 день)	
3.3 «Они придут!» (2 день)	
3.4 Таджикистан традиционный (3 день)	
3.5 Перевал Семи Ишаков (4 день)	
3.6 Долина Зеравшана (5 день)	
3.7 Средневековый кишлак (6 день)	
3.8 День перевала Анзоб (7 день)	
3.9 Кошмар на трассе М-41 (8 день)	
3.10 «Похожь на таджик!» (9 день)	
<b>3.2 ПАМИР</b>	
3.11 Ворота Памира (10 день)	
3.12 Минные поля (11 день)	
3.13 Пяндж (12 день)	
3.14 Мигель и хрючево (13 день)	
3.15 Ветры Памира (14 день)	
3.16 Хорог и чид (15 день)	
3.17 Долиной реки Гунт (16 день)	
3.18 Первый четырёхтысячник. В гостях у чабанов (17 день)	
3.19 Памирское плато (18 день)	
3.20 Мургаб, или Памирский пост (19 день)	
3.21 Ак-Байтал. Мир тесен (20 день)	

3.22 Драконово озеро Каракуль (21 день)

### **3.3 АЛАЙ И ОШ**

3.23 До свидания, Бадахшан! (22 день)

3.24 Огнепоклонники на Шёлковом пути (23 день)

3.25 Гульча (24 день)

3.26 Выброска. Страшная история про самолюк (25–27 дни)

## **4. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СВЕДЕНИЯ О ВЕЛОПОХОДЕ**

4.1 Локальные препятствия на маршруте

4.2 Протяжённые препятствия на маршруте

4.3 Изменения маршрута

4.4 Фактические расходы на путешествие

4.5 Групповое снаряжение

4.6 Специальное оборудование

4.7 Личное снаряжение

4.8 Аптечка

4.9 Травмы

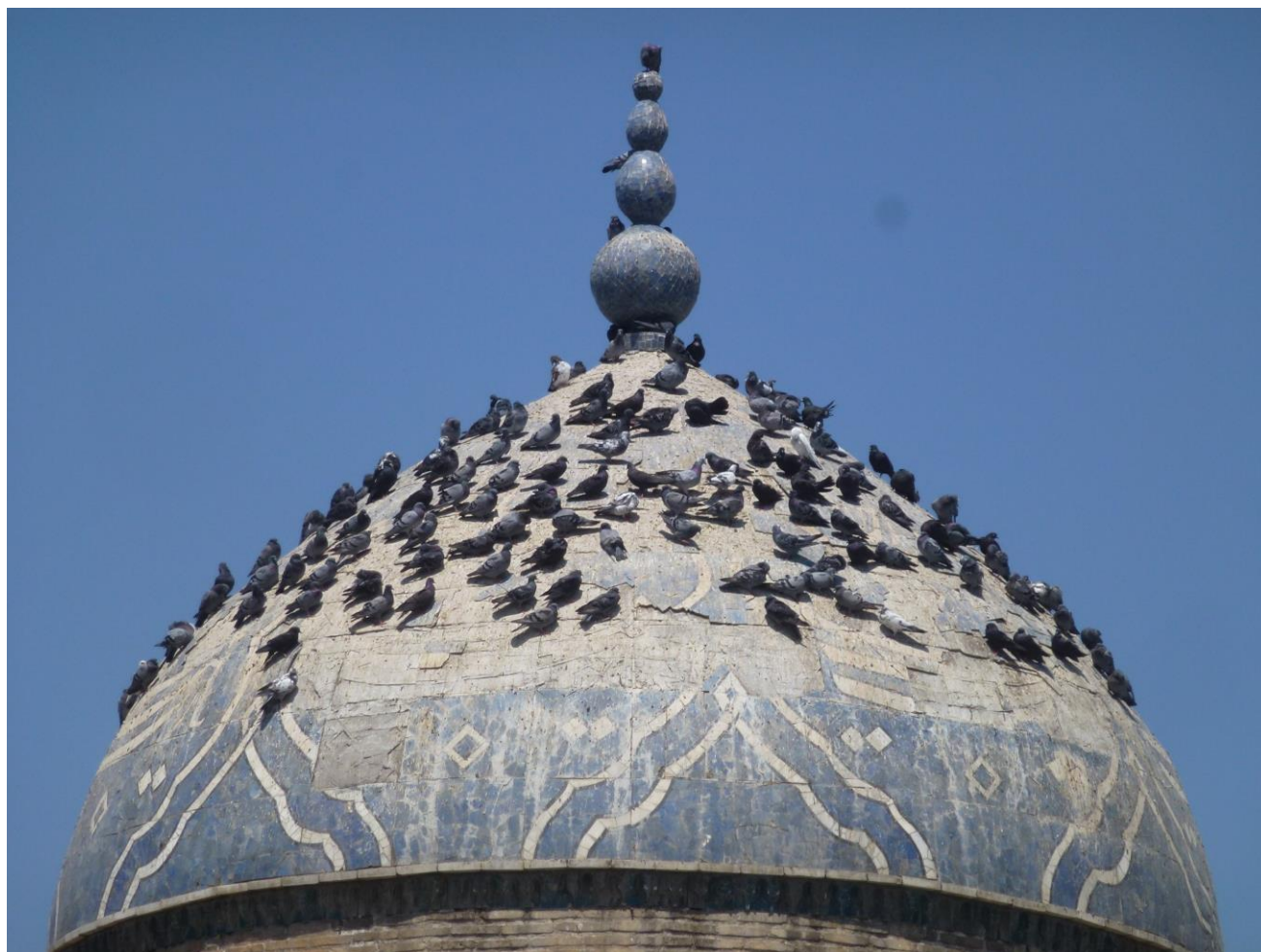
4.10 Поломки велосипедов

4.11 Выводы и рекомендации

4.12 Используемая при подготовке отчёта литература

4.13 Картографические материалы

4.14 Благодарности



*Купол на одном из зданий архитектурного комплекса мечети Масджиди Джамии на площади перед старинным базаром Панчианбе – на фоне синего неба Азии. Город Худжанд. 25 июля 2017 г.*

## **НАШИ ПАМИРЫ (предисловие)**

Памир. Пепельно-серо-синее слово. Седое. Цвета снегов, камней и покоя.

Мы готовились к встрече с Памиром несколько лет, постепенно подбираясь к нужным высотам и изучая пространства северо-восточнее этой горной страны. Мы снова были в Центральной Азии. Мы не изменяем ей с 2011 года.

Новшеством стало то обстоятельство, что мы впервые ездил в составе «сборной». В нашу команду вошёл участник из Санкт-Петербурга Сергей Стрепетов, с которым мы познакомились в 2015 г. в Чадаане (Тыва), возле дома-музея Сергея Шойгу. Это была случайная и в общем минутная встреча. Мы тогда находились в стадии завершения своего сложного похода по Укоку, Монголии и Тыве (через два дня финишировали в Кызыле), а группа питерских велотуристов только что перевалила «экватор» классического маршрута по Саянскому Кольцу. В нашем отчёте о велопоходе 2015 г. есть даже фотография с Сергеем, сделанная в момент той встречи<sup>1</sup>.

Ещё одним новым обстоятельством стало вхождение в нашу команду весьма юного для маршрута такой сложности участника – шестнадцатилетнего Саши Гаськова.

И Сергей, и Саша украсили своим присутствием наше путешествие по Памиру.

Правильнее говорить о путешествии не *на Памир*, а *на Памиры*. Так и говорили в те времена, когда Памир только-только становился известным так называемому «цивилизован-

---

<sup>1</sup> По Русскому и Монгольскому Алтаю-2015: маршрутами В. В. Сапожникова (к 170-летию Русского географического общества). – С. 181. – Режим доступа: <http://www.veloway.su/archive/participant-2015.html?idz=73>.

ному» миру и когда за него боролись две посторонние для памирцев империи – Британия и Россия. Победила вторая. Сегодняшние туристы из России могут воспользоваться плодами этой победы, если захотят отправиться в Таджикистан и Бадахшан: нигде в Азии путешественника не встретят с такой искренней радостью и теплом, как в этих узких горных долинах, залитых солнцем. Вас примут, прижимая правую руку к сердцу, и не будут предварительно выяснять, достойны ли вы такого приёма. Нам надо учиться жизни у этих добрых мудрых людей – таджиков и памирцев...

На старинных картах Памиров как минимум два: Большой Памир и Малый Памир. В дореволюционной литературе имелись более дробные деления. Так, русские военные различали целых семь «памиров»: «Памир от Заалайского хребта до Каракорумского имеет в длину до 300 верст и в ширину до 250 верст. Он разделяется на семь частей или памиров. Самые северные суть: Памиры *Риан-куль* и *Харгоши* (заячий), затем следуют: *Сарес* и *Аличур*, потом *Большой (Калян)* и *Малый (Хурд)* Памиры и, наконец, юго-восточный угол обширной выси замыкается Памиром *Тагдумбаи*»<sup>2</sup>. Здесь «памиды» надо понимать примерно в том же смысле, в каком в XIX в. было принято говорить об альпах как типе гор, в связи с чем путешественники-исследователи говорили, например, об альпах на Алтае.

В советской картографической традиции выделяли Западный и Восточный Памиры, их же имеют в виду до сих пор, хотя СССР почил. Наше путешествие позволило нам одним взглядом заглянуть в эти два (Па)мира...

**Мы посвящаем свой велопоход  
прекрасным людям, которых встретили  
в хранимом Аллахом Таджикистане  
и на оберегаемом всеми богами великом вечном Памире.**



**Авторы отчёта – Андрей и Ирина Басалаевы.  
Фото- и видеосъёмка – Андрей Басалаев, Александр Гаськов, Артур Карпов.  
Видеомонтаж – Александр Гаськов.**

Видеофильм  
«Велопоход по Крыше Мира» (9,59 мин.)  
доступен на YouTube-канале «ВелоКузнецка»:  
[https://www.youtube.com/watch?time\\_continue=13&v=fhb9ceBoBjE](https://www.youtube.com/watch?time_continue=13&v=fhb9ceBoBjE).

---

<sup>2</sup> Костенко Л. Ф. Военно-научная экспедиция на Алай и Памир // Военный сборник. 1877. № 4.

# Глава 1.

## ОСНОВНЫЕ СВЕДЕНИЯ О ВЕЛОПОХОДЕ

### 1.1 КРАТКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ВЕЛОПОХОДА

Велосипедный маршрут 4 (с элементами 5) категории сложности был выполнен вело-группой в составе:

Басалаева Андрея Викторовича (г. Новокузнецк) – руководитель;  
Басалаевой Ирины Петровны (г. Новокузнецк);  
Ворошиловой Ларисы Васильевны (г. Новокузнецк);  
Гаськова Александра Сергеевича (г. Новокузнецк);  
Гаськова Сергея Александровича (г. Новокузнецк);  
Карпова Артура Николаевича (г. Новокузнецк);  
Стрепетова Сергея Геннадьевича (г. Санкт-Петербург).

В составе группы были временные члены – иностранные велосипедисты-одиночки, встретившиеся нам в пути. Мы некоторое время вместе двигались *по нашему* маршруту, делали совместные закупки провианта, вместе питались и ночевали; в этом отношении наша группа периодически увеличивалась на одного участника – и сокращалась, после того как последний принимал решение продолжить свой сольный велопоход. Но мы с удовольствием вспоминаем этих ребят<sup>3</sup>:

Мигель – Miguel Cruz (Испания, г. Барселона);  
Макс – Max Walker<sup>4</sup> (Великобритания, г. Бристоль).

Общая информация о путешествии приведена в таблице 1. Детализация расстояний и времени в пути – в таблице 2. Технические сведения о километраже, о наборе и сбросе высоты, о ходовом времени приведены в таблице 3. Высотный график маршрута см. в таблице 4. Сведения об участниках велопохода изложены в разделе 1.8. Идея путешествия сформулирована в разделе 2.1.

Таблица 1. Основные сведения о походе

Вид туризма	Категория сложности	Протяжённость активной части (км)	Длительность (дней)	Длительность активной части (дней)	Сроки (даты)	Число участников
Велосипедный	4 <sup>5</sup>	1372 <sup>6</sup> (1450) <sup>7</sup>	24	24	25.07.2017 – 17.08.2017	7

<sup>3</sup> На собственно Памире попалось довольно много ехавших нам навстречу иностранных велосипедистов. Мы даже в какой-то момент перестали их считать, настолько привычным элементом пейзажа они стали. Мигель и Макс – совсем другое: эти ехали с нами.

<sup>4</sup> Имя похоже на ник, – мы давно заметили, что у европейских велотуристов так принято представляться.

<sup>5</sup> С элементами 5-й. Маршрут был категорирован МКК при принятии решения о допуске нас к его выполнению как 5 к. с. Однако из-за нехватки времени, возникшей по техническим причинам (о чём будет сказано в своём месте), мы не прошли последний заявленный перевал – Джиптык, в связи с чем категоричность велопохода понизилась.

<sup>6</sup> По данным подсчёта протяжённости маршрута (из двух файлов формата .gpx) на ресурсе GPSies.com. Среднее по данным наших велокомпьютеров: 1450 км.

<sup>7</sup> Двое участников – Сергей Стрепетов и Сергей Гаськов – решили проехать своим ходом дополнительное расстояние от г. Гульча до г. Ош через перевал Чигирчик, это добавило в их километраж ещё 80 км. Остальные участники, как и планировалось при проектировании маршрута, финишировали в Гульче.

## 1.2 РАЙОН ПУТЕШЕСТВИЯ

**Согласно современному политико-административному делению:** Согдийская и Горно-Бадахшанская автономная области, а также Районы республиканского подчинения и город Душанбе Республики Таджикистан; Ошская область Республики Кыргызстан.

**Согласно современному физико-географическому районированию:** Центральная Азия, Памиро-Алайская горная система (Западный, Центральный и Восточный Памир, Алайская долина).

**Согласно географическому районированию второй половины XIX в.:** *Западный Туркестан*, позже названный *Русским Туркестаном*; (*Русская*) *Средняя Азия*, *Памиры*.

## 1.3 МАРШРУТ ВЕЛОПОХОДА

Г. Худжанд – к. Куркат – к. Гончи<sup>8</sup> – к. Мучум – к. Аучи (*Овчи*) – долина р. Арги (*Аргли*) – пер. Вешаб (*Вешоб*) 3 780 м (велопервопрохождение) – к. Вешаб (*Вешоб*) – долина р. Зеравшан (*Зарафшон*) – мост в долине р. Фондары (*Фондарё*) – к. Такфон – долина р. Ягноб – к. Анзоб – пер. Анзоб 3 373 м – к. Колон (*Калон*) – к. Пугуз – долина р. Варзоб – г. Душанбе – *автопроброска* – мост в месте впадения р. Сурхоб в р. Обихингоу (*Хингоб*) – к. Езганд (*Ёзганд*) – г. Тавилдара – к. Инкух – к. Пастирог – пер. Хабуработ (*Хобуробот*) 3 252 м – к. Каллайхумб (*Калъаи-Хумб*) – к. Кеврон – к. Курговад – к. Узбай – к. Вознавд – к. Рушон – к. Пастхув – к. Сохчарв – г. Хорог (*Хоруг*) – к. Рож – к. Куйгантукой – к. Джелонди (*Чилонди*) – пер. Койтезек 4 278 м – долина р. Сулу-Тагаркаты – пер. Тагаркаты 4 168 м – оз. Сасыккуль (*Сасиқкул*) – к. Аличур – пер. Найзаташ (*Найзатош*) 4 148 м – г. Мургаб (*Мургоб*) – р. (Южный) Ак-Байтал (*Оқбайтал*) – пер. Ак-Байтал (*Оқбайтал*) 4 655 м – к. Каракуль (*Қароқул*) – пер. Уйбулак (*Уйбулоқ*) 4 232 м – долина р. Маркансу – пер. Кызыл-Арт (*Қизил Арт*) 4 280 м – к. Сары-Таш (*Саритош*) – пер. 40 Лет Кыргызстану 3 550 м – пер. Талдык (*Талдйк*) 3 615 м – к. Ок-Босого (*Оқ Босого*) – к. Кунелек (*Кун Элек*) – Гульча (*Гулча*).

Для удобства читателя на *рис. 1* приведена физико-географическая карта Таджикистана (в границах Таджикской ССР) и сопредельных территорий, позволяющая увидеть локализацию района велопохода. Административные границы, изменившиеся после распада СССР, не особенно важны для его описания, поэтому мы воспользовались этой старой, но качественно выполненной картой.

Карта-схема района велопохода представлена на *рис. 2*. Треки фактически пройденного маршрута доступны на сайте GPSies.com:

- Часть 1. Худжанд – Вешаб – Анзоб – Душанбе:  
<https://www.gpsies.com/map.do?fileId=ywhuicoknzbimvzh;>
- Часть 2. Сурхоб – Хорог – Мургаб – Гульча:  
<https://www.gpsies.com/map.do?fileId=ngmhxxcrfdlfcvlw;>  
а также на хостинге треков GPSTLib:  
<https://www.gpslib.ru/tracks/mytracks.php>.

Расстояния и высоты промерены GPS Garmin eTrex-20, с помощью которого осуществлялась навигация, – за исключением 13-го дня похода (когда случился сбой сохранения треков в GPS – в узких долинах высокогорных районов такое случается). Данные по этому дню приведены по велокомпьютеру руководителя велопохода Vetta V-100.

На маршруте вёлся один путевой дневник – Ириной Басалаевой.

<sup>8</sup> Здесь и далее «к.» означает «кишлак».

## 1.4 ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ ВЕЛОПОХОДА

Маршрут выполнялся в течение 25 июля – 17 августа 2017 г., всего 24 дня, в том числе:

Таблица 2. Сведения о времени и расстоянии

Продолжительность		Протяжённость	
Этапы пути и средства передвижения	Длительность (дней)	Участок пути	Расстояние (км)
Транспортная заброска из дома к месту старта с двумя транзитными пунктами в городах Новосибирск и Ташкент (экспресс-электропоезд, самолёт, микро-автобус, автомобиль)	2 суток	г. Новокузнецк – г. Худжанд	–
Передвижение по маршруту (велосипед), включая 4-часовую автопроброску от г. Душанбе до моста на р. Сурхоб	24	г. Худжанд – г. Гульча	1450
Транспортная выброска от места финиша до дома с двумя транзитными пунктами в городах Ош и Москва <sup>9</sup>	1,5 суток	г. Гульча – г. Ош – г. Москва – г. Новокузнецк	–
<b>ВСЕГО</b>	<b>27,5</b>		<b>1450,2</b>

## 1.5 ПРОЙДЕННОЕ РАССТОЯНИЕ

На велосипедах мы прошли по разным дорогам 1450,2 км, в том числе:

- асфальтированные дороги – 760 км (52,4 %);
- грунтовые, каменистые дороги – 690 км (47,6 %).

Расчёт пройденного расстояния сделан по показаниям GPS и синхронизирован со всеми данными похода, представленными в отчёте.

Температуры приведены по показаниям велокомпьютера Vetta V-100.

Таблица 3. Технические сведения о прохождении маршрута

Дни	Даты	Участки маршрута <sup>10</sup> (вело)	Км	Сумм. подъём	Сумм. спуск	Время в движ.
«0»	23–24.07.2017	[Заброска г. Новосибирск – г. Ташкент – г. Худжанд]	–	–	–	–
1	25.07.2017	г. Худжанд – к. Куркат	34,4	217	134	2:04
2	26.07.2017	к. Куркат – к. Гончи – к. Мучум	54,3	868	448	3:00
3	27.07.2017	к. Мучум – к. Аучи – долина р. Арги	41,4	1514	352	5:02
4	28.07.2017	долина р. Арги – пер. Вешаб 3780 м (велопервопрохождение) – к. Вешаб	38,4	1598	2010	8:10
5	29.07.2017	к. Вешаб – долина р. Зеравшан – мост в долине р. Фондары	55,8	1415	1240	4:54
6	30.07.2017	мост в долине р. Фондары – к. Такфон – долина р. Ягноб – к. Анзоб	48,2	2685	2072	4:42
7	31.07.2017	к. Анзоб – пер. Анзоб 3 373 м – к. Колон – к. Пугуз	61,3	1235	2055	4:41

<sup>9</sup> В связи с отменой самолёта Ош – Новосибирск в день вылета группы. Участник похода из Питера выбирался транзитным рейсом Ош – Москва – Санкт-Петербург.

<sup>10</sup> Топонимия района путешествия имеет варианты в транскрибировании местных названий на русский язык. Географические названия приводятся в соответствии с данными современных карт, указанных в списке литературы. Варианты написания на таджикском языке, появившиеся на картах после 1991 г., приведены курсивом.



8	01.08.2017	к. Пугуз – к. Варзоб – г. Душанбе (проброска Душанбе – мост через р. Сурхоб)	37,8	70	680	1:10
9	02.08.2017	Мост через р. Сурхоб – к. Езганд	49,1	1370	1043	4:54
10	03.08.2017	к. Езганд – г. Тавилдара – к. Инкух – к. Пастирог	44,7	1379	687	4:34
11	04.08.2017	к. Пастирог – пер. Хабуработ 3 252 м – г. Калайхумб – к. Кеврон	66,9	1796	2711	6:45
12	05.08.2017	к. Кеврон – к. Курговад – к. Узбай	72,0	3265	2951	6:04
13	06.08.2017	к. Узбай – к. Вознавд	68,0	610	573	8:26
14	07.08.2017	к. Вознавд – к. Рушон – к. Пастхув – к. Сохчарв	75,9	1036	982	5:00
15	08.08.2017	к. Сохчарв – г. Хорог – к. Рож	39,5	711	448	3:15
16	09.08.2017	к. Рож – к. Куйгантукой	88,3	2551	1669	5:55
17	10.08.2017	к. Куйгантукой – к. Джелонди – пер. Койтезек 4 278 м – летовка в 4 км за пер. Койтезек	58,7	1379	343	5:12
18	11.08.2017	летовка в 4 км за пер. Койтезек –долина р. Сулу-Тагаркаты – пер. Тагаркаты 4 168 м – оз. Сасыккуль – к. Аличур – долина р. Аличур	93,0	799	1057	5:39
19	12.08.2017	долина р. Аличур – пер. Найзаташ 4 148 м – г. Мургаб – долина р. (Южный) Ак-Байтал	97,6	666	866	5:10
20	13.08.2017	долина р. (Южный) Ак-Байтал – пер. Ак- Байтал 4 655 м – долина р. (Северный) Ак-Байтал	65,1	890	470	6:10
21	14.08.2017	долина р. (Северный) Ак-Байтал – к. Ка- ракуль – долина оз. Каракуль	67,6	460	200	3:30
22	15.08.2017	долина оз. Каракуль – пер. Уйбулак 4 232 м – долина р. Маркансу – пер. Кызыл-Арт 4 280 м – долина р. Кы- зылсу – к. Сары-Таш	86,2	690	1340	8:10
23	16.08.2017	к. Сары-Таш – пер. 40 Лет Кыргызстану 3 550 м – пер. Талдык 3 615 м – к. Ок- Босого – к. Кунелек	61,9	400	1960	6:30
24	17.08.2017	к. Кунелек – г. Гульча	44,1	80	560	1:30
<b>Всего пройдено</b>			<b>1450,2</b>	<b>28893</b>	<b>27993</b>	<b>137,12</b>

Рисунок 1. Карта обзорная (Таджикской ССР и сопредельных районов)

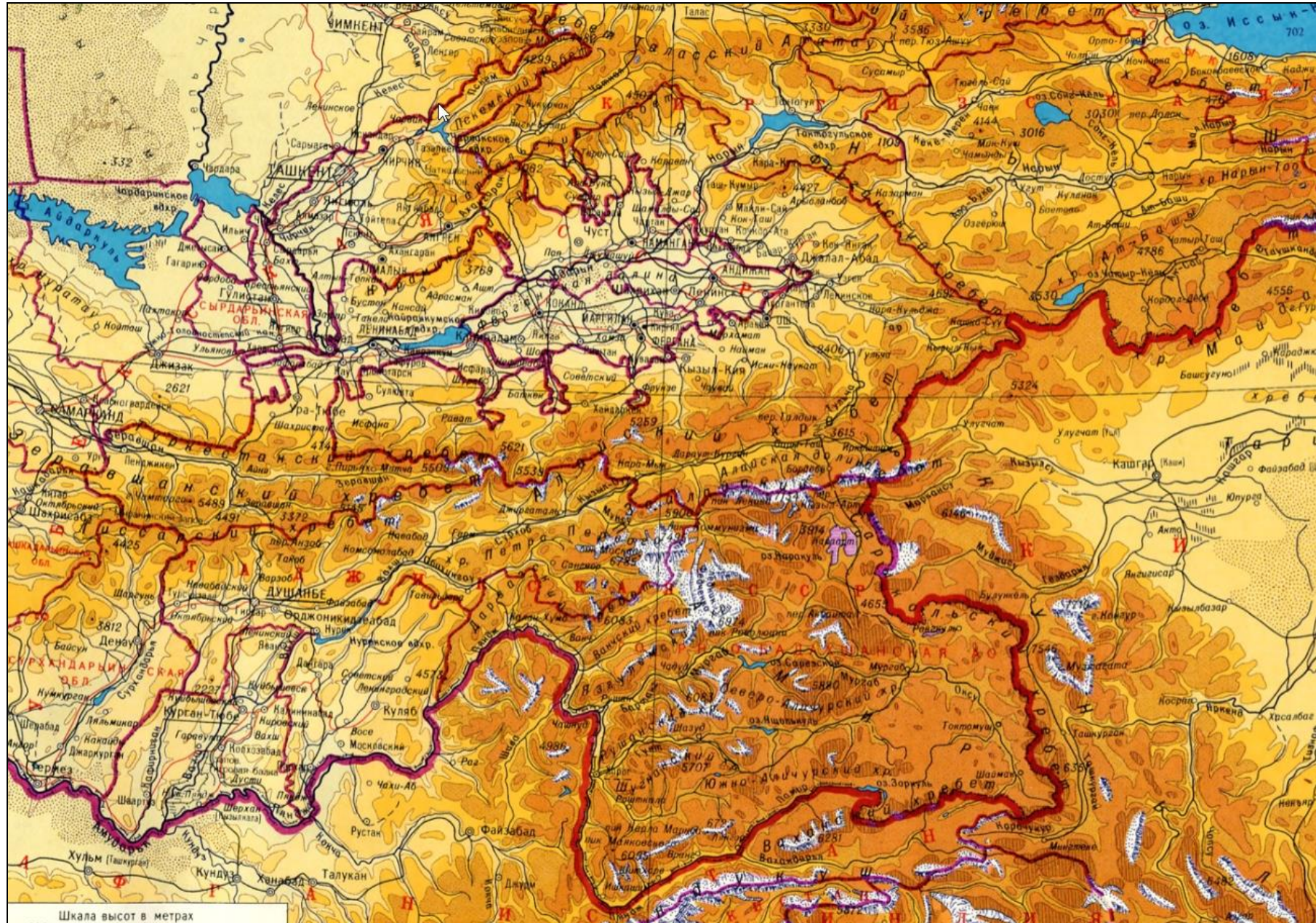
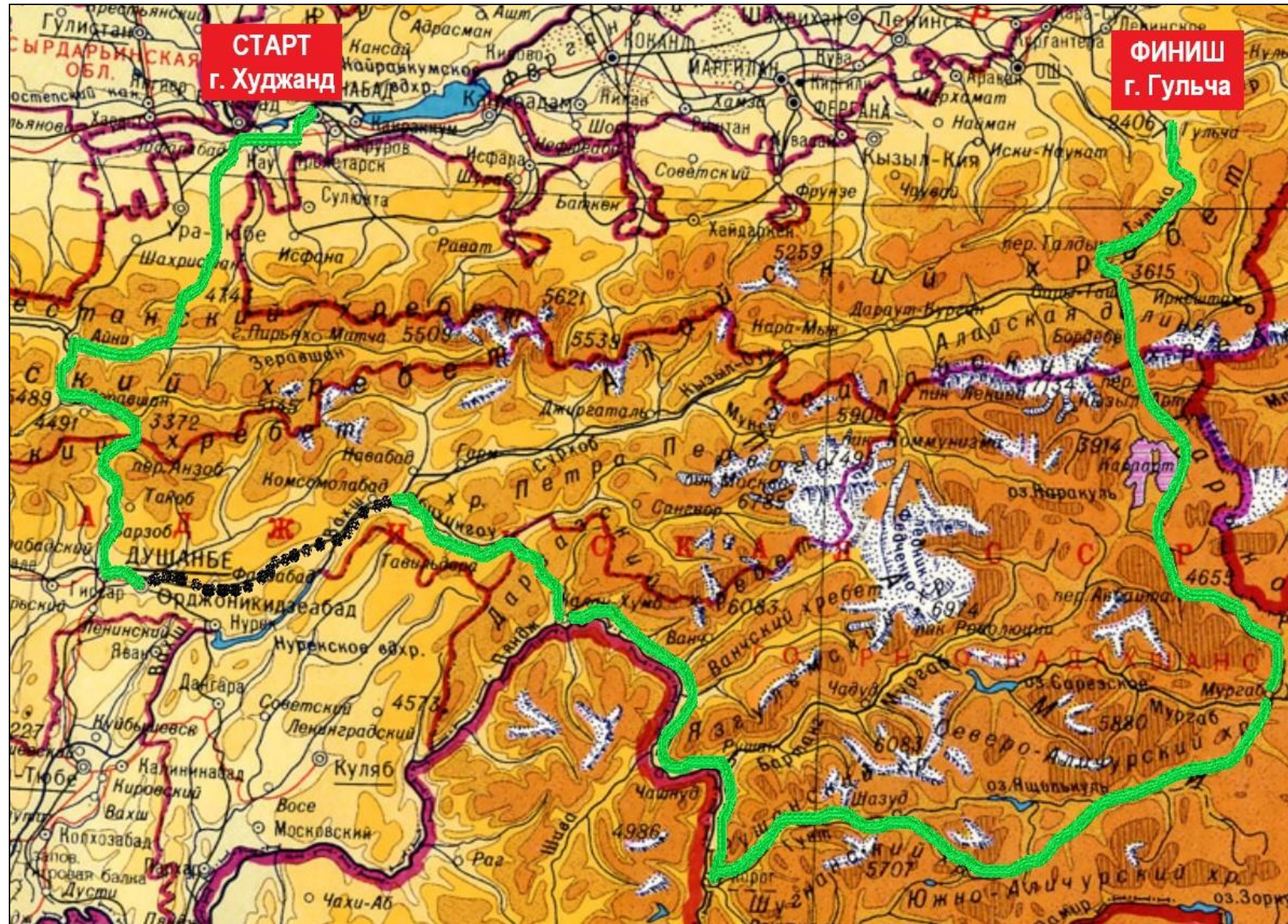


Рисунок 2. Карта-схема велопохода (зелёным отмечен веломаршрут, чёрным – автопроброска)



## 1.6 СУММАРНЫЙ НАБОР ВЫСОТЫ

28 893 м.

Высотный график маршрута приведён в *таблицах 4–5*.


Таблица 4. Высотный профиль велопохода. Часть 1: Худжанд – Вешаб – Анзоб – Душанбе



Профиль высоты (326 m в 3 791 m)

Диапазон высот

3 465 m

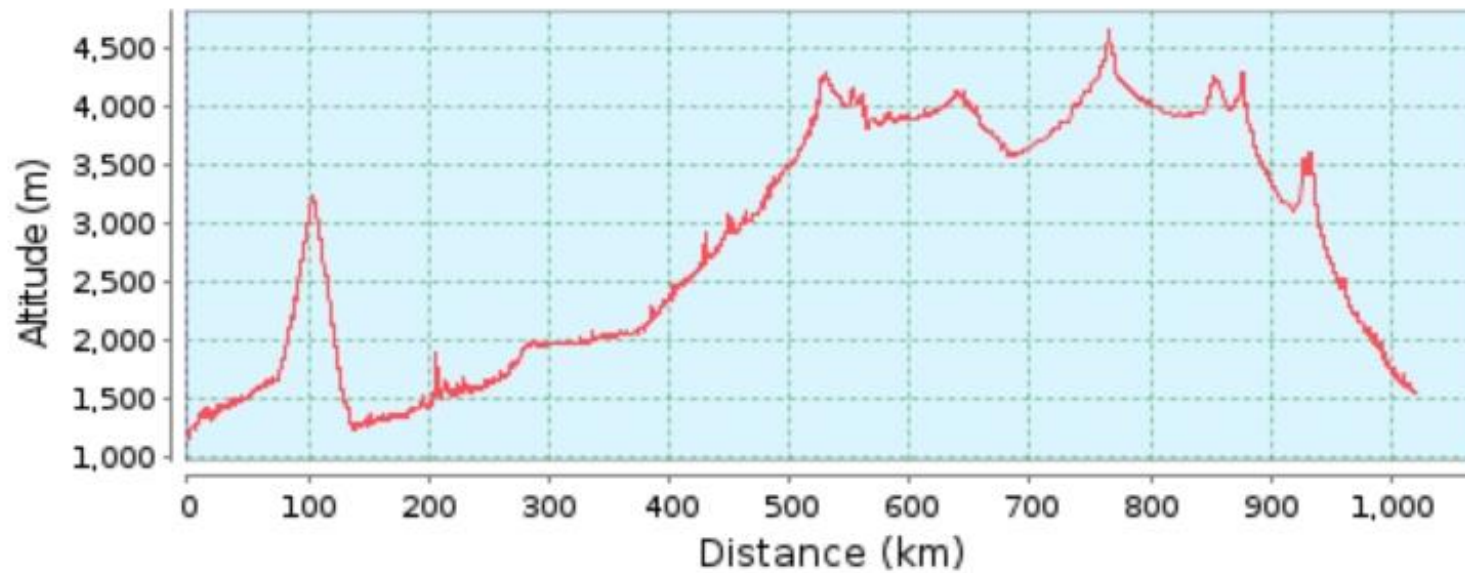
Всего подъемов 

8 396 m

Всего спусков

7 892 m


Таблица 5. Высотный профиль велопохода. Часть 2: Сурхоб – Хороз – Мургаб – Гульча



Профиль высоты (1 163 m в 4 653 m)

Диапазон высот

3 490 m

Всего подъемов 

20 497 m

Всего спусков

20 101 m

## 1.7 ВАРИАНТЫ ПОДЪЕЗДА И ОТЪЕЗДА. АВАРИЙНЫЕ ВЫХОДЫ

Велопоход на Крышу Мира мы начали с севера Таджикистана: нас интересовал район Туркестанского и Гиссарского хребтов (Памиро-Алайская горная система); кроме того, перед выходом на Памирское плато, где нам предстояло провести больше недели, мы нуждались в высотной акклиматизации.

Для захода на Памир имеется несколько вариантов. Классический туристский маршрут – из Душанбе в направлении Хорога по западной части Памирского тракта. Ещё более классический маршрут, которым пользовались до революции и во времена раннесоветских экспедиций на Памир с целью его изучения – с территории Кыргызстана: из города Ош по восточной части Памирского тракта.

Собственно памирская часть маршрута была «распечатана» нами у моста через р. Сурхоб. Мы двинулись по долине р. Обихингоу в направлении Тавилдары.

### **Аварийные выходы:**

- в первой части маршрута («таджикской») практически везде возможен сход на трассу М-34 Ташкент – Душанбе, за исключением перевала Вешаб, на котором нам не встретилась ни одна машина и который не выглядит ездовым (местами здесь очень опасный для автомобиля серпантин, а о том, чтобы разъехаться со встречным автомобилем, и думать нечего). Ещё одно «узкое» для аварийной выброски место в первой части нашего маршрута – перевал Анзоб, состояние которого таково, что автомобильное движение там просто невозможно из-за каменных завалов на дороге;
- вторая часть маршрута («таджикская») большей частью пролегает по Памирскому тракту (трасса М-41 Душанбе – Хорог – Ош – Бишкек). Неактивное, но автомобильное передвижение имеется практически на любом его отрезке. Найти машину для выброски можно.

## 1.8 БЮРОКРАТИЧЕСКИЕ ФОРМАЛЬНОСТИ

Маршрут велопохода пролегает по территории двух государств, четверть века как вышедших из СССР, причём в случае с Таджикистаном – ещё и в приграничной его зоне. Мы проехали более трёхсот километров по берегу р. Пяндж в каких-нибудь двухстах, а местами даже семидесяти метрах от границы с Афганистаном. Кроме того, по Памирскому плато мы двигались километров двести бок-о-бок с китайской границей.

Разумеется, мы заранее выясняли, какие документы нам потребуются, чтобы не иметь проблем с пограничниками и прочими представителями власти на маршруте. Необходимыми бумажками для нас как иностранных граждан были две: разрешение на въезд в погранзону и регистрация по месту пребывания в РТ. Первую мы оформили заблаговременно, обратившись по рекомендации Игоря Томаса к Дмитрию Мельничкову, сотруднику одной из туристических фирм Душанбе (контактами поделимся, если к нам обратятся желающие). Это нам стоило 35 \$ на одного члена группы. Разрешение обычно забирают у велотуристов на погранпереходе из Таджикистана в Кыргызстан, но мы упросили погранцов оставить его нам на память. Так что сувенир этот при нас.

О второй бумажке мы, честно говоря, сильно беспокоились, потому что её делать надо уже на месте. Нам предстояло искать человека, который согласился бы зарегистрировать нас, «семерых козлят», у себя дома на месяц. То есть тут был важен случай. И такой человек чудесным образом нашёлся в первые часы нашего пребывания в Худжанде, о чём мы с благодарностью пишем в первой части этого отчёта.

Вот наши две бумажки (у каждого из нас были такие):



Для велотуристов, планирующих поездку в Таджикистан, могут быть полезны ещё кое-какие сведения:

- **Посольство России в Республике Таджикистан.**  
 Адрес: Республика Таджикистан, 734026, г. Душанбе, ул. Абуали ибн Сино 29/31. Тел: (992 37) 235-98-27, 235-70-65, 235-09-06, 236-28-24, 236-22-53, 235-27-33. Факс: (992 37) 235-88-06. Эл. почта: [embassy.dushanbe@yandex.ru](mailto:embassy.dushanbe@yandex.ru).
- **Телефоны экстренных служб в Республике Таджикистан.**  
<http://emergencynumbers.ru/asia/central-asia/tajikistan>.



## 1.9 ТУРИСТСКАЯ КВАЛИФИКАЦИЯ УЧАСТНИКОВ ВЕЛОПОХОДА

### 1) **Басалаев Андрей (AssA, Басалай-Хан) 1970 г. р.**

Руководитель велопохода, разработчик маршрута, фотограф, видеооператор, соавтор отчёта.

Велосипед Mongoose Meteore Comp, велорюкзак «Трек-90» (Пик-99).

Важнейшие велопоходы:

- Монголия 4У (2012),
- Монголия 4Р (2013),
- Горный Алтай – Тыва – Хакасия 5Р (2014),
- Горный Алтай – Монголия – Тыва 5Р (2015),
- Тянь-Шань 3Р (2016),
- Байкал (по льду) 2Р (2017).



*Андрей Басалаев (Басалай-хан).  
На перевале Анзоб*



## 2) **Басалаева Ирина** 1973 г. р.

Научный руководитель, соавтор отчёта.

Велосипед Jamis Durango 2.0, велорюкзак «Трек-85» (Пик-99).

Важнейшие велопоходы:

- Монголия 4У (2012),
- Горный Алтай – Тыва – Хакасия 5У (2014),
- Горный Алтай – Монголия – Тыва 5У (2015),
- Тянь-Шань 3У (2016).



*Ирина Басалаева.  
В районе озера Кара-Куль*

**3) Ворошилова Лариса 1970 г. р.**  
**Врач.**

Велосипед GT Avalanche 1.0, велорюкзак «Белый камень-70».

Важнейшие велопоходы:

- Монголия 4У (2012),
- Горный Алтай – Тыва – Хакасия 4У (2014);
- Горный Алтай 2У (2017);
- Хакасия 1У (2017).



*Лариса Ворошилова.  
Перед перевалом Анзоб*

**4) Гаськов Александр 2001 г. р.**  
**Переводчик, IT-директор.**

Велосипед Merida Matts Sport 300 Disk, велорюкзак «Трек-65» (Пик-99).

Велопоходы:

– Горный Алтай 2У (2017).



*Александр Гаськов.  
В районе озера Кара-Куль*

**5) Гаськов Сергей 1971 г. р.**  
**Механик, повар.**

Велосипед Wheeler Prottron 30, велорюкзак «Трек-65» (Пик-99).

Важнейшие велопоходы:

- Израиль 3У (2017),
- Горный Алтай 2У (2017).



*Гаськов Сергей.  
В долине Маркансу*

**б) Карпов Артур 1963 г. р.**  
**Завхоз.**

Велосипед Jamis Dakota Comp, велорюкзак «Белый камень-70».

Важнейшие велопоходы:

- Хакасия 1У (2014);
- Хакасия 1У (2017);
- Горный Алтай 2У (2017).



*Карпов Артур.  
На озере Кара-Куль*

**7) Стрелетов Сергей 1974 г. р.**  
**Повар.**

Велосипед Merida MATTS TFS900, велорюкзак «Трек-85» (Пик-99).

Важнейшие велопоходы:

- Западные Карпаты 3У (2006);
- Центральный и Южный Урал 3У (2013);
- Тыва – Хакасия 3У (2015);
- Горный Алтай 2У (2017).



*Стрелетов Сергей.  
Перед перевалом Ак-Байтал*

8) **Мигель** (Испания, г. Барселона).

Временный участник нашей команды. Ехал с нами 2,5 суток.

Велопоходный опыт Мигеля мы не выясняли, но он реальный монстр.



*Мигель.  
В долине р. Пяндж*

**Макс** (UK, г. Бристоль).

Временный участник нашей команды. Ехал с нами 1,5 суток.

Велопоходный опыт Макса мы также не выясняли, но он в прошлом спортсмен и не менее монстр, чем Мигель.



*Макс.  
Перевал Ак-Байтал*

## **1.10 КОНТАКТЫ С РУКОВОДИТЕЛЕМ**

Басалаев Андрей Викторович.

Для почтовой корреспонденции: 654080, г. Новокузнецк, ул. Тольятти, д. 56, кв. 135.

Моб. тел. +7-961-723-41-18.

E-mail: [isapan@yandex.ru](mailto:isapan@yandex.ru).





## 1.11 БОНУС: СЛОВАРЬ СПЕЦИАЛЬНЫХ СЛОВ И ВЫРАЖЕНИЙ (ВЕЛОПАМИРСКИЕ БАЙКИ)

В каждом удачном походе возникает особый язык, понятный только посвящённым, то есть тем, кто в этот поход ходил. Приводим наш спонтанно возникший на Памире словарь.

### «А АРБУЗ БУДЕТ?»

Обычные первые слова, которые в дороге произносились (как правило, Ириной) всякий раз при разговоре о том, что скоро будет какой-нибудь кишлак. На сорокаградусной жаре эта мысль нас поддерживала в течение дня. Утвердительный ответ на сей вопрос интриговал и неизменно вызывал в нас живейший интерес к кишлаку. Флирт с арбузом не был интересен только тем из нас, кто периодически испытывал кишечное расстройство – однако оно возникло скорее от где-то выпитой некачественной воды, чем от плодов. Арбуз на протяжении всего похода был эквивалентен дыне.

### «А ОНО НЕ ЛЕТИТ!»

Фраза, приставшая к нам после сочного рассказа нашего худжандского друга Шера (Шерали Джумаева) о том, как он однажды пытался полететь рейсом Худжанд – Душанбе, как он долго ждал, пока самолёт полетит, а тот всё не летел, потому что с него сняли мотор☺. И надо было ждать, пока мотор снова наденут. Подробный рассказ см. в одноименной главе «А оно не летит!». Весь поход мы вспоминали и Шера, и этот не летевший летательный аппарат со снятым мотором. В конце похода мы (Андрей, Ирина, Артур, Лариса) с тоской приговаривали эту фразу в течение суток (СУТОК!), пока длился наш полёт из Оша в Новосибирск через... столицу нашей родины. Все дороги ведут в Москву, все *самолюки* (см. ниже) летают только через Москву...

### «ГУЛЯТЬ! ГУЛЯТЬ!...»

Искусство утрамбовывать груз и себя самих в транспорт для автопроброски на маршруте жизненно важно для велотуриста. Мы, кажется, научились это делать. Чего стоил знаменательный наш бросок Улгий – Улаангом в походе 2015 года. Тогда мы вчетвером – двое Басалаевых, Паша Ямников и Андрей Мосин – со своими четырьмя великами и четырьмя велосюжками – впечатались в старый уазик!..<sup>11</sup> Мы не верили себе, что влезем, но наш водитель-монгол был в этом убеждён. И он оказался прав.

В памирском походе мы пробросились от Душанбе до слияния Сурхоба с Обихингоу. Дорога была жуткая (см. об этом главу отчёта «Кошмар на трассе М-41»). Но для Сергея Гаськова, задавленного нашим общим скарбом на заднем сиденье микроавтобуса, эта дорога стала путём к просветлению. Страдая и очищаясь от своих страданий, он явно познал какую-то истину, иначе его выражение лица не делалось бы всё блаженнее с каждым часом пути. Видеокамера это зафиксировала.

Вот начало: на этих кадрах Серёга ещё испытывает некоторый дискомфорт:

[https://www.youtube.com/watch?v=HOYch\\_CGt54](https://www.youtube.com/watch?v=HOYch_CGt54).

Вторая фаза: страдание уже начинает вводить Серёгу в эйфорию, а Санька организует акцию «Выпустим папу!»: <https://www.youtube.com/watch?v=cPeoCyVBSJc>.

Третья фаза просветления: полупридушенного Серёгу отлепляют от кресла. Он реагирует уже только на команду «Гулять! Гулять!...» – похоже, именно этими словами Гаськовы дома вызывают своего пса Ганса на прогулку. Но выглядит он при этом абсолютно счастливым: <https://www.youtube.com/watch?v=EjE1Axp61Nc>.

### «ДЛЯ КОГО-ТО ЭТО ПЕРВЫЙ ПЕРЕВАЛ, ДЛЯ КОГО-ТО...»

Загадочная фраза, произнесённая нашим руководителем Андреем Басалаевым в начале штурма Вешаба, когда всем уже стало понятно, во что мы ввязались, идя на этот перевал. Фра-

<sup>11</sup> См. с. 163–167 отчёта «По Русскому и Монгольскому Алтаю»: <https://www.academia.edu/21612603>.

зу Андрей произнёс на привале, желая, видимо, подбодрить свою команду, – мол, кому-то уже не впервой брать такие перевалы. Проблемой стало то, что он не договорил окончания фразы, и все дружно поняли, что не произнесено слово «последний». «Последний перевал» – это звучало бы так романтично! ☺ Фразой были особенно впечатлены Артур и Саша. Для них это был действительно первый перевал и, к счастью, ни для кого из нас он не стал последним.

### **ИШАК; СЕМЬ ИШАКОВ**

Велосипедист нашей команды; семь членов нашей команды (они же «семеро козлят»). Название само собой появилось при штурме перевала Вешаб. Он был сложный, первый на маршруте и потому очень всем запомнился. См. также *На моём ишаке один час*.

### **КОЛЫШКИ С ГВОЗДИКАМИ**

Предметы, принесённые нашими иранскими друзьями к костерку в вечер накануне нашего финиша. Костёр развели они же (мы весь поход благополучно обходились без него). Стояли мы в местности, где не имелось никакой годной для розжига древесной растительности и нигде не валялись дрова, но невдалеке находилось кладбище, огороженное деревянными жердями. Похоже, огнепоклонники отодрали эти колышки от ограды. Нам пришлось разделить с иранцами тепло их очага.

### **«КУПЛЮ КОНЯ!»**

Боевой клич *Серёги Путерского* (см. ниже). Чем дальше по маршруту, тем чаще мы слышали этот крик про коня. Что Серёга хотел этим сказать, никто не знает. Возможно, он имел в виду, что пора слезать с этого велика, который тащит его в горы, и в конце концов человечьи ехать на коне. Серёга был даже однажды замечен в приватном разговоре с чабаном (в посёлке Сарыташ в Алайской долине), у которого он выяснял, сколько конь живёт, чем его кормить и сколько он стоит.

### **МАКАО**

Это слово с нежным трепетом произносили ребята из Ирана, встретившиеся нам в самом конце похода накануне нашего финиша. Они на великах ехали из своей Передней Азии на неблизкий Восток. На тот момент в пути они находились уже двадцать дней. *Макао* – универсальная формула рая земного, влекущего к себе велотуриста. Это такая загадочная недосыгаемая страна вроде Рио-де-Жанейро Остапа Бендера, куда надо срочно ехать любому порядочному велотуристу, прям вот щас бросив все несущественные и суетные свои дела. Главное качество Макао – там нет никаких дел. То есть туда НЕЗАЧЕМ ехать, и именно поэтому сам маршрут в рай есть нечто сверхценное для велотуриста. Не потому ли и мы все ездим в свои велопоходы?.. О, Макао...

Иранцам приглянулся наш Санька в качестве потенциального компаньона в их паломничестве. Сильно звали они его с собой, говорили что-то вроде: «Ну зачем ты поедешь в свою Сибирь? Давай двинем с нами! В Макао тепло и весело...». Мы провели полный радости вечер с Маджидом и Хамидом. Это была эмоциональная кульминация нашего похода, полного общения с хорошими людьми. См. также *Колышки с гвоздиками*.

### **«МЫ ВАС ЖДАЛИ ВЧЕРА»**

Удивительная по нахальству фраза, произнесённая сотрудниками аэропорта в городе Ош, когда мы – Андрей, Артур, Ирина, Лариса – попытались улететь на их *самолюке* (см. ниже) рейсом Ош – Новосибирск, билет на который честно купили аж за полгода. Нам сказали, что самолёт улетел вчера, и вообще они нас ждали (!) тоже вчера, а сегодня нет для нас самолёта, всё, улетел. Вспомнилась русская народная сказка, где Иван говорит глупому чёрту, пропустившему один визит, что всё, мол, братан, приходи вчера. На сегодняшний день это был самый необычный для нас перелёт в жизни. Нам ещё тыкали в нос, что на наши номера телефонов были высланы сообщения, – это на те-то номера, которые не ловят никакого билайна-мегафона на высоте 4000 метров над уровнем моря! Короче, ребята, летайте самолётами компании S7, она заботится о вас! Улетели мы с третьей попытки, когда, по совету тех же аэро-

портовых сотрудников, через полсуток встали в глухую оборону при посадке уже не на наш рейс, а на шедший в Москву, чтобы успеть (!) занять (!!) места (судя по всему, чужие).

### «НА МОЁМ ИШАКЕ – ОДИН ЧАС»

Ответ нашего знакомого пастуха, который нёс двухнедельную вахту под  $\frac{3}{4}$  подъёма на Вешаб, на наш вопрос: «Сколько ещё до перевала?». У нас ушло не менее полутора часов. Мораль сей басни такова: устройство «пастух+ишак» бегаёт быстрее, чем «велосипедист+велосипед».

### «ОНИ ПРИДУТ!»

Фраза, которой нас одарили в самом начале похода случайно встреченные нами пастухи. Наша вторая ночёвка состоялась недалеко от их дома, и им очень хотелось, чтобы мы пришли к ним ночевать, а мы желали самостоятельности. Тогда они рассказали нам страшную историю про чёрных пауков, которые придут к нам. Так однажды уже было с их знакомым, который потом умер (от этого, само собой). Было уже темно, и мы заозирались по сторонам, освещая свои уже разложенные спальники фонарями. Пауков не было. Но наши знакомые за верили нас, что они придут, как только мы погасим свет. Это заставило всех нас поставить палатки, хотя мы планировали спать без них. Пауки («они») так и не пришли.

### ОСЛИНАЯ МОЧА

Бензин плохого качества, от которого засоряется горелка. Топливо в Таджикистане бодяжат, как и везде на постсоветском пространстве. Один раз ослиную мочу нам подарили (у моста через Сурхоб), один раз мы её неаккуратно купили (в Мургабе). Вообще-то мы по цвету видели, что с жидкостью в бутылке не всё в порядке, но на всякий случай везли с собой. В конце концов от первой ослиной мочи мы на сутки остались без горелки и готовили на примусе испанского друга Мигеля, а вторая ослиная моча была вылита бестрепетной рукой нашего руководителя уже на подъезде к финишу. Пробовать мы её не стали. Хороший бензин мы купили только в Душанбе (1,5 л), его нам хватило до Сары-Таша.

### ПЕРЕВАЛ СЕМИ ИШАКОВ

(См. выше *ишак, семь ишаков*). Перевал Вешаб. Он дался нам непросто: был первый на нашем маршруте и самый сложный технически. Мы лезли в него шесть часов и порядком измотались. Ещё на подъёме решили, что он должен называться перевалом Семи Ишаков. По праву велопервопрохождения мы его отныне и навсегда называем так.

### «ПОХОЖЬ НА ТАДЖИК!»

Руководитель нашего похода Андрей Басалаев обладает прямо-таки универсальной внешностью разведчика-резидента: его практически по всей Высокой Азии, где он до сих пор побывал, принимают либо за своего, либо за кого-то ещё, но только не за русского. В Казахстане принимали за казаха, в Кыргызстане – за киргиза, в Горном Алтае – за алтайца, в Хакасии – за татарина, в Монголии – за чеченца. В Испании (уже не Азия) принимали за испанца, а в Турции – за турка. В Италии, скорее всего, примут за итальянца, и пока остаётся вопросом, за кого его примут китайцы?..

В Таджикистане в нём сразу же распознали, понятное дело, таджика. На пороге ГБАО нам встретились весёлые мужики (кстати, те самые, которые одарили нас *ослиной мочой*, см. ниже), присмотрелись к Андрею, прищурились, покачали головой и сказали: «Ты кто? Русский? Не-е-е... похож на таджик...». На Памире был смешной случай, когда Андрея приняли за памирца. Об этом см. в отчёте в главе «Свой среди своих».

### САМОЛЮК

В рассказе колоритных иранцев-зороастрийцев Маджида и Хамида об их путешествиях по миру так назывался самолёт. Кажется, это едва ли не единственное русское слово, которым наши приятели на тот момент обогатили свой лексикон. Когда мы рассказали, куда теперь направляемся (в конце нашего похода), они из нашей речи выловили именно это слово – самолёт – и несколько раз повторили его в своём варианте – «самолюк», – явно смакуя. Понрави-

лось им оно☺. С *самолюком* в нашем походе связана не одна история (см. в отчёте главы «А оно не летит!» и «Ахурамазда нас простит»).

### **САЩА!..**

Обращение нашего иранского друга Маджида к Саньке Гаськову. Саша очень понравился Маджиду и Хамиду – весёлым иранским велосипедистам-огнепоклонникам, которые вдвоём ехали из своего Ирана через полмира в Макао, чтобы увидеть его – и вернуться назад на *самолюке* (см. выше) в Иран. Сашку они звали с собой, но он отказался, сославшись на необходимость готовиться к ЕГЭ.

### **СЕРЁГА ПИТЕРСКИЙ**

Сергей Стрепетов, наш товарищ из Санкт-Петербурга, член нашей группы. Имя возникло в связи с необходимостью различать двух Сергеев, оказавшихся в нашей маленькой компании. Звучит оно слегка приклатнённо, однако Серёга не такой☺.

### **СНИКЕРСЫ; ЕХАТЬ НА СНИКЕРСАХ**

В нашем походе состоялось революционное открытие новой единицы измерения интенсивности туристского велопередвижения. Поскольку молодой организм Саши Гаськова (для которого это был первый серьёзный велопоход) периодически претерпевал тяготы и лишения, причём главным образом по части питания, то кому как не Саше было стать первооткрывателем этого биткоина памирских перевалов – сникерса! (Надо, кстати, подумать о патентовании изобретения). Когда становилось ясно, что обеда не предвидится, Санька вступал в беседу с единственным понимающим его человеком по имени Ксиоми (так зовут Санькин телефон). Ему и только ему он сообщал сокровенное: что недоедает, что жарко, что нет воды, что ночью был мороз минус три... Благодаря этому общению мы теперь располагаем полными юмора видеороликами, в которых перевалы измеряются сникерсами<sup>12</sup>. По питательности со сникерсом могло сравниться только *хрючево* (см. ниже), но и этим блюдом мы не были избалованы. Кстати, ещё одним нашим открытием стала переоценка пищевых ценностей. Ну кому в здравом уме (то есть не в велопоходе☺) придёт на ум возносить хвалу такой еде, как сникерс?..

### **ХРЮЧЕВО**

Блюдо, изобретённое Сергеем Гаськовым в ситуации злонамеренной диверсии *ослиной мочи* (см. выше), которая вывела из строя нашу горелку. Мы остались без огня, то есть не могли сварить себе еды и вынуждены были замочить в кастрюле смесь каких-то круп с сухофруктами. Всё это было залито горячим молоком, подаренным нам сердобольной хозяйкой сада, в котором мы ночевали, и оставлено до утра в надежде, что у нас появится на это аппетит. Весь вечер мы наблюдали, как Сергей периодически помешивает содержимое кастрюли, видели, что жижа не делается однородной, и понимали, что это блюдо ничто не спасёт... Однако же наутро оно разбухло и даже стало съедобным. Его высоко оценил Саша Гаськов, который потом признался, что то была самая калорийная еда из всей приготовленной за поход (баранина в кафе не в счёт☺).

### **«ШЕР ПЕРВЫЙ» И «ШЕР ВТОРОЙ»**

Два типа поведения нашего приятеля велосипедиста Шера (Шерали Джумаева), с которым мы познакомились в Худжанде (см. главу «Заброска»). Шер рассказывал, что иногда откалывает такие номера, которых не понимает его окружение, да и он сам не сразу понимает. «Шер первый» – это добропорядочный законопослушный человек, который живёт как все нормальные люди: кушает баранину, работает, воспитывает детей и платит налоги. «Шер второй» – это Шер первый, впавший в состояние, которое в народе описывается фразой «искать приключений на свою задницу». «Шер второй» способен на то, от чего будет в ужасе благонамеренный «Шер первый». Например, на экстремальный спуск на своём мотоцикле с о-очень

---

<sup>12</sup> Вот парочка: «Это потому что голодный я»: <https://www.youtube.com/watch?v=jDRLcoFNPuA>; Холодно и голодно! – <https://www.youtube.com/watch?v=NkR-fBnKP8s/>

крутых горок возле Худжанда. Первый Шер на это говорит: «Ты дурак!» – а второй: «Ты молодец!...».

Нам всё это знакомо в веловерсии. Мы на Памире, в общем, были в состоянии «второго Шера» – поехали семь придурков искать приключений на свои велозадницы☺. В общем, доктор Джекил и мистер Хайд, помноженные на семь.

