

Воспоминания о Памире

От авторов: это путешествие происходило летом 1979 года. Еще не началась афганская война, и страна стабильно развивалась по пути прогресса. В то время такое путешествие было трудно осуществимо из-за строгих пограничных правил. Сегодня оно просто невозможно.

Жарким августовским полднем, с трудом пробравшись через мешки, наваленные в проходе рейсового газика, мы вышли в кишлаке Лаби-Джур. Позади остались утомительные приготовления к поездке, оформление бумаг и пропусков в пограничные районы, уточнение задания и маршрута, советы друзей и знакомых. Первые 150 км (Душанбе–Лаби-Джур) оказались наиболее легкой частью нашего маршрута.

Самые впечатляющие воспоминания остались от долины Вахша с ее каньонами, выветрившиеся причудливым образом стены которых вызывают самые фантастические ассоциации. Лаби-Джур расположен на перекрестке дорог из Гарма и Хорога в Душанбе. Автобус шел дальше в Гарм, а нам предстояло искать попутную машину на Хорог.

Мы устроились под чинарой, растущей прямо на развилке дорог, в компании из 10 человек, оказавшихся в таком же положении. Оно осложнялось тем, что день был воскресный, когда грузовики на Хорог обычно не идут, и потому существовала опасность ждать машину до понедельника.

После утомительных бесплодных ожиданий мы стали присматривать место для ночлега. Метрах в 30-ти от перекрестка над дорогой среди обломков скал, на склоне голого холма находилась столовая. Хотя она и не располагала широким ассортиментом блюд, ее меню все-таки дало нам возможность продержаться до утра следующего дня. В ответ на вопросы о ночлеге чайханщик объяснил, что мы можем переночевать на траве, возле столовой, и что это самый лучший ночлег, так как ночью здесь в помещении душно. Однако мы решили переночевать в большой пустовавшей палатке пастухов, стоявшей на берегу реки в километре от селения. С наступлением темноты мы перенесли вещи в палатку, и стали готовиться ко сну. Ночь прошла относительно спокойно, лишь где-то около часа в окрестных горах завывали волки и разбудили местных собак, которые не могли успокоиться, отчаянным лаем разбудив все селение.

В понедельник в 9 часов, сев на вышедшую ранним утром из Душанбе машину с работниками лесхоза мы отправились дальше вдоль реки Оби-Хингоу. Дорога до Тавильдары идет, непрерывно петляя, по узкому глубокому ущелью. Иногда ущелье, расширяясь, образует живописные долины, окаймленные горами с заснеженными вершинами, склоны которых поросли густым лесом и кустарником.

Через несколько десятков километров машина остановилась возле небольшого глубокого озера. Оно лежит в котловине, и его берега заросли

тутом, облепихой и со стороны дороги берег одет в бетон. Склон от дороги к озеру весь засажен яркими цветами, среди которых построена уютная беседка. Глубина озера около 80 м. На берегу стоит домик, в котором живет старый и приятный в общении таджик – «хранитель озера», – Сулейман –Ибн-Саид. Разговаривая с ним, мы вспомнили озеро Искандер-Куль, где были незадолго перед этим. Склоны гор, окружающих Искандер-Куль, некогда густо поросшие колючим кустарником и пестревшие яркими цветами, ныне представляют собой голый камень. Это результат деятельности «туристов», вырубивших кустарник на топливо для костров. Попытки, дорого обошедшиеся государству, вновь засадить склоны саженцами ели, привезенными из Киргизии, пока ни к чему не привели.

Искупавшись и наевшись облепихи, мы простились с Сулейманом и снова тронулись в путь. Спустя некоторое время мы приехали в Тавильдару. Здесь у водителя жили знакомые, и он пригласил нас к обеду. Обедали в саду возле арыка. Присутствующие мужчины расселись вокруг ковра, подостланного на деревянном настиле внутри беседки.

После обеда, поблагодарив гостеприимных хозяев, мы отправились дальше. Еще через несколько километров наши пути с работниками лесхоза разошлись. Они ехали в отдаленный кишлак, вдоль Оби-Хингоу, а мы должны были пересечь реку, вступив в Горно-Бадахшанскую автономную область.

К вечеру мы добрались до метеостанции Хабурабад. Дорога от Тавильдары до Хабурабада большей частью проходит через красочные альпийские луга. Лишь в нескольких местах – руслах прохождения селя–красочная картина вдоль дороги нарушалась, а в одном из таких мест пришлось сделать небольшой крюк – 3 дня назад полностью был снесен селем железобетонный мост. Вдоль дороги то тут, то там на склонах гор видны норы сусликов. Временами слышен их специфический свист, а однажды, когда машина остановилась, чтобы остудить двигатель, из одной норы в другую небыстро перебежал их хозяин, ярко выделяясь среди травы своим рыжеогненным мехом. Солнце еще не опустилось за заснеженный хребет, когда мы поднялись на перевал Хабурабади остановились у метеостанции, расположенной на высоте 3325 м. Ходить на такой высоте, в особенности с тяжелыми рюкзаками за спиной, было заметно утомительнее, чем на равнине, внизу. Появилась одышка, зачастило сердце. Однако прежде чем расположиться на ночлег, мы решили подняться на ближайшую вершину. Примерно за полтора часа с большим трудом, останавливаясь в конце пути через каждые 10 метров, мы дошли до вершины с отметкой 4008 метров. Обзор был радиусом около 50 км. Солнце освещало заснеженные хребты. Вокруг зияли черные провалы. Было очень холодно. Местами лежал снег, но среди камней, контрастируя с мрачным пейзажем, неожиданно розовели маленькие цветки с тонким и приятным ароматом.

Спуск вниз занял у нас меньше времени, но возвращались мы уже в темноте.

На метеостанции мы познакомились с ее начальником Евгением Ивановичем и сотрудниками – Ваней и Наздри. Они оказались приветливыми и гостеприимными людьми, и беседа затянулась за полночь.

На следующий день мы отправились на попутной машине вниз к Калай-Хумбу. Приближались мы к нему с беспокойством, т.к. еще в Душанбе в управлении нам сообщили, что перед Калай-Хумбом на кишлак сползает гора, которая уже перегородила реку Настбанджу, образовав запруду, уровень воды в которой постоянно повышается. Дорога также завалена осыпями и ее постоянно расчищает аварийная группа, пропуская время от времени срочные грузы. На участке дороги, длиной 40 км мы спустились с высоты 3225 м до 800 метров. После холода и снегов Хабурабада внизу было нестерпимо жарко (потом выяснилось, что на метеостанции в Калай-Хумбе температура была 40°C), купаться же в реке с ледяной водой было невозможно. После 4 часов ожидания перед завалом нам удалось проехать опасное место.

За Калай-Хумбом дорога идет вдоль Пянджа – пограничной реки, на другом берегу которой лежит Афганистан. Здесь начался самый опасный и тяжелый для водителей участок трассы Душанбе–Хорог, изобилующий слепыми поворотами, обвалами и осыпями, продолжающийся до кишлака Рушан. Дорога в некоторых местах настолько узкая, что встречные машины должны иногда не только сильно сбавлять скорость, но и отъезжать назад или в сторону вверх в специально вырубленные в горе аппендиксы. Иногда колеса машины на поворотах проносятся всего в нескольких сантиметрах от края пропасти, борт машины порой нависает над бездной. Несколько раз за этот день мы обращали внимание водителя на лежащие внизу разбитые остовы автомобилей. Он охотно описывал нам подробности каждой аварии, которые, по-видимому, хорошо известны всем, совершающим регулярные рейсы по этому маршруту. Отчасти эти аварии объясняются недисциплинированностью водителей, которым на рейс выделяется 3-4 дня, но они проходят его за день, остальное время предпочитая отдыхать в конечном пункте. Хотя день был чрезвычайно жарким, близость дороги к ревушей и пенящейся реке, сужающейся в некоторых местах до 30-40 метров, несколько облегчала наше положение, и мы с любопытством рассматривали постоянно меняющиеся виды непривычной для нас природы.

На этом участке (до Рушана) Пяндж представляет собой большей частью узкий бурлящий поток, с обеих сторон стесненный не резко выраженными цепями желтоватого цвета лишенных растительности отвесных гор, с теряющимися в вышине иногда заснеженными вершинами. Редкие небольшие зеленые оазисы с нашей и афганской стороны встречаются обычно возле небольших речек, впадающих в Пяндж.

Разителен контраст между селениями с той и с другой стороны реки. На афганской стороне не видно ни одного автомобиля, нет ни одной дороги, по которой могла бы проехать хотя бы одна повозка. Лишь по склонам гор, ограничивающих Пяндж, неизменно тянется узкая, еле заметная тропа, прерываемая местами опасной осыпью или уходящая иногда в сторону – в

обход отвесной скалы над Пянджем с тем, чтобы через некоторое время снова вернуться к реке.

За день пути мы лишь трижды видели на этой тропе осторожно идущих путников, которые вели за собой в поводу ишака или лошадь. Домики на той стороне убоги и малы, небольшие поля обрабатываются вручную, мотыгой. Во многих афганских кишлаках образованы органы демократического самоуправления, над помещениями которых развеваются флаги. Во второй половине дня к нам в машину сел попутчик, стоявший у красно-зеленого пограничного столба с гербом СССР – старый, почерневший от солнца и ветра пастух в разноцветном халате и тубетейке. В руке у него была небольшая деревянная свирель, на которой он сыграл несколько незатейливых, приятно звучащих мелодий. Как выяснилось, ему было 85 лет, а шел он из одного горного кишлака в другой, расположенный на Пяндже и удаленный от первого на расстояние 20 км. Через полчаса после того, как мы расстались с пастухом, солнце скрылось за вершины гор и стало быстро темнеть. В соответствии с законами границы, движение вдоль пограничной дороги Калай-Хумб – Рушан – Хорог прекращается в 9 часов вечера. За 20 минут до прекращения движения мы остановились на небольшой площадке у живописного водопада на самом берегу Пянджа, рядом с пограничным столбом.

Ночевать пришлось в кузове машины в спальных мешках. Из-за комаров ночь мы провели беспокойно, лишь к утру, когда их стало меньше, нам удалось уснуть. Но сон продолжался недолго – надо было ехать дальше. Утром мы были уже в Рушане, расположенном при впадении реки Бартанг в Пяндж. Это большой кишлак, в котором свой аэропорт. Памирский язык, на котором здесь говорят, не похож ни на таджикский, ни на какой другой язык соседних народностей. Многие памирцы, внешне вполне европейского типа, считают себя потомками воинов Александра Македонского, побывавшего здесь, по преданиям, два с лишним тысячелетия назад. Умывшись ледяной водой из арыка и позавтракав в чайхане, построенной прямо над бурлящей горной речкой, мы отправились на метеостанцию недалеко от аэропорта, на окраине кишлака. Встретивший нас начальник метеостанции. Иван Михайлович, оказался симпатичным молодым человеком, уроженцем здешних мест, памирцем. Ответив на наши вопросы, он сообщил и много интересного о кишлаке.

Мы узнали, что афганское селение, расположенное на другой стороне Пянджа, также называется Рушан и живут в нем родственники жителей советского Рушана. Давно, еще во времена феодального правительства, вскоре после Октябрьского переворота, часть кишлака вместе с его жителями была насильственно отторгнута, и там памирцы до самого последнего времени влачили полуголодное, нищенское существование.

Зашли в ближайшую столовую пообедать. В полупустом грязном помещении с земляным полом нам предложили холодное картофельное пюре, перемешанное с теплыми макаронами. Такую пищу не предлагали даже в

«Мавзолею» – главной столовой петродворцового комплекса Ленинградского университета. Чтобы как-то побороть отвращение, мы купили 2-литровые бутылки таджикского портвейна. С его помощью мы кое-как завершили обед.

Выйдя из столовой, мы вдруг обнаружили, что нашего коллеги по университету, Олега Михайловича, нет рядом снами, и его поиски ни к чему не привели. Лишь через пару часов он вернулся на метеостанцию. Из его сбивчивого рассказа выяснилось, что сразу после обеда он был уведен и подвергнут тщательному допросу сотрудниками местного КГБ. Оказалось, что за неделю до нашего приезда один из офицеров ПВО, имеющий доступ к секретной информации, дезертировал из части, а Олег Михайлович внешне был очень на него похож. Идентифицировав его личность, сотрудники госбезопасности в качестве компенсации за причиненное беспокойство подарили ему две банки китайской тушенки, что было в то время большим дефицитом, и обещали помочь нам с посадкой на вертолет, направляющийся на Сарезское озеро.

Утром мы отправились в аэропорт. По предварительным сведениям, которые мы получили в Ленинграде и Душанбе, хорошие условия для проведения эксперимента имелись в районе Сарезского озера. Оно образовалось в ночь на 19 февраля 1911 года в результате обвала. Возвышавшаяся на 3 км над рекой гигантская гора перегородила реку Мургаб и похоронила под собой на глубине 800 метров целый кишлак. Еще раньше мы выяснили, что на Сарезское озеро регулярно летает вертолет МИ-8, перевозящий туда оборудование и продукты из Душанбе через Рушан. И действительно, вертолет должен был отправиться из Рушана на Сарезское озеро около 9 часов утра.

Договорившись с пилотом, мы в 9 утра стояли уже возле вертолета. Кроме нас, на Сарезское озеро должны были лететь двое сотрудников метеостанции, трое жителей близлежащих кишлаков и пастух с ягненком из поселка Япшурб, расположенного в ущелье Бартанга недалеко от Сарезского озера. После получения благоприятного прогноза погоды пилот вертолета, высокий, симпатичный парень из Калуги, и штурман зашли в застекленную рубку и включили двигатели. Вертолет с небольшого разбега мягко поднялся в воздух, и кабина слегка закачалась. Мы летели по ущелью вверх по течению реки Бартанг, придерживаясь левой стороны цепи гор, ограничивающих долину. Склоны хребта были иногда настолько близки, что, казалось, можно было спрыгнуть на землю. В один из таких моментов при облете большой скалы боковым порывом ветра вертолет резко повернуло на 180 градусов. Пастух из Япшурба, не привязавшийся ремнями к сидению, вместе с бляевшим от страха животным упал на ящики с приборами. По счастью, вертолет не задел скалу. Еще через 20 минут он поднялся на высоту 4 тысячи метров. Низко над вершинами гор тяжело плыли ватные облака. Повсюду лежал снег, небольшие ледники длинными серыми языками сползали вниз из котловин.

Вскоре вертолет снизился, и за поворотом гор показался кишлак Япшурб,

где надо было посадить пастуха. Опустившись на берегу Бартанга, вертолет разогнал небольшое стадо гусей и местную детвору, радостными воплями приветствовавшую нечастых гостей. К сожалению, по сводке метеорологов, погода на оставшемся участке пути резко изменилась – ветер усилился и мог превысить предельную допустимую для вертолета скорость. Необходимо было максимально облегчить вертолет. Поэтому нам с тремя попутчиками пришлось остаться в Япшуре и либо, в случае благоприятной погоды, ждать возвращения вертолета с Сарезского озера, либо возвращаться обратно по дороге, которая находится от Япшурба на расстоянии трехдневного перехода по горной тропе. В благоприятном для нас случае вертолет должен был вернуться в течение полутора часов, разгрузившись на Сарезском озере. Мы решили за это время ознакомиться с кишлаком и его обитателями.

Кишлак совсем небольшой. Жители его занимаются заготовлением урюка, овцеводством. Встретившие нас ребяташки с радостью показали нам кишлак, ответили на вопросы и на память сфотографировались. Часа через два послышался шум возвращающегося вертолета, и через несколько минут он приземлился.

До Рушана мы долетели без приключений. К сожалению, ждать следующего рейса мы не могли – программа маршрута у нас была спланирована весьма плотно и после обеда, попрощавшись с Иваном Михайловичем, мы отправились дальше, намереваясь к вечеру добраться до Хорога.

Вначале нам повезло – мы выехали из Рушана на ГАЗ-69 вместе с сотрудниками гидрометеоправления Таджикской ССР, совершавшими инспекционную поездку. Однако через 10 км из-за прокола в заднем колесе нам пришлось остановиться. Через час, устранив неисправность, мы отправились дальше, но через 2 км она повторилась снова. Мы остановились у небольшого кишлака Чох-Кандиз на берегу Пянджа, где у одного из товарищей из Хорогского управления были родственники. Шофер занялся основательным ремонтом, а нас пригласили в дом.

После традиционного чаепития и прогулки по большому саду, где мы досыта наелись плодов туты, вишни, яблок и слив, нам показали устройство дома, имеющего оригинальную планировку, являющуюся, как нам объяснили, типичной для всего Памира с незапамятных времен. Дом строится из бревен и имеет размеры примерно 7x7x3. Крыша плоская, в центре пирамидообразное окно, которое может открываться. Снаружи стены и крыша обмазаны глиной. Внутри стоит печь, которая обогревает помещение зимой и служит для приготовления пищи. В доме одна комната. Крыша подпирается несколькими столбами, красиво и по-разному разрисованными. На одном из столбов, рядом с холодильником ЗИЛ последней модели, мы заметили деревянный струнный музыкальный инструмент наподобие балалайки. Нам объяснили, что это – семейная реликвия, возраст которой насчитывает много десятилетий. Называется этот инструмент рубоб.

Выйдя из дома, мы спустились к берегу Пянджа и сели отдохнуть, с

грустью наблюдая за надвигающимся дождем. На противоположной стороне по узкой тропинке, вьющейся по склону горы над рекой, два афганца вели в поводу коня и ослика. В одном месте, где тропа проходила по голой скале, на кольшках были набиты ненадежные узкие деревянные мостки-овринги, и мы с сочувственным волнением наблюдали за медленно двигающейся процессией, ожидая, когда она подойдет к опасному месту. Переход закончился благополучно. Ослик вначале заупрямился, но хозяин дернул за повод, и ослик аккуратно ступил на мостки и осторожно дошел до конца. Мы наблюдали за ними, пока они не скрылись за поворотом реки, мысленно пожелав им счастливо добраться до места.

Когда мы вернулись на дорогу к машине, камера была уже заклеена, и через некоторое время мы отправились в дальнейший путь. Было уже темно, когда машина въехала в Хорог. Наши новые знакомые и слышать не хотели о том, чтобы расстаться. Пришлось принять участие в ужине, организованном по случаю приезда гостей. В Хороге есть заасфальтированные улицы и многоэтажные дома. К сожалению, в городе нет канализации. Последнее делает пребывание в нем малоприятным, несмотря на гостеприимство жителей.

На следующий день, напутствуемые добрыми пожеланиями друзей, на попутном грузовике мы отправились в Мургаб. Теперь дорога шла вдоль реки Гунт, поднимаясь на знаменитое Памирское плоскогорье, лежащее на высоте более 4 км над уровнем моря. Река Гунт не так стеснена горами, как Пяндж.

Через некоторое время мы выбрались на альпийские луга. Слева возвышался пик Подхор высотой 6080 м. Доехав за три часа до кишлака Джиланды и позавтракав там, мы продолжали подъем на Памирское плато. Вскоре с обеих сторон дороги показались сглаженные снежные вершины, и наш бензовоз, натужно урча, поднялся на перевал Койтезек (4280 м). Мы вышли на Памирское плато. На относительно невысоких горах, окаймляющих плоскую долину, по которой тянулось шоссе, лежал кое-где снег. Сама долина полностью лишена древесной растительности, ее каменистая поверхность покрыта кое-где травой. Вокруг почти нет признаков жизни. Сильное освещение делает пейзаж неестественным, таинственным. Только здесь начинаешь по-настоящему понимать картины Рериха из его Гималайской серии. Вспоминается дорога от Кены в Куссейр к Красному морю. Те же мрачные обнаженные горы, кратерообразные плоские равнины, сочные краски окружающего ландшафта и пустынные бескрайние дали. Отличие лишь в том, что здесь мы на высоте 4000 м в холодном разреженном воздухе. Неожиданно вдалеке, слева от дороги, подобно миражу, блеснула голубая полоска воды, которая при ближайшем рассмотрении оказалась небольшим озером Сассык-Куль. Мы с удивлением узнали от водителя, что в озере на такой высоте водится форель. Через 10 км, перевалив через небольшой перевал Найзатан (4175 м), мы повернули влево и стали спускаться в долину реки Мургаб.

В кишлак Мургаб машина приехала поздно вечером. Вытаскивая рюкзаки из машины, мы обнаружили, что они заметно потяжелели. Пройдя 50 м и сделав

вынужденную остановку, чтобы отдышаться, мы поняли, что это первые признаки горной болезни. Мургаб лежит на высоте 4 км и, хотя окружающий рельеф напоминает каменистую равнину, ограниченную невысокими горами, высота дает о себе знать плохим самочувствием, а также чернотой неба ночью и прозрачной голубизной днем. Непривычно ярко светит днем белое солнце через половинную толщу земной атмосферы.

Начальник метеостанции Валентина Ивановна – невысокого роста молодая симпатичная женщина – выделил нам отдельную комнату, где мы и расположились. Рано утром, выйдя из дома и ежась от утреннего мороза, мы осмотрелись кругом. Земля была покрыта легким инеем. Неподалеку текла грязно-желтого цвета река Мургаб. В двух километрах от станции виднелся кишлак Мургаб, расположенный частью на равнине, частью на склоне соседней горы, выделяясь на желто-сером фоне голой местности выкрашенными в белый цвет домами. Мургаб полностью лишен деревьев и кустарников, здесь они расти не могут. Закончив дела во второй половине дня, мы отправились в кишлак. Он лежит посередине памирской высокогорной трассы, и создается впечатление, что выстроен он специально для водителей. Магазины, гостиница, рынок, кинотеатр, столовая, не говоря о заправочной станции, – все расположено рядом с главной дорогой. Современный Мургаб находится на месте бывшего пограничного поста Памирский. Последний основан осенью 1893 года ротой 4-го Туркестанского линейного батальона.

В поселковом совете мы познакомились с начальником строительства аэропорта – энергичным мужчиной 40 лет. Оказывается, через несколько дней Мустафа – так звали нашего нового знакомого – должен был сдавать в эксплуатацию досрочно построенный аэропорт и, узнав, что мы – приезжие, повез нас посмотреть на взлетную полосу. Пообещав в следующий раз прилететь в Мургаб на самолете, мы вместе с Мустафой поехали на метеостанцию, с сотрудниками которой он был хорошо знаком. Вечером мы вместе съездили еще раз в Мургаб на концерт самодеятельности, который давался в помещении клуба.

Весь следующий день у нас был занят делами, а наутро мы снова были в пути. Нам предстояло проехать задень около 400 км до Оша – конечного пункта нашего маршрута, причем по самой тяжелой его части. Вначале дорога полого поднималась вверх, окружающие горы все теснее сходились друг с другом, сжимая плато с двух сторон и, наконец, дорога пошла по серпантину к перевалу Ак-Байтал с отметкой 4655 м – самому высокому в нашей стране. После перевала она спускалась по пологому, узкому, лишенному каких-либо следов растительности каменистому проходу между скалами. Водном месте – слева между горами – открывался проход в небольшую долину, окруженную со всех сторон горами. Внутри нее в фантастическом хороводе кружились несколько пыльных смерчей высотой около ста метров. Постепенно проход, по которому мы ехали, расширился, и через несколько часов езды вдали показалась синяя полоса воды, над которой возвышались полностью покрытые снегом горы. Это было озеро Кара-Куль.

Дорога шла вдоль озера около 15 км. Здесь она проходит мимо китайской границы, поднимаясь на перевал Кызыл-Арт (4280 м). На подъеме нам стало по-настоящему холодно, не помогали даже теплые свитера и куртки. В горах выпал снег. Слева от дороги, в долине, уходящей в Китай, реки Маркансу, на склоне горы паслось стадо яков. Вдалеке в тумане показался один из величайших пиков Памира – пик Ленина (7134 м), всюду вздымались ввысь снеговые, окутанные белесой мглой вершины. За перевалом, вдоль ущелья красноватых пород, дорога опускалась в Алайскую долину. Спуск с Кызыл-Арта не очень крут, зигзаги довольно широки и пологи, и машина легко идет на 4-ой передаче.

После спуска в Алайскую долину мы остановились, вышли из машины и посмотрели назад. Перед нами – Памир, точнее – Заалайский хребет, он как бы надвигался на нас, вырастая сверкающими снегами, гигантскими белыми шапками, синими гранями склонов и чешуйчатými языками ледников. Мы выбрались на плато, но белесая мгла слева от дороги сопровождала нас еще около 40 км до Сарыташа. Алай имеет среднюю высоту около 3000 м над уровнем моря. Это одна из наиболее замечательных высокогорных долин Средней Азии. Она расположена примерно в 150 км к югу от Ферганской долины, от которой ее отделяет мощный Алайский хребет, занимающий своими ветвистыми отрогами все пространство между долинами.

От Алайской долины на север до г. Ош нам оставалось проехать 200 км. Переехав р. Кызылсу, мы въехали в кишлак Сарыташ. От Сарыташа снова начался крутой подъем – дорога перевалила через Алайский хребет с высшей точкой 3650 м – перевалом Талдык. От нее на север она извилистым серпантинном по почти отвесному склону спускается вниз в ущелье р. Куршаб. Здесь пейзаж внезапно изменился. Краски стали более контрастными, в них преобладали красные и желтые тона, склоны ущелья были покрыты цветами и сочной зеленью. От Гульчи дорога вновь стала подниматься в горы к перевалу Чигирчик, оставив внизу живописные юрты киргизских пастухов. Перевал Чигирчик по памирским масштабам невысок (2406 м), хотя он и выше любого кавказского перевала. Однако серпантин, ведущий к нему, извилист и крут. С напряжением и беспокойством следили мы за двумя идущими навстречу нам КРАЗами, каждый из которых на длинном прицепе вез тридцатиметровые опоры линии передач. На крутых и узких поворотах водителям приходилось делать от четырех до пяти опасных и трудных маневров над пропастью для того, чтобы протащить громадную мачту. После перевала оставшиеся 80 км до Оша мы проделали без особых приключений и поздно вечером прибыли в Ош.

Этот очерк написан в соавторстве с профессором Олегом Алексеевичем Малафеевым.

Фото по этому путешествию можно увидеть на

<https://picasaweb.google.com/117919047400413299240/Pamir>

<http://fotki.yandex.ru/users/petrosyan-leon/album/156184/>

Опубликовано в журнале

Санкт-Петербургский Университет. 18 (3423), 1996г. и в номере 20 (3425) 1996.

Профессор Л.А. Петросян

1979 год