www.park-freestyle.ru

Угреша СПОРТ

№ 4(8)
апрель
2016

ФЛАГ НАШЕГО ГОРОДА НАД ПОЛЯРНЫМ УРАЛОМ

Здравствуйте, дорогие читатели.

Сегодня есть повод поговорить о рыбалке на Фристайловском карьере. Десятки машин по берегам, десятки скрюченных над лунками фигурок горохом рассыпанных на льду — не заметить это невозможно. Сразу оговорюсь — я не рыбак. Я подводный охотник. Мы конкуренты. И когда я тихо проплываю мимо этих смешных людей с удочками и при этом вижу, что рыбы здесь нет, то молча плыву дальше. Зачем портить людям отдых.

Итак, рыбалка на карьерах. Тема, между прочим, нешуточная. Я тут прикинул - по масштабам это явление соразмерно с нашей горнолыжной деятельностью. В погожие зимние выходные я насчитывал вокруг карьера до ста и более машин рыбаков. Примерно столько же вмещает наша горнолыжная стоянка. Сходство усугубляется тем, что зимняя рыбалка в карьерах на порядок массовей летней. Летом рыбакам мешают купальщики, шашлычники, музыка, нудисты, мусор.

Так что же привлекает сюда этих милых «пингвинов»? Что говорят рыбаки на форумах? Уклейка до 50 грамм весом. Плотва до 100 гр. Подлещик до 200 гр. Окунь до 1200 гр. Карась до 2,5 кг. Судак до 3,2 кг. Лещ до 5 кг. Щука до 6,5 кг. Карпа килограмм на 15 видели, но не поймали. Эх! Да, еще в карьерчике завелся гибрид подлещика и плотвы — подлещ с красными глазами. Вот что пишут рыбаки. Врут, разумеется. Поэтому делим на два. Все равно впечатляет. Надеюсь, после этих строк вы не броситесь немедленно в кладовку за старой удочкой. Это рекорды, господа, а рядовой улов гораздо скромней. Плотвичка с ладошку. Окушата с нее же. Подлещики чуть крупнее. Караси редкость. Судаки тем паче (их доброхоты ловят на Москва-реке и выпускают в карьер). Лещей видят только дайверы на самом дне. Щука волнами — год ловят, три простой. Карпа завезли в 60-е и они вымахали как поросята, но на крючок не идут. Дураков съели, а умные остались.

Выдаю рыбацкие секреты. Клев до 10 утра. Потом так сяк, а после 13.00 стоп машина. Подлещики и плотва идут на «бутерброд» - два мотыля и один опарыш (сам бы ел). Кокушок идет на «игру». Если на «игру» не идет попробуйте медленный «паровоз». На подкорм рекомендуют сабанеевский арколен и немного сабанеевского атрактанта. На больших глубинах (от 6 до 9 м), рекомендуют фидер, пикер и «дубину» с колокольчиком (сам ничего не понял). Щука берет исключительно на местного окуня, а судак на «черта» или «козу» (что бы это значило?). В общем, насаживайте «козу» на «будерброд» и, потрясывая медленным «паровозом», сыпьте в лунку сабанеевский атрактант. Ни хваста, ни чешуи!!!

Теперь о грустном. Браконьеры. По сто жерлиц ставят на щук, а разрешено до десяти. Причем, работают бригадами. И разогнать некому. Карьер то ничейный. Сети тоже ставят, но к счастью они на прозрачной воде не эффективны. И сразу вопрос в сторону потолка: почему десятилетия уникальный подмосковный водоем пребывает в запустении? Почему не определят его статус? Вразуми, Господи, неразумных чад твоих в высоких кабинетах. По хорошему здесь надо

делать национальный парк. Вы скажете, что это не природный объект. Ошибаетесь. Карьер это тоже природа, да еще какая - шестидесятипятимиллионнолетней давности. Ровно такой возраст вскрытых песков и каменных массивов. Здесь был берег моря, пляж и на нем загорали динозавры. В общем, кто-то должен привести озера в порядок. Наши триста метров фристайловского пляжа в идеальном состоянии. Жители соврать не дадут. Но полная длина береговой линии восемь километров. Кто это осилит? А может быть городским школам взять шефство над разными участками берега? А может карьер зарыбить? Скажем форелью. Хотя бы один из трех водоемов. А что? Вода чистая. Давайте вместе думать. Если есть соображения, пишите.

Главный редактор Валерий Фоменко
Тел. ***+79166548214***
e-mail: ***fomenko143@mail.ru***

НА ЛЫЖАХ С МЕШКОМ ЗА ПЛЕЧАМИ И ВОЛОКУШАМИ

ПО ПОЛЯРНОМУ УРАЛУ

Валерий Крылов, фото из архива автора

Если хочешь забыться, выпасть из повседневной суеты, познать мать Природу во всех её проявлениях, бери лыжи, санки (волокуши), рюкзак с незатейливым снаряжением и поезжай на Полярный Урал.

Путь начинается с Ярославского вокзала на поезде Москва-Воркута или Москва-Лабытнанги. Дорога в пути около 2-х суток. Когда поезд минует ст. Сейда и начнет плавно подходить к Уральскому хребту самое время выбирать место старта. На этот раз избрали небольшую ж/д станцию с романтичным название Хорота. В Хороте несколько домиков барачного типа, все остальное тундра, холмистые урочища и вдалеке горы Полярного Урала. Хотите

верьте, хотите нет, но дело развивалось следующим образом.

Наша компания (мужчины изрядного возраста, все из Дзержинки) не один десяток лет предпочитает ранней весной бродить на лыжах по просторам северного Заполярья.

Как водится, работа, семейные обстоятельства и прочая житейская суета периодически нарушают походный ритм компании и уносят наших друзей на неопределенное время из небесных сводов полевой жизни в темный омут городского бытия. В этот раз, один из наших, когда ему исполнилось 60 лет, сказал: «Я давно не был в лыжном походе (это была истинная правда). Мне исполнилось 60, хочу тряхнуть «стариной» при условии, что выбор маршрута за мной, и маршрут будет прогулочным по Полярному Уралу (т.е. щадящим здоровье, инвентарь и окружающую среду, длительностью 8-10 ходовых дней).

Сказано-сделано. Наметили маршрут не без помощи сочувствующих и желающих прогуляться. Определили количество участников. Продуктовую раскладку из расчета 700 г сухого продукта в день на нос, распределили, кто и что тащит из общественной снаряги. Отъезд наметили на 20-е числа марта. Тот, которому исполнилось 60, потребовал включить в компанию знакомую девушку с опытом горной подготовки. Все остальные подчинились и её пригласили. Таким образом, группа искателей приключений в составе 5 человек (4 мужчины и 1 женщина) начала подготовку к путешествию. За много лет, подобных сборов было не счесть, и сейчас подготовить снаряжение не составило труда.

Любопытно узнать, что мы брали и таскали с собой в Заполярье. А взяли мы:

- палатку полусферу с подслоем и входным тубусом на кулисах;
- мешки спальные синтетические на минус 15 градусов (синтетические очень хорошо и быстро просыхают на ветерке);
- коврики (подстилки) пенополиуретановые;
- примус с запасом бензина (дрова в тундре и тамошних горах редкое явление);
- лыжи горные (пластиковые), само собой и одноименные палки;
- шанцевый инструмент (потом объясню для чего);
- альпинистские «кошки» (на случай крутых склонов с фирном и льдом);
- ремнабор (иногда ломаются лыжи и не только …);
- кастрюльки для варки супчиков и т.п. (обычно из алюминия);
- аптечку (на случай потертостей, наминов, обморожений и прочих мелких травм) (дай Бог миновать серьезные травмы, но бывают и они. Сами понимаете: зима, горы, лёд и мороз. Тундра – однако.);
- теплые вещи и штормовой костюм (обязательно);
- смену нижнего белья (на маршруте можно обойтись и без, но для поезда на обратный путь – желательно);

- саночки-волокуши (удобно большую часть груза уложить в санки и тащить за собой на буксире, хорошее средство от радикулита и ещё на ходу массирует живот и улучшает перистальтику);

- рюкзак с поясным ремнем (старайтесь объёмом не злоупотреблять);

- рукавицы ходовые и перчатки (перчатки желательно шерстяные или флисовые со сменой);

- очки солнце-ветро защитные (обязательно);

- башмаки ходовые (на два, три размера больше обычных для толстых шерстяных носок).

- бахилы (галоши с капроновым верхом надеваются поверх башмаков).

Итак, вышли из Хороты в полдень. Погода чудесная, легкий ветерок, температура минус десять, видимость до горизонта. Снега сияют. Идем по тундре в сторону гор по бесконечным увалам (вверх-вниз и снова …). После поезда, со стартовой выкладкой 35-40 кг идётся немного тяжеловато (форму обычно набираешь за 4-5 дней похода). К вечеру ветер усилился до крепкого, видимость упала до 300 м. Ветер сильный, несет низовой снег, сумерки. Решили остановиться на ночлег. Выбираем место для палатки (в тундре желательно отыскать ложбинку или понижение в рельефе, где меньше дует).

Обычно ни один поход не обходится без курьёзов. Этот тоже не исключение. Наша попутчица, по неопытности, распаковала санки и на пару секунд отвлеклась. Шквал выхватил из саночек коврик-подстилку и унес во мрак гудящей тундры. Поиски оказались безрезультатными.

Сумерки, метет, сильный ветер и зацепиться бедному коврику решительно не за что. Духи тундры мягко предупредили о последствиях ротозейства. Ну что же, потеснимся. Там, где есть коврики для 4-х, всегда найдется место для одного потерпевшего. Чем теснее, тем теплее. Особенно лафа тем, кто спит в серёдке, тепло соседа согревает даже через спальник, да ещё с обеих сторон.

Тот, которому стукнуло 60, потребовал уложить девушку в серёдку, возражений не последовало. И это было правильно, но это было потом, а прежде чем угнездиться, необходимо поставить палатку. При ветреной погоде это дело требует навыка. Палатка ветроустойчивая, но из-за сильного ветра решили соорудить ветрозащитную стенку из снежных кирпичей на случай шквала.

Вот тут-то и нужен шанцевый инструмент: металлический лист для резки сне-

га, стальная лопатка и ножовка для резки очень твердого снега (такой частенько встречается в марте или апреле). Вообще-то, место для стоянки надо выбирать с учетом состояния снега. Очень твердый, как и рыхлый снег желательно избегать, если ситуация позволяет.

Случается, что твердый снег неизбежность. Дело было давно. Тогда шквалистый ветер выдул в распадке реки весь снег до камней. Идти в полный рост было невозможно. Ветер ронял. Надо было становиться и ставить палатку. Ползком, на карачках, отыскали снеговые остатки. Естественно это был фирн. Так вот, прежде чем поставить палатку, пришлось соорудить из фирна стенку (иначе унесет ветром). Тогда выпиливали кирпичи из фирна, ставили стенку и палатку шесть часов. Вот такие дела. И не будь ножовки, неизвестно чем бы это все закончилось (мороз, ветер и тундра - однако).

Два года назад, на перевале под Пай-Ером, снег и защитную стенку выдуло за ночь. Палатку рвало шквалом, пришлось выползать наружу и сооружать стенку из камней, а они вморожены. М-да, занятие это при ураганном ветре не из приятных, но спасение утопающего - дело рук самого утопающего.

31 октября 1988 года группа туристов из Коми АССР в составе 13 участников вышла от станции Полярный Урал в направлении Собского перевала. Вечером, при сильном ветре и снегопаде, остановились на ночлег. Спасаясь от ветра, прижались к склону горы и поставили две палатки. Ночью со склона из кулуара сошла снежная лавина. Погибли все.

Пожалуй, хватит страшилок, но к таким ситуациям в Заполярье надо быть готовым и тщательно выбирать место стоянок.

Палатку установили и построили стенку без проблем (дело привычное). Быстренько на примусе растопили снежок и сварганили супчик (супо-кашу). Один из нас умеет готовить супчик (пальчики оближешь) с добавлением домашних заготовок, тогда казенные концентраты превращаются в почти изысканное блюдо. С устатку очень хорошо и полезно. А потом пьем горячий чай или кисель. Блаженство, просто рай на земле. Слава Богу, снега в тундре много. Пьем без ограничения - поход прогулочный, а вода дырочку найдет. Граждане желающие похудеть, знайте, что снеговая вода очень даже способствует Вашим устремлениям. Первая ночевка в тундре, как и все последующие, удалась. В палатке минус 5-7, легкий храп, завывание ветра и ты, в ожидании сонных грез.

Утро чудесное. Ветер успокоился. Видимость хорошая, можно идти. Завтракаем кашкой с сухим молоком и добавлением изюма, чай с сухариками. Упаковываемся, заправляем в термосы обеденный чай, снимаем палатку, цепляем лыжи, саночки и вперед.

Обеденный перекус - отдельная тема. С целью экономии времени и сил участников похода, обедаем на снегу. Все рассаживаются на рюкзаках вокруг санок с обеденным припасом. Обычно на обед подают: сало свиное натуральное, сырокопченую колбасу либо мясо под сухари или галеты. На сладкое: халва, козинаки или батончики типа сникерсов. Все яства запиваются чаем из термосов (в обед количество жидкости ограничено емкостью термосов). Все делится по-братски, но, обычно, не поровну. Общий котел. Каждому по потребностям и аппетиту. Скажите что это плохо?

К вечеру подошли к горам и расположились на ночлег в русле притока реки Яй-Ю. Погода отличная. Ясно, легкий минус 8 -10 градусов, снег плотный, а воздух такой, что можно пить. В этот раз нам крепко повезло с погодой. Только первый вечер был шумный с подвыванием стихии. Все прочие дни погода стояла аномально хорошая, а снег плотный без застругов, ровно-укатанный как на стадионе (редкий подарок в здешних широтах).

Утром, налегке, без рюкзаков и саночек прогулялись по каньону притока, потом собрали пожитки и поднялись на перевальное плато между горами Степ-Рузь и Макар-Рузь. Эти горы входят в Собский массив Полярного Урала. Плавно спустились в Азию в верховья одноимённой реки Степ - Рузь, там и заночевали.

На следующий день двинули лыжи на перевал, разделяющий р. Степ-Рузь от притока реки Макар-Рузь. Перевал не сложный, но с него открывается потрясающий вид на Уральский хребет.

Полярный Урал хорош своими просторами и панорамными видами. Когда преодолеваешь перевал или поднимаешься на вершину горы, открываются горные лабиринты Урала, безбрежные пространства Европы и Азии одновременно. А там своя другая даль. Дух захватывает. Вот уж действительно, велика Россия-матушка!

Заночевали на берегу озерца у подножия горы Макар-Рузь и следующий день посвятили радиальному выходу на плато этой горы. Подъём не сложный, склон каменистый, «кошки» не понадобились. К вечеру благополучно вернулись в стойбище и следующим днём, с пожитками, вышли на реку Макар-Рузь. Прошли вверх по реке и остановились на Собском перевале (за этим перевалом в Европейской части Полярного Урала берет начало река Собь – приток р. Обь). На следующее утро наметили подняться на гору (высота 1280 м), доминирующую в Собском массиве. Вечер порадовал полярным сиянием. С утра, пораньше, полезли на высоту 1280.

Мне доводилось бывать на этой макушке до того. Тогда мы поднимались в галошах без «кошек», а сейчас я решил пройти по склону на лыжах. И напрасно. На макушке нас ожидал сюрприз. Раньше высшую точку горы украшала триангуляционная вышка, а под вышкой было вмуровано в камни горняцкое кайло (кирка). Таким кайлом была построена вся Северная заполярная железная дорога. Теперь на этом месте стоит огромный ретранслятор с антеннами. Цивилизация уносит символы былых времен в небытие бесследно. Жалко и не справедливо.

Через день, пройдя вдоль русла р. Собь вниз по течению 20 км, усталые и довольные, вышли с незначительными материальными потерями (унесенный ветром коврик) на одноименную ж/д станцию Собь.

Это конечный пункт нашего прогулочного маршрута. Погода - блеск. Ура!!!

P.S. В Соби можно остановиться на постой в, переоборудованном под гостиницу, плацкартном вагоне. Вагон обогревается и оснащён камбузом с эл. плитой. Готовить из своих продуктов самостоятельно. Через реку переброшен подвесной мост. На противоположном берегу устроен горнолыжный склон (высота 340 м., протяженность 1340 м) с двумя бугельными подъёмниками. Трассы «черные». Сезон с марта по июнь. Для желающих, устраиваются покатушки на снегоходах по прилегающим склонам Полярного Урала. Сервис крайне неназойлив. Можно частным образом договориться насчет бани. Магазина нет. Пару раз в неделю приходит вагон - продуктовая лавка. У местных охотников можно, по случаю, купить разделанные тушки полярной куропатки или зайца. Реже бывает оленина. Постоянно проживающих жителей на станции нет. Вот и всё пока.

(продолжение следует)

БАДМИНТОН В ГОРОДЕ

«ПЕРСОНА»

Интервью провела Елена Щитова,
фото из архива спортсмена

Несколько голых фактов. Бадминтон появился в Индии в незапамятные времена и назывался там пуна. В XIX веке английские моряки привезли игру в Европу. Современные правила игры сформировались в Англии к 1893 году, а всемирная федерация появилась в 1934 г. И последнее - скорость полёта волана после удара профессионального спортсмена достигает 493 км/час, что является абсолютным рекордом скорости полёта игровых снарядов. Вот это да!

Мало кто знает, что в нашем городе проживает многократный призер ветеранских чемпионатов России и победитель европейских Master Games по бадминтону. Скромность конечно украшает, но всему есть предел. Город должен знать своих героев. Поэтому в рубрике «Персона» мы сегодня беседуем Виталием Юшкиным. 27 марта в Санкт-Петербурге завершился очередной Чемпионат России среди ветеранов, на котором Виталий очередной раз стал серебряным призером в одиночном и в парном разрядах.

- Здравствуйте Виталий. Расскажите о себе.

- Я Юшкин Виталий Викторович. Занимаюсь бадминтоном с 13-ти лет. Начинал в Жуковском и многие годы ездил туда на тренировки. Там еще в детстве я подружился с жителем Жуковского Евгений Полудкиным. С ним мы тренировались долгие годы и сейчас выступаем в парном разряде на различных ветеранских соревнованиях.

- Как попадают на крупные турниры? Откуда информация?

- Ну, во первых это передается из уст в уста. В этой тусовке все друг-друга знают. И, все кто хорошо играл и играет на территории СНГ, они все известны. Да и в интернете все это есть. Существует календарь. Российские и международные турниры проходят каждый год. Главное чтоб у тебя были желание и возможности. Ведь на организацию турниров, как правило, скидываются сами участники. Затраты идут на аренду зала, на судейство и призовые.

- И что, любой может поехать на соревнования?

- Есть соревнования на которые может заявиться любой, а есть те, которые требуют рекомендации Спорткомитета. Если ты регулярно занимаешь высокие места, то попадешь в сборную России и можешь ездить на европейские и мировые чемпионаты. Последний раз международные соревнования Master Games были в Ницце в октябре прошлого года. Фактически это была ветеранская олимпиада. Там были и волейбол и гандбол и регби. Всех этих ребят мы видели в Ницце, со всеми встречались, пересекались, общались. В общем, было интересно. На Master Games мы взяли в парном разряде первое место. На чемпионате России чемпионом не был, но были вторые места. Например, в этом году.

- Можно ли на бадминтоне заработать или хотя бы окупить свои поездки на соревнования?

- Конечно. Можно выйти на самоокупаемость. Даже в Москве проводится множество коммерческих турниров. И я в них участвовал. Там призовые могут достигать 10-15 тысяч. Можно, например, новую ракетку купить. Но для этого вы должны быть сильнее всех остальных.

- А кто сегодня первые в мировом рейтинге по бадминтону?

- Сейчас это китаец Ли Дан и малайзиец Ли Чонг Вэй. Они периодически меняются местами. Но имейте в виду это высший спортивный уровень, а мы участвуем в соревнованиях ветеранов. А вообще, представители юго-восточной Азии - Китая, Кореи, Малайзии, Индонезии выигрывают 90% всех мировых наград в бадминтоне.

- Скажите, а президентство Дмитрия Медведева как-нибудь отразилось на бадминтоне в России?

- Насколько я понимаю он хотел внедрить этот вид спорта в школы. Но оказалось это не так просто. Это не командная игра как, например, баскетбол. Одновременно в нее могут играть максимум четыре человека и трудно всех обеспечить площадками на уроке физкультуры. Но это было хорошее начинание и рано или поздно оно пробьет себе дорогу.

- А как обстоит дело с бадминтоном у нас в городе?

- Арендуем зал в «Орбите». Сейчас приходят человек двадцать. Вешаем две сетки. Играем в основном пары, поскольку народу много. Тут прошел слух, что бадминтонную разметку хотят закрасить. Очень бы этого не хотелось.

- Помнится была площадка в лесу.

- Она есть и сейчас. Заасфальтированная и ребята до сих пор туда ходят. Но она травмоопасна и падать на ней не рекомендуется. Покрытие очень важно.

- Что бы вы хотели улучшить в нашем городе в плане бадминтона?

- Тут как в любом деле, главное чтобы на мешали, и чтобы не закрасили нашу разметку. А так, было бы неплохо обновить сетки. Но если помечтать, то было бы замечательно если бы у нас в городе появился бадминтонный зал. Но поскольку это дорого, то может быть возможно построить в городе бадминтонные площадки с тартановым покрытием? Например, в старом парке у вечного огня.

- А что бы вы хотели сказать нашим жителям? Приходить им играть к вам в зал или мест уже нет?

- Обязательно приходить. Мы рады любым новым лицам. Это такой вид спорта, что могут заниматься все. Есть те кто занимался с детства, а есть те кто начинал в тридцать и даже в сорок лет и достигал успехов на любительских соревнованиях. Так что приходите.

ЧЕРЕЗ ГИМАЛАИ

НА МОТОЦИКЛЕ

Иван Алешин, фото автора

Путь из Манали в Лех очень древний. Это часть Великого Шелкового Пути и, вероятно, самая трудная. Не каждому удавалось пройти ее до конца. Высоты более 5000 м, снегопады, обвалы, сели, оползни и песчаные бури делали путь очень опасным. На перевалах снег лежит даже летом, а в остальное время они и вовсе непроходимы. Лишь события не столь отдаленного прошлого – индо-пакистанские и индо-китайские конфликты подстегнули правительство Индии построить здесь полноценную дорогу – национальное шоссе №21. До 1971 года дорога имела исключительно военно-стратегическое значение и была закрыта для туристов, как и весь регион Ладак. Но времена изменились, и немногочисленные искатели приключений устремились в эти прекрасные и суровые места.

Кто-то арендует комфортный внедорожник и, потряхиваясь на удобном сиденье, любуется окружающими ландшафтами сквозь запыленное стекло. Кто-то

садится на утренний рейсовый автобус в Новом Манали и на два дня (именно столько обычно едет автобус) смешивается с местным населением – обычными тружениками, буддийскими пилигримами, бродячими аскетами и аскетичными искателями приключений. Среди них и любители автостопа и безбашенные велотуристы. Открытые всем ветрам и дождям, в клубах пыли от проезжающих машин, последние привлекают восторженные взгляды прилипших к окнам пассажиров. Не люди, а машины! Впрочем, каждому свое.

Для меня все давно решено и вряд ли я изменю своему мнению, что лучший способ передвижения по стране – мотоцикл. Очень точно по этому поводу выразился американский писатель Роберт М. Пирсиг: «Если отпуск проводишь на мотоцикле, видишь все совершенно иначе. В автомобиле ты всегда в замкнутом купе, а поскольку к этому привыкаешь, то не сложно себе представить, что все, что видишь в окне, просто тот же самый телевизор. Ты пассивный наблюдатель, и все движется мимо тебя в скучном обрамлении. На мотоцикле такой рамки нет. Ты полностью в контакте со всем вокруг. В самом пейзаже, а не просто созерцаешь его, и это чувство собственного присутствия ошеломляет».

Даже передвигаясь в группе, в компании таких же мотоциклистов и, следуя по одному маршруту, остаешься независимой единицей с возможностью остановиться в любом понравившемся месте, передохнуть, размять затекшие ноги, попить чаю, сделать несколько снимков или просто посидеть и полюбоваться красивым видом. Разговоры на такой скорости практически невозможны, так как приходится кричать, поэтому остается только смотреть на проплывающие мимо картины и предаваться размышлениям, изредка прерываясь на сложных участках дороги, требующих полной включенности внимания.

Я вышел из прохладного здания аэропорта «Индиры Ганди» Нью-Дели в плотный теплый вечерний воздух, и пока дошел до такси, майка прилипла к телу. Несмотря на поздний час, город полон огнями, людьми и машинами, вереницей звуков и плотным букетом ароматов сложного состава, по которому, говорят, можно безошибочно определить в каком мегаполисе Индостана ты оказался. От всего этого фейерверка ощущений внутри закипает чувство безграничного восторга. Я снова здесь, я снова в Индии!

Отдохнув и немного поспав после перелета, я короткими перебежками под палящим солнцем перемещаюсь по району «Мейн Базара», главному перевалочному пункту всех туристов Дели. До отъезда автобуса нужно сделать несколько мелких дел. В Индии все делается медленно, с этим ничего нельзя поделать, лучше принять это как данность и включиться в этот ритм. Кроме того здесь абсолютно безалаберное отношение ко всякого рода деталям. Например, в моем автобусном билете указано место отправления от 14-й колонны эстакады, но, позвонив диспетчеру автобусной компании, я выяснил, что от 25-й. Ну, подумаешь какие-то 800м!

Пока ждал автобус, познакомился с Арджуном, членом нашей экспедиции из Чаттисгарха. Тем временем автобус подошел, мы загрузились и отправились к предгорьям Гималаев в Манали.

Дорога от Дели до Манали составляет 550 км и занимает в среднем 10-12 часов, поскольку заключительная ее часть пролегает в горах. Ритмично кренясь на изгибах серпантинов, автобус усердно карабкается вверх. Это напоминает качку на корабле. Я откинул кресло и закрыл глаза …

Проснулся от тишины. Остановка на утренний чай. Мы стоим на краю обрыва. За окном рождается рассвет, а простиравшиеся ниже холмы кажутся островами в белом океане тумана. Ёжась от утренней прохлады, вышли размяться. Знакомимся

еще с несколькими участниками нашей экспедиции – Амар с женой, пара из Бомбея и двое друзей из Раджастана - Пратик и Адитья. Как потом выяснилось в том же автобусе ехали еще двое наших ребят – Алехандро и Элизабет из Барселоны, но с ними мы познакомились уже днем, по приезду в Манали.

Городок Манали расположился в предгорьях западных Гималаев на высоте около 2000 м, среди вековых кедровых лесов у берегов бурной речки Беас. Климат здесь напоминает наш - холодные снежные зимы и умеренно жаркое лето, возможно поэтому, в этих местах обосновался наш великий соотечественник Николай Рерих. Летом Манали наполняется туристами, съезжающимися сюда из равнинной Индии спасаться от жары и проливных дождей.

После краткого инструктажа, в ходе которого представлены остальные участники экспедиции, мы расселись по байкам и двинулись в небольшую ознакомительную поездку в деревню Нагар в двадцати километрах южнее. Почти вся дорога проходит по населенным пунктам. Движение плотное, причем наряду с автомобилями, автобусами и мотоциклами, полноценные участники движения здесь гужевые повозки и свободно гуляющие священные коровы. Несмотря на кажущийся хаос и беспорядок, движение в Индии вполне безопасно, и хотя почти не подчиняется привычным нам нормам и правилам, но основано на взаимном уважении и здравом смысле. Впрочем, и здесь есть свои исключения.

Двигаясь в колонне, замечаю подозрительное движение. Маленькая белая машинка тормозит перед головным мотоциклом, из нее вываливаются пять здоровенных грозного вида сикхов, как положено с бородами и в чалмах, и, что-то лепеча на хинди, воинственно устремляются к Санджаю, нашему проводнику. Следует словесная перепалка. Санджай с невозмутимым видом бросает им фразу на хинди, после чего один из сикхов кидается на него с кулаками (благо обязательного атрибута – кинжала - у него с собой нет). Тут же собирается толпа. Это напоминает представление, поскольку индийцы по своей природе не агрессивны, но очень любят порисоваться. Непонятно что происходит и о чем кричат люди, ясно лишь что сикхи по общему мнению не правы. Через несколько мгновений их дружно запихивают в их маленькую машинку и отправляют восвояси. А мы тем временем доезжаем до Нагара, не встряв больше ни в какие происшествия.

Нагар – бывшая столица бывшего княжества в долине Кулу. Дворец раджи Нагара – настоящий замок из камня и резного дерева построенный по специальной технологии, защищающей от землетрясений, - расположился на краю живописного утеса. С террасы замка открывается вид на бушующую зеленью плодородную долину Кулу. Когда-то великий Раджа любовался отсюда своими владениями, и так же как сейчас внизу плыли наполненные влагой облака с низин Индостана, а в воздухе парили орлы и вороны.

Утром площадка перед отелем оживляется кипучей деятельностью. Все снаряжают мотоциклы в дорогу. Вещи привязываются к специальным рамкам по обе стороны от заднего колеса и за пассажирским сиденьем. В девять отправляемся. Движемся колонной. Сигналя и задор-

но подгазовывая, пробираемся по узким улицам Манали в сторону шоссе. Через несколько сот метров остановка на заправку. Кроме полного бака, нужно иметь запас топлива литров десять, потому что последняя заправка будет у Кейлонга, а следующая только через 365 км, в Ладаке. Так что у каждого из нас еще по две пятилитровой канистры на багажнике.

Часто петляя, дорога от Манали поднимается почти на две тысячи метров. Через некоторое время заметно холодает и по краям дороги появляется снег. От жаркого дневного солнца снег тает и стекает на дорогу, местами образуя лужи и слякоть. Днем на перевал Ротанг устремляется много машин. Индийцы едут сюда, чтобы увидеть снег, который кроме как в холодильнике никогда и не видели. Катаются на санках и лыжах, играют в снежки,

резвятся как дети. От огромного количества автомобилей, припаркованных как попало, на перевале пробки. Поэтому у нас ушло минут двадцать на преодоление километрового участка перевала. Миновав Ротанг, мы остановились чуть ниже, и перед нами открылся чудесный вид на долину Лахул.

Отчетливо заметна разница в климате. Высокие горы отсекают большую часть влажного воздуха с равнин Индии, и если со стороны Манали склоны часто затянуты облаками, то здесь в основном ясная погода. И, тем не менее, здесь попрежнему много зелени, а на склонах пасутся многочисленные стада овец и лошадей. Большая часть машин дальше Ротанга не едут, поэтому дорога становится заметно свободнее.

Львиную долю трафика составляют грузовики и бензовозы, снабжающие топливом и товарами целый регион, а также военная техника и транспорт. Дорогу постоянно улучшают и ремонтируют, а силы природы делают обратное.

На спуске с перевала дорожное покрытие уходшается. Асфальт в трещинах и ямах там, где он вообще есть, а местами только грязь и камни. Внизу дорога раздваивается. Вправо уходит узенький путь в долину Спити (о ней как-нибудь в следующий раз), а нам прямо!

Через несколько километров ям и прочих препятствий доезжаем до блокпоста. Здесь мы отмечаемся в журнале учета. Все по-военному строго, приграничная территория. Там же остаемся обедать в одной из придорожных харчевен в селении Кхоксар. Внизу течет река Чандра (на хинди значит луна), изображения которой можно часто видеть на полотнах Рериха. За деревней проезжаем мост и следующие тридцать километров под колесами бежит сказочная дорога – прямая и ровная, а вокруг по обе стороны горы со снежными вершинами, зелеными лесистыми склонами, деревнями с разноцветными домиками и террасами сочных полей.

Засмотревшись на окружающее волшебство, я проехал мимо заправки (да-да, той последней, о которой упоминал ранее), и пропустил нужный поворот на Кейлонг, уехав в неверном направлении километров на пятнадцать. О чем не пожалел - разнообразие здешних мест поразительно!

По полному отсутствию транспорта заключаю, что еду туда и поверачиваю назад. Оказалось, шоссе, там, где нужно было повернуть, превращается в грунтовку, отчего я его и не заметил.

Скоро встречаю едущего навстречу Санджая, и, весело посмеявшись над моими приключениями, достигаем Кейлонга - места сегодняшней ночевки. На площадке у дома шеренга мотоциклов. Ставлю свой с краю, рядом с мотоциклом Амара. Движок у него уже холодный, видно долго я плутал. Взваливаю на себя весь свой багаж и тащу в номер. По пути встречаются ребята, отбирают у меня часть вещей, помогают занести их вверх по лестнице и попутно расспрашивают, почему я так долго. Подниматься тяжело, складного рассказа не получается, сбивается дыхание - высота дает о себе знать. Благодарю за помощь и валюсь на кровать. Как же я, оказывается, устал за весь этот долгий день!

Только теперь обратил внимание на головную боль и дискомфорт в животе. - Может от голода? – подумал я, и с этой мыслью, бреду вниз на ужин. В обеденном зале оживленно, идет обмен впечатлениями и обсуждение завтрашнего маршрута. На столе горячительные напитки и дружеская атмосфера. У индийцев, в отличие от нас, принято выпивать только до еды. Нам такой обычай в диковинку, и мы с Алексом и Эли просим принести ужин сразу. Вопреки ожиданиям мне не полегчало, даже кажется наоборот. Принимаю решение идти спать. Не раздеваясь зарылся в кучу одеял. Знобит – кажется поднялась температура. Только этого не хватало!

Сплю паршиво, все в каком-то бредовом состоянии. Много раз просыпался с мыслью, что завтра видимо придется поворачивать обратно, если вообще смогу ехать. Вдобавок у Арджуна - моего соседа по комнате — обнаружился лунатизм, он бродит по комнате и разговаривает. Впрочем, в ту ночь мне было не до него.

(продолжение следует)

Клуб приключений ФРИСТАЙЛ представляет

В ГИМАЛАИ НА МОТОЦИКЛЕ!

ЛАДАК

(Малый Тибет, Индия)

с 28 ИЮЛЯ по 12 АВГУСТА

Приготовьтесь к величайшему приключению в вашей жизни!

В ЭТОМ ПУТЕШЕСТВИИ МЫ:
- Пересечем гоные цепи Гималаев на легендарных ROYAL ENFIELD
- Проедем по высочайшим дорогам и перевалам планеты, местам по которым проходил Великий шелковый путь
- Полюбуемся разнообразнейшими видами и красотами Гималаев
- Посетим высокогорные озера
- Древние буддистские монастыри
- Изысканные индуистские храмы
- Побродим по шумным торговым улочкам Леха и Манали
- Оценим разнообразие индийской кухни
- Искупаемся в природных горячих источниках
- Познакомимся с культурой и бытом настоящих тибетцев
- Понаблюдаем за представителями здешней фауны
- Проедем по высокогорным пустыням Долины Инда

и многое другое!

СТОИМОСТЬ ПРОГРАММЫ ВКЛЮЧАЕТ:
- Аренду мотоцикла
- Трансферы
- Двухместное проживание
- Сопровождение механика
- Оформление разрешений, допусков
- Дорожные налоги и сборы
- Незабываемые впечатления на всю жизнь

В СТОИМОСТЬ НЕ ВХОДИТ:
- Авиаперелет
- Виза
- Топливо
- Входная плата на достопримечательности
- Личная экипировка
- Страховка
- Прочие личные расходы

Количество участников ограничено!

Стоимость участия 1250$
(парам скидки!)

ВНИМАНИЕ! Необходим опыт управления мотоциклом. Также возможно участие в туре в качестве пассажира.

WWW.FREESTYLE-ADVENTURE.COM

INFO.FSADVENTURE@GMAIL.COM +7 (926) 035-65-54

Учредитель: ООО «Фристайл», генеральный директор А.В. Алешин. Главный редактор: В.В. Фоменко. Адрес редакции: 140093, Москвская обл. г. Дзержинский, ул. Угрешская, д. 19, e-mail: fomenko143@mail.ru.

Подписано в печать 26.04.2016. Формат 720x520/16. Печать офсетная. Бумага мелованная 115 г/м^2. Дизайн, верстка, печать ООО «Угрешская Типография». Тел. (495) 700-06-66. Тираж 999 экз. Заказ № 45.

Распространяется бесплатно.