

Глава 7. ПАМИР

Игорь и Сергей Новосёловы

«УРАЛ» НА ПАМИРЕ

Текст печатается по Книге «ТУРИЗМ В УФИМСКОМ МОТОРОСТРОИТЕЛЬНОМ ПРОИЗВОДСТВЕННОМ ОБЪЕДИНЕНИИ: ПО СТРАНИЦАМ МЕСТНЫХ И ЦЕНТРАЛЬНЫХ ПЕЧАТНЫХ ИЗДАНИЙ», г. Уфа, изд-во УМПО, 2007 г., с. 302-308.

Туризм может многое. Рассказ пойдет об одной не совсем обычной экспедиции, состоявшейся в августе 1993 года.

Перспективы развития современного самодеятельного туризма стали шире с началом перестройки. После распада СССР появились новые возможности. Открылись границы. Жесткие правила в туризме и альпинизме времен Союза не всегда срабатывали. Горники стали включать в нитки маршрутов вершины даже выше 7000 м. Альпинизм перемещается в Гималаи. Основной трудностью, пожалуй, становятся организационный и финансовый вопросы. У кого есть спонсоры, те продвигаются вперед. У многих нет денег, и есть много других проблем. Конечно же, самым притягательным местом являются Гималаи. Некоторые восьмитысячники вполне по силам опытным горным туристам. Для этого необходимо вникнуть в специфику альпинизма. Нужен опыт высотных восхождений.

В 1990 году горные туристы создали при т/к «Рассвет» (г. Уфа) некоммерческую организацию «Башкирский Гималайский фонд». Задачей фонда стала подготовка команды для восхождений в Гималаях. После успешных экспедиций на пик Ленина (7134 м) в 1991-92 годах было решено в 1993 году поехать туда же, но уже своим ходом, т.к. на 1994 год была достигнута договоренность с китайским правительством о восхождении на вершину Шиша-Пангма (8046 м). До нее удобней и дешевле добраться автотранспортом через Киргизию и далее по горной части Китая в Тибет. Это около 4500 км. Машина «Урал» имеет подходящие технические данные. Ее надо испытать в поездке на пик Ленина из г. Уфы. В пути предстояло преодолеть бездорожье, пустыню, высокогорные дороги и перевалы до 4000 м.

Желающих поехать набралось более 30 человек. Для восхождения необходимо много всякого снаряжения. Его удобно везти с собой на машине. Началась работа по подготовке транспорта. Спонсоров не нашли, и расходы легли на наши плечи. Прodeлали большую работу. Установили дополнительный бак на 1,5 тонны топлива. Кузов закрыли тентом, вдоль бортов укрепили бочки для снаряжения и продуктов, баки для воды. Поставили газовую плиту, диван, освещение, радиосвязь и многое другое. Быстро приближалось время отъезда. Стремительно таяло число участников. Энтузиастов к моменту выезда остается всего 4 человека. Это идейный вдохновитель проекта мастер спорта по горному туризму Игорь Алтайский, технический директор Николай Часовников, ответственный за ремонт Олег Лукьянов и завхоз Игорь Новоселов. Ищем срочно основного водителя и опытных участников. Это Сергей Новоселов и братья Прокопьевы: Виктор – горник, Владимир – профессиональный шофер. Все участники представители турклуба «Гастелло» (г. Уфа). Заготовили много разных документов: от Спорткомитета Республики, Центрального духовного управления Мусульман России и Европейских стран СНГ и т. д.

Выехали в первых числах августа. Проезжаем Башкирию и оренбургские степи без приключений. На границе с Казахстаном таможеню сильно интересовал вопрос, не беженцы ли мы? Посмотрев документы и не обнаружив мебели, нас пропускают. Далее путь идет через города Аральск, Кзыл-Орда, Ленинск (недалеко от космодрома Байконур). Углубляемся в пустынные районы. С топливом здесь напряженка, автосервиса, запчастей не найдешь. С ремонтом выкручивались за счет опыта нашего водителя. В одном из колхозов удачно дозаправились соляркой, за полцены. Слить топливо непросто, оно должно идти самотеком. Обе стороны остались довольны сделкой. Днем стоит жара, ехать долго утомительно. Приходилось останавливаться и пережидать в тени, а передвигаться до трех часов ночи. Спать под открытым небом приятней, прохладно, и звезды над головой. Не заметили, как пробит радиатор, отверстие заделали пробкой из дерева. Основные запасы воды уходят на радиатор, если она закончится, то машина встанет. Часто воду просто так не дают. В этих районах нет нормальных дорог. КАМАЗы перевозят тысячи тонн груза, в основном это дыни. В «бахчовый» сезон движение интенсивное. Пыль постоянно висит в воздухе, песок всюду, даже на зубах. По

пустыне идет много параллельных путей. На ночь останавливаемся у дороги. Наблюдаем за верблюдами. Жжем костер из верблюжьей колючки. Беседуя с водителями, узнаем много интересного о жизни в пустыне. Есть места, где останавливаться нельзя, машину просто может засосать песок. Зима здесь необычайно суровая. Транспорт ходит редко. В случае поломки машины можно замерзнуть. Думаем, что это правда, поскольку и мы тоже местами с трудом продвигаемся вперед.

При въезде в Узбекистан ландшафт меняется. Кругом зеленеют поля. 8 августа попадаем в Ташкент. В городе на КПП нашу машину арестовывают и препровождают в часть военной автоинспекции. Недавно вышло постановление, запрещающее использовать в коммерческих целях ДОСААФовские машины (армейские приватизированные). Рядом с нами стоит «УРАЛ» с помидорами, которые явно перезрели. Начальство уже ушло домой. Устраиваем большую стирку, т. к. все в пыли. Неожиданно на базаре выясняется, что наиболее продвинутые торговцы начали менять российские деньги образца 1992 года на купюры 93-го года. Продав 5 тысяч новых за 6 тысяч старых, завхоз на разницу покупает дыню и фрукты. Халява.

Утром приходит прапорщик, самый технически грамотный и уважаемый в части специалист. Он много повидал на своем веку. Осмотрев нашего «железного коня», находит более 40 нарушений, в том числе и серьезных. Передвигаться на такой машине нельзя. Ее нужно «депортировать» в Россию. Так как мы экспедиция и взять с нас нечего (к тому же прапорщик оказался русским), мы должны быстро исчезнуть. Нам выделяют сопровождающего, который вывозит нас в сторону Киргизии. После города шахтеров Ангрен берем первый значительный перевал, находящийся на высоте около 2000 м. Обстановка в Средней Азии была напряженная. Многие русские уехали, кто-то собирался уезжать. Иногда около дорог пасутся домашние животные. Под вечер одна из коров неожиданно выскочила нам на встречу. Тяжелой машине на скорости сложно быстро сманеврировать. Чудом избежали серьезных последствий. При переезде очередного арыка с водой ломается один из четырех узлов крепления кузова к раме. Ремонт в полевых условиях невозможен.

В городе Ош очень хороший базар, много всяких чудес, даже местные персики необычной формы похожи на бублик с дыркой.

Закупаем разной зелени. Далее начинается горная часть маршрута. Киргизы народ доброжелательный, но вооружены автоматами. С востока Алайской долины возможен подход таджикской оппозиции. Говорят, более пятисот боевиков спустились с гор. Начинаем медленно ползти на перевал Талдык (3615 м) и когда уже его проехали, глохнет мотор. Долго бродим по дороге, пока водитель заводит машину. На спуске виднеется Заалайский хребет и вечные снега на вершинах. Одна из них – пик Ленина. В поселке Сары-Таш пограничники с местным населением срочно строят укрепления, оборудуют пулеметные точки, роют траншеи. Кажется, влипли?! К нам в машину напрашивается местный киргиз, чтобы мы его подвезли, а сам пытается выяснить, кто мы такие, что везем, и переговаривается с кем-то по-киргизски. Приходит Николай от пограничников и просит пару бутылок водки. Поняв, что мы не везем боеприпасов или чего-то еще, попутчик так же быстро исчез, как и появился.

Алайская долина шириною более 50 км. Пересекаем реку по мосту и в сумерках начинаем куролесить по ухабам и косогорам. Найти дорогу непросто. Крутые спуски и подъемы иногда проходят на грани переворота, как уверяет штурман Олег, сидевший с водителем. Если полетит еще одно крепление кузова, то он просто съедет с шасси вместе с нами! И наш путь закончится. На территорию МАЛ (международный альплагерь, 3600 м) прибываем поздно ночью. Водитель в радостном возбуждении делает пару кругов, вдавливая водопроводные трубы в землю. Нам делают выговор и требуют оплату за въезд в частные владения, за восхождение, за постой коня, за проживание, экологический сбор... Умножают это на время пребывания и число восходителей. Получается очень «сурьезная» сумма. Наши золотовалютные запасы составляют всего 99 долларов. Этого явно не хватает. В горах появилось много хозяев. Каждый пытается получить с альпинистов деньги. В процессе торгов Николай говорит: «Берите, сколько есть, иначе и этого скоро не будет».

Утром прибываем на Луковую поляну (3900 м). Альпинистов много. Нас пытаются сходу «запрячь», чтобы вывезти толпу поближе к цивилизации. Рисковать транспортом что-то не хочется. Хозяин поляны разъезжает на лошади, собирая баксы со всех желающих. Ему мало кто подает. Водитель первый раз в горах, его не проконсультивали, что Памир и юг это не одно и то же. У него

мало теплых вещей, ночью Владимир замерз. Днем его припекло солнце и ударила горняшка. Он устроился в тени под машиной. Погода стоит хорошая. Игорь берет этюдник и идет рисовать. Олег занимается видеосъемками. Ночью выпал снег. Готовимся к восхождению на пик Ленина (7134 м). Его не описываем. Это отдельная история...

Собираемся в обратный путь. К нам подходят двое туристов из города Пензы. Они сильно просчитались с финансами и уже неделю пытаются уехать, автостоп не срабатывает! Доставляем их в Уфу. В дороге было много встреч, в том числе и с ГАИ. В Казахстане штраф – 50 рублей. Самая мелкая купюра, которая у нас была, это 200 руб. В Ташкенте наш водитель не вписывается в поворот и сносит верхнюю часть остановки. Штраф уже 10 тысяч рублей. Ташкент. Здесь проводим несколько дней. Отдыхаем, купаемся в озере, едим на халяву фрукты. Буханка хлеба стоит 12 рублей, дыня – 50 рублей за килограмм. Неожиданно на озере появляется милиция. Купаться запретили. В воде обнаружили холерную палочку. Часто упоминается слово карантин. Ползут слухи, что выезд и въезд в Ташкент могут закрыть. Срочно собираемся и покидаем город. Случайно выясняется, что командировочные документы на машину сделали почему-то всего на две недели, их срок давно уже истек. На границе Казахстана и Узбекистана на посту ГАИ машину остановили и начали вымогать мзду. Водитель к этому времени уже был в возбужденном состоянии. Началась потасовка с мордобоем. Пришлось вмешаться Николаю. После долгих разбирательств у водителя отобрали права со словами: «Они тебе больше не пригодятся». Оставшийся путь мы ехали со справкой. С представителями властей руководитель экспедиции Николай Часовников договаривался сам. О многих (финансовых) итогах переговоров нам до сих пор не известно. Но в результате мы всегда двигались вперед.

Кто бывал на среднеазиатских базарах, тот видел горы арбузов и дынь, но это, оказывается, мелочь. В пустынной местности, где их выращивают, одной придорожной груды хватит, чтобы загрузить несколько КАМАЗов. Отсюда их везут в Россию. Мы тоже немного прикупили. В пустыне свои законы. На колодцах во многих районах (например, Кзыл-Орда) висят замки. Воду приходилось покупать. В районе города Аральска литр воды стоил 20 рублей. Водители дальнобойщики варили баранину и

предложили ее нам, по 3000 рублей за 1 кг. Это намного дороже, чем в Уфе. Позже они просят у нас воды. Мы шутим: «Сто рублей стакан». Они воспринимают все всерьез и протягивают деньги.

Оренбург проезжаем ночью. Машина останавливается, и кто-то с фонариком забирается в кузов. Народ спросонья начинает роптать: «Почему стоим?» Местные рекетиры выясняли, что мы везем, чем можем поделиться. Обнаружив альпинистов, сообщают пароль на проезд.

Путь длиной 7000 тысяч километров позади. Приобретен необходимый опыт. Но в стране наступили еще более тяжелые времена. Поездка в Китай не состоялась. Все же мы думаем, что и сегодня возможен автомаршрут Уфа – Гималаи – Уфа. Проблемы те же, что и 13 лет тому назад. Где взять людей и во что это обойдется?

Август 1993 г. Авто+горный поход г. Уфа – Памир – г. Уфа. 3 к.с. (авто-) 7000 км (пути).

Маршрут: г. Уфа – Башкортостан – Оренбургские степи – Казахстанские степи и пустыни – Узбекистан – Киргизстан – Луковая поляна (под пиком Ленина, Памир) – возвращение в г. Уфу.