ОТЧЕТ

о прохождении велосипедного туристского спортивного маршрута *ПЯТОЙ* категории сложности по Памиро-Алаю и Памиру, совершенном командой г.Москвы в период с 22 июля по 09 августа 2018 года

Маршрутная книжка № 1/5-501 (ФСТ-ОТМ)

Руководитель группы: **Рождественская Мария Владимировна**
Адрес: **Московская область, Мытищи, ул.Воровского, д.1, кв.190**
Тел.: **8-903-122-30-20**
E-mail: **m.rozhdestvensk@mail.ru**

Маршрутно-квалификационная комиссия ФСТ-ОТМ рассмотрела отчет и считает, что поход может быть зачтен всем участникам и руководителю_____ категорией сложности.

Отчёт допущен на чемпионат России

Отчет использовать в библиотеке ФСТ-ОТМ

Судья по виду _____ (Елисеев В.)

Председатель МКК _____ (Розанов Б.)

Штамп МКК

Москва
2018 г.

СОДЕРЖАНИЕ

1. СПРАВОЧНЫЕ СЕДЕНИЯ О ПОХОДЕ 4
1.1. Обзорная карта маршрута 6
1.2. Высотный профиль маршрута 7
1.3. Определяющие препятствия маршрута 8
1.4. Участники группы 9
1.5. Материалы к отчету 11
2. ХАРАКТЕРИСТИКА РАЙОНА ПОХОДА 12
2.1. Общая информация 12
2.2. Достопримечательности и интересные объекты 14
3. ПОДГОТОВКА, ЦЕЛИ И ОБЩАЯ ХАРКТЕРСТИКА МАРШРУТА 18
3.1. Подготовка к походу 18
3.2. Цели 18
3.3. Заброска, выброска, жилье 19
3.4. Общая характеристика маршрута 22
4. ГРАФИКИ ДВИЖЕНИЯ 24
4.1. График движения заявленный 24
4.2. График движения по запасному варианту. 24
4.3. График движения фактический 25
4.4. Изменения маршрута и их причины 27
5. ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ ПРОХОЖДЕНИЯ МАРШРУТА 29
День 1. 22.07.2018 (воскресенье). Аэропорт Ош – река Ак-Буура 29
День 2. 23.07.2018 (понедельник). Река Ак-Буура – река Джиптык-Суу 32
День 3. 24.07.2018 (вторник). Река Джиптык-Суу – под пер.Джиптык 35
День 4. 25.07.2018 (среда). Под пер.Джиптык – перевал Джиптык – Памирский тракт 37
День 5. 26.07.2018 (четверг). Памирский трак – озеро Каракуль 41
День 6. 27.07.2018 (пятница). Озеро Каракуль – река Акбайтал 43
День 7. 28.07.2018 (суббота). Река Акбайтал – перевал Акбайтал – река Акбайтал 46
День 8. 29.07.2018 (воскресенье). Река Акбайтал – под перевал Акджилга 48
День 9. 30.07.2018 (понедельник). Под перевал Акджилга – Мургаб 51
День 10. 31.07.2018 (вторник). Мургаб – под перевал Сары-Таш 54
День 11. 01.08.2018 (среда). Под перевал Сары-Таш – гор.ист. Джарты-Гумбез 57
День 12. 02.08.2018 (четверг). Горячие источники Джарты-Гумбез – река Памир 59
День 13. 03.08.2018 (пятница). Река Памир – река Суу-Тагаркаки 63
День 14. 04.08.2018 (суббота). Река Суу-Тагаркаки – река Джавашингоз 65
День 15. 05.08.2018 (воскресенье). Река Джавашингоз – река Мац 68
День 16. 06.08.2018 (понедельник). Река Мац – Дриж 72
День 17. 07.08.2018 (вторник). Дриж – Удит 75
День 18. 08.08.2018 (среда). Удит – Андароб 77
День 19. 09.08.2018 (четверг). Андароб – Хорог 78

6. ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРОХОЖДЕНИЮ МАРШРУТА 80
7. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СВЕДЕНИЯ О ПОХОДЕ 82
7.1. Разрешительная документация 82
7.2. Перечень общественного снаряжения 90
7.3. Состав аптечки и случаи оказания медицинской помощи 91
7.4. Отчет механика 98
7.5. Отчет завхоза 101
7.6. Бюджет 102
7.7. Записки технического фотографа 103
8. БАЛЬНАЯ ОЦЕНКА СЛОЖНОСТИ ВЕЛОСИПЕДНОГО ПОХОДА 105
8.1. Расчет эквивалентного пробега 105
8.2. Расчет интенсивности похода 106
8.3. Расчет автономности похода 106
8.4. Расчет суммы баллов за протяженные препятствия 107
8.5. Категория сложности 108
9. ПАСПОРТА ПРЕПЯТСВИЙ 109

1. СПРАВОЧНЫЕ СЕДЕНИЯ О ПОХОДЕ

Проводящая организация:
РОО «Федерация спортивного туризма – объединение туристов Москвы»
г. Москва, ул. Александра Солженицына, д. 17, стр 1
сайт: http://фст-отм.рф/

Команда г.Москвы совершила с 22 июля по 09 августа 2018 года велосипедный поход пятой категории сложности по Памиро-Алаю и Памиру.

Сведения о выпускающей МКК
Туристско-спортивная маршрутно-квалификационная комиссия (МКК)
Федерации спортивного туризма - объединения туристов Москвы.
Шифр: 177-00-56666252
Номер маршрутной книжки 1/5-501.

Место проведения:
Республика Кыргызстан: Памиро-Алай (Алайский хребет, Алайская долина)
Республика Таджикистан: Памир (хребты Заалайский, Музкол, Южно-Аличурский, Ваханский)

Подробная нитка пройденного маршрута:
г. Ош (Кыргызстан) – перевал Ачинский (а/д, 1750,2 метров) – река Ак-Буура – Папан – перевал Джиптик (н/к, 4185,8 метров) – п/п Бордоба – перевал Кызыл-Арт (а/д, 4336 метров) – река Маркансу – перевал Уйбулок (а/д, 4232,2 метра) – Каракуль – озеро Каракуль – перевал Акбайтал (а/д, 4655,1 метров) – река Акбайтал – озера Шоркуль -

и Рагкуль – Рангкуль – перевал Акджилга (а/д, 4449,2 метров) – река Аксу – р.ц. Мургаб – перевал Джамантал (а/д) – перевал Сары-Таш (а/д, 4318 метров) – перевал 4280 *(4280,3 метров)* – перевал Уртабуз *(4235 метров)* – перевал Машале *(4269 метров) – ист.Джартыгумбез – перевал Янгидаван (а/д, 4427,8 метров) – озеро Зоркуль - река Памир – перевал Харгуш (а/д, 4344 метра) – перевал Тагаркаты (а/д, 4168,4 метров) – перевал Кой-Тезек (а/д, 4271,8 метра) – озеро Кокбай – река Джавашингоз – перевал Мац (н/к, 4432 метра) – река Памир – река Пяндж – р.ц. Ишкашим – г. Хорог (Таджикистан)**

**Высоты перевалов приведены по генштабу, зафиксированные GPS данные могут незначительно отличаться*

Протяженность активной части – 1184 км (радиальных выходов на маршруте не было)

Суммарный набор высоты – 15 200 метра

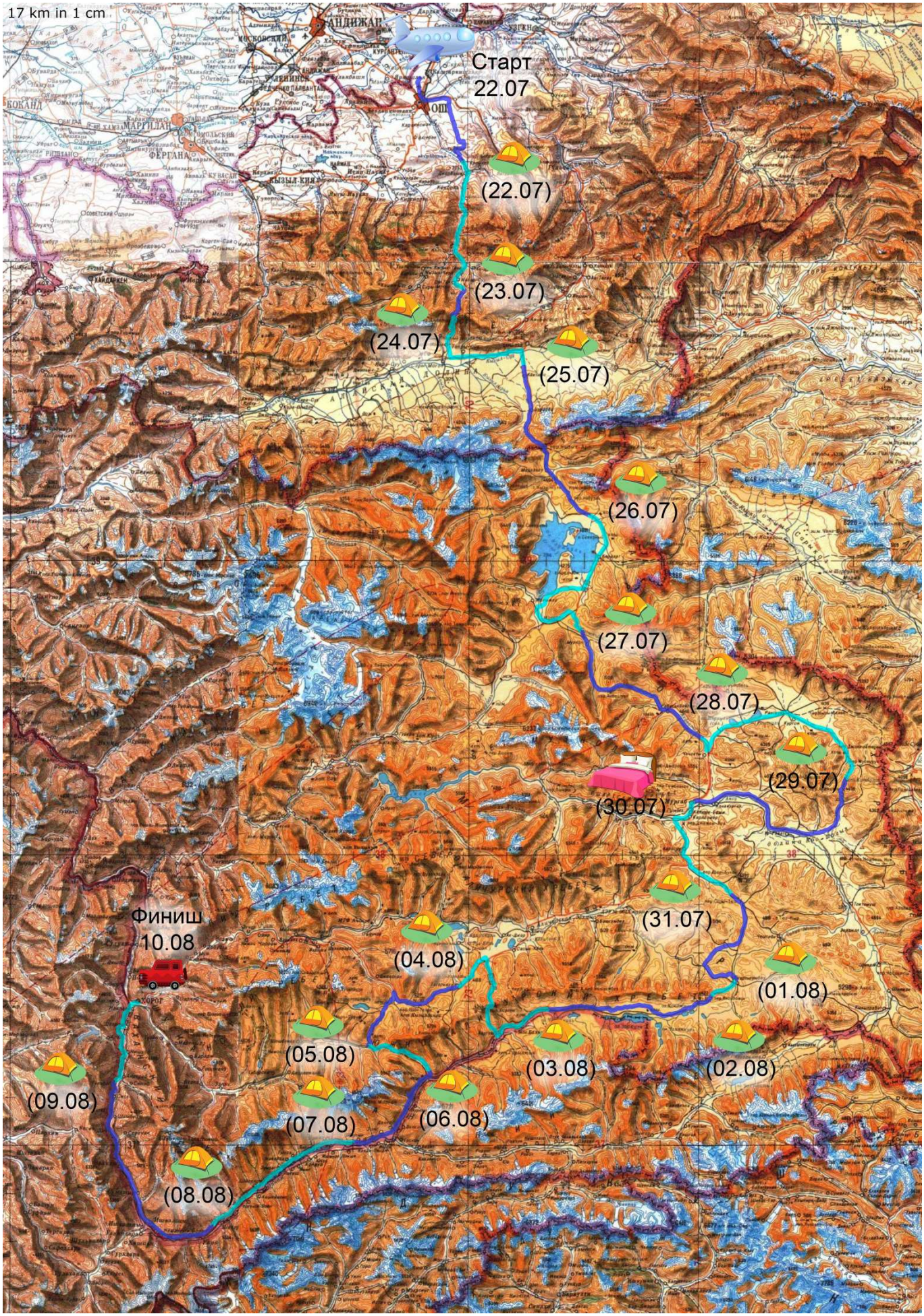
Суммарный сброс высота – 13 970 метров

Общая продолжительность похода – 18,5 дней* (дневок и полудневок не было)

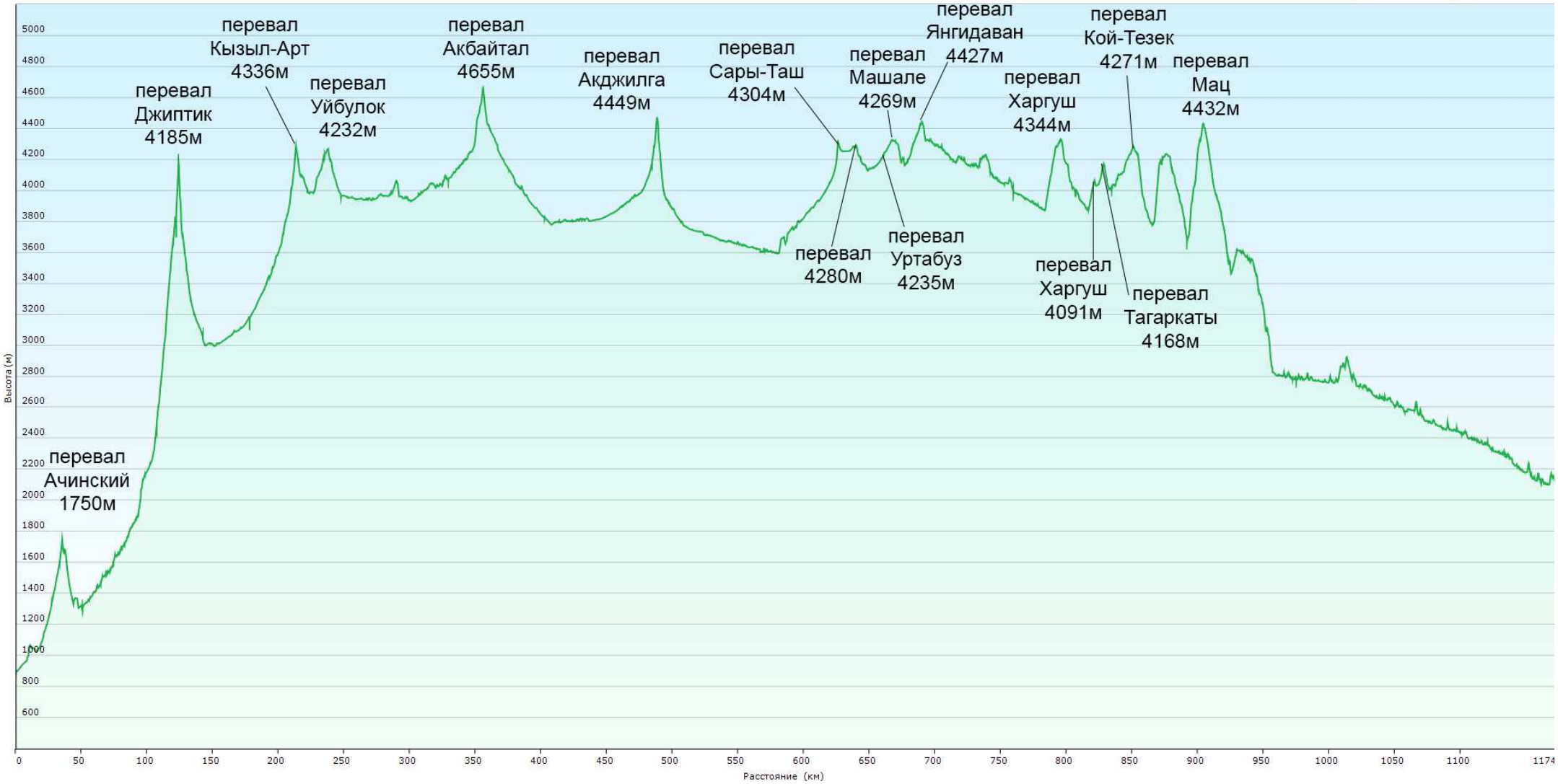
**Последний день не полный, по п. 5.1.2 Регламента.*

Кпк	Описание	L, км
Дороги высокого качества (Кпк от 0,80 до 1,10)		***263,2***
0,8	Асфальт/бетон, дорога хорошего качества, сухая	263,2
Дороги хорошего качества (Кпк от 1,11 до 1,50)		***555,5***
1,2	Асфальт/бетон, дорога разбитая, сухая	101,5
1,2	Мелкий камень, дорога хорошего качества, сухая	47,7
1,3	Крупный камень, дорога хорошего качества, сухая	80,9
1,4	Мелкий камень, дорога разбитая, сухая	274,6
1,4	Грунт/глина/чернозём, дорога укатанная, сухая	36,8
1,5	Песок, дорога уплотнённая, сухая	14,0
Дороги среднего качества (Кпк от 1,51 до 1,90)		***280,4***
1,6	Мелкий камень, дорога разбитая, мокрая	10,0
1,9	Грунт/глина/чернозём, дорога разбитая, сухая	54,1
1,9	Крупный камень, дорога разбитая, сухая	174,0
1,9	Песок, дорога разбитая, сухая	42,3
Дороги низкого качества (Кпк от 1,91 до 2,40)		***3,0***
2,4	Грунт, дорогая разбитая, мокрая	3,0
Дороги сверхнизкого качества (Кпк свыше 2,40)		***76,1***
2,5	Крупный камень, со множеством ТП, сухая	44,1
2,5	Грунт, дорога/тропа со множеством ТП, сухая	20,0
3,3	Грунт, дорога/тропа со множеством ТП, мокрая	4,0
3,5	Песок, дорога рыхлая, сухая	8,0
Локальные препятствия		***5,8***
-	Локальные препятствия	5,8
	Всего	***1184 км***

1.1. Обзорная карта маршрута



1.2. Высотный профиль маршрута



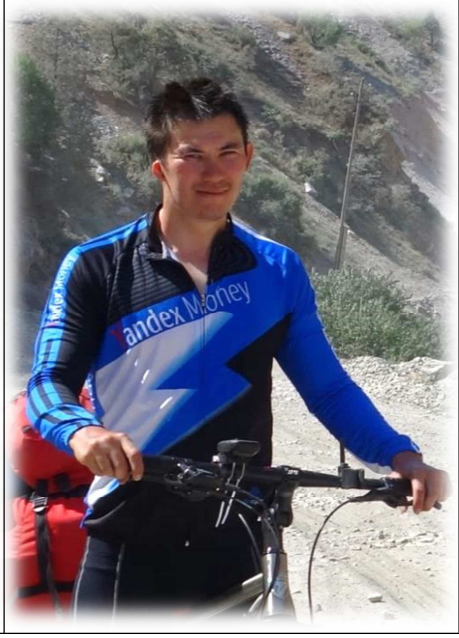
1.3. Определяющие препятствия маршрута

Вид ПП	Название № в клас-ре	КТ	Характеристика препятствия	Путь прохождения
перевал	***Перевал Джиптик №1764***	**5**	Набор высоты: 2325 м Max высота: 4179 м Протяжённость: 49,5 км Мелкий и крупный камень, грунт, ЛП (перевал н/к, осыпь н/к)	С → Ю река Ак-Буура → река Кызыл-Суу
перевал	***Перевал Мац №1789***	**5**	Набор высоты: 807 м Max высота: 4433 м Протяжённость: 33,4 км Крупный камень, грунт, ЛП (осыпь н/к, переправы 1б)	СЗ → ЮВ река Джавшангоз → река Памир
перевал	***Перевал Акджилга № 1774***	**4**	Набор высоты: 752 м Max высота: 4469 м Протяжённость: 70,4 км Крупный камень, грунт, песок	С → Ю Рангкуль → река Аксу
перевал	***Перевал Янгидаван №1777***	**4**	Набор высоты: 405 м Max высота: 4444 м Протяжённость: 38,5 км Мелкий и крупный камень, глина	В → З река Машале → река Мукурчильоб
траверс	***Траверс Кокбай №1788***	**4**	Набор высоты: 509 м Max высота: 4237 м Протяжённость: 26,5 км Мелкий и крупный камень	С → Ю река Тогузублок → река Джавшангоз

Подробный расчет всех категорийных протяженных препятствий маршрута (паспорта препятствий) представлен в разделе 9.

1.4. Участники группы

ФИО / г.р. / Регион	Фото	Туристский опыт	Обязанности в группе
Рождественская Мария Владимировна 1987 МО, Мытищи		4ВеР (Алтай) 5ВеУ (Тянь-Шань, Киргизия)	руководитель, штурман, хронометрист, завснар, фотограф
Белозерова Яна Андреевна 1988 МО, Электрогорск		2ВеР(Карелия) 4ВеУ (Алтай)	завхоз, видеооператор
Вастаев Александр Эдуардович 1969 МО, Жуковский		3ВеР (Крым) 4ВеУ (Алтай)	медик, фотограф, казначей, логист

Кузов Алексей Владимирович 1983 Москва		5ВеУ (Тянь-Шань, Киргизия) 5ВеР (Тянь-Шань, Киргизия)	механик, примусолог, культорг
Цой Иван Николаевич 1988 Санкт-Петербург		5ВеУ (Гималаи)	завснар, видеооператор

1.5. Материалы к отчету

- фото материалы (приложение к отчету)

http://tkmgtu.ru/files/velo/otchet/5KC_Rozhdestvenskaya_Pamir_2018.07-08_Prilozhenie_foto.pdf

- видео материалы

https://yadi.sk/d/VETGlQ569gnxFQ

- трек маршрута

https://www.gpsies.com/mapFolder.do?id=119529

- адрес размещения электронной версии отчета

http://tkmgtu.ru/files/velo/otchet/5KC_Rozhdestvenskaya_Pamir_2018.07-08.pdf

- паспорта ПП

http://tkmgtu.ru/files/velo/otchet/5KC_Rozhdestvenskaya_Pamir_2018.07-08_PasportaPP.pdf

2. ХАРАКТЕРИСТИКА РАЙОНА ПОХОДА

2.1. Общая информация

В данном разделе приведены общие сведения о районе похода. Они могут оказаться полезны для тех, кто только начинает знакомство с государствами Киргизия и Таджикистан, а также горными системами Памиро-Алай и Памир.

КЫРГЫЗСТАН – сказочная, завораживающая и манящая своими природными красотами центрально-азиатская страна. Настоящий «горный рай», приютившийся между пустынями Узбекистана, степями Казахстана, суровым высокогорьем Таджикистана и малонаселенными, засушливыми равнинами Западного Китая (Синьцзяна). Через всю территорию Кыргызстана протянулись две величайшие горные системы Земли – Тянь-Шань и Памир.

<u>География.</u> Расположен на северо-востоке Центральной Азии. Столица – Бишкек, является самым большим городом по площади и населению. Вторым по величине является город Ош. Площадь 199 900 квадратных километров.

<u>Время.</u> Опережает московское время на 3 часа. Нет перехода на зимнее и летнее время.

<u>Климат.</u> Резко континентальный, засушливый характер климата, несколько сглаживаемый от увеличения облачности и осадков за счёт высокогорного рельефа, обусловлен тремя факторами: расположением в Северном полушарии в центре Евразии, удалённостью от значительных водных объектов и близким соседством пустынь. Температурные амплитуды варьируются сильно, в среднем от −30 °C в горных долинах зимой до 27 ℃ в летнее время в Ферганской долине. Самая высокая измеренная температура 44 ℃, а самая низкая −53,6 ℃.

Количество осадков также сильно различается в разных местах. На высоких склонах осадки достигают 2000 мм в год, а на западном берегу Иссык-Куля они менее 100 мм в год. Страна в основном солнечная и получает в среднем 2900 солнечных часов в год, хотя в некоторых долинах отмечается практически постоянная облачность и не более четырёх часов ясной погоды на день.

<u>Государственный язык.</u> Киргизский, но в стране много людей, говорящих на узбекском и таджикском языках. В качестве же основного языка межнационального общения выступает русский, который имеет статус официального.

<u>Денежная единица.</u> Сом. На территории Кыргызстана все расчеты производятся в сомах (1 сом = 100 тыйын). Банки и пункты обмена валют можно найти во всех крупных городах Республики.

<u>Религии.</u> Духовного богатства население достигает, исповедуя в 75% ислам и в 20% православие. На долю других религий приходится лишь 5% граждан.

<u>Виза.</u> Гражданам России, Белоруссии и Украины виза для посещения Киргизии не требуется. В Киргизию можно въехать по загранпаспорту или внутреннему российскому паспорту. Без визы на территории Кыргызстана гражданам Российской Федерации можно находиться 90 дней.

<u>Экстренные телефоны:</u>

Пожарная служба – 101,
милиция – 102,
скорая помощь – 103,
служба спасения – 161,
справочная – 109

Посольство Российской Федерации в Киргизии:
г.Ош, ул. Бобулова (Патриса Лумумбы), 77
(8-10-996-3222) 2-63-04

ТАДЖИКИСТАН привлекает сотни путешественников со всего света тем, что здесь можно полностью окунуться в царство природной чистоты и великолепия. Горы Памира и Тянь-Шаня, кружащие голову своей высотой, чистейшие воды многочисленных высокогорных озер, самая высокая в мире плотина, ковер из миллионов ирисов, маков и эдельвейсов, цветущих на горных склонах, хрустальные водопады и удивительный животный мир - вот далеко не полный список того, что способно заставить в нежной тональности зазвенеть струны души даже у самого закоренелого обитателя крупного города. Здесь масса древних достопримечательностей — чего стоят хотя бы памятники зороастрийской цивилизации Согдиана и сказочные города Великого Шелкового пути.

<u>География.</u> Расположен на юго-востоке Центрально й Азии Таджикистан на 93% состоит из гор и занимает самое «высокое» положение в регионе по своим географическим данным. При этом больше половины земель пролегают на высоте свыше 3000 метров над уровнем моря. Самая высокая точка региона - Пик Исмаила Самани (7495 м, бывший Пик Коммунизма). Страна имеет границы с Афганистаном, Узбекистаном, Киргизией, Китаем. Столица – город Душанбе. Площадь 143 100 квадратных километров.

<u>Время.</u> Опережает московское время на 2 часа. Нет перехода на зимнее и летнее время.

<u>Климат.</u> Как всякой горной страны, лежащей в южных широтах, очень разнообразен: субтропический в низких долинах, умеренно теплый в средних ярусах гор и холодный в их высоких частях.

Резко-континентальный, засушливый климат, с ярко выраженной высотной поясностью. В низких долинах царит субтропический климат, в средних ярусах гор он сменяется на умеренно теплый, а в высокогорьях – на холодный. Средняя температура июля в долинах +23...+30℃, января — 0...+2℃. В высоких областях гор зимой нередки морозы до -27℃ (на Памире до -50℃), нежарко здесь и летом — от +4 до +15℃, в зависимости от высоты. С октября по май в горах свирепствуют бураны; летом и ранней осенью на равнинах случаются песчаные бури, которые могут длиться до недели и более.

Наиболее удачное время для посещения южных областей страны — март-апрель, когда долины превращаются в большой и яркий цветочный ковер. Для горных восхождений на Памир благоприятен период с июля по сентябрь; в пешие туры по стране также имеет смысл отправляться в сентябре.

<u>Государственный язык.</u> Население страны практически повсеместно говорит на государственном таджикском языке. Но, тем не менее, даже самим таджикам зачастую приходится дополнять свою речь русскими словами. Это происходит из-за большого количества диалектов (более 50 диалектов и говоров), которые довольно сильно отличаются друг от друга. Так, русский язык зачастую является не только языком межнационального, но и внутринационального общения.

<u>Денежная единица.</u> Сомони. Национальная валюта - единственное законное платежное средство в Таджикистане, все расчеты производятся в сомони. Один сомони равен 100 дирамам. Свое название таджикская денежная единица получила в честь основателя первого таджикского государства Исмаила Самани (в таджикской транскрипции «Сомони»).

Религии. Подавляющее большинство граждан являются мусульманами. Из них 85% приверженцы ислама суннитского толка, а 5% - шиитского. Остальные 10% населения исповедуют другие религии.

Виза. Гражданам России и СНГ для посещения Таджикистана специальная въездная виза не требуется. Для беспрепятственного пересечения границы достаточно будет предъявить действующий заграничный паспорт. Законодательством Таджикистана закреплена обязательная регистрация иностранных граждан по месту временного пребывания. Для того чтобы посещать достопримечательности в пограничных районах (Горно-Бадахшанская автономная область, Хатлонская область, Памир), необходимо получить особое разрешение (пермит).

Экстренные телефоны:

Пожарная служба — 01,
полиция — 02,
скорая помощь — 03,
справочная — 09.
Посольство России в Душанбе:
ул. Абуали ибн Сино, 29/31;
тел. 37 235-98-27, 235-70-65
Генконсульство РФ в Худжанде:
ул. Сыр-Дарья, 21; тел. 3422 646-73, 604-11
Справочная офиса по туризму Таджикистана в Душанбе:
(372) 351-025

ПАМИР

Крыша Мира – именно так часто переводят название горной системы Памир. Памир занимает всю территорию Горно-Бадахшанской автономной области (ГБАО), а также соседние регионы. Здесь расположено множество ледников, озер и рек. Условия для жизни очень суровые, и есть место для высокогорных пустынь, где преобладает полярный климат.

Протяжённость Памира: 275 км по широте, 250 км по долготе.

На Памире находится несколько семитысячников. Высшая точка Памира – пик Конгур высотой 7649 метров, расположен на территории Китая. В Таджикистане находятся такие вершины как Пик Исмоила Сомони (7495 м), Пик Ленина (7134 м) и Пик Корженевской (7105 м). Помимо этого, здесь можно увидеть множество гор выше 6000 метров.

На Памире находится множество озер, крупнейшее из которых Каракуль, расположенное на высоте 3914 метров над уровнем моря.

В регионе Памира большинство составляют памирские народы. В регионе также проживает немало таджиков, на северо-востоке региона компактно проживает киргизское население.

2.2. Достопримечательности и интересные объекты

Город Ош – второй по величине город в Кыргызстане, официально получивший статус «Южной столицы» республики. Расположен на юго-востоке Ферганской долины, на высоте 700-1000 м над уровнем моря, а в центре города на высоту более 100 м поднимается гора Сулейман-Тоо.

Сегодня этот древний город является административным центром Ошской области. Это крупный экономический и культурный центр с населением, насчитывающим 251 тыс.человек (2017 год), сохранивший свое неповторимое очарование и таинственность древнего Востока.

Многочисленные легенды связывают основание города с именами Александра Македонского и пророка Сулеймана (Соломона). Ученые до сих пор спорят относительно этимологии названия города и никак не могут прийти к единому решению, которое устраивало бы их всех. А связано это с тем, что уж очень глубоко в века уходят его корни. Культовые служители естественно связывают происхождение Оша с легендами и, безусловно, связанными с библейским Сулайманом (царем Соломоном). Так, одна из легенд гласит, что будто бы однажды царь вел свое войско, а впереди гнал пару волов с плугом. Когда волы дошли до именитой горы, Соломон сказал: «Хош!» (т.е. «довольно»). Поэтому некоторые считают, что именно так и произошло название города. Однако, как ни странно, ни одна из подобных этой легенд не объясняет ни факта возникновения города, ни этимологии его названия, но все же свидетельствует о древности земледельческих занятий жителей этих мест. Таким образом, сомневаться в том, что Ош - это древнейший город в Киргизии и один из старинных городских центров Средней Азии, не приходится.

Алайская долина (местные жители называют ее просто Алай) – межгорная тектоническая впадина в пределах Памиро-Алайской горной системы в Кыргызстане, протянуваяся с запада на восток между Алайским и Заалайским хребтами на 150 км. Ширина от 8 до 25 км.

Раньше через Алайскую долину проходил отрезок караванной дороги знаменитого Великого шелкового пути через перевал Торугарт (3752 м), а сегодня проходит высокогорный Памирский тракт – его участок Ош - Хорог, с севера на юг через поселок Сары-Таш, расположенный в восточной части долины.

По Алайской долине протекает стремительная **река Кызыл-су** («Красная река»), и вода в ней действительно всегда коричнево-красная. И склоны гор вокруг зачастую красного цвета, что в сочетании с зелеными альпийскими лугами, заснеженными вершинами и глубоким небом пронзительно голубого цвета создает непередаваемый контраст!

Памирский тракт – это знаменитая высокогорная автомобильная дорога, соединяющая города Ош (Киргизия), Хорог (Таджикистан) и Душанбе. Большая часть дороги проходит по территории Таджикистана, связывая автомобильным сообщением столицу государства Душанбе с главным городом Горного Бадахшана — Хорогом. Эта часть Памирского тракта получила название Западный Памирский тракт. Другой участок дороги, по которому традиционно идут наибольшие перевозки, связывает Хорог с киргизским городом Ош. Он получил название Восточный Памирский тракт, имеет протяженность 701 км. В зимнее время дорога практически не эксплуатируется в связи с опасностью схода лавин. Памирский тракт является единственной жизненно важной артерией, которая связывает высокогорье Памира с цивилизацией.

Памирский тракт непредсказуем и пустынен: здесь несколько перевалов высотой более 4000 м, практически полное отсутствие автосервисов и абсолютно редкое явление - заправочные станции.

Озеро Каракуль («Чёрное озеро») – самый большой естественный водоём Таджикистана. Это бессточное высокогорное озеро на севере Памира в районе Заалайского хребта. Озеро находится на высоте около 3900 метров над уровнем моря. На восточном берегу озера, вблизи автотрассы, расположен кишлак Каракуль, где проживают в основном киргизы.

Водное зеркало Каракуля не чёрное (как обозначает его название), а ультрамариновое, синее, зеленоватое, в зависимости от преломления солнечного света, который падает на прозрачную водную гладь. Горько-соленая озерная вода остается холодной почти круглый год. Зимой озеро замерзает.

Любопытной особенностью Каракуля является то, что берега озера на значительном протяжении покоятся на льду, лёд залегает и на дне озера. О том, откуда взялся лед, у ученых нет единого мнения. Каракульская котловина примечательна ещё и тем, что это самое пустынное место на Памире. Здесь выпадает меньше всего осадков, около двадцати миллиметров в год.

Особенно очаровательны виды, открывающиеся путешественнику, спускающемуся в долину с перевала Кызыл-Арт и Уйбулок.

А в нескольких километрах от озера находится знаменитая **долина Маркансу**. Это название одни интерпретируют как «Долина Смерчей», другие - как «Долина Смерти», однако точнее всего сказать, что это - «Мертвая вода». Почему долина получила именно это имя, сказать трудно. Возможно, потому, что местность эта была первой на пути путников, добиравшихся на Памир со стороны цветущей, плодородной Алайской долины, и контраст Маркансу с ней был довольно ощутим.

Перевал Акбайтал («белая кобылица»)– самый высокогорный автомобильный перевал бывшей СССР. Высота перевала 4655 метров. Наивысшая точка Памирского тракта. Перевал расположен в водораздельной перемычке, разделяющей хребты Музкол и Сарызкольский.

Озера Шоркуль и Рангкуль – небольшие озера расположенные в южных отрогах Сарыкольского хребта. Озеро Шоркуль соединяется с озером Рангкуль, узкой 9-ти километровой протокой Узюкдарья. Озеро Ранкуль — пресное, а озеро Шоркуль — солёное.

Мургаб – самый высокогорный посёлок в Таджикистане и всей Средней Азии. Расположен на высоте 3600 метров, находится на Мургабском плоскогорье, глубоко в горах Памира.

Погода в Мургабе отличается значительными перепадами: температура зимой может опускаться до - 50°С, а летом подниматься до + 40°С. Здесь господствуют постоянные ветра, а грозовая или снежная туча может налететь в любой момент. Несмотря на суровые погодные условия, в Мургабе живет около 4 000 человек. В основном это этнические киргизы, но они живут в жилищах, более типичных для таджиков. В Мургабе есть гостевые дома, кафе, а также базар и ремесленные лавки, где можно приобрести уникальные предметы, сделанные руками памирцев.

Озеро Зоркуль и заповедник «Зоркуль» протянулись с востока на запад на 25 км, на западе из озера вытекает пограничная река Памир, один из истоков реки Пяндж (бассейн Амударьи).. Заповедник «Зоркуль» был организован в 2000 году.
Заповедник содержит наиболее важные и значительные во всем мире природные местообитания изолированной популяции барана Марко Поло (Ovis ommon polii). Это самый крупный представитель диких баранов – его длина составляет 120-200 см, высота в холке 90-120 см, а вес 65-180 кг. Здесь расположены колонии редкого горного гуся.

Зоркуль в переводе с таджикского обозначает «большое озеро», но раньше его называли «Памирское озеро Виктории». Так его окрестил первый европеец Джон Вуд, который смог воочию полюбоваться им в далёком 1838 году и сравнить её с неоценимой красотой королевы Виктории.

Зороастризм – одна из древнейших религий. В основе учения Заратустры — свободный нравственный выбор человеком благих мыслей, благих слов и благих деяний. К настоящему времени зороастризм в основном вытеснен исламом. Во время своего путешествия мы неоднократно встречали зороастрийские храмы, украшенные рогами Марко Поло, а вернувшись домой прочитали о данной религии больше.

(Википедия https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%97%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B8%D0%B7%D0%BC)

Город Хорог – столица Горно-Бадахшанской автономной области, с населением около 30-ти тысяч человек. Статус города Хорог получил лишь в 1932 году. Он расположен на дне глубокого ущелья на высоте 2200 метров, недалеко от места впадения реки Гунт в Пяндж, в 525 километрах от столицы республики - города Душанбе. Благодаря нахождению в глубоком каньоне, город защищен от сильных ветров и холодных температур в зимний период; лето здесь обычно теплое и сухое.

Хорог - очень красивый, зеленый город с огромными тополями и необычными традиционными памирскими домами на окраине. Несмотря на то, что уровень жизни в городе относительно не высок, в последние годы здесь было построено несколько новых гостиниц и гостевых домов, а также интернет-кафе и рестораны таджикской кухни.

3. ПОДГОТОВКА, ЦЕЛИ И ОБЩАЯ ХАРКТЕРСТИКА МАРШРУТА

3.1. Подготовка к походу

При подготовке к походу сначала были изучены отчеты по данному региону, в т.ч.
- Романов Д.А. (велосипедный, 6КС, 2010 год)
http://www.kramar.ru/wp-content/uploads/RomanovPamir.pdf
- Романов Д.А. (велосипедный, 4КС, 2016 год)
http://xn--b1apf.xn--p1ai/Otchety/2016_Pamir_6kc_Romanov-1.pdf
- Дещеревский А.В (велосипедный, 5КС, 2012 год)
http://3x9.ru/otchets/2012_Pamir/Pamir_2012_report_to_mkk-finaly.htm
- Смирнова (велосипедный, 6КС, 2014 год)
https://drive.google.com/file/d/0B0TcPKo-cLYmY0sySUVreF9YcUE/view?pli=1
- Шарибжанова (велосипедный, 4КС, 2015 год)
https://yadi.sk/i/BSR5CCU9p3Cko
- Томас Игорь (велопутешествие, 2006 год)
http://i-thomas.ru/pamir-2006.html
- Басалаев А.В. (велопутешествие, 2017 год)
- Статьи, заметки, короткие онлайн-отчеты путешественников
- Прочая информация по региону

На основе информации из отчетов была составлена предварительная нитка маршрута, продуманы интересные запасные варианты, пути подъезда/выезда и экстренного выхода с маршрута, после чего проведены консультации с членами МКК велосипедной ФСТ-ОТМ. В итоге был составлен окончательный маршрут похода.

С начала 2018 года группа приступила к подготовке и тренировкам к походу.

Были распределены основные походные должности – медик, завхоз, механик и т.д. При подготовке похода по должностям были проведены соответствующие опросы всех участников группы для составления оптимального набора продуктовой раскладки, состава ремонтного набора, состава групповой аптечки и рекомендаций по личной аптечке. Также на двухдневных скатках тщательно подбиралось и проверялось снаряжение как групповое, так и личное по нескольким критериям: качество, оптимальное сочетание веса и удобства.

Тренировочный процесс состоял из самостоятельных тренировок и групповых скаток. Самостоятельно участники группы осуществляли регулярные пробежки на беговой дорожке и свежем воздухе, а также стандартные велотренировки на технику и объем. В начале сезона была проведена серия групповых скаток на выносливость и технику, в т.ч. отработка действий при сложном броде реки без возможности натянуть перила. Желающие участники использовали на некоторых тренировках гипоксикатор для лучшей подготовки к нахождению на высоте, но желаемого результата не было выявлено.

В конце июня была проведена двухдневная контрольная скатка группы с полным снаряжением и работой по должностям.

Также заблаговременно была начата профилактическая подготовка организма по рекомендациям медика группы (подробнее в отчете медика). И модернизация и обкатка велосипедов для похода со сложными каменистыми покрытиями.

3.2. Цели

Основной целью было прохождение велосипедного спортивного маршрута 5 КС по Памиро-Алаю и Памиру. В том числе разведка, прохождение и категорирование перевалов Акджилга, Уртабуз, Машале, которые являются первопрохождением в велопоходе.

Помимо этого нашей целью было познакомиться с суровой и запоминающейся высокогорной природой Памира, посетить национальные парки с невероятными озерами и видами на хребты, познакомится с культурно-историческими достопримечательностями Киргизстана и Таджикистана, в рамках ***культурно-познавательной*** цели.

3.3. Заброска, выброска, жилье

(отчет логиста составлен Александром Вастаевым)

Логистика похода включала четыре основных задачи:

1. Авиаперелеты туда и обратно
2. «Пермиты» (разрешения, пропуска, регистрации, и т.п.)
3. Хостелы
4. Автовыброска с финиша до аэропорта

Авиаперелеты туда и обратно

Авиабилеты приобретались за 2 месяца до похода.

Первоначально было принято решение о направлении движения в походе и точке старта. А именно: направление движения по Памиру – с востока на запад, точка старта – город Ош (Киргизия), как ближайший к Памиру международный аэропорт. Из Оша мы решили сразу стартовать, двигаться к Памиру, далее на запад, насколько возможно, и «выбрасываться» к обратному самолету. Таким образом, сначала покупались билеты, затем под них строился маршрут.

Рейсы выбирались по нескольким критериям:

- Город прилета/вылета (для обратного вылета рассматривались Душанбе и Куляб, но в итоге остановились на Душанбе, поскольку автодорога с Памира до Куляба представлялась худшего качества, в итоге оказалось наоборот)
- Отсутствие пересадок
- Дата/день недели рейса
- Авиакомпания (надежность и т.д.). Например, малоизвестные таджикские компании с низкими тарифами были нами исключены из рассмотрения.
- Цена
- Условия тарифа (возвратность билета)
- Нормы багажа, условия провоза велосипедов. Некоторые компании предлагают очень маленькие нормы, другие наоборот – бесплатный провоз велосипеда сверх нормы.

В итоге выбрали «туда» - рейс в Ош, авиакомпании S7, 21 июля в ночь с субботы на воскресенье, по цене 12 492 руб. Недешево, зато надежно. Обычные относительно строгие нормы на багаж (23 кг), но это решили покупкой одного доп.места багажа на всех, для общественного снаряжения/раскладки.

«Обратно» - рейс из Душанбе, в московский аэропорт «Жуковский», авиакомпании «Уральские авиалинии», 12 августа в ночь с субботы на воскресенье, по цене 15 691 руб. Еще более недешево, рейсы из Душанбе в целом дороже и Оша и Куляба, также у этой а/к есть риск задержек рейса, зато велосипед перевозится вторым дополнительным бесплатным местом багажа.

Участник из С-Петербурга летел соответственно другими рейсами. Туда – с пересадкой в Москве, и обратно – таджикской авиакомпанией, устроившей задержку рейса на 12 часов.

«Пермиты» (разрешения, пропуска, регистрации, и т.п.)

Для въезда/выезда в/из Киргистана и Таджикистана необходимы заграничные паспорта. В них при пересечении границы ставится штамп, необходимо проверять, чтобы это пограничниками было сделано.

Визы российским гражданам в Киргизстане и Таджикистане не требуются, однако передвижение по Таджикистану достаточно бюрократизировано. С другой стороны, эта бюрократия оказалась не столько сложной, а скорее обеспечивающей некоторый доход в государственный бюджет и работающим на месте туристическим и прочим организациям. Причем, конкретных точных и однозначных правил сказать никто не может, однако вся эта система как-то работает…

Итак, бюрократия Таджикистана требует:

- разрешение (пермит) на пребывание в ГБАО (Горно-Бадахшанская Автономная Область, собственно и представляющая из себя Памир), поскольку этот район является приграничным (границы с Китаем и Афганистаном). Проверяется либо на пограничном переходе из Киргизии (если ехать из Оша), либо на первом же КПП на въезде в ГБАО (если ехать с другой стороны), и далее на каждом попадающемся по дороге КПП. Выдается на каждого туриста отдельно, сейчас на срок 2 месяца, разрешает нахождение на всей территории ГБАО, кроме Сареза.
- пропуска в охраняемые природные территории (заповедники Зоркуль, Яшинкуль), также персонально, оплачивается каждый день нахождения в заповеднике. Проверяется «лесничими».
- регистрации по месту нахождения (аналог российской «по месту пребывания»). Для россиян без визы необходимо зарегистрироваться на 11-й рабочий день пребывания в Таджикистане. Проверяется милицией и при выезде из страны.

Пермит в ГБАО оформляется через посредничество местных турагентств. Мы выбрали неоднократно проверенное предшественниками агентство Badakhshan Travel Company (г.Хорог, info@visitbadakhshan.com , http://visitbadakhshan.com). Разрешения обошлись нам по $25 с человека. На «рынке» этой услуги цены достигают $40 с человека. Цена включает все расходы (и пошлину и посреднические). Контактировал с нами от лица этого агентства Шакар Кадамшоев (тел.: + 992 93 571 13 49). Заказывать пропуска лучше минимум за месяц, требуются ФИО туристов, сканы паспортов, даты въезда/выезда. Нам пропуска оформили за 1 день, после чего прислали их сканы электронной почтой. Только после этого попросили оплату – перевод «Золотой Короной» на частное лицо.

Теоретически на границе Таджикистана с Киргизией (пограничный пункт за перевалом Кызыл-Арт) пермиты проверяются в бумажном виде, поэтому мы озадачились тем, как получить их в оригиналах до границы, ведь въезжали мы с востока, а турагентство с нашими бумагами находится в Хороге, - на западе Памира. Шакару удалось передать их с оказией в Ош к нашему прилету, в одно из партнерских киргизских турагентств («Munduz Tour», город Ош). Это агентство также занимается пропусками, но мы начитались большого количества негативных отзывов об их ненадежности.

Пропуска в охраняемые природные территории – наш маршрут проходил только через заповедник Зоркуль. Пропуска нам сделало то же агентство Badakhshan Travel Company. Обошлись они нам по $5 за человеко/день. С этими пропусками тоже была задача – получить их на руки до входа в заповедник. Их нам также передали с оказией, но уже в город Мургаб (Таджикистан). Пропуска оказались обычными «листочками», распечатанными на цветном принтере, и даже незаполненными, заполняли их мы сами. Оплату за эти пропуска Шакар попросил передать наличными вообще уже после прохождения заповедника, по приезду в Хорог. Однако, волею судьбы, сделать это не удалось, и деньги мы перевели уже по возвращению в Москву, той же «Золотой Короной». Проверил пропуска у нас некий «егерь», попавшийся навстречу на въезде на территорию заповедника.

Регистрация по месту нахождения – россиянами должна быть сделана на 11-й рабочий день пребывания в Таджикистане. Исходя из нашего маршрута, мы регистрацию решили пройти в Мургабе. Для этого в паспортном столе отделения милиции пришлось ждать прихода какого-то конкретного «начальника», который собственноручно и выписывал все бумажки. Оказалось, что теперь для регистрации никакого местного жителя, регистрирующего нас у себя, не требуется, милиция все делает сама, не привязывая туристов ни к какому адресу пребывания. Оплата за регистрацию состоит из

двух частей – госпошлина – 50 сомони за человека, плюс «услуги» - 50 сомони за человека. Обе части официальны и платятся через гос. банк («АмонатБанк», в Мургабе отделение на соседней с милицией улице) на счет милиции. Для регистрации требуется 2 фото (можно черно-белых) 3*4 и ксерокопия загранпаспорта. После оплаты пошлины квитанции об оплате рекомендуется отксерить (в соседнем доме с надписью «ксерокс»).

Копии всех документов приведены в разделе «Разрешительная документация».

Хостелы

Конкретных хостелов мы заранее не бронировали, поскольку не было точной уверенности в строгом соблюдении графика движения, да и свободных дней по плану было немного. Однако, мы предварительно запаслись списком наиболее подходящих по цене/качеству хостелов в Душанбе.

Фактически мы воспользовались хостелами в Мургабе, Хороге и Душанбе.

В Мургабе:

- Гостевой дом Сухроба. Хозяин – некто Сухроб – сотрудник фонда Ага-Хана (некая международная организация исмаилитов). Тариф – от $7 до $15 в зависимости от питания и торга с хозяином. Очень душевная домашняя кухня с огромными порциями. Спальные места – в комнатах дома. «Душ» представляет из себя что-то среднее между баней и котельной. Стирка – самостоятельная в тазике (с холодной водой). Глобальный минус – отсутствие электричества. Электричество отрезано от города пару лет назад, но некоторые хостелы имеют дизель-генераторы. На момент нашего пребывания, электричество обещали снова провести в город через пару месяцев.
- единственный отель (хостел) в городе – основной плюс – запускаемый по вечерам дизель-генератор. Цены – примерно те же, кухня – также приемлема. Также в плюс – стирка – в стиральной машинке. Душ – практически отсутствует давление воды.

В Хороге:

- множество вывесок о хостелах по городу, но мы провели в городе менее суток, остановившись в гостевой квартире водителя джипа, что нас выбрасывал в Душанбе.

В Душанбе:

- вселились в первый же хостел из нашего предварительно подготовленного списка – City Hostel. Цены – от $5 за место, в зависимости от номера и торга с владельцами. Завтрак, душ, стирка. Качество для хостела отличное. Все крайне душевно. В сезон хостел очень популярен и может быть забит проезжающими западными автотуристами.

Автовыброска

Базовая цена на выброску из Хорога в Душанбе – 2400 сомони за машину (обычно Land Cruiser или Prado, вмещающие свободно 4 – 5 пассажиров и велосипеды на крышу, при этом число пассажиров возможно до 7 – 8). При этом у турфирм цены на машину могут достигать до $800 (особенно если заказывать заранее из Москвы).

В том случае, если вписываться в сборную машину, набиваемую под завязку местными жителями, цена за человека варьируется от 300 до 500 сомони, в зависимости от наличия в багаже велосипеда, гражданства вписывающегося и того, кто договаривается с водителем (сам вписывающийся или местный посредник, например представитель хостела). Машины, курсирующие в Душанбе, собираются на площади к западу от городского рынка. Стартуют по-разному, в зависимости от набора пассажиров, от 6 до 9 утра. В пути – 12 часов, с остановками на туалет и обед в придорожном кафе. Протяженность маршрута – 500 – 600 км, в зависимости от того, ехать через Куляб или через Тавильдару. Маршрут через Куляб оказался не так плох как ожидалось (Яндекс упорно строит маршрут по «северной» дороге), во всяком случае, водители стандартно

едут именно так. До обеда можно развлекаться созерцанием Афганистана и афганцев на другом берегу реки, являющейся одновременно границей.

Мы воспользовались услугами водителя по имени Гадо, с которым случайно познакомились в Мургабе (Land Cruiser, тел.: 935882109, 2400 сомони за машину).

3.4. Общая характеристика маршрута

Маршрут проходил по территориям Кыргызстана и Таджикистана, по горным системам Памиро-Алай и Памир.

Условно маршрут можно разделить на несколько частей:

- ✓ **Кыргызстан, Памиро-Алай**
  г.Ош – перевал Ачинский – река Ак-Буура – перевал Джиптык – Алайская долина

Основные задачи данного участка маршрута это акклиматизация в данном климате, а также в условиях высокогорья. Помимо этого на данном участке заложено прохождение одного определяющего препятствия заявленного маршрута.

- ✓ **Таджикистан, Восточный Памир**
  перевал Кыхыл-Арт, перевал Уйбйлок – Каракуль – перевал Акбайтал – Рангкуль – перевал Акджилга - р.ц. Мургаб

Вторая часть маршрута включала задачи дальнейшей акклиматизации, прохождение самой высокой точки маршрута и одновременно самого высокогорного автомобильного перевала бывшей СССР – перевала Акбайтал, посещение красивейших озер страны, а также первопрохождение и описание перевала Акджилга.

- ✓ **Таджикистан, Юго-Западный Памир**
  река Карасу – перевал Сары-Таш – перевал Уртабуз – перевал Машале – гор.ист.Джартыгумбез – перевал Янгидаван – озеро Зоркуль – река Памир – перевал Харгуш – перевал Кой-Тезек – озеро Кокбай – река Джавашингоз – перевал Мац

Основными задачами третьей части было преодоление самого сложного и насыщенного препятствиями абсолютно автономного участка маршрута на пике акклиматизации и физической формы. Прохождение небольшого участка первопрохождения, а также детальное описание определяющего препятствия – перевала Мац.

- ✓ **Таджикистан, Юго-Западный Памир**
  река Пяндж – р.ц. Ишкашим – г.Хорог

Завершающая часть маршрута включала цель плавного выхода с маршрута к финишу в городе Хорог.

Маршрут был построен таким образом, что после прохождения группой сложного препятствия Алайского хребта (перевел Джиптык) на большой высоте группа спускалась в Алайскую долину, где могла восстановить силы. Далее, после прохождения технически не сложных, но высоких перевалов Памирского тракта (перевал Казал-Арт, Уйбулок), группа совершала первопрохождение перевала Акджилга и спускалась в р.ц. Мургаб, где могла набраться сил для следующей части маршрута, технически сложной и высокогорной. После прохождение этой части маршрута и спуска в долину реки Пяндж следовал достаточно длинный выход с маршрута до финиша.

Маршрут начинался в аэропорту города Ош (Кыргызстан), далее шёл через не высокий перевал Ачинский (3 КТ) и с плавным набором высоты по ущелью реки Ак-Буура (3 КТ). Данные препятствия не представляют особой сложности для подготовленной группы, сложности доставляла лишь нестерпимая жара свыше 40 градусов. Дневной километраж был занижен, чтобы группа могла пройти необходимую акклиматизацию и отдохнуть после бессонной ночи при перелете. Далее маршрут по заброшенной каменистой дороге, местами полностью осыпавшейся, пересекает Алайский хребет через перевал Джиптык (5 КТ), которой сейчас пользуются лишь пастухи высокогорных яков. После перевала маршрут спускается в Алайскую долину и по асфальту выходит на Памирский тракт. На этом заканчивается первая часть.

По Памирскому тракту, который очень известен и популярен среди туристов из разных стран, дорога проходит через п/п Бордобо, затем перевал Кызыл-Арт (4КТ в связи с погодными условиями) выходит к Таджикской границе. При этому покрытие дороги меняется с разбитого асфальта на каменистую грунтовую дорогу среднего качества и обратно. Дорога сначала спускается в долину реки Маркансу, а затем поднимается на полностью асфальтированный перевал Уйбулок (2КТ), на спуске с которого открываются фантастические виды на озеро Каракуль. Пройдя через одноименный населенный пункт, нитка маршрута уводит в сторону с Памирского тракта, приближается к берегу озера, огибая урочище Уртабуз по грунтовым, песчаным и каменистым дорогам. Пересекая по броду два раза реку Музкол, дорога возвращается на Памирский тракт. После пересечения по мосту реки Акбайтал начинается набор высоты на перевал Акбайтал (3КТ) при это заканчивается асфальт. Перевал является известным, так как является самым высоким высокогорным перевалом бывшей СССР. Спуск с перевала продолжительный, сначала идет по каменистой дороге, но вскоре сменяется на асфальт хорошего качества. В районе н.п.Чечекты нитка маршрута опять уводит нас с Памирского тракта на каменистую дорогу по указателю Рангкуль, проходит по берегам соленых озер Шоркуль и Рангкуль достигает одноименного населенного пункта, являющегося пограничным с Китаем. Основная дорога в нем уходит в сторону границы, а наш маршрут набирает высоту на перевал Акджилга (4КТ). Данный участок является первопрохождением в велопоходе. Далее дорога спускается в долину реки Аксу и по ней выходит в р.ц. Мургаб., где заканчивается вторая часть маршрута. Здесь можно пополнить продуктовую раскладку, запас бензина, а также остановится в одном из хостелов.

Далее маршрут продолжает идти по Памирскому тракту через перевал Джамантал до поворота в урочище Караулдык-Дала, где асфальт заканчивается. Здесь начинается каменистая грунтовая дорога среднего качества, которая траверсирует хребет через перевалы Сары-Таш и «4280» (3 КТ), а затем соседний хребет через перевалы Уртабуз и Машале (3КТ), затем спускается в долину реки Ыстык. С этого места начинается подъем на перевал Янгидаван, который проходит через горячие источники Джартыгумбез. Дорога выводит на перевал Янгидаван (4КТ) и далее через котловину озер Кокджигит в заповедник «Зоркуль». Далее дорога среднего и низкого качества траверсирует Южно-Аличурский хребет по северному берегу озера Зоркуль (3 КТ) после чего выходит в долину реки Памир. Далее маршрут идет по ущелью реки Памир (3 КТ) до поворота погранзаставы Харгуш. После прохождения заставы каменистая дорога поднимается на одноименный перевал (3КТ) и вновь спускается на Памирский тракт, при этом качество ее на спуске падает. По Памирскому тракту нитка маршрут преодолевает несколько перевалов, образую траверс Кой-Тезек (3 КТ) при этом покрытие чередуется с асфальта на камень и обратно. После спуска с перевала к реке Юж. Тогузбулок нитка маршрута снова уходит с Памирского тракта и по каменистой горной дороге среднего и низкого качества траверсирует хребет через озеро Кокбай до реки Джавшангоз (4 КТ). Здесь начинается подъем на перевал Мац (5 КС), являющимся определяющим препятствием по дорогам низкого и сверхнизкого качества. За 3 км до выхода из ущелья реки Мац два сложных брода реки подряд.

Ущелье выходит на автомобильную дорогу среднего качества. С этого места начинается плавный выход с маршрута по долине реки Памир, а затем в н.п. Лангар по долине реки Пяндж. Характер покрытия не однородный, разбитый грейдер чередуется разбитым асфальтом, встречаются песчаные участки. Не смотря на то, что маршрут идет вниз по течению, дорога имеет очень сильную пересеченность. Маршрут заканчивается в г. Хорог, откуда был организован джип-трансфер в г.Душанбе.

4. ГРАФИКИ ДВИЖЕНИЯ

4.1. График движения заявленный

Даты	Дни пути	Участки маршрута	км	Способы передвижения
22.07	*1*	*Ош (Киргизия) – перевал Ачинский – река Ак-Буура*	*63*	*вело*
23.07	*2*	*река Ак-Буура – река Джиптык-Суу*	*50*	*вело*
24.07	*3*	*река Джиптык-Суу – перевал Джиптик – река Джиптык-Суу*	*14*	*вело*
25.07	*4*	*река Джиптык-Суу – Сары-Могол – перевал Кызыл-Арт*	*91*	*вело*
26.07	*5*	*перевал Кызыл-Арт – перевал Уйбулок – Каракуль – озеро Каракуль*	*61*	*пеше*
27.07	*6*	*озеро Каракуль – перевал Акбайтал – река Акбайтал*	*124*	*вело*
28.07	*7*	*река Акбайтал – озеро Шоркуль - озеро Рагкуль – Шатпут – перевал Акджилга – Пангазджилга*	*85*	*вело*
29.07	*8*	*Пангазджилга – река Аксу – Мургаб*	*78*	*вело*
30.07	*9*	*Мургаб – перевал Сары-Таш – перевал 4280*	*68*	*вело*
31.07	*10*	*перевал 4280 – перевал Янгидван – озеро Зоркуль*	*68*	*вело*
01.08	*11*	*озеро Зоркуль – река Памир*	*42*	*вело*
02.08	*12*	*река Памир – Харгуш – перевал Харгуш – перевал Тагаркаты*	*69*	*вело*
03.08	*13*	*перевал Тагаркаты – озеро Кокбай – река Джавшангиз*	*56*	*вело*
04.08	*14*	*река Джавшангиз – перевал Мац – река Памир*	*33*	*вело*
05.08	*15*	*ДНЕВКА*	*---*	*---*
06.08	*16*	*вдоль реки Памир*	*76*	*вело*
07.08	*17*	*река Памир – река Пяндж*	*69*	*вело*
08.08	*18*	*река Пяндж – Ишкашим – река Пяндж*	*70*	*вело*
09.08	*19*	*река Пяндж – Хорог (Таджикистан)*	*37*	*вело*
10.08	*20*	*Запасной день*	*---*	*---*
11.08	*21*	*Хорог – Душанбе (автовыброска)*	*---*	*авто*

Итого активными способами передвижения (планируемое расстояние): 1154 км

4.2. График движения по запасному варианту.

Даты	Дни пути	Участки маршрута	Км	Способы передвижения
28.07	*7*	*река Акбайтал – Мургаб*	*29*	*вело*
29.07	*8*	*ДНЁВКА*	*---*	*---*

30.07	*9*	*Мургаб – перевал Сары-Таш – перевал Тик-Тёш – Чештебе*	*77*	*вело*
31.08	*10*	*Чештебе – перевал Машале – гор.ист.Джарты-Гумбез*	*60*	*вело*
04.08	*14*	*ДНЁВКА*	*---*	*---*
05.08	*15*	*река Джавшангоз - река Шахдара*	*45*	*вело*
06.08	*16*	*вдоль реки Шахдара*	*45*	*вело*
07.08	*17*	*река Шахдара - Хорог (Таджикистан)*	*41*	*вело*
08.08	*18*	*ДНЁВКА*	*---*	*---*
09.08	*19*	*Запасной день*	*---*	*---*

Итого активными способами передвижения (планируемое расстояние): 866-1236 км

При планировании маршрута нами было заложено несколько запасных вариантов прохождения участков маршрута как упрощающих прохождение, так и усложняющих.

Во-первых, была заложена срезка петли с перевалом Акджилга напрямую в Мургаб, на случай очень тяжелой акклиматизации группы и плохой погоды. Воспользоваться данным запасным вариантом не пришлось, группа хорошо перенесла акклиматизацию, погода не подвела, поэтому нам посчастливилось совершить первопрохождение через перевал Акджилга.

Во-вторых, была заложена дополнительная петля через перевал Тик-Тёш, перевал Уртабуз и Машале. В связи с тем, что у группы было достаточное количество сил и времени, мы воспользовались частью запасного маршрута, совершив первопрохождение через перевал Уртабуз и Машале с выходом к реке Ыстык. Основной маршрут пролегал напрямую к источникам Джарты-Гумбез по ущелью реки Ыстык.

В-третьих, последним запасным участком маршрута, которым мы не воспользовались, был несколькодневный выход к финишу в Хорог по долине реки Шахдара, что сокращало маршрут по километражу и позволяло не проходить сложный перевал Мац, информации о котором было достаточном мало. Но физическое и моральное состояние группы позволяло пройти основную более сложную ветку маршрута с использованием запланированной дневки, так мы и поступили, преодолев перевал Мац и осуществив выход к финишу по ущелью рек Памир и Пяндж по основному варианту.

4.3. График движения фактический

Дата	День пути	Участок маршрута	Пробег (ЭП), км	Набор/ сброс высоты, м	Ходовое время чистое/всего	Характер дороги/ способ передвижения
22.07	*1*	*аэропорт Ош – Ош (Киргазия) – перевал Ачинский (1750,2 метров по генштабу) – река Ак-Буура*	51,4 (38,2)	1034/ 641	4ч30мин/ 11ч00мин	асфальт – 17,9 км дороги х/к – 30,0 км дороги с/к – 3,5 км вело
23.07	*2*	*река Ак-Буура – Папан – Чарайгыр* – Кызыл-Тала – *река Джиптык-Суу*	57,6 (46,0)	1457/ 282	6ч00мин/ 10ч30мин	асфальт – 9,0 км дороги х/к – 39,8 км дороги с/к – 8,8 км вело
24.07	*3*	*река Джиптык-Суу – под пер.Джиптык*	15,4 (45,7)	1461/ 55	5ч15мин/ 10ч10мин	дороги х/к – 4,6 км дороги с/к – 1,3 км дороги свн/к – 8,2 км ЛП – 1,3 км вело, пеше

25.07	*4*	*под пер.Джиптык – перевал Джиптык (4185,8 метров по генштабу) – Памирский тракт*	56,9 (87,8)	730/ 1306	6ч15мин/ 11ч20мин	асфальт – 27,1 км дороги х/к – 12,0 км дороги с/к – 6,6 км дороги свн/к – 9,1 км ЛП – 2,1 км вело, пеше
26.07	*5*	*Памирский тракт – перевал Кызыл-Арт (4336 метров по генштабу) – перевал Уйбулок (4232,2 метров по генштабу) – озеро Каракуль*	70,0 (57,1)	1550/ 717	7ч00мин/ 10ч20мин	асфальт – 9,7 км дороги х/к – 45,1 км дороги с/к – 15,2 км вело
27.07	*6*	*озеро Каракуль – Каракуль – озеро Каракуль – река Акбайтал*	82,0 (72,8)	508/ 388	7ч30мин/ 10ч30мин	асфальт – 41,2 км дороги х/к – 10,0 км дороги с/к – 24,8 км дороги н/к – 3,0 км дороги свн/к – 3,0 км вело
28.07	*7*	*река Акбайтал – перевал Акбайтал (4655,1 метров по генштабу) – река Акбайтал*	73,7 (52,5)	697/ 927	5ч30мин/ 7ч30мин	асфальт – 32,3 км дороги х/к – 41,4 км вело
29.07	*8*	*река Акбайтал – озеро Рангкуль – Шатпут – озеро под перевал Акджилга*	82,3 (76,0)	600/ 235	7ч30мин/ 9ч50мин	асфальт – 5,2 км дороги х/к – 41,0 км дороги с/к – 31,1 км дороги свн/к – 5,0 км вело
30.07	*9*	*под перевал Акджилга – перевал Акджилга (4449,2 метров по генштабу) – река Мургаб – Конакурган – Мургаб*	85,4 (83,9)	510/ 1070	6ч50мин/ 10ч10мин	дороги х/к – 43,7 км дороги с/к – 32,7 дороги свн/к – 9,0 км вело
31.07	*10*	*Мургаб – перевал Джамантал – под перевал Сары-Таш*	54,7 (37,2)	708/ 200	4ч50мин/ 9ч40мин	асфальт – 32,7 км дороги х/к – 22,0 км вело
01.08	*11*	под перевал Сары-Таш – перевал Сары-Таш *(4304,8 метров по генштабу)* – перевал 4280 *(4280,3 метров по генштабу)* – перевал Уртабуз *(4235,0 метров по генштабу)* – перевал Машале *(4269 метров по генштабу)* – горячие источники Джарты-Гумбез	54,4 (51,2)	525/ 492	5ч10мин/ 7ч00мин	дороги х/к – 26,1 км дороги с/к – 28,3 км вело
02.08	*12*	*горячие источники Джарты-Гумбез – перевал Янгидаван (4427,8 метров по генштабу) – озера Кокджигит – озеро Зоркуль – река Памир*	82,0 (93,7)	720/ 833	9ч40мин/ 12ч20мин	дороги х/к – 17,4 км дороги с/к – 50,6 км дороги свн/к – 14,0 км вело
03.08	*13*	*река Памир – перевал Харгуш (4344 метров по генштабу) – перевал Харгуш (4091 метров по генштабу) – перевал Такаркаты (4168,4 метров по генштабу) – река Суу-Тагаркаки*	75,4 (64,6)	993/ 949	8ч00мин/ 10ч30мин	асфальт – 6,4 км дороги х/к – 41,2 км дороги с/к – 27,8 км вело

04.08	*14*	*река Суу-Тагаркаки – перевал Кой-Тезек (4271,8 метров по генштабу) – озеро Кокбай – река Джавашингоз*	58,1 (52,0)	845/ 1171	7ч00мин/ 9ч30мин	асфальт – 11,2 км дороги х/к – 29,1 км дороги с/к – 15,0 км дороги свн/к – 2,8 км вело
05.08	*15*	*река Джавашингоз – перевал Мац (4432 метра по генштабу) – река Мац*	30,6 (65,6)	792/ 821	7ч00мин/ 10ч30мин	дороги с/к – 6,0 км дороги свн/к – 24,0 км ЛП – 0,4 км вело, пеше
06.08	*16*	*река Мац – река Памир – река Пяндж – Лангар - Дриж*	54,4 (124,9)	467/ 1305	6ч16мин/ 11ч12мин	асфальт – 4,0 км дороги х/к – 32,9 км дороги с/к – 14,7 км дороги свн/к – 0,8 км ЛП – 2,0 км вело, пеше
07.08	*17*	*Дриж – Вранг – Ямчун – Удит*	67,7 (53,6)	675/ 792	6ч46мин/ 8ч57мин	асфальт – 9,7 км дороги х/к – 51,1 км дороги с/к – 6,9 км вело
08.08	*18*	*Удит – Ишкашим – Андароб*	92,0 (70,0)	642/ 1009	7ч00мин/ 11ч40мин	асфальт – 25,1 км дороги х/к – 59,8 км дороги с/к – 7,1 км вело
09.08	*19*	*Андароб – Хорог*	40,0 (25,7)	407/ 565	2ч40мин/ 3ч00мин	асфальт – 31,7 км дороги х/к – 8,3 км вело
10.08	*20*	*Хорог – Душанбе (автовыброска)*	-	-	-	авто

Итого активными способами передвижения (пройденное расстояние): ***1184 км***

Треки похода по дням – https://www.gpsies.com/mapFolder.do?id=119529

Треки протяженных препятствий – в Классификаторе (http://velotrex.ru/).

Статистические данные по графику прохождения маршрута:
Средний дневной пробег – 62,3 км
Максимальный дневной пробег – 92 км
Средний дневной эквивалентный пробег – 63 км
Максимальный дневной эквивалентный пробег – 124,9 км
Средний дневной набор высоты – 806 м
Максимальный дневной набор высоты – 1550 м
Максимальная высота маршрута – 4666 м

4.4. Изменения маршрута и их причины

Спортивный велосипедный маршрут пройдет группой полностью по основному и запасному заявленным графикам движение ***без изменений и отклонений***.

День 1 (22.07.18) полностью пройден по основному графику. Встали на ночевку немного раньше запланированного места в связи с бессонной ночью в самолете и сложными погодными условиями (очень жарко).

День 2 (23.07.18) пройден по основному графику, ночевка также немного раньше запланированного места. Никакого смысла упорно нагонять график при данных погодных условиях и акклиматизации группы не было, так как в план специально заложены запасные дни.

День 3 (24.07.18) полностью пройден по основному графику. На ночевку встали под перевалом, отложив преодоление перевального взлета на утро в целях повышения безопасности прохождения.

День 4 (25.07.18) пройден по основному графику. В связи утренним преодолением определяющего перевала и сложной высотной акклиматизацией встали на ночевку раньше запланированного места. Отставание 40 км по Памирскому тракту.

День 5 (26.07.18) полностью пройден по основному графику. Сократили отставание (осталось 30 км спуска по асфальту). Решили встать, не доезжая населенного пункта Каракуль, на обозначенном при планировании ручье, чтобы утром найти магазин со сладкой газировкой для поднятия морального духа участников. В целом – в графике.

День 6 (27.07.18) полностью пройден по основному графику. Ночевка раньше запланированного варианта в связи со шквальным встречным ветром, который выматывал группу весь день. Встали на реке Акбайтал у подножья одноименного перевала.

День 7 (28.07.18) пройден по основному графику, на ночевку встали в запланированном месте предыдущего дня, решив хорошенько отдохнуть перед последним рывком первой части маршрута (на следующей день предстояло первопрохождение перевала Акджилга).. Тем самым отставание составило ровно один ходовой день, в плане-графике на этот случай имелся запасной день, который с данного момента считался использованным.

День 8 (29.07.18) полностью пройден по основному графику. На ночевку встали под перевалом, оставив его окончательное преодоление на утро со свежими силами.

День 9 (30.07.18) полностью пройден по основному графику без отклонений. Плановая ночевка в районном центре Мургаб в гостинице (неавтономная).

День 10 (31.07.18) пройден по основному графику без отклонений.

День 11 (01.08.18) пройден частично по основному, частично по запасному графику. В связи с наличием у группы моральных и физических сил прошли часть более длинной и сложной петли запасного варианта через перевал Уртабуз и Машале. На ночевку встали по запасному графику возле источников Джарты-Гумбез.

День 12-14 (02-04.08.18) пройдены полностью по основному графику, без отклонений, ночевки в плановых местах.

День 15 (05.08.18) пройден по основному варианту через определяющий перевал Мац, который оказался несколько сложнее, чем мы ожидали. Встали на ночевку за 3 км до выхода из ущелья, чтобы повысить безопасность их прохождения, оставив на первую половину дня, когда у группы прилив свежих сил. Практически весь оставшийся отрезок представляет собой локальное препятствие, а также включает в себя два сложных брода реки Мац.

День 16-19 (06-09.08.18) полностью пройден по основному графику без отклонений.

5. ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ ПРОХОЖДЕНИЯ МАРШРУТА

(время местное +3 часа разницы с Москвой в Киргизии, +2 часа в Таджикистане)

В электронной версии отчета в техническом описании представлены ссылки на фотоматериалы, расположение в отдельном Приложении к отчету.

Многие ключевые точки маршрута отмечены на треке (источники воды, ночевки, магазины и т.д.), расположенном на общедоступном ресурсе в сети Интернет.

День 1. 22.07.2018 (воскресенье). Аэропорт Ош – река Ак-Буура

Подробная нитка: аэропорт Ош – Ош – перевал Ачинский (1750,2 метров по генштабу) – река Ак-Буура

0,0 (0,0) км – 06:30 – 09:10 – ***Высота 890 метров. Температура 33,0°С.*** Прибыли самолётом из Москвы в аэропорт горда Ош. Очень долго проходили паспортный контроль (около 1 часа), получение багажа и сборка велосипедов прошли успешно. Перед зданием аэропорта достаточно удобная площадка (фото 1), но прохожие осматривают со всех сторон. В связи с тем, что день недели – воскресенье, в аэропорту не работал единственный обмен валюты, но есть банкоматы. Выехали по маршруту на юг в сторону самого города Ош.

Покрытие: асфальт, дорога хорошего качества, сухая.

8,6 (8,6) км – 10:10 – 10:45 – Доехали по городу до небольшого супермаркета «Манго». Карты не принимают, выбор продуктов скромный. Купили часть продуктовой раскладки, ходовую воду. Дождались представителя турфирмы с нашими пропусками в ГБАО, после чего по рекомендации местных жителей отправились в продуктовый гипермаркет неподалёку.

10,1 (10,1) км – 11:00 – 12:00 – Доехали до гипермаркета «Фрунзе» с шикарным выбором продовольственных и прочих товаров, закупили продуктовую раскладку и даже больше (фото 2). Карты принимают. Выехали на улицу Монуева налево.

11,0 (11,0) км – 12:05 – Заехали на АЗС, купили бензин для приготовления пищи на горелках. Температура воздуха ползёт вверх.

17,9 (17,9) км – 12:30 – Повернули направо в к.Мады. После поворота начался достаточно плавный, но чувствительный набор высоты в перевал. Очень жарко, тени нет вообще. Трафик практически отсутствует (фото 3, 4).

Покрытие: покрытие неоднородное, чередуется мелкий и крупный камень, дорога хорошего качества и разбитая, сухая.

19,2 (19,2) км – 12:35 – ***Температура 40°С.*** Остановились на привал около трубы с достаточно чистой водой (фото 5), чтобы смочить баффы и одежду, спасаясь от адовой жары. Текщий вдоль дороги арык очень грязный и мутный.

29,7 (29,7) км – 14:40 – Справа от дороги родник-поилка с относительно чистой водой, вокруг ни деревца, ни куста, вода течет очень маленькой струйкой. По нашей информации через пару километров было более удачное место для длительного привала, поэтому, не задерживаясь, отправились дальше.

31,5 (31,5) км – 15:00 – 17:10 – Справа от дороги родник-поилка под большим раскидистым деревом, вода чистая и ледяная (фото 6, 7). Остановились на длительный привал-обед, чтобы хорошенько отдохнуть после бессонной ночи и перелета, остыть от изнуряющий жары и подкрепиться. Далее градиент подъема увеличивается, но характер покрытия не меняется – по прежнему каменистая дорога чаще разбитая – рытвины, гребенка (фото 8, 9,10).

35,7 (35,7) км – 18:10 – ***Высота 1750 метров.*** Достигли высшей точки перевала Ачинский *(1750,2 метров по генштабу).* С перевала открывается красивый вид на долину (фото 11). Сфотографировались (фото 12, 13) и начали спуск сначала по серпантинным виткам, а далее двигались по локальным подъемам и спускам. Покрытие дороги и его характер также без изменений (фото 14, 15, 16, 17).

41,2 (41,2) км – 19:10 – Набрали водопроводной воды для приготовления пищи в к.Кара-Сегет из трубы, выведенной в поилку для коров. Продолжили движение, преодолевая отроги, по маршруту (фото 18, 19).

48,2 (48,2) км – 19:40 – Съехали в долину реки Ак-Буура, проехали к.Берю.

51,4 (51,4) км – 20:10 - ***Высота 1300 метров.*** Спустились до моста через реку Ак-Буура. Здесь примыкает асфальтовая дорога из города Ош (фото 20). Сразу за мостом свернули направо, спустились по тропе вниз и немного прошли по берегу, укрывшись за холмы и кусты от дороги и посторонних глаз. Встали на ночевку на реке Ак-Буура (фото 21), вода в которой достаточно бурная и поэтому очень мутная, но использовать ее после фильтрации или отстаивания можно. При желании реально найти дрова.

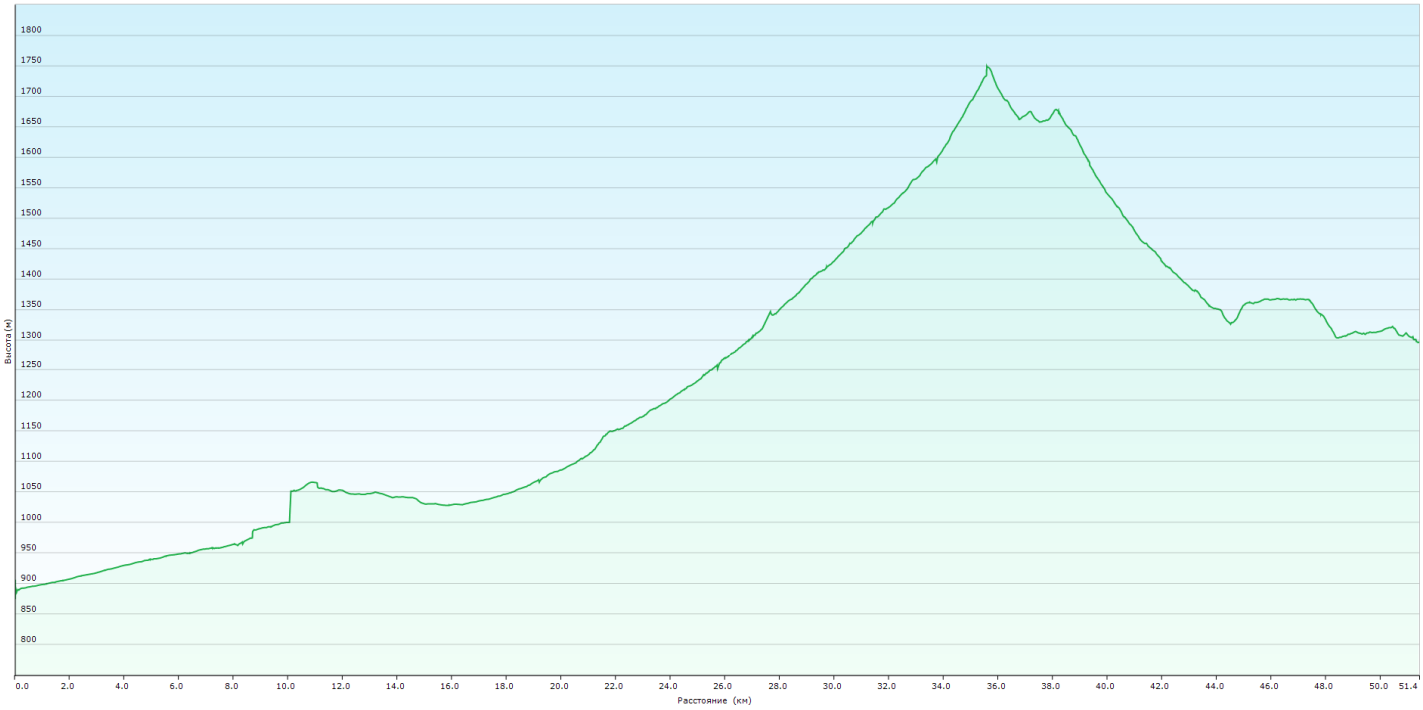
Итоги 1 дня: Бодро начали прохождение маршрута, перевалив Ачинский перевал. Днем очень жарко и солнечно, акклиматизация у некоторых участников проходит тяжело, приходится отдыхать больше положенного.
Магазины и АЗС были только в г.Ош, далее маршрут дня полностью автономный. Источниками воды являются родники-поилки для скота. Так как их мало, то нужно использовать каждую возможность пополнить ходовую воду.

Пройдено – 51,4 км
Их них:

Покрытие, качество, состояние	***Км***	***Кпк***
Асфальт/бетон, дорога хорошего качества, сухая	17,9	0,8
Мелкий камень, дорога хорошего качества, сухая	12,0	1,2
Крупный камень, дорога хорошего качества, сухая	6,0	1,3
Мелкий камень, дорога разбитая, сухая	12,0	1,4
Крупный камень, дорога разбитая, сухая	3,5	1,9

Чистое ходовое время: 4 часа 30 минут
Время в пути: 11 часов 00 минут
Набор высоты: +1034 м
Сброс высоты: –641 м
Максимальная высота: 1750 м
Минимальная высота: 890 м

Высотный график:



День 2. 23.07.2018 (понедельник). Река Ак-Буура – река Джиптык-Суу

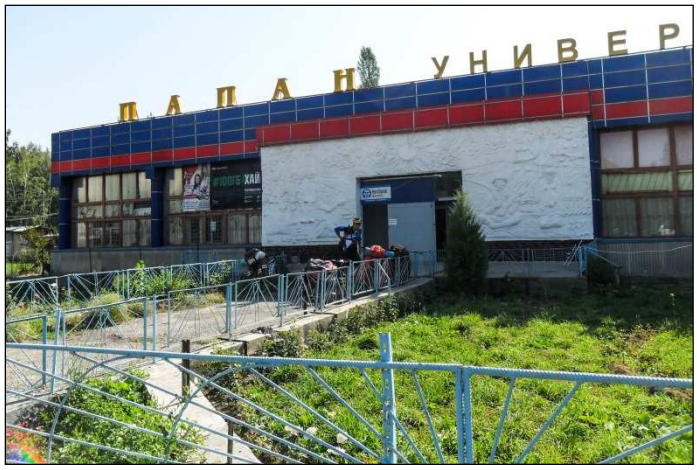
Подробная нитка: *река Ак-Буура – Папан – Чарайгыр* – Кызыл-Тала – *река Джиптык-Суу*

0,0 (51,4) км – 07:00 – 08:50 – ***Высота 1300 метров.*** Группа позавтракала и собралась. Группа выехала с места ночевки по маршруту вдоль реки Ак-Буура. Не смотря на ранние часы, солнце уже начинает припекать.

Покрытие: *асфальт, дорога хорошего качества, сухая.*

4,8 (56,2) км – 09:10 – Въехали в Папан, в котором находится несколько продуктовых лавок после моста через реку Камыр-Суу.

5,4 (56,8) км – 09:25 – Перед мостом через реку Ак-Буура повернули налево. Остановились около Универмага с одноименным названием «Папан» (фото 22), выбор продуктов в котором крайне скудный, закупить полноценную раскладку невозможно (в наличии макароны, пара видов круп, мороженное и минеральная вода в бутылках по 1 литру). Напротив магазина АЗС. Скушали по мороженному, пополнили ходовую воду и продолжили движение по маршруту.



9,0 (60,4) км – 10:00 – ***Температура 37°С***. Проехали Чарайгыр, в котором также имеются небольшие продуктовые лавки. Далее населенные пункты заканчиваются, дорога уходит в узкое ущелье реки Ак-Буура и меняет покрытие (фото 23).

Покрытие: *покрытие неоднородное, чередуется мелкий и крупный камень, дорога хорошего качества и разбитая, сухая.*

12,7 (64,1) км – 10:20 – Долина реки Ак-Бурра сузилась до ущелья (фото 24), качество дороги ухудшилось. На этом участке постоянный набор высоты, но идёт он не плавно, а постоянными небольшими спусками-подъемами (фото 25, 26). Встретили первых велотуристов, парни из Польши, очень удивились нашему плану преодолеть перевал Джиптык.

24,0 (75,4) км – 12:10 – ***Высота 1600 метров. Температура 40°С.*** Всё-время двигались вдоль реки, при этом адекватных спусков к воде практически нет. Периодически встречаются большие камни либо деревья, под которыми можно спрятаться в небольшой тени. Очень жарко. Найдя подход к воде, остановились умыться, намочить одежду и отдохнуть в тени. Затем продолжили движение.

26,30 (77,7) км – 12:40 – Остановились в центре зим.Кюндалма небольшого населенного пункта, чтобы набрать воды и «намочится». Из трубы вдоль дороги течет вода, на вид очень чистая. Пополнили ходовой запас.

37,8 (89,2) км – 14:15 – Развалка дорог, наше ответвление налево (направо дорога уходит в долину Кичик-Алай). На развилке есть большая тенистая поляна, на которой отдыхают какие-то люди.

39,8 (91,2) км – 14:30 – 15:30 – Остановились на обед у оборудованного ледяного родника (лавочка, туалет, густая тень) слева от дороги (фото 27). Хорошо отдохнув и подкрепившись, продолжили движение вдоль реки Ак-Буура.

43,2 (94,6) км – 16:00 – На развилке повернули направо по основной дороге и в последний раз пересекли реку Ак-Буура по мосту (фото 28). Далее резко набрали несколько десятков метров высоты по крутым виткам серпантина и продолжили движение уже вдоль реки Джиптык-Суу. Покрытие дороги и его характер не меняются (фото 29, 30).

48,7 (100,1) км – 16:50 – На въезде в Кызыл-Тала слева от дороги неплохое место для ночевки на берегу реки Джиптык-Суу (ровная травянистая площадка, река, обалденные виды) (фото 31). А в самом населенном пункте подальше есть частная лавка с очень скудным набором продовольствия – пара газировок, «натуральный сок», чёрствые пряники и туалетная бумага, если коротко.

<u>Покрытие:</u> покрытие неоднородное, чередуется мелкий и крупный камень, встречаются грунтовые участки, дорога хорошего качества и разбитая, сухая.

50,5 (101,9) км – 17:30 – Дорога по мосту переходит на правый берег реки Джиптык-Суу и идет по красивому ущелью Ходжо-Келен, качество дороги снижается (фото 32). На пути встречается достаточно много мест со спуском к воде, где можно поставить палатки и переночевать, для бивака очень удобные. Течение в реке Джиптык-Суу бурное, вода достаточно чистая и ледяная.
56,7 (108,1) км – 18:40 – Доехала до ручья – своеобразного водопадика, стекающего с гор. Вода чистая питьевая, пополнили ходовой запас. Начали подыскивать место для бивака.
57,6 (109) км – 19:15 – ***Высота 2500 метров.*** После небольшого деревянного забора (фото 33) спустились к реке, где нашли отличное место под ночевку, которое не видно с дороги (достаточно ровная площадка, большие камни-кухня, чистая вода). Отметим, река очень шумная, уютного общения у костра не получится (фото 34).

Итоги 2 дня: Продолжили акклиматизироваться и страдать от жары (фото 35).
Небольшие продуктовые лавки были в к.Папан и совсем скудная частная лавка в Кызыл-Тала, дальше по маршруту потратить деньги можно будет только в Таджикистане. С источниками питьевой воды дело еще печальнее – река Ак-Буура и оборудованный родник на 40-м километре дневного маршрута.

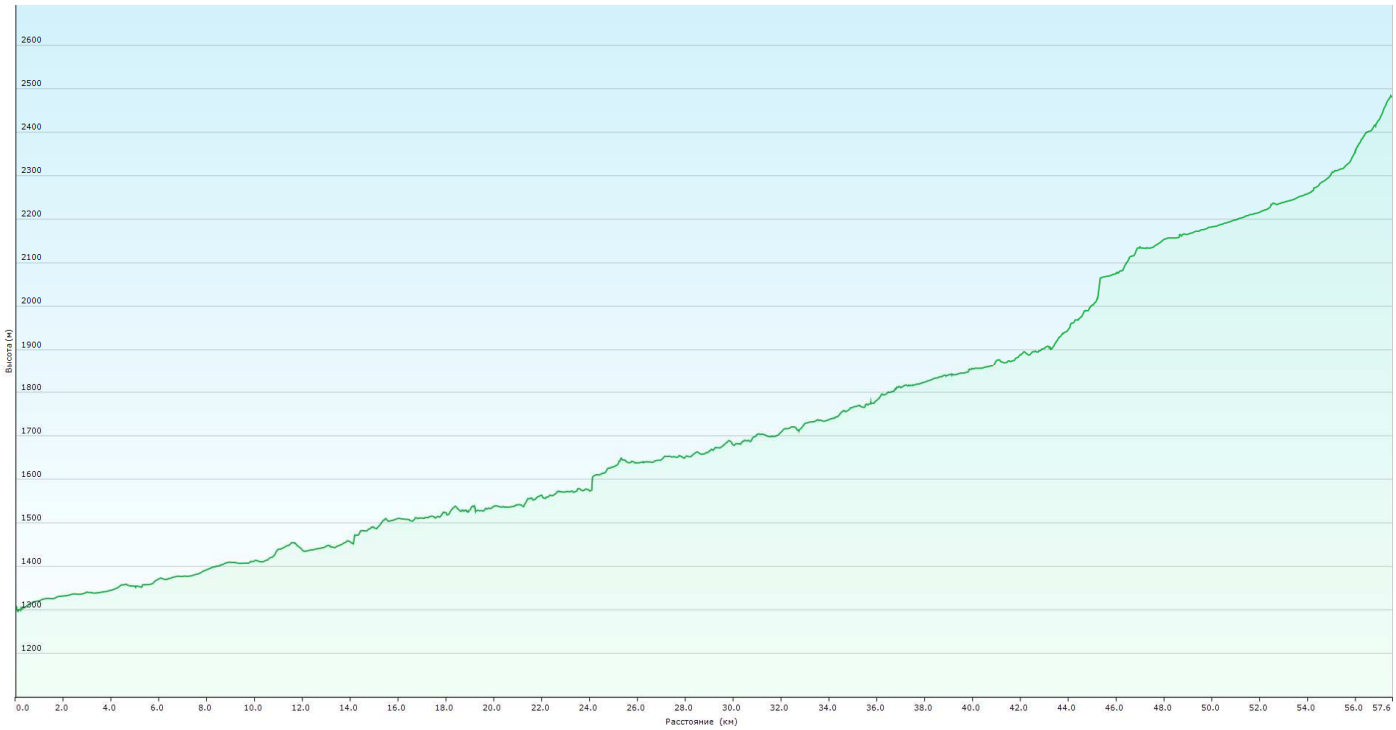
Пройдено – 57,6 км
Их них:

Покрытие, качество, состояние	***Км***	***Кпк***
Асфальт/бетон, дорога хорошего качества, сухая	9,0	0,8
Мелкий камень, дорога хорошего качества, сухая	6,5	1,2
Крупный камень, дорога хорошего качества, сухая	3,5	1,3
Мелкий камень, дорога разбитая, сухая	21,5	1,4
Грунт, дорога укатанная, сухая	8,3	1,4
Крупный камень, дорога разбитая, сухая	8,8	1,9

Чистое ходовое время: 6 часов 00 минут
Время в пути: 10 часов 30 минут

Набор высоты: + 1457 метров
Сброс высоты: – 282 метров
Максимальная высота: 2500 метров
Минимальная высота: 1300 метров

Высотный график:



День 3. 24.07.2018 (вторник). Река Джиптык-Суу – под пер.Джиптык
Подробная нитка: река Джиптык-Суу – под пер.Джиптык

0,0 (109,0) км – 06:00– 07:50 – ***Высота 2500 метров.*** Группа позавтракала и собралась. Группа выехала с места ночевки по маршруту вдоль реки Джиптык-Суу. Прохладно, компьютер показывает ***температуру 8,0°С.***
Покрытие: покрытие неоднородное, чередуется мелкий и крупный камень, встречаются грунтовые участки, дорога хорошего качества и разбитая, сухая.
0,5 (109,5) км – 08:10 – По мосту пересекли реку Джиптык-Суу, качество дороги еще более ухудшилось. При этом дорога идёт высоко над рекой, берега обрывистые, спусков к ней практически нет (фото 36, 37, 38).

6,0 (115,0) км – 10:10 – ***Высота 3000 метров.*** Проехали отличное место для ночевки – полка внизу у реки, большая поляна с можжевельниками, достаточно удобный спуск. Группа Дмитрий Романова здесь останавливалась в 2016 году.

6,5 (115,5) км – 10:20 – Пополнили ходовой запас водой, стекающей с гор (относительно чистая, так как вокруг пасется скот), проехали мимо последние юрты (фото 39, 40, 41). Дальше градиент дороги сильно возрастает, а качество ухудшается (фото 42, 43, 44).
Покрытие: крупный камень, дорога/тропа со множеством ТП, сухая, участки ЛП.

14,0 (123,0) км – 15:00 – 16:00 – Остановились на обед, пытаясь спрятаться от ветра. Дорога давно не используется для автомобильного движения, встречаются только стада высокогорных яков и пастухи на лошадях. Дорога стала совсем заброшенной (фото 45, 46, 51, 52), кое-где это уже только петляющая тропа (фото 47), встречаются участки осыпи – локальные препятствия (фото 48, 49, 50, 53, 54, 55).
15,4 (124,4) км – 18:00 – ***Высота 3850 метров.*** Встали на ночевку прямо на каменистой дороге (фото 56), машина здесь всё равно не проедет. Совсем ровных площадок поблизости нет, только с небольшим, но чувствительным уклоном, поэтому под коврики подложили пустые велорюкзаки. В 20 метрах от стоянки со снежника течет талая вода. Ночь на удивление была теплая, пришлось даже расстёгивать палатку, запуская свежий воздух.

Итоги 3 дня: В самочувствии участников появились первые признаки высоты – отдышка, кашель, слабость, но в целом группа чувствует себя хорошо и бодро. Немного отстали от запланированного графика, но пока опоздание не критично. Отложили преодоление перевального взлета на утро в целях повышения безопасности.
Маршрут дня полностью автономен, населенных пунктов нет на всём протяжении. Источниками питьевой воды являются немногочисленные ручьи, стекающие с гор и река Джиптык-Суу, которая сопровождает дорогу, но находится значительно ниже нее.

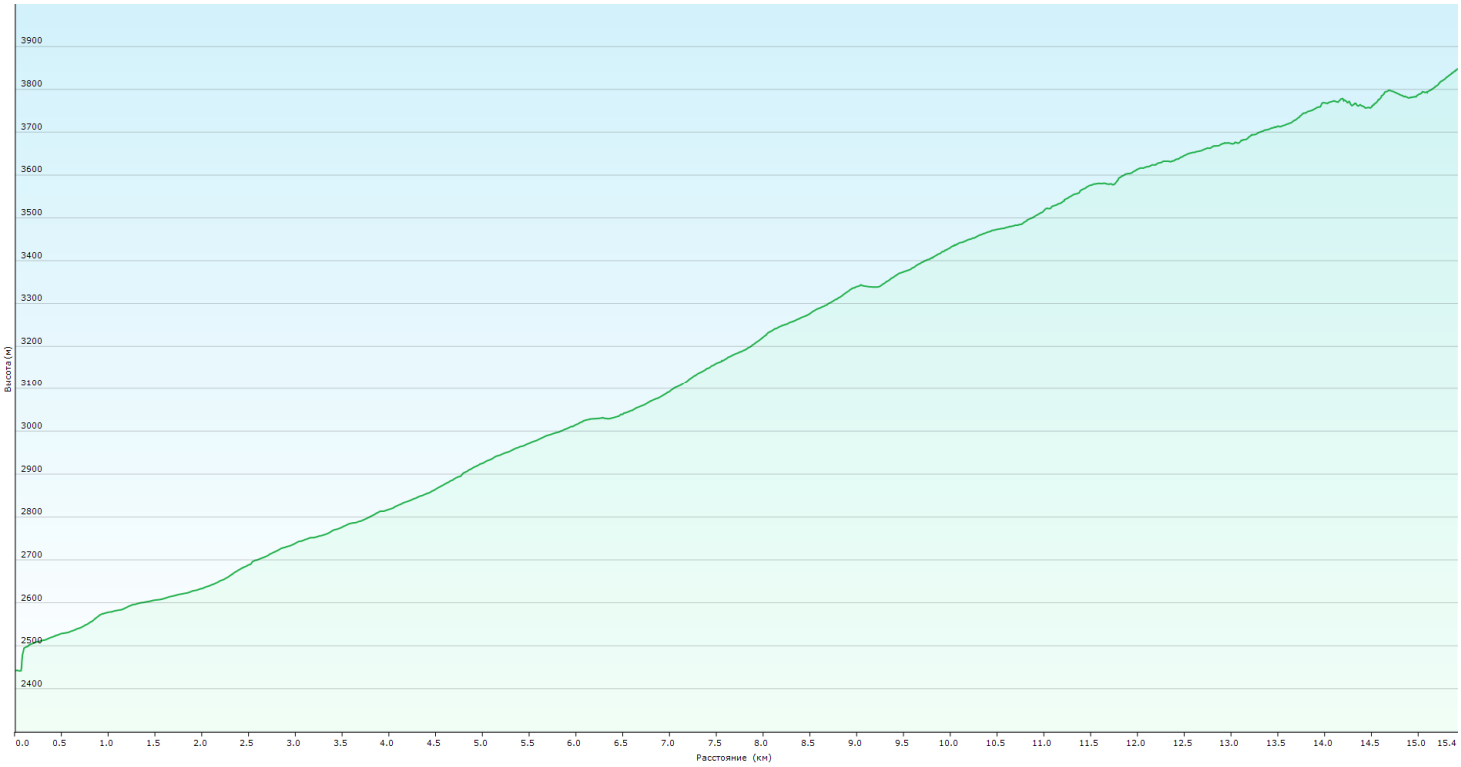
Пройдено – 15,4 км
Их них:

Покрытие, качество, состояние	***Км***	***Кпк***
Мелкий камень, дорога разбитая, сухая	2,6	1,4
Грунт, дорога укатанная, сухая	2,0	1,4

Крупный камень, дорога разбитая, сухая	1,3	1,9
Крупный камень, дорога/тропа со множеством ТП, сухая	8,2	2,5
ЛП (осыпи)	1,3	-

Чистое ходовое время: 5 часов 15 минут
Время в пути: 10 часов 10 минут
Набор высоты: + 1461 метров
Сброс высоты: – 55 метров
Максимальная высота: 3850 метров
Минимальная высота: 2500 метров

Высотный график:



День 4. 25.07.2018 (среда). Под пер.Джиптык – перевал Джиптык – Памирский тракт
Подробная нитка: под пер.Джиптык – перевал Джиптык (4185,8 метров по генштабу) – Сары-Могол – Памирский тракт

0,0 (124,4) км – 06:30 – 08:30 – ***Высота 3850 метров.*** Утром прохладно, как и должно быть на высокогорье. Группа позавтракала и собралась, дождавшись прямых солнечных лучей, начали движение по маршруту. До верхней точки перевала осталось всего пару километров, которые практически полностью преодолеваются в пешем режиме (фото 57).
Покрытие: крупный камень, дорога/тропа со множеством ТП, сухая, участки ЛП.

1,1 (125,5) км – 09:20 – Подошли к снежнику, пересекающему дорогу на перевал. Снег очень плотный, местами лёд, ступени не рубятся. В целях безопасности было решено спуститься вниз по крупнокаменистый осыпи, обойдя снежник по нижнему краю, подняться обратно на дорогу, что мы и сделали (фото 57, 59). Преодолевали в лямках и челноками.
1,4 (125,8) км – 10:00 – 10:30 – Остановились на привал под перевальным взлетом, чтобы перевести дух и набраться сил (фото 60, 61).
2,0 (126,4) км – 11:00 – 11:30 – ***Высота 4185 метров.*** Поднялись на перевал Джиптык *(4185,8 метров по генштабу)*, сняли записку группы Дмитрия Романова, оставили свою. Сфотографировавшись со всех сторон с невероятными видами (фото 62, 63), начали спуск по круто спускающейся вниз узкой осыпной тропе (фото 64, 65). На протяжении нескольких серпантинных витков крайне важно соблюдать технику безопасности – не идти друг под другом и держать велосипед по склону вниз, придерживать за подседел либо притормаживать.

4,0 (128,4) км – 12:30 – Тропа выполаживается, местами читается заброшенная дорога (фото 66, 67, 68). Кое-где встречаются небольшие полочки, на которых можно поставить палатки и переночевать.
9,3 (133,7) км – 13:40 – Несложный брод реки Чап-Дара. Проходится самостоятельно по крупным камням.
11,7 (136,1) км – 14:30 – Несколько раз перебродили реку (фото 71, 72, 73), броды несложные, достаточно самостраховки. Возле последнего брода уткнулись в забор, ворота которого были завязаны веревкой. Развязали, вышли, завязали за собой (фото 74). Качество покрытия дороги значительно улучшилось (фото 75).
<u>Покрытие:</u> покрытие неоднородное, чередуется мелкий и крупный камень, встречаются грунтовые участки, дорога хорошего качества и разбитая, сухая.

14,2 (138,6) км – 14:50 – Остановились у юрт-кэмпинга, купили каймак и два лаваша, отдали 200 сом. Сфотографировались с киргизской семьей (фото 76).
18,1 (142,5) км – 15:00 – На перекрестке повернули налево и пересекли реку по мосту (фото 77, 78). Параллельно идёт несколько дорог – отсыпанная острыми камнями дорога жуткого качества, а также несколько глиняных грунтовок (фото 79, 80) не менее жуткого

качества. По глиняным дорогам ездят КАМАЗы с породой на рудник, поднимая невероятные клубы песка и пыли, рекомендуем закрыть лицо баффом или другой повязкой.

21,2 (145,6) км – 15:30 – 16:25 – Остановились на обед. Русло реки справа от дороги сухое. Перекусили закупленным каймаком и раскладкой в каких-то розовых цветах (фото 81). Затем продолжили движение по маршруту.

22,7 (147,1) км – 16:30 – ***Высота 3000 метров.*** Выехали на шоссе А372 (фото 82), повернули налево. Начал накрапывать дождь.

Покрытие: асфальт, дорога хорошего качества, сухая.

50,1 (174,5) км – 18:40 – ***Высота 3120 метров.*** Преодолели жутко скучный и медленный участок дороги (скорость 10-14 км/ч), со встречным ветром и небольшим дождем, набрав 120 метров высоты. На высоте выше 3000 метров крутить педали по-прежнему тяжело, мучает отдышка. Повернули направо на Памирский тракт в сторону государственной границы (фото 83). На перекрестке стоит КПП, но сотрудники плохо говорят на русском языке, информации об источниках питьевой воды мы от них не получили. Угостили свору детей припасенными шоколадными конфетами.

Покрытие: асфальт, дорога разбитая, сухая.

50,5 (174,9) км – 18:50 – Возле моста через очень мутную красную реку остановились, чтобы набрать воды для приготовления пищи. В ближайшее время других источников не ожидалось. С правой стороны от дороги в кочковатой болотистой местности вытекает ручей, впадающей в реку.

56,9 (181,3) км – 19:50 – ***Высота 3170 метров.*** Проехав немного по Памирскому тракту, свернули направо на примыкающую грунтовую дорогу. Немного отъехав по ней от дороги, затерялись среди небольших холмов (с дороги не видно), встали на ночевку (фото 84). Растительность на данной высоте представлена лишь травой.

Ночь была холодная, с заморозками, утром на палатке и траве обнаружили изморозь. Мы списываем это на погодные условия: если днем облачно и идет дождь, то ночь будет холодная, а если солнечно и дождя нет, то, возможно, ночью без заморозков. Будем проверять теорию.

Итоги 4 дня: Завершили прохождение первого определяющего препятствия 5КТ – перевал Джиптик и наконец-то выехали на популярную среди велотуристов дорогу – Памирский тракт.
Маршрут дня полностью автономен, населенных пунктов нет на всём протяжении. Лишь в стороне от маршрута (около 5 км) есть населенные пункты Сары-Могол и Сары-Таш, в которых по информации из источников есть магазинчики и АЗС, а также ночлежки, но наша группа не заезжала туда. Источниками питьевой воды являются немногочисленные ручьи, стекающие с гор на спуске с перевала Джиптык, далее источников воды нет.

Пройдено – 56,9 км
Их них:

Покрытие, качество, состояние	***Км***	***Кпк***
Асфальт/бетон, дорога хорошего качества, сухая	27,1	0,8
Асфальт/бетон, дорога разбитая, сухая	6,9	1,2
Грунт, дорога укатанная, сухая	5,1	1,4
Крупный камень, дорога разбитая, сухая	6,6	1,9
Крупный камень, дорога/тропа со множеством ТП, сухая	9,1	2,5
ЛП (перевал)	2,1	-

Чистое ходовое время: 6 часов 15 минут
Время в пути: 11 часов 20 минут
Набор высоты: + 730 метров
Сброс высоты: – 1306 метров
Максимальная высота: 4185 метров
Минимальная высота: 3000 метров

Высотный график:

День 5. 26.07.2018 (четверг). Памирский трак – озеро Каракуль

Подробная нитка: Памирский тракт – перевал Кызыл-Арт (4336 метров по генштабу) – перевал Уйбулок (4232,2 метров по генштабу) – озеро Каракуль

0,0 (181,3) км – 07:00 – 09:30 – ***Высота 3170 метров.*** Группа позавтракала и собралась. Группа выехала с места ночевки направо по Памирскому тракту в сторону государственной границы с Таджикистаном (фото 85). Жуткий встречный ледяной ветер нам не сопутствовал, а местные дети выбегали на дорогу и практически бросались под колеса. Дорога достаточно плавно для комфортной езды набирает высоту.

Покрытие: асфальт, дорога разбитая, сухая.

16,9 (198,2) км – 11:10 – 11:20 – Приехали на пограничный киргизский КПП «Бор-Добо». Питьевой воды по-прежнему нет, магазинов нет. Вся процедура заняла 10 минут, поставили штампы в паспорта, и мы поехали дальше.

20,0 (201,3) км – 11:40 – Слева от дороги нашли стекающий со снежника чистый ручей. Наконец-то группа хорошенько отпилась и пополнила ходовой запас воды. Затем продолжили движение по тракту (фото 86). По пути встречали много велонароду, Памирский тракт – проходной двор. Сначала встретили француза-одиночку, потом встретили двух девушек из Польши, хорошо говорящих по-русски, пообщались с ними и т.д.

23,0 (204,3) км – 12:20 – Неожиданно пошел снег (фото 87, 88, 89). Мы натянули последние портки, чтобы не застудить колени. «Мутноватый родник» из отчетов предыдущих групп после дождя и снега превратился в мутную жижу, справа от дороги течет река, тоже мутная, красного цвета от глиняных пород, но после фильтрования угольным фильтром вполне нормальная для приготовления пищи.

Покрытие: мелкий камень, дорога разбитая, мокрая.

33,0 (214,3) км – 14:00 – Перед витками перевального взлета стоят каменные строения, а местные дети предлагают горячего чая (фото 90). Мы встретили большую группу швейцарцев, спускающихся с перевала на пустых велосипедах, перекинувшись парой фраз, продолжили подъем. Градиент на витках приличный, ехать сложно, но можно (фото 91, 92).

Покрытие: мелкий камень, встречаются грунтовые участки, дорога разбитая, сухая.

35,6 (216,9) км – 15:20 – 15:40 – ***Высота 4290 метров.*** Въехали на перевал Кызыл-Арт *(4336 метров по генштабу)*. Опять пошел снег, дул очень сильный холодный ветер. Сфотографировавшись (фото 93) и перекусив, начали спуск.

36,5 (217,8) км – 15: 45 – 16:10 – Приехали на пограничный КПП Таджикистана. Паспортный контроль проходили дольше, чем на киргизском КПП, но в целом достаточно быстро.

На Таджикской границе паспортные данные переписывают в журнал вручную, проверяют пропуска в ГБДАО, после чего ставят штамп в паспорт. Не торопитесь убирать паспорта в «ксивники», так как через 200 метров паспорта собирают вновь, вновь переписывают данные в журнал и выдают обратно. Итак, мы в Таджикистане (фото 94, 95)!

В этого момента мы перемещаемся во времени на 1 час назад, так как официально в Таджикистане другое время (+2 часа с Москвой).

44,4 (225,7) км – 15:30 – 16:20 – ***Высота 4000 метров.*** Спустились до реки и остановились на обед на солнечной полянке возле дороги. После обеда начали набирать высоту на перевал Уйбулок (фото 96).

Покрытие: асфальт, дорога хорошего качества и разбитая, сухая.

60,3 (241,6) км – 18:20 – ***Высота 4262 метра.*** Достигли высшей точки перевала Уйбулок *(4232,2 метров по генштабу)*. Весь перевал покрыт асфальтом (фото 97,98), местами сверху залит каким-то рубероидом. По отчетам других групп при высокой температуре асфальт плавится и накручивается на колеса вместе с мелкими камушками, колеса прилипают. У нас же было прохладно, ехалось вполне вменяемо, при этом еще был ветер в спину. Практически не отдыхая на перевале, продолжили движение, нам еще предстоял спуск.

70,0 (251,3) км – 18:50 – ***Высота 3970 метров.*** Остановились недалеко от ручья слева от дороги в своеобразных укрытиях от ветра (видимо кто-то забирал и отваливал глинистую породу) (фото 99). Спуск с перевала порадовал ровным асфальтом и невероятным видами на величественные горы и озеро Каракуль.

Текущий рядом ручей относительно чистый, но пригодный после кипячения.

Итоги 5 дня: Пересекли границу двух государств – Киргизстана и Таджикистана, въехали в ГБДАО. Весь остальной поход будет проходить по Памиру.

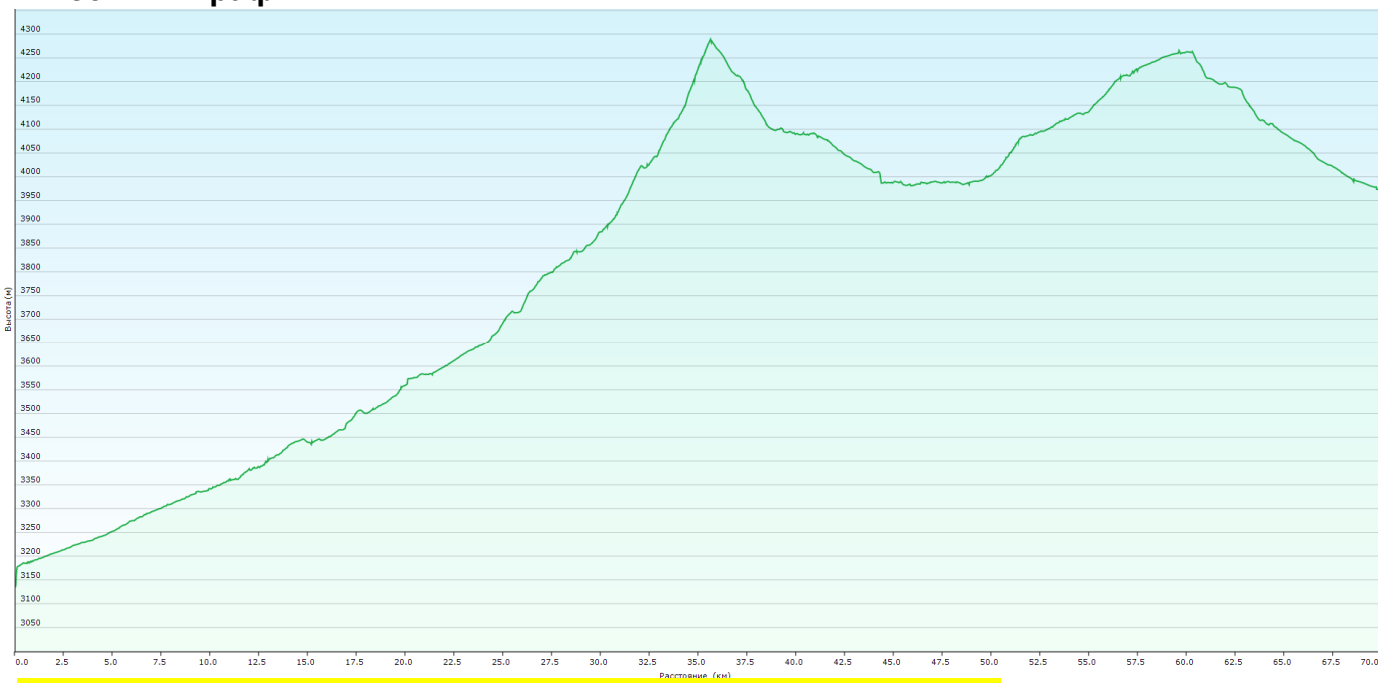
Маршрут дня полностью автономен, населенных пунктов нет на всём протяжении. Источниками питьевой воды являются немногочисленные ручьи, стекающие с гор.

Пройдено – 70 км
Их них:

Покрытие, качество, состояние	***Км***	***Кпк***
Асфальт/бетон, дорога хорошего качества, сухая	9,7	0,8
Асфальт/бетон, дорога разбитая, сухая	34,8	1,2
Мелкий камень, дорога разбитая, сухая	10,3	1,4
Мелкий камень, дорога разбитая, мокрая	10,0	1,6
Грунт, дорога разбитая, сухая	5,2	1,9

Чистое ходовое время: 7 часов 00 минут
Время в пути: 10 часов 20 минут
Набор высоты: + 1550 метров
Сброс высоты: – 717 метров
Максимальная высота: 4290 метров
Минимальная высота: 3170 метров

Высотный график:



День 6. 27.07.2018 (пятница). Озеро Каракуль – река Акбайтал
Подробная нитка: озеро Каракуль – Каракуль – озеро Каракуль – река Акбайтал

0,0 (251,3) км – 06:00 – 08:20 – ***Высота 3970 метров.*** Группа позавтракала и собралась. Группа выехала с места ночевки налево по Памирскому тракту в сторону населенного пункта Каракуль.
Покрытие: асфальт, дорога хорошего качества, сухая.
19,4 (270,7) км – 09:30 – 10:10 – Прокатились по населенному пункту Каракуль в поисках достойного магазинчика. Вменяемого магазина не нашли, лишь небольшую продуктовую лавку, из которой иностранные туристы вынесли всё, кроме двух литров местного «сока» и пары килограмм черствых пряников. Найти данную лавку без точки на треке практически невозможно, местные жители на вопрос о магазине показывают в разные стороны или пожимают плечами. Видимо, это единственное место, где они сами могут чем-либо поживиться, поэтому не хотят пускать туда туристов с голодными глазами. Нам посчастливилось встретить иностранного соло-велотуриста, который сопроводил нас до двора с лавкой – белый домик, глиняный забор, на котором белая стрелка и буква М, железные ворота. В Каракуле не менее двух отличных колонок-водокачек с ледяной чистой водой (фото 100), пополнили ходовой запас. Также имеется пара ночлежек для

желающих восстановить силы в «цивильных» условиях. В ночлежке можно втридорога купить некоторые газированные напитки. Умывшись еще раз в колонке с водой, отправились дальше по маршруту.

32,8 (284,1) км – 10:50 – Проехав по Памирскому тракту (фото 101) чуть дальше реки

Большой Чубек (река чистая, местность пологая и ровная, хорошее место для ночевки) свернули направо на примыкающую песчаную дорогу (фото 102, 103, 104, 105), которая по кругу объезжает урочище Уртабуз и одноименную гору. Данная дорога идет в сторону берега озера Каракуль, пересекая несколько небольших отрогов гор, а затем вдоль береговой линии озера с невероятно красивыми пейзажами (фото 107). Весь участок маршрута до обратного выхода на Памирский тракт в данном году засушливый, обозначенных в отчете Анастасии Шарибжановой ручьев стекающих с гор нет, также как и обозначенных на карте речушек, источников питьевой воды нет.

Покрытие: мелкий камень и песок, дорога разбитая, сухая.

44,8 (296,1) км – 12:20 – 12:40 – Остановились на привал, чтобы полюбоваться видами бирюзовой воды (фото 106). Спасаясь от холодного ветра, легли на прогретую солнцем землю, невероятное удовольствие. Продолжили движение вдоль берега озера, а затем по чукурам, покрытым содой (очень похоже со стороны на соль) обратно в сторону Памирского тракта (фото 108).

Покрытие: грунт, дорога разбитая, сухая и мокрая.

52,1 (303,4) км – 13:30 – ***Высота 3940 метров.*** Два несложных брода реки Музкол (фото 109, 110), преодолевается с индивидуальной страховкой в пешем режиме. Вода очень мутная, дно достаточно вязкое (песок с грунтом без камней), течение средней силы, необходимо предварительно выбрать место перехода и протестировать его. Помимо основного брода река разлилась в несколько небольших рукавов, в связи с этим данный участок маршрута заболочен. Вдалеке катались джип-туристы, видимо, направляясь в сторону долины реки Акджилга, какая-то неуверенная грунтовка туда уходила. Далее продолжили движение вверх по течению реки Музкол (фото 111, 112), держась южного направления. Нас встретил шквальный порывистый ветер, тормозящий велосипеды, заставляющий прикладывать гораздо больше сил.

Покрытие: мелкий камень, встречаются грунтовые участки, дорога разбитая, сухая.

65,6 (316,9) км – 16:00 – 16:40 – Перебродив реку Музкол (фото 113), пообедали на солнечном берегу. Брод средней сложности, преодолевается с индивидуальной страховкой в пешем режиме. Дно песчано-каменистое, глубина по середину голени. Далее продолжили движение в сторону Памирского тракта, при этом встречно-боковой ветер по прежнему дул, что отняло очень много сил и времени у группы (фото 114, 115).
73,7 (325,0) км – 18:00 – Выехали на Памирский тракт и повернули направо. Далее дорога идет качелями с локальными подъемами и спусками.
Покрытие: асфальт/бетон, дорога хорошего качества, сухая.

82,0 (333,3) км – 18:50 – ***Высота 4070 метров.*** Доехали до реки Акбайтал и перед мостом через нее свернули с дороги налево. Отъехав от дороги около 200 метров, встали на ночевку (фото 116). Местность пустынная, растительности нет, а порывистый ветер ходит по ущелью кругами, что не позволяет от него спрятаться. Вода в рукаве реки прозрачная, в самой реке бурная и мутная.

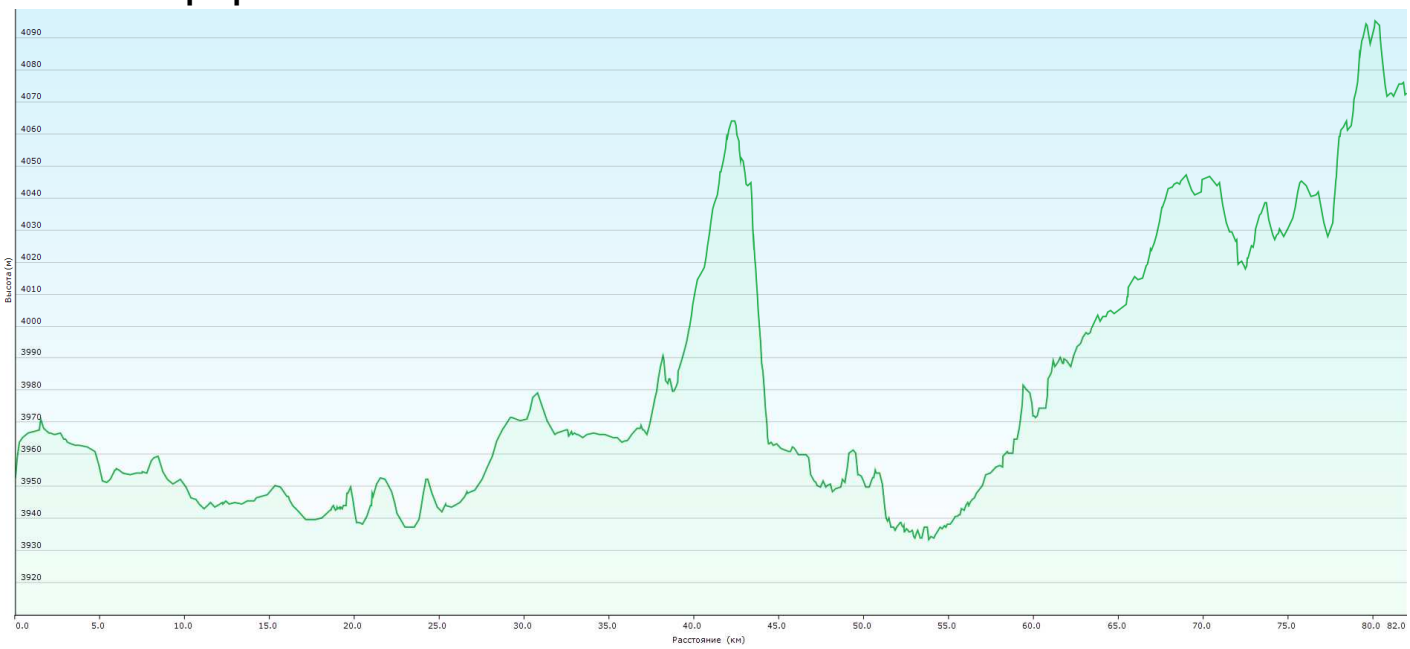
Итоги 6 дня: Сегодня обошлось без перевалов. Весь день напрягал встречный порывистый, местами шквальный ветер, который отнял очень много сил. Но участок вдоль озера Каракуль того стоил. Ветер также сопровождал нас весь вечер, пытаясь сдуть снаряжение и палатку вместе с нами.
Маршрут дня начался с н.п.Каракуль с небольшой продуктовой лавкой, далее автономен. Источниками питьевой воды являются колонки-водокачки в населенке в начале дня, далее все ручьи пересохшие, а реки мутные и непригодные для питья, только после фильтрации и отстаивания. Озеро соленое.

Пройдено – 82,0 км
Их них:

Покрытие, качество, состояние	***Км***	***Кпк***
Асфальт/бетон, дорога хорошего качества, сухая	41,2	0,8
Мелкий камень, дорога разбитая, сухая	10,0	1,4
Песок, дорога разбитая, сухая	18,8	1,9
Грунт, дорога разбитая, сухая	6,0	1,9
Грунт, дорога разбитая, мокрая	3,0	2,4
Песок, дорога рыхлая, сухая	3,0	3,5

Чистое ходовое время: 7 часов 30 минут
Время в пути: 10 часов 30 минут
Набор высоты: + 508 метров
Сброс высоты: – 388 метров
Максимальная высота: 4090 метров
Минимальная высота: 3940 метров

Высотный график:



День 7. 28.07.2018 (суббота). Река Акбайтал – перевал Акбайтал – река Акбайтал
Подробная нитка: река Акбайтал – перевал Акбайтал (4655,1 метров по генштабу) – река Акбайтал

0,0 (333,3) км – 07:00 – 09:50 – ***Высота 4070 метров.*** Группа позавтракала и собралась. Но не тут-то было, у одного из участников рассыпалось крепление багажника, которое было отремонтировано. Непосредственно отсюда начинается основной набор высоты на перевал Акбайтал, который является самым высоким автомобильным перевалом в бывшей СССР (подробнее в разделе Достопримечательности). Группа выехала с места ночевки налево по Памирскому (фото 117).
Покрытие: асфальт, дорога хорошего качества, сухая.
5,8 (339,1) км – 10:20 – Слева от дороги уцелевшие стены разрушенных зданий, которые могли бы послужить хорошей ветрозащитой при постановке лагеря накануне. Сменилось покрытие на каменистое, сопровождаемое жуткой гребенкой (фото 118, 119, 120). Ехать стало значительно сложнее, но интереснее. Долина реки, по которой идет набор высоты, очень красочная из-за разноцветных пород камней и грунта на склонах гор, а также снежников.
Покрытие: мелкий камень, дорога разбитая, сухая.

18,4 (351,7) км – 12:00 – С этого места уклон значительно увеличился, что видно невооруженным взглядом, но путь полностью преодолевается в седле (фото 121, 122, 123). На протяжении практически всего подъема справа от дороги течет сначала река, потом ручьи, есть ровные площадки, где можно удачно обустроить бивак.
Покрытие: мелкий камень, дорога хорошего качества и разбитая, сухая.
26,7 (360,0) км – 14:20 – ***Высота 4667 метров.*** Въехали на перевал Акбайтал *(4655,1 метров по генштабу)* – высшая точка всего нашего маршрута. Сфотографировавшись с разноцветной долиной (фото 124), начали спуск. Спуск невероятно приятный, пологий и ровный на протяжении нескольких десятков километров, но до истока реки Акбайтал воды нет.

37,8 (371,1) км – 15:00 – 15:30 – Остановились на обед справа от дороги в низинке, спрятавшись от ветра. Родник, обозначенный на этом месте в отчете другой группы, в этом году не течет, видимо из-за малого количества снега зимой. Пообедав, продолжили движение по маршруту (фото 125). Через некоторое время слева от дороги появляется исток реки Акбайтал, берега которой ровные а травянистые, есть возможность в любой момент встать устроится на бивак.
Покрытие: асфальт/бетон, дорога хорошего качества, сухая.
73,7 (407,0) км – 17:20 – ***Высота 3830 метров.*** Остановились на ночевку на берегу реки Акбайтал на ровной песчаной полянке, покрытой травой (фото 126). Вода прозрачная.

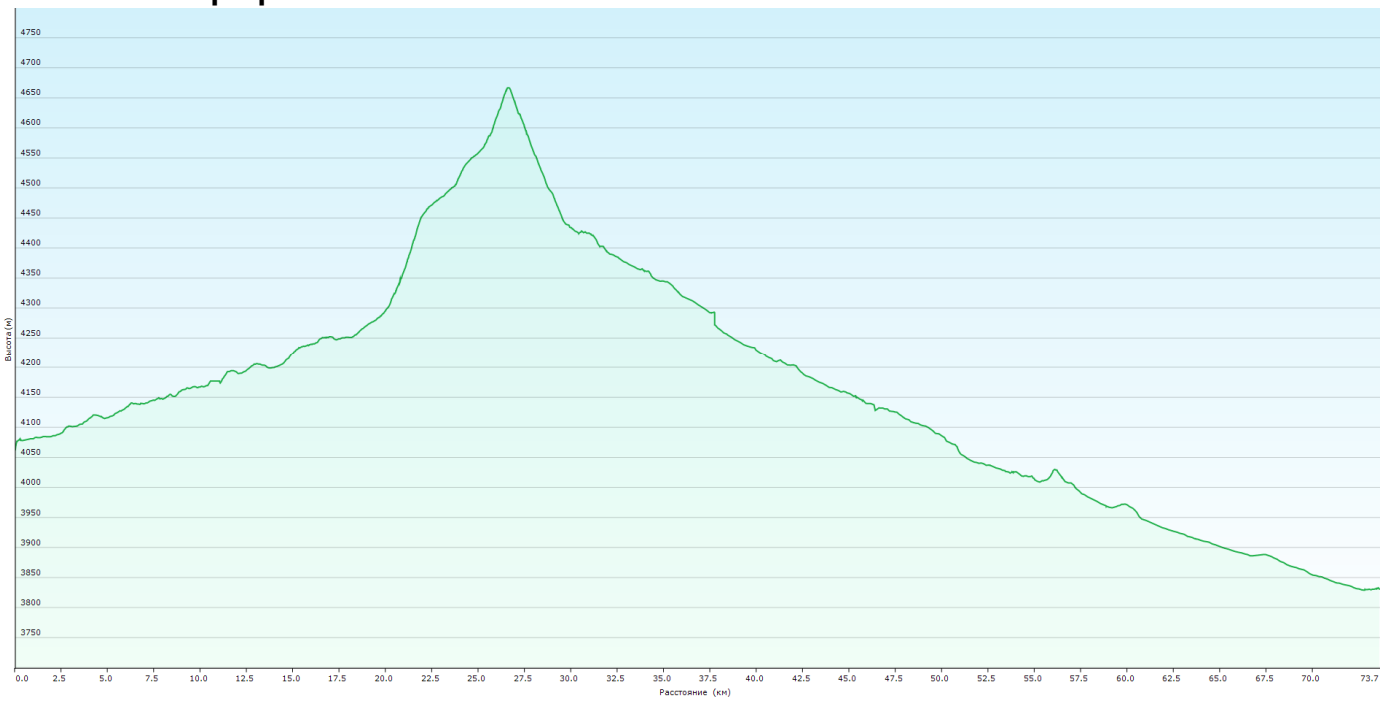
Итоги 7 дня: Преодолели перевал Акбайтал *(4655,1 метров по генштабу),* который является самым высоким автомобильным перевалом в бывшей СССР, а также высшей точкой всего нашего маршрута. Высокогорный кашель не оставляет некоторых участников группы, а может быть он из-за пыли и сухости воздуха. Но в целом группа бодра и весела, не смотря на неделю автонома и ежедневные физические нагрузки.
Маршрут дня полностью автономен, населенных пунктов нет на всём протяжении. Источниками питьевой воды являются немногочисленные ручьи, стекающие вдоль дороги на подъеме, спуск достаточно засушливый, ручьев нет, ближе в окончанию маршрута дня начинается река Акбайтал.

Пройдено – 73,7 км
Их них:

Покрытие, качество, состояние	*Км*	*Кпк*
Асфальт/бетон, дорога хорошего качества, сухая	32,3	0,8
Мелкий камень, дорога хорошего качества, сухая	19,8	1,2
Мелкий камень, дорога разбитая, сухая	16,4	1,4
Грунт, дорога укатанная, сухая	5,2	1,4

Чистое ходовое время: 5 часов 30 минут
Время в пути: 7 часов 30 минут
Набор высоты: + 697 метров
Сброс высоты: – 927 метров
Максимальная высота: 4667 метров
Минимальная высота: 3830 метров

Высотный график:



День 8. 29.07.2018 (воскресенье). Река Акбайтал – под перевал Акджилга
Подробная нитка: река Акбайтал – озеро Рангкуль – Шатпут – озеро под перевал Акджилга

0,0 (407,0) км – 06:00 – 08:40 – ***Высота 3830 метров.*** Группа позавтракала и собралась. Утром перед руководителем стоял выбор – пойти ли по основному варианту, пройдя участок маршрута, являющийся первопрохождением в спортивном велосипедном маршруте, или направится прямиком в Мургаб, единственный более или менее крупный населенный пункт на маршруте. Не смотря на то, что один запасной день нами был уже использован, но погода и наличие сил у группы позволяло пройти намеченный кусок. Выехали налево по Памирскому тракту.
Покрытие: асфальт/бетон, дорога хорошего качества, сухая.
5,3 (412,3) км – 08:50 – ***Высота 3780 метров.*** Свернули налево с Памирского тракта в сторону населенного пункта Рангкуль (фото 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133). Далее дорога слегка пересеченная, идет с постоянным маленьким набором высоты.
Покрытие: покрытие неоднородное, чередуется мелкий и крупный камень, дорога хорошего качества и разбитая, сухая.
41,3 (448,3) км – 12:20 – Доехали до Рангкуль (фото 134), по пути налюбовавшись пейзажами соленых озер Шоркуль и Рангкуль. На протяжении всего пути нет источников питьевой воды, а воздух очень сухой. В одном из крайних домов попросили набрать воды,

местный житель набрал ведро в колодце и разлил воду по нашим бутылкам (фото 135). На вопрос о наличии магазинов мужчины пожали плечами и порекомендовали купить хлеба в соседней избе, что мы и сделали… правда не купили, а получили в подарок от женщины, не говорившей по-русски, и отдали местным детям кулек конфет. Продолжили движение.

41,9 (448,9) км – 12:40 – Выехали обратно на основную дорогу, качество которой еще сильнее испортилось (фото 136, 137, 138), видимо дальше по ней практический никто не ездит, лишь местные животноводы до своих кошей в горах. Дорога в сторону погранперехода в Китай уходит налево в самом поселке, а эта дорога ведет на два перевала – Акджилга и Дастар, делая петлю вдоль границы и возвращаясь обратно вглубь страны. Перевал Акджилга предстояло нам пройти, данное прохождение является первопрохождением перевала в спортивном велосипедном маршруте. Перевал Дастар был единожды пройден в велосипедном походе группой Алексей Дещеревского в 2012 году.

<u>Покрытие:</u> покрытие неоднородное, чередуется мелкий и крупный камень, встречаются грунтовые и песчаные участки, дорога хорошего качества и разбитая, сухая.

59,5 (466,5) км – 14:20 – 15:20 – Устроились на обед возле большого теплого камня (фото 139), спрятавшись от холодного ветра. После отдыха на теплом солнце, продолжили движение по маршруту.
71,2 (478,2) км – 16:50 – Дороги расходятся, наша уходит направо, не доезжая Шатпут, основная идет дальше напрямую через Шатпут на перевал Дастар. Повернули направо и продолжили движение. Характер покрытия не изменился (фото 140, 141, 142, 143).

75,4 (482,4) км – 17:20 – Остановились возле чистой реки, чтобы набрать ходовой воды и воды для приготовления пищи, так как у нас не было уверенности, что обозначенная на карте река течет, а не пересохла, как многие другие в этот малоснежный год. Далее дорога увеличивает уклон, продолжая набирать высоту.
82,3 (489,3) км – 18:30 – ***Высота 4190 метров.*** Подъехав под перевал, остановились на бивак на берегу пересохшей реки (фото 144), не доезжая до большого летнего юрточного коша около полукилометра.

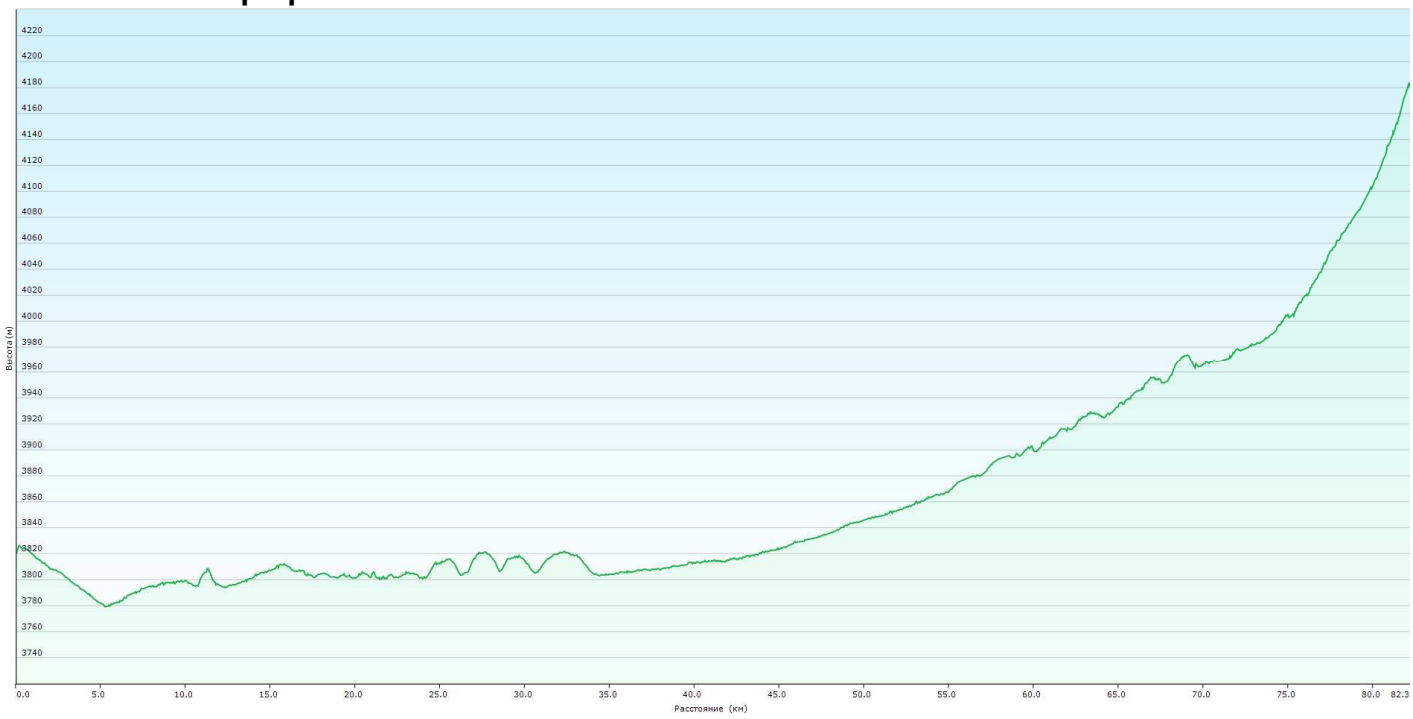
Итоги 8 дня: Начали прохождение перевала Акджилга (4449,2 метров по генштабу), который является первопрохождением в спортивном велосипедном маршруте.
Маршрут дня полностью автономен, в н.п. Рангкуль магазинов не обнаружено. Источников питьевой воды практически нет, лишь колодцы местных жителей в н.а. Рангкуль и река урочище Шатпут, остальные источники пересохли. Озера соленые.

Пройдено – 82,3 км
Их них:

Покрытие, качество, состояние	***Км***	***Кпк***
Асфальт/бетон, дорога хорошего качества, сухая	5,2	0,8
Крупный камень, дорога хорошего качества, сухая	16,0	1,3
Мелкий камень, дорога разбитая, сухая	25,0	1,4
Крупный камень, дорога разбитая, сухая	22,1	1,9
Грунт, дорога разбитая, сухая	9,0	1,9
Песок, дорога рыхлая, сухая	5,0	3,5

Чистое ходовое время: 7 часов 30 минут
Время в пути: 9 часов 50 минут
Набор высоты: + 600 метров
Сброс высоты: – 235 метров
Максимальная высота: 4190 метров
Минимальная высота: 3780 метров

Высотный график:



День 9. 30.07.2018 (понедельник). Под перевал Акджилга – Мургаб

Подробная нитка: под перевал Акджилга – перевал Акджилга (4449,2 метров по генштабу) – река Аксу – Конакурган – Мургаб

0,0 (489,3) км – 06:00 – 07:40 – ***Высота 4190 метров.*** Группа позавтракала и собралась. Продолжили набирать высоту на перевал (фото 144).
Покрытие: крупный камень, дорога разбитая и дорога/тропа со множеством ТП, сухая.

1,3 (490,6) км – 08:10 – Подъехали к юрточному кошу (фото 145), немного поговорив с местными жителями, продолжили набирать высоту. Из разговора узнали, что всё население зажиточного животноводческого коша составляет одиннадцать киргизских семей, в каждой из которых есть дети. Живут наверху летний сезон, а в Шатпут зимнее время. В этом году достаточно тяжело, так как река пересохла и воду приходится возить снизу. Большие же стада животных находят воду самостоятельно в горах. После коша

дорога окончательно испортилась, даже подготовленный джип прошел бы не везде (фото 146, 147, 148 ,149 ,150).

4,0 (493,3) км – 09:10 – ***Высота 4467 метров.*** Достигли высшей точки перевала Акджилга *(4449,2 метров по генштабу)*. Сфотографировавшись (фото 151), начали спуск, вначале очень крутой (фото 152, 153), затем всё более и более пологий (фото 154, 155, 156). Покрытие и качество дороги при этом не поменялось.
10,8 (500,1) км – 10:00 – Спустились до места (фото 157), где наша дорога пересекается в дорогой идущей с перевала Дастар в долину Пангазджилга, но не нашли ни одного стекающего с гор ручья, обозначенного в отчете Алексей Дешеревского 2012 года.

31,0 (520,3) км – 10:40 – ***Высота 3750 метров.*** Сбросили основную высоту. Выехали на дорогу АН66-Е008 в сторону районного центра Мургаб (фото 158, 159), по которой машины ездят в Китай и обратно. Первое время слева от дороги тянется забор с колючей проволокой, но мы так и не поняли, что и от чего он отделает. Слева от дороги то ближе, то дальше течет река Аксу. Сама дорога из-за тяжелых фур невероятно разбитая, назвать ее асфальтом не поднимается рука. Параллельно основной дороге часто тянутся дублирующие грунтовые накатанные дороги, качество которых значительно выигрывает, поэтому мы использовали их (фото 160, 161, 162).
<u>Покрытие:</u> покрытие неоднородное, чередуется мелкий и грунтовые участки, дорога разбитая, сухая.

51,7 (541,0) км – 13:30 – 14:20 – Остановились на обед на реке Аксу (фото 163). На протяжении всего сегодняшнего пути нет источников чистой питьевой воды и населенных пунктов. Изредка проезжающие мимо джипы советовали набирать и пить воду прямо из реки, но мы не решились. Хорошенько отдохнув, отправились дальше. Через некоторое время начался асфальт, то дорога сильно забитая (фото 164, 165).
Покрытие: асфальт/бетон, дорога разбитая, сухая.

77,0 (566,3) км – 16:30 – 17:10 – Остановились в центре Конакурган. От постоянного сильного встречного ветра, экономного режима использования питьевой воды, а также девятидневного автонома группа была уставшей, поэтому привалы устраивали длительные, набирались сил для следующего рывка. Тем более это был первый населенный пункт на сегодняшнем маршруте, а также первое место, где мы смогли пополнить запас ходовой воды их колонки-водокачки, расположенной в центре селения. После отдыха продолжили движение по маршруту.
82,9 (572,2) км – 17:40 – Въехали в Мургаб.
85,4 (574,7) км – 17:40 – ***Высота 3620 метров.*** Немного поплутав по дворика и выбрались на «верхнюю» дорогу, так называют ее местные жители, эта дорога является часть Памирского тракта. Остановились на ночевку в единственном отеле районного центра Мургаб под названием «Памир» (фото 166). Остальные ночлежки являются гестхаусами.
О Мургабе стоит рассказать детально:
Мургаб является районным центром.
Здесь уже более двух лет нет электричества в принципе, только в самых зажиточных домах и только в нашем отеле есть дизельные генераторы, поэтому электричество дают по часам. Все дома зимой топятся печками и древесным углем, привезенным из Киргизии.
В связи с отсутствием электричества приобрести в магазинах скоропортящиеся продукты невозможно, не продают сыр, молоко, мороженное, колбасы и т.п. Купить мясо можно ежедневно на рынке, также некоторые молочные продукты. Кстати, подключить электричество жителям обещают уже через месяц, но на сколько это затянется – неизвестно.
В маленьких продуктовых лавах, расположенных в городе, можно купить некоторый набор круп, огромное разнообразие шоколадных и прочих конфет, печений и т.п., несколько видов овощей и бананы (так как овощеводство в этом суровом крае нет, то стоимость соответствующая), еще можно купить «натуральные» соки, сладкие газировки. Покупать воду смысла нет, так как в городе есть отличные колонки-водокачки с ледяной водой подземелья.
В нашем единственном отеле имеются номера с двухуровневыми кроватями, пошарпанными полами и окнами. В 19:00 заводят дизельный генератор, и какое-то время есть теплый душ на этаже, также есть возможность подзарядить технику до 23:00 (потом отключают электричество).
Также в нашем отеле имелось кафе, наверное, единственное на весь Мургаб, с вполне вменяемой горячей едой, что нас очень порадовало.

Нашей задачей на вечер было помыться, постираться по возможности, вкусно покушать и хорошенько отдохнуть почти в цивильных условиях.

Итоги 9 дня: Закончили прохождение перевала Акджилга (4449,2 метров по генштабу), который является первопрохождением в спортивном велосипедном маршруте. Закончили первый автономный участок маршрута, достигнув районного центра Мургаб. Отмылись, отъелись и почти выспались.
Маршрут дня полностью автономен, населенных пунктов нет на всём протяжении. Финиш в районном центре Мургаб. Источников питьевой воды тоже нет, но по информации из источников в снежный год с гор стекает много воды, в наш же засушливый течет лишь полноводная река Аксу.

Пройдено – 85,4 км
Их них:

Покрытие, качество, состояние	***Км***	***Кпк***
Асфальт/бетон, дорога разбитая, сухая	20,2	1,2
Мелкий камень, дорога разбитая, сухая	23,5	1,4
Грунт, дорога разбитая, сухая	10,5	1,9
Крупный камень, дорога разбитая, сухая	22,2	1,9
Крупный камень, дорога/тропа со множеством ТП, сухая	9,0	2,5

Чистое ходовое время: 6 часов 50 минут
Время в пути: 10 часов 10 минут
Набор высоты: + 510 метров
Сброс высоты: – 1070 метров
Максимальная высота: 4467 метров
Минимальная высота: 3600 метров

Высотный график:

День 10. 31.07.2018 (вторник). Мургаб – под перевал Сары-Таш
Подробная нитка: Мургаб – перевал Джамантал – под перевал Сары-Таш

0,0 (574,7) км – 07:00 – 09:00 – ***Высота 3620 метров.*** Группа позавтракала и собралась. Расплатившись за номер и забрав велосипеды, отправились на другую сторону дороги на АЗС за бензином (фото 167).
Покрытие: асфальт, дорога хорошего качества, сухая.

1,0 (575,7) км – 09:10 – 10:10 – Приехали в милицию для регистрации своего нахождения не территории Таджикистана. Вход в отделение милиции для регистрации с правого торца (от памятника В.И. Ленина), а в здании напротив есть ксерокопия. Процедура заняла достаточно длительное время. Требуется копия загранпаспорта, копия штампика о пересечении границы, копия разрешения на въезд в ГБДАО, а так же фотография 3х4. Сотрудник оформляет всё вручную, электричества и тем более компьютеров в Мургабе нет – три раза переписывает данные в разные журналы, выписывает квитанции, которые немедленно надо съездить и оплатить в банке, после чего выдаёт бумажки-регистрации. После регистрации поехали пополнять продуктовые запасы на местный рынок.
1,2 (575,9) км – 10:20 – По пути на рынок заехали на почтовое отделение, чтобы отправить открытки на память турклубу. «Заведение» стоит того, чтобы его посетить. Также всё вручную, марки вообще клеили самостоятельно (правда лизать их не пришлось, выдали клей-карандаш).
1,7 (576,4) км – 10:30 – 11:30 – Закупили раскладку на следующий участок маршрута на рынке (фото 168, 169). Рынок находится на нижней дороге недалеко от въезда в город. Выглядит как нагромождение бытовок-ларьков, открытых с торца и составленных в ряды. Выбор продуктов очень скудный. Заехав на колонку-водокачку за водой, выезжаем обратно на Памирский тракт.
7,5 (582,2) км – 11:50 – Остановились на пропускном пункте. Мужчины в форме попросили наши пропуска и паспорта, чтобы переписать в очередной учетный журнал, мы же отдали копию Письма в органы власти (см.раздел документы), в котором перечислены все наши паспортные данные, и отправились дальше по маршруту, значительно сэкономив время.
12,0 (586,7) км – 12:10 – ***Высота 3600 метров.*** Равнинный участок закончился, дорога резко начала набирать высоту на микро перевал Джамантал (всего 100 метров высоты) (фото 170, 171).
16,9 (591,6) км – 12:50 – ***Высота 3650 метров.*** Не заметив, как пролетел перевал, спустились с него. Снизу течет река Карасу, в которую впадают ручьи с чистой водой, но наши бутылки были полны. Начали набирать высоту на следующий перевал.

32,5 (607,2) км – 15:00 – Свернули с Памирского тракта налево (фото 172, 173). Вернемся мы теперь на эту великую дорогу, построенную в советское время, не скоро. Дорога постоянно плавно набирает высоту, встречный ветер, ехать комфортно.
Покрытие: покрытие неоднородное, чередуется мелкий и грунтовые участки, дорога разбитая, сухая.
37,8 (612,5) км – 15:30 – 16:20 – Остановились на обед. Поболтали с иностранными туристами, вышедшими из проезжающего мимо джипа. После отдыха продолжили набирать высоту (фото 174, 175, 176, 177, 178).

54,7 (629,4) км – 18:40 – ***Высота 4140 метров.*** Встали на ночевку под перевалом Сары-Таш, немного раньше запланированного места (по плану мы должны были перевалить хребтик и встать на роднике за ним, тогда мы еще не знали, что воды там нет). Долина очень сухая, ручьев нет. Воды на ужин попросили у джиперов, которые расположились на бивак неподалеку. Остановились раньше намеченного, так как у одного из участников разыгралась мигрень. Дальше был достаточно тяжелый морально вечер, так как один из участников (Александр Вастаев), решил сходить с маршрута. Мы понимали, что физически маршрут Саша не тянет, то ли из-за постоянной высоты, то ли из-за сложной акклиматизации в непривычных условиях, то ли из-за вегетарианства, но страдал он сильнее всех. Сначала Сашу мучила адовая жара, затем сломанный багажник, потом стертая напрочь попа. Его решение было принято руководителем, так как это было крайнее место, где можно было без проблем вернуться на Памирский тракт и благополучно выброситься до финиша. Договорились разойтись утром и держать связь по средствам телефона. Дальше группа благополучно легла спать.

Итоги 10 дня: Достаточно легкий ходовой день, особенно после отдыха в населенке. Но грустный вечер, так как один из участников здесь решил проститься с нами и сойти с маршрута.
Маршрут дня начинается в р.ц. Мургаб, после чего автономен, населенных пунктов дальше нет. Источником питьевой воды является река Карасу и втекающие в нее ручьи в низине. После поворота с Памирского тракта источников воды нет.

Пройдено – 54,7 км
Их них:

Покрытие, качество, состояние	***Км***	***Кпк***
Асфальт/бетон, дорога хорошего качества, сухая	32,7	0,8
Мелкий камень, дорога разбитая, сухая	11,0	1,4
Глина/чернозём, дорога укатанная, сухая	11,0	1,4

Чистое ходовое время: 4 часов 50 минут
Время в пути: 9 часов 40 минут
Набор высоты: + 708 метров
Сброс высоты: – 200 метров
Максимальная высота: 4140 метров
Минимальная высота: 3600 метров

Высотный график:

День 11. 01.08.2018 (среда). Под перевал Сары-Таш – горячие источники Джарты-Гумбез

Подробная нитка: под перевал Сары-Таш – перевал Сары-Таш *(4304,8 метров по генштабу)* – перевал 4280 *(4280,3 метров по генштабу)* – перевал Уртабуз *(4235,0 метров по генштабу)* – перевал Машале *(4269 метров по генштабу)* – горячие источники Джарты-Гумбез

0,0 (629,4) км – 06:00 – 08:20 – ***Высота 4140 метров.*** Группа позавтракала и собралась. Отправились штурмовать перевальный взлет, уклон у которого значительный.
Покрытие: покрытие неоднородное, чередуется мелкий и крупный камень, встречаются грунтовые участки, дорога хорошего качества и разбитая, сухая.
2,2 (631,6) км – 09:00 – ***Высота 4320 метров.*** Достигли высшей точки перевала Сары-Таш *(4304,8 метров по генштабу)*.
5,0 (634,4) км – 08:20 – ***Высота 4250 метров.*** Немного спустились с перевала и продолжили траверс (фото 179, 180). Обозначенного в отчете Дмитрия Романова родника за перевалом нет, нет на него даже намека, всё сухо.
16,1 (645,5) км – 10:20 – ***Высота 4290 метров.*** Достигли высшей точки перевала 4280 *(4280,3 метров по генштабу)*. Обозначенного в том же отчете Дмитрия Романова озера на перевале нет, всё сухо. Продолжили траверс (фото 181). Никакой воды нет, все ручьи пересохшие.

20,8 (650,2) км – 10:40 – На развилке повернули налево. Здесь начался небольшой участок первопрохождения в спортивном велосипедном маршруте. Покрытие дороги практически не поменялось (фото 182, 183).
25,0 (654,4) км – 11:00 – ***Высота 4130 метров.*** Достигли нижней точки, после чего опять начали набирать метр за метром.
29,0 (658,4) км – 12:00 – ***Высота 4150 метров.*** С левой стороны появилась река, наполненная водой. До этого момента все пересекаемые русла и отмеченные на карте ручьи были пересохшими. Так как выше по течению виднелся крупный кош, набирать ходовую воду не стали, решили подняться выше.
35,1 (664,5) км – 12:30 – Доехали до сближения дороги с рекой немного выше коша, пополнили ходовой запас воды. Вода в небольшой реке выглядит чистой, однако небольшие стада скота здесь, вероятно, пасут.
37,3 (666,) км – 13:10 – ***Высота 4235 метров.*** Достигли перевала Уртабуз *(4235,0 метров по генштабу)*, перед которым перебродили реку по простому броду (фото 184). На самом перевале находится действующий кош, в котором были дети и собаки. На развилке дорог повернули налево на следующий перевал, не сбрасывая высоты. Если же повернуть направо, то начнется спуск с перевала в долину Гурумды Туда же уходит река, дальше воды нет.

40,5 (669,9) км – 13:30 – 14:10 – Немного не доезжай следующего перевала остановились на обед. На перевале виднеется крупный кош со стадами животных, несколько юрт и большое количество людей (фото 185). После обеда продолжили движения по маршруту (фото 186).
43,6 (673,0) км – 14:30 – ***Высота 4326 метров.*** Достигли высшей точки перевала Машале *(4269 метров по генштабу)*. Далее нам предстоял спуск в долину реки Ыстык (фото 187).
53,1 (682,5) км – 15:10 – ***Высота 4170 метров.*** Спустились в долину реки Ыстык, вышли на основной маршрут и повернули направо (фото 188). Здесь закончился участок первопрохождения.

54,4 (683,8) км – 15:20 – Доехали до горячих источников Джарты-Гумбез (фото 189). Группа хорошо потрудилась, поэтому решили остановится на ночевку здесь, заодно

принять горячие целебные ванны. Источники постепенно оборудуют небольшими гостиницами с ваннами, но мы решили встать в палатках, так как раскладка закуплена. Магазина здесь нет.

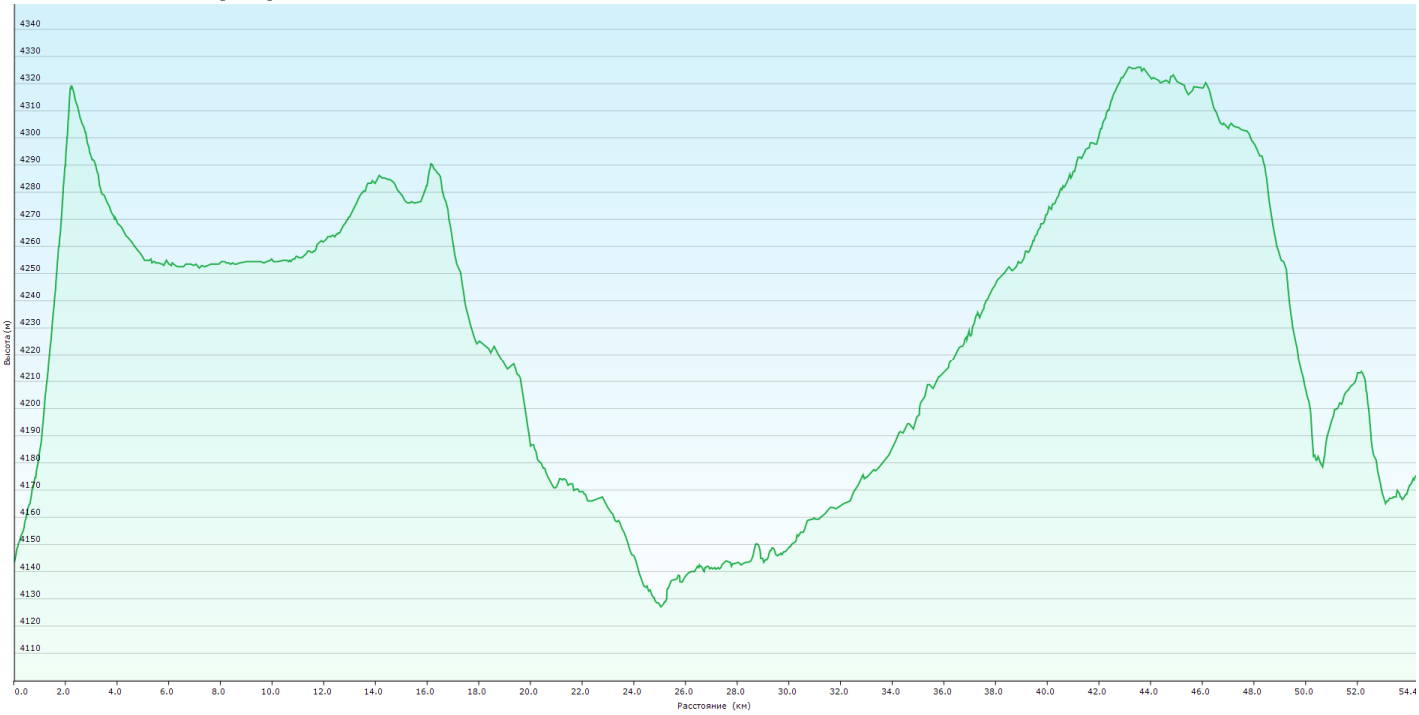
Итоги 11 дня: Прошли очередной участок первопрохождения в спортивном велосипедном походе, финишировав около горячих источников Джартыгумбез, которыми решили воспользоваться.
Маршрут дня полностью автономен, населенных пунктов нет на всём протяжении. Источниками питьевой воды является небольшая речка в первой половине дня (с 29 по 37 км), дальше источников воды нет до реки Ыстык.

Пройдено – 54,4 км
Их них:

Покрытие, качество, состояние	***Км***	***Кпк***
Крупный камень, дорога хорошего качества, сухая	6,5	1,3
Мелкий камень, дорога разбитая, сухая	14,4	1,4
Глина/чернозём, дорога укатанная, сухая	5,2	1,4
Глина/чернозём, дорога разбитая, сухая	11,4	1,9
Крупный камень, дорога разбитая, сухая	16,9	1,9

Чистое ходовое время: 5 часов 10 минут
Время в пути: 7 часов 00 минут
Набор высоты: + 525 метров
Сброс высоты: – 492 метров
Максимальная высота: 4326 метров
Минимальная высота: 4127 метров

Высотный график:



День 12. 02.08.2018 (четверг). Горячие источники Джарты-Гумбез – река Памир
Подробная нитка: горячие источники Джарты-Гумбез – перевал Янгидаван (4427,8 метров по генштабу) – озера Кокджигит – озеро Зоркуль – река Памир

0,0 (683,8) км – 05:00 – 06:40 – ***Высота 4170 метров.*** Группа позавтракала и быстро собралась, так как накануне удалось хорошенько отдохнуть. Утро выдалось люто холодным, дул встречный ледяной ветер, пришлось откопать в рюкзаках перчатки с

длинными пальцами. Начали набирать высоту на перевал Янгидаван (фото 190, 191, 192, 193, 194, 195).

<u>Покрытие:</u> покрытие неоднородное, чередуется мелкий и крупный камень, встречаются грунтовые участки, дорога разбитая, сухая.

12,0 (695,8) км – 08:40 – ***Высота 4446 метров.*** Достигли высшей точки перевала Янгидаван *(4427,8 метров по генштабу)*. Не смотря на плохо покрытие, перевал Янгидаван полностью берется в седле, уклон достаточно плавный и комфортный. На протяжении подъема встретили несколько стекающих ручьев (но по отчетам предыдущих групп их должно было быть больше), так же встречались небольшие ровные полочки под палатки. Некоторые ручьи были покрыты ледяной коркой, в доказательство лютого утреннего холода. На верхушке перевала перед нами остановился джип, из которого выскочил местный таджик и попросил предъявить пропуска в национальный парк «Зоркуль», которые у нас имелись, видимо тот самый егерь, который должен был выскочить из юрты чуть дальше по маршруту. Проверив быстро наши пропуска, уехал по своим делам, а мы, сфотографировавшись (фото 196), начали спуск (фото 197,198).

14,7 (710,5) км – 09:00 – ***Высота 4320 метров.*** Преодолели резкий спуск «перевального взлета» и продолжили движение (фото 199 – 214), периодически пересекая небольшие ручьи, впадающие в озера. Дорога траверсировала берега озер Кокджигит и Зоркуль, а

затем спускалась на берег реки Памир. Периодически встречались небольшие животноводческие коши, в которых гостеприимные жители приглашали на чаепитие, но график есть график.

<u>Покрытие:</u> покрытие очень неоднородное, чередуется крупный камень, песок, встречаются грунтовые участки, дорога разбитая, сухая.

50,8 (734,6) км – 13:30 – 14:10 – Остановились на обед с видом на озеро Зоркуль (фото 215). Затем продолжили траверс. Дорога с очень сложным и разбитым покрытием, постоянно сотрясает велосипед либо гребенка, либо неровно лежащие камни (фото 216, 217, 218, 219). Добавляет удовольствие сильные встречный ветер, поднимающий пыль и песок. Стекающих ручьев, обозначенных в отчетах других групп, в этом году нет, всё сухое.

64,1 (747,9) км – 16:40 – ***Высота 4110 метров.*** Доехали до достаточного крупного коша с людьми и животными, который стоит на берегу реки Памир (фото 220, 221, 222). Сразу после него когда-то был мост через реку, но он давно разрушен. Преодолели несложный брод, за ним немного улучшается качество покрытия дороги. Теперь дорога максимально сблизилась с рекой Памир, а значит и с афганской границей, и дальше идёт по ее берегу. На протяжении дальнейшего пути периодически встречаются речки и ручьи, но большинство из них пересохшие. Те, которые текут, можно условно назвать питьевыми, так как здесь же находятся животноводческие коши. Набирать воду желательно повыше в камнях.

82,0 (765,8) км – 19:10 – ***Высота 4000 метров.*** Встали на ночевку чуть выше дороги и берега реки Памир на одном из пересохших ручьев (фото 223). Пытались спрятаться от ветра в неровностях рельефа за каменной стенкой, но сильный порывистый ветер ходил кругами, поднимая невероятные клубы дума, дышать в этот вечер было тяжело даже в палатке. Ночью ветер стих, было достаточно тепло.

Итоги 12 дня: Мы догнали график, если не считать использованный ранее нами запасной день. Преодолели очередное определяющее препятствие 4 КТ – перевал Янгидаван.

Маршрут дня полностью автономен, населенных пунктов нет на всём протяжении. Источниками питьевой воды являются немногочисленные ручьи, стекающие с гор.

Пройдено – 82 км
Их них:

Покрытие, качество, состояние	***Км***	***Кпк***
Мелкий камень, дорога разбитая, сухая	8,2	1,4
Песок, дорога уплотнённая, сухая	9,2	1,5
Крупный камень, дорога разбитая, сухая	24,8	1,9
Глина/чернозём, дорога разбитая, сухая	6,5	1,9
Песок, дорога разбитая, сухая	9,5	1,9
Крупный камень, дорога разбитая, сухая	4,3	1,9
Грунт, дорога разбитая, сухая	5,5	1,9
Грунт, дорога/тропа со множеством ТП, сухая	14,0	2,5

Чистое ходовое время: 9 часов 40 минут
Время в пути: 12 часов 20 минут
Набор высоты: + 720 метров
Сброс высоты: – 883 метров
Максимальная высота: 4446 метров
Минимальная высота: 4000 метров

Высотный график:

День 13. 03.08.2018 (пятница). Река Памир – река Суу-Тагаркаки

Подробная нитка: река Памир – перевал Харгуш (4344 метров по генштабу) – перевал Харгуш (4091 метров по генштабу) – перевал Такаркаты (4168,4 метров по генштабу) – река Суу-Тагаркаки

0,0 (765,8) км – 06:30 – 08:30 – ***Высота 4000 метров.*** Группа позавтракала и собралась. В отличие от дня накануне погода выдалась шикарная – светило солнце, дул ели заметный ветерок, тепло. Продолжили движение по маршруту вдоль реки Памир. Дорога это очень красивая – долина реки с водами ярких цветов, меняющихся от освещения, бурными перекатами с покойными плёсами, ярко-зеленые кусты по берегам, на противоположном берегу уже Афганистан, где нам встретилось небольшое стадо пасущихся верблюдов. Дорога по-прежнему идет с постоянным плавным сбросом высоты (фото 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231).

24,1 (789,9) км – 11:00 – ***Высота 3870 метров.*** Дорога повернула направо, здесь мы покинули долину реки Памир и начали достаточно резко набирать высоту на перевал (фото 232).

25,0 (790,8) км – 11:10 – 11:20 – Поднялись до погранзаставы. Нас встретили закрытый шлагбаум, окруженный колючей проволкой, на другой стороне которого пару таджиков, ожидающих разрешения пройти через шлагбаум. Через несколько минут появился человек в форме, который попросил предоставить паспорта. Вместо этого руководитель группы предоставил Письмо в органы власти со всеми паспортными данными группы (см.раздел Документы), данный документ устроил пограничника, и нас пропустили без проволочек. Данное письмо впоследствии еще несколько раз значительно экономило нам ходовое время. Продолжили подниматься на перевал (фото 233, 234, 235, 236).

Покрытие: покрытие неоднородное, чередуется мелкий и крупный камень, дорога хорошего качества и разбитая, сухая.

36,8 (802,6) км – 13:30 – ***Высота 4332 метра.*** Достигли высшей точки перевала Харгуш *(4344 метров по генштабу)* (фото 237). Перевал является автомобильным, поэтому время от времени проезжают джип-туристы в одну или другую сторону. Перевал

полностью въезжается в седле. Уклон некоторых участков достаточно крут, но группа уже хорошенько раскаталась и адаптировалась, поэтому сложностей не возникло. Слева от дороги в низине течет небольшая речка, там же пасутся животные. При необходимости можно найти местечко для пополнения ходовой воды, а также места для бивака. Начали спуск, при этом *покрытие значительно ухудшилось, преобладает разбитая дорога, крупный камень* (фото 238, 239).

47,5 (813,3) км – 14:30 – 15:00 – Остановились на обед возле горько-соленого озера. Спуск с перевала засушливый, нами не был встречен ни один источник какой-либо воды кроме этого жутко соленого озера. К томе же на солнышке температура воздуха очень прогрелась. Пообедав продолжил движение. Оставшийся участок спуска до Памирского тракта дался нелегко. Во-первых, ходовая вода у группы была на исходе и пришлось экономить. Во-вторых, ужасно разбитое покрытие дороги и гребенка не давали разогнаться (фото 240, 241). В-третьих, задул сильный встречный ветер, поэтому плавный спуск ощущался скорее как набор высоты.

56,8 (822,6) км – 16:00 – ***Высота 3880 метров.*** Выехали на Памирский тракт и повернули налево (фото 242).

Покрытие: *асфальт, дорога хорошего качества, сухая.*

62,4 (828,2) км – 17:10 – ***Высота 4060 метров.*** Достигли высшей точки еще одного перевала Харгуш *(4091 метров по генштабу)*, начали спуск.

63,2 (829,0) км – 17:20 – ***Высота 4030 метров.*** Скинув несколько десятков метров, начали вновь набирать высоту на следующий перевал.

Покрытие: *покрытие мелкий и крупный камень, дорога хорошего качества, сухая.*

69,4 () км – 18:10 – ***Высота 4170 метров.*** Достигли высшей точки перевала Тагаркаты *(4168,4 метров по генштабу)*. Начали спуск.

75,4 (841,2) км – 19:00 - ***Высота 4020 метров.*** Спустились с перевала. Встали на ночевку на плановом месте на реке Суу-Тагаркаки за неким бункером для рубероида (видимо для строительства дороги). Поднявшись выше по течению реки, нашли более-менее чистый приток без коровьих лепешек, где набрали питьевой воды на следующий день. Это первая вода, которая встретилась нам больше чем за пол дня. Последний источник воды встречался нам перед перевалом Харгуш (фото 243).

Также один из участников был направлен в кош на другой стороне дороги на охоту за айраном и хлебными лепешками, которые благополучно достал у гостеприимных таджиков. Хозяин дома при этом звал на ужин всю команду, но мы отказалась, рассказал о своей жизни. Живёт семья бедно, сын строит дороги (собственно, Памирский тракт, других здесь нет), муж с женой ведут небольшой животноводческое хозяйство.
Покрытие: асфальт/бетон, дорога хорошего качества, сухая.

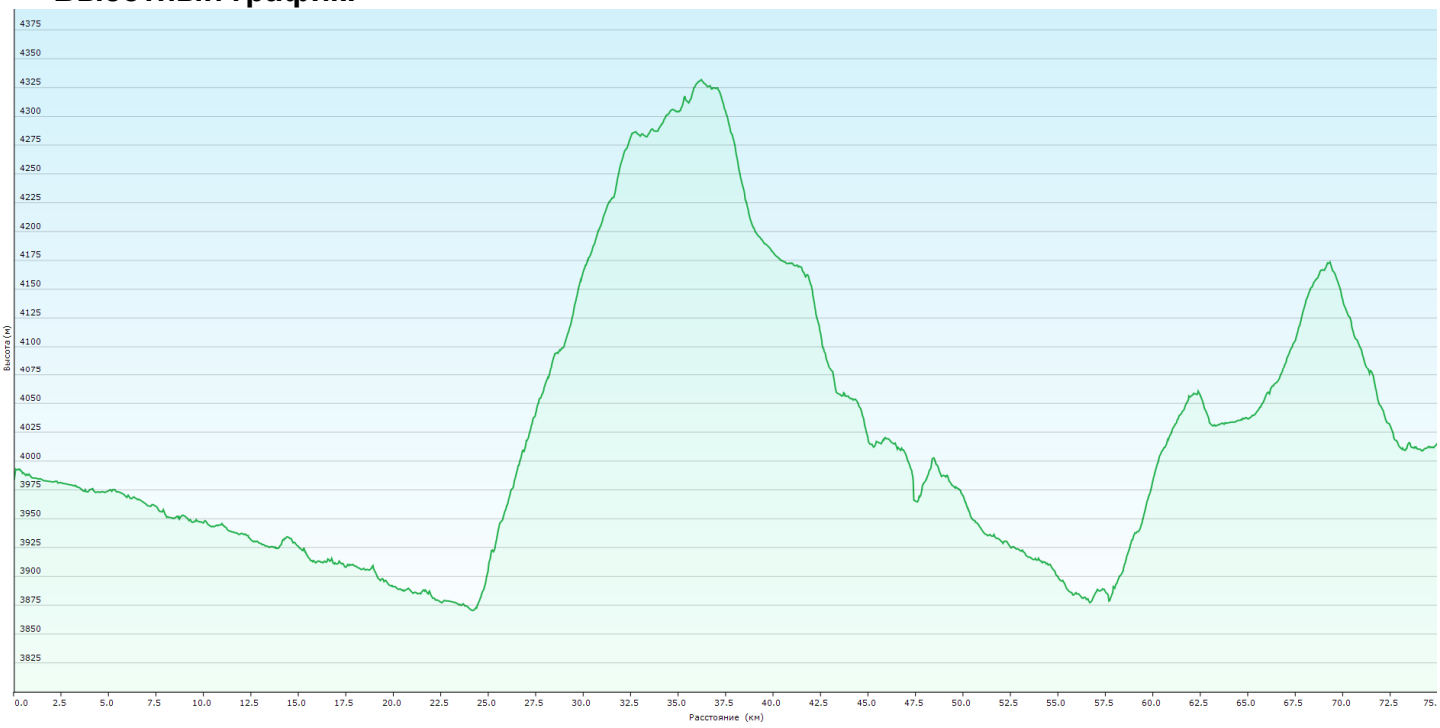
Итоги 13 дня: Плановый ходовой день преодолели полностью, встали на запланированном месте. Из неожиданностей стало полное отсутствие источников воды после первого перевала Харгуш, все ручьи и реки пересохшие.
Маршрут дня полностью автономен, населенных пунктов нет на всём протяжении.

Пройдено – 75,4 км
Их них:

Покрытие, качество, состояние	***Км***	***Кпк***
Асфальт/бетон, дорога хорошего качества, сухая	6,4	0,8
Мелкий камень, дорога хорошего качества, сухая	6,2	1,2
Крупный камень, дорога хорошего качества, сухая	13,8	1,3
Мелкий камень, дорога разбитая, сухая	16,4	1,4
Песок, дорога уплотнённая, сухая	4,8	1,5
Крупный камень, дорога разбитая, сухая	27,8	1,9

Чистое ходовое время: 8 часов 00 минут
Время в пути: 10 часов 30 минут
Набор высоты: + 993 метра
Сброс высоты: – 949 метров
Максимальная высота: 4332 метров
Минимальная высота: 3870 метров

Высотный график:



День 14. 04.08.2018 (суббота). Река Суу-Тагаркаки – река Джавашингоз
Подробная нитка: река Суу-Тагаркаки – перевал Кой-Тезек (4271,8 метров по генштабу) – озеро Кокбай – река Джавашингоз

0,0 (841,2) км – 06:00 – 08:10 – ***Высота 4010 метров.*** Группа позавтракала и собралась. Продолжили движение по Памирскому тракту, при этом снова набираем высоту на перевал (фото 244).
Покрытие: асфальт/бетон, дорога хорошего качества, сухая.
9,4 (850,6) км – 9:30 – Проехали стелу окончания Мургабского района, начался Шугнанский район (фото 245, 246, 247, 248).
Покрытие: покрытие неоднородное, чередуется мелкий и крупный камень, дорога хорошего качества, сухая.

16,8 (858,0) км – 10:45 – ***Высота 4286 метра.*** Достигли высшей точки перевала Кой-Тезек *(4271,8 метров по генштабу) (фото 249)*. Начали спуск (фото 250, 251).
23,9 (865,1) км – 11:10 – После достаточно крутого участка спуска пересекли реку Южный Тогузблок по мосту. Дальше продолжился спуск по ее долине, но более пологий. Встречаются удачные места для бивака на берегу реки с ровными площадками.
Покрытие: асфальт, дорога хорошего качества, сухая.
30,8 (872,0) км – 11:30 – ***Высота 3780 метра.*** Окончательно спустились, свернули с Памирского тракта налево и пересекли ту же реку по небольшому мосту (фото 252). Дальше начинается траверс Кок-Бай, первые несколько сотен метро дорога идёт по берегу реки в обратную сторону, а дальше резко поднимется вверх по виткам серпантина (фото 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259).
Покрытие: покрытие неоднородное, чередуется мелкий и крупный камень, дорога разбитая, сухая.

37,1 (878,3) км – 14:00 – 14:50 – ***Высота 4180 метров.*** Преодолев основной набор высоты (фото 260, 261, 262), остановились на обед. Далее продолжили траверс. Дорога немного набирает, а затем сбрасывает её к броду реки (фото 263, 264), за которым находится животноводческий кош с детьми.

38,6 (879,8) км – 15:00 – Преодолев несложный брод (фото

38,6 (879,8) км – 15:00 – Преодолев несложный брод (фото 265), нас опять ожидал крутой пупырь, а затем выполаживание (фото 266).

41,8 (883,0) км – 16:00 – ***Высота 4240 метров.*** Достигли высшей точки траверса, справа горное озеро Кокбай, на котором паслось огромное стадо барашков с пастухом. Начали спускаться (фото 267, 268).

46,5 (887,7) км – 16:20 – Пересекли по мосту реку Кокбай. Дальше дороги идёт по ущелью реки с достаточно крутым уклоном. Виды очень красивые (фото 269)! Периодически есть спуски к воде и ровные площадки для бивака, на берегах иногда встречаются пасущиеся животные (фото 270, 271, 272).

58,1 (899,3) км – 17:40 – ***Высота 3690 метров.*** Спустились в долину реки Джавашингоз, съехали с основной дороги влево к реке и встали на ночевку на ровной площадке на берегу (фото 273).

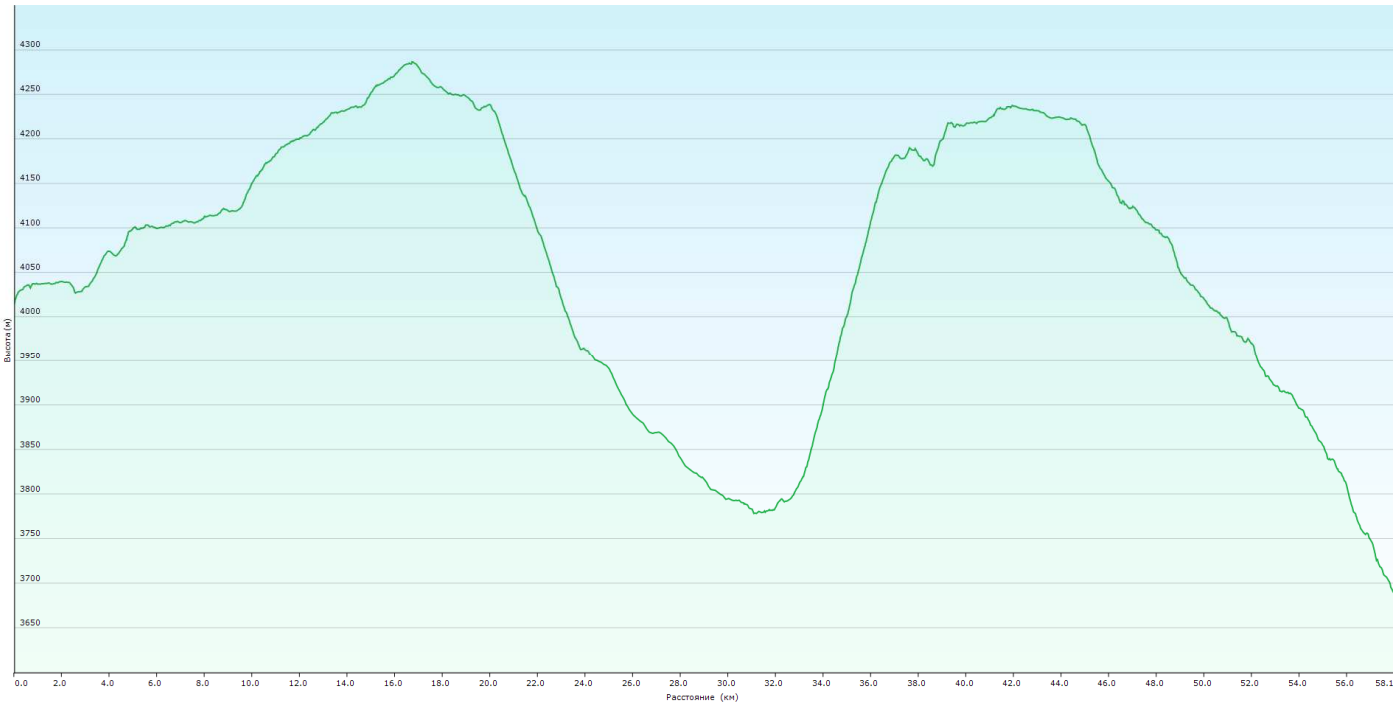
Итоги 14 дня: Плановый ходовой день преодолели полностью, встали на запланированном месте. Преодолели определяющее препятствие 4 КТ и подобрались к подножью перевала Мац, который является протяженным препятствием 5 КТ. Данных по качеству дороги и сложности прохождения очень мало, но группа бодра, сил достаточно для любых сложностей.
Маршрут дня полностью автономен, населенных пунктов нет на всём протяжении. Источниками питьевой воды являются немногочисленные ручьи, стекающие с гор.

Пройдено – 58,1 км
Их них:

Покрытие, качество, состояние	***Км***	***Кпк***
Асфальт/бетон, дорога хорошего качества, сухая	11,2	0,8
Мелкий камень, дорога хорошего качества, сухая	3,2	1,2
Крупный камень, дорога хорошего качества, сухая	17,2	1,3
Мелкий камень, дорога разбитая, сухая	8,7	1,4
Крупный камень, дорога разбитая, сухая	15,0	1,9
Крупный камень, дорога/тропа со множеством ТП, сухая	2,8	2,5

Чистое ходовое время: 7 часов 00 минуты
Время в пути: 9 часов 30 минут
Набор высоты: + 845 метров
Сброс высоты: – 1171 метров
Максимальная высота: 4286 метров
Минимальная высота: 3690 метров

Высотный график:



День 15. 05.08.2018 (воскресенье). Река Джавашингоз – река Мац
Подробная нитка: река Джавашингоз – перевал Мац (4432 метра по генштабу) – река Мац

0,0 (899,3) км – 06:00 – 08:00 – ***Высота 3690 метров.*** Группа позавтракала и собралась. Отличная солнечная безветренная погода подняла настроение группе. Сразу же перебродили реку по несложному броду (фото 274, 275), на целевом берегу переобулись в сухие ходовые ботинки и начали набирать высоту на перевал Мац (фото 276, 277, 278, 279, 280, 281). Данный перевал ранее было пройден лишь единожды в спортивном велосипедном походе группой Игоря Томаса в 2006 году. Описание в отчете достаточно

скромное, поэтому мы точно не знали, что нас ожидает. Была лишь информация про два достаточно сложных брода на спуске в ущелье реки один за другим, но их конкретного местонахождения мы также не знали, а треки GPS вообще не существовали (с Игорем связывались предварительно).
Кстати, в это утро нами уже не в первый раз была замечена одна странность – вода в реке утром гораздо выше, чем вечером. Обычно всё с точностью наоборот, из-за таяния снежников река набирает воду к вечеру, а к утру она спадает. На Памире данный закон не работает.
Покрытие: крупный камень, дорога разбитая/ со множеством ТП, сухая.

4,5 (903,8) км – 09:30 – ***Высота 3970 метров.*** Доехали до ручья, который стекает по склону и впадает в реку (фото 282). Вода в нём выглядит достаточно чистой, пополнили ходовой запас. В этом же месте пологий спуск к самой реке. Подъем всё время идет вдоль реки, но дорога расположена в основном значительно выше по склону, поэтому спуски к ней – нетривиальная задача. Дорога идёт с разным уклоном – то полого, то достаточно круто (фото 283, 284, 285, 286, 287).

7,6 (906,9) км – 10:30 – ***Высота 4150 метров.*** Проехав животноводческий кош, добрались до подножья серпантинных витков (фото 288), но это еще не перевальный

взлет, однако качество дороги в этом месте испортилось окончательно (фото 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295). Дальше вряд ли пройдет даже подготовленный внедорожник.

13,1 (912,4) км – 12:50 – ***Высота 4432 метра.*** Достигли высшей точки перевала Мац *(4432 метра по генштабу)* (фото 296). Чёткой точки перевала нет, так как наверху достаточно длинное выполаживание. Начали спуск (фото 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305).

Покрытие: покрытие неоднородное, чередуется крупный камен и грунтовые участки, дорога/тропа со множеством ТП, сухая и мокрая.

17,6 (916,9) км – 13:30 – «Брод» обмелевшей реки (фото 306). Уровень ее опустился на столько, что мы прошли по скользкому курумнику – бывшему дну реки.

19,6 (918,9) км – 13:50 – 15:00 – ***Высота 4100 метров.*** На одной из стекающих по камням реке остановились на обед. Далее продолжили спуск по долине реки Мац (фото 307, 308).

27,0 (926,3) км – 16:50 – ***Высота 3850 метров.*** Дорога перестала быть дорогой, местами она больше стала похоже на каменную осыпь с некоторым количеством *локальных препятствий.* Ровные площадки для установки палаток также закончились, кругом россыпь крупных камней (фото 309, 310, 311, 312, 313 ,314, 315, 316, 317, 318, 320, 321).

30,6 (929,9) км – 18:20 – ***Высота 3640 метров.*** Нашли удобный спуск к воде и пологое грунтовое место для установки нашей палатки, но установить еще одну рядом было бы проблематично (фото 322). До выхода из ущелья оставалось около 3 км, но всё это расстояние могло быть локальным препятствием. Уверенности, что дальше мы найдем еще одно подходящее место для палатки, также не было, поэтому решили не рисковать, а утром со свежими силами завершить прохождение протяженного препятствия. Встали на ночевку.

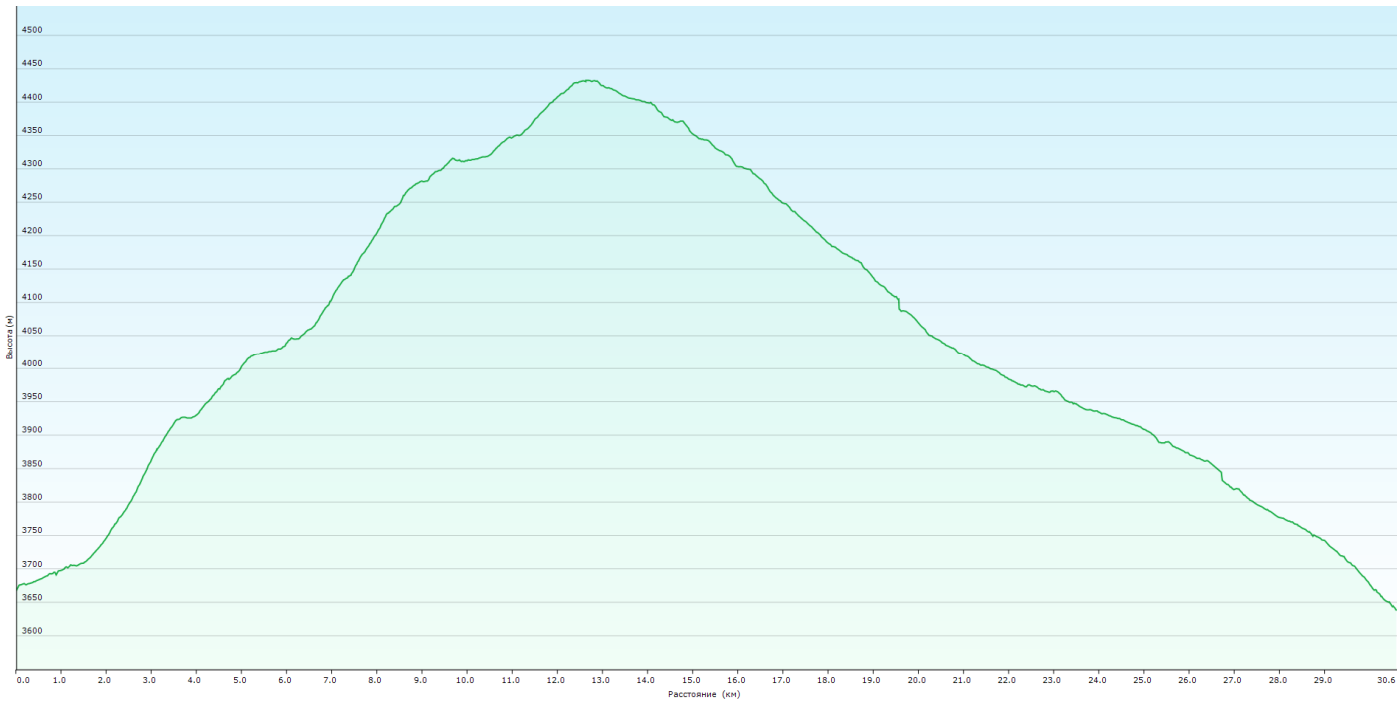
Итоги 15 дня: Практически завершили прохождение непростого определяющего препятствия 5 КТ. Погода отличная, настрой команды замечательный, самочувствие приличное. Впервые за почти две недели увидели кусты, а не просто жухлую траву, хотя высота еще приличная.
Маршрут дня полностью автономен, населенных пунктов нет на всём протяжении. Источниками питьевой воды являются немногочисленные ручьи, стекающие с гор, и реки.

Пройдено – 30,6 км
Их них:

Покрытие, качество, состояние	***Км***	***Кпк***
Крупный камень, дорога разбитая, сухая	6,0	1,9
Крупный камень, дорога/тропа со множеством ТП, сухая	14,2	2,5
Грунт, дорога/тропа со множеством ТП, сухая	6,0	2,5
Грунт, дорога/тропа со множеством ТП, мокрая	4,0	3,3
ЛП	0,4	-

Чистое ходовое время: 7 часов 00 минут
Время в пути: 10 часов 30 минут
Набор высоты: + 792 метра
Сброс высоты: – 821 метров
Максимальная высота: 4432 метров
Минимальная высота: 3640 метров

Высотный график:



День 16. 06.08.2018 (понедельник). Река Мац – Дриж

Подробная нитка: река Мац – река Памир – река Пяндж – Лангар - Дриж

0,0 (929,9) км – 06:00 – 07:50 – ***Высота 3640 метров.*** Группа позавтракала и собралась. Продолжили выбираться из ущелья реки Мац (фото 323, 324).

Покрытие: крупный камень, дорога/тропа со множеством ТП, сухая.

0,8 (930,7) км – 08:10 – 09:40 – Добрались до брода реки Мац. Брод оказался действительно непростым – воды по ягодицы, сильное течение, непростое дно с крупными камнями. Долго искали место, где было бы удобнее и безопаснее перейти реку. Переходить реку в одиночку очень небезопасно, тем более с велосипедом на плечах. Брод преодолевали, взявшись за плечи друг другу. Велосипеды перемещали с исходного берега на целевой с помощью закольцованной веревки.

1,0 (930,9) км – 09:50 – 10:40 – Преодолев первый брод реки, через примерно 200 метров пришлось бродить реку в обратном направлении. Брод примерно такой же по сложности, работали по отработанной схеме. Без преодоления бродов пройти данный участок невозможно, так как это обход скального выступа, нависающего над рекой. Весь оставшийся путь является локальным препятствием, так как склон и дорога осыпались, преодолевается он в лямках с рюкзаками за спиной.

Покрытие: ЛП, осыпь н/к.

3,2 (933,1) км – 12:20 – ***Высота 3470 метров.*** Наши мучения закончились, вернулись в долину реки Памир, повернули направо. Там рядом с впадением реки Мац в реку Памир

оборудованной источник отличной питьевой воды, где мы и пополнили запас (река Памир в этом месте уже очень мутная, так как вобрала в себя множество меловых и глиняных речушек). Вокруг ровная травянистая площадка, удобная для размещения палаток. Далее дорога идет вдоль реки Памир, а затем Пяндж по высокому берегу, постоянно сбрасывая высоту, пересекая красивые величественные каменные ущелья с бурными потоками рек.
Покрытие: покрытие неоднородное, чередуется мелкий и крупный камень, дорога хорошего качества и разбитая, сухая.

27,4 (957,3) км – 15:00 – 15:30 – Остановились на обед под огромным отдельно стоящем камнем, спрятавшись от солнца и ветра. Мы спускались всё ниже, а температура воздуха на солнце поднималась всё выше. Далее продолжили движение по маршруту.
35,4 (965,3) км – 16:20 – ***Высота 2850 метров.*** Спустились в Лангар – длинная населенка вдоль берега реки с небольшими продуктовыми лавками и плотным населением. В магазине со скудным по традиции выбором купили немного сладкого и невкусной колбасы, хлеб в магазинах не продают, так как все пекут самостоятельно. В одной из колонок набрали питьевой воды. Местные жители разговаривают по мобильным телефонам, но у нас связи не было. Оказалось, что в данной местности работает лишь местный оператор под названием «Индиго», вышки других операторов появляются только в Ишкашиме, что значительно дальше по дороге в Хорог. При этом купить местную симку также невозможно, продаются они только в Ишкашиме.
Покрытие: покрытие неоднородное, чередуется асфальт/бетон, дорога хорошего качества и разбитая (чаще всего в населенных пунктах) и мелкий камень, дорога разбитая (чаще между населенными пунктами, обязательно с сильной гребенкой), сухая.

42,1 (972,0) км – 17:50 – После окончания населенки дорога идет по открытому пространству, местность очень пустынная, вокруг много песка, практически равнина. Начался адовый встречный ветер, которым поднимались клубы песка и пыли, преодолевать штормовой ветер на велосипедах было очень тяжело, силы группы были на исходе.

54,4 (984,3) км – 19:00 – ***Высота 2790 метров.*** Дотянули до Дриж, спросили в местной ночлежке стоимость и решили встать в палатках. Местный житель нам указал место, где это можно сделать. Место оказалось отличным «что доктор прописал» – высокие посаженные кусты, между которыми текут небольшие прокопанные арыки. Выбрали место посуше, чтобы ночью не затопило, и поставили палатки. Никаких «гостей» не было ни вечером, ни утром, не смотря на то, что населенка кишит детьми и молодежью… но в этих кустах нас еще нужно было отыскать. Поворот на это шикарное место найти не сложно – проезжаете мост через одноименную речку Дриж, после нее с левой стороны проезжаете ночлежку и поворачиваете налево за коричневым забором, дальше до кустов

и выбираете удобное место. Так как вода в реке грязная и очень мутная, поэтому заблаговременно набрали воды в канистры в одном из ручьев.

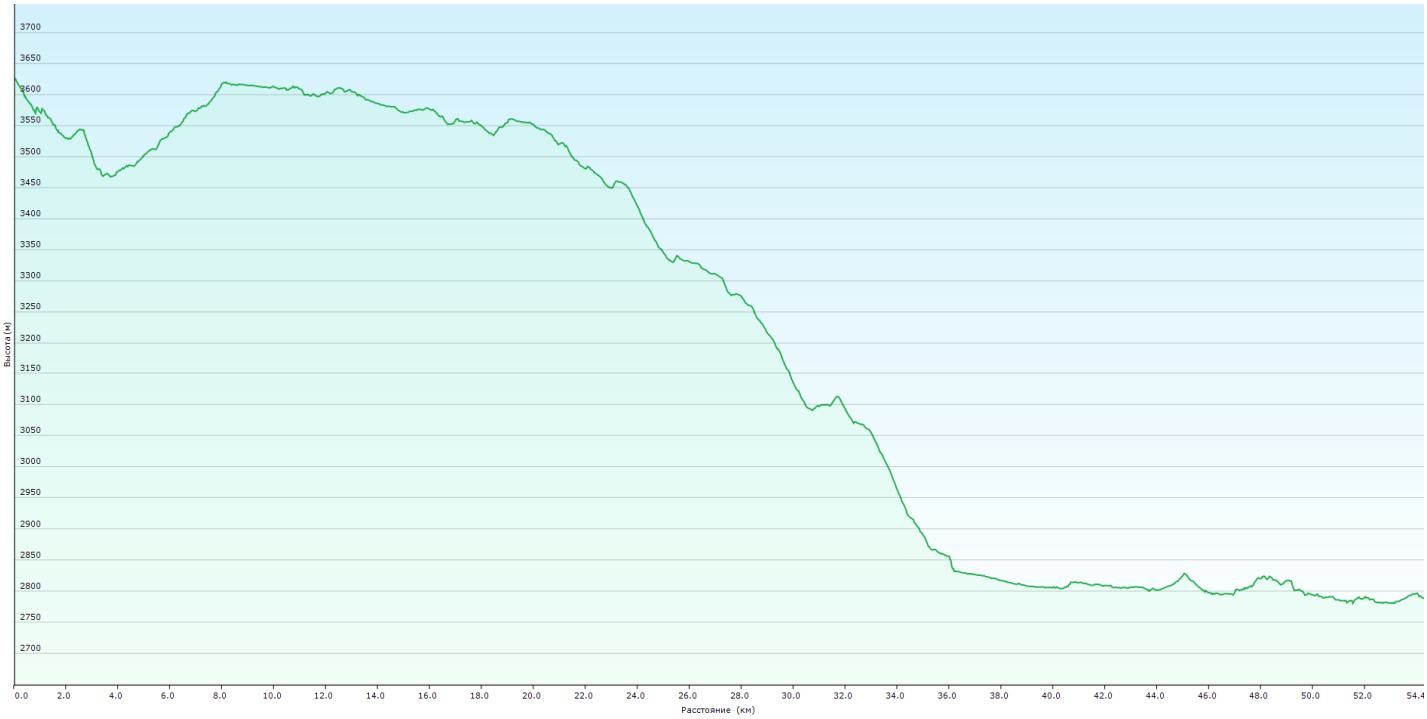
Итоги 16 дня: Спустились в долину реки Пяндж, где началось наше крайнее протяженное препятствие, и закончился автономный участок. Оставшиеся несколько дней маршрута до города Хорог пролегают по берегу этой реки, где достаточно часто располагаются населенные пункты с магазинчиками и иногда кафе, не хватает лишь мобильной связи.
Маршрут дня автономен до н.п.Лангар, далее много населенки. Оборудованный источник питьевой воды есть сразу после спуска в долину реки Памир, затем немногочисленные ручьи стекающие с гор, после начала населенки много колонок и магазинов.

Пройдено – 54,4 км
Их них:

Покрытие, качество, состояние	***Км***	***Кпк***
Асфальт/бетон, дорога хорошего качества, сухая	4,0	0,8
Асфальт/бетон, дорога разбитая, сухая	2,3	1,2
Крупный камень, дорога хорошего качества, сухая	17,9	1,3
Мелкий камень, дорога разбитая, сухая	12,7	1,4
Крупный камень, дорога разбитая, сухая	14,7	1,9
Крупный камень, дорога/тропа со множеством ТП, сухая	0,8	2,5
ЛП	2,0	-

Чистое ходовое время: 6 часов 20 минут
Время в пути: 11 часов 10 минут
Набор высоты: + 473 метра
Сброс высоты: – 1312 метров
Максимальная высота: 3640 метров
Минимальная высота: 2790 метров

Высотный график:



День 17. 07.08.2018 (вторник). Дриж – Удит

Подробная нитка: Дриж – Вранг – Ямчун – Удит

0,0 (984,3) км – 06:00 – 08:30 – ***Высота 2790 метров.*** Группа позавтракала и собралась. Продолжили движение по долине реки Пяндж. В утренние часы безветренно.

Покрытие: покрытие неоднородное, чередуется асфальт/бетон, дорога хорошего качества и разбитая (чаще всего в населенных пунктах) и мелкий камень, дорога разбитая (чаще между населенными пунктами, обязательно с сильной гребенкой), также встречаются небольшие грунтовые участки (дорогу ветром заметает песком), сухая.

11,1 (995,4) км – 09:50 – Доехали до населенного пункта Вранг. Дорога имеет постоянную пересеченность – то набирая, то сбрасывая высоту. Покрытие и характер дороги постоянно меняется с мелкого камня на асфальт и обратно. Во множестве небольших населенных пунктов имеются продуктовые лавки с вполне вменяемым ассортиментом продуктов. Купив что-то в магазинчике, продолжили движение по берегу реки Пяндж.

35,6 (1019,9) км – 13:10 – 13:40 – Остановились на обед на вершине локального пупыря. На вершине какое-то недостроенное строение либо наоборот разрушенное, за невысокими стенами которого мы попытались спрятаться от палящего солнца и угнетающего ветра. К этому времени уже разыгрался сильный ветер, окутывающий нас клубами песка, и сильно мешающий движению. Продолжили движение по маршруту.

На открытых пространствах между населенными пунктами практически невозможно обустроится на ночевку, а местность напоминает пустыню Сахара, если бы не протекающая река Пяндж, вдоль которой тянется дорога. Весь берег отсыпан рыхлым глубоким песком, клубы которого вьются над дорогой. Населенные же пункты облагорожены высаженными деревьями, которые защищают дома от ветра, имеются искусственно прокопанные каналы для воды

67,7 (1052,0) км – 13:10 – ***Высота 2660 метров*** – Доехали до населенного пункта Удит. У первых встреченных местных жителей поинтересовались, где можно расположиться на ночевку. Они пригласили к себе на двор под абрикосовые деревья, которые мы лопали весь оставшийся вечер и варили компот Источник воды располагался недалеко от двора, где мы благополучно набрали воды на ночёвку и ходовую на следующий день. Гостеприимные местные жители угостили айраном, рассмотрели со всех сторон нашу палатку и прочее снаряжение, мы успели починить велосипед старшему сыну семейства, после недолгой беседы хозяева удалились к себе в дом. Утром отдали часть неизрасходованной аптечки хозяину дома, с лекарствами и перевязочными сердствами в данной местности дефицит, аптек нет, надо ехать в районный центр, и немного денег в благодарность за гостеприимство.

Итоги 17 дня: Прошли стандартный ходовой день вдоль берега реки Пяндж. Во второй половине дня сложности движению добавляет сильнейший встречный ветер и клубящийся песок.

Местность не автономная, постоянно встречается небольшие населенные пункты с магазинчиками. Жители гостеприимные, практически все говорят по-русски. Надоедают лишь дети, выпрыгивающие с обочин дороги прямо под колеса и кричащие «Халло».

Источников питьевой воды не очень много, но всегда можно попросить у жителей ведро из колодцы.

Пройдено – 67,7 км

Их них:

Покрытие, качество, состояние	***Км***	***Кпк***
Асфальт/бетон, дорога хорошего качества, сухая	9,7	0,8
Асфальт/бетон, дорога разбитая, сухая	6,2	1,2
Мелкий камень, дорога разбитая, сухая	44,9	1,4
Песок, дорога разбитая, сухая	6,9	1,9

Чистое ходовое время: 6 часов 50 минут

Время в пути: 9 часов 00 минут

Набор высоты: + 675 метра

Сброс высоты: – 792 метра

Максимальная высота: 2790 метров

Минимальная высота: 2660 метров

Высотный график:

День 18. 08.08.2018 (среда). Удит – Андароб
Подробная нитка: Удит – Ишкашим – Андароб

0,0 (1052,0) км – 06:00 – 07:30 – ***Высота 2660 метров.*** Группа позавтракала и собралась. Выехали на дорогу и продолжили движение вдоль берега реки Пяндж. Утром опять достаточно безветренно и прохладно. Пейзажи уже начинали надоедать однообразием. Покрытие и характер дороги не поменялись.
31,6 (1083,6) км – 10:50 – Въехали в районный центр Ишкошим. Незадолго до этого появилась мобильная связь, мы смогли отправить сообщения координатору в Москву и родным.
43,3 (1095,3) км – 11:50 – 13:50 – Доехали до местного популярного, судя по количеству посетителей, ресторанчика у дороги, решили устроить себе большой обед. Заняв достархан и заказав половину меню и арбуз, которого в меню даже не было, наелись от души, а потом еще какое-то время пытались переварить съеденное. Расплатившись, выкатились колобками на дорогу и продолжили движение по дороге.

92,0 (1144,0) км – 19:15 – ***Высота 2300 метров.*** Проехав плодотворный ходовой день, заблаговременно набрав воды для приготовления пищи, остановились на ночевку несколько ниже дороги в своеобразной ложбинке на ровной площадке.

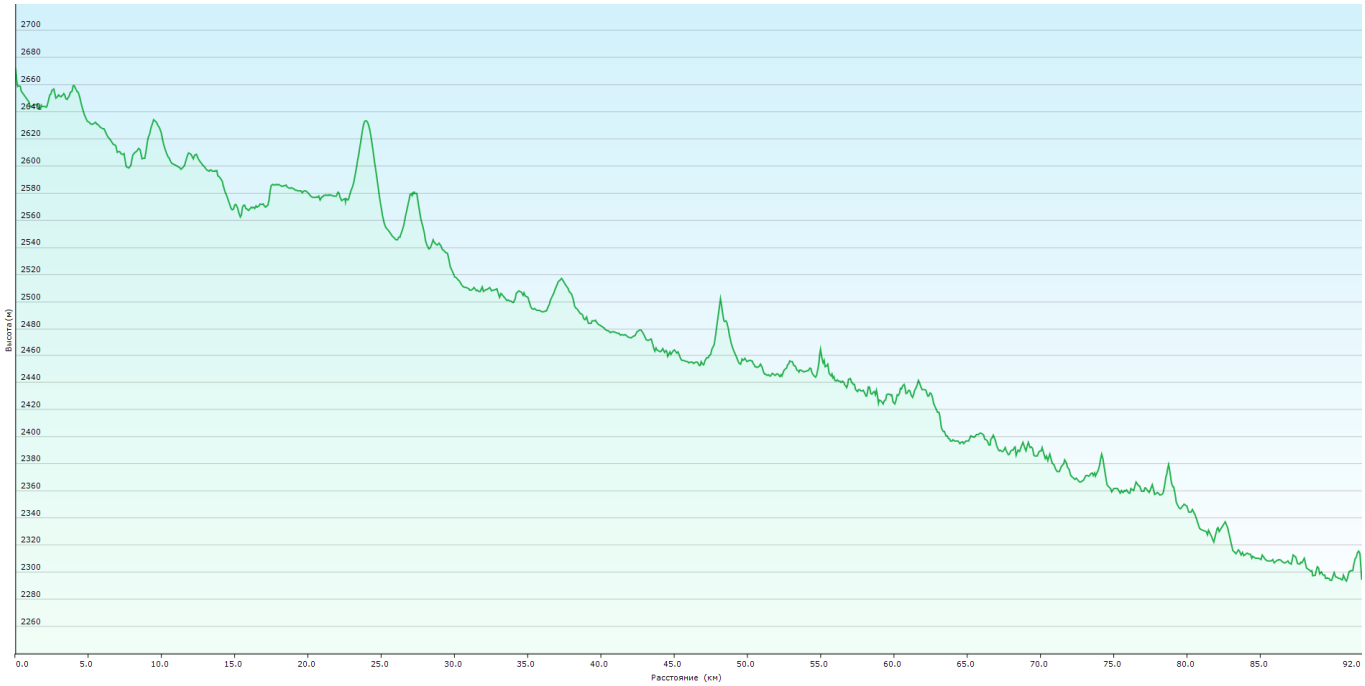
Итоги 18 дня: Впервые за наш поход хорошенько подкрепились в кафе, отведав традиционные таджикские блюда. Помимо этого прошли полноценный ходовой день.

Пройдено – 92,0 км
Их них:

Покрытие, качество, состояние	*Км*	*Кпк*
Асфальт/бетон, дорога хорошего качества, сухая	25,1	0,8
Асфальт/бетон, дорога разбитая, сухая	29,5	1,2
Мелкий камень, дорога разбитая, сухая	30,3	1,4
Песок, дорога разбитая, сухая	7,1	1,9

Чистое ходовое время: 7 часов 00 минут
Время в пути: 11 часов 40 минут
Набор высоты: + 642метра
Сброс высоты: – 1009 метров
Максимальная высота: 2660 метров
Минимальная высота: 2300 метров

Высотный график:



День 19. 09.08.2018 (четверг). Андароб – Хорог
Подробная нитка: Андароб – Хорог

0,0 (1144,0) км – 06:00 – 07:30 – ***Высота 2300 метров.*** Группа позавтракала и обралась. Вернулись на дорогу, по которой оставалась докрутить совсем немного до финиша маршрута – г.Хорог.
40,0 (1184,0) – 10:40 – ***Высота 2130 метров.*** Финиш. Докрутили до города Хорог, перед которым нас встретил Гадо, который организовывал нам джип-выброску в Душанбе. Сопроводил нас до своего гостевого дома, где мы провели текущий день до выброски.

Итоги 19 дня: Благополучно завершили плановый маршрут в городе Хорог. Погуляли по городу – достаточно крупному населенному пункту, центру всего ГБАО.
Пройдено – 40,0 км
Их них:

Покрытие, качество, состояние	*Км*	*Кпк*
Асфальт/бетон, дорога хорошего качества, сухая	31,7	0,8
Асфальт/бетон, дорога разбитая, сухая	1,6	1,2
Мелкий камень, дорога разбитая, сухая	6,7	1,4

Чистое ходовое время: 2 часа 40 минут
Время в пути: 3 часа 00 минут

Набор высоты: + 407метров
Сброс высоты: – 565 метров
Максимальная высота: 2300 метров
Минимальная высота: 2130 метров
Высотный график:

6. ВЫВОДЫ И РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРОХОЖДЕНИЮ МАРШРУТА

Пройденный спортивный маршрута по Памиро-Алаю и Памиру соответствует 5 КС по всем параметрам: протяженности, продолжительности и набор протяженных препятствий.

Регион очень интересен со спортивной точки зрения – здесь можно проводить спортивные маршруты практически любых категорий сложности по уже изученным и описанным местам, а так же найти много новых и интересных вариантов.

Протяженные препятствия «перевал Акджилга» и «траверс Машале» были пройдены в спортивном велосипедном маршруте впервые, при этом первое ПП имеет 4 КТ, а второе 3 КТ. Препятствия требуют хорошей техники владения велосипедом, но при этом полностью проходятся в седле, и не имеют в своем составе участков ЛП, преодолеваемых в пешем режиме.

Перевал Джиптык, уже неоднократно проходился группами на велосипедных маршрутах и оценивался как 5 КТ, что подтверждается и нашим расчетом. Перевал Мац, до нас проходился только группой Игоря Томаса в 2006 году, но GPS-трек и подробное описание препятствия отсутствовали. Нами же проведена разведка данного препятствия и подробная фото и видео фиксация. В своем составе перевал имеет достаточно протяженный участок ЛП (осыпь н/к), преодолеваемый в пешем режиме, а также два непростых брода реки, для которых может потребоваться веревка. Прохождение оценено нами как 5КТ.

Весь маршрут имеет практически на всем протяжении «фон» 3 КТ, что обусловлено высокогорностью маршрута, и относительно низким процентом дорог с покрытием. При планировании будущих маршрутов, следует учитывать, что многие протяженные препятствия имеют граничные показатели для своей категории трудности, и при неблагоприятных погодных условиях могут изменить КТ на более высокую.

Для прохождения данного маршрута необходима очень хорошая физическая и техническая, тактическая и морально-волевая подготовка. Очень желателен высотный опыт участников, для понимания как организам себя ведет в условиях высокогорья.

Оптимальное время для прохождения – июль-август. Но следует иметь в виду, что погода на больших высотах очень изменчива и имеет высокие перепады суточных температур, а выпадение осадков может существенно замедлить прохождение по маршруту. В подобных походах необходимо серьёзно отнестись к подготовке и оценке выносливости транспортных средств и дополнительного оборудования. Личные вещи должны обеспечить комфорт в дневную жару, в непогоду и при ночных заморозках, вес при этом должен быть минимальный. Ремонтный набор должен быть тщательно скомпонован, так как запчасти найти практически не возможно.

Помимо этого следуют пристально обращать внимание на характер года – снежный либо малоснежный и сухой. В снежный год воды в ручьях и реках много, маршрут изобилует небольшими бродами, возможны участки заболоченности (по отчетам других групп). В малоснежный год все ручьи и мелкие реки к июлю пересыхают, что добавляет трудности прохождения в связи с дефицитом ходовой воды. Следует тщательно изучить маршрут на момент имеющихся источников пополнения ходовой воды и иметь при себе постоянный запас.

Помимо этого данный регион практически на всем протяжении характеризуется сильнейшими ветрами, иногда они дуют в спину, но чаще встречные. Ветра поднимают клубы песка, следует защищать лицо и дыхательные пути от них.

Покрытие сотовой сетью очень слабое. Автономность маршрута наоборот очень высокая, магазинов и населенных пунктов мало.

Успешно пройти данный маршрут позволило несколько факторов:

1. Хорошая физическая подготовка участников группы благодаря проведению регулярных предпоходных скаток и самостоятельным тренировкам. А также достаточный походный опыт участников, у всех «за плечами» был пройденный маршрут 4 или 5 КС

2. Хорошие погодные условия, практически полное отсутствие дождей. Напрягал лишь встречный или боковой ветер.
3. Верно спланированные графики движения основной и запасной, достаточное количество заложенного времени на прохождение определяющих препятствий маршрута. А также прочая тщательная предпоходная подготовка участников, их велосипедов и должностных обязанностей – верное и рациональное составление раскладки, аптечки, ремнбора, правильный выбор и распределение снаряжения.

7. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СВЕДЕНИЯ О ПОХОДЕ

7.1. Разрешительная документация

Маршрутная книжка

Федерация спортивного туризма России

МГТУ им. Н.Э. Баумана ТУРКЛУБ

МАРШРУТНАЯ КНИЖКА № 15-501
ТУРИСТСКОГО МАРШРУТА

Форма № 5 – Тур

Участники настоящего спортивного мероприятия находятся под защитой:

Конституции Российской Федерации;
Федерального закона РФ «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации»;
Закона "О физической культуре и спорте в РФ;
Федерации спортивного туризма России.

2018 г.

1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

Группа туристов ***Клуба туристов при МГТУ им. Н.Э.***
(самостоятельная, организации, учреждения, территориального образования, субъекта РФ)

в составе ***5 (пяти)*** человек совершает

с «22» июля по «11» август 2018 г.

маршрут ***велосипедный*** ***пятой*** категории сложности
(вид туризма)

в районе ***Памир*** по маршруту:

Ош (Киргизия) - перевал Ачинский (1750 метров) – река Ак-Буура – река Джиптык-Суу - перевал Джиптик (4185 метров) – Сары-Могол – река Кызыл-Суу - перевал Кызыл-Арт (4336 метров) - перевал Уйбулок (4232 метра) – Каракуль - перевал Акбайтал (4655 метров) - река Акбайтал - озеро Шоркуль - озеро Рагкуль - Шатпут - перевал Акджилга (4450 метров) – река Аксу – Мургаб - превал Сары-Таш (4300 метров) – Джартыгумбез - перевал Янгидаван (4428 метров) - озеро Зоркуль - река Памир – Харгуш - перевал Харгуш (4344 метров) - перевал Тагаркаты (4168 метров) - перевал Кой-Тезек (4272 метров) - озеро Кокбай – перевал Мац (4432 метров) – река Памир – река Пяндж – Ишкашим – Хорог (Таджикистан) все перевалы II|K

Руководитель группы *Рождественская М.В.*
тел.: 8-903-122-30-20
(фамилия И.О.)

Зам. руководителя *Кузов А.В.*
(фамилия И.О.)

Тренер _____
(фамилия И.О.)

2. СОСТАВ ГРУППЫ

№ п/п	Фамилия, имя, отчество	Дата рождения	Место работы, должность, телефон, другие контактные реквизиты, паспортные данные (для погранзон)	Домашний адрес, телефон, e-mail и другие контактные реквизиты	Туристский опыт* (У - участник, Р - руководитель)	Обязанности в группе, распределение по средствам сплава и др. транспортным средствам	Роспись в знании: Правил**, техники безопасности, об опасностях для здоровья и жизни на маршруте
1	Рождественская Мария Владимировна	10.09.1987	[redacted]	МО, Мытищи, Воровского, д.1, кв.190	4ВеР (Алтай 2017) 5ВеУ (Тянь-Шань 2015)	руководитель, штурман, хронометрист	
2	Белозерова Яна Андреевна	06.12.1988	[redacted]	МО, Электрогорск, Советская, д.41, кв.42	2ВеР (Грузия 2017) 4ВеУ (Алтай 2017)	завхоз, видеооператор	
3	Вастаев Александр Эдуардович	03.01.1969	[redacted]	МО, Жуковский, Строительная, д.14, корп.2, кв.3	3ВеР (Крым 2018) 4ВеУ (Алтай 2017)	медик, казначей, логист	
4	Кузов Алексей Владимирович	04.11.1983	[redacted]	Москва, Снайперская, д.5, кв.27	5ВеУ (Тянь-Шань 2013) 5ВеР (Тянь-Шань 2015)	механик, примусолог, культорг	
5	Цой Иван Николаевич	12.08.1988	[redacted]	Санкт-Петербург, Белышева, д.5/6, кв.130	5ВеУ (Гималаи 2017)	завснар, видеооператор	
6							
7							
8							
9							
10							

«Наличие туристского опыта подтверждаю»

Член МКК _____ / Федотов А.Ю. /
(фамилия И.О.)

* По требованию МКК предъявляются справки о пройденных маршрутах или список ниток маршрутов, пройденных участниками и руководителем, заверенного нижестоящей МКК или другие материалы, подтверждающие туристский опыт

** Кодекс путешественника

** Правила соревнований по спортивному туризму, часть 2.,

** Правила организации и прохождения спортивных туристских маршрутов

3.1. График движения по маршруту (заявленный)*

Даты	Дни пути	Участки маршрута	Км	Способ перед-ния
22.07	1	Ош (Киргизия) – перевал Ачинский – река Ак-Буура	63	вело
23.07	2	река Ак-Буура – река Джиптык-Суу	50	вело
24.07	3	река Джиптык-Суу – перевал Джиптик – река Джиптык-Суу	14	вело
25.07	4	река Джиптык-Суу – Сары-Могол – перевал Кызыл-Арт	91	вело
26.07	5	перевал Кызыл-Арт – перевал Уйбулок – Каракуль – озеро Каракуль	61	пеше
27.07	6	озеро Каракуль – перевал Акбайтал – река Акбайтал	124	вело
28.07	7	река Акбайтал – озеро Шоркуль - озеро Рагкуль – Шатпут – перевал Акджилга – Пангазджилга	85	вело
29.07	8	Пангазджилга – река Аксу – Мургаб	78	вело
30.07	9	Мургаб – перевал Сары-Таш – перевал 4280	68	вело
31.07	10	перевал 4280 – перевал Янгидван – озеро Зоркуль	68	вело
01.08	11	озеро Зоркуль – река Памир	42	вело
02.08	12	река Памир – Харгуш – перевал Харгуш – перевал Тагаркаты	69	вело
03.08	13	перевал Тагаркаты – озеро Кокбай – река Джавшангиз	56	вело
04.08	14	река Джавшангиз – перевал Мац – река Памир	33	вело
05.08	15	ДНЕВКА	---	---
06.08	16	вдоль реки Памир	76	вело
07.08	17	река Памир – река Пяндж	69	вело
08.08	18	река Пяндж – Ишкашим – река Пяндж	70	вело
09.08	19	река Пяндж – Хорог (Таджикистан)	37	вело
10.08	20	Запасной день	---	---
11.08	21	Хорог – Душанбе (автовыброска)	---	авто

Итого активными способами передвижения: 1154 км

3.2. Изменения графика движения по маршруту, (согласованные с МКК*)

Даты	Дни пути	Участки маршрута	Км	Способ перед-ния	Отметки о прох-нии маршрута
		без изменений			

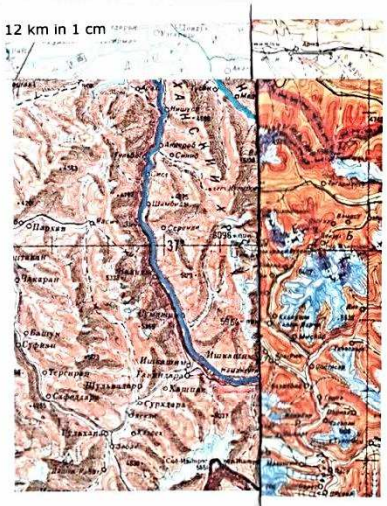
3.3. График движения по запасному варианту.

28.07	7	река Акбайтал – Мургаб	29	вело	
29.07	8	ДНЁВКА	---	---	
30.07	9	Мургаб – перевал Сары-Таш – перевал Тик-Тёш – Чештебе	77	вело	
31.08	10	Чештебе – перевал Машале – гор.ист.Джарты-Гумбез	60	вело	
04.08	14	ДНЁВКА	---	---	
05.08	15	река Джавшангоз - река Шахдара	45	вело	
06.08	16	вдоль реки Шахдара	45	вело	
07.08	17	река Шахдара - Хорог (Таджикистан)	41	вело	
08.08	18	ДНЁВКА	---	---	
09.08	19	Запасной день	---	---	

Итого активными способами передвижения: 866 - 1236 км

* При внесении изменений в. 3.2. записывают те дни, в которых произведены изменения. Если маршрут согласован без изменений, то делают запись "Без изменений".

4. СХЕМА МАРШРУТА *



5. СЛОЖНЫЕ УЧАСТКИ МАРШРУТА И СПОСОБЫ ИХ ПРЕОДОЛЕНИЯ

1. *Сложные броды (переправы) через горные реки будут осуществляться после тщательной разведки, групповая страховка будет обеспечиваться натяжением перил из веревки.*
2. *Технически сложные участки перевалов будут проходиться в пешем режиме, при необходимости будет осуществляться страховка с помощью веревки.*

Заведомо опасных участков на маршруте нет.

6. АВАРИЙНЫЕ ВЫХОДЫ С МАРШРУТА

Аварийный выход с Памирского тракта возможен на всем протяжении с помощью попутного автортрасспорта в г.Ош (Киргизия) либо г.Душанбе (Таджикистан).

Аварийный выход из населенных пунктов и кишлаков также возможен местным автотранспортом до более крупных населенных пунктов и городов.

В горах возможна помощь пастухов в летниках и егерей.

7. МАТЕРИАЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ГРУППЫ

Необходимый набор продуктов питания имеется.
Общественное, личное снаряжение в достаточном количестве имеется.

Специальное снаряжение

Групповое		Личное	
Наименование*	количество	наименование	количество
GPS навигатор	2	велосипед	1
Веревка осн. (9 мм)	50 м	шлем	1
Горелка бензиновая	2	рюкзак	1
Фильтр угольный	1	очки	1
Кан титановый	2	ботинки	1

Необходимый ремонтный набор имеется.
Необходимый набор лекарств в медицинской аптечки имеется.

Весовые характеристики груза, взятого на маршрут:

Наименование	На 1 человека	На группу в 5 чел.
Продукты (всего / в день), г	4,2 кг/600 г	21 кг
Групповое снаряжение	5 кг	25 кг
Личное снаряжение	6 кг	30 кг
В с е г о:	15,2 кг	76 кг

Максимальная нагрузка на одного мужчину *17* кг

женщину *12* кг

Сведения, изложенные в разделах 1-7, подтверждаю.

Руководитель маршрута _____ (*Рождественская М.В.*)

(подпись) (фамилия И.О.)

Дата заполнения маршрутной книжки *«27» июня 2018 г.*

8. ХОДАТАЙСТВО МКК

Председателю МКК _____
(наименование вышестоящей МКК)

В связи с отсутствием полномочий у маршрутно-квалификационной комиссии _____ просим Вас
(наименование)

рассмотреть заявочные материалы и дать по ним свое заключение. Предварительное рассмотрение произведено нашей комиссией

«_____» «_____» 20____ г.

Председатель МКК _____ (_____)
(подпись) (фамилия И.О.)

Штамп МКК

Адрес МКК:
Тел./факс_____
e- mail :_____ (обязателен)

Фамилия имя отчество председателя _____

9. РЕЗУЛЬТАТЫ РАССМОТРЕНИЯ В МАРШРУТНО-КВАЛИФИКАЦИОННОЙ КОМИССИИ

Маршрутно-квалификационная комиссия *ФСТ-ОТМ*
(наименование комиссии)

В составе Емельянов С.А.
(фамилия И.О.)
Рязанцев

с участием Федорова А.В. и Романова Д.А.,
(фамилия И.О.)

рассмотрев материалы заявленного маршрута группы под руководством *Рождественской М.В.*
(фамилия, И.О.)

считает, что (ненужное зачеркнуть):

1. Маршрут соответствует (не соответствует) заявленной категории сложности
2. Туристический опыт руководителя группы соответствует (не соответствует) технической сложности маршрута.
3. Туристический опыт участников группы соответствует (не соответствует) технической сложности маршрута.
4. Заявочные материалы отвечают (не отвечают) установленным требованиям.

5.Другие замечания: Для прохождения участка по заповеднику "Зеравшан" требуется разрешение администрации и погранотряда

Группе назначается (не назначается) контрольная проверка на местности

(где, когда и по каким вопросам)

10. РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОВЕРКИ ГРУППЫ НА МЕСТНОСТИ

Группа в составе:
руководитель _____
(фамилия И.О.)

участники: _____
(фамилия И.О.)

прошла проверку «_____» «_____» 200___ г., _____
(место проведения)

по следующим вопросам: _____

Результаты проверки: _____

Проверяющий _____ (_____)
(подпись) (фамилия И.О.)

11. ЗАКЛЮЧЕНИЕ МАРШРУТНО-КВАЛИФИКАЦИОННОЙ КОМИССИИ

11.1 Группа под руководством Рождественской М.В.
(фамилия И.О.)

имеет (не имеет) право совершить данный маршрут. Особая осторожность на перевалах!

Особые указания: Движение тонко в обход время суток соблюдать особую осторожность в горах

11.2. Срок сдачи отчета о маршруте до «30» «сентября» 20 18 г. в объеме письменно

11.3. Адреса и реквизиты для связи с поисково-спасательной службой района маршрута (ПСС, ПСО) (адреса консульств -для маршрутов вне территории России):

Киргизия: г.Ош, ул.Бобулова, 77
Тел. (8-10-996-3222) 2-63-04
Таджикистан: г.Душанбе, ул. Абу Али ибн Сино, 29/31
Тел. +992 37 235-98-27, 235-70-65

12. КОНТРОЛЬНЫЕ ПУНКТЫ И КОНТРОЛЬНЫЕ СРОКИ

О прохождении маршрута группа должна сообщить

1. *Рязанскому Н.М.* (кому) по адресу: _____

_____ тел. *8-916-107-82-21* e-mail: _____

2. _____ (кому) по адресу: _____

_____ тел. _____ e-mail: _____

из *Ош (Киргизия)* до «22» июля 2018 г.

из *Хорог (Таджикистан)* до «11» августа 2018 г.

из _____ до «___» «_____» 200 ___ г.

Средства связи группы на маршруте: Тел.*8-903-122-30-20*
Время сеанса связи_____

Председатель МКК _____ Рязанцев
(подпись) (Фамилия И.О.)

Члены МКК: _____ Емельянов
(подпись) (Фамилия И.О.)

_____
Федоров А.В. (Романов Д.А.)

Штамп МКК

«11» «07» 2018 г.

13. ОТМЕТКА ПСС (ПСО)

Штамп ПСС (ПСО)

14. РЕШЕНИЕ МКК О ЗАЧЕТЕ МАРШРУТА

Пройденный маршрут оценен пятой категорией сложности.

Справки выданы в количестве пяти шт.

Председатель МКК _____ Емельянов
(подпись) (фамилия, И. О.)

28.11.18 г.

Штамп МКК

Пропуск в ГБАО (погранзону)

Вазорати корҳои дохилии
Ҷумҳурии Тоҷикистон

РУХСАТНОМА
РАЗРЕШЕНИЕ

№ 010807

барои баромадан ва воридшудани шаҳрвандони хориҷӣ ба минтақаҳои сарҳадӣ
на въезд и пребывание иностранных граждан в пограничной зоне

Насабу ном Рождественская Мария Вэ
Шаҳрвандӣ Ф.Россия
Шиноснома № 721 406 788
Ба ВМКБ (Ванч, Дарвоз, Хоруг, Рушон, Шугнон, Ишкошим, Рошткалъа, Мургоб) ба гайр аз кули Сарез.
рафт
аз "21" 7 с. 20 18
то "20" 9 с. 20 18

Сардор
Баронзода Н.Д.

Ҷ.М.

Регистрация в Таджикистане

Вазорати корҳои дохилии
Ҷумҳурии Тоҷикистон

ВАРАҚАИ БАҚАЙДГИРӢ № 233665
КАРТОЧКА РЕГИСТРАЦИИ
REGISTRATION CARD

ШИНОСНОМАИ № 72 1406788
ШАҲРВАНДӢ Ф. Россия
Рождественская Мария
(насабу ном)
"31" 07 с. 20 18
(санаи қайд)
ХШБ ШВКД-и дар н. Мурғоб
(ВКД РКДИКҲ)
то "30" 10 с. 20 18 № 68
(мӯҳлати амал)
БА ҚАЙД ГИРИФТА ШУД / ТАМДИД КАРДА ШУД
(ташкилот ё шахси қабулкунанда)
Ҷои истиқомат минтақаи озод
НОЗИР Мамадиздода Р
(имзо, насаб)
"31" 07 с. 20 18
(санаи қайд ё тамдиди қайд)
Ҷ.М

Пропуск в заповедник «Зоркуль»

ADMISSION №_____

FOR VISITING THE PROTECTED AREA OF ZORKUL RESERVE

Address: 360000, Soibnazarov St, 96 /1,
Khorog, GBAO, Tajikistan

mkhushkadamov68 @mail.ru tel.: (+992) 93 880 60 00
kozibekov1982@mail.ru tel.: (+992) 501 07 38 60
jura.zong@mail.ru -- tel.: (+992) 501 78 37 74, 93 417 24 23

	1	2	3	4
№	Name and type of services	Number of days	Number of days	Amount (Somoni)
1	Visit the Reserve Zorkul	Per day	Per person	17 Somoni
2	Visit the closed wood, historical and natural sites	Per day	Per person	20 Somoni
3	Visit the special secured wildlife areas using the following: - vehicles - trucks	Per day Per day	1 unit 1 unit	10 Somoni 25 Somoni
4	Taking pictures and professional video filming of the special secured wildlife areas			According to the agreement
5	Using the recreational areas,, ecological tourism, mountaineering and sport	Per day	Per person	10 Somoni
6	Implementation of paid services (for the purpose of recreational activities, scientific information, publishing and advertising and other activities) according to the legislation of the Republic of Tajikistan.	Per day	Per person	10 Somoni

ADMISSION № 89

Given for citizen of Russia
Name Рождественская Мария
Passport series 72 1406788
That he /she is allowed to visit the protected area of Zorkul Reserve 02.08.18 to 05.08.18
_____ to _____
_____ to _____

The visitors is allowed:

1. To become aware of the rules of Zorkul Reserve and to journey through its territory;
2. To make movie and photo of nature;
3. To make records in the notebook.

The visitor is forbidden on the territory of Zorkul Reserve:

1. To hunt and shoot the animals;
2. To mock and frighten the animals;
3. To give any damage to nature;
4. To throw out rubbish;

Director of Zorkul Reserve

Федерация спортивного туризма России
SPORT TOURISM FEDERATION OF RUSSIA

Москва 127282 Студеный проезд 7, т/ф: +7 (499) 478-63-02

STFR, Russia, Stoudjony proezd 7, 127282 – Moscow tel./fax: +7 (499) 478-63-02

E-mail: tsunion@mail.ru; www.tssr.ru

В правительственные и местные органы власти, гражданам Кыргызской Республики

Сборная команда Московской области с 22 июля по 12 августа 2018 года в рамках Чемпионата России по спортивному туризму, проходит спортивный велосипедный маршрут пятой категории сложности (маршрутная книжка № 115-521) под руководством Рождественской Марии Владимировны по маршруту:

Ош (Киргизия) – пер. Ачинский (1750 м) – р.Ак-Буура – р. Джиптык-Суу – пер. Джиптик (4185 м) – Сары-Могол – р. Кызыл-Суу – пер. Кызыл-Арт (4336 м) – пер. Уйбулок (4232 м) – Каракуль – пер. Акбайтал (4655 м) – р. Акбайтал – оз. Шоркуль – оз. Рагкуль - Шатпут – пер. Акджилга (4450 м) – р. Аксу – Мургаб – пер. Сары-Таш (4300 м) – Джартыгумбез – пер. Янгидаван (4428 м) – оз. Зоркуль – р. Памир – Харгуш – пер. Харгуш (4344 м) – пер. Тагаркаты (4168 м) – пер. Кой-Тезек (4272 м) – оз. Кокбай – пер. Мац (4432 м) – р. Памир – р. Пяндж – Ишкашим – Хорог (Таджикистан)

Кроме спортивных достижений, поход преследует и познавательные цели – знакомство с культурой и природой Кыргызской Республики. Во время путешествия будет снят видеофильм, после завершения похода планируется публикация статей о походе в центральной прессе, подробный отчет вместе с фильмом будет размещен в интернете.

Участники группы:

№ п/п	Ф.И.О.	Дата и место рождения	Паспорт РФ, дата выдачи и кем выдан	Загран. паспорт, дата выдачи и кем выдан	Адрес места жительства
1	Белозерова Яна Андреевна	06.12.1988, г.Электрогорск	Паспортные	данные	Московская обл., г.Электрогорск, ул.Советская, д.41, кв.42
2	Вастаев Александр Эдуардович	03.01.1969 г.Грозный	Паспортные	данные	Московская обл, г.Жуковский, ул.Строительная, 14, корп.2, кв.3
3	Кузов Алексей Владимирович	04.11.1983 г. Москва	Паспортные	данные	г. Москва, ул. Снайперская, д. 5, кв. 27
4	Рождественская Мария Владимировна	10.09.1987, г.Саратов	Паспортные РФ	данные	Московская обл., г.Мытищи, ул.Воровского, д.1,кв190
5	Цой Иван Николаевич	12.08.1988 г.Ленинград	Паспортные	данные	Санкт-Петербург, ул. Белышева 5/6 кв 130

Всем органам власти и гражданам Кыргызской Республики просьба оказывать спортивно-туристской группе содействие и возможную помощь.

Первый вице-президент Федерации А.Э. Ярошевский

Федерация спортивного туризма России
SPORT TOURISM FEDERATION OF RUSSIA

Москва 127282 Студеный проезд 7, т/ф: +7 (499) 478-63-02

STFR, Russia, Stoudjony proezd 7, 127282 – Moscow tel./fax: +7 (499) 478-63-02

E-mail: tsunion@mail.ru; www.tssr.ru

В правительственные и местные органы власти, гражданам Республики Таджикистан

Сборная команда Московской области с 22 июля по 12 августа 2018 года в рамках Чемпионата России по спортивному туризму, проходит спортивный велосипедный маршрут пятой категории сложности (маршрутная книжка №1/5-501 под руководством Рождественской Марии Владимировны по маршруту:

Ош (Киргизия) – пер. Ачинский (1750 м) – р.Ак-Буура – р. Джиптык-Суу – пер. Джиптик (4185 м) – Сары-Могол – р. Кызыл-Суу – пер. Кызыл-Арт (4336 м) – пер. Уйбулок (4232 м) – Каракуль – пер. Акбайтал (4655 м) – р. Акбайтал – оз. Шоркуль – оз. Рагкуль - Шатпут – пер. Акджилга (4450 м) – р. Аксу – Мургаб – пер. Сары-Таш (4300 м) – Джартыгумбез – пер. Янгидаван (4428 м) – оз. Зоркуль – р. Памир – Харгуш – пер. Харгуш (4344 м) – пер. Тагаркаты (4168 м) – пер. Кой-Тезек (4272 м) – оз. Кокбай – пер. Мац (4432 м) – р. Памир – р. Пяндж – Ишкашим – Хорог (Таджикистан)

Кроме спортивных достижений, поход преследует и познавательные цели – знакомство с культурой и природой Таджикистана. Во время путешествия будет снят видеофильм, после завершения похода планируется публикация статей о походе в центральной прессе, подробный отчет вместе с фильмом будет размещен в интернете.

Участники группы:

№ п/п	Ф.И.О.	Дата и место рождения	Паспорт РФ, дата выдачи и кем выдан	Загран. паспорт, дата выдачи и кем выдан	Адрес места жительства
1	Белозерова Яна Андреевна	06.12.1988, г.Электро-горск	Паспортные	данные	Московская обл., г.Электрогорск, ул.Советская, д.41, кв.42
2	Вастаев Александр Эдуардович	03.01.1969 г.Грозный	Паспортные	данные	Московская обл, г.Жуковский, ул.Строительная, 14, корп.2, кв.3
3	Кузов Алексей Владимирович	04.11.1983 г. Москва	Паспортные	данные	г. Москва, ул. Снайперская, д. 5, кв. 27
4	Рождественская Мария Владимировна	10.09.1987, г.Саратов	Паспортные РФ	данные	Московская обл., г.Мытищи, ул.Воровского, д.1,кв190
5	Цой Иван Николаевич	12.08.1988 г.Ленинград	Паспортные	данные	Санкт-Петербург, ул. Белышева 5/6 кв 130

Всем органам власти и гражданам Республики Таджикистан просьба оказывать спортивно-туристской группе содействие и возможную помощь.

Первый вице-президент Федерации А.Э. Ярошевский

Перевал Джиптык (4185,8 метров по генштабу)
Велосипедная группа под руководством Дмитрия Романова (г.Москва)

Группа ***Клуба велотуристов в г. Москве***

в количестве 9 человек, совершая велосипедный поход **6** к.с.
25 07 2016 г. в 18 ч. 46 мин.

вышла к туру на перевал Джиптык
со стороны Ош
метеоусловия ясно, +12°С
состояние группы отличное

группа продолжает движение в направлении Алайской долины
движение от тура начато в 19 ч. 00 мин.

Снята записка группы ~~записка на найдена~~
от __ __ _____ г. под руководством
маршрутная книжка №

Руководитель группы: ***Романов Д.А.***
Маршрутная книжка № ***1/5-601***
Телефон: ***+7(916)113-61-24*** e-mail: ***d.romanov@velotourclub.ru***
Адрес: ***111539, г. Москва, ул. Реутовская, д.8, корп.1, кв. 198.***
www.мкв.рф, ***www.velotourclub.ru***, ***www.veloturist.ru/forum***

7.2. Перечень общественного снаряжения

Наименование	Вес (граммы)
Палатка Red Fox Challenger 4	3860
Тент «самосшит» 3х3	610
Горелка жидкотопливная MSR в чехле с ремкомплектом + fuelbotle	600
Горелка мультитопливная Следопыт в чехле с ремкопмлектом + fuelbotle	650
Ветрозащитный экран MSR	60
Кан титановый 5л с крышкой	550
Кан титановый 3,5л без крышки	300
Кухонный набор	580
Канистры для воды	130
Фильтр угольный для воды	80
Швейный набор	100
Аптечка групповая (4 части)	1850
Ремнабор групповой	3380
Покрышки 26”	550
Покрышка 29”	540
Трос для сцепки велосипедов	350
Набор командира (карты, маршрутные документы, т.п.)	750
Навигатор Oregon 450	170
Батарейки литиевые Energiser Ultimate Lithium AA запасные для навигатора (20 шт)	300
Веревка, 9 мм, 50 метров	2500
Безмен электронный	90
Флаги ТК МГТУ и 3х9	160
Рыльно-мыльное (зубная паста, мыло)	340
Общий вес	**18500**
Средний вес	**3700**

Выводы и рекомендации:

1. Палатка Red Fox Challenger 4 просторна и вполне комфортна для проживания пяти человек. Два выхода – это удобно. Два тамбура позволяют разместить велорюкзаки под тентом палатки. Внутренняя палатка имеют квадратную форму полу 230х230 см, что позволяет сначала поставить палатку на имеющуюся ровную площадку, а уже затем выбрать направление «голова-ноги». К палатке предварительно необходимо пришить ветрозащитную юбку, которая позволяет сильно сократить теплопотери в условиях холодных ночевок высокогорья, а также позволяет укрепить палатку камнями при очень сильном ветре (колышки в данной местности практически всегда бесполезны).

2. Тент в походе использовался практически ежедневно для создания ветрозащиты во время приготовления пищи. Также на высоте до 3600 метров некоторые участники предпочитали ночевать под тентом на свежем воздухе, натягивая его между палаткой и велосипедами.

3. Бензиновая и мультитопливная горелка в целом показали себя хорошо, бензин в странах Кыргызстан и Таджикистан продается без присадок, горелки на нем работают вполне нормально, но приходится периодический прочищать и перебирать/смазывать детали. Обязательно использование ветрозащиты. Лучше продумать очень устойчивый способ организации ветрощзащиты, обычные экраны могут быть ненадежны. Хорошо показал себя экран из толстой фольги фирмы MSR, закольцованные вокруг кана с горелкой.
4. Очень удобно оказалось использование пластиковых легких складных канистр для воды. Использовались в основном для транспортировки воды для сухих ночевок, а также для запаса воды с вечера для завтрака.
5. Угольный фильтр в походе нами использован не был, смогли избежать траты времени на фильтрацию, так как старались встать на ночевку рядом с чистым источникам, либо заранее набрать воды. Рекомендуем брать противобактериальный фильтр, если есть страхи отравлений, так как на многих ручьях встречаются пасущиеся животные, но у нас на маршруте проблем не возникло.
6. В группе имелся запасной навигатор GPS в личке у одного из участников на случай выхода из строя основного. Батарейки литиевые Energiser Ultimate Lithium AA брались по ранее проверенному расчету – 1 комплект батарей на 2 дня похода. Реальный расход оказался чуть ниже – 1 комплект на 2,5 - 3 дня похода, вероятно в связи с хорошими погодными условиями.
7. Веревка в походе была использована единожды при транспортировке велосипедов через реку Мац, так как преодоление брода с ними оказалось небезопасным. Все остальные броды преодолевались в седле или пешком с использованием индивидуальной страховки.
8. Практически у каждого участника группы в личке имелась фото или видеотехника для фиксации прохождения и художественной съемки. Вес данной аппаратуры не учитывался при распределении.
9. Для экономии веса снаряжений нами был взят один кусок мыла и один тюбик зубной пасты на группу. В связи с погодными условиями и физическими нагрузками особого желания принимать водные процедуры у участников всё-равно не возникали.

Про личное снаряжение:

- Очень важно наличие в личном снаряжении тонкой ходовой флиски и мембранной или другой ветрозащитной куртки, так это является основной ходовой одеждой в данном региона в связи с сильными прохладными ветрами.
- Несколько баффов позволяют закрыть голову от ветра и лицо от солнца и песка.

7.3. Состав аптечки и случаи оказания медицинской помощи
(подготовлено Александром Вастаевым)

Подготовка к пребыванию в Киргизии и Таджикистане

Медицинские организации рекомендуют сделать достаточно большое количество прививок:

Бешенство	Для путешественников, проводящих много времени вне жилища, или имеющих высокий риск укуса животными, или вовлеченных в любую деятельность, которая может привести их к прямому контакту с летучими мышами.
Брюшной тиф	Рекомендуется всем путешественникам
Гепатит А	Рекомендуется всем путешественникам
Гепатит В	Рекомендуется для всех путешественников.
Дифтерия-столбняк	Ревакцинация рекомендуется каждые 10 лет.
Корь, паротит, краснуха (КПК)	Две дозы вакцины рекомендуется для всех путешественников, родившихся после 1956 года, если ранее не были введены.
Полиомиелит	Иммунизация рекомендуется в связи со вспышкой полиомиелита в 2010 году в Таджикистане. Однократная ревакцинация требуется для взрослых людей, которые получили законченный комплекс вакцинации и ревакцинации в детстве и больше вакцинацию против полиомиелита не получали. Любой взрослый, не завершивший стандартную серию прививок, должен сделать это до выезда в страну.

Однако, по здравому размышлению, членам группы было предложено (на свой страх и риск) сделать прививки от **гепатита А** и **брюшного тифа** (существуют различные возможные схемы и формы вакцинации: за 2 месяца или за 2 недели, внутрь или внутримышечно).

Подготовка к условиям высокогорья

Всем участникам группы было настоятельно рекомендовано за месяц до похода начать принимать витамины и БАДы:

1. Гематоген. Ежедневно принимать по 50 г (один батончик) во время еды в течение месяца до похода. Хороший гематоген - "Детский" или с «ёжиком»
2. Витаминно-минеральный комплекс. Например Витрум, Компливит, Алфавит, Супрадин
3. Липоевая кислота. 300 мг два раза в день (например, Берлитон 300 в таблетках)
4. Витамин С. Принимать по 1 г в день, разнести на несколько приёмов, лучше после еды. Если принимаете поливитамины, то дневная доза витамина С = 1000 мг - содержание в поливитаминном комплексе
5. Витамин Е. 200 мг 2 раза в день
6. Адаптогены: элеутерокок, левзея, радиола розовая, жень-шень - в соответствии с указаниями на упаковке. Принимать по желанию. Имеет смысл, если вы усиленно тренируетесь перед походом

Стоимость такого набора составила около 1 500 рублей на человека (на месяц).

Также было рекомендовано полностью исключить употребление алкоголя, никотина, снизить (ограничить) употребление мясных продуктов.

Кроме приема различных препаратов, можно рекомендовать адаптировать организм к дыханию в условиях низкого содержания кислорода в воздухе. Из рекламируемых приборов, пожалуй, единственно работающим является гипоксикатор «Вершина», который действительно меняет газовый состав вдыхаемого воздуха.

Во время похода было рекомендовано продолжать прием витаминов, а также использовать основной препарат – **Диакарб** (за сутки до быстрого набора высоты, по 1 таблетке 3 раза в день). Исходя из нашего запланированного маршрута, мы взяли с собой препарата с запасом на 10 дней приема.

Подготовка и сбор аптечки

Аптечка формировалась с учетом района проведения похода, количества участников группы, присутствия автономности (что означает, что не всегда есть возможность докупить препараты при необходимости), а так же учитывая наличие препаратов у участников похода.

Перед сбором аптечки все участники были проанкетированы на предмет хронических и возможных заболеваний, применяемых препаратах. Также были собраны данные о группе крови участников и травмах.

Основная часть аптечки находилась в герметичном мешке в велоштанах так, что бы её было удобно доставать. Антисептики, перевязочные средства и обезболивающее, необходимые для оказания первой медицинской помощи были размещены в подрамную сумку, что удобно для быстрого извлечения.

Случаи использования аптечки и оказания медицинской помощи.

- В первые дни похода от перегревов использовалась профилактика. Группа старалась по возможности выходить на маршрут пораньше, привалы и обед проводились в тени у воды. Участники старались употреблять много жидкости, обязательно прикрывали голову от палящего солнца, мочили баффы и одежду на привалах.
- Перекись водорода, Левомиколь и Декспантенол регулярно использовались участниками для обработки царапин и натертостей. Для защиты царапин и ранок использовался пластырь рулонный и бактерицидный пластырь.
- Использовались несколькими участниками леденцы в связи с болью в горле, а так же таблетки и препараты из личной аптечки. От надоедавшего кашля применялся Бромгексин и Колдакт флю плюс (позже был сделан вывод, что причинами жуткого кашля являются сухость воздуха, пыль и высокогорье) .
- При небольших расстройствах желудка или малейших признаках отравления применялся Фильтрм-СТИ и Смекта. Симптомы не мешали движению группы при прохождении маршрута, так как носили легкий характер.
- После движения в течение всего дня под действием сильного холодного ветра всем участникам вечером для профилактики указано применить из личной аптечки «Тера-флю» или аналогичный имевшийся препарат.
- Ежедневно в течение первых 7 дней 3 раза в сутки все участники применяли Дииакарб, в связи с отсутствием должной высотной адаптации.

Выводы и рекомендации.

1. Особое внимание при сборе аптечки необходимо уделить следующим препаратам:
- проблемы с ЖКТ,
- простудные заболевания и их симптомы (горло, кашель)
- потертости контактных точек,
- акклиматизация и высотная адаптация.
2. Для защиты от солнца на дни нахождения в долинах желательна светлая одежда с длинным рукавом, т.к. плечи и руки сгорают быстрее всего. Желательно наличие баффа для покрытия головы, который можно мочить для защиты от перегрева. На пыльном грейдере так же можно использовать для защиты легких от пыли.
3. Аптечка собрана на сколько это возможно лаконично (с учетом высокой категории сложности и большой автономности), но включала в себя всё необходимое. Решение руководителя увеличить количество противопростудных средств и препаратов для ЖКТ, было верным и оправдало себя. Общий вес аптечки составил 1850 грамм.
4. Оказание медицинской помощи проводилось в штатном режиме. Отклонений от маршрута и нештатных ситуаций в связи с болезнями, травмами и прочими недомоганиями участников не возникало.

Состав групповой (общественной) аптечки

Название	Кол-во	Назначение	Дозировки и когда принимать
Аптечка скорой помощи			
Шприц 2 мл	3 шт	Для введения растворов/инъекций	
Бинт стерильный 5х10	2 шт	Остановка кровотечения	
Бинт стерильный 7х14	1 шт	Остановка кровотечения	
Салфетки марлевые стерильные 14х16	1 шт	Остановка кровотечения	
Пластырь рулонный шириной 2см	1 шт		
Пластырь бактерицидный	1 уп		
Перчатки стерильные	1 пара		
Перекись водорода	50 мл	Для обеззараживания слизистых и кожных покровов	Наносят на пораженную поверхность кожи, слизистых 5-10 мл
Кетонал ампулы	2 амп	Обезболивание	
Спиртовая салфетка	3 шт		
Ранозаживляющие, противовоспалительные, антисептики			
Хлоргексидин	100 мл	Обработка ран, полоскание горла	Наносят на пораженную поверхность кожи, Полоскание горла - в разведении 1:4
Гидропирит		Обработка ран, остановка кровотечения, в т.ч. носового	
Дицинон		Внутренние кровотечения	
Зеленка	1 фл	Обработка царапин	Сразу после обработки раны хлоргексидином / перекисью
Левомеколь	1 туб	Противовоспалительно, противомикробное заживляющее средство, гнойные раны	Наружно. Пропитывают стерильные марлевые салфетки, которыми рыхло заполняют рану. Перевязки производят ежедневно, до полного очищения раны от гнойно-некротических масс
Декспантенол (крем)	1 туба (25г)	Стимулирует регенерацию кожи, нарушения целостности кожных покровов, вызванные механическими, температурными факторами	наносят тонким слоем на пораженный участок, слегка втирая, 2-4 раза/сутки
Пантенол (спрей)	1 фл		
Перевязочные средства, инструменты			
Бинт эластичный 2м х 8см	1 шт	Фиксация суставов при повреждениях (растяжениях), ушибы	Перевязка 1-2 раза в день
Бинт эластичный трубчатый	2 шт	Закрепление повязок	
Бинт стерильный 5х10	2 шт		
Бинт стерильный 7х10	1 шт		
Губка гемостатическая	9 см	Для остановки мелких кровотечений	Наложить на пораженную область и прижать на 30-40 секунд . После полной остановки кровотечения салфетку можно удалить или продолжить её использовать не удаляя с раны.
Спиртовая салфетка	10 шт		

Название	Кол-во	Назначение	Дозировки и когда принимать
Салфетка «Гемостоп гель»	2 шт	Антисептические антибактериальные обезболивающие салфетки.	Работают во ВЛАЖНОМ состоянии.
Пластырь рулонный шириной 4см	1 шт		
Салфетки марлевые стерильные 14х16	1 уп	Асептические повязки	
Ватные диски/палочки	10\10 шт	Нанесение антисептиков	
Термометр электронный	1 шт		
Ножницы	1 шт		
Булавки англ.	3 шт	Фиксация краев эластичного бинта	
Перчатки стерильные	1 пара		
Пипетка			
Влажные антибакт. салфетки, упак			
Акватабс		таблетки для обеззараживания воды	
Ампулы			
Шприц 2мл	5 шт		
Кетонал	3 амп	Сразу после получения травмы	1-2 ампулы в зависимости от тяжести
Супрастин 20 мг (ампулы 1 мл)	3 амп	Аллергические реакции, усиление обезболивания.	1-2 амп в сутки
Дексаметазон 4мг, амп 1мл	7	Отек мозга. при сильной аллергии	
Обезболивание			
Кетанов	20 таб	Выраженный болевой синдром	По 1 таблетке через 6-8 часов. Не более 4 в день.
Ибупрофен	10 таб	Болевой синдром, Вирусные инфекционные, жаропонижающее	1 табл. по требованию После еды. Длительно: Суточная доза 1200 мг., в 3 или 4 приема.
Найз	1 туба		
Кетонал (крем)	1 туба	Воспаление суставов	Цилиндрик 4-6 см, втирать целлофаном или перчаткой.
Но-шпа	10 таб	Боли средней силы, мышечные спазмы	по 1-2 таб. на один прием 2-3 раза/сутки. Максимальная суточная доза - 6 таб. (что соответствует 240 мг).
Простуда, ЛОР, глаза, аллергия			
Линкомицин	14 таб	Тяжелые инфекции	1 таблетка каждые 8 часов. 5-10 дней
Сумамед 500мг	10 таб	Антибиотик широкого действия	
Фурацилин 20мг	20 таб	противомикробный	
Бромгексин	10 таб	Заболевания дыхательных путей, сопровождающиеся образованием мокроты	Внутрь взрослым по 8 мг 3-4 раза/сутки
Називин	1 фл	Уменьшение отека слизистой.	1 пшик в каждую ноздрю
Viks Active	10 шт	Простуда	1- каждые 4 часа (мах доза в день 5)
Парацетамол	10 таб	Жаропонижающее болеутоляющее	3-4 табл\день
Колдакт флю плюс	10 кап	Вместо Vicks, если мало воды	
Альбуцид	1 фл	Поверхностные бактериальные инфекции глаз, сопровождающиеся выраженным воспалительным процессом.	Капли закапывают по 1-2 капли в каждый пораженный глаз до 6 раз каждый день.

Название	Кол-во	Назначение	Дозировки и когда принимать
Ацикловир мазь 1г.	1 туба	В 1-й день появления простуды на губах	каждые 4 часа.
Тетрациклин мазь	1 туба	Воспаление глаз.	Полоску под нижнее веко 5 раз\день
Кларитин	10 таб	Все виды аллергии.	1 табл\день
Фенистил, гель	1 туба	Укусы насекомых, местная аллергическая реакция	
Проблемы с ЖКТ			
Эманера	14 таб	Изжога, 2) Боли в верху живота, 3) Длительный прием кеторола	однократно 1таб. 2) 1 р\д 7 дней. 3) 1-2 таб в сутки.
Лоперамид	10 таб	Симптоматическое лечение острой и хронической диареи	Взрослым при острой диарее первая доза - 2 таблетки (4мг), затем - по 1 таб. (2 мг) после каждого акта дефекации в случае жидкого стула. Максимальная суточная доза для взрослых составляет 8 таб. (16 мг.)
Адисорд	30 кап	Кишечная инфекция: понос, рвота.	По 400 мг 2 р\день. Исключить алкоголь
Смекта	10 пак	Понос, изжога, вздутие.	3 пак\сутки
Фильтрум-СТИ	20 таб	Отравление/киш.инфекция: понос, рвота.	2-3 таб 4 р/день
Сенаде таб	20 таб	При запоре.	По 1-2 таб.на ночь.
Регидрон	3 пак	Обезвоживание.	Растворить в воду.
Церукал 10мг	10 таб	Противорвотное. Блокатор дофаминовых и серотониновых рецепторов.	За 30 мин до приёма пищи 1 таб. (10мг) 3-4 р в сутки. Макс разовая доза - 2 таб (20мг), макс суточная доза - 6 таб (60мг).
Фестал			
Сердечно-сосудистые средства			
Нитрокор	10 кап	При сильных болях за грудиной сжимающего характера	1 капсула под язык.
Валидол	10 таб	Боли в области сердца, тошнота при укачивании и на высоте	По 1 таб. 2-3 раза/сутки, держа под языком до их полного растворения.
«От горняшки»			
Дексаметазон	50 таб		В начале лечения - до 10-15 мг/сут, поддерживающая доза - 2-4.5 мг и более в сут. Суточную дозу делят на 2-3 приема. В небольших дозах прием 1 раз/сут утром. ПОСТЕПЕННАЯ ОТМЕНА ПРЕПАРАТА.
Кальцигард		При отёке лёгких, гипотензивное средство	10мг 3 раза в сутки. Гипотензивное средство - дозы те же.
ИНСТРУКЦИИ, упаковка			

Список индивидуальной аптечки

Название	Кол-во
Индивидуальные медицинские препараты («любимые таблетки»)	–
ДИАКАРБ	30 таб.
Бинт эластичный (или индивидуальный наколенник, протестированный до похода)	1 шт.
Пластыри бактерицидные в пластинках	10 шт.
Бинт марлевый медицинский 7х14	2 шт.
Хлоргексидин или перекись	1 шт. (50мл)
Порошок от простуды (Терафлю, Кодекс и т.п.)	1 пак.
«Сосалки» от боли в горле	6 шт.
Капли в нос (для тех, кто часто страдает ринитом)	1 шт.
Витаминный комплекс	-
Гигиеническая помада	1 шт.
Крем увлажняющий Боро-плюс/Детский	1 туба
Репеллент от комаров (N,N-диэтилтолуамид (ДЭТА) 30-50%)	1 фл.
Крем от солнца	1 фл.

7.4. Отчет механика

(подготовлено Алексеем Кузовым)

Транспортные средства участников

Характе-ристика	Рождественская Мария	Белозерова Яна	Вастаев Александр	Кузов Алексей	Цой Иван
Производитель Модель	Scott Contessa 20	Merida Matts 40-MD	Specialized Stumpy FSR	Rapid Ti самосбор	Ti-Китай, самосбор
Вилка	RockShox 30 Gold TK Solo Air	SR Suntour XCT-MLO-100-26	Suntour Epicon	Rigid-Ti	rockshox xc28
Количество скоростей	3x9	3x9	3x9	3x9	3x10
Покрышка передняя	Continental Race King 2,2 ProTection 55x559 (26x2.2)	грязевые, Mitas Scylla, 26x2.1	Maxxis Ardent 2.25	Maxxis Ardent 2.35/29"/вело	schwalbe smart sam greenguard 29*2.1
Покрышка задняя	Continental Race King 2,2 ProTection 55x559 (26x2.2)	грязевые, Mitas Scylla, 26x2.1	Conti X-King prot. 2.2	Shwalbe Rocket Ron 2.1/29"/вело	schwalbe smart sam greenguard 29*2.1
Диаметр колес, дюймов	26	26	26	29	29
Багажник	Hamax 25кг	Topeak Super Tourist DX, под дисковый тормоз	Arkel (+ колхоз) + нарулька Alpkit + кучка сумочек	Rapid Ti	Ti

Состав ремонтного набора

Наименование	Количество
Состав индивидуального ремнабора (есть у каждого участника)	
Спицы своего размера (каждого)	3-4
Петух	>=1
Запасная камера	>=2
Тормозные колодки	>=2
Клей	1 маленький тюбик
Заплатки	>=5
Состав группового ремнабора – общий вес 2970 г (без учета покрышек)	
Инструмент	
Полотно ножовки по металлу	1
Ключ звездочкой Торкс	1
Надфиль плоский	1
Надфиль круглый	1
Ключи конусные 13-17	2
Ключ разводной	1
Съемник кассеты	1

Мультитул	1
Выжимка цепи	1
Насосы, шредер / преста	3 на группу
Ключ спицевой	1
Монтажки	3
Шестигранники отдельные	3
Наждачная бумага мелкая	1
Запасные части и материалы	
Покрышка (29)	1
Покрышка (26)	1
Рубашки для скоростных тросиков (цельные)	1 м.
Рубашки для тормозных тросиков (цельные)	1 м.
Концевики для рубашек	4
Трос переключателя	2
Трос тормозной	2
Концевики для тросов (или термоусадки)	6
Звенья цепи 9 ск.	1
Замок цепи 9 ск	3
Звенья цепи 10 ск.	1
Замок цепи 10 ск	1
Универсальный петух	1
Бонки	2
Проволока разная	чуток
Пластины стальные	2
Хомуты сантехнические разные	6
Переключатель задний 9 ск. - Asera	1
Болт М12 с гайками и шайбами	1
Болты М4-М6 с гайками и шайбами	12
Заплатки для камер	30
Клей для камер	2 тубы
Ремнабор для покрышки	1
Набор для прокачки гидравлики	1
Прочее	
WD-40 (в аэропорту не отобрали ни туда, ни обратно)	1
Смазка цепи Shimano PTFE Lube (сухие условия), 100 мл флакон	2 шт.
Консистентная смазка	5 мл
Скотч армированный	1
Изолента	1
Клей цианакрилат (суперклей)	5 мл

Щетка для чистки переключателей и зубчатых колес	1
Тряпки протирочные	2
Пластиковые стяжки толстые	15
Пластиковые стяжки мелкие	10
перчатки	1
Всякая мелочь + упаковка	

Состав ремнабора оказался более чем достаточным для данного похода.

Замечания о работе средств передвижения

Трансмиссия. Расход смазки для цепи – 40%, т.е. менее 100 мл на группу. Основным осложняющим фактором для работы трансмиссии является вездесущая мелкая памирская пыль, которая быстро забивает смазку. Работу смазки Shimano PTFE Lube (сухие условия) в таких условиях следует признать удовлетворительной. Дополнительная очистка цепи щеткой весьма облегчает жизнь.

В походе было полное отсутствие дождей. Преодоление водных препятствий (бродов) встречалось довольно редко и не оказало воздействия на работу велосипедов. В силу сложного рельефа требуется постоянная корректная работа всех имеющихся передач. В походе несколько раз проводили подстройку переключателей.

Тормоза. На высоте были проблемы с «пропаданием» схватывания гидравлических тормозов у всех участников. Проблема устраняется накачкой тормозной ручки или доливом тормозной жидкости. Предпочтительно прокачивать гидравлические тормоза перед высокогорным походом. С механическими дисковыми тормозами проблем не было, за исключением простой подстройки. Дешёвые китайские колодки с AliExpress также работали в условиях похода вполне приемлимо.

Покрышки. Основное покрытие – щебёнка, мелкие камни, крупные камни или грейдер. Для покрышек не агрессивно (по сравнению, например с Хибинами). Однако более дешёвая покрышка за 3 недели похода полностью лишилась протекторов и в последние дни похода была заменена на запасную из соображений удобства и безопасности.

Поломки

Багажник. Сломался багажник, которым был оборудован двухподвес. Потому, что не сломаться он просто не мог, т.к. не был предназначен для эксплуатации в таких условиях. Починен был металлической проволокой от телеграфных столбов. Доехал в таком состоянии 1.5 дня до Мургаба, где был отремонтирован в автомастерской более основательно.

Проколы. На высоте – редкость, колоться там нечем. В долинах, где растут сады вдоль арыков, таких случаев было несколько больше. Общее количество проколов за поход не превышало 10. Колючек на маршруте не обнаружено, если только специально не лезть с велосипедом в заросли облепихи и прочих кустарников.

Спицы. Из-за неудачного крепления велорюкзака на багажнике его перекос привёл к сползанию в спицы заднего колеса. 4 спицы было выбито рюкзаком. После их замены удалось выправить колесо до небольшой восьмёрки и доехать остаток маршрута. Вывод: велорюкзак, как бы правильно упакован он не был, обязательно

должен иметь крепления штанин рюкзака за опоры багажника снизу и стропу крепления за подседельный штырь. Этих трёх точек достаточно. Не пытайтесь заменить эти крепления эспандером. В 80% случаев его забывают закрепить после привала обратно и он наматывается на заднее колесо, ломая велосипед и травмируя участника. Никогда не забывайте запасные спицы в личный ремнабор!!!

Контактная обувь. Развалилась в середине маршрута одна пара обуви. Отремонтирована была при помощи клея и армированного скотча. Вывод: не надо ехать в поход в старых лаптях, пусть даже и контактных.

Прочее. На маршруте очень много пыли. Пыль сильно влияет на износ тормозных колодок (в походе заменено 2 комплекта) и работоспособность амортизационных вилок. После похода требуется переборка. На маршруте нет возможности раздобыть запчасти.

Общие выводы и рекомендации:

1. Все велосипеды эксплуатируются уже не первый год, поэтому от первоначальной комплектации производителя мало что осталось. Техническое состояние велосипедов участников перед началом похода оценивалось как хорошее, поломок и неисправностей оборудования не отмечалось. Подготовка велосипедов для похода с длительным автономным участком и отсутствием веломагазинов и мастерских должна быть очень тщательной, трансмиссию необходимо поменять и обкатать до похода по скатках, обязательно проверить и настроить тормоза, осмотреть раму и багажник на наличие трещин или проблем с болтами.
2. В целом ремонтный набор удовлетворял потребностям похода и группы. Примерный общий вес, включая запасные покрышки, составил 4500 грамм. Состав инструментария, применявшегося в походе, следует признать более чем достаточным.
3. Осмотр, настройка и устранение неисправностей велосипедов производились в штатном режиме. Отклонений от маршрута и нештатных ситуаций в связи с поломками и их устранением не было.
4. В целом, благодаря хорошей погоде на всем протяжении маршрута, а также подготовки велосипедов до похода, нам удалось избежать серьёзных поломок и неисправностей. При других обстоятельствах на данном маршруте поломок может быть гораздо больше.
5. Основным задачами механика на данном маршруте является ежедневная проверка или напоминание участникам о проверке болтов багажника, а также подстройке переключателей и тормозов. Большинство дорог со значительной гребенкой, которая растрясает все узлы во время движения.

Отправляясь на Памир, рекомендуется иметь при себе серьёзный ремнабор и до похода перебрать на новую смазку втулки, педали, рулевую, поставить новую каретку, ролики заднего переключателя, провести обслуживание вилки, идеально настроить тормоза и переключатели. И в целом отнестись по подготовке велосипеда к походу предельно ответственно.

Потратьте на ваш велосипед времени и денег немного больше, чем вы можете и хотите себе позволить, и он обязательно ответит вам в походе благодарностью.

7.5. Отчет завхоза

Выводы и рекомендации:

1. Некоторая часть продуктовой раскладки была закуплена в Москве, а именно сырокопченая колбаса, сухое молоко и сушеные овощи, также было заготовлено сухое мясо на ужины.
2. Основных закупок продуктов на маршруте было две – в городе Ош по прилету (Кыргызстан) и в районном центре Мургаб на 9 день маршрута (Таджикистан). В Оше огромный продуктовый гипермаркет «Фрунзе» с широким набором продуктов (можно ничего не везти из Москвы). В Мургабе несколько скудных магазинчиков и

продуктовый рынок – широкий выбор сладкого и вменяемый выбор круп. Полное отсутствие продуктов, хранящихся в холодильниках (сыр, колбаса и т.п.).

3. После спуска с высокогорья в долину реки Пяндж автономность заканчивается, периодически заезжали в магазинчики и пополняли продуктовый запас на 1-2 дня.
4. Так как группы была камерное, то по решению руководителя были упразднены традиционные дежурные. Примусолог занимался поддержанием пламени в горелках, а остальные участники группы в силу своих возможностей выполняли остальные задачи – принести воду, порезать колбасу, помыть каны и т.п. В целом данная концепция показала себя хорошо, но примусологом должен быть физически сильный и выносливый участник.

7.6. Бюджет

(подготовлено Александром Вастаевым)

Национальная валюта Киргизии – ***сом (KGS)***
Национальная валюта Таджикистана – ***сомони (TJS)***

Какую валюту везти с собой?

Можно везти как доллары, так и рубли. И то и другое меняют как в банках, так и менялы, как в Киргизии, так и в Таджикистане. Кроме того, и рубли и доллары могут принять в большинстве магазинов Памира. Также в таджикских магазинах могут согласиться взять киргизские сомы.

У частных менял курс обмена не хуже, чем в банках, а может оказаться даже лучше, чем в банке. Можно взять с собой дебетовую карту, но банкоматы есть в городах Ош и Хорог. Карты также принимаются в крупных супермаркетах этих городов.

С собой каждому участнику было рекомендовано взять от 5 000 рублей ($100) и более (на карте/наличными) на форс-мажорные ситуации (выброску, изменение авиабилета), а также на расходы на маршруте и после финиша.

Обмен валюты в походе

Всего было куплено 4 000 киргизских сом (по курсу 0,95 руб./сом)
и 8 065 таджикских сомони (по курсам от 6,67 до 7,02 руб./сомони, и 10,75 $/100 сомони).

Расходы	На 1-го человека, руб.
Билет на самолет Москва – Ош (Киргизия) Авиакомпания S7	12 492
Билет на самолет Душанбе (Таджикистан) – Москва Авиакомпания «Уральские авиалинии»	15 891
Пропуск в ГБАО	1 596 (25 $)
Пропуск в «Зоркуль»	638 (10 $)
Регистрация в Таджикистане	698 (100 сомони)
Хостел в Мургаб (в т.ч. ужин)	850
Автовыброска Хорош – Душанбе	4000
Аптечка общественная	550
Ремнабор общественный	470
Литий (24шт х 95руб)	456
Продуктовая раскладка	4 500
Прочие расходы	3 500
ИТОГО	**45 641**

Предварительно планировавшийся бюджет на 1 участника 50 000 рублей оказался реальным. ***Итого фактический бюджет на участника – 45 641 рублей.***

Справочная информация по ценам

Продукты:

В супермаркетах цены аналогичны московским. На рынках, хлеб, молочные продукты – в общем также, поскольку в регионе ничего не растет, все привозится либо из соседних долин Киргизии, либо из центра Таджикистана, а районы наполнены в основном туристами, к тому же по большей части европейцами.

Топливо:

Диз.топливо, как и бензин, дороже московских ориентировочно на 20-30%, топливо привозится в регион в автоцистернах, и продается на разлив из бочек на месте бывших АЗС.

Жилье:

Хостелы и гестхаусы на Памире стоят от $7 до $15 за человеко*ночь, в зависимости от заведения и набора услуг. В среднем это - $10 с завтраком и душем.

В столице Таджикистана, Душанбе – от $7 до $20 за человеко*ночь, в зависимости от номера.

Разрешения:

- Пермит в ГБАО – в турфирме нам обошелся по $25 с человека, на «рынке» цены достигают $40 за человека,
- Пропуск в заповедник «Зоркуль» - $5 с человека в день, также через турфирму,
- Регистрация по месту пребывания в Таджикистане – 100 сомони с человека (состоит из пошлины в размере 50 сомони + «услуг» в размере 50 сомони», обе суммы оплачиваются милиции официально через банк).

Автовыброска:

Базовая цена на выброску из Хорога в Душанбе – 2,400 сомони за машину (обычно Land Cruiser или Prado, вмещающие свободно 4 – 5 пассажиров и велосипеды на крышу, при этом число пассажиров возможно до 7 – 8).

При этом у турфирм цены на машину могут достигать до $800.

В том случае, если вписываться в сборную машину, набиваемую под завязку местными жителями, цена за человека варьируется от 300 до 500 сомони, в зависимости от наличия в багаже велосипеда, гражданства вписывающегося и того, кто договаривается с водителем (сам вписывающийся или местный посредник, например, представитель хостела).

7.7. Записки технического фотографа

(подготовлено Александром Вастаевым)

Подготовка

Фотокамера выбиралась по критериям: вес, питание (соотношение длительности и веса), простота управления, цена (чтобы не жалко было «убить»). Поскольку основной функцией фотографа были технические фотографии, из имеющихся и доступных в клубе выбрана была мыльница SAMSUNG ES65.

К ней был взят powerbank на 10,000А и карты памяти общим объемом 24Gb.

Общий вес составил 500 г (вместе с зарядным устройством и чехлом).

В походе

Снимать оказалось очень сложно! Сил не хватало даже двигаться, поэтому о съемке вспоминалось нечасто. Так стало понятно, почему с Памира велосипедисты привозят так мало фотографий.

Чехол с камерой был прицеплен на лямку заплечного рюкзака, оперативно доставать камеру было вполне удобно, иногда даже на ходу (на ходу, однако, приемлемых по качеству кадров почти не получилось, мешала вибрация и тряска руки).

Камера в экстремальные условия не попадала – не падала, не намокала.

Первоначального заряда аккумулятора хватило на 6 дней, далее проводилась зарядка от powerbank'а, а в хостеле электричеством (в Мургабе электричество было только в гостинице с дизелем всего несколько часов вечером). Один заряд от powerbank'а расходовал всего около 20% его емкости.

За 1 неделю было сделано около 500 кадров (это заняло меньше SD-карты емкостью 8 Gb), из которых около 60 можно было назвать относительно «художественными» среднего и плохого качества, остальные – очень плохого, либо технические. В основном подвел фокус, разрешение и тряска рук. В целях нормальной компоновки кадра часто приходилось делать вертикальные кадры, участники в движении чаще всего оказывались далеко впереди. В результате Руководитель смог принять для отчета только небольшую часть снимков. В группе присутствовали другие фотокамеры.

Тем не менее, самой популярной фотографией после похода оказалась снятая именно на эту мыльницу.

8. БАЛЬНАЯ ОЦЕНКА СЛОЖНОСТИ ВЕЛОСИПЕДНОГО ПОХОДА

8.1. Расчет эквивалентного пробега

Согласно Регламенту категорирования велосипедных туристских маршрутов (утвержденном решением ЦМКК на 2018-2019гг.) за локальные препятствия, имеющиеся на маршруте, считается пробег (км), эквивалентный по затратам времени и сил, в т.ч. за переправы простейшие – без с использованием индивидуальной страховки, а также за перевальные взлеты н/к.

Переправы

Местоположение Дата и время	***Фото***	***Характеристика препятствия***	***Эквивалент, км***
Река Джиптик-Суу (25.07)	**71**	н\к (простейшая), переходы вброд, индивидуальная страховка	2
Река Джиптик-Суу (25.07)	**72**	н\к (простейшая), переходы вброд, индивидуальная страховка	2
Река Джиптик-Суу (25.07)	**73**	н\к (простейшая), переходы вброд, индивидуальная страховка	2
Река Музкол (27.07)	**109**	н\к (простейшая), переходы вброд, индивидуальная страховка	2
Река Музкол (27.07)	**110**	н\к (простейшая), переходы вброд, индивидуальная страховка	2
Река Музкол (27.07)	**113**	н\к (простейшая), переходы вброд, индивидуальная страховка	2
Река Машале (01.08)	**184**	н\к (простейшая), переходы вброд, индивидуальная страховка	2
Приток озера Кокджигит (02.08)	**202**	н\к (простейшая), переходы вброд, индивидуальная страховка	2
Приток озера Кокджигит (02.08)	**203**	н\к (простейшая), переходы вброд, индивидуальная страховка	2
Река Кокбай (04.08)	**265**	н\к (простейшая), переходы вброд, индивидуальная страховка	2
Река Кокбай (05.08)	**274**	н\к (простейшая), переходы вброд, индивидуальная страховка	2
Река Мац (05.08)	**306**	н\к (простейшая), переходы вброд, индивидуальная страховка	2
Река Бангильга (05.08)	**308**	н\к (простейшая), переходы вброд, индивидуальная страховка	2
Приток реки Мац (05.08)	**318**	н\к (простейшая), переходы вброд, индивидуальная страховка	2
Река Мац (06.08)	**326, 328**	1б (средняя) Необходимо маневрирование группы относительно основного направления при броде. Переправа велосипедов и снаряжения челноком. Необходима работа всей группы; индивидуальная и коллективная страховка.	20
Река Мац (06.08)	**329**	1б (средняя) Необходимо маневрирование группы относительно основного направления при броде. Переправа велосипедов и снаряжения челноком. Необходима работа всей группы; индивидуальная и коллективная страховка.	20

Осыпи, морены

Местоположение Дата и время	***Кол-во***	***Фото***	***Характеристика препятствия***	***Эквивалент, км***
Ущелье р. Джиптык (24-25.07)	1,3	**46, 49, 53-55, 64**	н/к (мелкая) Камни небольшие, крутизна склона 15-20°	26

Ущелье р.Мац (05-06.08)	2,4	**317, 321, 323, 331**	н/к (мелкая) Камни небольшие, крутизна склона 15-20°	48

Перевальные взлеты (за каждый 100 метров пути)

Местоположение Дата и время	***Кол-во***	***Фото***	***Характеристика препятствия***	***Эквивалент, км***
пер.Джиптык (25.07)	2,2	**58, 59, 60**	н/к, Осыпные и скальные склоны крутизной до 30°. Движение затруднено осыпями.	33

Эквивалентный пробег ЛП = 68 + 74 + 33 = 175

8.2. Расчет интенсивности похода

Расчет Кэп (согласно таблице 10 Регламента для походов 5-6 КС):

Описание	***L, км***	***Кэп***
Дороги высокого качества (Кпк от 0,80 до 1,10)	263,2	***0,6***
Дороги хорошего качества (Кпк от 1,11 до 1,50)	555,5	***0,8***
Дороги среднего качества (Кпк от 1,51 до 1,90)	280,4	***1,0***
Дороги низкого качества (Кпк от 1,91 до 2,40)	3,0	***1,3***
Дороги сверхнизкого качества (Кпк свыше 2,40)	76,1	***1,8***

Кэп = 0,87

I = (Lф*Кэп + ЛП)*Тн / (Тф*Lн)
I = (1184*0,87+ 175)*16/(18,5*800)= 1,30

8.3. Расчет автономности похода

Расчёт автономности похода осуществлен с помощью Калькулятора автономности, размещенного на сайте **http://velotrex.ru**

Продолжительность похода: 434 часа (19 дней)
Автономность похода: 1,11

Подробный расчёт по временным интервалам:
1) Границы: *Ош – Кызыл-Тала*
Начало временного интервала: 22.07.2018 9:00
Конец временного интервала: 23.07.2018 16:00
Количество часов: 31
Автономность временного интервала: **0.80**
Участок с низкой автономностью, приблизительно в середине участка имеется н.п. Папан с магазинами и АЗС.

2) Границы: *Кызыл-Тала – Каракуль*
Начало временного интервала: 23.07.2018 17:00
Конец временного интервала: 27.07.2018 9:00
Количество часов: 89
Автономность временного интервала: **1.15**
Участок со средней автономностью, населенных пунктов и магазинов нет.

3) Границы: *Каракуль – Мургаб*
Начало временного интервала: 27.07.2018 10:00
Конец временного интервала: 30.07.2018 16:00

Количество часов: 79
Автономность временного интервала: **1.09**
Участок со средней автономностью, населенных пунктов и магазинов нет.

4) *Ночевка в р.ц. Мургаб*
Начало временного интервала: 30.07.2018 17:00
Конец временного интервала: 31.07.2018 16:00
Количество часов: 24
Автономность временного интервала: **0.50**
Неавтономный участок маршрута: 1 ночевка в гостинице.

5) Границы: *Мургаб – Лангар*
Начало временного интервала: 31.07.2018 17:00
Конец временного интервала: 6.08.2018 16:00
Количество часов: 144
Автономность временного интервала: **1.42**
Участок со средней автономностью, населенных пунктов и магазинов нет.

6) Границы: *Мургаб – Хорог*
Начало временного интервала: 6.08.2018 17:00
Конец временного интервала: 9.08.2018 10:00
Количество часов: 67
Автономность временного интервала: **0.80**
Участок с низкой автономностью, часто встречаются н.п. с магазинами и АЗС.

8.4. Расчет суммы баллов за протяженные препятствия

№ ПП	Протяженное препятствие	КТ	КС
1	Перевал Ачинский* (перевал)	3	**4.02**
2	Ущелье реки Ак-Буура* (подъем по ущелью)	3	**4.04**
3	Перевал Джиптик (перевал)	5	**18.48**
4	Перевал Кызыл-Арт* (перевал)	4	**8.26**
5	Перевал Уйбулок (перевал)	2	**3.67**
6	Урочище Уртабуз (перевал)	3	**6.92**
7	Перевал Акбайтал (перевал)	3	**5.99**
8	Траверс Шоркуль и Рангкуль (траверс)	3	**4.10**
9	Перевал Акджилга (перевал)	4	**11.30**
10	Спуск Долина реки Аксу (спуск по долине)	3	**4.59**
11	Траверс Сары-Таш (траверс)	3	**6.82**
12	Траверс Машале (траверс)	3	**5.88**
13	Перевал Янгидаван (перевал)	4	**8.53**
14	Траверс Зоркуль (траверс)	4	**6.04**
15	Ущелье реки Памир (траверс)	3	**5.27**
16	Перевал Харгуш (перевал)	3	**7.20**
17	Траверс Кой-Тезек (траверс)	3	**5.26**

18	Траверс Кокбай (траверс)	3	**8.41**
19	Перевал Мац (перевал)	5	**14.46**
20	Ущелье реки Пяндж (спуск по ущелью)	3	**6.00**

Согласно Таблице 2 «Регламента категорирования велосипедных маршрутов», в зачет протяженных препятствий пойдут максимум 10 баллов за протяженные препятствия 3 КТ, 25 баллов за протяженные препятствия 4 КТ и 12 баллов за 3 КТ и 54 балла за 5 КТ.

Следовательно, S = 10 + 12 + 32,94= 54,94

8.5. Категория сложности

КС = S*I*A = 54,94 * 1,30 * 1,11 = 79,28 баллов

Пройденный спортивный маршрут по параметрам: протяженности, продолжительности, набору протяженных препятствий и количеству баллов полностью соответствует **5 категории сложности**.

9. ПАСПОРТА ПРЕПЯТСВИЙ

Расчет протяженных препятствий произведен согласно Регламенту категорирования велосипедных туристских маршрутов (утвержденном решением ЦМКК на 2018-2019гг.).

Информация в паспортах протяженных препятствий приведена из Классификатора протяжённых велотуристских препятствий на момент предоставления и защиты отчета, в котором производился расчет. В паспортах приведены ссылки и номера учетных записей по Классификатору.

Все протяженные препятствия на момент предоставления и защиты отчета *утверждены* либо имеются утвержденные эталонные препятствия в Классификаторе протяжённых велотуристских препятствий – http://velotrex.ru/

Паспорта препятствий представлены в отдельном приложении к отчету.

№ ПП	Название № в классификаторе (автор) Границы	Вид ПП	КТ	Характеристика препятствия
1	***Перевал Ачинский**** ***№1762*** кош Мады – река Ак-Буура (эталонное № 309 - Романов Д.А.)	**перевал**	**3**	Набор высоты: 786 м Сброс высоты: 528 м Протяжённость: 30,4 км Мелкий и крупный камень Чистое ходовое время: 3ч10мин
2	***Ущелье реки Ак-Буура**** ***№1763*** кош Чарайгыр – река Джиптик (эталонное № 310 - Романов Д.А.)	**подъем по ущелью**	**3**	Набор высоты: 712 м Сброс высоты: 199 м Протяжённость: 36,0 км Мелкий и крупный камень, грунт Чистое ходовое время: 3ч37мин
3	***Перевал Джиптик*** ***№1764*** река Ак-Буура – река Кызыл-Суу (эталонное № 1353 - Романов Д.А.)	**перевал**	**5**	Набор высоты: 2282 м Сброс высоты: 1240 м Протяжённость: 49,5 км Мелкий и крупный камень, грунт, ЛП Чистое ходовое время: 9ч42мин
4	***Перевал Кызыл-Арт**** ***№1769*** река Кызыл-Суу – река Маркансу (утверждено)	**перевал**	**4**	Набор высоты: 1237 м Сброс высоты: 363 м Протяжённость: 50,5 км Асфальт, мелкий камень, грунт Чистое ходовое время: 5ч32мин
5	***Перевал Уйбулок*** ***№1770*** река Коксой – река Карарт (эталонное № 235 - Романов Д.А.)	**перевал**	**2**	Набор высоты: 366 м Сброс высоты: 408 м Протяжённость: 39,2 км Асфальт Чистое ходовое время: 2ч36мин
6	***Урочище Уртабуз*** ***№1771*** река Музтесу – Памирский тракт (утверждено)	**траверс**	**3**	Набор высоты: 318 м Сброс высоты: 251 м Протяжённость: 40,8 км Мелкий камень, грунт, песок Чистое ходовое время: 4ч37мин
7	***Перевал Акбайтал*** ***№1772*** река Музкол – река Мургаб (эталонное № 86- Романов Д.А.)	**перевал**	**3**	Набор высоты: 677 м Сброс высоты: 976 м Протяжённость: 76,8 км Асфальт, мелкий камень, грунт Чистое ходовое время: 5ч28мин

№ ПП	Название № в классификаторе (автор) Границы	Вид ПП	КТ	Характеристика препятствия
8	***Траверс Шоркуль и Рангкуль*** ***№ 1773*** река Акбайтал – Рангкуль (утверждено)	**траверс**	**3**	Набор высоты: 192 м Сброс высоты: 156 м Протяжённость: 36,0 км Мелкий и крупный камень Чистое ходовое время: 2ч49мин
9	***Перевал Акджилга*** ***№ 1774*** Рангкуль – река Аксу (утверждено)	**перевал**	**4**	Набор высоты: 752 м Сброс высоты: 821 м Протяжённость: 70,4 км Крупный камень, грунт, песок Чистое ходовое время: 7ч27мин
10	***Спуск Долина реки Аксу*** ***№1775*** река Козынды – р.ц. Мургаб (утверждено)	**спуск по долине**	**3**	Набор высоты: 201 м Сброс высоты: 342 м Протяжённость: 54,3 гм Асфальт, мелкий камень, грунт Чистое ходовое время: 3ч40мин
11	***Траверс Сары-Таш*** ***№1819*** река Карасу – река Машале (эталонное № 1354 - Романов Д.А.)	**траверс**	**3**	Набор высоты: 561 м Сброс высоты: 277 м Протяжённость: 47,2 км Мелкий камень, глина Чистое ходовое время: 4ч27мин
12	***Траверс Машале*** ***№ 1523*** река Машале - река Ыстык (утверждено)	**траверс**	**3**	Набор высоты: 278 м Сброс высоты: 232 м Протяжённость: 27,7 км Мелкий и крупный камень Чистое ходовое время: 2ч42мин
13	***Перевал Янгидаван*** ***№1777*** река Машале – река Мукурчильоб (утверждено)	**перевал**	**4**	Набор высоты: 405 м Сброс высоты: 390 м Протяжённость: 38,5 км Мелкий и крупный камень, суглинок Чистое ходовое время: 4ч20мин
14	***Траверс Зоркуль*** ***№1779*** река Мукурчильоб – река Памир (эталонное № 1358 - Романов Д.А.)	**траверс**	**3**	Набор высоты: 240 м Сброс высоты: 313 м Протяжённость: 27,3 км Песок, крупный камень, грунт Чистое ходовое время: 3ч31мин
15	***Ущелье реки Памир*** ***№1785*** река Башгумбез – река Харгуш (утверждено)	**траверс**	**3**	Набор высоты: 161 м Сброс высоты: 402 м Протяжённость: 41,8 км Мелкий и крупный камень, песок Чистое ходовое время: 4ч13мин
16	***Перевал Харгуш*** ***№1787*** река Памир – Памирский тракт (утверждено)	**перевал**	**3**	Набор высоты: 547 м Сброс высоты: 540 м Протяжённость: 33,3 км Мелкий и крупный камень Чистое ходовое время: 3ч57мин
17	***Траверс Кой-Тезек*** ***№ 1786*** озеро Чукуркуль - река Южный Тогузбулок (утверждено)	**траверс**	**3**	Набор высоты: 667 м Сброс высоты: 763 м Протяжённость: 48,2 км Асфальт, мелкий и крупный камень Чистое ходовое время: 4ч57мин

№ ПП	Название № в классификаторе (автор) Границы	Вид ПП	КТ	Характеристика препятствия
18	***Траверс Кокбай №1788*** река Тогузублок – река Джавшангоз (утверждено)	**траверс**	**4**	Набор высоты: 509 м Сброс высоты: 584 м Протяжённость: 26,5 км Мелкий и крупный камень Чистое ходовое время: 4ч10мин
19	***Перевал Мац №1789*** река Джавшангоз - река Памир (утверждено)	**перевал**	**5**	Набор высоты: 807 м Сброс высоты: 963 м Протяжённость: 33,4 км Крупный камень, грунт, ЛП Чистое ходовое время: 7ч59мин
20	***Ущелье реки Пяндж № 1790*** река Мац - город Хорог (утверждено)	**спуск по ущелью**	**3**	Набор высоты: 1989 м Сброс высоты: 2650 м Протяжённость: 210,9 км Асфальт, мелкий и крупный камень, песок Чистое ходовое время: 17ч28мин

Паспорта препятствий представлены в отдельном приложении к отчету.