

Днепропетровская областная федерация спортивного туризма

ОТЧЁТ

о велосипедном туристском спортивном походе пятой категории сложности по Таджикистану и ГБАО (Памир) совершенном с 28 июля по 16 августа.

маршрутная книжка № 16/10

Руководитель группы:

Пантюшков Алексей Михайлович

домашний адрес : 49055 г. Днепропетровск
ул. Новокрымская 7 кв. 4 .

тел.моб. 067 718 3993 , 099 079 2566

E-mail : Alek3993@rambler.ru

МКК рассмотрела отчёт и считает, что поход может быть зачтён всем участникам и руководителю _____ категории сложности
Отчёт использовать в _____

2010 г.

Содержание :

1. Справочные сведения о походе	...
1.1. Сведения о нитке маршрута	...
1.2. Параметры похода	...
1.3. Состав группы	...
2. Организация похода	...
2.1. Смысловая идея похода	...
2.2. Варианты подъезда и отъезда	...
2.3. Аварийные выходы с маршрута и запасные варианты	...
2.4. Изменения маршрута и их причины	...
2.5. Сведения о прохождении маршрута каждым участником	...
3. График движения и техническое описание маршрута	...
3.1. Дневной график движения	...
3.2. Техническое описание маршрута	...
3.3. Меры безопасности на маршруте	...
4. Итоги похода, выводы, рекомендации	...
5. Приложения	...
5.1. Перечень личного и группового снаряжения	...
5.2. Содержание аптечки	...
5.3. Содержание рем. набора	...
5.4. Смета расходов на поход	...
5.5. Карты района похода	...
5.6. Высотный профиль маршрута	...
5.7. Литература	...

1. Справочные сведения о походе :

Поход был совершен с 28 июля по 16 августа 2010г. с участием четырёх человек из трёх городов Украины (Днепропетровск, Одесса и Черновцы), пятой категории сложности по Таджикистану и ГБАО (Памир).

1.1. Подробная нитка маршрута :

Душанбе – Вахдат – Обигарм – Тавильдара – пер. Хабуработ (а/м 3252м) – Калайхумб – Хорог – р. Шахдара – пер. Кара-Гурум (н/к 4335м) – оз. Кокбай – пер. Кой-Тезек (а/м 4271м) – пер. Тагаркаты (а/м 4168м) – пер. Харгуш (а/м 4091м) – оз. Яшилькуль – пер. Найзаташ (а/м 4314м) – Мургаб – пер. Ак - Байтал (а/м 4655м) – Музкол – р. Кокуйбель – пер. Аильутек (а/м 3795м) – пер. Кок-Джар (а/м 3814м) – р. Танымас – Гудара – р. Бартанг – пер.Савноб (а/м 2929м) – пер. Рошорв (а/м 3070м) – Рушан.

1.2. Параметры похода :

Протяжённость маршрута	- 1118.4км ,	из них :
- по асфальту	- 462.5км	
- с твёрдым покрытием (щебёнка)	- 236.2км	
- грунтовые дороги	- 398.6км	
- тропы, бездорожье	- 21.1км	
Чистое ходовое время	- 97ч 21мин	
Средняя скорость движения	- 11.5км/ч	
Длительность похода	- 20дней,	из них :
- чистых ходовых	- 18дней	
- четыре полуднёвки	- 2 дня	
Общий набор высоты	- 15780м (данные велокомпьютера SIGMA-SPORT BC2006 HMR)	

Шифр МКК , давшей разрешение на проведение похода :

Днепропетровская областная МКК 104 – 00 – 43555000

2. Организация похода :

2.1.Смысловая идея похода:

Памир всегда привлекал к себе внимание туристов и путешественников как самый высокий горный район бывшего СССР. Здесь же находится самый высокий в СНГ автомобильный перевал Ак-Байтал (4655м). Большое количество горных озёр, рек, заснеженных пиков и конечно множество горных дорог и перевалов. В общем-то этим и был вызван интерес к этому району. Далее изучив отчёты по этому региону, выбрал наиболее понравившиеся достопримечательности и связал в общую нитку маршрута. Первоначально маршрут включал в себя и оз. Каракуль и посещение альплагеря под пиком Ленина и город Ош. Затем по возможности посещение городов Ферганской долины и выезд на поезде Ташкент – Харьков на Украину. К сожалению от этой идеи пришлось отказаться из-за беспорядков в г. Оше. Как запасной вариант, но тоже очень интересный и сложный, рассматривался спуск по р. Бартанг. На нём и остановились.

Поскольку подъезд к началу маршрута и отъезд усложнены отсутствием удобного транспорта решили воспользоваться поездом Харьков – Ташкент, а затем скорым поездом в Самарканд чтоб осмотреть древний город. Далее из-за отсутствия удобного транспорта и для акклиматизации решили ехать своим ходом на велосипедах в Душанбе через Фанские горы по трассе. В Душанбе для получения документов и восстановления сил запланировали отдых, 1- 2 дня с посещением музеев. Далее получив документы выходим на маршрут.

Поскольку практически единственной дорогой ведущей в ГБАО (Горно-Бадахшанская автономная область) и на Памир является трасса М-41 (Памирский тракт), основная часть маршрута была привязана к ней. Оставалось прибавить к ней дорогу вдоль р. Шахдара с пешеходным перевалом Кара-Гурум (4335м), посещением озёр до и после этого перевала (на разных картах озёра изображены по разному), оз. Турумтайкуль, оз. Кокбай. Далее череда перевалов более 4 тыс. м высотой, оз. Булункуль, оз. Яшилькуль и самый высокий автомобильный перевал бывшего СССР – Ак-Байтал (4655м). Планировалось посещение оз. Сарез, но из-за нехватки времени пришлось отказаться.

Большое количество высокогорных перевалов, броды, горные каменистые пустыни, тропы, «автономка», всё это являлось хорошей спортивной составляющей похода.

2.2.Варианты подъезда и отъезда :

Первоначальный вариант доставки группы к месту старта и отправка домой предполагались поездом Харьков-Ташкент, но в связи с нестабильной обстановкой в республике Кыргызстан окончание маршрута (в г. Ош) было перенесено в Душанбе. Отсюда схема передвижения транспортом выглядит так :

Сбор участников в Харькове, далее поезд Харьков – Ташкент (по понедельникам). Один из участников ввиду экономии времени отпуска добирался

в Ташкент самолётом из Симферополя (возможен вариант из Киева, но условия перевозки вела хуже). Из Ташкента переезжаем скоростным поездом «Регистан» в Самарканд, откуда едем велосипедами через Пенджикент в Душанбе. Эту часть можно проехать на машине, но существует проблема визового режима между Узбекистаном и Таджикистаном и найти прямую машину просто не реально или дорого. Рассматривался вариант самолётом Москва – Душанбе, но группа единогласно решила ехать своим ходом через Фанские горы для аклиматизации и посещения Самарканда. С места окончания маршрута в Рушане, добирались маршруткой в Душанбе (другого транспорта нет, возможны только варианты на грузовых или бусах). Из Душанбе добирались самолётом в Москву. Оттуда разъехались по домам поездами. Был ещё вариант самолётом Душанбе – Киев, но он оказался почти в 1.5 раза дороже.

2.3. Аварийные выходы с маршрута и запасные варианты :

На протяжении всего маршрута, в случае схода группы или участника, возможен выезд только на попутках или на маршрутках. В случае экстренной эвакуации можно было использовать самолёт из г. Хорога.

2.4. Изменения маршрута и их причины :

Основной заявленный маршрут выглядел так: Душанбе – пер. Хабуработ – Калайхумб – Хорог – Мургаб – Ош. Но в связи с начавшимися беспорядками в г. Ош (территория Киргизии), за месяц до выезда, было принято решение ехать по запасному маршруту, который повторял основной до оз. Каракуль, а дальше группа уходила вдоль р. Кокуйбель, Танымас и Бартанг и выходила снова на Памирский тракт в районе к. Рушан (территория Таджикистана). Откуда группа добиралась в Душанбе на машине и из Душанбе самолётом в Москву, откуда все участники разъехались по домам.

В связи с отставанием группы на начальном этапе (из-за отравления участников в первый же день), мною решено было транспортировать группу машиной на участке к. Кеврон – к. Пастхуф (асфальтовая дорога с небольшим набором высоты). Эта часть маршрута не включала в себя определяющих категорию трудностей, а общий километраж маршрута изначально был завышен. В остальном группа прошла маршрут полностью.

2.5. Сведения о прохождении маршрута каждым участником :

В маршрутной книжке были заявлены пять человек. Маршрут был пройден четырьмя участниками полностью. Пятый участник Дзюбак В.В. на маршрут не выходил изначально.

3.2. Техническое описание маршрута :

0.0 км – Душанбе, центр, гостиница « Вахш ».

8.4 км – Указатель на выезде из Душанбе, **фото 1**.



Фото 1 : Душанбе, указатель на выезде.

18.7 км – Вахдат (Орджоникидзеабад), указатель на въезде, **фото 2**.

20.0 км – Вахдат, кольцо, едем через кольцо прямолинейно. Вправо уходит дорога на Нурекскую ГЭС и на Куляб.

35.6 км – к. Бустон, вправо уходит дорога на Куляб, пост ГАИ, перепись паспортов.

48.0 км – Файзобад, развилка, прямо - через центр города, мы едем вправо по окружной.

60.9 км – небольшой перевал за к.Дубеда.

65.9 км – к. Чашмасор (Субулок), есть магазины.

67.2 км – место ночёвки за к. Чашмасор, **фото 3**, слева от дороги в 100м есть родник (на частной территории).

68.8 км – небольшой перевал в к. Бунгакиён.

70.6 км – к. Калаи Дашт.

75.2 км – к. Элои (Бобивали).

78.0 км – к. Мискинобад (Муминобад), перевал 1780м, **фото 4**.

94.2 км - Обигарм, указатель на въезде, **фото 5**. Есть магазины.



Фото 2 : Вахдат (Орджоникидзебад).



Фото 3 : место ночёвки за к. Чашмасор.



Фото 4 : пер. 1780м в к. Мискиобад (Муминабад).



Фото 5 : Обигарм.

- 97.2 км – начало щеб. дороги на выезде из Обигарма. Дорога будет идти под затопление водохранилищем строящейся Рогунской ГЭС, поэтому её ремонтом никто не занимается.
- 104.0 км – слева у дороги родник, чайхона, справа смотровая площадка, вид на строительство Рогунской ГЭС.
- 113.3 км – к. Алигалофон, перед ним 2-х километровый подъём.
- 117.7 км – место ночёвки за к. Алигалофон, на пригорке, **фото 6**, внизу виден к. Чорсада .



Фото 6 : место ночёвки за к. Алигалофон.

- 120.7 км – к. Чорсада. За кишлаком начинается подъём на небольшой перевал.
- 130.0 км – родник слева у дороги, небольшой перевал.
- 131.6 км – Нуробад (Комсомолабад), **фото 7**, указатель на въезде. В городке есть : базар, больница, аптека, магазины.
- 133.3 км – развилка дорог : вправо на окружную, мы едем прямо через центр города, дорога сильно виляет, объезжая каждый ручей, асфальта практически нет.
- 137.7 км – центр города, базар, магазины.
- 139.1 км – выезд из Нуробада, справа приходит окружная дорога.
- 145.8 км – мост через р. Сурхоб, место слияния с р. Обихингоу. Перед мостом за 300м начинается асфальт и тянется до развилки на Тавильдару (7.2 км).
- 146.7 км – родник слева у дороги.



Фото 7 : Нуробад (Комсомолабад).

- 153.0 км – развилка, прямо дорога идёт в Рашт, нам вправо на Тавильдару.
На развилке пост ГАИ, чайхона, начало щерб. дороги. Иногда встречаются остатки асфальта.
- 159.4 км – слева у дороги слабый родник, после родника идёт сплошная щерб. дорога, **фото 8 – 9.**
- 163.2 км – ночёвка в к. Кафтаргузар, **фото 10.**
- 168.9 км – к. Ёфуч, **фото 11**, указатель на выезде.
- 171.0 км – слева от дороги небольшое озеро, чайхона, возможное место ночёвки.
- 172.5 км – к. Посун.
- 175.8 км – к. Даштигурк.
- 186.8 км – к. Чильдара, есть небольшой магазин.
- 209.3 км – к. Тавильдара, вправо, по мосту через р. Обихингоу, центр, магазины, чайхона одна и очень плохая (нет ассортимента).
- 214.2 км – повреждённый мост, но проехать можно.
- 218.7 км – ночёвка перед мостом через р. Обихингоу, **фото 14.**
- 219.2 км – мост через р. Обихингоу. За мостом начинается Горно-Бадахшанская АО, пост ГАИ, проверка документов, **фото 15.**
- 224.7 км – начало подъёма на пер. Хабурабод, начинается плохой асфальт.
- 227.8 км – к. Калаи-Хусейн.
- 228.5 км – на окраине кишлака начинается гравийная дорога.
- 237.1 км – мост через реку Зидадара. За мостом идёт 1 км плохого асфальта.



Фото 8 : участок дороги вдоль р. Обихингоу, за поворотом на Тавильдару.



Фото 9 : участок дороги перед к. Кафтаргузар.



Фото 10 : ночёвка в к. Кафтаргузар.



Фото 11 : к. Ёфуч.



Фото 12 : участок дороги вдоль р. Обихингоу, перед к. Посун.



Фото 13 : брод и участок дороги Тавильдара – мост через р. Обихингоу (граница ГБАО).



Фото 14 : ночёвка перед мостом через р. Обихингоу (граница ГБАО).



Фото 15 : граница ГБАО.

- 238.4 км – родник слева у дороги.
- 240.4 км – к. Сафедорон, **фото 16**.
- 242.7 км – чайхона, магазин (ассортимента почти нет), в чайхоне возможна ночёвка, но движение машин есть даже ночью.
- 247.5 км – домик дорожного смотрителя.
- 249.8 км – вправо уходит дорога в к. Камчак, мы едем прямо. Есть небольшая ровная площадка, возможна ночёвка, но рядом с дорогой.
- 250.4 км – разв. домики, в экстренном случае возможна ночёвка, но возле дороги.
- 255.2 км – пер. Хабуработ 3252м, а/м, **фото 17**. Далее идёт сложный затяжной спуск по живописному ущелью, дорога местами очень узкая и каменистая, много закрытых поворотов.
- 273.7 км – начало разбитого асфальта.
- 277.5 км – выехали к р. Обихумбоу, пост пограничников, проверка документов, спуск становится положе.
- 284.0 км – место ночёвки в саду возле к. Деу.
- 289.3 км – к. Калай-Хумб, Т-образный перекрёсток, выезжаем на приграничную дорогу вдоль р. Пяндж, нам влево на Хорог. Указатель на въезде, **фото 18**.
- 300.7 км – чайхана слева у дороги, здесь останавливаются водители грузовиков, удобно договариваться за проезд. Далее мы подъезжаем машиной до к. Пастхуф (175км). Продолжаем движение на вело-ах.



Фото 16 : к. Сафедорон.



Фото 17 : пер. Хабуработ 3252м, а/м .



Фото 18 : к. Калай-Хумб.



Фото 19 : к. Пастхуф.

307.5 км – к. Пастчув.

315.8 км – к. Зевардашт.

325.4 км – ночёвка в к. Буни, **фото 20**.

343.9 км – Хорог, указатель находится в к. Тем, **фото 21**.

348.4 км – аэропорт в Хороге.

351.8 км – центральный базар в Хороге.

355.8 км – поворачиваем вправо к р. Шахдара, проехав прямо 1.1 км можно посмотреть памятник машине первопроходцу Памирского тракта и Хорогскую ГЭС.

356.3 км – мост через р. Гунт, сразу за мостом Т-образный перекрёсток, нам влево, вдоль р. Шахдара.

358.9 км – влево уходит дорога в ботанический сад.

359.5 км – пост ГАИ, проверка документов, за постом начинается грунтовая дорога (тянется 1 км). Далее идёт старый, местами сильно разбитый, асфальт и начинается затяжной и довольно крутой подъём.

369.8 км – к.Тавдем.

377.7 км – к. Барчангал (Ривархур).

379.5 км – к. Парзудч (Парзунч).

382.0 км – к. Занинд, за кишлаком начинается грунтовая дорога до следующего к. Видоч (Видодж).

384.7 км – брод, к. Видоч (Видодж).

386.5 км – к. Лангар.



Фото 20 : место ночёвки в к. Буни.



Фото 21 : Хоруг, указатель находится в кишлаке Тем.



Фото 22 : к. Рошткала.

392.2 км – к. Рошткала, указатель на въезде, **фото 22**. В кишлаке есть магазины, заправка (далее вдоль р. Шахдара заправок нет). На фотографии виден пик Шойтырандоз (царь стрелков 5049 м).

393.3 км – место ночёвки перед к. Герай, **фото 23**.

395.6 км – мост через р. Шахдара.

396.2 км – к. Римвож (Римводж).

398.0 км – к. Меденвед.

400.2 км – к. Амбав.

400.5 км – магазин, далее магазинов не встречали.

401.5 км – к. Бидиз (Бидизи-Боло).

402.3 км – мост через р. Шахдара.

407.5 км – к. Занудж.

409.8 км – мост через приток Шахдары.

412.7 км – началась щеб. грунтовая дорога.

413.1 км – к. Шохризм (Шохиризм), указатель перед кишлаком.

415.2 км – хорошие места для ночёвки сразу за к. Шохризм, слева от дороги, под скалами.

416.2 км – мост через р. Чандиндара (приток Шахдары), за мостом хорошие места для ночёвки, вода в реке прозрачная, для готовки подойдёт.

422.3 км – к. Сежд.

425.6 км – за к. Виранг хорошее место для отдыха возле Шахдары, есть деревья (тень). Напротив, через дорогу, есть родник (под скалами).



Фото 23 : место ночёвки перед к. Герай.



Фото 24 : участок дороги между к. Занудж и к. Шохризм.



Фото 25 : участок дороги возле к. Нимос.



Фото 26 : участок дороги перед к. Шошбувад.

438.4 км – к. Советабад.

454.0 км – к. Шошбувад.

457.4 км – к. Рубот.

463.1 км – место ночёвки на р. Соктош (приток Шахдары). Совместная ночёвка с супружеской парой из Швейцарии, **фото 27**.

464.2 км – развилка дорог, прямо на оз. Турумтайкуль (вверх по течению р. Соктош), мы едем вправо, через мост, в к. Джавшангоз.



Фото 27 : место ночёвки на р. Соктош (приток Шахдары).

467.5 км – к. Джавшангоз, **фото 28**, указатель, а сам кишлак растянут на 7км (состоит из десяти домиков).

474.0 км – центр кишлака, вправо уходит дорога на мост через р. Шахдара и далее к оз. Кокбай, мы едем прямо к окраине к. Джавшангоз, к р. Нокдой.

476.5 км – начало тропы к пер. Кара-Гурум, подъем вверх по р. Нокдой, по правому (орограф.) берегу, **фото 29**.

482.5 км – место полуднёвки и ночёвки на подъёме к пер. Кара-Гурум, на р. Нокдой, **фото 30**. Далее начинается бездорожье, снимаем рюкзаки и переносим груз отдельно от велосипедов, подъем представляет собой россыпи крупных камней, сложный для прохождения, ближе к руслу ручья много воды, **фото 31 - 34**. Ближе к перевалу есть небольшой 5 - 6-ти метровый водопад. Перед перевалом есть небольшое озерцо, вокруг заболоченная местность, обходим его справа, подъем выполаживается. Сам

- перевал Кара-Гурум ярко не выражен, определяем его по GPS .
- 487.8 км – пер. Кара-Гурум 4335м, н/к, **фото 35**, километраж может быть занижен из-за переноса велосипеда в руках. Спуск с перевала проходит с левой стороны озера по заболоченной местности, идём пешком, примерно через 1км за озером переходим ручей и дальше идём по правому (орограф.) берегу, **фото 36**. Грунт рыхлый (глина, песок) и сильно изрезанный ручьями.
- 492.5 км – развалины летовки, появляются следы заброшенной дороги, едем, **фото 37**.
- 499.0 км – оз. Кокбай, Т-образный перекрёсток, едем влево, **фото 38**.
- 502.1 км – брод через р. Тогузбулок (южный), **фото 39**. Далее встречается много небольших бродов до моста через р. Тогузбулок.
- 510.1 км – мост через р. Тогузбулок, за ним выезд на трассу М – 41 (памирский тракт), Т-образный перекрёсток, нам вправо.
- 510.4 км – место ночёвки на берегу р. Тогузбулок (возле трассы М – 41), **фото 40** .



Фото 28 : к. Джавшангоз.

- 517.4 км – мост через приток р. Тогузбулок, начало крутого подъёма (перевальный взлёт).
- 518.1 км – начало пыльной, гравийной дороги, которая идёт до перевала Кой – Тезек.
- 521.4 км – окончание крутого подъёма, дорога выполаживается .



Фото 29 : начало подъёма на пер. Кара – Гурум.



Фото 30 : место ночёвки на р. Нокдой, подъём на пер. Кара-Гурум.



Фото 31 : Участок подъёма от места ночёвки на пер. Кара-Гурум.



Фото 32 : Участок подъёма от места ночёвки на пер. Кара-Гурум.



Фото 33 : Подъём с раздельным переносом рюкзака и велосипеда.



Фото 34 : Подъём с раздельным переносом рюкзака и велосипеда.



Фото 35 : пер. Кара-Гурум (н/к, 4335 м).



Фото 36 : начало спуска с пер. Кара-Гурум.



Фото 37 : участок заброшенной дороги на спуске с пер. Кара-Гурум.



Фото 38 : развилка возле оз. Кокбай.



Фото 39 : брод через р. Южный Тогузбулок.



Фото 40 : место ночёвки на берегу р. Тогузбулок.



Фото 41 : к. Куйтезак за пер. Кой-Тезек (а/м, 4271м).

524.6 км – начало асфальта.

525.1 км – пер. Кой-Тезек (а/м, 4271м), перевал практически не выражен, его местонахождение определили по GPS-навигатору.

525.9 км – начало щёб. грейдерной дороги, много пыли и крупных камней.

527.6 км – к. Койтезак, **фото 41.**

532.8 км – начало асфальтовой дороги.

536.1 км – начало крупнощёб. дороги.

536.5 км – граница Мургабского района, **фото 42.**

536.7 км – начинается асфальтовая дорога, хорошего качества.

541.1 км – мост через р. Гурумды. Начало подъёма на пер. Тагаркаты.

546.2 км – начало щёб. дороги и крутой 300-метровый подъём.

546.6 км – пер. Тагаркаты (а/м, 4168м).

552.4 км – начало асфальта.

553.0 км – мост через р. Курук-Тагаркаты, начало подъёма на пер. Харгуш.

554.0 км – пер. Харгуш (а/м, 4091м), **фото 43.**

556.4 км – поворот влево с трассы М-41, к озёрам Булункуль и Яшилкуль, начало грунтовой дороги, плохого качества (много крупных кам – ней, большие ямы, участки с песком и рыхлой щёбёнкой, продол – жительные участки « стиральной доски ») до к. Булункуль.

570.9 км – к. Булункуль, магазинов нет, но в любом доме готовы устроить чайхану, есть «гостиницы» и в центре кишлака есть колодец с хорошей питьевой водой (до этого мы не встретили от ночёвки

ни одного родника). Можно купить хлеб и рыбу. Далее дорога к оз. Яшилькуль идёт огибая оз. Булункуль.

575.4 км – небольшой перевал между озёрами.

579.7 км – смотровая площадка с видом на оз. Яшилькуль, **фото 44**.

588.3 км – место ночёвки на р. Аличур. Река сильно разлилась и затопила дорогу, становимся на ночёвку и разведываем возможность обхода, **фото 45**. С утра обходим пешком затопленный, р. Аличур, участок дороги, **фото 46**.

589.5 км – далее идёт грунтовая дорога с пост. подъёмами и спусками до пос. Ак-Джар (нежил.), в районе кишлака дорога практич. отсутствует.

593.7 км – небольшой перевал, **фото 47**. Далее до к. Аличур идёт грунтовая, хорошо укатанная дорога со сплошными подъёмами и спусками.

609.2 км – выезд к р. Аличур, дорога идёт по крупной щебёнке, **фото 48**.

611.2 км – выезд на трассу М-41, асфальт, через 200м мост и далее к. Аличур, **фото 49**. За кишлаком идёт хорошая асфальтовая дорога с практически незаметным подъёмом до самого пер. Найзаташ. Дальше начинается затяжной спуск практически до Мургаба, с небольшим перевалом Джамантал.



Фото 42 : граница Мургабского района.



Фото 43 : пер. Харгуш (а/м, 4091м).



Фото 44 : смотровая площадка с видом на оз. Яшилькуль.



Фото 45 : место ночёвки возле р. Аличур.



Фото 46 : участок обхода затопленной дороги, вдоль р. Аличур.



Фото 47 : перевал по дороге от места ночёвки к к. Ак-Джар (нежил).



Фото 48 : участок дороги вдоль р. Аличур, перед выездом на трассу М-41.



Фото 49 : к. Аличур, место выезда на трассу М-41.

641.3 км – ДЭУ - 961 (Джарты-Рабат), чайхана, гостиница, места для палаток.

642.4 км – вправо уходит дорога в к. Баш-Гумбез (Баш-Гюмбез).

664.2 км – пер. Найзаташ (а/м, 4314 м), перевал ярко не выражен.

670.9 км – к. Мамазаир.

691.9 км – к. Карасу (нежилой), с дороги видны только развалины.

701.7 км – мост через р. Карасу, начало подъёма на пер. Джаман-Тал, перед мостом есть чайхана.

702.8 км – пер. Джаман-Тал (а/м, 3709м).

712.5 км – указатель Мургаб, **фото 50**, до центра города ещё 3км .

713.7 км – место ночёвки перед Мургабом.

717.9 км – Мургаб, все магазины сосредоточены на базаре, выбор в них небольшой, перед городом пост пограничников, проверка документов.

763.8 км – к. Рабатакбайтал, место полуднёвки и ночёвки. Несколько домов – ков, но все жители на летних пастбищах, был только один сторож. Спустившись вниз по течению р. Акбайтал 500-700м, возле берега есть родники.

789.2 км – указатель пер. Ак-Байтал, **фото 51**, за ним начинается 3-х километровый перевальный взлёт, местами идём пешком. В 100м выше указателя, слева от дороги, домики дор. смотрителей.

792.4 км – пер. Ак-Байтал (а/м, 4655м), **фото 52**, за километр до перевала на –

чинается щеб. дорога. На спуске, за мостом через р. Ак-Байтал дорога резко ухудшается, превращаясь в сплошную «стиральную доску», без возможности её объехать.

813.5 км – начало асфальта.

816.6 км – развалины к. Музкол, сворачиваем с трассы влево на грунтовую дорогу, ведущую к р. Кокуйбель.

823.7 км – могильный камень, какое-то захоронение, от него хорошо виден пик Сев. Музкол.

830.1 км – справа приходит дорога от оз. Каракуль.

839.1 км – место ночёвки в небольших холмах (спрятались от очень сильного сев. ветра), перед оз. Курункуль, **фото 53**. Воды для готовки набрали в р. Муксу. Под утро были заморозки.

841.9 км – оз. Курункуль, **фото 54**.

850.4 км – мост через р. Кокуйбель. Далее едем по правому (орогр.) берегу, **фото 55-56**.

859.1 км – брод через р. Кызылбелес, **фото 57**.

862.4 км – уходим от р. Кокуйбель вправо к пер. Аильутек. Дорога вдоль р. Аильутек, **фото 59**.

887.3 км – пер. Аильутек (а/м, 3795м), перевал выражен слабо, **фото 60**.

890.7 км – брод через р. Кальтатур, **фото 61**.

893.6 км – развалины летника, слева от дороги родник.



Фото 50 : Мургаб.



Фото 51 : указатель перевала Ак-Байтал.



Фото 52 : пер. Ак-Байтал (а/м, 4655м).



Фото 53 : ночёвка перед оз. Курункуль.



Фото 54 : оз. Курункуль.



Фото 55 : участок дороги вдоль правого берега р. Кокуйбель между мостом и бродом через р. Кызылбелес.



Фото 56 : участок дороги вдоль р. Кокуйбель.



Фото 57 : брод через р. Кызылбелес.



Фото 58 : дорога вдоль р. Кокуйбель.



Фото 59 : дорога вдоль р. Аилъутек.



Фото 60 : пер. Аилъутек (а/м, 3795м).



Фото 61 : брод через р. Кальтатур.



Фото 62 : подъём на пер. Кок-Джар.

- 894.1 км – брод через приток р. Шуралысу.
- 895.2 км – начало подъёма на пер. Кок-Джар, **фото 62**.
- 897.0 км – брод через р. Уручбулак. Дорога в этом месте разрушена полностью (смыта рекой), идём пешком.
- 898.1 км – пер. Кок-Джар (а/м, 3814м). С перевала открывается красивый вид на долину р. Танымас, **фото 63**. Дальше идёт затяжной, сложный спуск по каменистой узкой дороге с большим количеством зиг-загов и потерей высоты 500-550м, **фото 64 - 65**. Затем вдоль реки идёт такая же узкая каменистая дорога, постоянные подъёмы и спуски, местами дорога сильно размыта ручьями, до места ночёвки несколько селевых выносов, шириной 1-2 км и небольшими бродами через ручьи, дорога по селям отсутствует, идём пешком, **фото 66 - 67**.
- 909.9 км – место ночёвки на берегу р. Танымас, в зарослях облепихи, **фото 68**. После пер. Кок-Джар нет чистых ручьёв почти до Гудары. Поэтому – воду лучше набрать или в роднике перед перевалом, или вставить на ночёвку перед Гударой (там для этого много мест). От места ночёвки идёт очень сложный для прохождения участок. С начала отсутствие дороги по старым селевым выносам, броды, каменистая дорога, по которой идём пешком, **фото 69 – 74**, затем два свежих селевых выноса, долго искали обход, **фото 74 – 77**, но пришлось осторожно идти по ним. В середине выноса река со свежими глиняными жидкими берегами, набросали крупных камней и передавали вещи. Спустились по руслу речки к р. Танымас и обошли вторую половину селя по краю.
- 911.1 км – начало старого селевого конуса, идём пешком.
- 912.2 км – начало каменистой дороги.
- 915.0 км – снова начало селевого конуса, броды.
- 915.5 км – каменистая дорога.
- 917.9 км – начало свежего селя, **фото 74 – 77**.
- 918.4 км – вышли на каменистую дорогу.
- 921.2 км – начало свежего селя.
- 921.7 км – каменистая дорога.
- 929.1 км – участок дороги полностью смыт, **фото 78**. Местные жители по – могли нам обнести велосипеды по сыпуче. Далее идёт крупно – каменистая дорога с постоянными подъёмами и спусками, ручьями по дороге и бродами, практически всю дорогу до к. Гудара идём пешком, **фото 79 -81**. Набор высоты на этом участке 150-200м.
- 938.9 км – к. Гудара (Кудара), говорят в кишлаке есть магазин, но мы не искали.
- 939.9 км – мост через р. Кокуйбель.
- 946.0 км – ночёвка в к. Бопосор. Далее начинается подъём на мини перевал.



Фото 63 : пер. Кок-Джар (а/м, 3814м).



Фото 64 : спуск с пер. Кок-Джар в долину р. Танымас.



Фото 65 : спуск с пер. Кок-Джар в долину р. Танымас.



Фото 66 : участок каменистой дороги вдоль р. Танымас.



Фото 67 : участок селевого выноса изрезанного ручьями, бездорожье.



Фото 68 : место ночёвки на берегу р. Танымас.



Фото 69 : участок бездорожья по селевому выносу, между ночёвкой и к. Гудара.



Фото 70 : участок каменистой дороги вдоль р. Танымас.



Фото 71 : один из бродов через притоки р. Танымас.



Фото 72 : участок дороги вдоль р. Танымас, перед к. Гудара.



Фото 73 : участок бездорожья по селевому выносу.



Фото 74 : участок каменистой дороги вдоль р. Танымас.



Фото 75 : пытаемся обойти свежий селевой вынос.



Фото 76 : пытаемся обойти свежий селевой вынос.



Фото 77 : речка в середине свежего селевого выноса с жидкими глиняными берегами.



Фото 78 : участок дороги полностью смытый р. Танымас.



Фото 79 : участок дороги перед к. Гудара.



Фото 80 : мини перевал на участке дороги перед Гударой.



Фото 81 : участок дороги перед Гударой.



Фото 82 : участок спуска с мини перевала за к. Бопосор.

- 947.8 км – начало подъёма на небольшой перевал, дорога каменистая.
- 950.5 км – небольшой перевал, далее спуск по крупным камням, идём пешком, **фото 82**.
- 956.5 км – мост через р. Гудара, **фото 83**.
- 957.0 км – начало крупнокаменной дороги, идём пешком, **фото 84**, много не сложных бродов через ручьи, такая дорога идёт до к. Рухч, он виден на фото вдалеке.
- 959.5 км – к. Рухч, дорога становится лучше, можно ехать, в кишлаке есть небольшой магазин с очень скромным ассортиментом.
- 964.1 км – справа у дороги родник. За к. Рухч дорога идёт вдоль р. Гудара, **фото 85 – 86**.
- 968.3 км – начало подъёма на пер. Савноб. Дорога резко набирает высоту по серпантину, вырубленному в скале.
- 973.5 км – небольшой перевал, за которым короткий спуск и снова подъём, с этого перевала открывается красивый вид на к. Савноб и г. Ляпназар.
- 975.7 км – пер. Савноб (а/м, 2929м), **фото 87**. На заднем плане видна г. Ляпназар.
- 979.6 км – Влево уходит дорога на мост через р. Бартанг в к. Нисур и дальше на Сарезское озеро. Мы даже не пытались на него попасть ввиду непонятной ситуации с разрушенной дорогой вдоль р. Бартанг.



Фото 83 : мост через р. Гудара.



Фото 84 : участок дороги между к. Бопосор и к. Рухч.



Фото 85 : участок песчаной дороги вдоль р. Гудара за к. Рухч.



Фото 86 : участок дороги вдоль р. Гудара между к. Рухч и началом подъёма на пер. Савноб.



Фото 87 : пер. Савноб, фото на фоне г. Ляпназар.



Фото 88 : участок дороги вдоль р. Язгулемдара.

- 980.4 км – выезд к р. Язгулемдара, правый приток Бартанга. Сворачиваем вправо вдоль реки, до моста через неё. Дорога – крупный булыжник, идём пешком, **фото 88**.
- 981.6 км – мост через р. Язгулемдара. Дальше идёт щеб. дорога.
- 982.8 км – начало подъёма к к. Рошорв. Развилка дорог, нижняя дорога вдоль Бартанга (ехать прямо) оказалась смытой и уровень воды в Язгулемдаре очень высок для брода (мы были там в 14 часов), в целях экономии времени решено было ехать верхней дорогой через к. Рошорв (дорога уходит вправо вверх), идём пешком, **фото 89**.
- 983.2 км – уходим с дороги влево по хорошо натопанной тропе (срезка), **фото 90**.
- 984.7 км – снова выходим на дорогу, небольшой перевал, дорога выполаживается, но через километр снова становится круче.
- 989.0 км – небольшой перевал перед к. Рошорв, ручей с относительно чистой водой (до этого места на подъёме нет никакой воды, стоит сделать запас из родников ещё до подъёма на пер. Савноб). На **фото 91** ручей, к. Рошорв и г. Ляпназар(5990м).
- 992.4 км – место ночёвки в к. Рошорв.



Фото 89 : начало подъёма к к. Рошорв.



Фото 90 : участок тропы, подъём на пер. в к. Рошорв.



Фото 91 : к. Рошорв, вид на г. Ляпназар.

1001.2 км – выезд к р. Бартанг (на нижнюю дорогу), едем вправо.

1004.4 км – брод с использованием верёвки на р. Рохаи, **фото 92**. На помощь нам пришли местные жители с которыми мы потом шли весь день до к. Басид, в течение дня они нам ещё не раз помогали. Здесь же, на этом броде, нас догнала супружеская пара из Швейцарии и они ехали с нами вместе до к. Бартанг.

Далее до к. Бадурт дорога оказалась сильно размытой, что видно на **фото 93 - 99**. Переносили отдельно рюкзак и велосипед, многообразие препятствий вынуждало каждый раз применять разные способы их преодоления, что отнимало много времени и сил.

1016.6 км – мост через приток Бартанга. Сразу за ним чайхана (хоть она отрезана от мира, но в ней нашлось что поесть, цены высоковаты). Ближе к мосту через р. Бардара ещё один сложный участок, **фото 100, 101**.

1023.4 км – брод через приток Бартанга р. Бардара, мост смыт полностью, **фото 102**, за бродом к. Бадурт (пара домов).

1027.4 км – разрушенный подвесной мост на правый(орограф.) берег, там к. Чадуд.

1032.3 км – к. Басид, р. Девлох, мост целый, а за ним смыта дорога и дамба. Река сильно вышла из берегов, слышно как перекачиваются камни в воде, брод не возможен, остаёмся до утра (может упадёт

- уровень воды в реке). Утром уровень воды почти не упал, пришлось договариваться с водителем за трактор, с помощью которого и переправились на другой берег. **Фото 103.** Дальше идёт грунтовая дорога местами затопленная водой, **фото 104 – 105.**
- 1045.8 км – мостик через приток Бартанга, **фото 106.**
- 1046.6 км – влево, через мост к. Чадегив. В районе кишлака дорога смыта, но пешком можно пройти, **фото 107.**
- 1053.3 км – развалины домиков, деревья, тень, обедаем, можно ночевать. Дальше по ходу в 500-х метрах несколько небольших водопадов, вода чистая пригодная для питья и готовки, можно принять отличный душ (вода не холодная), за местом обеда дорога разрушена, обносим велосипеды через верх, **фото 108.** Затем до к. Разуч очень много мест где разрушена дорога, часто идём вброд, **фото 109 – 112.**
- 1058.1 км – перед к. Разуч начинается крупнокаменистая дорога и заканчивается перед самым кишлаком, **фото 113,114.**
- 1059.9 км – к. Разуч (Верхний Бартанг), есть приличный магазин.
- 1060.7 км – основная дорога по мосту через Бартанг уходит на левый берег, а прямо идёт старая, разрушенная дорога. Едем через мост в к. Даржомч. Перед кишлаком смытая дорога, брод, **фото 115.**



Фото 92 : Брод на р. Рохаи, нам помогли местные жители.



Фото 93 : участок размытой дороги между р. Рохаи и к. Бадурт.



Фото 94 : участок затопленной дороги между р. Рохаи и к. Бадурт.



Фото 95 : участок затопленной дороги между р. Рохаи и к. Бадурт.



Фото 96 : участок размытой дороги между р. Рохаи и к. Бадурт.



Фото 97 : участок разрушенной дороги между р. Рохаи и к. Бадурт .



Фото 98 : разрушенная дорога между р. Рохаи и к. Бадурт .



Фото 99 : разрушенная дорога между р. Рохаи и к. Бадурт .



Фото 100 : участок смытой дороги перед к. Бадурт, обход снизу.



Фото 101 : участок смытой дороги перед к. Бадурт, обход сверху.



Фото 102 : брод, полностью смыт мост и часть дороги р. Бардара.



Фото 103 : переправа на тракторе через р. Девлох, в к. Басид.

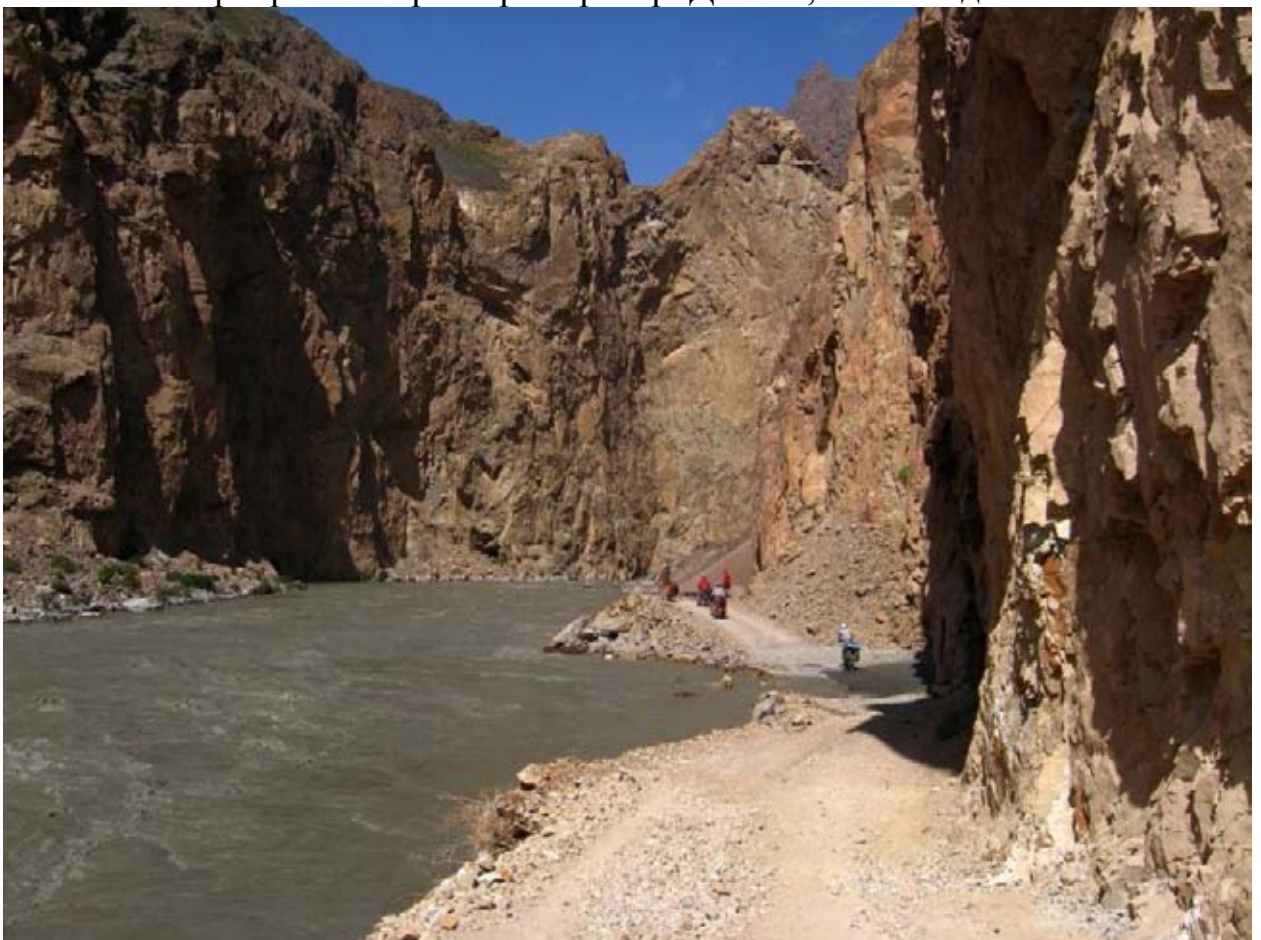


Фото 104 : участок дороги вдоль р. Бартанг, к. Басид – к. Чадегив.



Фото 105 : участок затопленной дороги между к. Басид и к. Чадегив.



Фото 106 : мост через приток Бартанга, перед к. Чадегив.



Фото 107 : участок смытой дороги возле к. Чадегив.



Фото 108 : дорога смыта, обносим вещи через верх.



Фото 109 : дорога смыта полностью, проходим по самому краю (участок между к. Чадегив и к. Разуч).



Фото 110 : участок смытой дороги между к. Чадегив и к. Разуч.



Фото 111 : участок смытой дороги между к. Чадегив и к. Разуч.



Фото 112 : участок смытой дороги перед к. Разуч.



Фото 113 : участок крупнокаменистой дороги, в далеке виден к. Разуч.



114 : участок затопленной дороги перед к. Разуч.



Фото 115 : затопленная дорога и брод между к. Разуч и к. Даржомч.



Фото 116 : место ночёвки за к. Бартанг.

- 1062.4 км – к. Даржомч.
- 1072.7 км – к. Бартанг, над кишлаком виден какой-то пещ. город в скале.
- 1074.0 км – место ночёвки в абрикосовом саду за к. Бартанг, место не удобное – много ходит людей, уже в сумерках пришёл хозяин сада и просил денег за стоянку. Воду для готовки набрали в р. Ходор-жидара, которая спускается с гор каскадом водопадов. Утром простились со Швейцарцами – они спешили и уехали рано. **Фото 116.** За кишлаком Бартанг дорога становится лучше, ещё встречаются затопленные участки, но не глубже колена. **Фото 117-118.**
- 1077.0 км – к. Савсипушдашт.
- 1078.5 км – мост влево через бартанг, мы едем прямо.
- 1083.6 км – родник справа у дороги.
- 1090.9 км – обнос по осыпавшемуся склону (тропы нет), **фото 119.** Дальше уже работал трактор и экскаватор (в момент нашего проезда - ремонтировали экскаватор). Далее до к. Багу ещё встречались затопленные участки дороги, **фото 120, 121.**
- 1098.0 км – к. Багу, в этом кишлаке река Багудара смыла мост и всё, что его окружало, повредила несколько домов. Мы перешли реку по свежесрубленному мосту из брёвен. Дальше, за кишлаком, уже ездили машины, иногда попадались короткие участки разбитого асфальта.



Фото 117 : участок затопленной дороги перед к. Падруд.



Фото 118 : участок размытой дороги перед к. Падруд.



Фото 119 : обнос по осыпавшемуся склону на участке к. Падруд – к. Багу.



Фото 120 : участок дороги между к. Падруд и к. Багу.



Фото 121 : участок затопленной дороги перед к. Багу.



Фото 122 : к. Шуджанд (Шучанд).



Фото 123 : к. Рушан, окончание маршрута.

- 1098.9 км – за к. Багу, справа от дороги есть небольшое озерцо, очень хорошее для купания и отдыха.
- 1102.8 км – к. Еймц (Емц).
- 1109.2 км – к. Шуджанд (Шучанд), **фото 122**. При въезде в кишлак начинается хороший асфальт, в центре есть магазины.
- 1114.2 км – Т-образный перекрёсток, выезд на М-41, влево на Хорог, мы едем вправо в к. Рушан.
- 1118.4 км – к. Рушан, центр, окончание маршрута. В центре есть базар, магазины, автостанция (ездят только маршрутки). **Фото 123**.

Дальше группа из Рушана добирается на машине в г. Душанбе.

Километраж указан с вычетом расстояний съезда с маршрута на ночёвки, магазины и т. д.

3.3. Меры безопасности на маршруте:

Прежде чем отправиться в поход по Таджикистану и Памиру были изучены все имеющиеся сведения об этом регионе, согласно этому приняты следующие меры:

Для лучшей акклиматизации поход начинался с небольших высот из Душанбе и первый перевал Хабуработ(3252м) был на пятый день пути, что позволило избежать проявлений горной болезни. С этой же целью были сделаны полуднёвки на подъёме к пер. Кара-Гурум(4335м) и пер. Ак-Байтал(4655м).

Принимая во внимание сложность маршрута, климатические условия и отсутствие населённых пунктов, очень тщательно комплектовалась групповая аптечка, подбирались снаряжение (верёвки и карабины на случай переправы), все рюкзаки были оснащены лямками для переноса на спине. Подготовлена и проверена техника. Взята одежда на жару и возможные заморозки в горах, а так же крепкая горная обувь, каски, велоперчатки, очки с защитой от ультрафиолета.

Группа двигалась в населённых пунктах и на дорогах с оживлённым движением строго придерживаясь правил дор. движения, в колонне по одному и в зоне видимости друг друга. На спусках не обгоняли, соблюдали дистанцию 20 – 30м и не превышали скорости 30 – 35км/ч . На сложных горных участках и тропах группа шла пешком.

Вставали на ночёвку до наступления сумерек, тщательно выбирая места ночёвок (защита от ветра, метеоусловия, наличие воды, возможность камнепадов и т.д.) .

После пищевого отравления практически всей группы в Душанбе, очень тщательно относились к выбору питьевой воды и личной гигиене.

Выполняя эти меры предосторожности удалось пройти поход всем участникам без падений , травм и поломок.

4.Итоги похода, выводы, рекомендации :

Намеченный поход по Памиру был пройден полностью и получился даже несколько сложнее предполагаемого, за счёт размытой дороги вдоль Бартанга (местные говорят, что лучше ехать в сентябре : и дорогу уже могут восстановить и воды в реке меньше). Наверное для Памира выдался дождливый год (в Мургабе сель затопил базар, в Китайской части Памира смыло два моста и по Памирскому тракту практически не было движения машин, смыт мост через р.Обихингоу и все машины ехали из Душанбе в Хорог через Куляб). В этом случае если планируется поход в ограниченные сроки, то может имеет смысл пройти Бартанг снизу, хотя это будет значительно тяжелее. Если его нельзя проехать , то проще вернуться назад к Рушану. В нашем случае дорога оказалась разрушенной и выше к. Гудара, поэтому нанять машину просто не было возможности. А своим ходом это получилось бы очень долго(возвращение в Мургаб и далее нанять машину в Хорог).

Не смотря на не свойственную для Памира дождливую погоду поход получился интересным и познавательным. Сначала посещение площади Регистан, мавзолея Гур Эмир и т.д. в г. Самарканд, в Душанбе посещение музея археологии, далее грандиозное строительство самой высокой в СНГ Рогунской ГЭС (планируется плотина высотой 360м), красивое ущелье р. Обихингоу, дорога вдоль р. Пяндж. В Хороге : памятник машине первопроходцу Памирского тракта. Живописная дорога вдоль р. Шахдара. Пешеходный перевал Кара-Гурум (возможно первопрохождение велотуристами, сведения о предыдущих прохождениях не найдены). Очень красивые озёра Турумтайкуль, Кокбай, Булункуль, Яшилкуль и т.д. Самый высокий перевал бывшего СССР – Ак-Байтал(4655м). И наконец красивейшее ущелье р. Бартанг.

Местное население относится к туристам очень дружелюбно и всегда стараются прийти на помощь (нам помогали на протяжении всей дороги вдоль Бартанга – огромное им спасибо). Очень часто после вопроса откуда мы и куда едем звучал вопрос –«Почайкуем?». Проблем с лепёшками практически не было, даже когда были очень далеко от населёнки – нам их просто дарили местные жители.

Закупки продуктов лучше делать в крупных населённых пунктах, чем дальше от Душанбе, тем меньше выбор и всё дороже (наличие магазинов см. в тех. описании), обязательно нужно смотреть дату изготовления (много просроченных товаров). Очень выгодно питаться в кафе (в чайхане или ошхане), экономится время и деньги, но цену стоит оговаривать сразу.

Имеет смысл возить с собой небольшой запас питьевой воды, реки часто мутные, а родники встречаются редко, чаще это ручейки сбегаящие по склону к дороге. И ещё о воде : в Душанбе, в гостинице «Вахш» вода в трубах была чёрная, пока не сбежит в течении 5-10 минут (может это послужило причиной нашего отравления в первый день выхода на маршрут).

По организации похода : в Таджикистане необходимо проходить регистрацию в трёхдневный срок (имеются в виду рабочие дни), можно это делать

самостоятельно, но уйдёт много времени. Мы это сделали через турфирму «Таджикавиатур» в лице Дмитрия Мельникова : dmelnichkov@hotmail.com . У него же оформили пропуски в приграничную зону (пропуска необходимо делать заранее, предварительно договорившись о сроках). Всё было сделано вовремя, при этом были получены ответы на все интересующие нас вопросы по организации похода. Для посещения Таджикистана гражданам Украины необходимо иметь заграничный паспорт.

Валюта : в Душанбе принимали в обменниках любую валюту (евро, доллары, рос. рубли) и практически любой наминации. В Пенджикенте долго не могли поменять оставшиеся из Узбекистана суммы, но курс доллара там был выше чем в Душанбе.

По снаряжению : оченьгодились лямки на рюкзаках для переноса на плечах (пеший перевал Кара-Гурум, броды и очень помогли при прохождении смытой дороги вдоль Бартанга). На багажниках заменили дюралевые крепления на трубки из нерж. стали, не один багажник не сломался. Для приготовления пищи лучше брать мультитопливную или бензиновую горелку (бензин есть практически везде), но во многих местах можно найти и дрова. Необходимо взять одежду защищающую от ультрафиолета, очки, одежду на случай заморозков, крепкую горную обувь.

5. Приложения :

5.1. Перечень снаряжения (группового) :

- палатки	- 2 шт, 2-х местные ;
- котлы	- 2 шт, 2,5л ;
- трос-замок	- 1 шт, 1,5м ;
- тент полиэт. для велосипедов	- 1шт, 3х4м ;
- топор	- 1шт ;
- пила – цепочка	- 1шт ;
- мультитопливная горелка	- 1шт ;
- верёвка 6мм х 30м	- 1шт ;
- верёвка 10мм х 5м	- 1шт ;
- карабины	- 3шт.

Общий вес : 11,5 кг

5.2. Содержание аптечки :

- бинт стерильный	- 2 шт ;
- бинт не стерильный	- 2 шт ;
- вата медицинская	- 200 г ;
- настойка йода 5%	- 50 мл ;
- перекись водорода	- 50 мл ;
- лейкопластырь	- 1 рулон ;
- пластырь бактерицидный	- 20 шт (разные) ;
- марганцовка	- 20 г ;
- покрывало (теплозащ. фольга)	- 1 шт ;
- ножницы	- 1 шт ;
- жгут	- 1 шт ;
- левомецетин	- 1 упак. ;
- отинум	- 1 упак. ;
- маалокс	- 1 упак. ;
- эфиролган	- 1 упак. ;
- сорбекс (актив. уголь)	- 2 упак. ;
- либексин	- 1 упак. ;
- сиган	- 1 упак. ;
- но-шпа	- 1 упак. ;
- дип-хит	- 1 тюбик ;
- градусник	- 1 шт ;
- супрадин (витамины)	- 1 упак.

Общ. вес аптечки : - 1,2 кг

5.3. Содержание рем. набора :

- ключи рожковые, комплект	- 1 шт ;
- ключи торцевые, комплект	- 1 шт ;
- съёмники, комплект	- 1 шт ;
- набор шестигранников и отвёрток	- 1 шт ;
- лопатки монтировочные	- 3 шт ;
- ключи разводные	- 2 шт ;
- спицевой ключ	- 1 шт ;
- хлыст (фиксатор звёздочек)	- 1 шт ;
- выжимка цепи	- 1 шт ;
- покрышки (26 и 28 дюймов)	- 2 шт ;
- педали	- 2 шт ;
- передняя втулка с эксцентриком	- 1 шт ;
- задняя втулка с эксцентриком	- 1 шт ;
- тросики переключения и тормозные	- 4 шт ;
- болты, гайки, шарики	- набор ;
- задний переключатель	- 1 шт ;
- цепь	- 1 шт ;
- смазка жидкая и густая	- 100 гр ;
- тормозные колодки	- 8 шт ;
- велоаптечка в наборе	- 1 шт ;
- изолента	- рулон .

Общий вес рем. набора :

4 кг

Примечание: спицы, запасные камеры и насосы взял каждый участник в зависимости от типа велосипеда.

Произошедшие в походе поломки :

- 9 проколов и пробоев камеры ;
- 2 раза замена колодок на дисковых тормозах ;
- ремонт заднего переключателя.

5.4. Смета расходов на поход (на одного человека) :

	Гривны	Дол. США
Билеты, поезд (плацкарт) Днепропетровск – Харьков	36	4.5
поезд (плацкарт) Харьков – Ташкент	1214	151.75
поезд (скоростной) Ташкент – Самарканд		
16500сум + 7500сум велос-ды	116	14.5
самолёт Душанбе – Москва + перевес	2864	333 + 25
поезд (плацкарт) Москва – Днепропетровск		
1178рос. рублей	294	36.75
машина «фура» Калаи-Хумб – Пастхуф		
25сомони	46	5.75
Машина Рушан – Душанбе 1500сомони на всех	693	86.62
Трактор, к.Басид, переправа, на солярку,		
70сомони на всех	33	4.12
Душанбе, гостиница «Вахш», 60сомони/сутки	111	13.87
гостиница аэропорт	80	10
Музей, 15сомони	27	3.37
Оформление регистрации в Таджикистане	280	35
Оформление пропусков в погран. зону	280	35
Расходы на питание и прочие расходы (3 ночёвки по 10сомони и т.д.)	800	100
Итого на поход :	6878	860

Курс валют на момент похода : 1 рос.руб. – 0.25 грв.;
1 дол.США. – 8 грв.;
1 сомони – 1.85 грв.;
1 грв. – 207 сум .

5.7. Литература :

1. Карты Генштаб М. 1 : 5 000 000 , 1 : 200 000 , 1 : 100 000, 1986 г.
2. Вимоги до складання звіту про спортивний туристський похід,
Інформаційно – методичний збірник № 3, м. Київ , 2002р.
3. Интернет – отчёты с конкурса « Путь 2006 – 2009г.»