



## СОДЕРЖАНИЕ

### ПРАКТИКА ВОЛЬНЫХ ПУТЕШЕСТВИЙ

Предисловие . . . . .	8
Автостоп . . . . .	10
Учение автостопа . . . . .	11
Выбор маршрута . . . . .	14
Позиция на трассе . . . . .	16
Техника голосования . . . . .	18
Поведение в машине . . . . .	20
Волна . . . . .	26
Автостоп ночью . . . . .	26
Автостоп зимой . . . . .	27
Прохождение городов . . . . .	30
Расчет скорости . . . . .	31
Автобусные секреты . . . . .	34
Движение на глухих трассах . . . . .	37
Движение группой . . . . .	38
Несколько вопросов . . . . .	40
Поезда . . . . .	43
Езда в локомотивах . . . . .	43
Проезд в пассажирских поездах . . . . .	48
Электрички. Пригородные поезда . . . . .	51
Волна. Извлечение расписаний . . . . .	53
Метод штурма . . . . .	54
Гидростоп . . . . .	58
Плавание на грузовых судах . . . . .	59
Рейсовое пассажирское сообщение . . . . .	62
Жизнеобеспечение . . . . .	64
Снаряжение . . . . .	65
Питание в пути . . . . .	66
Образ жизни . . . . .	68

Ночлег в незнакомом городе . . . . .	71
Как себя вести . . . . .	74
Ночлег в монастыре . . . . .	75
Ночлег в сельской местности . . . . .	78
Контакты . . . . .	79
Общение с местным населением . . . . .	80
Контакты с представителями власти . . . . .	82
Бесплатная передача информации . . . . .	85
Общение с родителями . . . . .	87

«134 ОТВЕТА НА 134 ВОПРОСА ОБО ВСЕМ»

О чем эта книга? . . . . .	90
Вещи в пути . . . . .	95
Нежелательные события . . . . .	104
Вопросы техники . . . . .	118
Страны и народы . . . . .	134
Автостопные клубы . . . . .	151
Дела разные . . . . .	180

«В ИНДИЮ — ПО-НАУЧНОМУ»

Начало. Действующие лица . . . . .	185
Старт. Москва — Тбилиси . . . . .	191
Армянские ночевки . . . . .	209
Через перевалы Армении к Ирану . . . . .	220
Входим в Иран . . . . .	227
Тегеран: даешь пакистанскую визу! . . . . .	230
Приключения пакистанца на Украине . . . . .	262
Дорогами Пакистана . . . . .	267
Мултан — Лахор . . . . .	277
Визит в Исламабад . . . . .	281
К индийской границе . . . . .	286
Отношение к нищим . . . . .	308
Общение . . . . .	311
Поиски . . . . .	313
Запасайтесь мелочью . . . . .	322
Устройство и быт ашрама . . . . .	340
В ожидании обратных виз . . . . .	358

В обратный путь . . . . .	363
Выход из Индии . . . . .	367
Поездами по Пакистану . . . . .	369
Снова в Кветте . . . . .	375
Таксизм на иранской земле . . . . .	381
Родной Тегеран . . . . .	384
Макс в автобусе . . . . .	387
Марожна . . . . .	391
Через Азербайджан . . . . .	391
Грузия — Россия — Москва! . . . . .	395
А что же остальные? . . . . .	396
Эпилог . . . . .	399

# ПРАКТИКА ВОЛЬНЫХ ПУТЕШЕСТВИЙ

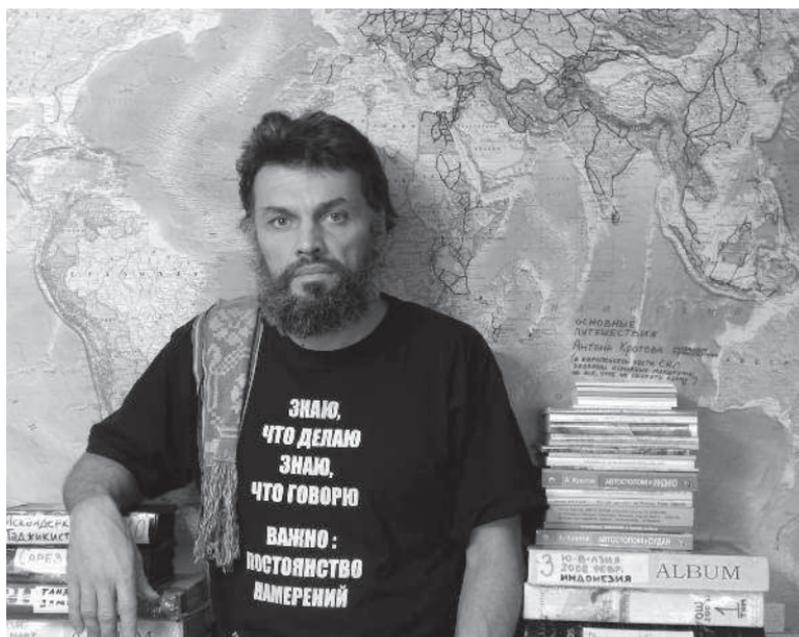
## Предисловие

Каждому из нас когда-нибудь хотелось заглянуть за горизонт, чтобы увидеть не по телевизору, а своими глазами другие города и дальние страны.

Свои первые путешествия я совершил на электричках, когда мне было 15 лет. Как интересно было доезжать до конечной остановки одной электрички, а там пересаживаться на другую, затем на третью... и таким образом добираться из Москвы до Питера, Киева или Минска!

Вторым открытием был автостоп — оказалось, что машины, едущие по дорогам, иногда берут попутчиков, причем делают это бескорыстно. За несколько лет я объездил большую часть бывшего Союза, от Черного до Охотского моря, а после этого проник и в далекие теплые страны. Путешествуя автостопом по Ирану, Пакистану, Индии, по арабскому Востоку и по многим странам Африки, я еще более убедился в изобилии и доброте окружающего мира, увидел, что методы автостопа, питания и ночлега, используемые в нашей стране, применимы почти всюду. Вы можете поехать в любой город России и в любую страну мира, и даже если вы не имеете толстого кошелька, но умеете любить и понимать окружающий мир — мир откроется вам, машины будут останавливаться, контролеры — улыбаться, местные жители — звать на ночлег, и все люди станут вам братьями, а Земля — вашим домом.

Пробное издание этой книги вышло тиражом всего 100 экземпляров; я продавал его на Арбате в Москве весной 1995 года. Книга оказалась полезной и нужной. В последующие годы вышло еще множество дополненных изданий этой книги и множество других моих книг, посвя-



Антон Викторович Кротов – российский путешественник, писатель, основатель и экс-президент Академии Вольных Путешествий.

ценных вольным путешествиям в России, СНГ и в дальних странах. С их помощью десятки тысяч людей открыли для себя удивительные свойства мира, в котором мы живем.

Из этой книги вы узнаете, как достичь любого города России, как вернуться оттуда домой и даже, при необходимости, пересечь всю страну (даже если у вас нет ни рубля денег!) и как путешествовать по другим странам. Вы узнаете, как переночевать в любом городе или деревне, где у вас нет никаких знакомых, узнаете, как общаться с контролерами и представителями власти, с местными жителями и со своими родителями, и как относиться к людям и миру, чтобы такие путешествия доставляли вам радость.

Все методы, изложенные здесь, проверены на практике. Более того — они рождены практикой. Это обобщение опыта многих и многих вольных путешественников, и я надеюсь, что этот опыт окажется полезен и вам.

## Автостоп

Автостоп — это бесплатное передвижение на попутных машинах. Есть два ложных мнения относительно автостопа. Одно из них гласит: «сейчас просто так не берут» (или: «кто ж тебя повезет за просто так?»). Другое мнение заключается в том, что «остановить нужную машину — чистая случайность», «невозможно предугадать, когда ты доберешься» и т.п. К счастью, эти мнения неверны и опровергаются опытом многочисленных автостопщиков (в том числе и моим). Нас почему-то берут (как в легковые машины, так и в грузовые), везут, не требуя денег за проезд, и, помимо всего этого, процесс автостопа является управляемым.

Более того, многие закономерности, действующие на дорогах России, имеют место и в странах СНГ, Евразии и Африки, да и во всем мире. Если читатель захочет, он сможет лично убедиться в этом.

Как и любой деятельностью, автостопом можно заниматься как профессионально, так и стихийно, по надобно-

сти, от случая к случаю. «Стихийный» автостоп, не имеющий определенных методов и правил, возник с появлением автотранспорта еще в первые десятилетия XX века. В наши дни очень многим людям приходилось где-либо останавливать машины и ехать в них, иногда и бесплатно, но далеко не все они знают, что сведения об автостопе могут быть сведены в определенную систему, позволяющую сделать автостоп мощным универсальным средством перемещения.

Человек, освоивший методы автостопа, передвигается по автодорогам России и всего мира, преодолевая до 1000 километров в сутки и даже больше, со средней скоростью (в России, днем, на магистральных дорогах) порядка 55 км/час. Например, стартуя из Москвы, за один день можно попасть в Петербург или Минск; за сутки — в Петрозаводск, или Самару, или Брест, или Ростов-на-Дону. При этом вам совершенно не потребуются денег на оплату проезда и вы не будете никак привязаны к расписаниям поездов и электричек, двигаясь подчас быстрее их. Кроме того, ваше путешествие станет более познавательным, вы увидите и узнаете то, что никогда бы не узнали, и — почувствуете настоящий аромат дороги.

### Учение автостопа

В России существует несколько школ (направлений) автостопа. Наиболее солидной является «Петербургская Лига Автостопа» (ПЛАС), образованная еще в 1978 году. Основатель Лиги Алексей Воров проехал автостопом более 1 300 000 километров, что является непревзойденным рекордом.

Уже много лет А. Воров обучает людей спортивному автостопу — не просто ездить на попутных машинах, а ездить на них быстро и как можно быстрее. Для этого автостопщики посещают лекции, участвуют в гонках (соревнованиях на скорость), применяют специальное снаряжение... Квалифицированный гонщик ПЛАС реально

проезжает (летом, по магистральным автодорогам России) 1100-1500 километров в сутки, эффективно двигаясь как днем, так и ночью, по своему желанию. Внешне спортивные автостопщики легко отличимы на трассе по характерным ярким желтым комбинезонам.

Кроме передвижения на автомашинах (так называемого автостопа 1-го рода) в ПЛАС разработана и используется технология движения в кабинах локомотивов (автостоп 2-го рода), а также, в меньшей мере, автостоп 3-го и 4-го рода — гидростоп и аэростоп. Автор книги сей в свое время узнал много нового для себя из общения с А. Воровым и его последователями.

*Наибольшее достижение Лиги — кругосветная экспедиция «Автоколумб» (1992-93). Ее участники совершили путешествие автостопом вокруг всего земного шара, не пользуясь никаким рейсовым транспортом, пройдя по трассам 25 стран Евразии, Северной и Южной Америки.*

Вторая школа — она так и называется «Школа Автостопа» — существует в Москве с 1994 г. Создал ее московский автостопщик, Валерий Шанин, автор нескольких книг по автостопу. Основной интерес В. Шанина — страны Запада; Валерий со своими учениками из «Школы Автостопа» объездили практически всю Европу — как с визами, так и без оных.

Изучив мир Запада, в конце 1999 года Шанин и его друзья отправились автостопом через Сибирь, Монголию, Китай, Юго-Восточную Азию в Австралию. На тот момент, когда я пишу эти строки, Валера находится в Новой Зеландии. Интересно, куда он направится дальше?

Внешне Шанина и его последователей можно узнать по поднятому большому пальцу, которым они обыкновенно голосуют.

Есть в автостопе и обширное хипповское направление, пожалуй, наиболее древнее и многочисленное. Сотни и тысячи волосатых людей, передвигаясь по трассам, накопили за десятилетия колоссальный и неповторимый опыт автостопа. Жаль только, что их опыт никак не систе-

матизирован и поэтому не может быть использован другими людьми. Именно как попытка систематизации, как обобщение опыта многих и многих вольных путешественников и написана эта глава, да и вся книга.

В 1995 году в Москве появилась еще одна школа — **Академия Вольных Путешествий (АВП)**. Основал ее автор этой книги. Цель АВП — организация больших автостопных экспедиций, популяризация вольных путешествий, а также поиск, сбор и распространение путешественнической информации. Мы собираем расписания пригородных поездов, автобусов, теплоходов, сведения об автотрассах и автостопе на них, координаты мест, где можно переночевать, монастырей, информацию о путешествиях в странах Азии и Африки и методах получения виз... Некоторые члены АВП пишут книги — одну из них вы держите в руках.

За истекшие семь лет мы провели 10 крупных экспедиций, а также множество поездок и походов. Мудрецы АВП побывали почти во всех регионах России и СНГ, а также впервые в истории отечественного автостопа достигли Ирана, Пакистана, Индии, путешествовали автостопом по многим странам Африки — от Египта до Анголы... Желаящие узнать подробности о наших приключениях могут прочесть многочисленные книги А. Кротова (список литературы — см. в конце книги сей) или посетить интернет-сайт АВП ([www.avp.travel.ru](http://www.avp.travel.ru)), где помимо текстов расположены и сотни примечательных фотографий.

Периодически проходят собрания АВП, где мы рассказываем о прошедших «великих» путешествиях и планируем следующие. Собрания открыты для всех желающих. Желаящие попасть — звоните нам по московским телефонам (095)457-89-49, Антон, или 905-97-98, Егор.

Существуют и другие клубы автостопщиков в разных городах России и СНГ, но их перечисление заняло бы несколько страниц и отвлекло бы нас от главной темы данной книги.

## Выбор маршрута

При движении автостопом надо заранее представлять себе маршрут — не только через какие города, но и по каким дорогам он пройдет. Среди путей, соединяющих два города, **самый короткий — не обязательно самый быстрый!** Количество машин, их скорость, характер движения, качество покрытия на разных дорогах сильно различаются. На одних дорогах автостоп удобен, на других непредсказуем, а третьи дороги, указанные в атласе, уже давно заросли бурьяном, и движения по ним нет.

При выборе нового, неизвестного вам маршрута можно пользоваться двумя принципами:

1). **Классификация автодорог.** Автодороги на территории России и бывшего СССР классифицируются по значению. Каждая дорога имеет свое обозначение, состоящее из буквы (это может быть М, А, Р, Н) и номера, например: М60, Р418.

М — «магистральные дороги федерального значения» (например, М5: Москва — Челябинск). Эти дороги, соединяющие крупные города, почти всегда асфальтированы; большой поток машин, много дальнбойщиков. Возможен автостоп.

А — дороги похуже (например, А114: Санкт-Петербург — Вологда). Машин обычно меньше, чем на федеральных дорогах. Тут ездить уже труднее.

Р — региональные дороги. В реальности это могут быть и более-менее приличные дороги (с преобладанием местного движения), и грунтовки, и даже зимники, где автостоп не всегда возможен.

Н — дороги местного значения. Здесь неопределенность еще больше. Дорога, обозначенная в атласе как «местная», может быть лучше иной федеральной; а может и вообще ее в реальности не оказаться. Не зная о сущности местной дороги, планировать маршрут по ней не следует.

2). **Направление.** Скорость и успех автостопщика зависят от направления его движения. Наибольший поток

машин, наилучшее качество покрытия и наибольшие успехи в автостопе наблюдаются на шоссе, ведущих в Москву (из Москвы): это тяготение к Москве ощущается даже на расстоянии 2000 км. Неплохо ездить в Питер (из Питера) или в любой другой мегаполис, скажем, Челябинск: большие города «стягивают к себе» машины с расстояния в несколько сотен километров.

Обычно областные (краевые, республиканские...) центры «тянут на себя» машины из области (края, республики...). Райцентры притягивают локальные машины из района, и, в свою очередь, «порождают» машины в областной центр. На границе областей машин меньше, чем в центре области.

Мегаполис и любой город подобен магниту, стягивая машины из всех окрестностей. Чем больше магнит, чем дальше от него другие магниты, тем больше его радиус действия. Движение «по силовым линиям» приведет к успеху, движение поперек силовых линий — труднее. Между двумя магнитами (на границе областей, республик, стран) силовое поле отсутствует, машин меньше всего, автостопщик дольше всего «торчит», зато если наконец уезжает, то зачастую далеко.

Каждому человеку полезно иметь Атлас автодорог. Раньше наиболее распространены были Атласы минского издательства, выпускаемые ежегодно. Эти атласы охватывают всю территорию бывшего СССР. К сожалению, вплоть до 1997 г., из года в год эти атласы содержали в себе одни и те же ошибки. Одни дороги, обозначенные как «Асфальт», никогда не были асфальтированы, другие проходятся только пешком, третьи дороги, по которым ежедневно проезжают сотни машин, в атласе не показаны вообще. В последние годы напечатали много новых разнообразных атласов — многие ошибки там устранены, но некоторые, наоборот, появились. В любом случае помните, что Атлас, как и любую мудрую книгу, не стоит воспринимать буквально, и за ваше застревание на трассе картографическое издательство ответственности не несет!

## Позиция на трассе

Понятие **позиции** — одно из основных в автостопе. Ваш успех в большой мере зависит от того, как вы умеете находить позиции — удобные места для голосования. На хорошей позиции водителю легко и удобно остановиться, и вы быстро уедете; в то время как на плохой позиции можно простоять несколько часов, пропустить сотню машин и не остановить ни одной.

Хорошие позиции встречаются на трассе нечасто, ради них стоит иногда пройти даже несколько км пешком, зато потом оттуда быстро уехать. Ради них стоит иногда выгрузиться из машины на 10-20 км раньше, чем пункт назначения машины, зато потом быстро поймать машину на 100-200 км дальше.

Самые плохие места для голосования: на мосту, в тоннеле, на эстакаде, в зоне действия знака «остановка запрещена», на крутом подъеме или спуске, а также в черте населенного пункта. Голосуя в этих местах, вы резко снижаете процент машин, которые для вас остановятся. На автобусной остановке голосовать тоже не рекомендуется — вас могут принять за нетерпеливого пассажира опаздывающего автобуса.

Теперь найдем хорошие позиции. На трассе можно найти **особенности** — точки, перед которыми водители становятся более внимательными и снижают скорость. Это будут: 1) посты ГИБДД, границы и таможни; 2) перекрестки, разветвления дороги; 3) железнодорожные переезды; 4) большие дефекты покрытия (скажем, по асфальту полоса щебенки); 5) светофоры, и т.д.

Наличие таких особых точек очень важно. Позиции перед ними являются неудачными: внимание водителя направлено на ожидающую его неприятность, а не на автостопщика, поэтому, например, перед постом ГИБДД или таможней не остановится практически никто. Или, если дорога впереди разветвляется на две, перед развилкой

тоже почти никто не остановится (потому что неясно, в какую сторону ты едешь).

Наоборот, после таких точек вероятность остановить машину резко увеличивается. Поэтому следует, выбрав себе место в 20-30 метрах за особенностью (за постом, за ж/д переездом, за полосой щебенки), дальше уже не уходить, а ожидать успеха в автостопе. Если особенностей много, лучше стать за последней из них. Если трасса холмиста, что бывает часто, — следует выбрать вершину одного из холмов и стать там. Тогда вас будет видно издали, а скорость машин, проезжающих мимо, будет минимальна. А вот стоять между холмами, в яме, или на подъеме — не следует.

Также хорошо голосовать на изгибах трассы, где водитель притормаживает, особенно — на левом повороте (при левом повороте дороги стопщик виден издали, в то же время на правом повороте он появляется внезапно, как бы из-за угла). Но зимой, при гололеде стопить на повороте нельзя, во избежание аварии.

(В странах с левосторонним движением полезные свойства имеет, разумеется, правый поворот. Кстати, голосуем там левой рукой!)

Если я пытаюсь кого-нибудь застопить и внешне все нормально, но «никто» не останавливается — значит, позиция выбрана неудачно. Полезно расслабиться, пройти 1-2 километра пешком — возможно, впереди развилка или пост.

На хорошей позиции: 1) тебя хорошо видно издали; 2) водителя никто не отвлекает и не отпугивает (например, гаишники, продавцы, другие автостопщики); 3) остановившаяся машина не должна создавать помех движению других машин.

Ночью, если у вас нет фонарика, важно, чтобы позиция была освещена. В темной одежде на неосвещенной трассе человек, даже если не будет сбит машиной, не достигнет успеха в автостопе.