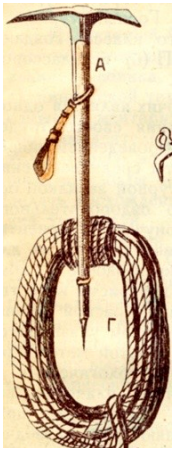
«Альпы в Крыму»

В жизни я часто убеждался, что красивое и броское название – это очень важно.

Одним из таких доказательств является эта история.

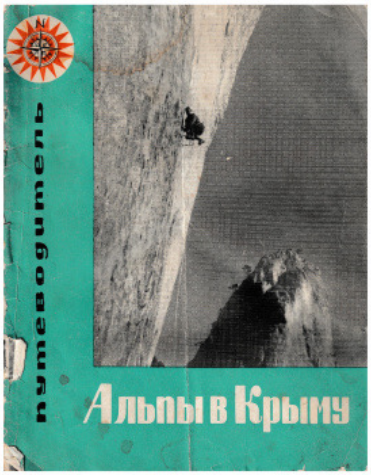
20 лет моей молодой жизни с 1967 по 1989г. (последнее восхождение по маршруту 5Б к.т. в двойке с Сергеем Душейко) были посвящены активным занятиям альпинизмом.



Естественно, я совмещал эти занятия с учебой в институте, а потом и работой, да еще и не только на основном месте, но и на стройках, где приходилось «халтурить» по вечерам, чтобы прокормить семью.

Занятия альпинизмом, как я теперь понимаю, были для меня и для многих моих друзей – альпинистов, способом ухода от той советской душной действительности, которая нас тотально окружала: и в форме уравниловки и безысходности на работе (зарплаты инженеров в советских НИИ были чрезвычайно низкими и различались процентов на 10 или 20), и всяких сказок, которые сладкой патокой лились с экранов ТВ и из газет про «битвы за урожай», мартеновские печи, строительство БАМа (Байкало-Амурская Магистраль) и всеобщего дефицита, когда магазины сверкали пустыми полками. Ну, в общем, об этом много всякого написано, не буду в это углубляться.

Во время учебы в институте, мы ухитрялись выезжать в горы по 2-3 раза в году, в общей сложности проводя там около 3 месяцев. Из них 1-2 месяца мы проводили в «больших горах» (Кавказ, Памир или Тянь-шань), в альплагерях или на сборах, а также в горных походах, не считая регулярных поездок на скалы в Карелию и в Крым. Причем на Крым приходилась основная наша «скальная подготовка», ввиду, обычно, идеальной там погоды и обилия и разнообразия скальных маршрутов (чего не скажешь, например, про поездки на скалы в Карелию, которые, как правило, приходились на полу-зимние условия ноября и мая в наших высоких широтах).



В конце 60-х годов местные симферопольские горовосходители издали небольшую брошюру – путеводитель с очень броским и милым сердцу молодого альпиниста названием «Альпы в Крыму». Книжица эта была небольшая, в мягком переплете, изданная небольшим тиражом, естественно, в черно-белом оформлении, но она была первой в моей жизни книгой, где относительно подробно были описаны маршруты на Крымские горы.

Названия звучали как песни : Мыс Айя, Массив Ай-Петри, Большой каньон, Парагильмен, Демерджи, Чатырдаг. Книга буквально произвела на нас фурор, и нам ужасно захотелось пройти самостоятельно два – три маршрута 3-й к.т.

Крымские горы в ту пору не относились к «серьезным» горам типа Кавказа, где были альплагеря, спасательные службы и прочие атрибуты строгого советского альпинизма. Поэтому, нам казалось, что вполне возможно самим без всяких контролирующих организаций, совершить парочку восхождений, как это делают западные альпинисты в Альпах.

Следует также заметить, что «железный занавес», окружавший СССР, был настолько плотным, что оттуда, как принято тогда было говорить «из-за бугра», фактически не просачивалась никакая информация про жизнь на Западе. И особенно, в «страшных» капиталистических государствах, на территории которых, «как назло», и находились эти легендарные Альпы. Про Альпы мы хорошо знали, изучая историю мирового альпинизма, а ведь, именно, там, как и футбол, хоккей с шайбой, теннис, бадминтон, регби и др. зародился альпинизм.

Такая тема обязательно была в программе подготовки в альплагерях, наряду с медициной и опасностями в горах.

Вдохновленные альпийской перспективой, в 1969г, после завершения смены в альплагере «Алибек», мы решили съездить втроем: Ира Рябинина (впоследствии Сапожкова), Миша Никитин и я, в Крым, чтобы совершить там пару восхождений на Крымские горы по маршруту 3 к.т. в полном соответствии с описанием из книги «Альпы в Крыму». Чуть-чуть остановлюсь на описании моих компаньонов. Ира Рябинина, уже помолвленная к тому времени с Левой Сапожковым –известным интеллектуалом – альпинистом I разряда, открытым, добрым и веселом человеком – душой любой компании – и сама юная, умная, красивая худенькая блондинка, спортсменка, комсомолка и все прочее - только в восторженных тонах, эрудированная, начитанная и весьма ироничная леди. Несколько лет спустя Ира защитит диссертацию, станет большим специалистом в технических науках, преподавателем, а позднее, предпринимателем. А теперь Ирина Федоровна Сапожкова является одним из самых видных цветоводов страны – она обожает сирень, и лучше ее никто не может вырастить огромное количество сортов этих замечательных цветов в условиях нашей скудной северной природы.

Миша Никитин – большой, красивый, уверенный в себе молодой человек – сильный, умелый и надежный. В последствии он станет выдающимся конструктором в области судостроения, добившись также звания мастера спорта международного класса в области судомоделизма. Я видел несколько его моделей – они реально впечатляют высочайшим уровнем исполнения! Я тогда только что закрыл 3-й спортивный разряд по альпинизму , но впоследствии тоже кое-чего в этой жизни добился, но об этом как-то не скромно писать….

Так уж получилось, что мы отправились в Ялту порознь, но достаточно детально помню свой маршрут. Для справки сообщаю, что я тогда был невероятно молодой – мне только что исполнилось 19 лет. Надо сказать, что мои спутники «недалеко от меня ушли»: они были старше меня всего на несколько месяцев.
Энергии было хоть отбавляй - из лагеря Гвандра мы по-походному пришли в Алибек в районе Домбая на Западном Кавказе. Алибек был одним из лучших альплагерей в СССР: там даже действовал настоящий открытый 25-метровый бассейн, правда, наполняемый водой из горной реки с температурой воды не более 8 градусов.

Инструктор Сахаров - молодой рыжеволосый мужчина, по результатам смены поставил мне в книжке альпиниста одни пятерки и дал очень хорошую характеристику, закончив ее словами «хороший товарищ».
С группой таких же как я «крутых спортсменов» я пошел к морю через перевал, знаменитый своими водопадами. Состав группы назвать сейчас не берусь, но Боря Барулин, по-моему, там был…

Надо заметить, что единственный приличный торный перевал через Главный Кавказский хребет 1Б категории трудности в районе Домбая был Клухорский. Там была проложена хорошая тропа, по которой можно было перемещаться даже верхом на лошади. Этим перевалом местные жители пользовались не один век.

Мы же выбрали полудикий Птышский перевал, рядом с вершиной Домбай-Ульген, который с северной стороны выглядел вполне сносно, если не считать, что последний участок пути шел по снегу и льду, но вот с южной стороны, куда мы спускались, все было ужасно.

Сверху казалось все проходимо, но фактически мы забурились на крутой склон, поросший огромными соснами. Пришлось достать альпинистские веревки и с их помощью, организуя дюльфер (это метод спуска с использованием веревки) пробиваться на территорию Абхазии. В те времена Абхазия входила в состав Грузии, а вернее, Грузинской Советской Социалистической Республики.

Наконец, пробившись через эти крутые лесные дебри, мы оказались на живописной тропе, которая шла сквозь замечательные по красоте и благоуханию лугам, поросшим изумрудной травой, с яркими полевыми цветами. Все это, в сочетании с пением очумевших от счастья птиц, создавало абсолютно незабываемые впечатления.

Однако самыми красивыми и попросту сказочными были звуки грузинской песни, которые доносились до нас в исполнении нескольких местных мужчин, которые шли то ли на охоту, то ли на покос. Такое невозможно забыть: яркое солнце, изумрудные краски и божественная музыка, многоголосьем звучавшая от всего сердца обыкновенных грузинских крестьян. Если бы я был художник, то я бы достал мольберт и постарался бы изобразить это невообразимое волшебство!

Через некоторое время я оказался в городе Сочи, добравшись до него электричкой от Сухуми. Сочи тогда не был таким крутым и модным, как сейчас – обыкновенный провинциальный приморский городок.

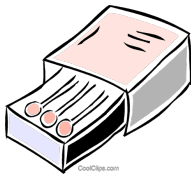
До Ялты я планировал добраться морским путем. Очутившись на морском вокзале, я вдруг понял, что тех денежных средств, которыми я владел, недостаточно для того, чтобы купить даже палубный билет на теплоход «Абхазия», который курсировал вдоль южного берега Кавказа и Крыма.

Теплоход «Абхазия» не был флагманом черноморского пассажирского флота, типа вновь построенных красавцев «Михаил Лермонтов» или «Тарас Шевченко», но вполне был способен покрыть это немалое расстояние (между Сочи и Ялтой около 450 морских миль), конечно, если не будет шторма.

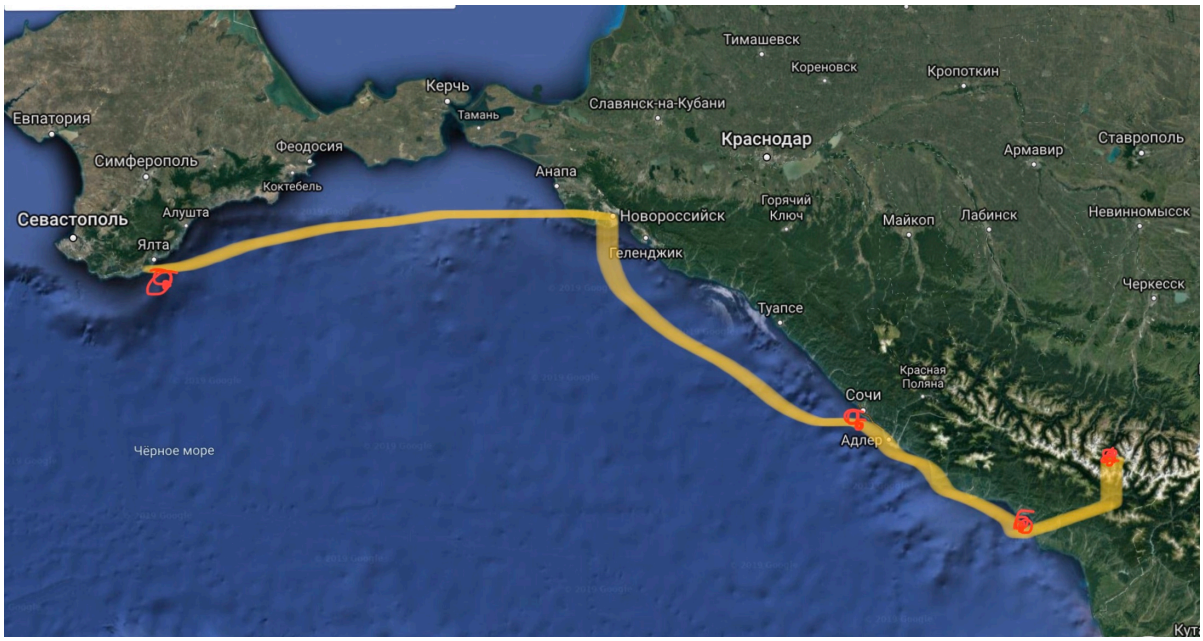
Этот корабль начали строить еще в фашистской Германии в 1939г, но достроили уже в ГДР в 1955г. Палубный билет, если кто не знает, это билет, дающий право находиться на борту корабля без возможности ночевать в каюте. Сейчас такого «сервиса», по-моему, уже и нет.

Глубоко задумавшись, я обратил внимание на парня, который, как и я завороженно глазел на табло морского вокзала, видимо, как и я, оказавшись в затруднительном финансовом положении . Недолго думая, я обратился к нему с предложением попробовать что-нибудь придумать совместными усилиями.

«Абхазия» к тому времени уже стояла у причальной стенки и принимала на борт пассажиров. Понаблюдав за этим процессом, мы обнаружили, что билеты на входе предъявляются, но никаких отметок на них не делается. Тогда, мы разработали дерзкий план: купить один на двоих палубный билет, пройти по нему одному из нас, а второй компаньон получит его же «воздушным путем» посредством его ловкого бросания в спичечном коробке. Как ни странно, но не являясь иллюзионистами и цирковыми артистами, нам удалось реализовать этот незатейливый, но смелый план. Первым на борту оказался я, а вторым, успешно поймавшим коробок с билетом, был этот парень, которого, по-моему, звали Виктор. Видимо, мой напарник не был ярким и запоминающимся человеком, иначе я бы про него точно что-то вспомнил…



Шли мы до Ялты часов 30. Погода была хорошей и никаких неприятностей ночевки в моей палатке-серебрянке, «раскрывшей крылья» по словам из известной песни Ю.Визбора, прямо на палубе, не доставили. Шли мы довольно далеко от берега, поэтому любоваться береговыми красотами Черноморского побережья можно было только при заходах в промежуточные порты. Помню швартовку в Новороссийске, где рядом с нами стоял огромный и красивейший на мой взгляд теплоход «Михаил Лермонтов», сияющий своим неотразимым черно – белым корпусом, в отличие от большинства его собратьев, покрашенных исключительно в белый цвет.



Рано утром белоснежный теплоход «Абхазия», а другими словами, старая посудина со мной на борту, пришвартовалась к причалу Морского вокзала Ялты, где меня ждали друзья-альпинисты. А может мы встретились и в другом месте?… Но пусть будет так.

Проблем с размещением в Ялте не было. Мы поставили палатку в районе Никиты, где обычно устанавливался палаточный лагерь альпинистов-скалолазов ЛИАПа во время весенних сборов. Это живописное место находилось совсем рядом со знаменитым скальным каньоном высотой до 40 м, который был совсем рядом с дорогой, чуть выше входа в Никитский Ботанический сад – одной из жемчужин Крыма, который существовал еще в далекие царские времена. Этот каньон назывался Никитскими скалами. Он был самым «киногеничным» местом Крыма. Его облюбовали создатели многочисленных приключенческих советских фильмов: от «Вождя краснокожих» до «Земли Санникова». Это место было чрезвычайно удобным для съемок на фоне скал и пещер ввиду своей красоты и транспортной доступности для съемочных бригад. Скалы каньона были с одной стороны, слева, серого цвета высотой метров до 20-30. А с другой стороны, справа, каньон обрывался высоченными (метров до 40) стенами красно-бурого цвета. Поэтому, творческих возможностей для киношников было предостаточно, а для нас альпинистов - множество скальных маршрутов от простейших до суперсложных.

В соответствии с нашим планом, мы, ощущая себя, видимо, жителями коммунистического общества (помните, Хрущев обещал построить коммунизм к 1980г), оставили в палатке все «городские вещи» и все, что точно не понадобится нам во время предстоящих скальных восхождений на «Альпы в Крыму». Плотно закрыв палатку на все имевшиеся пуговицы, мы отправились в путь.
С собой мы взяли 3 здоровенных рюкзака со снаряжением, палаткой и провизией на дни восхождений.

Распределение ролей было следующим: мы с Мишкой должны были проходить маршруты (мы запланировали два маршрута в районе Бахчисарая или что-то в этом роде), а Ира - осуществлять наблюдение и в случае чего сообщать куда следует о нештатных ситуациях. Правда, куда сообщать, по-моему, мы толком не знали. План был простой и наивный, не предполагавший никаких отклонений от нормального его течения.

Добравшись до автовокзала Ялты на троллейбусе (тогда они ходили между Симферополем и Ялтой), мы обнаружили, что до ближайшего автобуса, следующего до Бахчисарая, остается пара часов. Мы купили билеты и решили полезно «скоротать» время в ближайшей столовой или кафе, что метрах в 50 от автовокзала. Рюкзаки у нас были неподъемные, и идти с ними в кафе как-то не хотелось. Автоматические камеры хранения при автовокзале были полностью заняты: пустовали только 2-3 неисправных ячейки, в которых не работали замки. Что делать?

И тут мне пришла идея: а что, если рюкзаки поместить в неисправную ячейку камеры хранения и плотно ее закрыть. Внешне, неисправная ячейка ничем себя не выдавала – никакого зазора не наблюдалось. В кафе мы пробудем не более получаса – никто ничего не заметит.

Почему-то мой план не вызвал никаких возражений у моих «доверчивых», а вернее, наивных и безответственных (как и я, разумеется) молодых людей, и мы весело зашагали в кафе. Возвратившись, мы обнаружили нашу «закрытую» багажную ячейку такой же пустой, как и в момент «закладки» наших рюкзаков.

Сказать, что мы оцепенели – ничего не сказать, на наших глазах, в течение мгновений разрушался наш чудный план, к которому мы долго готовились, получив, между прочим в секции альпинизма ЛИАП и доставив необходимое для восхождений снаряжение: веревки, крючья, молотки, палатку и т.п. Сначала мы подумали, что это какое-то недоразумение, и все обойдется: кто-нибудь, возможно по ошибке взял наш багаж и скоро его вернет. Ну зачем обычным людям эти веревки, крючья и прочие малонужные для бытовой жизни предметы. Мы оббегали все ближайшие дворы и закоулки, пытаясь дедуктивным методом обнаружить пропажу, но, увы, тщетно. А тут до нас дошло, что подобная участь может постигнуть и оставленную на Никите палатку, пусть и закрытую на все пуговицы...Мы моментально дернулись на троллейбус, добрались до Никиты и обнаружили нашу закрытую палатку в целости и сохранности. Наша «горькая пилюля» чуть-чуть подсластилась.

Оценивая масштаб ущерба, мы обнаружили, что нам категорически не хватает вещей - осталось только, практически, то, что было надето на нас. Но самое неприятное, что у нас как-то совсем не осталось наличных денежных средств, а других видов валюты в те времена еще не изобрели, по крайней мере в СССР. С горя мы пошли на море в районе Никиты и постарались забыться на галечном пляже, время от времени купаясь в морской воде под звездными россыпями теплой южной ночи.

На следующее утро мы, собрав остатки наших вещей и провианта, сели на троллейбус и поехали в Симферополь. На железнодорожном вокзале нам предстояло каким-то образом достать билеты в Ленинград в это «пиковое» время, да еще и в условиях нехватки денег. Если кто не знает, то в ту пору в нашей стране в дефиците было решительно все, включая железнодорожные билеты, особенно в отпускное летнее время. В кассах вокзала, естественно, ничего не было на месяц вперед. Мы с Мишей, будучи настоящими «джентельменами», поручили почетную миссию по добыванию билетов нашей хрупкой, белокурой спутнице Ире Рябининой.

Ира, несмотря, на свой скромный и застенчивый вид, обладала незаурядными талантами убеждения любого человека, включая железнодорожного начальника. Она зашла в кабинет начальника станции и после непродолжительного, но очень выразительного и эмоционального монолога, торжествующе вышла, сообщив, что она сделала невозможное – достала 3 билета, которых достать было невозможно.

Мы поспешили на ближайший поезд до Ленинграда, в общий вагон, и счастливо добрались до нашего родного города.

Вот так бесславно закончилось наше путешествие по «Альпам в Крыму».

Несколько лет спустя, мы уже совсем в другом составе - Барулин, Питаль, Рыбаков и автор этих строк Хитров снова решили совершить восхождения на пару вершин из этого «Чудо-путеводителя», но, опять, увы, не получилось. При подготовке к восхождениям 3-й к.т., мы ничего умнее не придумали, как потренироваться на «Красном Камне» на отвесных скалах примерно 6 к.т. , в процессе чего я в результате срыва с нижней страховкой и падения метров на 8 – 10 получил серьезную травму: оскольчатый перелом большого пальца ноги. На этом наши попытки восхождений по путеводителю из книги с красивым названием «Альпы в Крыму» закончились.

А может это и к добру? Может все-таки есть высшие силы, предотвращающие нас время от времени от преждевременного фатального исхода?

Как знать….

Михаил Хитров, 2019г.