

Клуб Горного туризма МГУ

Автопоход 4- категории сложности в Киргизии и Таджикистане

Автопоход четвертой категории сложности в районе Тянь-Шаня и Памира
декабрь 2015 – январь 2016

Часовиков Максим
Москва, 2016 год

Оглавление

1.	Справочные сведения	3
2.	Обзор района путешествия.....	3
2.1.	Туристско-географическая характеристика района путешествия	3
2.2.	Основные особенности материального обеспечения	5
3.	Меры обеспечения безопасности.....	7
4.	График движения и техническое описание маршрута.....	9
4.1.	Сведения о участниках.....	9
4.2.	График маршрута.....	10
4.3.	Наиболее сложные участки	11
4.4.	Категорирование участков маршрута.....	11
4.5.	<i>Оценка категории маршрута в целом</i>	<i>13</i>
5.	Описание движения по дням	14
5.1.	Первый день.Бишкек.....	14
5.2.	Второй день. Ош.	18
5.3.	Третий день. Худжанд.....	19
5.4.	Четвертый день. Истаравшан	20
5.5.	День пятый. Душанбе.....	20
5.6.	Шестой день. Куляб.....	22
5.7.	Седьмой день. Калаи-Хумб.....	24
5.8.	Восьмой день. Хорог	25
5.9.	Девятый день. Лянгар	28
5.10.	День десятый. Мургаб.....	31
5.11.	День одиннадцатый.Радиалка в сторону Шаймака	39
5.12.	Двенадцатый день. Кара-Куль	45
5.13.	Тринадцатый день. Сары-Могол.....	53
5.14.	Четырнадцатый день. Ош	55
5.15.	Пятнадцатый день. Токтогульское водохранилище.....	57
5.16.	Шестнадцатый день. Суусамыр.....	59
5.17.	Семнадцатый день. Иссык-Куль.....	62
5.18.	Восемнадцатый день. Бишкек.....	64
6.	Выводы. Рекомендации.....	65
7.	Общая схема маршрута	67
	Приложения	68

1. Справочные сведения

1. **Вид туристического похода:** автомобильный;
2. **Категория сложности:** _4;
3. **Даты проведения:** с 26 декабря 2015 по 12 января 2016 г.;
4. **Продолжительность похода:** 18 дней;
5. **Протяженность маршрута:** 4472км.;
6. **Маршрут:**Бишкек-Ош-Худжанд-Душанбе-Хорог-Лянгар--Харгуш-Мургаб-Шаймак-Мургаб-Рангкуль-Кара-Куль-Сары-Могол-Ош-Суусамыр-Чаяк-Иссык-Куль-Бишкек;
7. **Состав группы:** 6 человек;
8. **Район путешествия:** Западная Киргизия, Памир;
9. **Маршрутка №:** 1/6-301.

2. Обзор района путешествия

2.1.Туристско-географическая характеристика района путешествия

Основной идеей данного похода было посещение Памира зимой. А единственное место, где возможно получить в аренду машину необходимого класса – это Бишкек. Таким образом в маршрут включался и Тянь-Шань.

В летнее время горы Памира и Тянь-Шаня часто посещаются туристами и эти поездки многократно описаны. В то же время зимних походов всех видов туризма по Памиру известно очень мало. Особенно автомобильных. Поэтому постараемся в первую очередь описать зимние особенности района.

Дороги. Основные магистрали Бишкек-Ош, Ош-Худжанд, Худжанд-Душанбе, Душанбе-Куляб и Памирский тракт Куляб-Мургаб-Ош действуют круглогодично и поддерживаются в рабочем состоянии.

Северная часть дороги Бишкек-Ош до спуска к Токтогульскому водохранилищу и на участке вдоль него проходит по многоснежным районам. Поскольку это единственный путь, связывающий север и юг Киргизии и по нему идет значительный поток транспорта, дорогу стараются непрерывно поддерживать в рабочем состоянии. Однако гололед случается. Южная часть этой дороги проходит по низким теплым долинам и сложности не представляет.

Дорога Ош-Худжанд обслуживает Ферганскую долину и по ней также идет существенный поток транспорта. Дорога проходит в теплых местах и проблем не представляет.

От Худжанда мы въехали на одну из трех основных трасс, по которым идет основной поток товаров из Западного Китая в Европу (две других идут через Бишкек). Фуры въезжают на территорию Таджикистана через КПП Кульма на востоке Мургабского района и затем через Памирский тракт выезжают к Кулябу. Далее через Душанбе в Худжанд. Сейчас заканчивается масштабная реконструкция этой трассы. Уже работают тоннели под перевалами Шахристан и Анзоб, идет активное строительство мостов на участке Калаи-Хумб – Хорог. Необходимо учитывать, что традиционно Памирский тракт шел не через Куляб, а через перевал Хабурабад и поэтому закрывался на зиму. Поэтому на участке Шурабад-Калаи-Хумб есть протяженный участок грейдера, где сейчас ведутся строительные работы

Эту дорогу также непрерывно чистят и чинят. Однако нас предупреждали, что после сильных снегопадов до окончания очистки может пройти сутки - двое.

На участке Мургаб-Сары-Таш дорога также в хорошем состоянии, однако поток транспорта существенно меньше, поэтому очистка ее при необходимости может занять больше времени.

В Сары-Таш выходит еще одна международная трасса – от КПП Иркештам в Ош, поэтому участок Сары-Таш-Ош также не представляет проблем.

Прочие дороги. Дорога от Кадамжая через Айдаркен до КПП в Суре проходит по предгорьям и несмотря на то, что ее активно используют, встречаются гололедные участки.

Дорога от Хорога до Ишкашима поддерживается в рабочем состоянии, поскольку Ишкашим крупный поселок, райцентр. Дальше до Лянгара дорога также используется круглый год. Однако долина набирает высоту и становится холоднее и снежнее.

По участкам Лянгар-Харгуш и Харгуш-пер.Харгуш-тракт нам так и не удалось заранее точно узнать состояние. Дорога зимой используется от случая к случаю. На ней оказались обширные перемерзшие участки. Нам удалось их преодолеть, однако так может быть не всегда.

Дорога от Мургаба на горячие источники Элису. До устья Элису – нормальный грейдер, на подъеме в долину Элису – частично заснеженный серпантин. Затем снега становится все больше, дорога местами плохо читаема, приходится проводить пешую разведку, а так же пользоваться тросом и лопатами. Сами горячие источники – под снегом.

Ответвление от международной трассы Мургаб-Кульма на Шаймак и далее на Кызыл-Рабат. Грейдер. Местами размытые мосты. Но это один из самых сухих участков на маршруте, поэтому проехать – не проблематично. От погранзаставы Кызыл-Рабат идут две грунтовки: напрямую на Памирский тракт через Чештебе и вдоль границы с Афганистаном на Харгуш. Но на проезд по ним недостаточно стандартного пропуска, требуется специальное разрешение из погранотряда в Мургабе. Без него нам разрешили только разведать их начало и вернуться. Они также выглядят проезжими, хотя, как обычно, при наборе высоты количество снега увеличивается.

Ответвление от международной трассы Мургаб-Кульма в сторону Ранкуля – грунтовка, затем летняя колея, впоследствии уходящая через линию границы на китайскую сторону. Проезд зимой, по всей видимости, невозможен.

Ответвление от Памирского тракта на Ранкуль. Грейдер. Малоснежный участок.

Дороги, соединяющие трассы Бишкек-Ош и Бишкек-Нарын-КПП Торугарт. Все эти дороги проходят через высокие многоснежные перевалы и зимой закрыты. Первую попытку проехать мы предприняли по трассе Джалалабад-Казарман-Нарын. Однако, дорога быстро стала обледенелой, а в последнем населенном пункте перед перевалом Калдама – п.Тараалча местные жители убедили нас, что с октября там никто не ездит и сейчас это невозможно.

Вторая попытка была предпринята по маршруту Торкент-Толук-Арал-Кек-Джар. По нашей информации две недели назад до Толука прошел бульдозер. Однако снега оказалось много, местный транспорт не ходил. После поселка Бель-Алды начались перемерзшие участки, пришлось постоянно применять лопаты и тросы. В результате на очередном перевале, от которого до Толука оставалось около 10 км, мы, просмотрев дальнейший путь, пришли к выводу, что проезд до Арала может занять несколько дней, и вернулись на трассу.

Единственной работающей зимой соединяющей эти трассы дорогой является дорога Сусамыр-Кызылой-Арал и далее на Кек-Джар. Расчищенный грейдер, затем асфальт

Трасса Нарын-Балыкча-Бишкек зимой активно используется и проблем не представляет.

Гостиницы и магазины. Необходимо учитывать, что зима в районе – не сезон для туризма. Большинство гостевых домов и гостиниц закрыто. Однако в селениях всегда можно найти хотя бы один из них, где могут пустить ночевать и покормить. Цены колеблются от 80 до 600 рублей с человека. От степени комфорта это никак не зависит. В Бишкек и Худжанде мы снимали квартиры. В Оше пользовались гостевым домом, предоставленным компанией «Ош Трэвел». В Душанбе ночевали в СЮТуре, около Зеленого базара.

Проблем с закупкой продуктов нет. В крупных городах (Бишкек, Ош, Худжанд, Душанбе есть рынки, на которых есть все, что угодно. В поселках есть магазины с минимально необходимым ассортиментом.

Климат. Наиболее жесткий резкоконтинентальный климат – на Восточном Памире. По данным архивов метеостанций температуры в январе достигают -45. У нас было до -37. Возможны сильные ветра. Однако осадков немного. На Западно-Памирском тракте температура обычно в это время -5-+5. Зато выше вероятность снегопадов. На участках пересечения Киргизского, Туркестанского и Зеравшанского хребтов температура была -5-10, лежал снег. На остальных участках маршрута температуры были положительные, до +15 в Худжанде и Душанбе.

Общение с представителями власти. Комплект документов на автомобиле, необходимый для проезда по территории Киргизстана и Таджикистана, нам обеспечила фирма-владелец автомобилей. Погранпропуска, необходимые для проезда по территории Горного Бадахшана, через своих таджикских партнеров оформила нам компания «Ош Трэвел». Регистрацию на территории Таджикистана мы сделали сами в ОВИР г.Худжанда. На территории Таджикистана машины с киргизскими номерами регулярно останавливали. Однако предъявление паспортов, документов на прокат автомобилей и письма от Федерации Спортивного Туризма – Объединения Туристов Москвы решало проблемы.

Единственный вопрос был с разрешением на временный ввоз автомобилей в Таджикистан. О нем заранее ничего не удалось выяснить. При въезде на территорию Таджикистана через КПП Исфара (Гулистон) нам сообщили, что оно не требуется, предъявив подтверждающий это документ. На выезде с территории Таджикистана через КПП Кызыл-Арт с нас его потребовали, предъявив подтверждающий его необходимость документ. Пришлось платить.

На трассах Бишкек-Ош и Бишкек-Балыкча встречаются посты ГАИ, контролирующие скорость и дневные ходовые огни (фары).

Также надо учитывать, что на территории Таджикистана запрещена ЛЮБАЯ тонировка автомобилей. Разрешение на тонировку можно оформить индивидуально в ГАИ, однако это стоит около 600\$ и даже при его наличии возможны проблемы.

2.2. Основные особенности материального обеспечения

Бензин. Проблем с бензином у нас не было, но особо отметить хочется следующие моменты:

- АЗС стоимость бензина в Киргизии примерно соответствует московской;
- в Таджикистане бензин примерно на 20% дороже, самый дорогой был в Мургабе – около 60 рублей за литр;
- у нас было на каждую машину 2 запасные 20 литровые канистры, они реально не понадобились, но пару раз было «впритык», лучше иметь хотя бы одну запасную канистру на всякий случай;
- полный объем бензобаков машины был 110-140 литров;

- в районе Памира стоит рассчитывать на заправки в городах Хорог и Мургаб, в остальных местах – как повезет;
- 95 бензин в Мургабе есть, но его не много, так на одной заправке мы смогли заправить только одну машину, другую пришлось заправлять на второй АЗС.

Валюта и банкоматы: Обмен валюты мы производили только в крупных городах – Бишкек, Хуржанд, Душанбе, Ош. Мы снимали деньги с банкоматов (карточки Master, Visa СберБанка России). Еще мы видели банкоматы в Мургабе и Хороге.

Газ / вода: Для готовки мы использовали газовые горелки. Газ мы использовали в баллонах «Дихлофос» и в 10 литровом газовом баллоне. «Дихлофосы» мы купили на рынке в Бишкеке, 10 литровый баллон мы заправили на ГАЗС в Таджикистане. Проблем с водой у нас не было, был или снег, или в течение дня пересекали несколько рек.

Питание: Продукты мы покупали на рынках в крупных городах. На Памире мы покупали продукты в Хороге. В Мургабе продуктовые магазины есть, но мы ими не пользовались. Стоимость продуктов была сравнима с московской.

Связь: Мы использовали сим-карты российских операторов сотовой связи, а также покупали местные симки. Мобильная связь в Киргизии в пределах видимости основных дорог и крупных населенных пунктов была устойчивая, как и вдоль основного хода Памирского тракта. На всякий случай брали телефон спутниковой системы Iridium, но им не пользовались. Между машинами связь осуществлялась с помощью раций гражданского диапазона. Использовались антенны, установленные на крышу машины. Кроме этого мы использовали GPS-терккер, который в движении примерно раз в 10 минут передавал наши координаты и накладывал наше местоположение на онлайн-карту (<http://share.findmespot.com>).

Погода: В целом, погода была солнечная. Наиболее теплое место – это юг Ферганской долины и Худжанд – солнечно, +15. Наиболее холодное место – Мургаб и Кара-Куль – ночью до -35÷-37, ясно. Днем около – 25, но на солнечной стороне тепло. Сильного ветра на этом участке у нас не было. Так же следует учитывать значительную высоту Восточного Памира и его сухость. Мороз в этом районе переносится существенно лучше, чем в Москве. Наиболее снежные участки – долина реки Сусамыр в Киргизии. Наиболее ветреное место – долина Нарына перед Токтогульским водохранилищем. На этом участке скорость бокового ветра была сравнима со скоростью движения машины.

Машины: мы осуществляли передвижение на машинах Toyota Land Cruiser 105 (2 машины) и Toyota Sequoia первого поколения. Они имеют полный привод, Land Cruiser 105 с механической, а Секвойя с автоматической коробкой передач. Мы пользовались услугами аренды <http://www.evi.kg/>, Машины были не новые, но в хорошем техническом состоянии. У Land Cruiser 105 было два бензобака на 100 и 60 литров, у Секвойи один на 140 литров. Средний расход бензина по Памирскому тракту – около 20 литров на 100 км. Шины были А/Т, без специальной подготовки. Иногда мы использовали цепи противоскольжения. Пользовались браслетами и цепями классической формы. По нашему мнению – браслеты не являются приемлемым решением для нашего маршрута. Лучше на каждую машину иметь полный комплект цепей классической формы на все ведущие колеса. В ряде случаев использовали возможности буксировки и использовали динамический (рывковый) трос. Клиренса и проходимости хватало, но на пределе, полным приводом и пониженной передачи мы пользовались часто, особенно в горах. В целом, хотелось бы большей проходимости по снегу. На некоторых участках дорог нам приходилось пользоваться лопатами и разгребать снег. Кроме этого машины имели дополнительную защиту узлов и агрегатов подвески от ударов камнями, а так же дополнительные комплекты для ремонта шин.

Электроника: рации – 5 вт (одна рация на машину). Проблем со связью внутри группы не было, с комплектом подзарядки от прикуривателя. Разветвители прикуривателя – по одному на машину, FM-transmitter – позволяющему аудиовыход любого устройства преобразовать в FM-диапазон (по одному на машину), конвертора 12->220В (по одному на машину, использовали мало) и зарядок от прикуривателя для фото, телефонов. Кроме этого был один ноутбук и один планшет под Android.

Картография в этот раз мы специально карты не готовили, а использовали свободнораспространяемые карты OpenStreetMap и приложение Maps.Me. Наполнение карт нас вполне устроило.

Специальное снаряжение: канистры для топлива из расчета 40 литров на машину, лопаты штыковые, пневмодомкраты, аптечка для ремонта шин, трос рывковый и удлинительная стропа в сумме – 300 метров, лебедка ручная (не использовали), якорь для закрепления троса в грунте (не использовали). Лавинные листы (могут быть использованы как сэнд-траки), багажники на крышу.

Замечание по организации путешествия: мы отправили багаж в Киргизию заранее, пользуясь услугами транспортной компании <http://tr-logistik.com/> всего было отправлено около 100 кг груза. Проблем с посылкой не было. Груз получили в Бишкеке в субботу. В Киргизии регистрация нам была не нужна, в Таджикистане ее делали самостоятельно. Документы на машины для пересечения границы нам выдали в компании, которая нам предоставляла машины в аренду.

3. Меры обеспечения безопасности

Все меры, используемые для обеспечения безопасного прохождения маршрута можно разделить на две группы – при подготовке маршрута, и при его осуществлении.

Все меры, используемые для обеспечения безопасного прохождения маршрута, можно разделить на две группы – меры, реализуемые при подготовке маршрута, и меры, реализуемые при его осуществлении.

Безопасное прохождение маршрута при подготовке обеспечивалось выполнением:

- последовательным приобретением туристского опыта участниками, в том числе горного, высотного и автомобильного - все участники имели опыт горных походов. Водители имели опыт вождения в горах;
- проработкой маршрута, сбором сведений о районе путешествия, в том числе на основе общения с турфирмами Киргизстана и Таджикистана, местными жителями и московскими туристами, совершавшими походы в различных видах туризма в этом районе, в том числе и зимой, учетом возможности аварийного сокращения маршрута;
- подбором необходимого снаряжения (см. раздел 2.2);
- учетом объективных негативных факторов при планировании спортивного маршрута (заснеженные дороги, заносы, местами гололед);
- формированием достаточного необходимого материального и временного запаса при планировании маршрута;
- оформлением страховки (не воспользовались).

Безопасное прохождение маршрута при прохождении обеспечивалось:

- выбором безопасной скорости движения;
- предварительной разведкой наиболее сложных участков пешком;

- наличием машин, позволяющих осуществить буксирование одной машины из любой точки маршрута, а также возможную эвакуацию всех участников похода из любой точки маршрута на одной машине;
- использованием необходимого снаряжения в зависимости от внешних (дорожных и погодных) условий (цепи, лопаты, использование динамического троса);
- движением, как правило, в светлое время суток;
- наличием достаточного запаса продуктов и топлива;
- своевременным получением прогноза погоды на ближайшие участки маршрута;
- оформлением страховки (не воспользовались);
- онлайн отображение нашего местонахождения.

4. График движения и техническое описание маршрута

4.1.Сведения о участниках

№ п/п	Фамилия	Дата рождения	Туристский опыт	Должность в группе	Водительские права с года	Место работы, должность
1	2	3	4	5	6	7
1	Часовиков Максим	25.02.1976	5ГУ, 3ГР, 1ВР, 1АР, 3АР 1ЛУ, высотный опыт - 6000 (Седло Хан-Тенгри)	Руководитель, водитель	2001	ФГУП «ГлавНИВЦ» Зам Руководителя службы
2	Кодыш Вадим	27.01.1967	6ГУ, 6ГР, 2АУ, 6ЛУ Высотный опыт 6500	Штурман	2008	ЦНИИПромзданий, главный специалист
3	Козлов Дмитрий	09.10.1978	5ВУ, 3ГУ, 3АУ Высотный опыт 5000	Водитель, реммастер	2000	НИЦ КИ, Инженер
4	Мукайлов Сергей	27.03.1981	5ГУ, 4 ГР, 2АУ Высотный опыт - 6000	Водитель	2010	SAP СНГ, разработчик
5	Сочина Ирина	28.02.1984	4ГУ, 3ЛУ, 1ГР, 2АУ Высотный опыт 5000	Водитель	2008	Домохозяйка
6	Релин Вячеслав	09.05.1967	2АУ, 3ГРВысотный опыт 4500	Водитель (сошел в Кулябе)	1998	Алмаз-Антей
7	Васильева Вера	1962	1ГУ, ПВД Высотный опыт 4500	пассажир		
8						
9						

Табл.1. «Сведения о участниках»

4.2.График маршрута

День	Крайние точки	Пробег, Км	Из них вне асфальта, Км	Макс. высота, м	Пройдено пешком, км	Ходовое время, ч	Примечание
1	2	3	4		5	6	7
1 (26.12)	Бишкек-д.р. Сусамыр (развилка дорог ЭМ02-ЭМ14)	190	30	3200	0	4,5	Встреча группы, получение и подготовка машин, закупка продуктов, движение по асфальту, прохождение перевала (3200м), заметенному грейдеру до места первой ночевки.
2	М.н.- Ош	453	30	3100		10	Движение по грейдеру с участками льда, прохождение перевала, 3200м
3	М.н. - Худжанд	413	0	1300	0	8	Движение по асфальту, местами со льдом. Прохождение границы, разведка северной дороги.
4	М.н. - Истаравшан	109	0	1300	0	2	Получение регистрации, движение по асфальту, ремонт машины
5	М.н. - Душанбе	163	26	3500	0	8	Ремонт машины, движение по асфальту, прохождение перевалов, местами обледенелая дорога.
6 (31.12)	М.н. - Куляб	231	32	1500	0	5	Асфальт, местами грейдер хорошего качества
7	М.н. – долина Пянджа	183	103	1900	0	7	Асфальт плохого качества, на перевале грейдер с остатками снега, вдоль Пянджа – асфальт, местами грейдер
8	М.н. - Хорог	173	106	2300	0	7	Асфальт разного качества, улучшенный грейдер, местами заснеженный.
9	М.н. - Лянгар	203	153	2900	5	8	Асфальт разного качества, грейдер, заснеженные участки (общей протяженностью около 30 км), наледи – около 2 км.
10 (4.01)	М.н. - Мургаб	206	107	4200	8	10	Движение по грейдеру, местами заснеженному, глубина снега до 25 см, - общ. протяженностью до 20 км; перевал 4200, на перевале.
11	Мургаб-Мургаб	355	205	4100	8	12	Движение по грейдеру, местами заснеженному, глубина снега до 25 см, - общ. протяженностью до 20 км; движение по заснеженной колее без дороги по высокогорной тундре, снег глубиной до 25 см.
12	М.н. – Кара-Куль	223	82	4660	7	8	Асфальт, вечная мерзлота, грейдер, перевалы до 4600, радиально – сложный серпантин, целина дороги со снегом до 25 см
13	М.н.-Сары-Могол	140	35	4400	0	8	Асфальт, погранпереход, перевалы до 4000
14	М.н. - Ош	186	15	3350	5	7	Асфальт, обледенелый асфальт, переход перевала около 3200
15 (8.01)	М.н. – Токтогульскоев дхр	387	20	1500	0	7	Асфальт
16	М.н. - Сусамыр	376	130	3100	10	10	Асфальт, грейдер, заснеженный грейдер глубиной до 50см. Движение до перевала 3200
17	М.н. – Иссык-куль	291		2400		5	Асфальт
18	М.н. Бишкек	190		1600		2	Асфальт
ИТОГО	4472 (По спидометру: 5034)		1074		43	128,5	(из них 823 км радиально), средняя скорость движения 35 км/ч

Табл.2. «График маршрута»

4.3. Наиболее сложные участки

Наибольшую техническую сложность вызвали следующие участки:

1. Перевал Харгуш (его прохождение от кишлака Лянгар до основной трассы Памирского тракта) – сквозное прохождение. – Участки серпантина общей длиной 2100 метров с набором 350 метров (крутизна склона 27° длинна склона 690 метров, с набором 330 метров), движение по пути с переметами снега общей протяженностью 10 км, (с глубиной снега до 25 см), в том числе по целине. Длина непрерывных участков с переметами до 500-1000 метров. Использование цепей противоскольжения, лопат для расчистки дороги, буксирование машины, динамический трос, пробивка пути с разгона. Высота участка от 2800 до 4200. Общая длина участка - 87 км, время прохождения 8 часов.
2. Разведка пути около перевала Кульмы в сторону долины Ранкуль. Движение по высокогорной тундре без дороги, в том числе наличие больших камней. Пробивание дороги в снегу глубиной до 25 см. Длина участка около 20 км, время прохождения - около 4 часов, высота – около 3500 м. Использование цепей противоскольжения, лопат для расчистки дороги, буксирование машины, динамический трос, пробивка пути с разгона.
3. Разведка к горячим источникам в долине р.Элису (радиально). Набор высоты 290 метров, длина серпантина около 750м. – крутизна около 24°, далее движение по снежной целине глубиной до 25 см, с переметами до 45 см на склоне до 10° общей длиной до 15 км. – высота 3700м, время прохождения - около 5 часов. Использование цепей противоскольжения, лопат для расчистки дороги, буксирование машины, динамический трос, пробивка пути с разгона.
4. Разведка в сторону Толука. Движение по заснеженной дороге глубиной до 50 см. Длина участка около 15 км, высота – около 2200 м, время движения - около 5 часов. Использование цепей противоскольжения, лопат для расчистки дороги, буксирование машины, динамический трос, пробивка пути с разгона.

4.4. Категорирование участков маршрута

№ п/п	Препятствие	Протяженность, км	Характеристика	Категория, оценка	Примечание
1	2	3	4	5	6
1.	Подъем на пер. Тее-Ашу	11,2	Асфальтированная заснеженная, местами обледенелая дорога, на высоте около 3000м, уклоны до 15%	2	Движение на полном приводе, со скоростью не выше 30 км/ч, время прохождения - около 30 мин.
2.	Долина реки Сусамыр	87,8	Заснеженная дорога (глубина снега 10-15 см), местами лед. Снегопад, ограниченная видимость., высота 2700-3200м, уклоны до 15%	2-3	Движение на полном приводе, со скоростью не выше 30 км/ч, время прохождения - около 3,5 часов.
3.	Южный берег Тогтогульского вдхр	34	Обледенелая дорога	2	1 час, снижение скорости до 30 км/ч
4.	Перевал Кок-Бель	ЛП	Заснеженные участки дороги, снег глубиной до 10 см	3	Полный привод, цепи противоскольжения, время прохождения - 1 час
5.	Ош-Кызыл-Кия	63	Обледенелые участки дороги	2	Снижение скорости до 40 км/ч, время прохождения - 2 часа
6.	Шахристон-Айни	55,7	На подъеме обледенелые участки, на спуске местами большой уклон, местами грейдер, высота до 3300м, разбитая дорога в туннеле, уклоны на серпантине до 15%	3	Снижение скорости до 30 км/ч, остановки для охлаждения тормозов, время прохождения - 3 часа (Проход через туннель может быть закрыт)
7.	Анзобский ГОК - Хушери	23	Узкий серпантин, местами обледенелые участки, высота до 3300м	2	Снижение скорости до 30 км/ч, время прохождения - 1,5 часа

Средняя Азия 2016. Авто 4 к.с. Горный клуб МГУ. Часовиков М.А.

№ п/п	Препятствие	Протяжен-ность, км	Характеристика	Категория, оценка	Примечание
1	2	3	4	5	6
8.	Пер. Шуробад	ЛП	Грейдер, местами снег до 10 см, Серпантин на склоне 20° (сброс 350м на 900 метрах)	3	Снижение скорости, полный привод
9.	Памирский тракт до Хорога	295	Местами грейдер со снегом до 10 см	2-3	На сложных участках снижение скорости до 20 км/ч
10.	Хорог- Козидех	53	Заснеженный грейдер, снег до 15 см	3	Цепи, полный привод, местами пониженная передача, время движения 3,5 часа
11.	Участки дороги Ишкашим-Лянгар	105	Грейдер, местами локальные промоины, наледи до 200 метров	3	Снижение скорости, полный привод, пониженная передача, визуальная взаимостраховка
12.	Лангар-Хоргуш-Памирский тракт	82	Грейдер, много локальных препятствий 2-5 кс наиболее сложные:		
			Серпантин около Лянгара - набор от 2800 до 3300, (крутизна склона в наиболее крутой части -27° или 49% длинна склона 690 метров, с набором 330 метров) - грейдер	5	Понижающая передача, визуальная страховка, движение без остановки
			Многочисленные переметы снега - глубиной до 25 см, длинной до 300 метров - на участке до п.з. Харгуш (более 10)	5	Пониженная передача, полный привод, цепи противоскольжения, использование инерции
			Обледеленые участки грейдера с камнями (до 40 км)	3	Аккуратное руление, полны привод, снижение скорости до 30 км/ч
			Дорога от п.з. до седловины перевала Харгуш - грейдер в снегу до 10 см, с участками переметов до 40 см, длинной до 1000м, ветер до 5 м/с, температура -15, высота 4000-4350м	5	Пониженная передача, полный привод, цепи противоскольжения, использование инерции, буксировка назад, расчистка наиболее сложных участков,
			Седловина пер. Харгуш - оз. Чукуркуль 3,5 км, грейдер, серпантин. Мороз до -15-20, высота 4300-4000, ветер	3	Полный привод, ограничение скорости до 20 км/ч
			оз. Чукуркуль - Памирский Тракт, Обледеленый грейдер,	2	Снижение скорости до 40 км/ч
			По оценке сентябрьского отчета ТАМ-клуб, Колодкин А.В. (https://drive.google.com/file/d/0B3WUKHnAfVyrSjlwVjY5Ni1nVU0/view , стр 6) - это участок 5 к.с.		
13.	Поворот на Харгуш-Мургаб	127	Обледеленый асфальт, движение на высоте 4000-4200м	2	Ограничение скорости до 60 км/ч, полный привод.
14.	Мургаб-Шаймак	131	Местами обледеленый грейдер - 2 кс, несколько объездов разрушенных мостов по наледи, шириной до 500 м - 3-4 кс	3	Снижение скорости до 60 км/ч, на наледях - полный привод, визуальная страховка
15.	Разведка в районе Шаймака (Кызыл-Рабат)	15	Грейдер в снегу, глубиной от 10 до 30 см, уклон до 10%	3-4	Полный привод, местами понижающая передача, движение с разгону
16.	Разведка в районе Кульмы (в сторону долины Рангкуль)	31	Движение по высокогорной тундре, по направлению, сложности с ориентированием, местами большие камни на пути движения. Снег 20-30 см (переметы) и не менее 10 см, высота 3900-4000, мороз -30	4-5	Пониженная передача, полный привод, цепи противоскольжения, использование инерции, буксировка назад, расчистка наиболее сложных участков, использование GPS и космоснимков Снег 20-30 см
17.	Мургаб-Элису	32	Обледеленый грейдер, мороз -30, высокая влажность от парящего Мургаба, сложный мост, одна наледь длинной до 30м	2-3	Полный привод, местами понижающая передача, визуальная страховка
18.	Долина Элису (до горячих источников)	8,5	Серпантин по грейдеру на склоне до 20°	3-4	Полный привод, понижающая передача
			Склон до 15-20°,движение по заснеженному грейдеру глубиной 15 см (местами переметы до 300 метров, глубиной до 40см), мороз - 25, высота 3700	4-5	Пониженная передача, полный привод, цепи противоскольжения, использование инерции, буксировка назад, расчистка наиболее сложных участков,
19.	Мургаб-Рангкуль-Каракуль	140	Обледеленый грейдер, местами асфальт. Высота до 4650м, местами вымоины на дороге	2-3	Подключаемый полный привод, ограничение скорости до 60 км/ч

№ п/п	Препятствие	Протяженность, км	Характеристика	Категория, оценка	Примечание
1	2	3	4	5	6
20.	Каракуль-пер.Кызыл-Арт	35	Обледеленый грейдер, местами небольшие участки переметов до 5-10 см снега, высота до 4000м	2-3	
21.	Пер. Кызыл-Арт-Сарыт-таш	41	Грейдер, местами обледеленый, местами занесенный снегом до 10 см, один брод по каменистому руслу до 10 см	3-4	Пониженная передача, полный привод, цепи противоскольжения
22.	Сары-Могол-пер.Талдык-Гульча	140	Сильный снег, на перевале ветер, ограничение видимости, обледелая дорога под снегом глубиной до 10 см	3	Ограничение скорости до 30-40 км/ч, полный привод.
23.	Пос. Тогтогул-берег вдхр	10	Полевая дорога, сложные мосты	2	Полный привод
24.	Токент-Бель-Алды	20	Грейдер, местами снег до 5 см	3	Полный привод
25.	Бель-Алды-пер.Туздуук-Суу	13,2	Занесенный снегом грейдер, глубина снега от 15 см до 40-50 (на переметах), серпантин, уклоны до 10-15%	4-5	Пониженная передача, полный привод, цепи противоскольжения, использование инерции, буксировка назад, расчистка наиболее сложных участков,
26.	Суусамыр-Кызыл-Ой	39	Обледеленый грейдер	2	Полный привод, ограничение скорости до 20-30 км/ч

Табл.3. Оценка значимых препятствий

4.5.Оценка категории маршрута в целом

Продолжительность маршрута:18 дней. Соответствует требованиям 6 к.сл.

Протяженность маршрута:3649 км. из них 1074 без дорог. Соответствует требованиям 6 к.сл.

Количество препятствий ПП и ЛП четвертой и более высокой категории - 4 шт.

Туристский район: Памир, Тянь-Шань.

Особенности: Маршрут пройден в условиях зимы

Новизна: впервые пройден маршрут в условиях зимы по Памирскому тракту, в том числе пройден в первый раз в зимних условиях пер. Харгуш.

Так же разведаны (радиально) следующие участки: северная часть долины Кульмы (в сторону Ранукля), долина Элису, возможность прохождения перевала Туздуук-Суу.

Требования к средствам передвижения. Использовались автомобили повышенной проходимости полноприводные, марок TLC-105 2шт, и Тойота-Секвойя - 1 шт., прошедшие подготовку. Установлены защита агрегатов от камней, шины А/Т, усилена подвеска и трансмиссия, буксировочные проушины, средства связи УКВ и спутниковый телефон, средства навигации и GPS приемники, имелась ручная лебедка, а так же пневмодомкраты. А также имелись лавинные листы для использования в качестве сенд-треков и рывковые и удлинительные тросы (общей длиной 300 метров) и шаклы. Так же имелись и активно использовались лопаты. - соответствует требованиям 4-6 категории.

Дополнительные сложности на маршруте: Продолжительный участок маршрута с высотами более 3500 м (от Лянгара до Сары-Могола) со средними высотами более 4000м.

Высокая опасность развития горной болезни. Экстремальные условия для эксплуатации автомобилей как трансмиссии, так и двигателей,(в связи с разреженностью воздуха).

Отсутствие покрытия сотовой связи на этих участках, отсутствие АЗС в наиболее сложных участках маршрута. Постоянные низкие температуры воздуха.

5. Описание движения по дням

5.1. Первый день. Бишкек

В этот день мы должны были получить автомобили, купить продукты на большую часть пути и максимально высоко подняться в горы в сторону Оша.



Рис. 1. ПОЛУЧЕНИЕ МАШИН

Прокатная компания нас встретила в аэропорту рано утром, доставила в свой офис. Примерно в течение 5 часов, пока компания осуществляла дополнительную подготовку машин к путешествию, нам удалось поспать, съездить за посылкой в киргизское представительство <http://tr-logistik.com/>, забрать там нашу посылку, а так же купить газ на весь поход и продукты на первую часть.

Начинаем движение примерно в 14.00 в сторону населенного пункта Кара-Болта. Движение по основной федеральной трассе, достаточно плотное. После Кара-Болты поворачиваем в горы. Дорога – хороший асфальт, чистый от снега, температура около 0 градусов. Ближе к перевалу появляется снег, на дороге работает тяжелая техника. Перед перевалом (Тюз-Ашу, 3200м) останавливаемся. Погода портится, заметный минус идет довольно сильный снег.



Рис. 2. Под туннелем Тюз-Ашу

В перевальном гребне пробит туннель, состояние дорожного полотна в туннеле – удовлетворительно, есть большое количество выбоин, освещение отсутствует. В туннеле движемся с включенными габаритами и ближним светом на безопасной дистанции. На другой стороне перевала – снега значительно больше и он идет сильнее. Начинаем плавный сброс высоты по серпантину. Дорога заснеженная, скорость движения около 20 км/ч, сцепление с поверхностью хорошее.



Рис. 3. В долин Сусамыр

Примерно через полчаса достигаем долины реки Сусамыр и дороги А367. Начинаем движение по ней. Скорость около 40-60 км/ч – снега много и он продолжает идти. Ищем места для ночевки.

Возможных съездов с дороги мы не нашли, они все под снегом. Решаем ехать до ближайшего места, пригодного для жилья. Около развилки с дорогой в Талас – есть небольшие домики и возможность безопасно запарковаться на ночь.

В домиках ужинаем и ночуем.



Рис. 4. МЕСТО ПЕРВОЙ НОЧЕВКИ

В целом, по дорогам, прошедшим в течение дня – движение сложности не представляет, однако лучше использовать хорошую зимнюю резину.

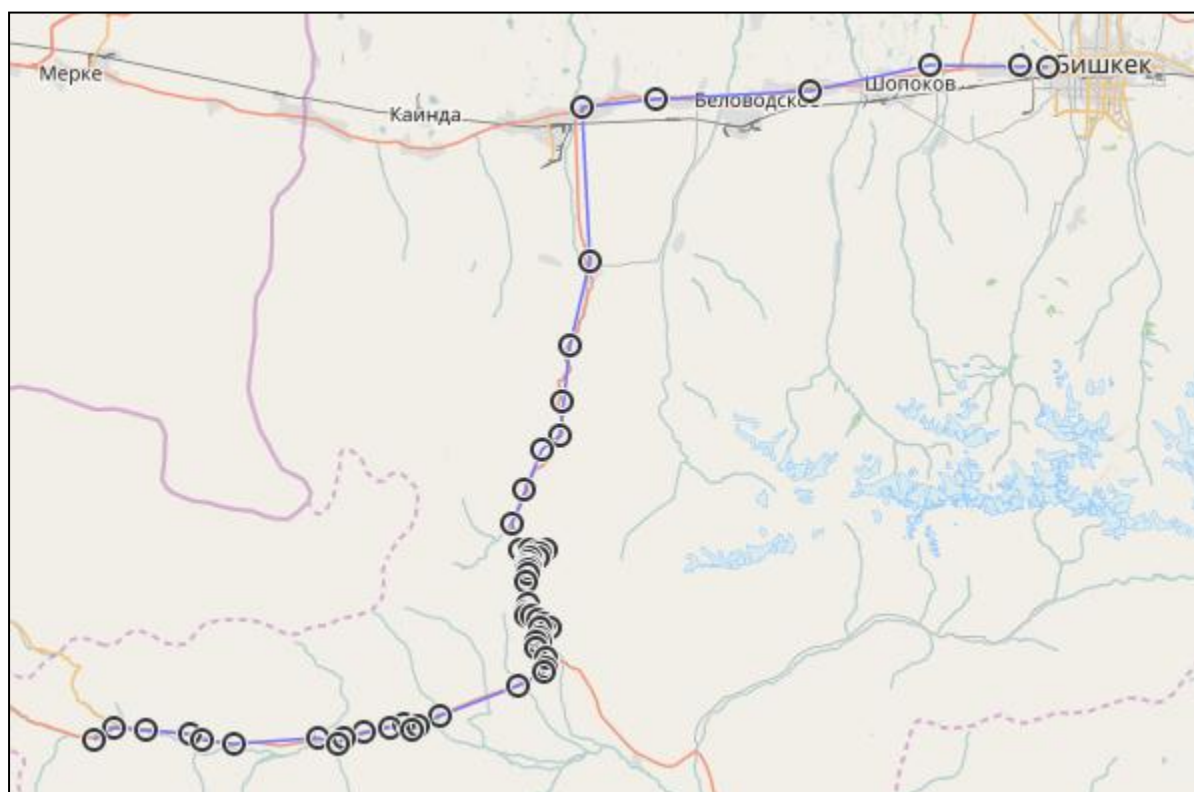


Рис. 5. КАРТА ПЕРВОГО ДНЯ

5.2.Второй день. Ош.

Начали движение с места ночевки с началом рассвета. Всю ночь идет снег, держится уверенный минус. Примерно за полчаса поднялись на высшую точку перевала Алабель (3000м) и начинаем спуск в долину Нарына. Скорость с уменьшением высоты увеличивается, асфальт постепенно освобождается от снега. Примерно за 2 часа спускаемся к г. Токтогул и Токтогульскому водохранилищу. По северному берегу дорога хорошая, асфальт свободный от снега.

На южном берегу качество дороги ухудшается, появляются скользкие участки. На одном таком участке наша машина вылетела на обочину. Дорога в этом месте покрыта льдом, лучше бы использовать шипованную резину или цепи противоскольжения. А/Т – резина не обеспечивает уверенного движения по поверхности.



Рис. 6. ВЫТАСКИВАЕМ ПЕРВУЮ МАШИНУ

Далее осуществляем движение в сторону перевала с использованием цепей противоскольжения. Дальнейшее движение проблем не вызвало. Примерное метров через 200 (по высоте) от высшей точки перевала – снег пропадает, мы снимаем цепи и продолжаем движение. Никаких сложностей движение до Оша в дальнейшем не вызвало. Скорость около 80-90 км/ч вне населенных пунктов, в н.п. – снижаем до 40-50 из-за большого количества пешеходных переходов, в том числе стихийных. В Ош въезжаем уже глубоко затемно. В Оше остановились в предварительно заказанном гостевом домике.

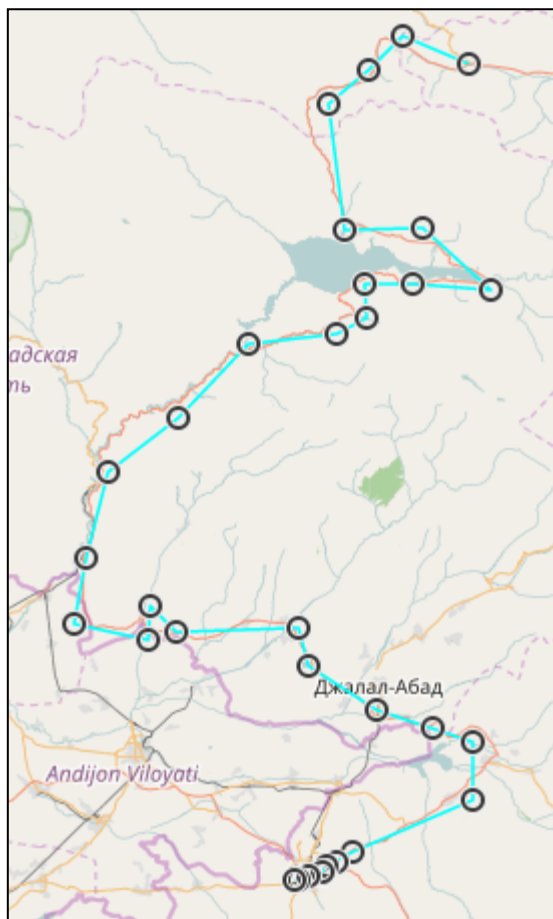


Рис. 7. ВТОРОЙ ДЕНЬ

5.3.Третий день. Худжанд

Утром встали с рассветом, быстро позавтракали и начинаем движение вдоль границы в Узбекистаном. Дорога местами обледенелая, что уменьшает безопасную скорость до 40-60 км/ч.

В Кадамжае поворачиваем к югу, в сторону Айдаркена – с целью посмотреть как оно сейчас в этой части Средней Азии стало. Места довольно красивые, доезжаем до Узбекского анклава, и далее возвращаемся в Кадамжай. Далее продолжаем движение по новой дороге в обход Узбекистана. Уже стало тепло, до +15, дорога сухая, новая и хорошего качества. Скорость движения до 100 км/ч. По пути в Баткен быстро перекусываем. В Баткен приезжаем около 14.00, там покупаем продукты, заливаем канистры бензином и едем в сторону пограничного перехода.

Проблем с переходом границы и машин нет. Платим дополнительный экологический сбор за каждую машину около 1000рублей, получаем в загранпаспорт штамп о пересечении границы и бумагу для регистрации. Все формальности заняли около часа.

На Таджикской стороне качество дороги существенно падает, - асфальт сильно разбит, много неровностей на дороге. Уже начинает смеркаться. Примерно за 2 часа доезжаем до Худжанда и там заселяемся в снятую квартиру.

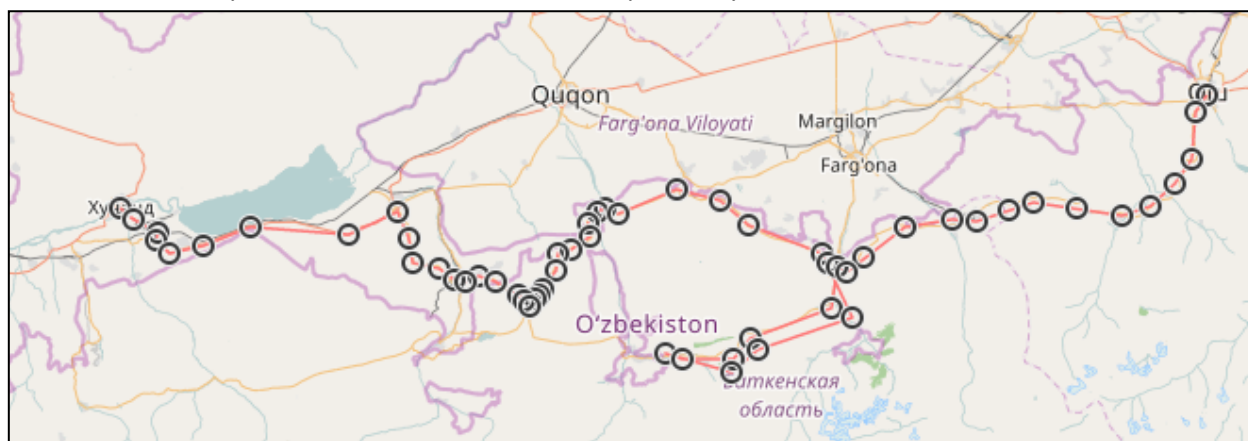


Рис. 8. КАРТА ТРЕТЬЕГО ДНЯ

5.4. Четвертый день. Истаравшан

Утром встаем с рассветом, быстро завтракаем и идем делать регистрацию – заполняем анкету, оплачиваем пошлину и ждем примерно 3 часа получения паспортов. Около часа дня стартуем в сторону Душанбе. Погода – наиболее теплая за весь поход, днем около +15, сухо, солнечно.

По пути заправляем баллон для газовой плиты бытовым газом. Проблем с бензином нет – много АЗС, бензин стоит около 50 рублей.

Около Истаравшана у одной из машин начинаются проблемы – самопроизвольно глохнет, в том числе и на скорости. Подозреваем некачественный бензин. Доезжаем до Истаравшана и идем в сервис с просьбой помочь. Там нам меняют топливный фильтр, прочищают бак. Рядом с сервисом мы ночуем. Дороги – асфальт среднего качества.

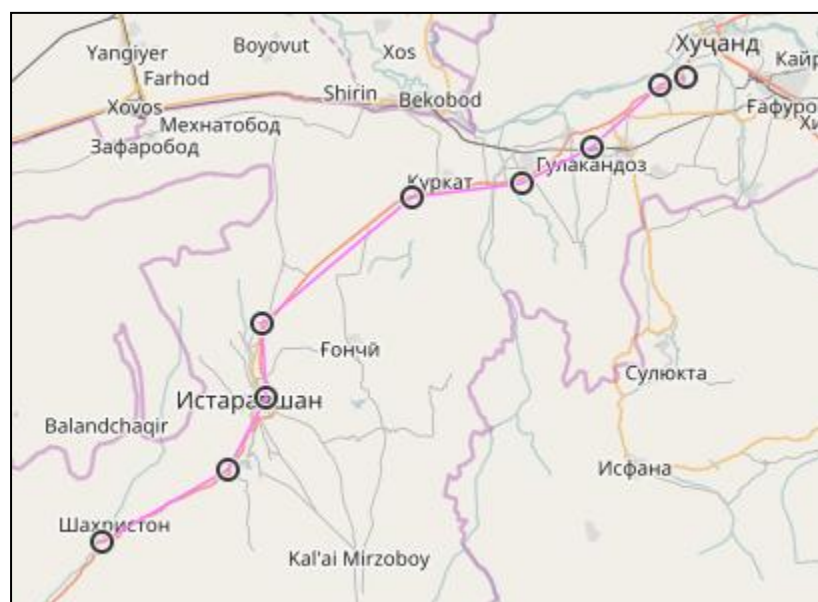


Рис. 9. КАРТА ЧЕТВЕРТОГО ДНЯ

5.5. День пятый. Душанбе

Утром начинаем движение в сторону Душанбе. Около первого перевала одна из машин окончательно глохнет, возвращаемся в Истаравшан. После длительных поисков неисправности и консультаций с прокатной конторой находим неисправность – развалился один из разъемов управления

Средняя Азия 2016. Авто 4 к.с. Горный клуб МГУ. Часовиков М.А.

свечей. На месте его фиксируем стяжкой, пытаемся узнать наличие такого разъема в Душанбе и возможность его замены. Начинаем движение в Душанбе примерно в 15.00.



Рис. 10. ПОСЛЕ РЕМОНТА МАШИНЫ

Дорога довольно приличная, на спуске в сторону Айни – хороший грейдер, снижаем скорость до 30-40 км/ч. Дважды проезжаем опрокинувшиеся фуры. В Айни приезжаем уже в сумерках. Решаем продолжить движение и договориться с ночевкой в Душанбе на стадионе. Примерно за 3 часа доезжаем до Душанбе. Дорого среднего качества, в районе перевала местами обледенелая, необходимо соблюдать известную осторожность.



Рис. 11. КАРТА ПЯТОГО ДНЯ

5.6. Шестой день. Куляб.

Утром завтракаем, идем гулять по предновогоднему Душанбе, пытаемся безуспешно найти разъем для машины. Примерно часов в 14 выезжаем в сторону Куляба, через Курган-Тюбе. На выезде из Душанбе попадаем в большую пробку на перекрестке – внезапно отключились все светофоры.

Часа за три доезжаем до Куляба, дорога – среднего качества асфальт, местами грейдер. Заселяемся как единственные посетители в главной гостинице.



Рис. 12. Новый год в Кулябе

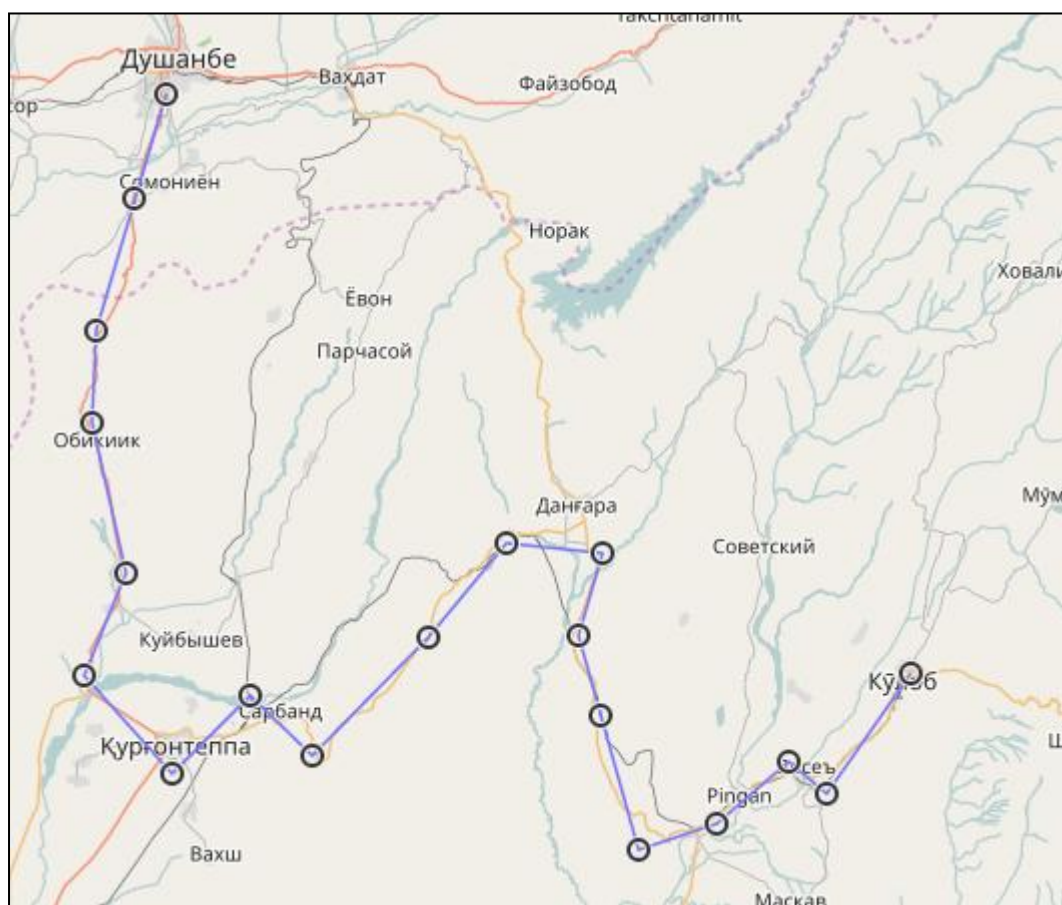


Рис. 13. Шестой день

5.7.Седьмой день. Калаи-Хумб

Утром заправляемся до полного бака и выезжаем в сторону Памира. До Шуробада – асфальт, среднего качества, скорость движение около 80 км/ч, в Шуробаде опять заправляемся, снимаем с карточки деньги на всю дорогу по Памиру и едем дальше.

Дорога постепенно переходит в грейдер, появляется снег. Заезжаем на перевал и любуемся Афганистаном. Далее аккуратно по серпантину спускаемся в долину Пянджа – дорога - грейдер, проходимый для фур. По долине Пянджа дорога строится, местами средний грейдер, местами свежий ровный асфальт. Попадают новые мосты через правые притоки Пянджа в разной степени готовности. Рядом с крупными населенными пунктами – проверка пропусков в Горно-Бадахшанскую область.



Рис. 14. Спуск в сторону Памира



Рис. 15. Рядом с Калаи-Хумбом

Рядом с Калаи-Хумбом останавливаемся на ночевку (в палатках).

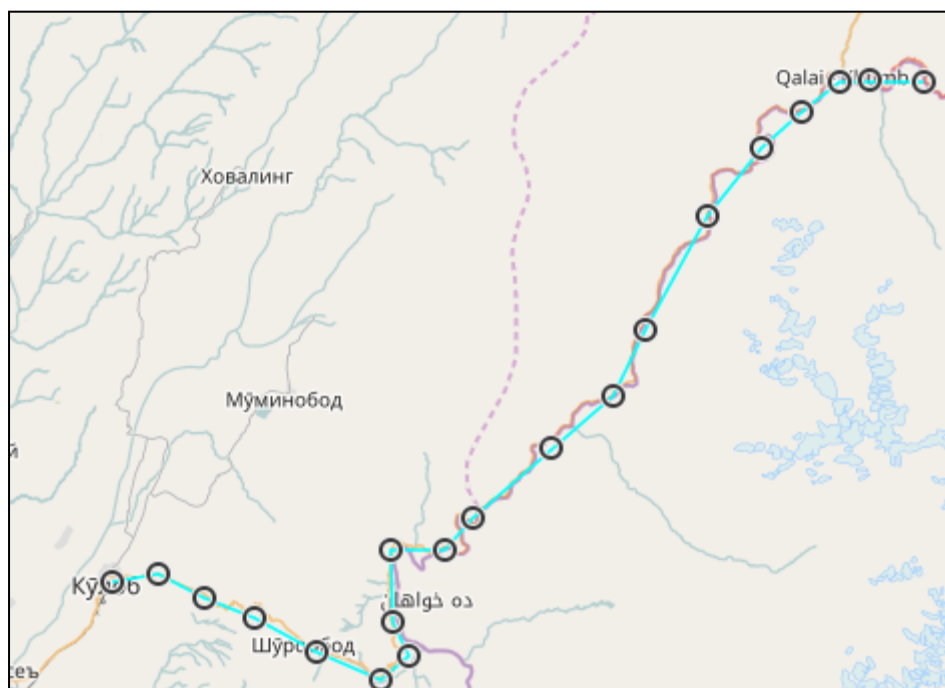


Рис. 16. Карта седьмого дня

5.8. Восьмой день. Хорог

Начинаем движение утром, как только рассвело. Хороших новых участков дороги практически не попадает. Дорога, преимущественно грейдер, с небольшими участками свежего, не глубокого снега. Скорость движения – около 40-60 км/ч, часто останавливаемся для фотографирования.



Рис. 17. Два берега, две страны



Рис. 18. Водопады "там"



Рис. 19. Пяндж

В Хорог приезжаем в начинающихся сумерках, ночуем в гостевом домике рядом со стадионом. В Хороге есть основные продуктовые магазины, АЗС и банкоматы.



Рис. 20. Около Хорога

Консультируемся по поводу дороги по Памирскому тракту – основному и южному варианту. Вариант через Харгуш, говорят – условно проезжаем, основные сложности – это снег на подъем на перевал. Решаем воспользоваться этим вариантом, а в случае невозможности проезда вернуться в Хорог и далее ехать по основной нитке Памирского тракта.

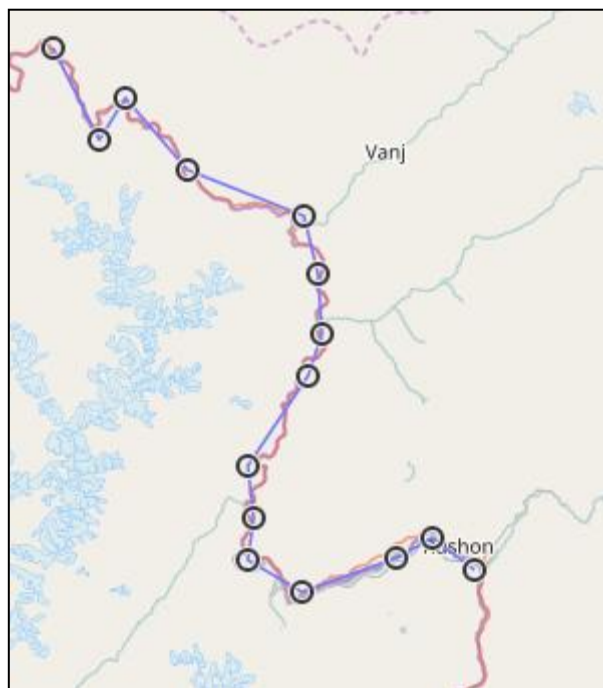


Рис. 21. Карта восьмого дня

5.9.Девятый день. Лянгар

Стартуем с рассветом, за ночь выпало довольно много снега. Движение затруднено, похоже, мы первые сегодня едем на юг. Через несколько километров заезжаем в Гарм-Чашму – горячие источники, затем продолжаем движение с использованием цепей противоскольжения. Временами идет снег, температура около 0. Скорость движения ограничена состоянием дороги - выпавшим снегом, и составляет около 40 км/ч. К обеду подъезжаем к самой южной точки нашего маршрута – Ишкашиму, рядом с ним обедаем. Довольно сильный ветер, температура - слабый минус, пасмурно. Снег в его окрестностях заканчивается. Дорога – остатки асфальта. Осматриваем остатки древних крепостей в окрестностях, и продолжаем движение на восток.



Рис. 22. Дорога к Гар-Чашме



Рис. 23. Около Хорога

Местами дорогу пересекают наледы – это промороженные ручьи-притоки р. Памир. На наледях снижаем скорость до 5 км/ч. Длина наледей - около 100-250 метров.



Рис. 24. Наледи около Ишкашима

Остатки асфальта заканчиваются, далее грейдер. АЗС, обозначенных на карте, мы не встретили, следующее место, где точно есть топливо - Мургаб. В Лянгаре останавливаемся на ночевку – завтра начинается высокогорная часть нашего путешествия. Далее примерно в течении недели мы не опускались ниже 3500 м над уровнем моря.

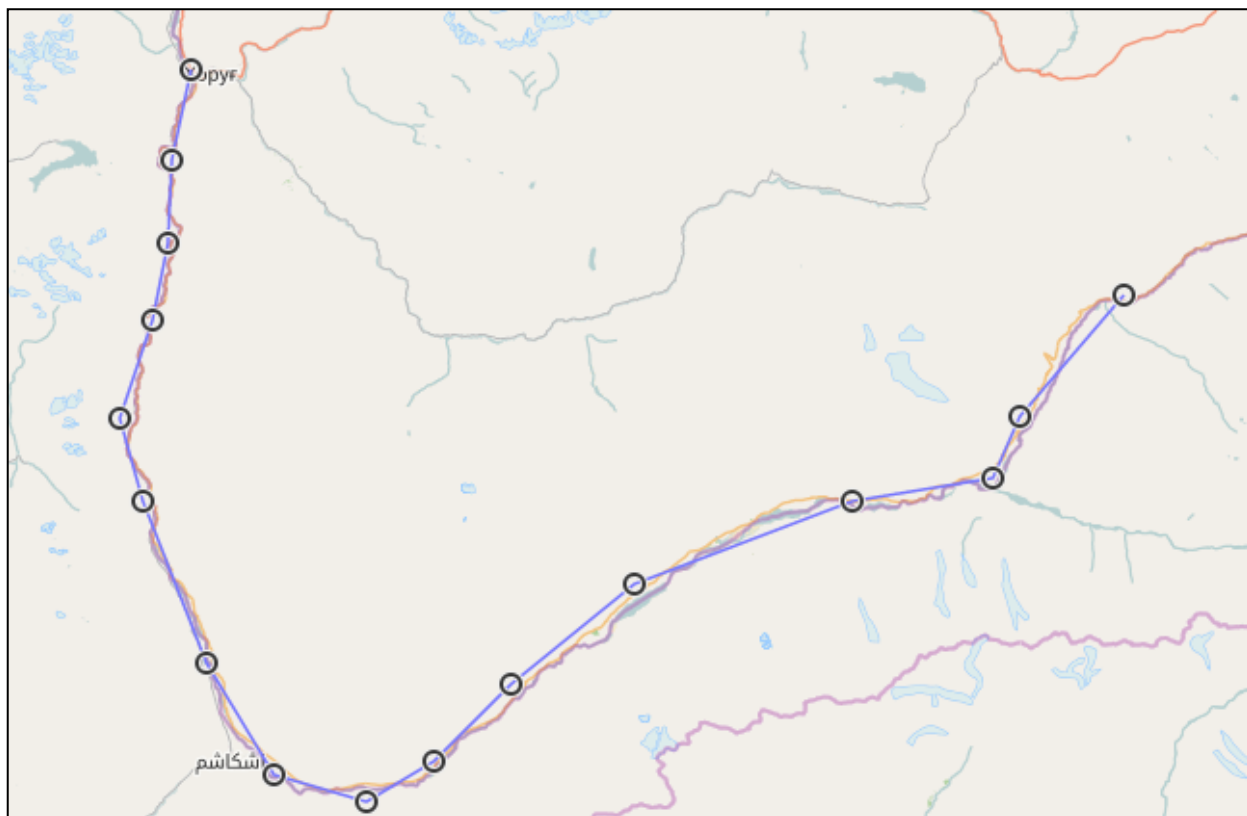


Рис. 25. КАРТА ДЕВЯТОГО ДНЯ

5.10. День десятый. Мургаб

Завтракам и с рассветом выезжаем. Сразу за Лянгаром – крутой серпантин, судя по космоснимкам – набор высоты в 350 метров происходит на склоне длиной около 690 метров. Длина трека по серпантину – около 2100 метров. – включаем полный привод и на понижающей передаче поднимаемся на борт долины. Далее на дороге появляются снег и снежные переметы. Температура около -10, дует сильный ветер, облачно. Опять одеваем цепи и продолжаем движение. Качество дороги ухудшается, появляется большое количество промоин (правых ручьев - притоков р. Памир. В это время года они почти полностью пересохли) и их объездов. К сожалению, в наиболее длинных объездах количество снега наибольшее – до 30 см. Эти участки проходим по одной машине, с возможностью буксирования назад. Таким образом за 4 часа доезжаем до кишлака Харгуш. На ровных участках снега почти нет, скорость на таких участках - до 40-60 км/ч.



Рис. 26. Около Лянгара



Рис. 27. Переметы после первой машины



Рис. 28. Общая характеристика дороги



Рис. 29. Верховья Памира -1



Рис. 30. Верховья Памира-2



Рис. 31. Граница по реке



Рис. 32. Яки уходя в Афганистан

Тут у нас в очередной раз проверяют документы на посещение ГБАО, и мы поворачиваем в сторону перевала. Снега много – от 15 см местами до полуметра (на переметах), переметы длиной от 300 до 1000 метров. Их пересекаем по одной машине с возможностью буксировки. Стропы и лопаты лежат наготове. Снег сухой, практически не трамбуется. Переметы проходим с разгону, не допуская пробуксовки. Как правило, первой машине их удается преодолеть за 2-3 попытки. В качестве первой машины - один из LC -105. После остановки машины сдаем задним ходом до начала перемета, разгоняемся и продолжаем движение. Хотелось бы наличие более агрессивных шин (М/Т). В паре мест приходится немного расчищать дорогу для первой машины. С учетом высоты (около 4000м) и отсутствием акклиматизации – это довольно серьезное упражнение. Примерно за три часа достигаем перевальной точки. Кроме участка около Лянгара, уклон небольшой.



Рис. 33. На пути на перевал



Рис. 34. Иногда выглядывает солнце



Рис. 35. Перевал

На перевале сильный ветер, быстро фотографируемся и продолжаем движение на север. Примерно через пару километров снег заканчивается, мы выезжаем на более-менее чистый промороженный грейдер. Спускаемся к озеру, и еще минут через 30 выезжаем на основную нитку Памирского тракта. Асфальт умеренного качества, но обледенелый.



Рис. 36. Озеро со стороны Памирского тракта

Далее продолжаем движение со скоростью около 50-60 км/ч до Мургаба. В Мургаб приезжаем в глубоких сумерках, находим гостевой дом и там ночуем.

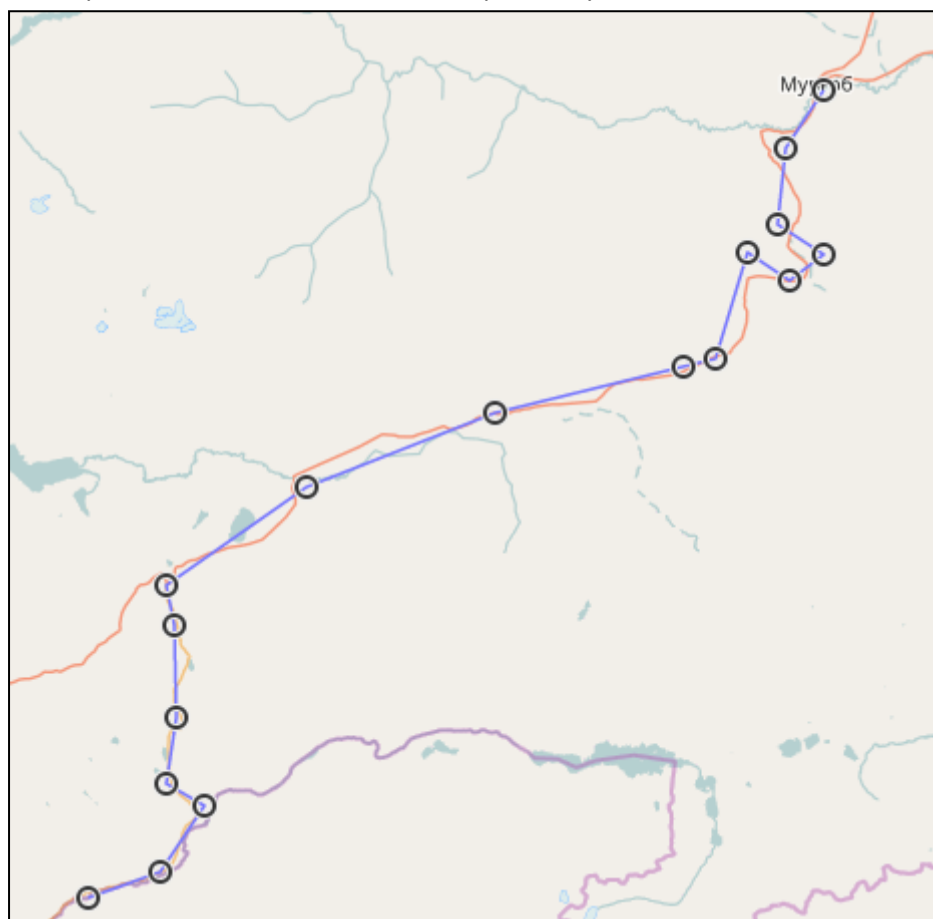


Рис. 37. КАРТА ДЕСЯТОГО ДНЯ

5.11. День одиннадцатый. Радиалка в сторону Шаймака



Рис. 38. УТРО В ОСНОВНОМ БОРУ МУРГАБЕ

Утром с рассветом просыпаемся, завтракаем, заправляемся до полного бака и едем в сторону Шаймака. На первой заправке сливаем все запасы 95 бензина (хватает на 1 машину) и едем к следующей АЗС. Заправка осуществляется с помощью лейки и тарированного ведра. Морозно, р. Мургаб не замерзла, и парит. Дорога в сторону перевала Кульма хорошая, но временами есть

Средняя Азия 2016. Авто 4 к.с. Горный клуб МГУ. Часовиков М.А.

глубокие промоины, возможно, сказывается наличие вечной мерзлоты. Скорость движения около 80 км/ч, на опасных участках до 20 км/ч.



Рис. 39. В сторону Кульмы

Постепенно поворачиваем на юг, в сторону Шаймака. Качество дороги ухудшается. Многие мосты размыты, их объезжаем по наледям. Скорее всего почти все ручьи промерзли до дна. Наледи до 500 метров. После Шаймака дорога ухудшается, появляется много снега.



Рис. 40. Наледи

Продолжаем двигаться в сторону Кызыл-Рабат. Доезжаем до погранзаставы, далее необходимы дополнительные пропуска, выдаваемые в Мургабе. Устно договариваемся поехать в течение пары часов в округе. Изучаем местность, есть дороги и возможность проехать далее до Зоркуля или Чештебе. Снега не очень много - примерно см 20, местами видны следы от движения машин летом. Мы возвращаемся на погранзаставу и едем в сторону Мургаба. По сведениям, полученным от пограничников - они регулярно осуществляют патрулирование до Зоркуля и Чештебе на БТР.



Рис. 41. Около Кызыл-Рабата



Рис. 42. В сторону Зоркуля

Не доезжая Мургаба поворачиваем в сторону Кульмы, пытаемся найти проход в долину Рангуля. Летняя дорога быстро кончается, движемся по высокогорной тундре, снега около 20-30 см, местами угадываются остатки летней колеи, затем ушедшей через границу в сторону Каракорумского

Средняя Азия 2016. Авто 4 к.с. Горный клуб МГУ. Часовиков М.А.

шоссе. Вся дорога проходит с видом на Музтаг-Ату. Двигаемся по одной машине, с возможностью буксировки. Снег сухой, практически не трамбуется. Наиболее сложные участки проходим с разгону, не допуская пробуксовки. В паре мест приходится немного расчищать дорогу для первой машины от снега и убирать большие камни.

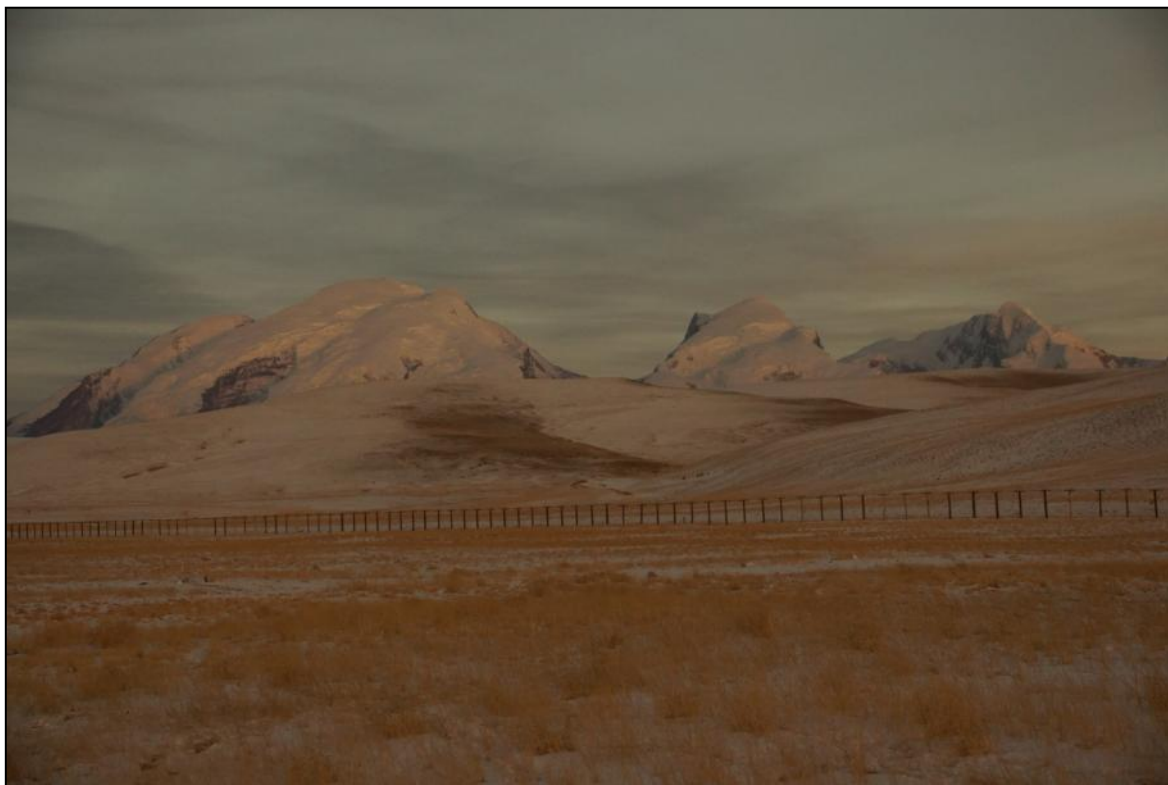


Рис. 43. Музтаг-Ата

От места, где колея пересекает госграницу с учетом наступающей темноты решаем повернуть обратно, по своим следам доезжаем до основной трассы и по ней до Мургаба.



Рис. 44. Элементы дороги около Кульмы



Рис. 45. Показания термометра вечером

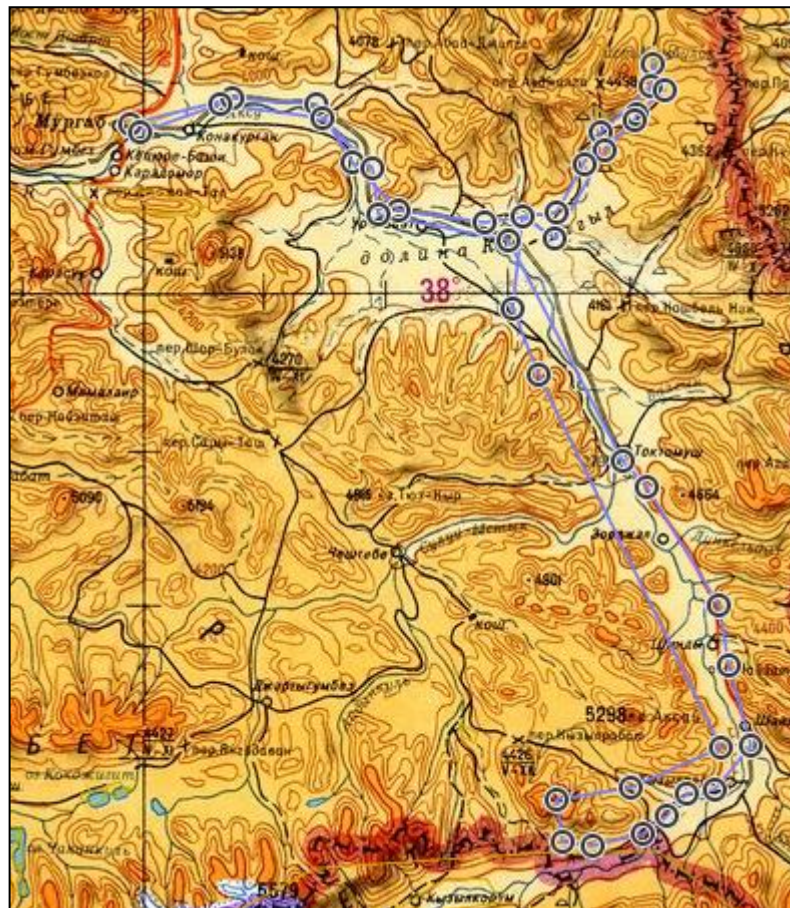


Рис. 46. КАРТА ДВЕНАДЦАТОГО ДНЯ

5.12. Двенадцатый день. Кара-Куль

С утра планируем очередную радиалку к горячим источникам в долине р. Мургаб (левый приток - р. Элису). Выезжаем рано утром, едем вдоль Мургаба, дорога среднего качества местами раскатанный грейдер. Проезжаем около 32 км, потом пересекаем Мургаб по мосту. Хотя холодно (-33), Мургаб не замерз и парит.



Рис. 47. Вниз по Мургабу

Далее около кишлака, обозначенного на карте как База Памирский геологической партии, дорога переходит на левый берег Мургаба и начинает подниматься серпантином по склону левого притока. Набор составляет около 300 метров, далее осуществляем движение по долине, в том числе с пересечением промоин по летнему грейдеру, занесенному снегом. Глубина снега средняя около 25 см, в местах переметов до 50 см. Тактика движения такая же - первая машина на механической коробке передач пробивает дорогу, в том числе с использованием инерции, при необходимости - осуществляем буксирование назад. В наиболее сложных случаях - используем лопаты.



Рис. 48. После серпантина



Рис. 49. Участок дороги в долине Элису



Рис. 50. Выход на пологую часть долины



Рис. 51. Движение по пологой части долины Элису



Рис. 52. Элементы дороги

Так проходим за пару часов около 5 км, до пологой части долины. Горячих источников мы не увидели (как оказалось, они покрыты снегом), решаем повернуть обратно. Движение обратно существенно проще. Возвращаемся в Мургаб, опять заправляемся до полного бака и движемся на север.

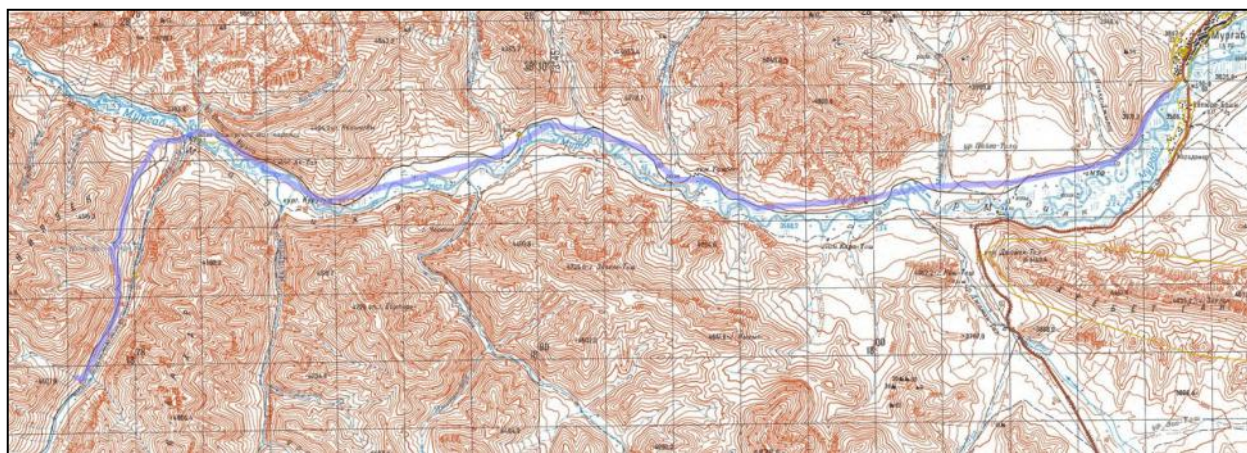


Рис. 53. Радиалка по долине р.Элису

По пути заезжаем в сторону озера Ранкуль - дорога хорошая - асфальт, местами лед. Скорость движения - около 60 км/ч. На перевал Ак-Байтал заезжаем во второй половине дня - это высшая точка нашего похода, и самый высокий автомобильный перевал на территории бывшего СССР.



Рис. 54. ПОВОРОТ НА РУНКУЛЬ



Рис. 55. ОКОЛО РАНГКУЛЯ



Рис. 56. -Ак-Бойтал

Далее дорога с довольно приличным асфальтом до Кара-Куля. Дорога хорошего качества, но местами обледенелая, и с промоинами, появившимся в результате летнего оттаивания вечной мерзлоты. В ночное время эти промоины могут представлять существенную опасность. С началом сумерек въезжаем в Кара-Куль, где и ночуем.



Рис. 57. Пик Советских офицеров



Рис. 58. На Кара-Куле

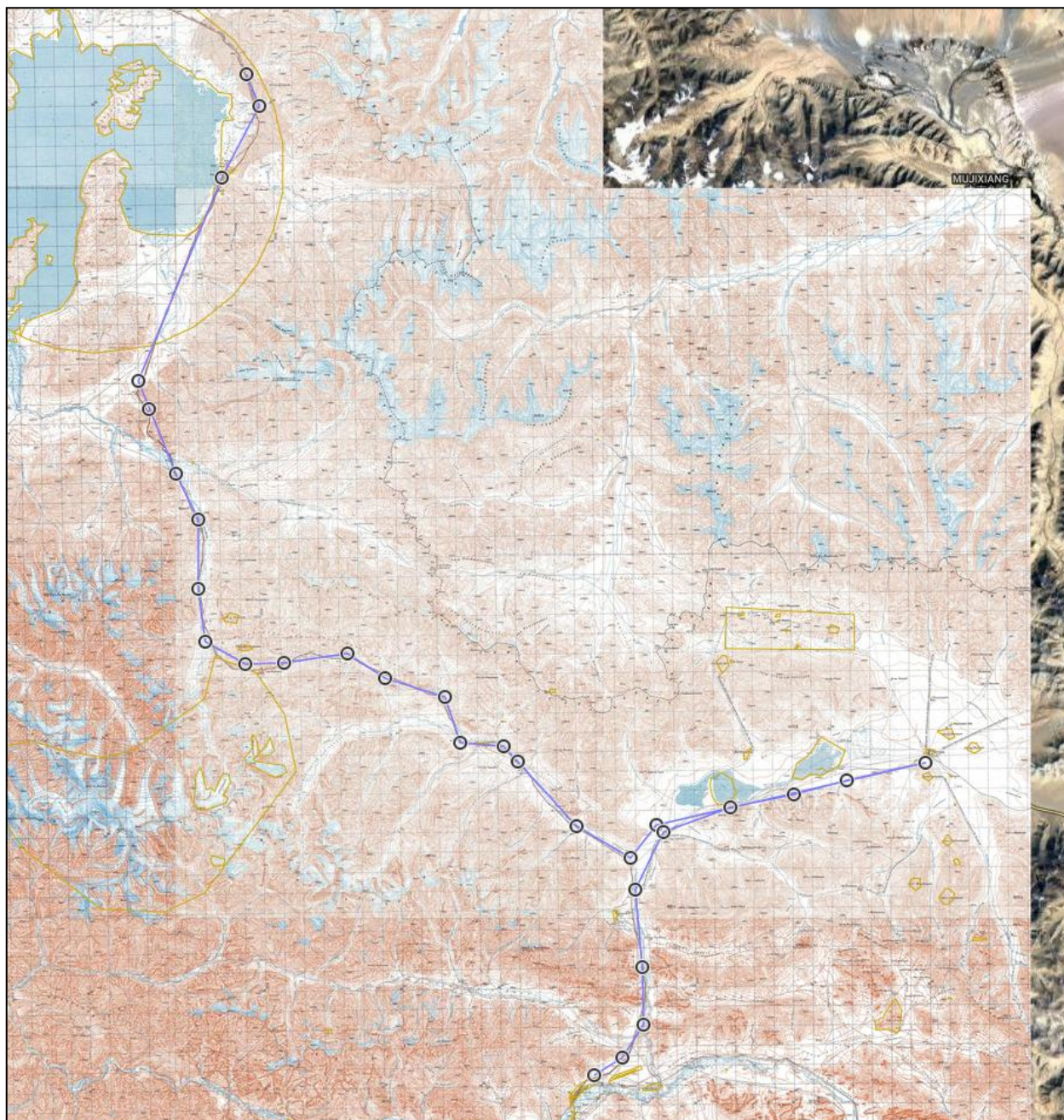


Рис. 59. МУРГАБ-КАРА-КУЛЬ

5.13. Тринадцатый день. Сары-Могол

Особых проблем в этот день не было, дорога на Таджикской стороне - асфальт, хорошего качества, снег встречается только около перевала Кызыл-Арт. Проходим границу и спускаемся в Алайскую долину. Количество снега резко увеличивается, но дорога для внедорожников сложностей не представляет. От Каракуля до Сары-таша доезжаем часа за три без учета времени прохождения пограничников. Далее делаем радиалку на восток и любимся северными склонами в. Заря Востока. Далее возвращаемся в Сары-Могол, где и ночуем. К сожалению, во второй половине дня погода традиционно для Алая портится - пик Ленина с этого ракурса у нас полностью закрыт облаками. В Сары-Таше есть возможность заправиться бензином, снять деньги с карточки и обменять валюту.



Рис. 60. Вид на пик Ленина

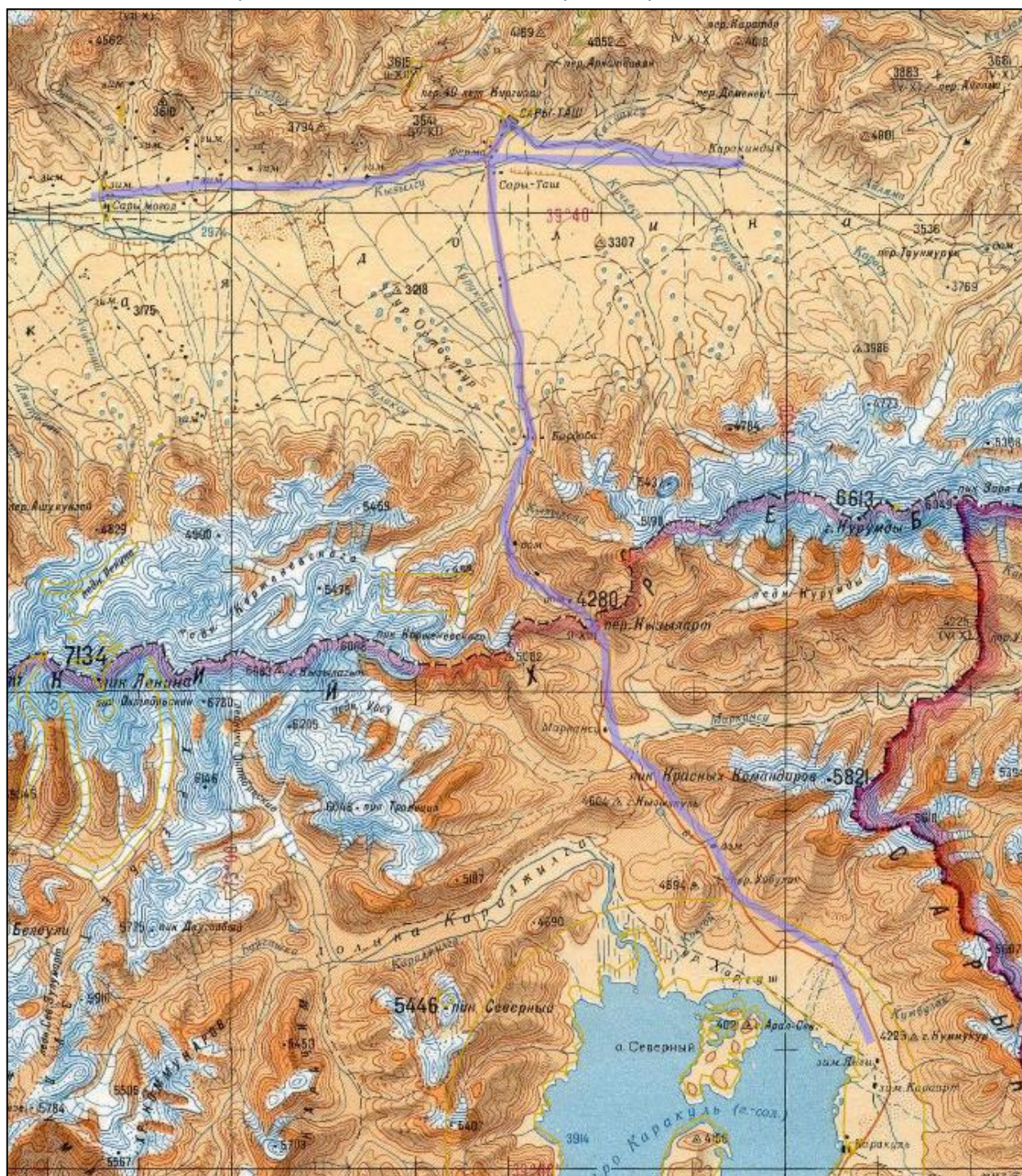


Рис. 61. КАРА-КУЛЬ - САРЫ-МОГОЛ

5.14. Четырнадцатый день. Ош

С утра валит снег, но относительно тепло - небольшой минус. Около 11 часов выезжаем в сторону Оша. Дорога снежная, видимость ограничена из-за снегопада, но трассу активно чистят. Из-за ограниченной видимости - скорость движения около 40 км/ч. Сложностей до Оша, кроме падающего снега, нет. Снег нас сопровождает до Гульчи, до которой мы доехали примерно за 3,5 часа. Далее выглядывает солнце, хотя дорога все равно обледенелая. Это ограничивает скорость до 50-60 км/ч. Примерно часам к 17 приезжаем в Ош.



Рис. 62. В СТОРОНУ ПЕР ТАЛДЫК

В Оше изучаем возможность вернуться в Бишкеке через Нарын (Джалалабад-Казарман-Нарын) /или проехать по маршруту Торкент-Толук-Арал-Кек-Джар-Иссык-Куль. Однозначного ответа не получаем, основной проблемой может быть снег на перевалах. Решаем пробовать, и смотреть по обстановке.

Средняя Азия 2016. Авто 4 к.с. Горный клуб МГУ. Часовиков М.А.

установить, что движение в сторону Казармана последние два месяца не осуществлялось и перевал Калдама, наверняка заблокирован глубоким снегом. Возвращаемся на основную трассу и едем в сторону Токтогула. В целом, дальнейший путь проблем не представляет. Только в долине Нарына - очень сильный ветер, временами до 20 м/с, что создает определенные проблемы при движении. На участке Кара-Куль -Токтогульское водохранилище появляется снег. Скорость снижаем до 40-60 км/ч.

Спускаемся к Токтогульскому водохранилищу, на спуске - шоссе очищено от снега, цепями не пользуемся. Северный берег водохранилища - свободен от снега, решаем там переночевать. Подъезжаем к берегу водохранилища в районе устья р. Чинкан в сумерках. На следующий день - планируем попытаться проехать в сторону Иссык-Куля по маршруту Торкент-Толук-Арал-Кек-Джар.

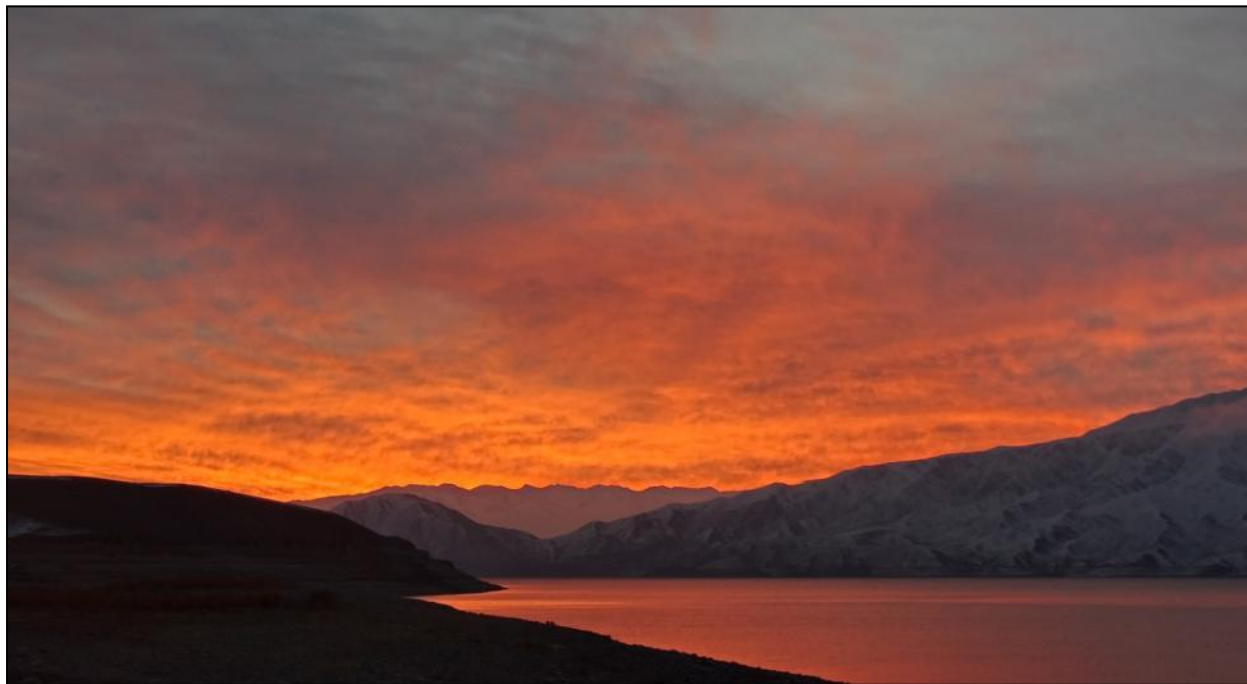


Рис. 64. НОЧЕВКА, РАССВЕТ

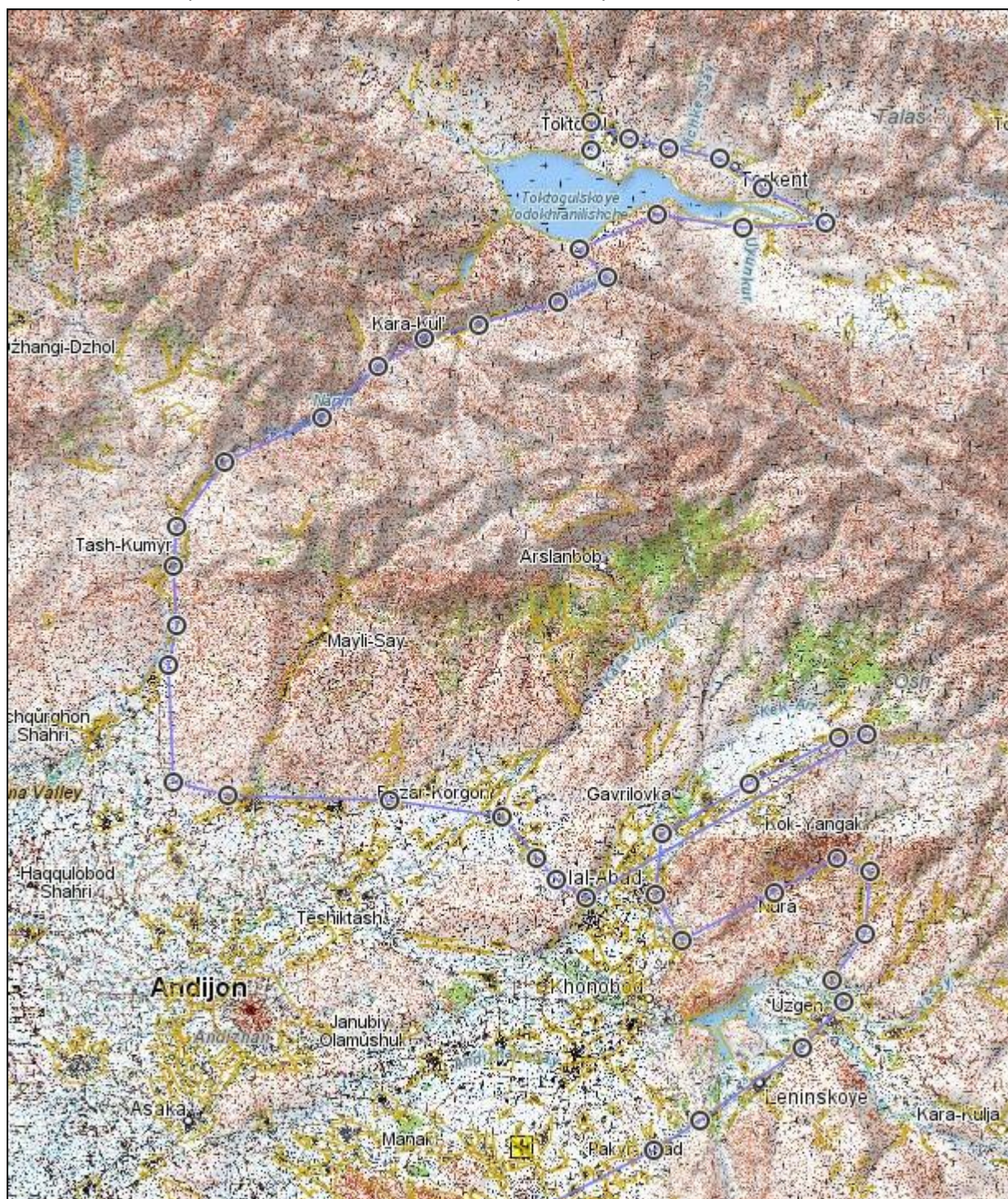


Рис. 65. Ош - Токтогул

5.16. Шестнадцатый день. Суусамыр

Встаем с рассветом, завтракам и около 9 утра начинаем движение. Возвращаемся к Торкенту и поворачиваем на север. Снега много, он немного сыроватый и легко трамбуется, но тяжелый. Примерно до Бель-Алды - хороший грейдер. Далее грейдер местами занесен снегом. Встречаются участки до 500 метров, со снегом до 40 см. Их преодолеваем, используя уже сложившуюся тактику: - первая машина на механической коробке передач (LC105) пробивает дорогу, в том числе с использованием инерции, при необходимости - осуществляем буксирование назад. Пока лопаты не используем, но одеваем цепи. После коша Борлуу-Кыя дорога полностью занесена. Средняя глубина снега - около 20-30 см, местами (переметы) до 50 см. Теперь приходится активно использовать лопаты в наиболее сложных участках. К

сожалению, наибольшая глубина снега - в местах поворота серпантина, что затрудняет помощь других машин и возможности буксировки.



Рис. 66. Около Борлуу-Кыя



Рис. 67. Элементы откапывания



Рис. 68. Дорога к перевалу



Рис. 69. Тут мы решили вернуться назад

Примерно за 2,5 часа (от Борлуу-Кыя) достигаем седловины перевала. Открывшаяся долина оптимизма не внушает - снега больше, хотя Толук виден. К сожалению, мы не знаем состояния пути после Толука, в том числе на перевал Тер-Джайлоо. По имеющимся у нас картам - там дорога хуже. По нашим расчетам, (при условии, если не будет новых снегопадов) потребуется не менее недели, чтобы добраться до основной трассы от Суусамыра до Чаека. Решаем вернуться по пути следования. Примерно за 1 час расчищаем площадку, достаточную для разворота на перевале и примерно за 1,5 часа возвращаемся по своим следам к Торкенту. Далее дорога до Суусамыра проблем не вызывает. Только в долине Суусамыра появляется лед. В Суусамыре въезжаем с окончанием сумерек.

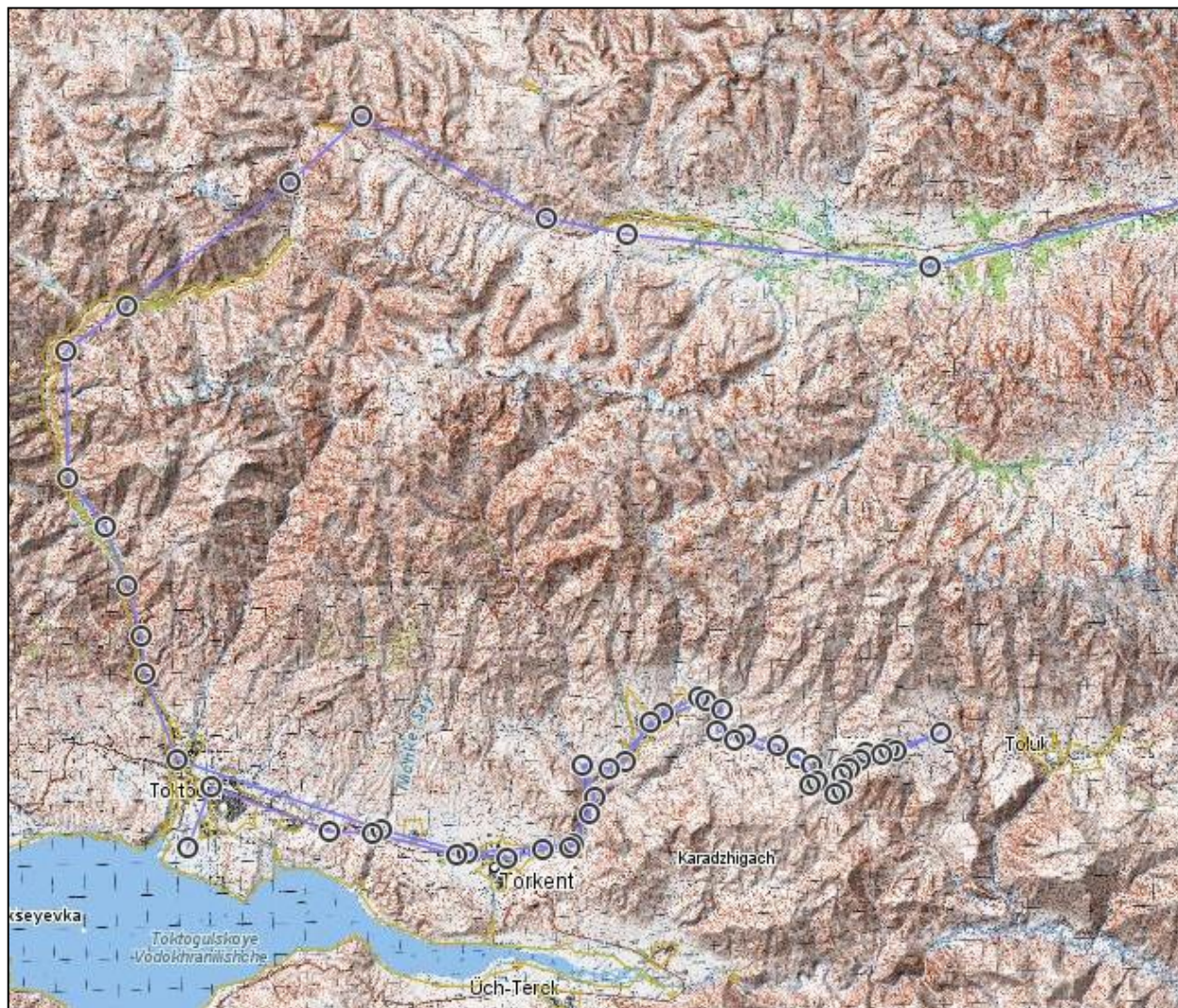


Рис. 70. Ош - Токтогул

5.17. Семнадцатый день. Иссык-Куль

Просыпаемся с рассветом, завтракаем и около 10 утра выезжаем. Дорога - ровный грейдер, но обледенелый. Это ограничивает скорость движения до 40 км/ч. Примерно за 2 часа доезжаем до основной трассы на Чаек - тут начинается асфальт, свободный от снега. Скорость далее ограничивается правилами дорожного движения. После Чаека снег от дороги отходит в горы. К вечеру подъезжаем к Иссык-Кулю и ночуем в пансионате на северном берегу.



Рис. 71. В ОКРЕСТНОСТЯХ СУСАМЫРА



Рис. 72. ОКОЛО ЧАЕК

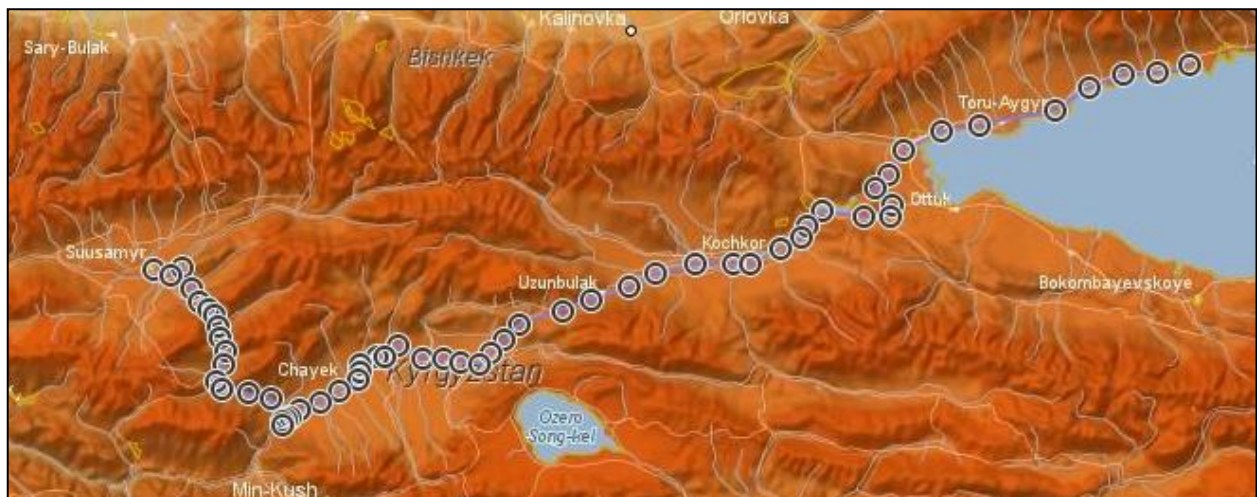


Рис. 73. СУУСАМЫР - ИССЫК-КУЛЬ

5.18. Восемнадцатый день. Бишкек.

Примерно за 3,5 часа доезжаем до Бишкека. От Балыкчи - шикарная дорога, которая позволяет двигаться быстрее, чем предписано правилами дорожного движения. При выходе долины Чу из гор пост ДПС, на котором осуществляется проверка скоростного режима, а также дневного света машин. Примерно к часу дня доезжаем до Бишкека. Тут в одном месте (около Ак-Джол - Манас) попадаем в очень плотный туман, скорость движения падает до 15 км/ч. Часть группы улетает в Москву, а мы сдаем машины, отправляем наиболее тяжелое снаряжение в Москву и устраиваемся на ночевку в снятой квартире в Бишкеке.



Рис. 74. ИССЫК-КУЛЬ



Рис. 75. Чуйская долина

6. Выводы. Рекомендации.

Пройденный группой маршрут полностью отвечает нормативам четвертой категории сложности. Норматив по протяженности маршрута превышен.

Впервые совершен автопоход по Памиру и Тянь-Шаню в условиях зимы. Подтверждено, что такие походы вполне реальны.

Выяснено, что не только основные магистрали региона (трассы Бишкек-Ош, Ош-Худжанд, Худжанд-Куляб и Памирский тракт), но и многие второстепенные горные дороги вполне проходимы в этот сезон на серийных внедорожниках без существенной подготовки. Однако, рекомендуется использовать более агрессивные шины, приспособленные для движения по глубокому снегу. Рекомендуется при движении по Памирскому тракту иметь запас топлива, позволяющий гарантированно доехать до Мургаба или Хорога, в том числе с учетом возможной непроходимости трассы. Также выяснилось, что цепи противоскольжения типа «браслет» совершенно не подходят для таких походов. Необходимы цепи классического типа.

Исследован крайний юго-восток Памира, мало посещавшийся ранее туристами. Выяснен подробно режим посещения района.

Разведано зимнее состояние дорог Торкент-Толук-Арали Сусамыр-Арал на Западном Тянь-Шане.

Найдена компания в Бишкеке, готовая давать напрокат машины, пригодные для такого маршрута.

В целом, пройденный маршрут (Памир) проходит по лавинобезопасным участкам, но в другое время года весьма вероятны сходы селей. С нашей точки зрения, наилучшее время прохождения

маршрута - это октябрь-ноябрь. В этот момент вероятность селей такая же, как и зимой, но существенно меньше снега (основной неблагоприятный фактор при прохождении нами маршрута), а также теплее. В этих условиях, а также при наличии необходимых формальных разрешений возможно сквозное прохождение участков к. Кызыл-Рабат - к. Чештебе и Кызыл-Рабат - оз. Зоркуль - кишлак Харгуш.

Так же в это время более вероятно прохождение дороги по долине Кокуильбель- Танымас - Бартанг до кишлака Рошорв.

Возможно прохождение Памирской части "в обратную сторону", но при этом акклиматизация будет более жесткой. Из Алайской долины вы за сутки оказываетесь в наиболее высокогорной части маршрута. Так же интересным может быть вариант прохождения маршрута не через Ферганскую долину, а через Алайскую долину и погранпункт Карамык. Мы рассматривали этот вариант, но во время совершения похода он работал только на пропуск граждан Киргизии, Китая и Таджикистана.

Вместе с тем, кроме автомобильного опыта, нельзя не отметить большой опыт руководств и участия у горных и зимних походах у большинства участников. При прохождении похода по нашему маршруту и в наших условиях туристский опыт у участников (как минимум водителей и руководителя) по нашему мнению должен включать участие (руководство) горными походами как минимум 3-4 к.с., высотный опыт не менее 4000м, а так же опыт зимних походов. Следует быть готовыми к длительному (несколько суток в условиях плохой погоды) нахождению на высоте свыше 4000м при низкой (ниже - 30*С) температуре без возможности развести костер.

7. Общая схема маршрута

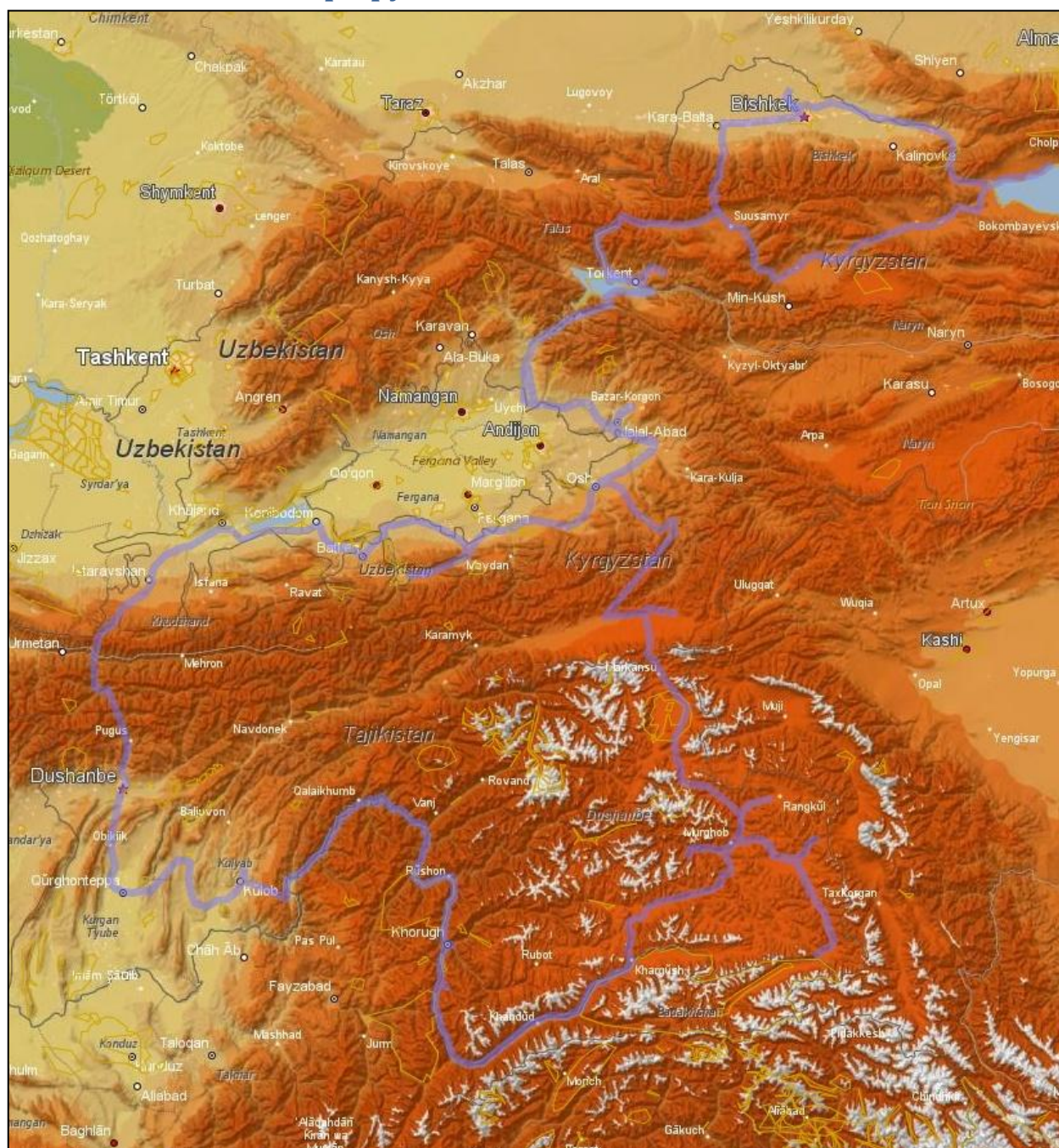


Рис. 76. ОБЩАЯ СХЕМА МАРШРУТА

Трек (со спутникового треккера, был включен во второй день):



spot_messages_Pamir-auto-16.gpx

Трек с GPS



Треки.rar

Люди



АФГАНИСТАН





ПАМИР

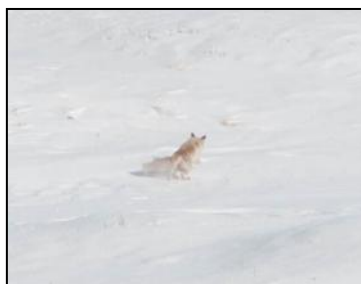
Или что мы еще видели:



ЗАЯЦ



ВОЛК



ЛИСА



ПТИЧКА





ГРАНИЦА



ТАКАЯ



И ТАКАЯ



МЫ МИРНЫЕ ДЕХКАНЕ