

Велоклуб 3х9

ОТЧЕТ

*группы велотуристов велоклуба 3х9
о походе V категории сложности по Китаю по маршруту:*

Ченду (Chengdu) – Гунгашань – пер.4582 – дорога S215 – пер.4500 – перевал Лэнцзиньла (4292)
– оз.Вуксу (Wuxu Hai) – подъезд под пер.4350 – Цзюлун (Jiulong) – Мули (Muli) – дорога S216 –
пер. 3570 – пер.3075 – р Литанг (Litang) – пер.4085 – р. Шуйлохэ (Shuiluo) – Шапро (Galuo) –
пер.4906 – нац. парк Единг (Yading) – Ченду.

Маршрутная книжка № № 1/5 – 505 (ФСТ-ОТМ)

Руководитель похода Полякова Ирина.

2013

КРАТКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПОХОДА.....	4
СОСТАВ ГРУППЫ	4
ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ МАРШРУТА	6
2 ОКТЯБРЯ (СРЕДА) – САМОЛЕТ.....	6
3 ОКТЯБРЯ (ЧЕТВЕРГ) - ЗАБРОСКА	7
4 ОКТЯБРЯ (ПЯТНИЦА) – ЗАБРОСКА, 1-й ХОДОВОЙ ДЕНЬ.....	8
5 ОКТЯБРЯ (СУББОТА) - 2-й ХОДОВОЙ ДЕНЬ	13
6 ОКТЯБРЯ (ВОСКРЕСЕНЬЕ) - 3-й ХОДОВОЙ ДЕНЬ.....	17
7 ОКТЯБРЯ (ПОНЕДЕЛЬНИК) - 4-й ХОДОВОЙ ДЕНЬ	22
8 ОКТЯБРЯ (ВТОРНИК) - 5-й ХОДОВОЙ ДЕНЬ	26
9 ОКТЯБРЯ (СРЕДА) - 6-й ХОДОВОЙ ДЕНЬ.....	29
10 ОКТЯБРЯ (ЧЕТВЕРГ) - 7-й ХОДОВОЙ ДЕНЬ, ПЕРВАЯ ЧАСТЬ ОБЪЕЗДА	34
11 ОКТЯБРЯ (ПЯТНИЦА) – 8-й ДЕНЬ, ВТОРАЯ ЧАСТЬ ОБЪЕЗДА	36
12 ОКТЯБРЯ (СУББОТА) - 9-й ХОДОВОЙ ДЕНЬ	38
13 ОКТЯБРЯ (ВОСКРЕСЕНЬЕ) - 10-й ХОДОВОЙ ДЕНЬ.....	41
14 ОКТЯБРЯ (ПОНЕДЕЛЬНИК) - 11-й ХОДОВОЙ ДЕНЬ	44
15 ОКТЯБРЯ (ВТОРНИК) - 12-й ХОДОВОЙ ДЕНЬ	46
16 ОКТЯБРЯ (СРЕДА) - 13-й ХОДОВОЙ ДЕНЬ.....	51
17 ОКТЯБРЯ (ЧЕТВЕРГ) - 14-й ХОДОВОЙ ДЕНЬ	54
18-19 ОКТЯБРЯ (ПЯТНИЦА-СУББОТА) - ВЫБРОСКА	61
ПРИЛОЖЕНИЕ 1. СХЕМА МАРШРУТА.....	63
ПРИЛОЖЕНИЕ 2. ВЫСОТНЫЙ ГРАФИК	64
ПРИЛОЖЕНИЕ 3. ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ	66
ПРИЛОЖЕНИЕ 4. ОБОСНОВАНИЕ КАТЕГОРИИ СЛОЖНОСТИ	67
Протяженные препятствия:.....	67
ПП 1.....	67
ПП 2.....	67
ПП 3.....	68
ПП 4.....	68
ПП 5.....	69
ПП 6.....	69
ПП 7.....	70
ПП 8.....	70
ПП 9.....	71
ПП 10.....	71
ПП 11.....	72

ПП 12.....	72
РАСЧЕТ КАТЕГОРИИ СЛОЖНОСТИ ПО БАЛЛАМ:	73
ПРИЛОЖЕНИЕ 5. ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ КАРТОГРАФИЧЕСКИЕ МАТЕРИАЛЫ....	74
ПРИЛОЖЕНИЕ 6. ЗАМЕТКИ ЗАВХОЗА	74
ПРИЛОЖЕНИЕ 7. ТРАНСПОРТ.....	75
Авиаперелет	75
Транспорт в Китае	75
ПРИЛОЖЕНИЕ 8. ДЕНЬГИ И ФИНАНСЫ.....	76
Индивидуальные траты в Москве на одного человека:	76
Затраты на группу в Москве:	76
Затраты на группу в Китае:.....	76
ПРИЛОЖЕНИЕ 9. КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ.....	77

Краткая характеристика похода

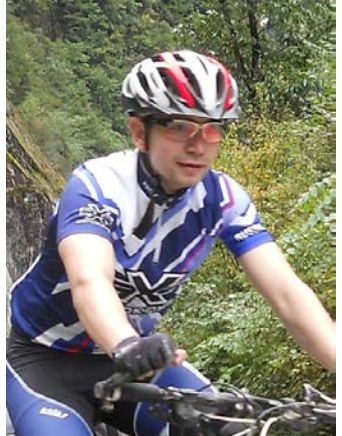
Отчет составлен группой велотуристов велоклуба 3х9 о совершенном в октябре 2013 г велосипедном походе V категории сложности по маршруту: **Ченду (Chengdu) – Гунгашань – пер.4582 – дорога S215 – пер.4500 – перевал Лэнцзиньла (4292) – оз.Вуксу (Wuxu Hai) – подъезд под пер.4350 – Цзюлун (Jiulong) – Мули (Muli) – дорога S216 – пер. 3570 – пер.3075 – р Литанг (Litang) – пер.4085 – р. Шуйлохэ (Shuiluo) – Шапро (Galuo) – пер.4906 – нац. парк Единг (Yading) – Ченду.**

Общая протяженность маршрута	1459 км
Протяженность активной части маршрута	542 км
Количество перевалов	9
Продолжительность похода	14 дней
Руководитель похода	Полякова И.В.

Количество желающих идти в этот поход оказалось довольно большим; поэтому разбились на две группы. Маршрут обеих групп совпадал, но группы были полностью автономны; фактически на маршруте у нас совпала только одна ночевка. Зато при объезде непроходимого участка мы удачно объединились, что позволило хорошо сэкономить на транспорте.

Состав группы

Участник	Место работы	Откуда	Г.р.	Должность	
Полякова Ирина Владимировна	Группа компаний "Охотник", контент-менеджер	г. Москва	1988	командир	
Есауленко Алексей Георгиевич	ООО "Центр разработок и исследований", ведущий инженер	г. Москва	1983	штурман	

Ольчев Сергей Иванович	НИИСИ РАН, научный сотрудник	г. Москва	1985	завхоз	
Матвеев Георгий Михайлович	ГБУ ЦСПСиД Хорошевский, спец. по соц. работе	г. Москва	1986	механик	
Шарибжанова Анастасия Мнировна	ОСАО "РЕСО- Гарантия", врач- эксперт	г. Москва	1984	медик	
Чернецова Светлана Юрьевна	ЗАО "Первомайский ветеринарный центр", бухгалтер- кассир	г. Москва	1972	казначей	

Дещеревский Илья Владимирович (DIV)	Программист; "Прикладная логистика"	Подмосковье, г. Пущино	1971	летописец	
--	---	---------------------------	------	-----------	---

Техническое описание маршрута¹

2 октября (среда) – самолет

Собрались в аэропорту Домодедово за три часа до вылета. Условия перелета от авиакомпании «Qatar Airways» были весьма шоколадные (подробнее см Приложение 9. Транспорт) поэтому на весе рюкзаков особо не экономили. Велосипеды упаковали еще дома, а вот рюкзаки частично пришлось перебирать – добавился неслабый пакет с продуктами на маршрут (подробнее про питание см Приложение 7. Стратегия питания). Дополнительно упаковали велосипеды и рюкзаки в упаковочную пленку – эта услуга стоит в Домодедово 350 рублей за место багажа.

В суматохе сборов и переупаковок в зале приема багажа была оставлена папка с обзорными картами на маршрут и предварительным графиком движения. К счастью, для второй группы был заранее сделан запасной комплект, который и был своевременно реквизирован.



Перелет до **Ченду** оказался довольно долгим – сначала 5 часов до **Дохи** (базовый аэропорт авиакомпании Катар) на небольшом A320, там двухчасовое ожидание и потом еще

¹ Стр: 6

В техническом отчете дается местное китайское время -4 часа от Москвы.

Километраж измерен велокомпьютером летописца. На пеших участках километраж дан по треку.

Названия рек и населенных пунктов приведены из трех источников: названия кириллицей – из генштабовских карт масштаба 1:200000, названия латиницей – из Google Earth и из карты OSM слой mapquest. После названий, как правило, подписан источник названия.

8 часов от **Дохи** до **Ченду** на самолете побольше – А333. Если первый перелет мы еще активно общались под купленное в дьюти-фри и пытались разобраться с сенсорными экранами мультимедийной системы самолета, то на втором перелете уже все поголовно спали (конечно, ведь по московскому времени была уже глубокая ночь).

Аэропорт **Ченду** запомнился нереальной пустотой – видимо, в это время почти нет рейсов; ну или потоки прибывающих пассажиров грамотно разведены по разным линиям. Прилетели порядка **15:00**. На выходе нас встретил гид заказанного через интернет автобуса (см Приложение 9. Транспорт). Девушка-гид говорит по английски, это сильно помогло нам заброситься в правильном направлении ☺.

Пока часть группы грузила велосипеды в микроавтобус, финансовая часть пыталась снять деньги с карточек. В аэропорту на втором этаже – в зале вылета – оказалось несколько банкоматов разных банков; условия выдачи денег через них оказались разными – с одной и той же карточки Сбербанка один банкомат вообще отказался выдавать юани, второй выдавал максимум по тысяче юаней, и только один выдавал по две тысячи юаней.

Параллельно штурманы делились свежими версиями походного трека; для этого они нашли в аэропорту в киоске какой-то страховой компании ноутбук; и сотрудница компании помогла им перелить трек сначала с одного навигатора на ноут, а потом с ноута на другой навигатор. В это время командиры групп купили в магазинчике в здании аэропорта две местные симки, и с них мы отзвонились в Москву.

3 октября (четверг) - заброска

В аэропорту жарко, ходим в футболках. Сквозь туманную дымку пробивается солнце **16:20** – все сборы закончены, выезжаем от аэропорта. Велосипеды двух групп и часть рюкзаков едут в небольшом микроавтобусе со снятыми сиденьями; обе команды и вторая часть рюкзаков – в автобусе побольше на 16 человек.

16:55 – 17:20 – по пути остановились на заправке, запаслись бензином для горелок на первые дни пути. В пересчете на рубли бензин стоит примерно как в Москве.

Покрутив немного по развязкам выехали на платную трассу **G5**. Трасса идет в обход населенных пунктов; пункты оплаты стоят на съездах и выездах с трассы имеет по две полосы в каждом направлении; покрытие – бетонное, но не идеально ровное, а с небольшими канавками; в результате слишком быстро не поедешь – начинает доставать вибрация. Между направлениями не газон, как у нас, а отбойник – местами бетонный, местами металлический. Самое интересное, что посередине отбойника растут кусты – в результате при ночной езде фары встречных машин слепят глаза на порядок меньше, чем на наших дорогах.

На платных трассах запрещено движение велосипедов, мопедов, тракторов – короче, всего, кроме автотранспорта. В результате порядок на них – почти как на наших магистралях. Трасса достаточно неплохо оснащена – много информационных указателей по населенным пунктам и т.п., вплоть до профиля и длинны текущего подъема. Встречается интересное световое оборудование – например, зачастую вместо отражателей на отбойниках стоят лампочки, которые загораются и тухнут волнами, а на разделительном отбойнике с некоторым интервалом стоят стробоскопы, мигающие красным и синим цветом. На горном участке трассы много мостов и длинных туннелей; самый длинный тоннель, который мы проезжали – больше 10 км; трасса идет напрямую через горный хребт и поднимается до **2000** м. По словам нашего гида, эта трасса только полгода как введена в эксплуатацию; в



прошлом году нам бы пришлось ехать по старой, двухполосной, петляющей по горам и перевалам трассе **G108**.

18:40 – 19:20 – съехали с платной трассы и заехали в **Яань (Yaan) (雅安)**, чтобы докупить продуктов и воды – на ночевку мы планируем встать посреди ночи, воду искать может быть трудно.

Через город идет более старая трасса **G108**, на ней столпотворение велосипедов, мопедов, мини тракторов и прочих гужевых повозок. Сразу виден китайский стиль – едут все как вздумается, разметка, полоса встречного движения – это понятия не для китайцев. Для европейского взгляда кажется, что на дороге форменный хаос.

После закупки выехали опять на **G5**. Уже почти стемнело. Записываем время наступления темноты.

21:30 – проезжаем **Shimian (石棉县)** (читается как Шимянь). Съезжаем с **G5** на региональную дорогу **S211**. По нашим наблюдениям, за участок от Яааня до Шимяня водитель автобуса заплатил 195 юаней. Дорога **S211** – типичная дорога для этого региона Китая. Две полосы (туда и обратно), бетонное покрытие (бетон заливали на месте примерно прямоугольниками); поверхность бетона испещрена поперечными полосками – то ли для улучшения сцепления, то ли для некомфортности большой скорости. Дорога идет вдоль ущелья; слева обрыв к реке **Дадухэ** (генштаб) или **Dedu (OSM)**, справа – крутой склон, вместе с которым дорога довольно сильно петляет. Местами дорога носит следы оползней и завалов. Скорость резко упала до 35-40 км/ч. Вдобавок ко всему – начался довольно сильный дождь.

22:30 – Проехали поселок **Синьминь** (с генштаба) или **Wajiaocun** (гугл-земля). Дорога переходит по мосту на западный берег реки, немного поднимается и входит в тоннель. На выезде из тоннеля встретили микроавтобус с велосипедами; от его водителя узнали новости: новую дорогу в наше ущелье перекрыл сель, более старую – перегородила полиция, и наш автобус там не пропустят. Есть еще одна совсем старая дорога через перевал – но по ней ночью ехать слишком опасно, да и водители устали. В результате вернулись в **Шиин** и заночевали в относительно новой гостинице на берегу реки. Здание довольно новое, мебели в комнатах нет – но мы нашли картонные коробки, спали в спальниках (коврики у большинства задействованы в упаковке велосипедов, чтобы их достать – надо было бы распаковывать велосипеды, а нам утром надо было еще ехать на автобусах). Внизу работает кафешка, в ней мы и поужинали, и позавтракали. За ночлег заплатили 300 юаней, за ужин – 200 на две группы. Ужин был весьма острым – зато в дальнейшем в общепите мы тщательно следили за остротой блюд. Всю ночь лил дождь.



4 октября (пятница) – заброска, 1-й ходовой день

Подъем в **6:20**, как раз начало светать. К **7:30** группы уже собрались и готовы ехать дальше. Уже рассвело, и в ожидании завтрака мы любуемся видами. Дорога проходит у самой воды; река ниже по течению перегороджена плотиной, и около гостиницы вода занимает все пространство от дороги и до противоположного склона. Тепло, что неудивительно – мы на высоте меньше **1000** м над уровнем моря. Дождь с рассветом стих, облака понемногу начинают подниматься.



8:10 – погрузились в автобус и выехали. От моста через **Дадухэ** свернули по узкому асфальту на юг, ехали по западному берегу вдоль реки до поселка **Едапин** (генштаб), от него идет серпантин на перевал. Дорога шириной чуть больше одной полосы, со встречными машинами и микроавтобусами разъезжаемся даже не в сантиметрах – а в миллиметрах. Нашему 16-естному автобусу на этой дороге особенно тесно. При разъезде с очередной встречной машиной даже немного поцарапали бок автобусу; впоследствии при оплате мы накинули денег водителям за этот инцидент и за тяжелую дорогу.



В то же время дорога почти на всем протяжении с твердым покрытием (или асфальт, или бетон), и на особо опасных местах даже стоит отбойник, а со стороны скалы – почти везде есть водоотводная канава.

Погода все улучшается; в просветах облаков видно голубое небо; временами светит солнце.

9:17 – выехали на перевал, высота примерно 1800 метров. Открылся вид на очень красивое ущелье реки **Tianwan** (OSM), вдоль которого нам ехать; склонный гор выше трех – трех с половиной тысяч метров покрыты снегом. На спуске дорога похуже, уже нет отбойников и местами не асфальт, а гравий. Встречные машины идут довольно часто – тоже объезжают завал на основной дороге. За время спуска встретили порядка двух-трех десятков встречных машин; в основном китайские джипы с бортовым кузовом и микроавтобусы.

10:04 – спустились на основную дорогу, едем на запад – к верховьям. Дорога стандартная для регионального Китая – двухполосная бетонка. В населенных пунктах часто одну полосу отгораживают и сушат на ней кукурузу, складировать стройматериалы и т.п.

В низовьях речки в нескольких местах дорога местами подмыта или разрушена; вокруг накатаны объезды. В нескольких самых опасных местах копошится дорожная

техника и рабочие. Часто встречаются поселки. С окружающих гор и тут и там льются водопады.

10:53 – проехали вторую крупную ГЭС в ущелье (из тех, что видны на Google Earth). Сразу за ней – поселок **Maomaoshi** (с Google, местные его произносили как «мамася»), бетонный мост на северный берег. Дальше водители ехать отказались – им во первых еще возвращаться обратно в Ченду, а во вторых они боялись что для большого автобуса не найдется места для разворота.

Выгружаемся, выгружаем и собираем велосипеды. Велосипеды долетели весьма достойно; из повреждений – только погнутый эксцентрик переднего колеса Ириноного велосипеда (выпрямили с помощью плоскогубцев) и отломанный зуб на большой ведущей звезде Настиного велосипеда. В группе Крамара – без потерь.



В поселке есть что-то типа лавочки, но ее ассортимент не проверяем – все что надо на ближайшие дни у нас есть. Группа Крамара собирается и выезжает немного раньше.

13:17 – Собрались, отправили смс-ки в Москву о выходе на маршрут; выезжаем. Светит солнце, тепло – температура около 20°C.

Дорога – все та же бетонка; ущелье очень зеленое, часты ручьи; но ровных мест, подходящих для ночевки, немного. После **Maomaoshi** населенных пунктов вдоль дороги не видно, хотя на склонах гор временами видны одиночные постройки. Дорога плавно набирает высоту вместе с речкой.



3,9 – бетонный мост на северный берег реки **Tianwan**. На другом берегу видны полянки под лагерь.

4,7 – тоннель длиной 300 метров. Порталы и прилегающие метров 10 укреплены бетоном, а дальше – голые ломаные скалы. Из трещин местами неслабо капает.

5,8 – бетонный мост на северный берег. Река на вид совершенно чистая, с северной стороны есть ровные площадки.

14:24 – небо опять затягивается облаками, потихоньку холодает (уже 17°C). Ветер слабый попутный (вверх по ущелью), почти незаметный.

Уклон потихоньку возрастает, едем медленно; крутим уже на передачах 1/2 – 1/6; Леше на найнере еще тяжелее; высота **2100** и продолжаем набирать, так что стараемся сильно не напрягаться. Чтобы не растягиваться, каждые полчаса останавливаемся и собираем группу.

10,2 – мост на северный берег, с воротами закрытыми на замок.

11 – **15:10** – обед. **h 2350**. Под нами на реке – очередная миниГЭС. Вообще, небольшие ГЭС встречаются довольно часто, иногда они стоят на основной речке, иногда стоят на склоне а вода к ним идет сверху по трубам. На обед тратим полчаса. Сотовая связь еще ловится. Пока обедаем – мимо нас вниз пролетают несколько китайских велотуристов – в велоформе, с багажниками и небольшими сумками на них.



11,9 – бетонная дорога уходит налево по притоку в сторону большого водохранилища, а мы поворачиваем направо и переезжаем по бетонному мосту на северный берег; перед мостом небольшой домик и поднятый шлагбаум. После моста дорога становится каменистой грунтовкой. GPS показывает высоту **2390**, а на генштабе урез воды показан как **2180**. В районе моста сотовой связи уже нет.

После моста небольшой спуск почти к воде, и у пляжа открывается замечательный вид на 4-5 метровый водопад – так красиво в основную речку впадает приток, текущий от плотины. Эх, обедать надо было здесь.



Тучки становятся все плотнее, с неба начинает потихоньку накрапывать водяная пыль. Прохладно, но дорога ползет вверх, поэтому ехать жарко. На дороге появляется трафик – 5-6 машин в час в обе стороны; причем машины едут пачками – то пятнадцать минут никого, потом проезжают с небольшим интервалом 2-3- машины. Дорога плавно лезет вверх, но временами сбрасывает метров по 10-15 высоты.

13 – с севера большой приток, через него бетонный мост. Сверху на склонах на высоте 3-3,5 тысячи виден снег.

18 – **16:57** – **h 2615** – температура 12°C. Между рекой и дорогой место для стоянки; но мы отстаем от плана, так что едем дальше. Морось усиливается, надеваем куртки.

Дорогу временами пересекают ручейки, временами со скал сочится вода – но грунт довольно плотный, едет нормально.

19,9 – приток с севера, бетонный мост. Перед мостом есть площадка, валяются доски для костра.

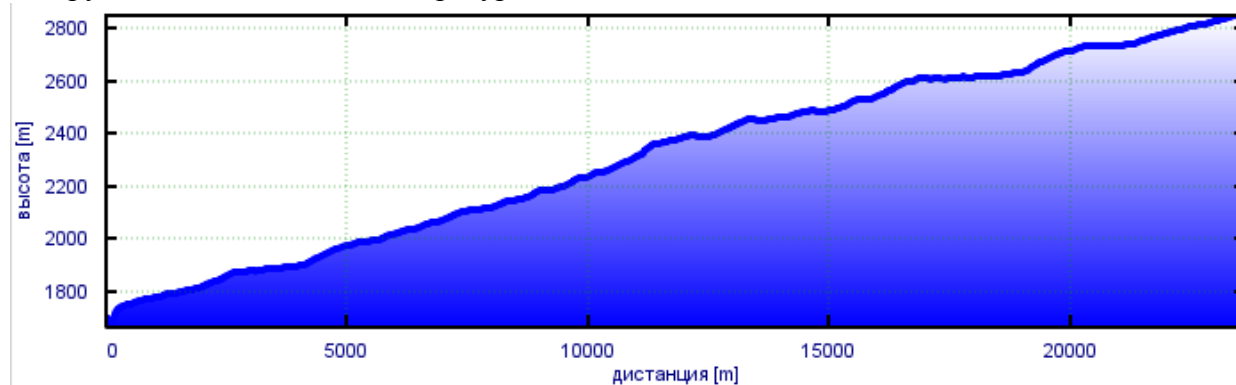
21,2 – заросшая травой колея вниз к реке.

22,8 – **18:45** – еще одна заброшенная колея к реке. Смеркается, с неба льет дождик; решаем вставать здесь. Доехали почти до реки и встали прямо на старой колее. Соорудили из велосипедов каркас, натянули тент; рюкзаки распаковывали почти в сухости. В округе можно набрать дров, но под дождем не очень хочется шариться по мокрым кустам.



Итого: проехали **22,8 км**, AVS (средняя скорость по велокомпьютеру) **7,9 км/ч**; MAX (максимальная скорость) **33 км/ч**; TT (время в седле) **2:52**. Ночевка на высоте **2830 м**.

Погода: днем переменная облачность, временами солнце, температура около 20°. К вечеру облачно и дождь; температура в 20:00 +6°C.



5 октября (суббота) - 2-й ходовой день

Подъем в 5:00. Ночью лил дождь, временами сильный, временами слабый. Температура около 3°C. Утром на склонах гор на 100-200 метров выше нас лежал снег. К утру дождь практически прекратился, а перед рассветом даже немного проглянули звезды.

Выезд в 7:20.

1,9 – **h 2950** – турбаза, закрытые ворота; перед воротами на дороге – несколько микроавтобусов. В ста метрах перед турбазой слева в лесочке стоит группа Крамара; забежали, пожелали доброго утра.

Перелезли через забор около турбазы, зашли в домик и жестами попросили обитателей открыть ворота.

7:50 – ворота открыты. Тропа начинается прямо за домиками турбазы; для уверенности показали местным китайцам схему с иероглифами – они подтвердили направление. Тропа исключительно пешеходная, изрядно разбитая лошадьми; на начальном участке (порядка полкилометра) тропа идет по небольшому лесу, под ногами то камни, то грязь; часто встречаются ручейки и снежнички. Катить велосипед почти нельзя, поэтому почти сразу сняли рюкзаки и одели их на плечи. Примерно в 500 метрах за турбазой лес перешел в высокие кусты; на кустах всюду лежит выпавший ночью снег; кусты под тяжестью снега наклонились и практически закрыли собой тропу. Пробираемся сквозь кусты; мокрый снег сшибается плечами и рюкзаками, в результате через 5-10 минут все были мокрые. В то же время тропа стала гораздо ровнее; велосипед стало можно катить; если бы не низко нависающие кусты – можно было бы и ехать. Часть группы положила рюкзаки обратно на багажники и пыталась, прижимаясь к рулю, пролезать под кустами.



Тропа пересекает несколько небольших притоков, самый глубокий – по середине голени.

В районе девяти облака окончательно разошлись и выглянуло солнце. С кустов кроме снега стала течь и талая вода.

6,2– **h 3170** – впереди шум большой реки, тропа поворачивает вправо и 200 метров идет вдоль реки до моста. Речка – северный приток основной реки **Tianwan** - приличная, бродить ее без страховки было бы весьма рискованно. Где-то здесь мы должны были ночевать по плану. В районе моста нас нагнала и начала обгонять группа Крамара.

После мостика тропа взлетает на небольшой склон овражка реки, и начинает полого спускаться к основной реке. Встретили трех китайских велотуристов; снег на кустах уже прилично подтаял, тропа местами скользкая от мокрой глины.

7,3 – **10:40 – h 3125** – вышли к основной реке (**Tianwan**). Река здесь запружена, видимо, приток несет много породы и частично перекрывает основную реку. Около запруды очередное «святое место» - всюду развешаны, болтаются и валяются флажки и прочий мусор. Но вид на верховья и на озеро запруды довольно красивый.



От озера тропа начинает лезть на прижимы на северном берегу. Тропа в целом вполне проходима, но в нескольких местах мокрая глина под ногами испортила нам нервы. Тропа то залезает на 30 метров над водой, то спускается обратно почти до уровня озера. На тропе нам стали попадаться большие группы лайтовых пешеходных туристов (исключительно китайцы). Одеты сплошь в гортекс, и мембрану; увешаны фотоаппаратурой, через одного – с длиннофокусными объективами; почти у всех – трекинговые палки. Но видно, что в горах они чувствуют себя не очень уютно. Вслед за ними начинают встречаться караваны не то небольших лошадок, не то осликов, груженных поклажей (рюкзаками, ковриками) пеших.

8,5 – тропа окончательно спускается к озеру и начинается колей.

9,3 – **11:33 – h 3130**. Большая поляна с легкими не палатками-навесами. От юрт начинается накатанная грунтовая дорога, стоят несколько микроавтобусов – видимо, они привозят сюда пеших к началу трекинга. В юртах готовят что-то горячее, но мы туда не суетимся.

В группе травма – на тропе какая-то из лошадок поскакала поперек склона и свалилась на Светин велосипед, а затем и на Свету; сильно ушиблена нога. Полчаса медик приводит травму в порядок, вердикт – ехать вроде можно, идти – сложнее.





От палаток выехали в **12:42**. Дорога – горная пойменная грунтовка; в основе камни и мелкая галька; временами встречаются участки из мягкого глинонозема или из крупных булыжников – но все проезжаемо.

Пока светит солнце – более-менее тепло, в виндстопере даже жарковато; но как только солнце уходит за тучки – сразу становится холодно. Дорога то идет довольно полого вместе с рекой, то взбирается на небольшие прижимы. По ровному едется нормально, но как только начинается крутой подъем – дышалка начинает напоминать про высоту.

15,1 – 13:45 – h 3230 – хлипкий деревянный мостик через бурный приток. Встаем на обед. При нас через этот мостик проехали пара микроавтобусов и джип; вписывались в ширину моста они с большим трудом. Выехали после обеда в **14:37**.



17,4 – 15:15 – поселок **Weishida** (Google Earth) или **Zimei Xia** (OSM) из трех двухэтажных домиков «ширококитайского» стиля – дом сложен из плоских камней, крыша с загибами вверх по углам. Судя по тому, что во дворах тусуются лайтовые китайские туристы, это что-то типа гостиниц. Судя по столбам, в этом поселке есть электричество. От после поселка дорога становится заметно лучше и начинает плавно спускаться к реке по полке, вырубленной в склоне.



18,4 – 15:30 – **h 3270** – металлический мост с северного берега на южный. Облачность переменная, больше половины времени светит солнце; по долине снизу вверх дует довольно сильный ветер. После моста дорога несколькими витками серпантина взлезает на склон, проходит через поселок из трех домиков, не обозначенный на картах, и потом начинает довольно круто набирать высоту по полке в южном склоне долины. Полка местами оплыла, в одном месте под дорогой лежит сгоревший микроавтобус. Набор становится все круче, некоторые участники слезают с велосипедов и идут пешком. По дороге видим несколько группок китайских пеших; с некоторыми китайцами удастся перебраться парой слов на английском. Если мы правильно поняли, на перевале нам обещают снега по колено.



Склон довольно крутой, загораживает солнце. Сразу стало холодно – термометр показывает 11°C.

20,4 – 20,7 – дорога по полке отходит от основной речки, делает пару витков и выходит на небольшое плато 300 на 300 метров, фактически конус, образованный речкой, текущей с перевала. У устья ущелья – поселок **Shang Zi Mei** (OSM) или **Cimeicun** (Google Earth). За домиками на склоне ущелья виден серпантин, идущий на перевал. Решаем не рисковать и не лезть на серпантин под вечер с неизвестными перспективами найти ровную площадку. Встаем на плато в 30 метрах от дороги за кустами. Была мысль заночевать в поселке, по словам китайского туриста ночевка там стоит 50 юаней с человека; но желание ни от кого не зависеть победило. Встали на стоянку в **16:48**.

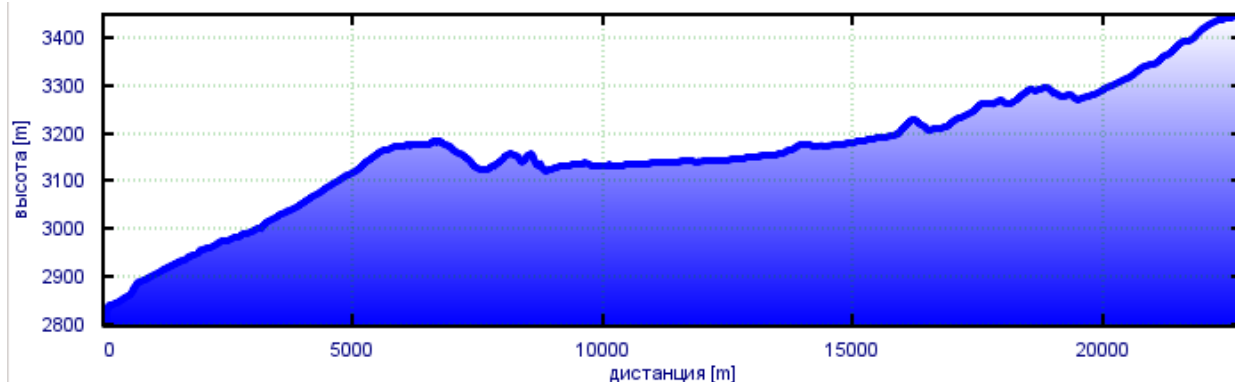


На плато уже вовсю лежит 5-10 сантиметров снега; площадки под палатки пришлось чистить; но неподалеку от стоянки мы нашли кучу досок и развели из них небольшой костерок. До воды идти далековато (надо перейти дорогу, пройти мимо поселка к северной части долинки, там течет речка с перевала), так что мы натопили снег.

Уже в темноте на перевал и с перевала проехало несколько машин. Отбой в 20:30 – 21:00

Итого: проехали 21,5 км, AVS 5 км/ч; ТТ 4:16. Ночевка на высоте 3445 м.

Погода: весь день переменная облачность, часто солнце. На солнце жарко, в тени – весьма прохладно; как только зашло солнце – стало резко холодать; температура в 19:00 +2,3°C. Вечером склоны затягивало туманом, но к девяти часам нам открылось ясное звездное небо.



6 октября (воскресенье) - 3-й ходовой день

Ночью было ясно и холодно, вода во фляжка почти вся замерзла. Подъем в 5:00, температура –5°C, на снегу твердый наст. Наудачу пробуем включить телефон – но сотовой связи, естественно, нет. Пока собирались, на перевал прошла еще пара машин; это радует – как минимум в снегу пробиты колеи. Выезд в 7:45.

С утра пасмурно, вершины гор и небо закрыты облаками.

Дорога идет широкими витками по плато, проходит через поселок.

1,0 – мост через речку, текущую из перевального ущелья. Начинается крутой серпантин по склону ущелья. Дорога сырая, но снега на ней пока что нет. Мелкая галька и сырая глина мешают ехать, да и высота сказывается на дыхалке. Некоторые участники сразу спешиваются и идут пешком. Мимо каждые 10-15 минут проезжают микроавтобусы или джипы с открытым кузовом, везущие китайских пешиков и их шмотки; встречаются и мототциклы с 1-2 пассажирами. Пустые машины регулярно останавливаются и их водители предлагают подвезти нас; но мы стойчески отказываемся.

Около первых витков есть небольшая площадка, на которой можно с большим трудом приткнуться.

2,5 – 8:40 – **h 3650** – дорога подходит к речке; водопад; склоны слишком крутые для стоянки. Все так же пасмурно, термометр показывает 2-3 градуса тепла.



2,9 – от витка серпантина отходит небольшая полочка – видимо, старая дорога. На полочке следы велосипедов; пройдя по ней – обнаруживаем следы костра, палаток, и собирающегося Диму Краскова из группы Крамара. Полочка довольно крутая, чтобы не сползать в палатках, ребята сделали под палатки ступеньки из снега.

4,1 – **h 3750** – снег уже лежит и посередине дороги; до грунта прокатано только в колеях. Ехать вверх практически невозможно – из-за сильного уклона переднее колесо начинает кидать и почти сразу уходит в снег. Все идем пешком. Последний подход к воде.

9:48 – облака начали рваться, в просветы проглядывает солнце. Но из ущелья снизу опять несет облака тумана. На всякий случай мажем все открытые участки кожи солнцезащитным кремом.

6,0 – дорога проходит между двух столбов. Некоторое время не могли понять, что это за «ворота», а потом подъехавший штурман пояснил – высота ровно **4000** метров.

6,5 – 11:00 – у дороги домик без крыши, но с деревянным настилом. Стены из досок с большими щелями. Верха хватит чтобы натянуть тент, настила – чтобы поставить 3-4 местную палатку.

6,7 – под поворотом дороги ниже дороги на 6-7 метров еще одна избушка, вроде с крышей. К ней идет полочка – видимо, старая дорога. Узкая полочка – след старой дороги – прослеживается и вверх, в сторону перевала.



После высоты **4200** некоторые участники начинают отставать – сказывается высота. Идти получается, но только очень медленно. Да и остальные идут перебежками – десяток-другой шагов – остановка, отдышаться, снова десяток-другой шагов. Чтобы не растягиваться идем 20-30 минут – после чего останавливаемся и собираем всю группу. Облака тумана то сдувает – и тогда солнце шпарит и жарко, то наносит очередное облако – и становится холодно и промозгло. В очередной момент, когда мы собираемся на витке серпантина, в разрыве облаков становится видна доминанта окружающих гор – вершина **Гунгашань** (ее высота по генштабу **7590**).

Кроме машин вверх и вниз регулярно проходят караваны из местных низкорослых лошадок. Видели пару заторов из машин – две встречные машины как правило не могут разъехаться одной приходится сдавать назад до более-менее широкого места.

10,3 – **14:45** – **h 4480** – до перевала, судя по горизонталям, осталось метров 100-150. Но сил у группы уже маловато, да и наверху клубятся непонятные тучки. Решаем обедать тут. С обеда выходим в **15:20**. Начиная с **4500** входим в сплошное облако.



11,5 – **15:52** – **h 4582** – перевал. На перевал что-то типа метеостанции; стоят несколько пластиковых палаток; сплошное облако – видимость метров 10. Последние витки перед перевалом существенно положе остального подъема, но ехать мешают глубокие снежные колеи. Температура на перевале 6°C, сильный ветер, слава богу попутный. Примерно 20 минут на сбор всех, попытку сфотографироваться на фоне перевальных флажков (неудачную, так как ничерта не видно), и в **16:15** выезжаем вниз. Замыкают медик и механик, первым едет штурман; каждые 200 метров сброса останавливаемся и переводим дух.

14 – **16:30** – **4380** – выехали из тумана. Ветер все так же попутный; снега с этой стороны явно меньше – на дороге уже снега практически нет.



17,4 – 17:10 – **4070** – бетонный мост через речку, текущую с перевала, с правого берега на левый. Зона сплошного снега кончилась, вокруг отдельные небольшие снежки.

Недалеко от моста видна хижина без людей, пойдет как укрытие на случай вынужденной ночевки.

Дорога плотная, камни хорошо утрамбованы в грунт. Едет легко и быстро, да еще при попутном ветре; на остановке плеснули водой на тормозные диски – оказывается. Они уже нагрелись сильно выше ста градусов.

На спуске заменили батарейки в навигаторе – первый комплект ушел за два с половиной ходовых дня.

20,5 – выехали в широкую долину идущую с севера на юг (названия реки нет ни на одной доступной карте). Дорога повернула на юг по восточной стороне долины.

21,8 – 17:22 – **3800** – мост через основную реку долины. По западному берегу идет накатанная грунтовая дорога. Что примечательно – обочины дороги обозначены бортиками из бетона шириной сантиметров 15 и глубиной с полметра. С новыми силами катим по дороге на юг

22,0 – первый небольшой поселок в 4-5 домов, судя по Google Earth это **Moda** (судя по OSM **Moda** на 5 км южнее). Дальше небольшие поселки встречаются каждые 800-1200 метров.



25,8 – дорога переходит по каменному мосту на левый берег, потом обратно (27,2).

27,5 – еще один большой поселок с тремя десятками домов, длиной больше 300 метров. В поселке лежит куча камней с тибетскими письменами.

Долина весьма живописна; ровное пространство у реки или зеленая трава пастбищ, или поля; на склонах растут редкие деревца. Заселена долина довольно плотно – на каждой подходящей полянке стоит пара-тройка домов в ширококитайском стиле – двухэтажные домики, сложенные из плоских камней, а вокруг огороженные каменной стенкой дворы и огороды. Каждые километр-полтора через речку перекинута каменные или деревянные мосты к поселкам в 1-2 дома на левом берегу долины.

32,8 – долина сужается, и по ощущениям становится практически каньоном. В каньоне встречается еще пара поселков, уже в «теснокитайском» стиле – вдоль дороги стоят двух-трехэтажные домики, у которых первые этажи представляют собой открытые пространства – магазины, кафешки и т.п.

34,7 – справа от дороги бьет источник, вода из источника крутит буддистские барабаны. Запасаемся питьевой водой.

37 – каньон немного расширяется.

39,4 – большой поселок **Gonggashanxiang** (по Google Earth). В поселке дорога покрыта бетоном; после поселка начинается асфальт, хотя и довольно бугристый.

40,7 – **18:45 – h 3520** – справа большой чистый приток, чрез него металлический мост. Уже смеркается, пора вставать на ночевку. Перед мостом сворачиваем вправо; по берегу по заброшенной, местами частично смытой грунтовке проехали примерно 300 метров от асфальта. Вода в притоке довольно чистая, но чуть выше лагеря нашли чистый ручеек, текущий с гор – из него заправили питьевые фляги.

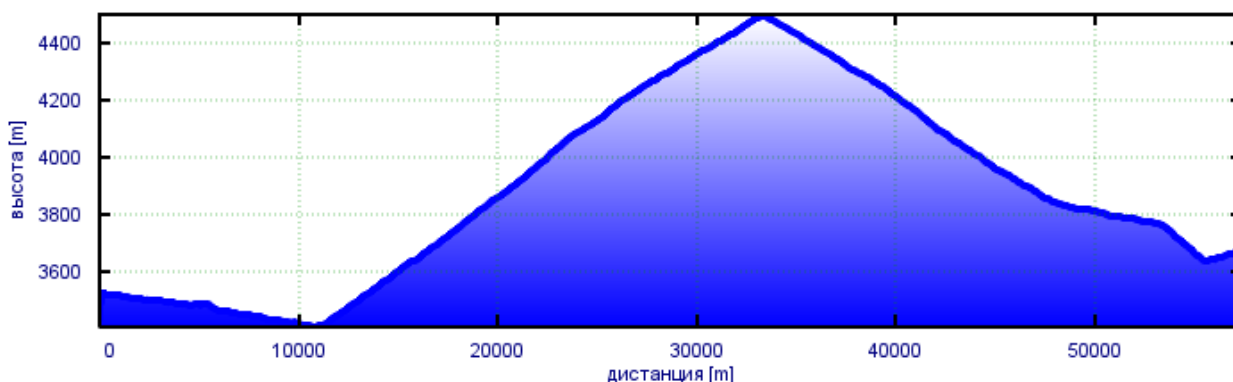


Вечером попытались развести костер, сожгли на нем накопившийся пластиковый мусор.

Итого: проехали 41 **км**, AVS 7,2 **км/ч**; MAX 38 **км/ч**; ТТ 5:38. Ночевка на высоте **3525 м**.

Погода: днем переменная облачность, временами солнце, на перевале облако, +6°C, сильный восточный ветер; в долине **Мода** температура около +10+15°. В районе восьми вечера ветер с верховий значительно усилился, но в десяти часам практически утих. К ночи натянуло облаков; температура в 21:00 +7°C.

Подъем на перевал дался группе довольно тяжело; приходилось помогать остающим. Сказалась нехватка времени на адаптацию к высоте и травмы некоторых участников. Но несмотря на это, группа прошла подъем сплоченно.



7 октября (понедельник) - 4-й ходовой день

Подъем **5:40**. Ночью и утром шел небольшой дождик. С утра в палатках телефоны поймали сеть, но когда начали отправлять смс – сеть пропала. С утра было 2-3°C, но по ощущениям гораздо теплее прошлого утра (конечно, кругом нет снега и вообще, зеленая травка и деревья).

Выезд в **8:20**. Асфальтовая (хотя и сильно бугристая) дорога идет по правому берегу реки в средней ширины ущелье. Идет глобальный спуск, но регулярно встречаются подъемчики на прижимы. На всех подходящих площадках стоят домики в «ширококитайском» стиле – с каменной оградой и огородиками вокруг. Если такая площадка на левом берегу – к ней обязательно перекинут каменный мост.

10,7 – **8:45** – **h 3410** – трасса **S215**. В поселке на трассе (название найти не удалось) в магазинчике купили бензин и немного полиэтиленовых пакетов.

Почти у всех участников немеют руки, у некоторых и другие части тела; видимо, реакция организма на высоту – спуск с нее. Сотовые антенны встречаются каждые 4-5 км, но телефоны в упор не видят никакой сети, а если видят – то ни позвонить не удастся, ни смс не уходят.



На небе сплошные облака, накрапывает мелкий дождик.

Выехали на трассу в **9:05** и повернули на юг. Трасса покрыта свежим шикарным асфальтом, а вот движение по ней очень слабое – 10-15 машин в час; причем зачастую это огромные самосвалы местных китайских марок. Метров 500 от поселка дорога идет почти горизонтально, дальше резко поворачивает налево и крутым витком серпантина начинает лезть в горку; дальше вдоль речки идет тропа. К нашему приезду с тропы на асфальт выбирался Дима Красков из группы Крамара; они стояли на этой тропе в сотне метров от дороги.

После первого резкого подъема дорога идет вверх довольно полого; я еду на передачах 2-2, 2-3; вместе с Сергеем Ольчевым сумели догнать еще одного участника группы Крамара, но потом остановились ждать свою группу. На первых примерно десяти километрах дорога проходит вплотную к относительно свежим выемкам; видимо, их забыли укрепить, и с обрывов на дорогу вываливаются камни и грунт. В нескольких местах лежат обрубленные деревья; на одном участке длиной порядка 100 метров сползший грунт частично снес дорогу – вместо асфальта грязная колея. 14,2 – **h 3500** – мост через речку; дорога перешла с западного берега речки на восточный; от моста вниз идет грунтовый съезд в долину и в 150 метрах от моста – полянка и летний навес; подходящее место для стоянки.

15,6 – снизу на полке еще удобное место для стоянки.

18,0 – **10:40 – 3790** – дорога переходит обратно на западный берег по мощному мосту. После **3700** камнепадов почти нет, но на повороте серпантина после моста – крупный вывал, камни катятся далеко под уклон; приличный камень чуть не влетел в велосипед Насти.

Погода странноватая – с неба сыплет редкий мокрый снег с дождем, но временами через разрывы облаков светит солнце. Вдоль дороги на ветках деревьев – небольшие снежнички.

Дорога явно в процессе достройки – подпорные стенки заканчиваются ниже уровня асфальта торчащей арматурой, явно на них будут еще сооружать ограничительные бортики. Временами у дороги встречаются поселки строителей и строительные базы (например, на **22 км**).

На одном участке попали на укладку асфальта; причем асфальт клали на всю ширину дороги; полицейские затормозили потоки машин с обеих сторон на несколько часов, пока закатывали некоторый участок дороги. Потом, когда асфальт немного остыл – пропускают пробку, и снова перекрывают дорогу на укладку следующей порции. Нам повезло, мы подъехали, когда асфальт уже закончили укатывать – ждать не пришлось. Зато первые километры по свежему асфальту было ехать прямо таки жарко и довольно вонюче.

23 – **12:15 – 4100** – между дорогой и речкой сарайчик, причем, по всем приметам, жилой.

24,1 – из-под обрыва выемки течет несколько чистый ручейков; к самому сильному приспособлена трубка для удобства набора воды. Заправляемся питьевой водой.

24,7 – за речкой пяток кошей, тоже явно обитаемых.

25,2 – **12:31** – со склона течет сильный и чистый ручей; рядом наверх и немного назад уходит хорошо накатанная грунтовка. Судя по снегу все идет, хорошо что ветер попутный. Температура ~10°C. Едем по полчаса потом по 15-20 минут ждем хвост группы. Видимо, опять начинает сказываться высота.

25,7 – **13:15 – 4215** – шикарный новый асфальт уходит прямо практически по горизонтали и заканчивается в километре-полутора строительным городком с цементным заводом, кучами гравия, силосными башнями и т.п. При ближайшем рассмотрении оказывается, что там идет строительство тоннеля под перевалом; становится понятно, почему по такой шикарной дороге такой небольшой трафик; также становится понятна незавершенность отбойников и подпорных стенок – видимо, их планируют достроить к запуску тоннеля.





А нам ехать по грунтовке наверх, на перевал. Первые 150-200 метров грунтовка сильно обрезана и заужена при строительстве новой дороги. Потом еще на 200 метров на дороге появляется разбитый асфальт, после чего дорога окончательно становится грунтовой. При этом она довольно широкая и хорошо укатана; грунт каменистый, довольно плотный – даже при снеге с дождем он практически не липнет и нормально проезжаем. Со стороны склона дорога защищена камнезащитными стенками, со стороны обрыва – огорожена бетонными блоками; видны пропуски для воды под дорогой. По дороге легко проезжают легковушки. Думаю, даже после того как за ней перестанут следить после пуска тоннеля – дорога еще долго будет оставаться в проезжем состоянии.

На очередном привале разгружаем отстающего.

Дорога входит в цирк и начинает петлять широкими витками. При этом она трижды пересекает чистую речку со вкусной водой. Снег лежит уже почти сплошным слоем.

29,5 – 14:35 – **4375** – обедаем. Выезд **15:00**. Воды со склона течет много, источники питьевой воды есть почти до самого перевала. Затронутые горняшкой участники идут пешком. С последнего витка серпантина виден въезд в строящийся тоннель; но идущий временами снег существенно ухудшает видимость.



32,2 – 15:40 – **4500** – перевал. По перевалу проходит граница между уездами **Kanding** и **Jiulong**. Последние участники приехали на перевал в **16:10**. Ветра почти нет, снег перестал, но плотная облачность закрывает солнце. Температура 7°C, несильный попутный ветер. На перевале большая стела, площадка, огороженная бетонными перилами стилизованными под дерево. На хребте выше площадки – небольшая копия великой китайской стены. В сотне метров от перевала стоит сотовая антенна – но связи нет. Фотографируемся и в **16:30** едем вниз.



На спуске воды тоже полно. Снег с этой стороны заканчивается гораздо выше – примерно после **4400** снега уже совсем нет, дорога совсем сухая. С этой стороны склон круче, дорога петляет гораздо сильнее; но в опасных местах так же установлены бетонные отбойники.

36 – появился раздолбанный асфальт.

38,9 – **17:01** – **4215** – второй портал строящегося тоннеля, строительный городок. От портала идет широкая дорога со свежеложенным асфальтом. Шикарный плавный спуск.



Дорога идет вдоль реки по левому берегу; изредка видны уходящие в ее сторону колеи; иногда видны мосты на правый берег. Дорога идет вниз весьма резво, так и тянет отпустить тормоза, тем более что движения на дороге практически нет (за весь 15 км спуска встретили пару машин) – но приходится быть осторожным – иногда встречаются довольно крутые повороты.

54,1 – **17:48** – **3645** - сворачиваем с трассы **S215** вправо на грунтовую дорогу; дорога пересекает пару небольших ручьев (легко проезжаются не замочив ног) и через 500 метров выходит к мосту через основную речку. Рядом с мостом какие-то гидротехнические сооружения, а выше моста – сливаются две реки – первая, текущая с перевала, и та, вдоль которой нам ехать дальше. Высота моста **3642**.

Едем по дороге на северо-запад. Дорога – каменистая колея в невысокой траве – идет между рекой и склоном, огибает гору, поворачивает на запад и выходит в довольно широкую долину. Переезжаем пару мелких ручьев; пытаемся найти место для стоянки – но пара найденных удобных полянок напрочь замусорена пустыми бутылками, битым стеклом,

упаковками из-под еды и прочим пластиковым и органическим мусором. Переходим по бревнам большой ручей и справа в долинке видим несколько деревьев, вокруг валяется некоторое количество сушняка. Вокруг деревьев много коровьих лепешек, но зато нет пластика и битых бутылок. Поодаль в долине пасутся не то коровы, не то яки.

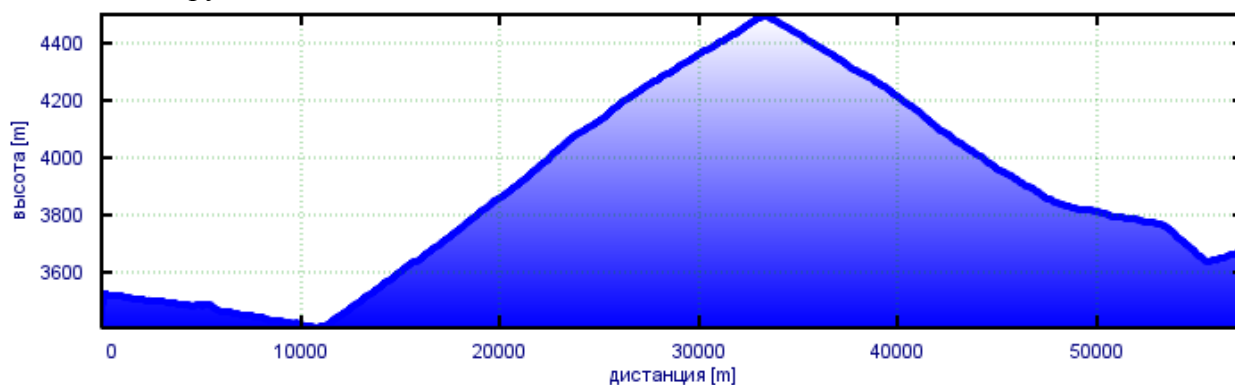


Вечером запалили хороший костер. Отбой в **21:00**.

Итого: проехали **56 км**, **AVS 11 км/ч**; **ТТ 5:04**. Ночевка на высоте **3650 м**.

Погода: днем облачно, временами слабый снег, слабый северный ветер; температура на подъеме и перевале +7+10 °С. К вечеру ветер утих, начало проясняться, стали видны звезды; температура в 20:00 +2°С.

Итоги дня – из-за горняшки опять группа ехала довольно медленно, но перевал взяли сплоченной группой.



8 октября (вторник) - 5-й ходовой день

Подъем в **5:00**, выезд в **7:30**. Едем дальше по колею. С утра светит солнце, ветра нет, погода прямо таки балует.

0,3 – опять бродик, за ним – мостик из скользких влажных бревен. В долине пасется много то ли лохматых коров, то ли яков. Часто встречаются бревенчатые избушки а-ля летний сарайчик, но людей не видно.

0,9 – брод. За ним основная дорога идет правее и начинает спускаться к реке, а наш трек явно забирает левее. Проходим вдоль реки метров 20 – и видим, что от реки идет на подъем заброшенная колея с набитой конной тропой; так же на тропе просматриваются следы колес группы Крамара.



Заброшенная дорога шла по полке в склоне. Сейчас полка во многих местах оплыла или осыпалась, но в как минимум по половине тропы можно ехать. На участке 3-3,5 полка довольно широкая, хватит для нескольких палаток; вокруг растут деревья, есть валежник; только до воды далековато, метров 500 до хорошего ручья.

Дорога делает зигзаг по полке и поворачивает на юго-запад в сторону перевала.

4,1 – **3850** – перегиб хребтика, бревенчатая избушка-кош. Рядом течет речка. После коша метров 200 спуска, потом опять ровно. На дороге странные ритмичные бугры. Приглядевшись, понимаем, что в основании дороги гать из огромных бревен – сантиметров по 40 в диаметре; насыпанный на бревна грунт со временем просел и образовал ритмичные кочки.

4,6 – **9:40** – **3873** – полуразрушенный мост через речку; дальше полого вверх. Здесь ручей течет прямо по дороге; грунт с гати он смыл, а с обеих сторон от дороги – плотные кусты; приходится идти по щиколотку в воде по остаткам древен и тащить по ним велосипеды. Но выглядит это очень живописно – сплошной каскад маленьких водопадиков.



5,1 – **10:00** – **3902** – здесь ручей вытекает на дорогу. Дальше суше, больше грунта, местами можно ехать. Рядом прикольное место для ночевки – деревья, рядом вода, куча бревен для костра. (Как выяснилось, группа Крамара ночевала примерно в этом месте).

Солнце начинает припекать; мажемся кремом от загара. Температура 14 °C.

6,2 – дорога делает широкий круг по долине и забирает влево, на юго-восток. От дороги вправо уходит совсем заброшенная колея; на ней виден мостик через речку. А наш трек, нарисованный идеологом маршрута Леней Исаковым, идет налево, по дороге с гатью.

6,5 – на дороге куча кустов, тропка еле заметна.

6,7 – **12:10** – **4050** – старая дорога кончилась небольшой площадкой прямо у крутого склона. Видимо, когда-то давно она вела к руднику или каменоломням, но с течением времени рудник обвалился. Дальше круто в гору идет хиленькая тропка.



Здесь мы допустили ошибку – надо было вернуться и поискать набитую конную тропу; как выяснилось впоследствии, тропа уходила по старой дороге, показавшейся нам совсем заброшенной. Но, видимо, из-за накопившейся усталости мы решили идти по нарисованному треку – по слабенькой тропке. Снимаем рюкзаки с велосипедов и идем кто в одну ходку, кто в две.

Пока тропа шла по хребту, она была довольно ярко выражена. Но когда хребтик стал выполаживаться и тропа вошла в лес – она стала дробиться, множиться, и постепенно стало ясно, что это тропы не человеческие, а звериные. К тому же нарисованный в Москве трек вел нас на восток, в то время как наш перевал был на юге от нас. Пришлось свернуть с трека, траверсом идти вдоль склона на юг, устраивать несколько разведок. В результате правильная тропа была найдена, но мы прошли порядка 4 километров по довольно крутому склону практически без тропы, неся на себе рюкзаки и велосипеды; при спуске к правильной тропе потеряли порядка 70 метров высоты, и очень вымотались как физически, так и морально.

6,7 – **17:00** – **4130** – спустились из леса на правильную тропу (в начале пешеходного участка ветка сдвинула датчик велокомпьютера, да и считать там было нечего – велосипед по большей части троп ехал на руках). Тропа пересекает вброд ручей, текущий из-под перевала, и круто лезет на западный склон ущелья. Подъем практически все идут в две ходки – отдельно несем рюкзаки, отдельно велосипеды. Девчатам приходится помогать – ходьба по лесу сильно вымотала.



7,3 – **18:00** – **4292** – первые вышли на перевал **Лэнцзиньла** (судя генштабу). Вид в обе стороны просто шикарный, в лучах заходящего солнца склоны играют разными красками. Лес с обеих сторон подходит почти под перевал, граница леса – метров на сто–двести ниже перевала, а на западном склоне, по которому мы ошибочно ходили – местами даже и выше. Вода так же шумит почти прямо под перевалом. На перевал группа выходила долго. С перевала начали спускаться в **18:51**. Прохладно, дует небольшой попутный ветер. Солнце уже село, смеркается, надо срочно искать место для стоянки. Вниз идет набитая тропа, но ехать по ней опасно – часто встречаются камни, тропа подрезает склон; так что идем пешком а рюкзаки катим на багажниках.

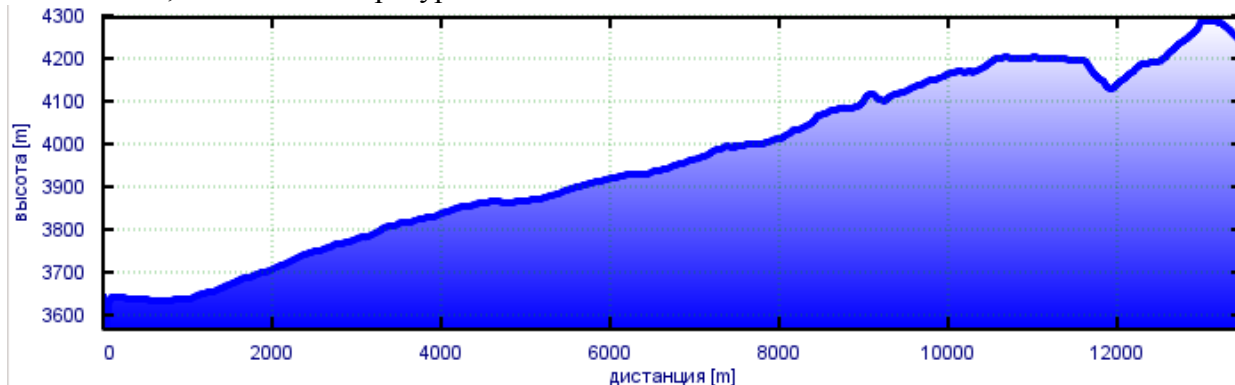
7,7 – **19:00** – **4242** – справа от тропы остатки коша; бревенчатый сруб в три бревна и загородка от ветра из жердей и сухих прутьев. Чуть ниже в овражке шумит ручеек, рядом ровная площадка с небольшим уклоном; тропа дальше заметно укручивается и выходит на камни; идти в темноте дальше опасно, останавливаемся здесь.



Сразу после захода солнца резко похолодало; конденсат на палатках начал обмерзать еще до того, как тент успели натянуть на палатки. После захода солнца ветер практически стих; ясно – на небе видны россыпи звезд. Из остатков загородки соорудили замечательный большой костер; после ужина на нем ухитрились сварить компот из сухофруктов.

Итого: прошли 7,7 + 4 **км**, статистика не записана. Ночевка на высоте **4242 м** («отель тысячи звезд»).

Погода: безоблачно, солнечно, температура днем ближе к 20 °С, вечером сильно похолодало; в 20:00 температура –3°С.



9 октября (среда) - 6-й ходовой день

Подъем оглашен в **5:00**, из палаток начали вылезать в **5:30**. В районе шести утра температура -10, ясно, тысячи звезд. Тенты палаток долго отскребали от замерзшего

конденсата. Солнце выглянуло в **8:23**; выезд в **8:50**; перед восходом вокруг замечательные вид на окружающие горы.



Вчерашние камни при свете оказались совсем не такими страшными. Частично едем, а местами – в россыпях камней – ведем велосипеды с рюкзаками по тропе. Быстро сбрасываем высоту.

0,9 – 9:00 – 4100 – пересекаем ручеек, граница леса; есть неплохое место для палаток.

В лесу тропа становится почти прямой, идет по небольшой полочке по склону ущелья; по ней замечательно можно ехать. Светит солнце, деревья, поют птицы – ехать очень приятно.

1,9 – 3930 – тропа пересекает основной ручей; ноги мочить неохота – находим неподалеку бревно, сооружаем мостик; переходим по бревну, катя велосипеды по дну.



2,3 – тропа опять переходит на левый берег. Опять нашли и положили через ручей бревно. Почти сразу тропа пересекает левый приток; тут бревнышко через ручей было, но пришлось сбить с него лед.

3,3 – еще один левый приток; проезжается сходу. Тропа шикарная, прямая, утопанный грунт; отпустив тормоза почти сразу разгоняешься до 35-40 км/ч; приходится сдерживаться.

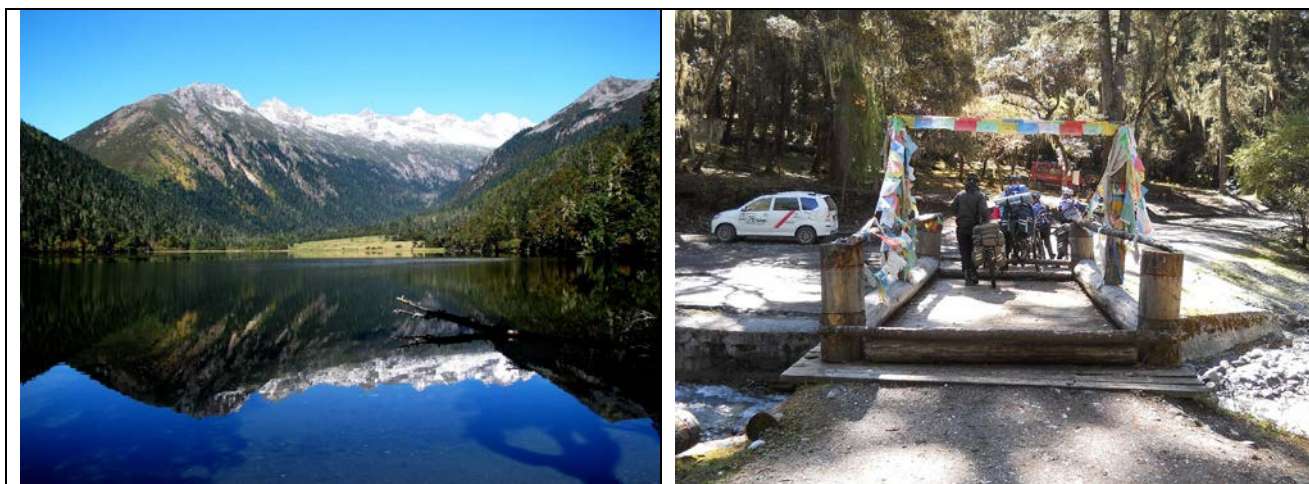
3,7 – 3,9 – спуск резко становится крутым и с сильным боковым уклоном с мелкими камушками. Немного заранее над опасным местом висят гирлянды китайских флажков – видимо, предупреждают. Встретили идущего пешком китайца; он, как показалось, совсем нам не удивился.

4,2 – **3760** – поперек долины сооружена изгородь из поваленных стволов, веток и досок – видимо, чтобы домашние животные не убежали в горы; на правой стороне перед ней избушка. Сначала хотели перелезть через нее и передавать велосипеды на руках, но потом оказалось, что на тропе достаточно отодвинуть несколько бревнышек и можно прокатить велосипеды в открывшийся проем. Сразу за забором переезжаем по бревенчатому мостику на правый берег.



Тропинка проходит через кош с несколькими юртами, выходит из леса – и нам открывается обалденный вид на озеро **Wuxu Hai** (Google Earth). Ветра практически нет, вода гладкая как зеркало; в нем отражаются подсвеченные солнцем снежные вершины. Перед озером живописная зеленая равнина.

4,8 – **10:08** – **3723** – выехали на берег озера. Солнце шпарит вовсю, мажемся защитным кремом, раздеваемся. Однако, вокруг деревьев на зеленой траве синеватые круги – это иней; воздух еще не успел прогреться. Пока фотографировали озеро и виды, подошли местные жители; начали предлагать нам покататься на лошадях. Выезжаем от озера в **10:30**.



5,3 – переезжаем по бетонному мостику речку, текущую с перевала. За мостиком – асфальтовая дорога. Асфальт сначала ровный и гладкий, сразу начинается крутой спуск; так и хочется отпустить тормоза и разогнаться – но не тут-то было; на крутых поворотах неожиданно встречаются выбоины и вздутия асфальта. Хорошо, что перед такими поворотами стоят знаки ограничения скорости в 20 или даже в 15 км/ч.

9,3 – **10:50** – **3486** – первые дома поселка **Wuxucun** (Google Earth). Наш трек сворачивает с асфальта вправо, на грунтовку, к мосту через речку. Но нам надо закупить продукты, так что едем в поселок искать магазин.



10,7 – **11:20** – **3470** – нашли небольшую лавочку. Купили рисовую лапшу, рис, печеньки разных видов. На перекус купили странные местные сосиски, переперченные странные чипсы и пепси-колу местного разлива. Пока завхоз с казначеем закупались – удалось отправить домой смски – тут, наконец-то, есть нормальная сотовая связь. Обратно выезжаем в **13:10**. Шпарит солнце, жарко, можно ехать в одной футболке.

11,7 – съезжаем с асфальта и пересекаем речку по металлическому мостику. 12,2 – мост через второй рукав речки. За мостом дорога поворачивает к югу и начинает лезть вверх по полочке на склоне. Дорога – каменистая грунтовка с галькой средних размеров. Уклон не очень большой, так что едетя вполне нормально. Первые три километра регулярно попадаются мелкие ручейки, местами дорога довольно мокрая с зачатками колеи. Потом становится существенно суше, но и воды набрать уже негде.

16,5 – **14:30** – **3740** – дорога вползает на хребтик и поворачивает в ущелье притока речки, текущей из озера. На хребте стоит сотовая антенна. Первое время дорога еще лезет вверх, поднимается до высоты **3793**, но потом начинается спуск. Проходя по этому склону дорога пересекает два чистых ручья.

20,3 – **15:05** – **3720** – нижняя точка спуска, мост через речку. У моста есть площадки под стоянку – как справа, так и слева от дороги. После моста дорога снова лезет наверх. Первые километр-полтора дорогу пересекает много ручейков, котом становится суше.



21,8 – **15:26** – **3798** – дорога пересекает мощный ручей. Выглядит страшно, но нормально проезжается в седле.

С дороги открывается очень красивый вид на верховья ущелья – там возвышаются каменные лбы, чем-то напоминающие скалы вокруг Куликалонских озер в Фанах.

23,3 – направо вперед в горку ушла конная тропа.

Встретили китайцев на двух мотоциклов; у одного сдуто заднее колесо. Произвели взаимный обмен – они нашим насосом накачали колесо, а мы у них отлили литр бензина.

Изредка проезжают джипоподобные машины с открытым бортовым кузовом и мотоциклы.

Дорога по серпантину поднялась на очередной хребтик и повернула на юго-запад – в перевальное ущелье.

25,5 – 16:30 – 4000 – справа с отрога пришла конная тропа и почти тут же ушла вниз к реке; у реки видны постройки кошей. Видимо, на лошадях местные ездят не по дороге, а срезают путь через хребтик напрямую.

Чем выше забираемся, тем суше становится. Время уже к шести, становится понятно, что перевал сегодня мы не возьмем. Начинаем искать место для ночлега.

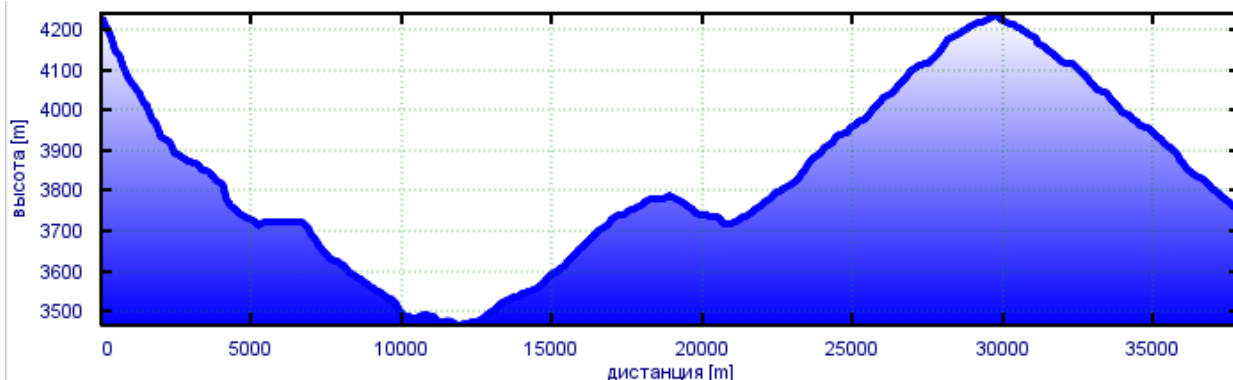
26,8 – дорога огибает очередной отрог, и впереди становится видно несколько ручейков, пересекающих дорогу, и несколько кошей, стоящих на более-менее ровных площадках. Понятно, что вода с пастбища требует кипячения, но, похоже, место для стоянки найдено.

28,8 – 18:17 – 4232 – уже почти собирались сворачивать с дороги к кошу, но заметили едущих с перевала велотуристов. Оказалось, это группа Крамара – пока мы бродили по горам в поисках тропы, они успели спуститься с реки **Yalong** (OSM) или **Ялунцзян** (генштаб), провели разведку и решили что тропа, идущая от моста по западному берегу, слишком опасна и непроходима для наших групп. Потом их на двух джипах забросили наверх на перевал, откуда они поехали нам навстречу.

Придется ехать в населенку и искать транспорт, чтобы объехать непроходимое место. Спешно разворачиваемся и быстро едем с ними вниз, в долину реки.

Итого: проехали 36,9 км, AVS 8,3 км/ч; MAX 55 км/ч; TT 4:24. Ночевка на высоте 3766 м.

Погода: переменная облачность, солнечно, температура днем около 20°. Вечером похолодало, до небольшого минуса.



10 октября (четверг) - 7-й ходовой день, первая часть объезда

Подъем в 6:00, выезд в 9:00.



4,7 – 9:22 – хребтик у сотовой антенны. Дальше только вниз.

9,7 – 9:50 – асфальт.

12,0 – 10:04 – **3390** – шлагбаум. По всей видимости, здесь собирают плату за проезд к озеру **Wuxu Hai**. Дежурящие у шлагбаума китайцы пытались что-то объяснить нам жестами, показывали на стенд с иероглифами, где крупно написано 65 ¥. Мы старательно делали вид что не понимаем, требовали рассказать нам на русском или хотя бы на английском – но, поскольку китайцы и на английском ничего не смогли сказать – просто тихо просочились под шлагбаум, помахали китайцам ручкой и поехали восвояси по шикарному спуску с гладким асфальтом.

17,5 – 21 – дорога идет по красивому каньону; в нескольких местах дорога подмыта рекой – но уже стоят несколько баз дорожников, дорогу приводят в порядок.

28,3 – 10:40 – **2925** – въехали в **Цзюлун** (генштаб) или **Jiulong** (GoogleEarth, OSM). Город выглядит очень современно, много новых многоэтажек в 10-15 этажей из монолитного железобетона. Набережная реки – бетонный каньон высотой больше 20 метров. В центре города красивые фасады, сверкающие стеклом и металлом. Но если заглянуть вглубь квартала – все же видны тесненькие трущобы.

Остановились на центральной площади. Вокруг сразу собралась толпа зевак, ощущаем себя зверями в зоопарке.



В поисках транспорта пытались зайти в гостиницы, окружающие площадь – но ничего путного не получилось. Зато в толпе зевак довольно быстро появились девчата в

полицейской форме; а еще через несколько минут появились их коллега званием повыше, неплохо говорящая по английски. Сначала девчата нам советовали ехать в долину на рейсовом автобусе; нас это категорически не устраивало – автобус ходит раз в сутки, влезть в него мы с велосипедами явно не смогли бы. Тогда девушка вызвала на подмогу еще полицейских, они начали останавливать все проезжающие машины – и нашли нам три машины – два 4-местных джипа с бортовыми кузовами – для велосипедов, рбкзаксов и первой группы – и 7-ми местный микроавтобус – для нашей группы. А пока шли переговоры о цене и т.п. полицейские собрали наши паспорта и сделали их копии.

При погрузке с велосипедов снимали колеса, проложили велосипеды ковриками и шмотками; сверху привязали колеса и рюкзаки; параллельно завхозы закупились едой и питьем на дорогу – и в 13:09 выехали из **Цзюлуна** по трассе **S215**.

Южнее **Цзюлуна** трасса **S215** представляет собой довольно разбитую асфальтовую дорогу; местами она занесена селевыми выносами. Но, по крайней мере, первый десяток километров, в долине ведется строительство новой трассы – пробито несколько новых тоннелей, строятся мосты через притоки и огромный мост через основную реку; что интересно – дорога на мост выходит из тоннеля и после моста тоже ныряет в тоннель. Сделано так потому, что неподалеку от **Цзюлуна** строится новая большая ГЭС, и все пространство под мостом будет затоплено. Но постепенно дорога все ухудшается; кое-где еще видны остатки старой бетонной трассы, но зачастую дорога становится грунтово-гравийной. Последние километры тридцать перед перевалом и тридцать от перевала до трассы **G5** разбиты просто в хлам; местами это просто широкая грунтовка с глубокими колеями, где наш микроавтобус чиркал пузом о выступающие камни. Скорость зачастую падала до 10-15 км/ч.



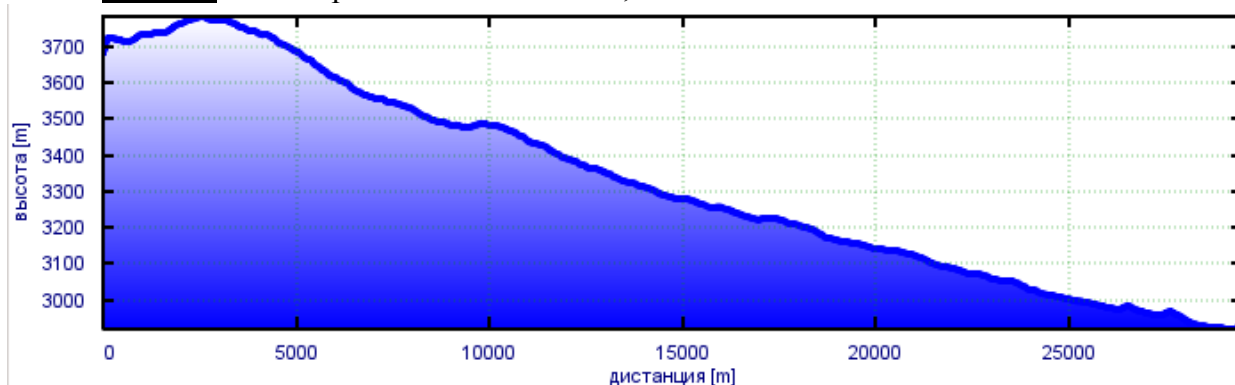
Ближе к вечеру поели в придорожной кафешке. Здесь нам удалось заранее объяснить, что еду не надо перчить – так что съели все с большим удовольствием.

Перевал проезжали уже после захода солнца, к трассе подъехали в полной темноте. На трассе **G5** водители повернули на юг и включили полную скорость; нас довезли до перекрестка трасс **G5** и **S307**; там поплутали по промзонам и нашли нам какую-то гостиницу. В результате за **308 км** – большей частью по весьма разбитой дороге – мы заплатили по 2000 юаней за машину, т.е. всего 6000 юаней. К гостинице приехали в **23:30**.

Гостиница, в которую мы поселились, при ближайшем рассмотрении оказалась публичным домом. Но дежурный администратор правильно понял наши нужды – местные «девочки» были отправлены восвояси, мы поставили в двух комнатах внизу наши велосипеды, спокойно помылись под горячей водой, отзвонились домой, поставили заряжаться наши электронные устройства и завалились спать. Гостиница обошлась нам в 420 юаней с двух групп; в эту цену вошло 6 номеров с двумя двуспальными кроватями и место под велосипеды.

Итого: проехали на велосипеде 28,3 **км**, на транспорте 308 км. Ночевка на высоте 1530 м.

Погода: днем переменная облачность, солнечно.



11 октября (пятница) – 8-й день, вторая часть объезда

Подъема не было, встали часов в семь-восемь. Сварили на горелке лапшу, попили чай из пакетиков и коллективными силами стали ловить машины на дороге, проходящей рядом с гостиницей; как оказалось, это и была та самая трасса **S307**, по которой нам надо было ехать дальше. Транспорт искали довольно долго; чуть было не начали собирать велосипеды чтобы искать местный автовокзал. Но в результате снова нашли такой же комплект машин (два джипа с 4 местами и бортовым кузовом и 7-местный микроавтобус). Только теперь с нас запросили по 3 тысячи юаней с машины.



Пока ждали машины – сходили пообедали в кафешке неподалеку, и закупились продуктами на дорогу и недостающими продуктами на маршрут. Выехали в **13:20** по трассе **S307**.

Трасса **S307** гораздо лучше, чем **S215**. Дорога хоть и идет по серпантинам и тоннелям, но качество покрытия позволяет спокойно ехать, не беспокоясь за подвеску. В город **Яньюань** (генштаб) или **Yanyuan** (Google Earth) (**112 км**) приехали к половине шестого, это при том что минут сорок стояли на горном серпантине, ждали, пока растащат две машины, попавшие в аварию.

Город довольно большой; но мы неожиданно не смогли в нем снять деньги с карточек – в найденных отделениях трех банков были банкоматы только местной китайской платежной системы Unipay – карточки международных платежных систем они не понимают. Попытка поменять доллары так же увенчалась крахом – работники банков отмахивались от них как от проказы. На оплату машин деньги у нас были, а вот резервов оставалось негусто.



В самом **Yanyuan** машины неожиданно свернули на север, но оказалось, что на трассе **S216** идет ремонт моста через реку. Дальше трасса **S216** с вполне нормальным асфальтом и довольно слабым движением; пейзаж – широкая котловина, по сторонам на невысоких холмиках прямо таки мешерские сосны. На подъезде к перевалу (на Google Earth населенный пункт над перевалом называется Majingzi; высота по нашему gps-приемнику **3175**) были поражены лесом металлических опор ЛЭП – параллельно идет 4 нитки, причем опоры стоят каждые 150-200 метров. Ну а после перевала – фантастические виды закатного ущелья реки **Яньцзинхэ** (генштаб) или **Woluo** (OSM) – перепад от дороги до реки по высоте почти полтора километра, сияющие в закатных сумерках вершины и погруженное во мрак дно ущелья.

При спуске с перевала первая питьевая вода была замечена около высоты **2000** м.

В город **Muli** (OSM, Google Earth, китайцы произносили как «Му-у-ли», на генштабе не обозначен) приехали около девяти вечера, проехав 215 км. Долго тупили с выбором гостиницы; к тому же в половине города отсутствовало электричество. Только нашли более-менее подходящую гостиницу (судя по ценам, это лучшая гостиница в **Мули**) – появились трое полицейских, один из которых говорил по-английски. Улыбаясь и максимально вежливо они запретили селиться тут – у этой гостиницы вроде как отсутствовала лицензий на поселение иностранцев; зато нас отвели в другую гостиницу, даже и немного подешевле. Но потом началась уже плохая комедия – полицейский выяснил, куда нас должны отвезти машины, заявил, что там проезд иностранцам закрыт – типа, сезон дождей, оползни и просто опасно, что на дороге дальше три поста, на каждом из которых нас высадят, завернут и т.п. В результате он так запугал наших водителей, что утром нам пришлось выгружать свои вещи из машин и продолжать путь своим ходом. Но и на оплате машин мы тоже сэкономили – вместо трех тысяч заплатили по 2400 юаней за каждую машину.



После оформления в гостиницу пошли искать, где поесть. Но время было уже позднее – ближе к двенадцати; все кафешки были закрыты. Зато на улице жарили какие-то местные яства; меньше всего подозрений внушали куриные ножки; несколько человек, рискнувшие их попробовать, остались весьма довольны. Остальные удовольствовались порцией быстрорастворимой лапши, купленной в близлежащем магазинчике.

А **Мули** нам так же не удалось снять деньги с карточек – банкоматы, на котором написано Visa-Mastercard там были, около двух отделений какого-то китайского банка; но выдавать деньги по нашим карточкам они оба отказались. Возможно, свою негативную роль сыграло отключение электричества – когда мы въехали в город, его большая часть была обесточена.

Как выяснилось впоследствии, языковой барьер сыграл еще одну негативную роль – на наших картах не была показана дорога, которая спрямляет путь напрямую вдоль реки **Литанг- Чу** (генштаб) или **Litang** (OSM). Когда мы спустились к этой реке ней через два дня – оказалось, что вдоль нее идет дорога с хорошим новым асфальто-бетонным покрытием. По этой дороге можно было бы сэкономить полтора ходовых дня; с другой стороны, мы бы тогда не заценили прекрасный перевал с грунтовым спуском длиной 25 км и сбросом высоты в 1100 метров и второй перевал поменьше – но тоже с очень приятным грунтовым подъемом и спуском.

Итого: проехали на транспорте 214 км. Ночевка на высоте 2300 м.

Погода: днем переменная облачность, солнечно, тепло.

12 октября (суббота) - 9-й ходовой день

Подъем в 6:15. Водители отказались везти нас дальше – снимаем велосипеды с машин, собираем, регулируем. У некоторых велосипедов ребят из группы Крамара проблемы после перевозки на машинах. Надежды позавтракать в кафе не сбылись – с утра открыты только заведения, в которых есть не хочется.

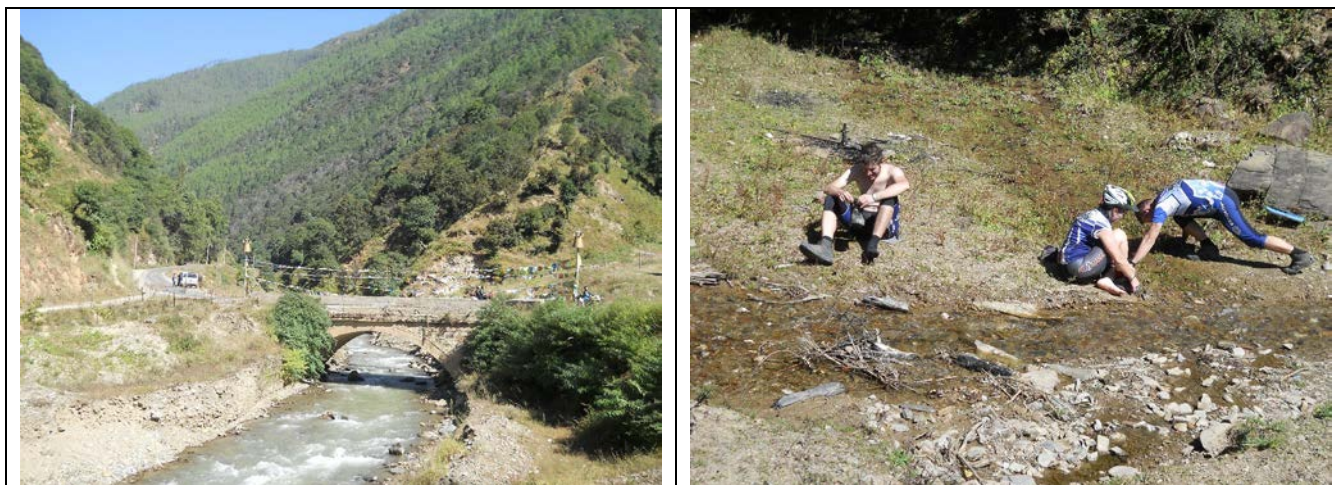
Выезд в 8:30. Выезжаем из **Muli** двумя группами. Сам город находится на высоком западном берегу ущелья; сразу сбрасываем почти 100 метров, переезжаем по мосту на восточный берег. Дальше дорога идет почти по дну ущелья, плавно набирает высоту вместе с речкой. Дорога асфальтовая, канавы со стороны горы, отбойники со стороны реки; ехать даже немного скучно. Малооблачно; светит солнце; ветер слабый попутный.

Проезжаем несколько мелких поселков; кафе не видно, а есть хочется все сильнее. Останавливаемся на подходящей излучине реки, на горелке сварили молочную лапшу, позавтракали. Потратили на завтрак примерно час. Группа Крамара уехала вперед.

15,0 – дорога переходит по мосту на западную сторону ущелья.

17,0 – 17,5 – крупный поселок. Дорога потихоньку становится круче; движение среднее – до пяти машин за десять минут. Мосты на другой берег встречаются каждые километр-полтора. Склоны вокруг густо поросли лесом, в основном хвойных пород.

19,1 – 12:05 – 2720 – дорога опять переходит на левый (восточный) берег. Со склонов течет много больших и малых ручейков; встречаются и ровные места, подходящие под стоянку.



25,4 – 25,5 – две чудесные чистые речки, около второй – уютная полянка за кустами от дороги. Задняя часть группы сильно отстала – ждем. Солнце шпарит всюду, жарко. Пока ждали – помылись, постирали часть шмоток; на солнце и ветре форменные футболки даже успели высохнуть. Как выяснилось, механику пришлось регулировать тормоза на велосипеде Светы – колодки все время чиркали по диску. На ремонт ушло порядка часа.

26,3 – **14:15** – **3110** – над дорогой арка, начало серпантина. Асфальт стал немного хуже, начали встречаться разбитые места.

30,3 – **15:00** – **3330** – обед на серпантине. Вроде внизу течет речка, но склоны крутые и заросли колючими кустами, не спуститься. Мест для стоянки на серпантине не видно. На обед потратили полчаса.

33,2 – **16:04** – **3500** – развилка. Основная асфальтовая дорога уходит направо, на север – в сторону нового водохранилища на реке **Яньцзыхе** (генштаб); а нам – налево, на запад. Наша дорога тоже асфальтовая, но явно классом похуже – поуже, асфальт постарее, но все же ровный.

36,3 – **3580** – высшая точка дороги. Дальше небольшой спуск.

37,2 – **16:25** – **3570** – перевал. Дорога за перевалом поворачивает направо, а налево вдоль хребта идет довольно набитая грунтовка. Все так же шпарит солнце, но уже довольно прохладно. Выехали с перевала в **16:40**.



В двухстах метрах за перевалом асфальт заканчивается, дальше грунтовка средней разбитости; местами неглубокие колеи, крупные камни. Однако на этой грунтовке в

километре за перевалом мы встретили рейсовый автобус. Рядом с перевалом стоит каменный километровый столб с надписью, что это трасса **S216**.

Спуск средней крутости, ехать очень приятно – а неидеальность дороги заставляет все время держаться собранным, играть тормозами и крутит рулем. Дорога петляет по склону, заросшему хвойными деревьями – то ли соснами, то ли кедрами. Временами в прогалинах деревьев виден спуск на противоположном склоне – и тогда масштабы гор поражают, дорога кажется очень далеко и очень низко, а ведь мы скоро будем там.



40,3 – 16:53 – 3425 – поселок (судя по Google Earth - **Abi Shop**); дома широко разбежались по относительно ровной поляне посреди леса. У дороги небольшая лавочка – как раз вовремя, питьевая вода у нас заканчивается. Купили китайского холодного чая и чего-то химического апельсинового.

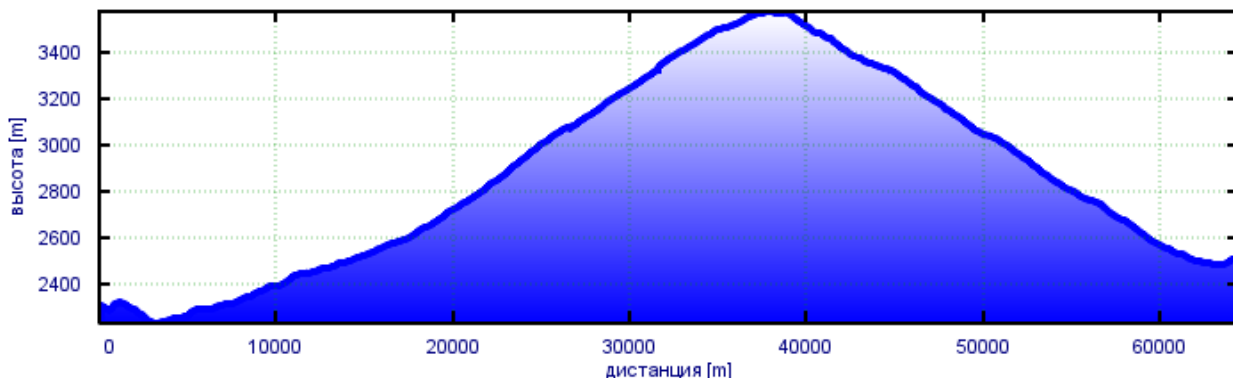
49,8 – 17:34 – 3000 – еще домики, разбросанные по склону (судя по Google Earth - **Taigangduo**). На спуске проехали еще несколько отдельно стоящих хуторков из одного-двух домиков и пару поселков побольше. Начиная с высоты **2746** регулярно встречаем питьевую (на первый взгляд) воду.

61,6 – 18:12 – 2480 – поселок **Yangma Peanut** (Google Earth). Спуск кончился; дорога поворачивает налево, на юго-восток и начала потихоньку набирать высоту. Последние километров 5 до поселка и в его районе низ долины голый, сплошные поля и пастбища; склоны повыше заросли лесом – но весьма крутые, встать негде. Едем дальше.

62,6 – 18:15 – 2503 – дорога поворачивает вправо на 180 градусов – на второй виток серпантина. А под дорогой заброшенный сад с несколькими хилыми деревцами и густой травой между ними. В десятке метров над дорогой бетонная водосборная будка, от которой идет труба в поселок; но, видимо, воды из-под земли поступает с избытком – у будки есть аварийный слив, из которого течет струйка чистой питьевой воды. Сад находится на заметном уклоне – но среди окружающих склонов это, наверно, единственное подходящее под стоянку место.

Итого: проехали 62,6 **км**, AVS 13,5 **км/ч**; MAX 43,7 **км/ч**; ТТ 4:37. Ночевка на высоте 2495 м.

Погода: ясно, солнечно, температура за 25°. К вечеру похолодало, но не критично; температура в 20:00 +10°C.



13 октября (воскресенье) - 10-й ходовой день

Подъем в 5:00; ночью ясно, тепло – температура +5+10 °C; утром обильная роса. Выезд в 7:35. Дорога продолжает плавно набирать высоту.

3,5 – 8:05 – **2655** – развилка. Левая дорога идет вниз, и на вид она более накатанная; правая дорога забирает вверх. Решаем, что мы еще не доехали до перевала и нам направо, наверх.



За дорогой явно следят – между дорогой и склоном водосточные канавы, под дорогой трубы. Просевшие места оперативно засыпаны свежим грунтом. Иногда встречаются километровые камни, подтверждающие что мы едем по **S216**.

Склоны заросли лесом; на прогалинах – видимо, там где есть вода – стоят домики, вокруг них небольшие поля. Яркое светит солнце; стремительно теплеет.

11,9 – 9:37 – **3075** – перевал. За весь подъем встретили 2-3 джипа, пара грузовиков и несколько мотоциклов и скутеров. Спуск явно круче подъема; опускаем тормоза – и вперед. С удивлением заметили, что внизу вдоль реки **Литанг-Чу**



(генштаб) или **Litang** (OSM) идет бетонная дорога, и по ней машины ездят гораздо чаще, чем по нашей.

21,6 – 2730 – первая питьевая вода после перевала. Населенка – небольшие отдельно стоящие домики.

34,9 – **11:20** – **2170** – асфальт, идущий вдоль **Литанга**. В паре километров от асфальта опять встретили рейсовый автобус, идущий по грунтовой трассе **S216**. на асфальте жако, велокомпьютер показывает больше 30 °С.

Асфальт на трассе вроде новый, но местами встречаются проседания и большие трещины. Дорога постоянно то забирает немного вверх, то сбрасывает высоту обратно. Вокруг цивилизация – каждые километр-два поселки, в каждом по паре магазинчиков. В одном таком придорожном магазинчике купил булочек, пирожных типа медовика, спрайта (местных напитков почему-то не было) и тут же это умяли под навесом в тенике.

43 – **2230** – пик подъема, дорога начинает быстро спускаться.



45,2 – **12:26** – **2120** – дорога резко сбрасывает высоту до **2118** и выходит к мосту через реку **Литанг**. Мост новый, он проложен метрах в ста над водой; немного выше по течению виден старый арочный мост – он гораздо ближе к воде. После моста асфальт заканчивается, дальше разбитая в пыль грунтовая дорога.

Дорога плавно колеблется – то небольшой набор, то небольшой спуск. Каждые 3-5 минут проезжают машины, обдавая нас клубами пыли. Жарко. Начинает отставать Ира.

48,3 – большая автозаправка с навесом и общедоступным туалетом. С удовольствием умываемся, в прилегающем магазинчике покупаем еще местных напитков.

54,4 – кафе, внизу через поселок **Guacun** (Google Earth) идет дорога к мосту через **Литанг**.

56,5 – 57 – поселок, куча магазинов. В поселке дорогу постоянно поливают водой; немного грязновато – зато нет пыли от проезжающих машин.

58,3 – магазин, кафе. Внизу виден еще один мост через **Литанг**.

59 – **14:30** – **2173** – налево немного назад и вверх уходит наша дорога. Она тоже грунтовая и пыльная, но трафик тут гораздо меньше, чем по трассе, и дышать гораздо легче. Да и дорога почти сразу вылезает со дна ущелья, начинает дуть хотя бы небольшой ветерок.

60,4 – **14:40** – **2250** – обед у загаженной речке посреди поселка **Цяоцунь** (генштаб) или **Guzeng** (OSM) или **Xiaguzeng** (Google Earth). В речке валяются пакеты,



тапочки, упаковки от пива и таблеток – но все равно, от воды веет хоть какой-то прохладой, да и поодаль от пыльной дороги. Выезд в **15:23**.

Дорога лезет в гору широким серпантином. На северном склоне прямо над **Xiaguzeng** из склона сочится вода – дорога на участке 66,5 – 67 довольно грязная.

67,3 и 68,9 – мосты (высота **2600** – **2630**). Вокруг тут и там разбросаны домики, встать на стоянку решительно негде.

69,2 – **17:35** – **2720** – дорога в очередной раз поворачивает на 180° направо, а впереди широкая выровненная и засыпанная гравием площадка, рядом домики, похожие на гостевые. Ночевать в населенке совсем не хочется, едем дальше.



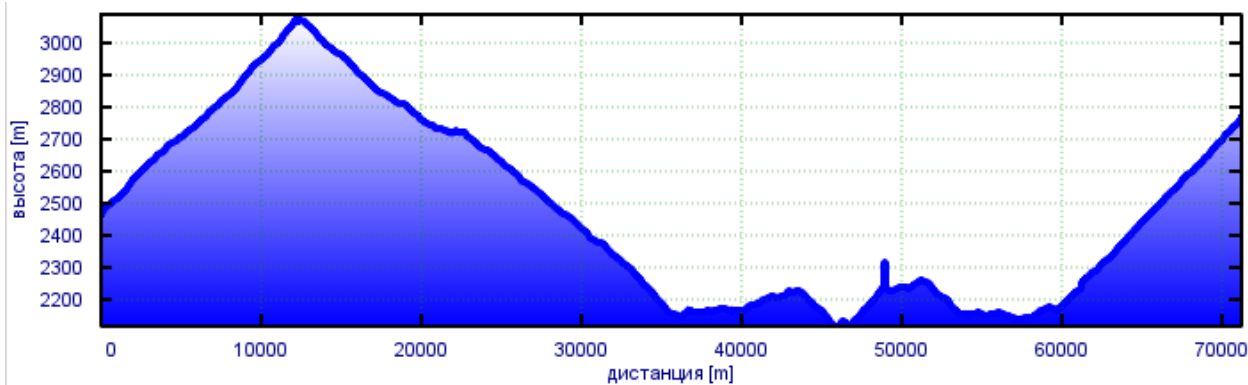
70,1 – **17:43** – **2760** – слева из-под обрывчика сочится небольшой ручеек, между обрывчиком и дорогой – водосборная колонка, от которой вниз к домам идут шланги. Из ручейка вполне можно набрать воду на готовку. Справа под дорогой видна ложбинка, густо заросшая соснами или кедрами; от долины ложбинка отгорожена валом замшелых камней – видимо, давным-давно здесь был большой оползень или обвал. Дно у ложбинки почти идеально ровное и мягкое – сюда дождями нанесло весьма мягкую почву. Ветра почти нет, с дороги загораживают деревья – красота. Пришлось только отойти вглубь, так как место рядом с дорогой было засрано пустыми бутылками из-под пива и остатками пищевой упаковки.

Развели большой костер; после ужина сварили компот. Вокруг замшелые камни, кедр – практически Карелия.

Итого: проехали 70,1 **км**, AVS 12 **км/ч**; MAX 64,6 **км/ч**; TT **5:48**. Ночевка на высоте **2760 м**.

Погода: ясно, солнечно, температура выше 30°. К вечеру немного прохладней но все равно тепло; температура в 20:00 +14°C.

Грунтовый участок трассы **S216** – самая гадкая дорога за этот поход из-за жары и пыли.



14 октября (понедельник) - 11-й ходовой день

Ночь очень теплая; с утра температура +12°C. Подъем в **5:00**, выезд в **8:00**. С утра пасмурно, солнца не видно, верхушки гор тоже тонут в дымке.

5,7 – **9:02** – **3070** – дорога пересекает ручей. Места под стоянку не видно.

5,9 – слева от дороги домик; на дороге развилка; правая дорога идет круто почти что назад – на север, вторая тоже направо, но существенно плавнее – на запад. Нам на запад.

6,3 – ручеек; склоны крутые, встать негде.



11,6 – **10:33** – **3360** – с горы по дну каньона течет очень сильный ручей; через него каменный арочный мостик. Прямо около мостика можно с трудом впихнуть пару палаток.

16,3-16,6 – **11:40** – **3560** – на следующем витке речка разбивается на два рукава. Ровных мест все нет. Опять встретили рейсовый автобус.

Небо начинает проясняться.

17,5-17,6 – **11:50** – **3650** – пара рукавов перевальной речки. Есть места поровнее, за вторым мостом есть большая площадка под десяток палаток.

Дальше ручейки встречаются по три-четыре штуки на каждом витке серпантина вплоть до высоты **3900 (22,1 км)**, дальше только тоненькие струйки, сочащиеся со стороны пастбищ.

25,7 – **13:45** – **4085** – перевал. Переменная облачность; температура все те же +12°C. Дует сильный восточный ветер – пока ждем последних ребят, прячемся от ветра за перевальной стелой. Выезд с перевала в **14:15**.

После перевала дорога почти не сбрасывает высоту, а вскоре снова начинает понемногу ее набирать. Пересекает пару ручьев – **27,1 км (4030)** и 28,1; неподалеку от второй есть удобная площадка под стоянку.

28,6 – **14:25** – **4035** – еще один перевальный комплекс с натянутыми и валяющимися флажками, кучами мусора и т.п. После него дорога круто идет на спуск. Обедаем – суровый спуск требует суровых сил. Выезжаем в **15:10**.



Спуск просто восхитительный – длинный, не слишком крутой, в меру утоптанная дорога; шикарные виды. Останавливаться и записывать было просто некогда ☺. Несколько раз пересекали ручьи, было несколько мест, подходящих для стоянки. Ближе к концу спуска у дороги несколько поселков. В общем, 40 километров ехать вниз со сбросом высоты 2000 метров по техничной горной грунтовой дороге – это шикарно ☺.



68,3 – 17:30 – **2158** – спуск закончился; в поселке **Xinzang** (Google Earth) выехали на грунтовую дорогу, идущую вдоль реки **Шуйлохэ** (генштаб) или **Shuiluo** (OSM). Поворачиваем направо, на север. В поселке есть магазинчики, но все они торгуют железяками или тряпками; открытых продуктовых лавок не видно.

На дороге почти сразу начинаем раздеваться – на спуске и не заметили, что внизу сильно теплее, чем на перевале; велокомпьютер показывает 25°C, хотя сильно пасмурно

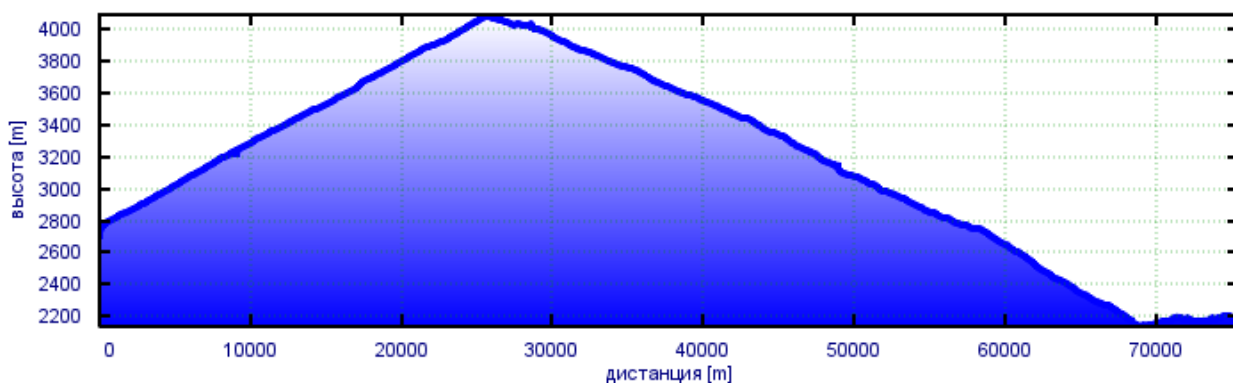
Дорога идет по восточному берегу реки.



75,3 – 17:50 – 2160 – дорога пересекает по мосту большую речку – левый (орографически) приток; впереди совсем рядом мост через основную реку на западную сторону. Вокруг речки-притока – небольшая котловинка с галечным пляжем; заканчивается котловина красивым водопадом. Подходящее место для ночевки.

Итого: проехали 75,3 км, AVS 12,6 км/ч; MAX 45 км/ч; ТТ 5:59. Ночевка на высоте 2160 м.

Погода: днем переменная облачность, временами солнце, температура на перевале 12 °С, внизу в долине 25°С. К вечеру облачно, ветрено, слегка накрапывал дождь; температура в 20:00 +24°С.



15 октября (вторник) - 12-й ходовой день

Подъем в 5:00, выезд в 7:23.

Пасмурно, легкая, почти незаметная морось, +15°С.

Выползли на насыпь вчерашней дороги.



0,1 – мост на западную стону реки **Шуйлохэ**. По западному берегу продолжается грунтовая дорога, а нам – на западный берег.

За мостом дорога становится бетонной, правда, первые несколько витков серпантина сползли вместе с оползнем; дальше бетон ровный. По бетонке разогнались и проскочили нужный поворот; пролетели до новой подстанции на 500 киловольт, к которой и ведет эта дорога (**2,7 км**). Приходится возвращаться немного назад.

3,1 – с бетонки уходит грунтовка на северо-северо-запад, сворачиваем туда, но в последний момент замечаем у поворота продуктовую лавку. Как раз надо закупиться сахаром, печеньками и прочими ништяками.

В лавочке нас явно пытались обсчитать; первоначальная сумма, которую запросила продавщица – полторы тысячи юаней. Но после детального пересчета (ставим на столик товар, просим записать стоимость за штуку – на бумажке пишем количество, умножаем – и рядом пишем цену за все) вышло меньше двухсот юаней.

4,5 – ниже дороги очень живописные пирамиды, обложенные большими плоскими камнями; похоже, что-то культовое. Особенно впечатляюще они выглядят на фоне огромной электроподстанции на 500 КВ.



6,2 – влево идет дорога к дому, явно похожему на гостиницу.

Пасмурно; верхушки гор в облаках. Временами накрапывает мелкий дождик. Дорога потихоньку, очень плавно лезет вверх.

5,3 – 5,6 – поселок. После него спуск метров на 60 вниз. Вообще, дорога ползет по склону над рекой, постоянно гуляя между высотами **2400** и **2500** метров. Между тем

масштабы поражают; вниз до реки от дороги метров 200-300, а вверх, до верхушек гор – так и вовсе километры.

12,8 – 9:30 – **2440** – вид сверху на поселок **Zhangu** (Google Earth). Спускаемся к нему по серпантину, пересекаем и едем вдоль притока основной реки на северо-запад.



14,7 – 9:38 – **2310** – нижняя точка, пересекаем речку с гор. Дорога проходит под живописной нависающей скалой и выходит к поселку из трех домиков в древнекитайском стиле – дома-крепости с плоскими крышами.

17,1 – 10:04 – **2430** – перекус. Дорога идет вдоль чистой бурлящей реки.

17,3 – на островке что-то типа капища, все увешано ленточками; с берега к нему мостик из жердей.

17,6 – слева от дороги еще один большой дом в древнекитайском стиле – дом-крепость.

18,0 – 10:25 – **2490** – мост через реку. Дальше дорога по серпантину лезет круто вверх. Половина участников все сразу слезли с велосипедов и пошли пешком, остальные попробовали потренироваться. Но подъем очень крутой, да еще и не очень укатанный каменистый грунт, переднее колесо постоянно мотало по мелким камешкам – максимум удалось проехать половину серпантина. Судя по следам на доге, по ней чаще ездят верхом и на мотоциклах, чем на машинах. По дороге встретили стало барашков, которых гнали вниз ребята на трех мотоциклах.



20,4 – **11:15** – **2810** – дорога вышла на хребтик, серпантин кончился. Дальше идет небольшой подъем, но ехать просто замечательно. Пасмурно, с неба то ли каплет, то ли нет. Температура +16°C.

Судя по всяким гуглокартам по противоположной стороне ущелья должна проходить трасса **S216**. Но пока что там видны только набитые выючные тропы.

22,3 – ниже дороги склон стал менее крутой, на нем появились поля ступеньками. Вниз к кошу отходит сильно набитая мото-конная тропа. Дальше дорога вырублена в глине совсем недавно – практически нет осыпей, свежие следы экскаватора.

22,6 – заготовка для ворот – с обеих сторон дороги стоят столбы с петлями.

После ворот дорога выходит из-за горки и открывается вид на поселок **Шапро** (генштаб) или **Galuo** (Google Earth). Поселок большой, больше четырех десятков домов; кипит жизнь, люди пасут скот, на мини тракторах и на животных пахнут огородики. Дорога по поселку глинистая и слегка грязноватая (с черноземом не сравнить, но в Китае мы поотвыкли от грязи).



С дороги есть несколько отворотов на тропу, ведущую на перевал; штурман выбрал самый дальний путь; мы с помощью местных немного срезали. Причем местный парень провел нас через дома и вывел на набитую торную тропу наверх.

24,0 – **13:30** – сворачиваем с дороги на тропу. Тропа в поселке местами грязная и весьма скользкая и довольно круто идет вверх. Ехать по ней вверх нереально.

24,9 – **9:05** – **3140** – вышли из поселка. Неплохой вид вниз на поля около поселка, на дорогу и на противоположный склон ущелья. От трассы **S216**, которую рисует в этом месте гугль, по-прежнему не видно даже и следа.

В поселке каждый второй встречный предлагал нам подвести нашу поклажу наверх на осликах. Поскольку мы их старательно «не понимали» – они старались изобразить процесс как можно понятнее и живописнее.



25,0 – слева снизу приходит еще одна набитая тропа. Возможно, по ней можно добраться сюда от дороги не проходя через поселок.

Тропа расходится на рукава; один рукав идет по дну овражка, второй тукав со следами мотосинов уходит левее. Лучше идти по левому рукаву – на этом участке он более пологий. Но все равно подъем очень крутой; почти все снимают рюкзаки с багажников и надевают их на спины.

25,9 – двое китайцев рубят кусты, похоже что собираются строить хижину. До хижины в земле выкопано что-то типа пешеходного серпантина. Основная тропа входит левее этой хижины.

На тропе встретили немого китайца, который жестами предложил понести чей-нибудь рюкзак; цена вопроса – 50 юаней – была написана на картонке.

26,2 – **14:20** – **3370** – обедаем прямо посреди тропы. Выходим в **15:05**.

Идти весьма тяжело, группа сильно растягивается. Приходится каждые 15-20 минут останавливаться и собирать всех.

Тропа входит в лес; катить велосипед получается не всегда – на тропе часто встречаются крупные камни и скопления корней, через которые велосипед надо переносить на руках; так что дальнейший километраж приводится по треку.

28,6 – **15:32** – **3480** – пологая ложбинка, с западной стороны – высокая скальная стенка. Есть где поставить палатки, течет небольшой ручеек. Примерно с этой высоты вошли в облако, вокруг ничего не видно, тропа сырая, скользкая.



После этой ложбинки нам активно стали попадаться коровы-яки, видимо идущие вниз с пастбищ. Яки шли группами по 3-4- животных – пара взрослых и молодежь. В тумане иногда они сливались с деревьями и проявлялись в самый последний момент.

Пару раз попались караваны осликов, идущих вниз в сопровождении пары-тройки человек.

Воды для готовки нет, ровных мест под палатку – тоже. Постепенно тропа забирается на хребет и дальше лезет по нему; с обеих сторон – крутые спуски. Идти тяжело – постоянно надо забираться с велосипедами-рюкзаками на большие камни, иногда тропа виляет зигзагами. Кроме того, начинает сказываться высота – дышать тяжело и сердце так и выскакивает из груди. Бедные ослики, как они тут ходят с поклажей без помощи рук.

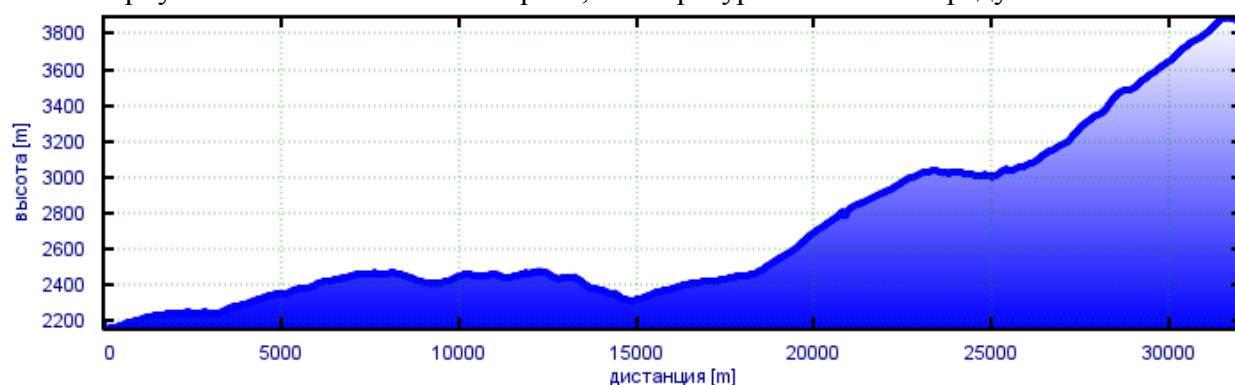


31,4 – **18:46** – **3885** вышли на горизонтальный участок хребта. Смеркается, кроме того туман затрудняет ориентирование и сбор группы.

32,1 – **19:09** – **3888** – нашли более-менее ровную площадку. Ставим палатки в почти полной темноте. С полянки предварительно пришлось согнать яков, судя по количеству навоза – здесь их лежбище. Ночевка как бы сухая – оказалось, что питьевой воды у нас в достатке; поужинали печеньками.

Итого: проехали/прошли **32,1 км**, статистика слишком недостоверна. Ночевка на высоте **3888 м**.

Погода: днем пасмурно, временами морсящий дождик, температура в районе 15°-16 °С. Наверху в облаках постоянная морось, температура около пяти градусов.



16 октября (среда) - 13-й ходовой день

Подъем в **6:00**, выход без завтрака в **7:35** (перекусили остатками печенек). Тропа идет по хребту. Вокруг опять облако, но временами ветром надувает просветы.



1,5 – 9:11 – **4025** – после череды горок и небольших спусков вышли к большой полянке; справа в кустах развалины коша, неподалеку от него – грязная лужа с вытоптанymi берегами (видимо, из нее пьют яки); слева снизу шумит вода. Часть облака унесло, видимость метров пятьсот. Останавливаемся на завтрак.

За водой приходилось ходить вниз метров на 50-70. Путешествие за водой по крутому склону занимает много времени, поэтому завтрак затянулся. За это время облако изрядно поредело; несколько раз просветах становилось видно соседний хребет, иногда к нам пробивалось солнце. Выходим в **10:50**. Тропа снова круто лезет вверх, но уже не через лес, а через высокие кусты.

Прошли по тропе 150-200 метров, вышли на полянку – и в паре-тройке под тропой увидели журчащий ручеек. Обидно, если бы завтракать встали тут – сэкономили бы много времени и сил. Высота хорошей полянки **4080**.

3,2 – 12:40 – 4340 – вышли на перегиб; дальше ровно и даже небольшой спуск. Даже начали сомневаться, не перевал ли это – но тут облако отошло в сторону, и мы увидели что тропа дальше идет траверсом вдоль склона, огибая большие горы справа. По тропе некоторое время можно ехать по участку со спуском; дальше опять тропа идет вверх, но очень плавно. Потом к тропе подступают кусты и камешки, приходится опять идти пешком.



Облака на нашем уровне разошлись, тропу вперед видно далеко, видны вершины над нами; выше вершин – опять облака. А вот долина и соседний хребет лежат в сплошном тумане. Временами туман облака наползает и на нас – но его быстро сдувает.

4,3 – справа выше нас по склону кош. Как выяснилось уже в Москве, в этом коше ночевала группа Крамара.

4,4 – **4385** – примерно от коша течет ручеек.

5,1 – **14:20** – **4408** – тропа резко лезет вверх, между каменных лбов. За относительно небольшое время набираем под сто метров высоты.

5,7 – **14:50** – **4466** – обед на больших камнях. Во время обеда произошло чудо – ветер разорвал облака по всей высоте, и нам открылся замечательный вид на верховья реки, от которой вчера шел крутой серпантин (от нас до нее больше километра по высоте), и на окружающие снежные вершины. Внизу на склоне метров на пятьсот ниже нас видны полянки с кошами. Выезд (вернее, выход – приходится идти) в **15:20**.



6,1 – **15:48** – **4519** – большие камни закончились; дальше тропа снова идет вдоль склона, причем склон довольно пологий – можно смело ехать. Народ вешает рюкзаки на багажники и вперед!

6,7 – после небольшого спуска – небольшой цирк с ручейком и глиной, разбитой копытами в болото. Обходим правее по крутому склону – там не так грязно. Поднявшись на склон (высота **4520**), видим впереди слева зеленые полянки и на них редко стоящие летние коши. Тропа опять плавно идет на спуск.



8,5 – **17:00** – **4430** – спустились по тропе в зеленую долину; по долине разбросано несколько десятков каменных кошей, десяток с крышей, остальные в разной степени разобранности. По долине течет куча ручейков; и хотя кругом полно ячых и ослиных лепешек – на вид вполне прозрачная и чистая. Дальше тропа опять лезет вверх; часть народа опять переносит рюкзаки с багажников на плечи. Людей/животных не видно; видимо, уже ушли вниз на зиму.

Слева за рекой временами открывается вид на суровые снежные горы с ледниками. Как ни странно, посреди ледника примерно на пяти с половиной тысячах видно подобие полки под дорогу.

Метров 500 тропа идет довольно ровная и поднимается относительно полого – велосипед замечательно катится по тропе. Дальше начинаются камушки, через них надо велосипед переносить.

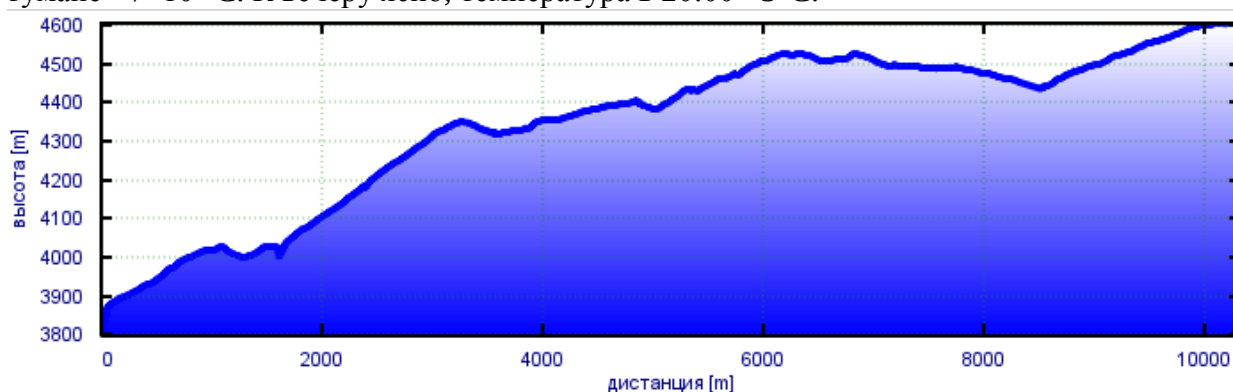
9,5 – вышли к каменной реке – под ногами большие камни, сверху них растет густой слой мха; местами мох образуем между камнями мосты. Под камнями журчит вода. Ровных площадок под палатку нет. Тропа опять стала почти горизонтальной; но вести велосипеды неудобно – постоянно надо переносить их между разрывами в камнях.



10,3 – 18:40 – 4605 – тропа вышла на пологий склон из очень мелкого галечника. Неподалеку полуразрушенный кош; из-под большого камня течет чистый ручеек, причем он специально огорожен, чтобы к нему не подходили животные. Становимся на ночевку.

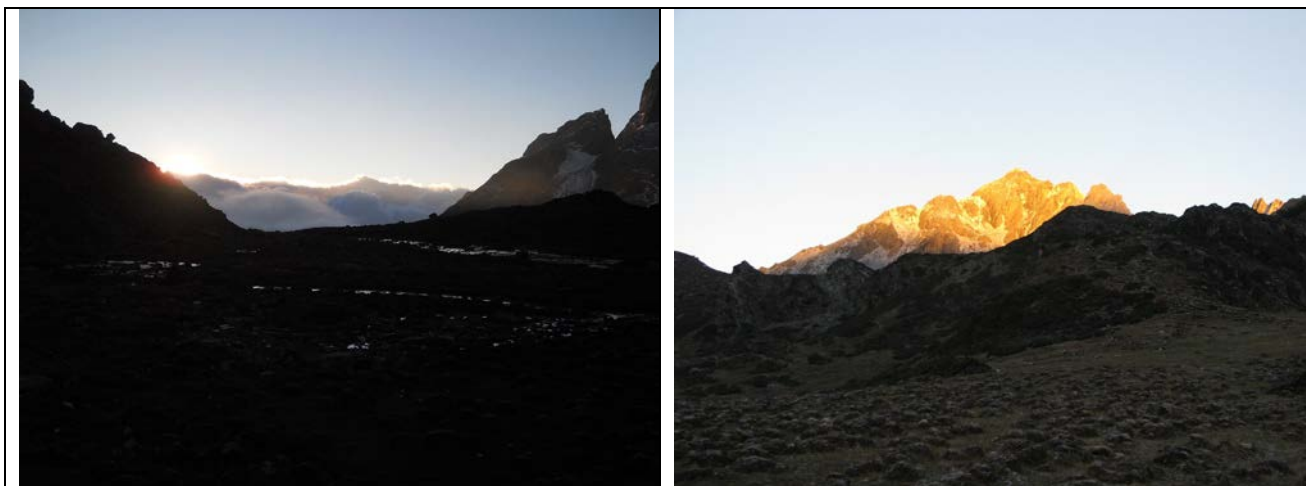
Итого: прошли 10,3 км. Ночевка на высоте 4605 м.

Погода: днем в основном в облаке; изредка проглядывало солнце, днем было видно самые близкие вершины и почти не было видно соседних снежных гор. Температура днем в тумане +7+10 °С. К вечеру ясно; температура в 20:00 +3°С.



17 октября (четверг) - 14-й ходовой день

Ночью нашли тучки, нас посыпало снежной крупой. Подъем в 5:00. Утром -3°С, ясно. Сзади в долине, из которой мы пришли, клубится туман; но несильный ветерок с перевала удерживает его на месте. Выглядит очень красиво, особенно в первых лучах солнца – между склонов горного ущелья клубится огромная молочная стена. Стена тумана потихоньку ползла в нашу сторону, что немного ускорило сборы. Выход в 7:40 – 7:55, фактически с первыми лучами солнца.



Тропа поднимается относительно полого, велосипед нормально катится.

1,0 – в примерно 15 метрах ниже тропы еще одна зеленая долинка с ровными местами и водой.

1,6 – **9:00** – **4760** – тропу пересекает ручеек. Солнце как раз начинает растапливать лед на тропе и на ручейке. Тропа относительно пологая, но много средних камней; приходится идти зигзагами выбирая наименее затратную траекторию.

1,7 – в 15-20 метрах ниже тропы еще одна ровная полянка с водой. Пробираемся через сотню метров низкорослого кустарника – и начинается перевальный взлет. Впрочем, он тоже не слишком крутой; я так и катил велосипед с рюкзаком.

3,2 – **10:30** – **4909** – перевал. Названия на картах нет, мы его для себя обозвали **Едингом**. Обидно, чуть-чуть не дотянули до пяти тысяч. Минут двадцать тупим, едим перевальную шоколадку, фотографируемся, вешаем рюкзаки на багажники – и в **10:50** начинаем спускаться.





Спуск идет по каменистой тропе; тропа как бы не труднее подъема.

3,9–4,4 – **11:06** – **4825** – ложбина, высокогорное болото – под зеленым ковром хлюпает водичка; правее есть относительно сухой пригорок. Из болота вытекает речка; тропа несколько раз переходит с берега на берег.

5,2 – речка уходит в ущелье. Один рукав тропы идет вместе с ней, второй – идет траверсом по склону левее. Через пару сотен метров нижний рукав круто взбирается на склон и вливается в основную тропу. Около речки есть ровные полянки (**4740**). Речка забирает правее и уходит в глубокое ущелье, а тропинка жметя по застарелой морене к левой стенке ущелья.



5,9 – попетляв по морене, тропа забирает правее и резко сбрасывает высоту по осыпи к каменной россыпи с камешками под два метра диаметром. Проходы между камнями очень узкие, велосипеды – на руках.

6,2 – каменное царство заканчивается; опять крутой спуск вниз практически по осыпи.

6,6 – **12:30** – **4550** – спустились к реке. За рекой большая ровная зеленая полянка, на полянке несколько кошей. Есть удобные места под ночевку. Пока спускались – светило солнце; но пока тусовались у речки, собирали группу и ехали по полянке – натянуло тучки и пошел снег.



6,9 – поляна кончилась. Узкая тропа полого сбрасывает высоту по склону, заросшему колючим кустарником. Идти весьма неудобно – велосипед едет по тропе, а велосипедист идет рядом по кустам. Частенько кусты цепляются за ляжки на рюкзаке, за педали и т.п. Но кусты весьма красивые – они уже сбрасывают листву перед зимой, и раскрашены в яркие красные, желтые и оранжевые цвета. С противоположной стороны ущелья поля кустов разных видов причудливо переливаются красками.

Временами снег перестает, потом снова заряжает.



7,9 – 13:00 – 4460 – открылся вид на национальный парк **Единг**. В долине идет бетонная дорожка, рядом с ней петляет деревянный настил – видимо, проводит к интересным местам. Дорожка выглядит весьма гладкой, по ней ездят маленькие открытые автобусики; все хорошо – только она метрах в четырехстах ниже нас. А тропа продолжает продираться сквозь колючие кусты траверсом по склону с небольшой потерей высоты. Первое место после перевала где ловит сотовая связь. Связываемся с группой Крамара и выясняем, что они а) крайне не рекомендуют нам лезть перевал Единг, что б) на выезде из нацпарка с них содрали по 75 юаней с человека и в) они уже арендовали два микроавтобуса по 4000 юаней каждый и едут на них в **Ченду**.

8,2 – 4430 – развилка. Правая тропа идет дальше по склону, почти не теряя высоту; а левая начинает резко сбрасывать высоту. Почти сразу тропа входит в лес.

8,9 (4312) и 9,9 (4160) – тропа пересекает ручьи. Рядом можно найти место под палатки.



10,7 – 14:15 – **4035** – выехали на бетонную дорогу. Группа растянулась на спуске; пока стояли ждали отстающих – каждый второй проезжающий автобусик притормаживал и явно предлагал подвезти.

12,1 – выезд из пешеходной турзоны. После крутого спуска по пешеходной дорожке (лавируя между толпами китайских лайт-туристов) выезжаем на асфальтовую дорогу. Здесь пасется толпа туристических автобусов; дальше идет довольно крутой асфальтовый спуск. Временами идет дождь, так что асфальт весьма мокрый.



14,5 – 15:15 – **3760** – нижняя точка спуска. Мы раскатали губы, думали что по асфальту с ветерком долетим до населенки – а вот и нет, дорога опять круто лезет вверх. В нижней точке наскоро пообедали колбасой и печеньками, и скрепя сердце полезли на неожиданный асфальтовый перевал.

Дорога широкая, асфальт новенький (на подъеме встретили асфальтоукладчик, дорога была на некоторое время перекрыта для автобусов – а мы объехали свежий асфальт по обочине). Дорога лезет вверх довольно плавно широкими витками серпантина; на больших полянах – декоративно-туристические поселки, представляющие разные районы горного Китая. В одном поселке дома с высокими крышами с загнутыми вверх углами (такие мы видели около первого перевала), есть дома в стиле крепости с плоскими крышами – которые видели на подъезде к пешеходной тропе; и т.п.

По дороге ездят только туристические автобусы и очень изредка джипы видимо с работниками парка.

Ближе к перевалу натягивает облака и нас поливает мелкий дождик. Но в компенсацию – шикарная радуга.



21,7 – **16:40** – **4173** – перевал, дальше дорога идет на небольшой спуск.

Впрочем, как оказалось, это не совсем перевал – дальше дорога идет примерно горизонтально, плавая по высоте +/- 30 метров.

28,0 – **17:35** – начало глобального спуска. Спуск шикарный – ровный широкий асфальт, практически нет движения транспорта. Сначала дорога спускается по полке в склоне ущелья, ниже – начинаются широкие витки серпантина. В самой нижней части серпантин врезается в склон, витки каждые 400-500 метров с крутыми разворотами – перед каждым стоит знак ограничения скорости.



46,0 – **18:15** – **3269** – шлагбаум, на котором группу Крамара развели на деньги. Остановились метров за 50 до него. Пока ожидали хвост растянувшейся группы, к нам подошел охранник и попытался завести разговор, видимо об оплате. Но так как он по-английски знал только «how are you», а наш ответ «from Russia» или «from USSR» ему ничего не сказали – он грустный ушел обратно. Но нам немного повезло – как раз когда подъехали наши заключительные участники, сверху подъехали два туристических автобуса. Мы тут же тронулись – и проехали открытый шлагбаум между этими автобусами. Охранник только грустно посмотрел нам вслед.

После шлагбаума кругом сплошная населенка; в низинах строят здания, в общем – туристический бизнес цветет и расширяется.

50 – серпантин кончился, пересекли по мосту реку. Дорога идет вдоль реки, спуск пологий.

50,6 – проехали под декоративными воротами национального парка; справа здание администрации парка.

51,9 – 18:43 – **2982** – слева большая автостоянка. На дороге тусуются несколько микроавтобусов и их водители.

Попробовали договориться с ними о трансфере нас в **Ченду**. Некоторое время они нас никак не понимали – потому что мы неправильно произносили название, мы делали ударение на последнюю букву. Потом подошла женщина, знающая английский, дело пошло живее (оказалось, правильное ударение – на первый слог – «чЕнду»). Но нас везти за 4000 юаней с автобуса и даже за 4500 категорически отказались – только 4800. Но окончательно нас добило требование заплатить деньги сразу и сейчас, а завтра утром нам типа подгонят транспорт. Плюнули, поехали искать гостиницу. На переговоры потратили 20 минут.

52,2 – въехали в поселок **Shangri-La**. Поселок переименован и создан не так давно; правильное название есть только на картах OSM. На картах от гугла на этом месте вообще голая долина. На центральной улице дорогие гостиницы – попробовали сунуться в некоторые из них, цены нас категорически не устроили (по 150-200 юаней за одно-и двухместные номера). Зато нашли работающий банкомат, в котором сняли денег с запасом – на ночлег и на дорогу.

В результате доехали до перекрестка; повернули на улицу, идущую на северо-запад, и на ее правой стороне нашли недорогую гостиницу: ночевка в одной большой комнате за 50 юаней с носа. Правда, горячий душ в эту цену не входил; но нам еще полторы суток надо было париться в автобусе по дороге в **Ченду** – так что нас это не сильно расстроило.

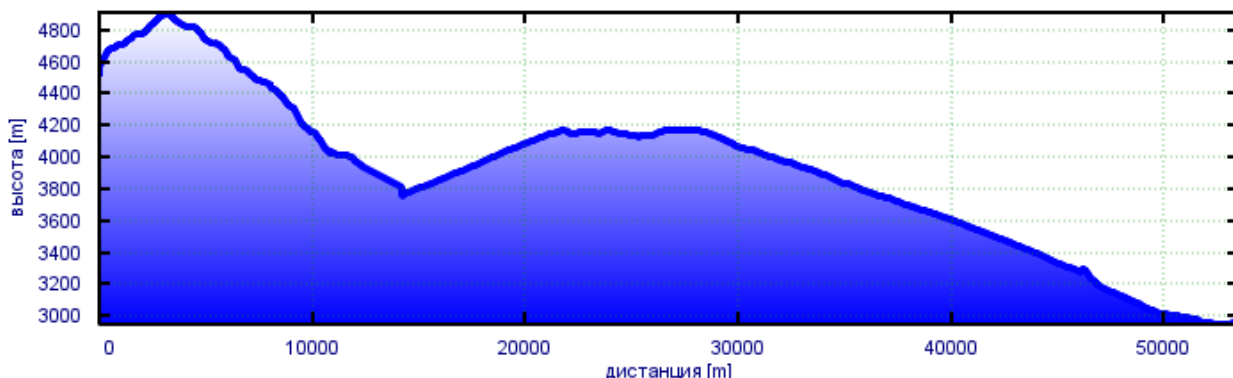


В этой же гостинице и поужинали в кафешке на первом этаже – за всех заплатили 118 юаней. Во время ужина на дикой смеси обрывков английского, странных жестов и звуков объяснили хозяину (или главному администратору, мы так и не поняли) гостиницы, что нам нужен транспорт в **Ченду**. Он отзвонился знакомому водителю, тот позже подошел, и с ним мы кое-как договорились о деньгах (по 4000 юаней с машины) и о цели. Некоторое время не могли понять, почему он нас не хочет везти в аэропорт, но среди постояльцев гостиницы нашелся китаец, говорящий по английски. Он перевел нам, что водитель просто не знает **Ченду** и боится заблудиться. Тогда мы показали ему GPS и пообещали показать дорогу и на въезд, и на выезд.

Вечером походили по окружающим лавочкам, купили брикетного китайского чая, закупили еды и питья на завтрашнюю дорогу.

Итого: проехали 53,4 км, AVS 9,3 км/ч; MAX 59,4 км/ч; ТТ 5:34. Ночевка на высоте **2955**.

Погода: днем переменная облачность, временами солнце, температура около 20°. К вечеру облачно и дождь; температура в 20:00 – +6°C.



18-19 октября (пятница-суббота) - выброска

Рано утром нам подогнали два микроавтобуса. В один загрузили байки и часть рюкзаков. В другой – сели сами и два оставшихся рюкзака. Выехали в **6:42**, еще по ранним сумеркам.

Выброска была довольно спокойной; по нашим наблюдениям равнинные дороги в Китае более-менее ровные; а вот горные находятся в двух состояниях: или разбита до отвратительного состояния, или находится на реконструкции. Количество строящихся дорог, которые мы видели – выше всякого понимания.

Первый автобус, в котором ехали мы, довез нас только до **Даочена** (генштаб) или **Daocheng** (OSM, Google Earth); там нас пересадили в другой микроавтобус, как оказалось – даже более комфортабельный. По пути до **Даочена** дорога (она на OSM и гугле так же обозначена как **S216**) проходит перевал высотой **4500** и находится на реконструкции. Дорога на север от **Даочена** – та же **S126** – так же реконструируется; на перевалах (оба выше **4600**) расширяется серпантин, строятся новые подпорные стенки.



В **Литан (Litang)**, находится на высоте почти **4000**) приехали в **13:40** по дороге **S217** (наша влилась в нее где-то по дороге); там пообедали. Дальше ехали на восток по дороге **G318**. На этой дороге перевалы пониже, от **4300** до **4400**, зато их очень много. Большая часть или в постоянной реконструкции, или под ними на высоте около четырех тысяч строятся туннели. На одном из участков дороги простояли почти три часа – там, как выяснилось, укладывали новый асфальт, и дорогу просто перекрыли. Уже в темноте (**21:30**) проехали крупный город **Яцзан (Yajiang)**.

Дорога занимает полтора дня, изначально планировалось ночевать в городе **Кандин (Kanding)**; но туда мы приехали около двух часов ночи. Тратить деньги на гостиницу показалось нам лишним (впрочем, спросонья мы даже не поняли, что нам предлагают эти

китайцы, столпившиеся вокруг машины); поэтому водители немного постояли, да и поехали дальше. Часа в четыре утра, когда им, видимо, стало совсем невмоготу, они остановились около какой-то автозаправке и там спали в машинах до утра.



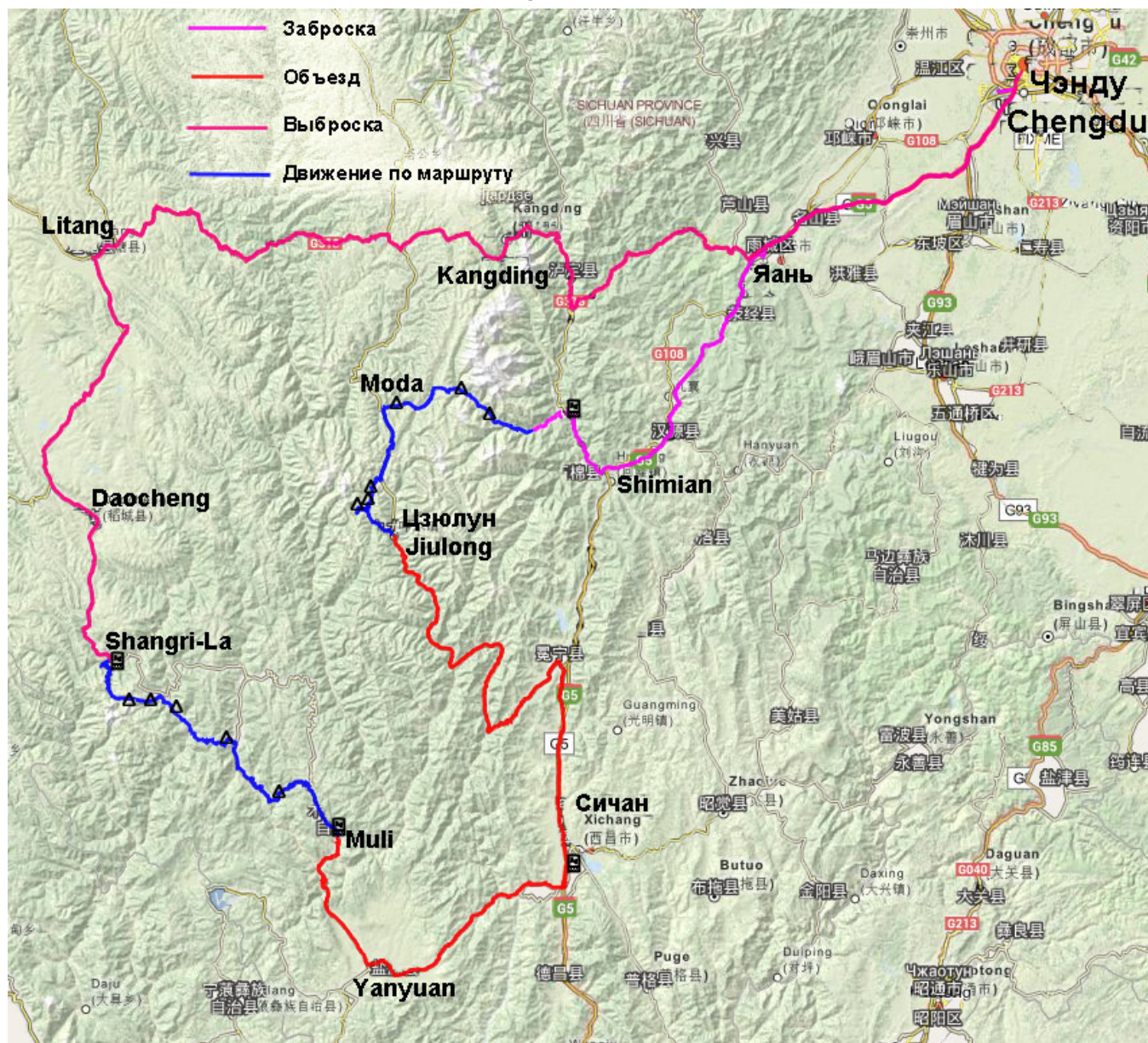
Утром выехали порядка семи утра; в **Ченду** приехали около часа дня, участок от **Яня** (Ya'an) ехали по трассе **G5**. По дороге выяснили у группы Крамара координаты и название отеля, в котором они остановились. В этом отеле до вечера оставили один номер; в этом номере мы наконец-то помылись, после чего ходили гуляли по **Ченду**, закупались чаями, подарками и сувенирами.



Вечером упаковали велосипеды в самолетный вид, и на заранее вызванных такси (4 микроавтобуса) доехали до аэропорта. Восемь часов в одном самолете, ночная пересадка в Дохе, пять часов в другом самолете – и мы в Москве! Поход окончен.



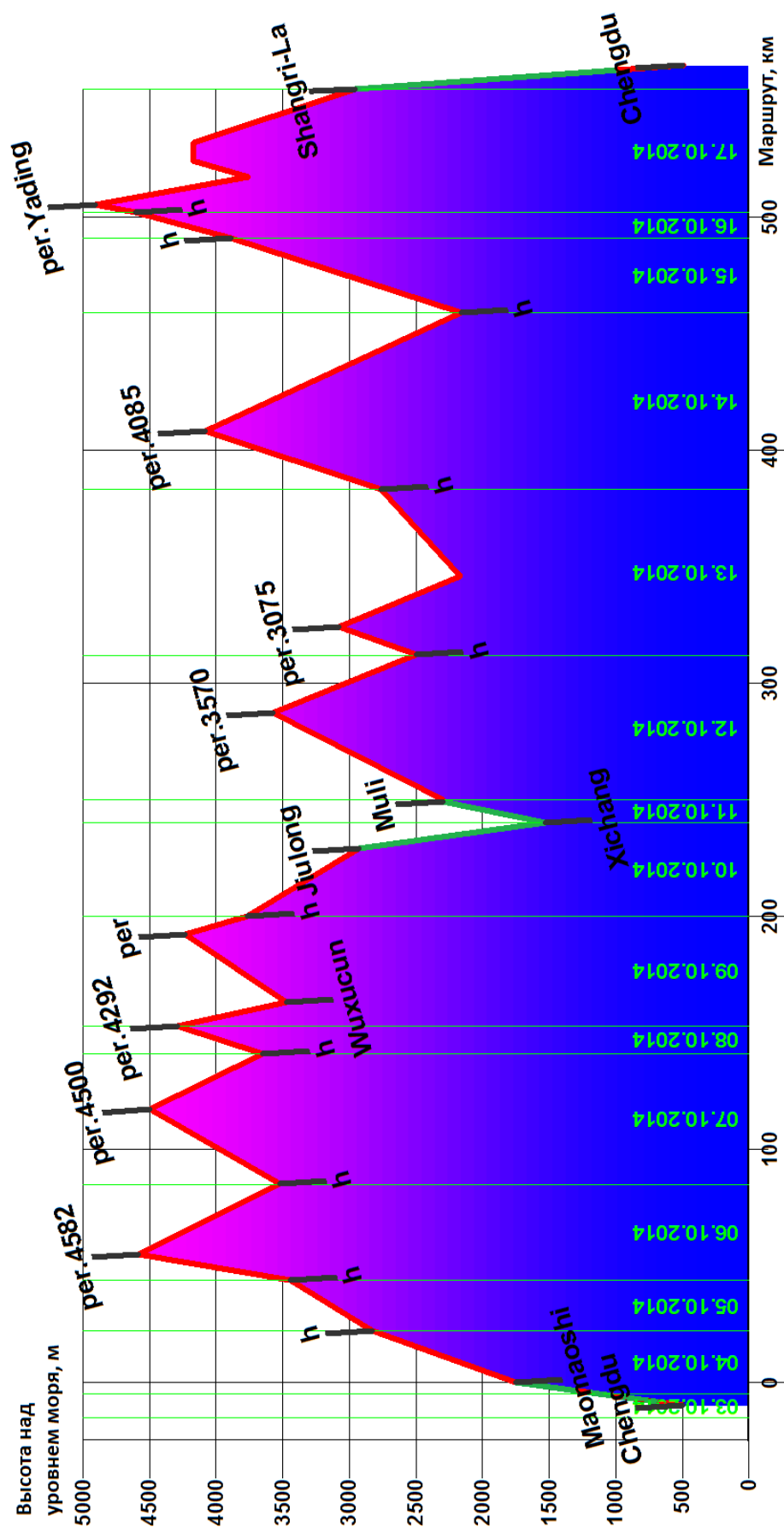
Приложение 1. Схема маршрута



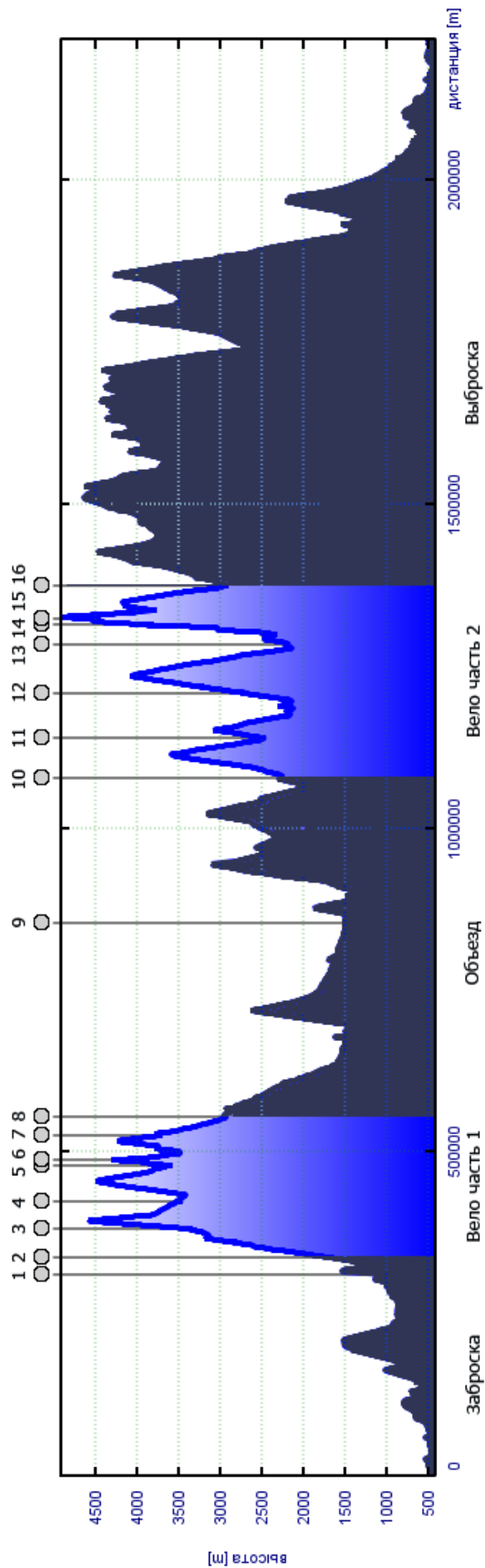
Полный трек похода (включая заброску, объезд непроходимого участка и выброску)

Приложение 2. Высотный график

Высотный график велосипедной части похода



Полный высотный график, включая автомобильные участки



Приложение 3. График движения

день пути	Дата	Участок маршрута	Место ночлега	км	Способ передвижения/ покрытие
	<u>3/10/2013</u>	Ченду – Шимянь (Shimian) - Синьминь	Синьминь	311	автобус
1	<u>4/10/2013</u>	Синьминь – Мамася (Maomaoshi)		22	автобус
		Мамася – долина реки	долина реки	22,8	велo
2	<u>5/10/2013</u>	долина реки - Shang Zi Mei (Cimeicun)	Shang Zi Mei (Cimeicun)	21,5	велo
3	<u>6/10/2013</u>	Shang Zi Mei – пер. 4582 - Sawang	Sawang	41	пеше, велo
4	<u>7/10/2013</u>	Sawang – трасса S215 – пер 4500 - Haite	Haite	56	велo
5	<u>8/10/2013</u>	Haite – пер Лэнцзиньла (4292)	пер Лэнцзиньла	11,7	пеше, велo
6	<u>9/10/2013</u>	пер Лэнцзиньла – оз Вуксу (Wuxi Hai) – подъем на пер. 4350	подъем на пер. 4350	36,9	велo
7	<u>10/10/2013</u>	подъем на пер. 4350 – Цзюлун (Jiulong)		28,3	велo
		Цзюлун – Сичан (Xichang)	Сичан (Xichang)	308	авто
8	<u>11/10/2013</u>	Сичан (Xichang) – Мули (Muli)	Мули (Muli)	214	авто
9	<u>12/10/2013</u>	Мули – пер 3570 – Yangma Peanut	Yangma Peanut	62	велo
10	<u>13/10/2013</u>	Yangma Peanut – пер 3075 – р Литанг - Xiaguzeng	Xiaguzeng	70	велo
11	<u>14/10/2013</u>	Xiaguzeng – пер 4085 – р. Шуйлохэ (Shuiluo)	р. Шуйлохэ (Shuiluo)	75,3	велo
12	<u>15/10/2013</u>	р. Шуйлохэ (Shuiluo) – Шапро (Galuo)	Шапро (Galuo)	32	велo, пеше
13	<u>16/10/2013</u>	Шапро (Galuo) – подъем к пер Единг	подъем к пер Единг	10	пеше
14	<u>17/10/2013</u>	пер Единг – нац парк Единг (Yading) – Shangri-La	Shangri-La	53	велo
	<u>18/10/2013- 19/10/2013</u>	Shangri-La – Кадин (Kanding) – Ченду		845	авто
	Итого: своим ходом			542	
	всего			1459,4	

Приложение 4. Обоснование категории сложности

Протяженные препятствия:

ПП 1

ГПП Подъем вдоль реки

Начало подъема 1 600 м

Конец подъема 3 450 м

Протяженность 47,5

Покрытие:

12,3 асфальт (бетон) – Кпк 0,8 , 25,9%

13,9 грейдер Кпк – 1,0 , 29%

7,2 тропа Кпк 2,5, 15%

14,1 горная дорога Кпк 1,3 29,6%

$КТ = К_{нв} * К_{в} * К_{пк} * К_{кр} * СГ = 2,2 \times 1,6 \times 1,25 \times 1 \times 1,3 = 5,72 \text{ КС}$

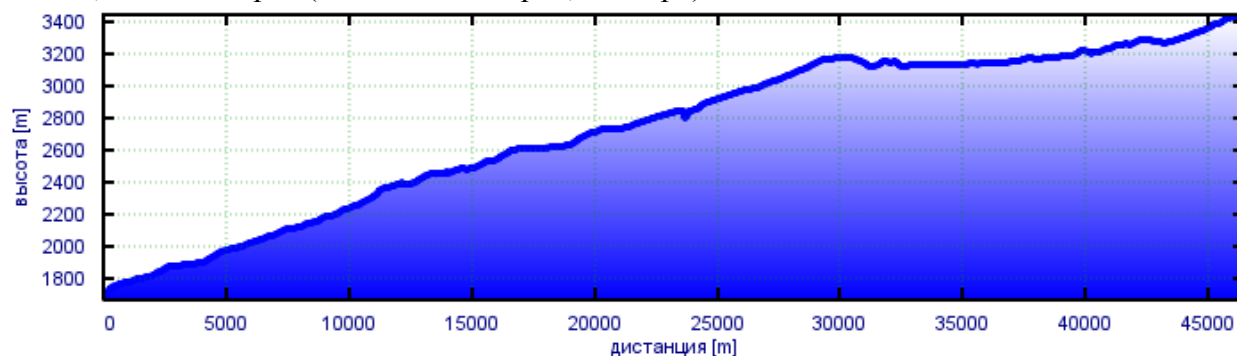
$К_{нв} = 2,2$ набор 1850 метров

$К_{в} = 1,6$ высота 3450 метров

$К_{пк} = 1,25$

$КР = (В_{к} - В_{н}) / L_{п} \text{ (в \%)} = (3450 - 1600) / 47\,500 = 3,9\% = 1$

$СГ = 1,3$ высокогорье (выше 2500 метров, октябрь)



ПП 2

ГПП Подъем на перевал №1

Протяженность 11,3 км

Начало подъема 3 450 м

Конец подъема 4 650 м

Покрытие:

3,5 горная дорога Кпк 1,3 31 %

7,8 дорога покрытая снегом Кпк 2,0 69%

$КТ = К_{нв} * К_{в} * К_{пк} * К_{кр} * СГ = 1,6 \times 2,2 \times 1,81 \times 1,4 \times 1,3 = 11,6 \text{ КС}$ так как нет набора в 1500 метров.

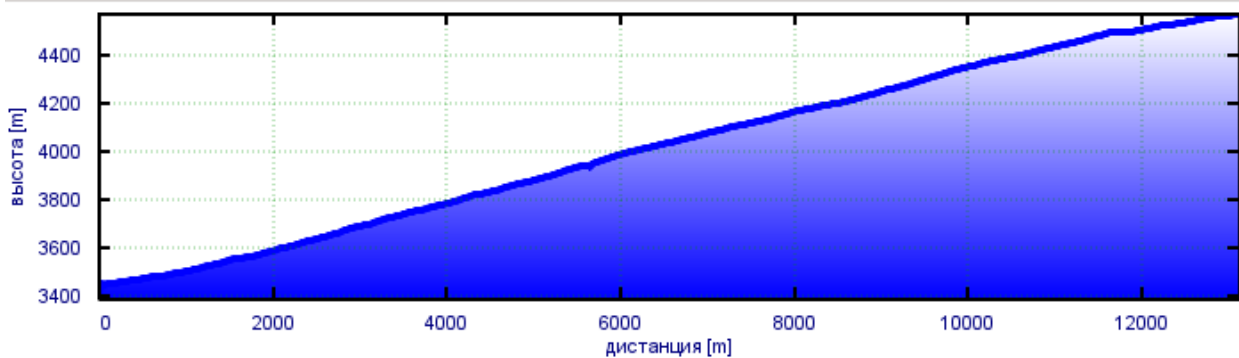
$К_{нв} = 1,6$ набор 1200 метров

$К_{в} = 2,2$ высота 4650 метров

$К_{пк} = 1,81$

$КР = (В_{к} - В_{н}) / L_{п} \text{ (в \%)} = (4650 - 3450) / 11\,300 = 10,6 \% = 1,4$

$СГ = 1,3$ высокогорье (выше 2500 метров, октябрь)



ПП 3

ГПП Перевал №2

Начало подъёма 3 200 м

Конец подъёма 4 320 м

Протяженность 21,9 км

Покрытие:

15,2 асфальт $K_{пк}=0,8$

6,7 грейдер $K_{пк}=1$

$КТ = K_{нв} \cdot K_{в} \cdot K_{пк} \cdot K_{кр} \cdot СГ = 1,5 \times 1,92 \times 0,86 \times 1,06 \times 1,3 = 6,24$ 5 КС

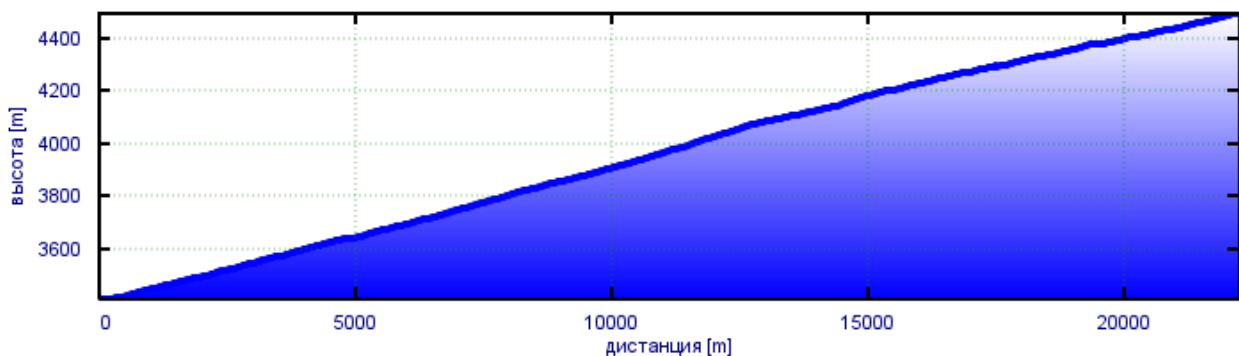
$K_{нв}=1,5$ набор 1120 метров

$K_{в}=1,92$ высота 4320 метров

$K_{пк}=0,86$

$КР=(В_{к}-В_{н})/L_{п} \text{ (в \%)} = (4320 - 3200) / 21\,900 = 5,1\% = 1,06$

$СГ=1,3$ высокогорье (выше 2500 метров, октябрь)



ПП 4

ГПП Перевал к озеру Вуксу

Начало подъёма 3 400 м

Конец подъёма 4 270 м

Протяженность 7,9 км

Покрытие:

7,9 тропа и гати $K_{пк}=2,5$

$КТ = K_{нв} \cdot K_{в} \cdot K_{пк} \cdot K_{кр} \cdot СГ = 1,35 \times 1,9 \times 2,5 \times 1,44 \times 1,3 = 12,00$ 5 КС так как нет набора в 1500 метров.

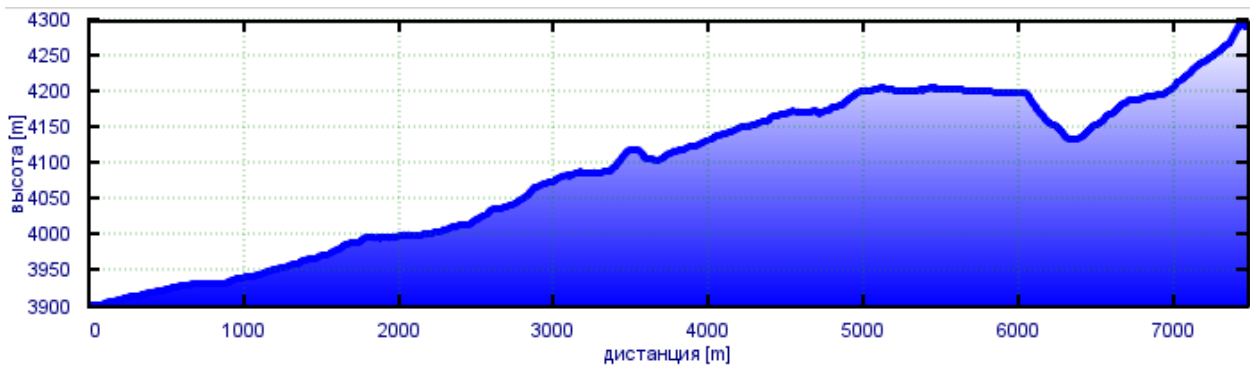
$K_{нв}=1,35$ набор 870 метров

$K_{в}=1,90$ высота 4270 метров

$K_{пк}=2,5$

$КР=(В_{к}-В_{н})/L_{п} \text{ (в \%)} = (4270 - 3400) / 7\,900 = 11\% = 1,44$

$СГ=1,3$ высокогорье (выше 2500 метров, октябрь)



ПП 5

ГПП Перевал тупиковый

Начало подъёма 3 470 м

Конец подъёма 4 350 м

Протяженность 21 км

Покрытие:

21 км грейдер Кпк=1

$КТ = К_{нв} * К_{в} * К_{пк} * К_{кр} * СГ = 1,35 * 1,92 * 1 * 1,01 * 1,3 = 3,4$ 3 КС

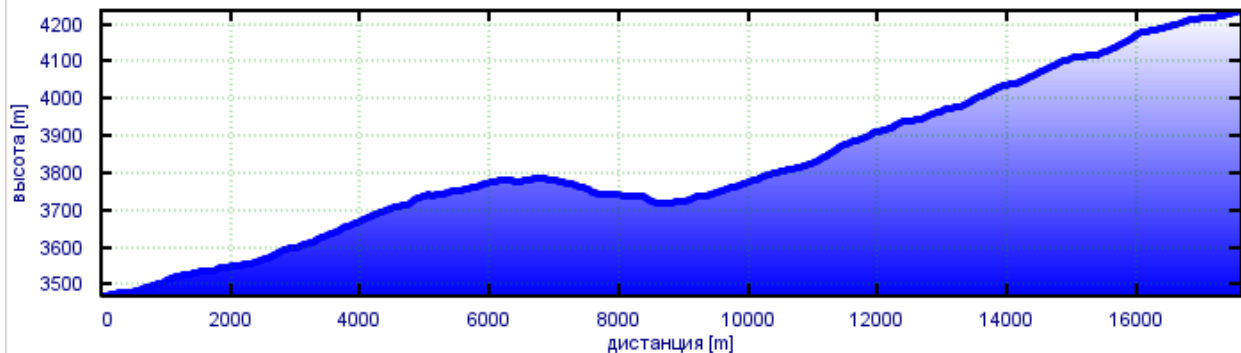
$К_{нв} = 1,35$ набор 880 метров

$К_{в} = 1,92$ высота 4350 метров

$К_{пк} = 1$

$КР = (В_{к} - В_{н}) / L_{п} (в \%) = (4350 - 3470) / 21\ 000 = 4,2\% = 1,01$

$СГ = 1,3$ высокогорье (выше 2500 метров, октябрь)



ПП 6

ГПП Перевал №5

Начало подъёма 2 100 м

Конец подъёма 3 500 м

Протяженность 27 км

Покрытие:

27 асфальт плохого качества, местами отсутствует Кпк=0,9

$КТ = К_{нв} * К_{в} * К_{пк} * К_{кр} * СГ = 1,8 * 1,6 * 0,9 * 1,06 * 1,3 = 3,5$ 3 КС

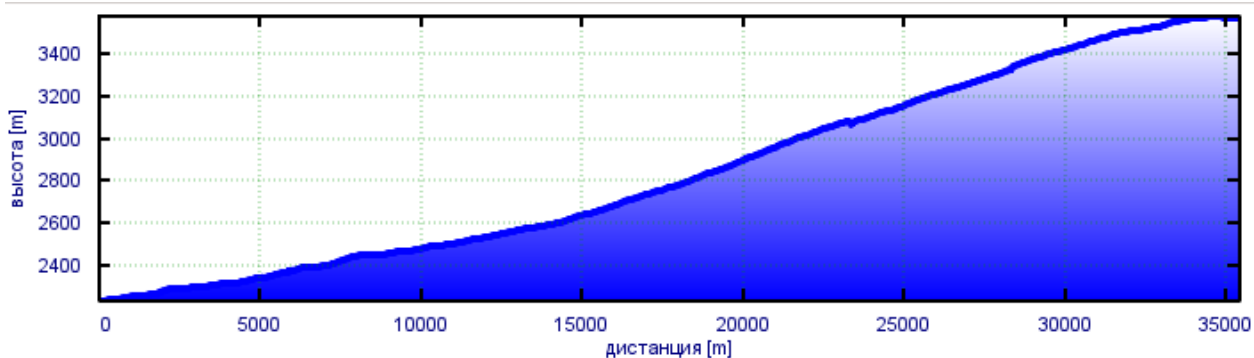
$К_{нв} = 1,8$ набор 1400 метров

$К_{в} = 1,6$ высота 3500 метров

$К_{пк} = 0,9$

$КР = (В_{к} - В_{н}) / L_{п} (в \%) = (3500 - 2100) / 27\ 000 = 5,2\% = 1,06$

$СГ = 1,3$ высокогорье (выше 2500 метров, октябрь)



ПП 7

ГПП Перевал №6

Начало подъёма 2 430 м

Конец подъёма 3 050 м

Протяженность 13,5 км

Покрытие:

13,5 грейдер $K_{пк}=1$

$КТ = K_{нв} * K_{в} * K_{пк} * K_{кр} * СГ = 1,2 * 1,5 * 1 * 1,04 * 1,3 = 2,43 \text{ КС}$

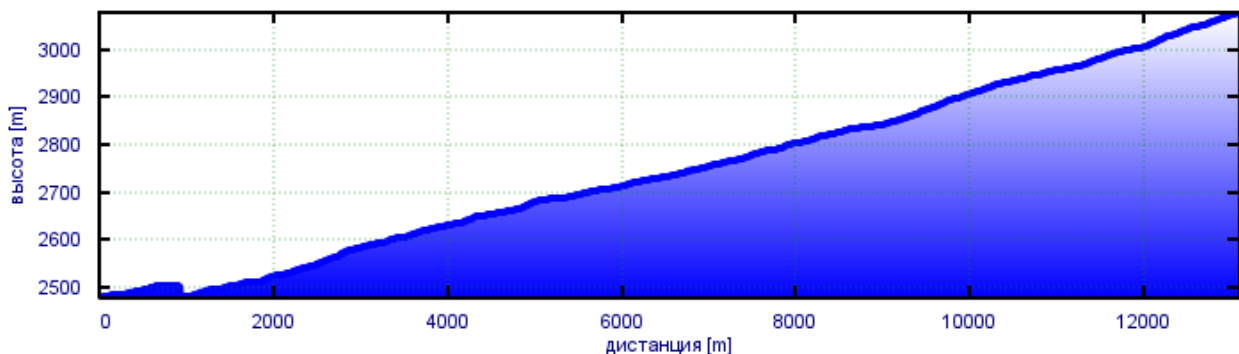
$K_{нв}=1,2$ набор 620 метров

$K_{в}=1,5$ высота 3050 метров

$K_{пк}=1$

$KР=(В_k - В_n)/L_n \text{ (в \%)} = (3050 - 2430) / 13\,500 = 4,6\% = 1,04$

$СГ=1,3$ высокогорье (выше 2500 метров, октябрь)



ПП 8

ГПП Перевал №7

Начало подъёма 2 120 м

Конец подъёма 4 070 м

Протяженность 38,1 км

Покрытие:

38,1 каменная дорога $K_{пк}=1,3$

$КТ = K_{нв} * K_{в} * K_{пк} * K_{кр} * СГ = 2,35 * 1,8 * 1,3 * 1,06 * 1,3 = 7,58 \text{ КС}$

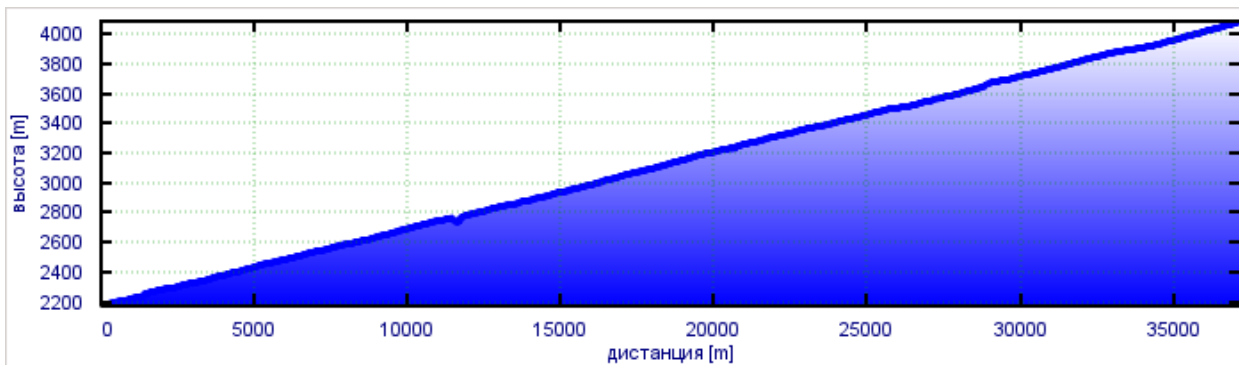
$K_{нв}=2,35$ набор 1950 метров

$K_{в}=1,8$ высота 4070 метров

$K_{пк}=1,3$

$KР=(В_k - В_n)/L_n \text{ (в \%)} = (4070 - 2120) / 38\,100 = 5,1\% = 1,06$

$СГ=1,3$ высокогорье (выше 2500 метров, октябрь)



ПП 9

РПП Дорога вдоль ущелья

Начало препятствия 2100

Конец препятствия 2380

Протяженность 25 км

Покрытие:

20 км профилированная горная дорога $K_{пк} = 1,3$

5 км каменистая горная дорога со значительными неровностями $K_{пк}=1,6$

$КТ = K_{пк} \cdot K_{пр} \cdot K_{пер} \cdot K_{в} \cdot СГ = 1,36 \times 1,25 \times 1,4 \times 1,35 \times 1,2 = 3,8556$ 4КС

$K_{пк} = 1,36$

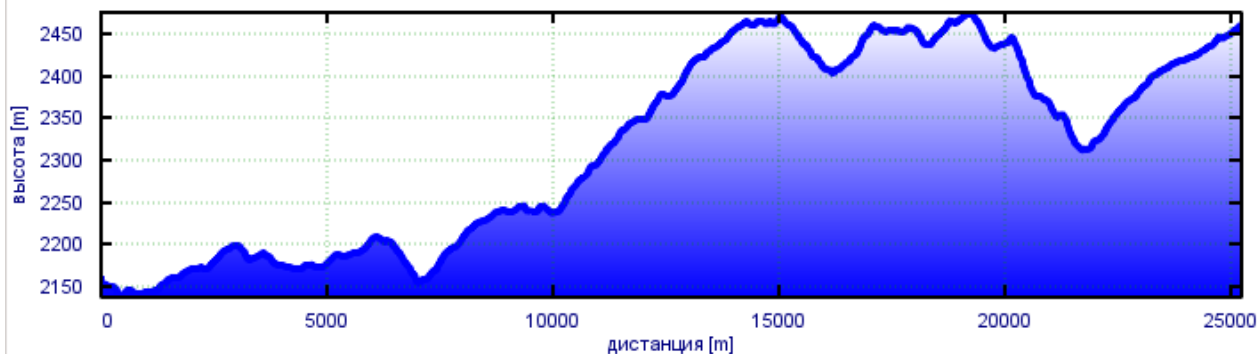
$K_{пр} = 1,25$

$K_{пер} = 1,4$ - Сильнопереесеченная местность с уклонами дорог

более 6 % и перепадами высот от 100 до 200 м, частота подъёмов не менее 1 на 10 км.

$K_{в} = 1,35$ высота 2380 метров

$СГ = 1,2$ среднегорье (1500 - 2500 метров, октябрь)



ПП 10

ГПП Подъём к началу трекинга на Единг

Начало подъёма 2380 м

Конец подъёма 3120 м

Протяженность 8 км

Покрытие:

8 км горная дорога $K_{пк}=1,3$

$КТ = K_{нв} \cdot K_{в} \cdot K_{пк} \cdot K_{кр} \cdot СГ = 1,27 \times 1,5 \times 1,3 \times 1,3 \times 1,3 = 4,18$ 4 КС

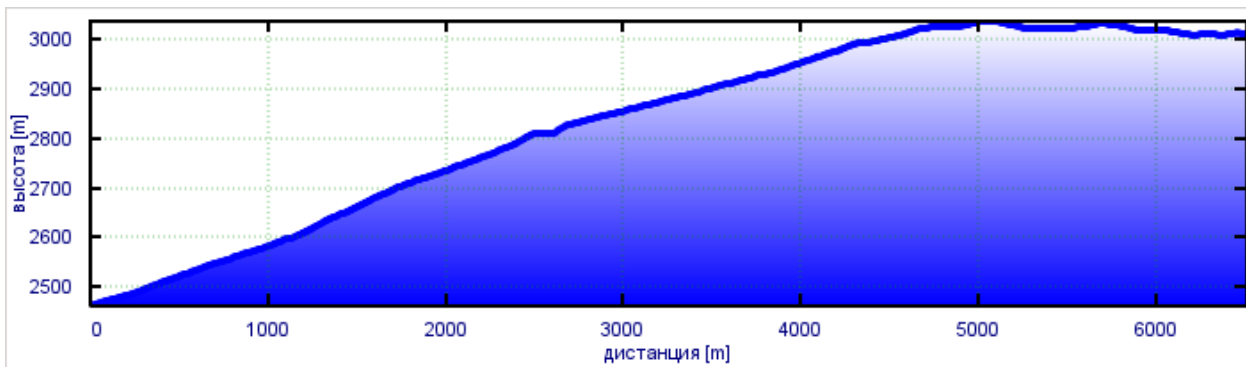
$K_{нв}=1,27$ набор 740 метров

$K_{в}= 1,5$ высота 3120 метров

$K_{пк}= 1,3$

$K_{р}=(V_{к} - V_{н})/L_{п} \text{ (в \%)} = (3120 - 2380) / 8000 = 9,25\% = 1,3$

$СГ = 1,3$ высокогорье (выше 2500 метров, октябрь)



ПП 11

ГПП Перевал Единг

Начало подъёма 3 120 м

Конец подъёма 4 900 м

Протяженность 18,8 км

Покрытие:

18,8 тропа $K_{пк}=2,5$

$КТ = K_{нв} \cdot K_{в} \cdot K_{пк} \cdot K_{кр} \cdot СГ = 2,2 \times 2,32 \times 2,5 \times 1,3 \times 1,3 = 21,56$ 6 КС

$K_{нв}=2,2$ набор 1780 метров

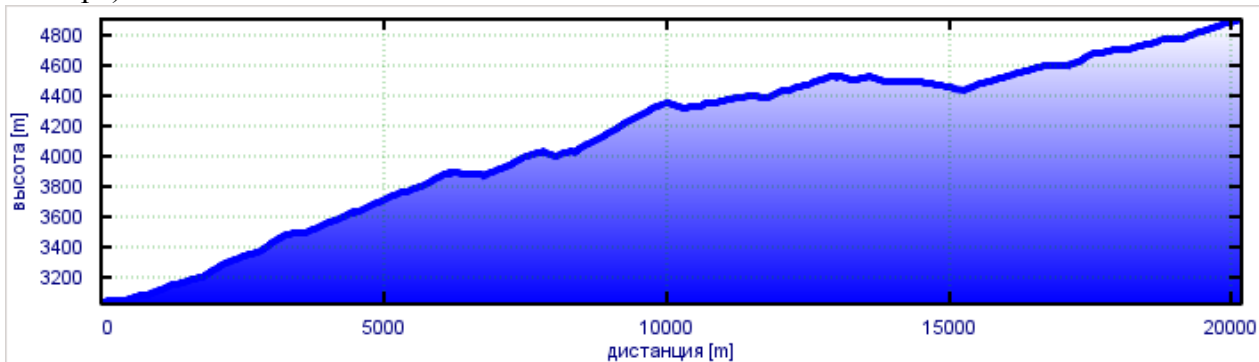
$K_{в}=2,32$ высота 4900 метров

$K_{пк}=2,5$

$KР=(V_k - V_n)/L_p$ (в %) = $(4900 - 3120) / 18\,800 = 9,4\% = 1,3$

$СГ=1,3$ высокогорье (выше 2500 метров,

октябрь)



ПП 12

ГПП перевал в нац.парке

Начало подъёма 3 610

Конец подъёма 4150

Протяженность 7,7 км

Покрытие:

7,7 км асфальт $K_{пк}=0,8$

$КТ = K_{нв} \cdot K_{в} \cdot K_{пк} \cdot K_{кр} \cdot СГ = 1,17 \times 1,85 \times 0,8 \times 1,18 \times 1,3 = 2,65$ 3 КС

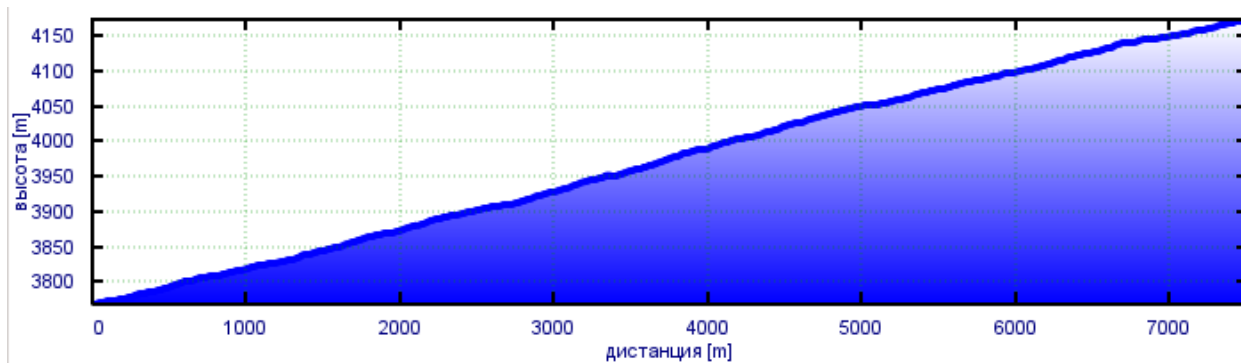
$K_{нв}=1,17$ набор 540 метров

$K_{в}=1,85$ высота 4150 метров

$K_{пк}=0,8$

$KР=(V_k - V_n)/L_p$ (в %) = $(4150 - 3\,610) / 7\,700 = 7\% = 1,18$

$СГ=1,3$ высокогорье (выше 2500 метров, октябрь)



№ ПП	Название ПП	Кол-во баллов	КС
1.	ГПП движение по ущелью реки	5,72	5
2.	ГПП перевал 4650	11,6	5
3.	ГПП пер.4320	6,24	5
4.	ГПП перевал к озеру Вуксу	12,00	5
5.	ГПП пер. Тупиковый	3,4	3
6.	ГПП пер.3 500	3,5	3
7.	ГПП пер.3 050	2,43	3
8.	ГПП пер. 4 070	7,58	5
9.	РПП дорога по ущелью	3,8556	4
10.	ГПП подъём к началу трекинга на Единг	4,18	4
11.	ГПП пер. 4 900 (Единг)	21,56	6
12.	ГПП пер в нац.парке	2,65	3

Расчет категории сложности по баллам:

$$I = (L_{\phi} + L_{\Pi}) * 1,2 * T_n / T_{\phi} * L_n = (590 + 0) * 1,2 * 16 / 14 * 700 = 1,15$$

КС = П * I * А = (11,98 (5) + 8,036 + 43,14 + 21,56) * 1,15 * 1 = 89,3959 (60 баллов и более соответствует 6КС, но так как нет 2-х препятствий 6КС и не выполнены требования по протяженности и продолжительности, поход оценивается 5 КС)

Приложение 5. Использованные картографические материалы

Планировать маршрут по горной части Китая – это удовольствие для настоящего фаната копания в картах. На этот район по понятным причинам нет актуальных карт от местных геодезических служб, поэтому информацию о имеющихся дорогах приходится собирать из разных источников. Ориентирование на местности так же осложнено языковым барьером – все местные указатели написаны иероглифами, начертание которых тоже может иметь разные стили.

К тому же, векторные схемы дорог в районе похода явно не соответствовали местности; например, по всем «векторным» источникам (все виды гугла, OSM, карты yahoo) дорога **S211** с которой проходит по склону ущелья напротив поселка **Шапро (Galuo)**; но на этом склоне мы не заметили никаких следов крупной дороги. Более того, эта дорога не просматривается и на доступных космоснимках.

При подготовке к походу использовались следующие источники:

- **Google Планета Земля** – использовался для поиска дорог по космоснимкам, для переноса на схему маршрута названий узловых пунктов в виде иероглифов и латиницей. **Плюсы** - наиболее актуальные данные о состоянии местности; названия населенных пунктов даются как иероглифами, так и латиницей. **Минусы** – на район нашего похода детализация снимков была явно маловата; при отображении названий никак не ранжируется крупность населенного пункта и вид объекта – поселки в сотню домов, хутора в полтора дома, озера и водохранилища подписываются абсолютно одинаково.
- **Генштабовские карты**. Мы пользовались картами масштаба 2 км в 1 см. **Плюсы** – хорошо показан рельеф местности, реки в привычном виде; названия населенных пунктов в русской транскрипции. **Минусы** – устаревшая информация о дорогах (тем более, о магистральных дорогах), устаревшие или не точные названия населенных пунктов.
- **Open Street Maps** – пользовались двумя ее разновидностями. OSM Buker Map – показывает более актуальные горизонталы, чем на генштабе. OSM разновидность Mapquest – в нем есть более-менее актуальная информация о некоторых дорогах и населенных пунктах; кроме того, реки и населенные пункты в ней подписаны латиницей.

Приложение 6. Заметки завхоза

В Китае местные кулинарные традиции сильно отличаются от привычных нам. В продуктовых магазинах Китая очень трудно найти такие продукты:

- хлеб (иногда в пунктах общепита предлагают маленькие булочки собственной выпечки);
- сыр (иногда встречается в виде очень солёных белых шариков, есть практически невозможно);
- сливочное масло;
- соль;
- гречневая крупа;
- макароны из пшеничной муки (как правило, можно купить либо яичную лапшу, либо макароны из рисовой муки, которые при наших нагрузках «прогорали» слишком быстро).

Вместо некоторых привычных нам продуктов можно найти такие аналоги:

- *колбаса*. Очень популярна колбаса, предположительно на основе сои или злаковых культур. Эта колбаса немного напоминает «Докторскую» колбасу. Но содержание

животного сырья в этой колбасе либо очень малое, либо отсутствует полностью. Колбаса продаётся в виде небольших батончиков в красной полиэтиленовой упаковке. Вкусовые и питательные качества хорошие.

- *мясо*. Как правило, это бастурма с добавлением большого количества острых специй или варёные куриные лапки в вакуумных упаковках.
- *печенье*. Печенье практически такое же, как и в России. Очень популярно печенье на основе кукурузных хлопьев.

В связи с этими особенностями мы везли с собой из Москвы:

- сушеное мясо на весь поход (мясо сушили сами из фарша);
- сухари и хлебцы;
- колбасу, копченый сыр – на обеды;
- сухое молоко, некоторые крупы – гречку, ячневую;
- соль

Сухое молоко и крупы еще в Москве расфасовали по пакетикам на одну готовку; это сильно облегчало выдачу продуктов дежурным и процесс готовки. Так же в Москве упаковали по отдельным пакетикам ходовые наборы – конфеты+сухофрукты; пакетик выдавался каждому участнику на ходовой день.

Для разнообразия рациона взяли из Москвы сушеных овощей на несколько готовок – и вместо макарон готовили макаронный суп.

Из-за особенностей маршрута (два дня на машинах объезжали непроходимый участок и полтора дня – выбрасывались из конечной точки маршрута) нам довелось тесно познакомиться с местной кухней. В пунктах общепита угощают вкусными и разнообразными блюдами. В некоторые из них добавляют большое количество специй. При заказе блюд желательно предварительно провести дегустацию некоторых продуктов, которые будут использованы при готовке.

Желательно иметь небольшие «эталонные» продукты (небольшие горсточки риса, сахара, чая и др.), для более доходчивого объяснения продавцу магазина того, что вы хотели бы купить.

Приложение 7. Транспорт

Авиаперелет

Летели туда и обратно компанией «Qatar Airways» (<http://www.qatarairways.com>). По условиям 2013 года у этой компании были не только очень приемлемые цены (авиаперелет из Москвы в Ченду и обратно обошелся в 22654 рублей с человека), но и весьма вкусные условия для групповых заказов. При заказе и оплате 10% стоимости больше чем за два месяца можно не определять сразу окончательный состав; таким образом, мы заказали и оплатили часть стоимости билетов в середине июня, а назвать конкретные ФИО для выписки билетов надо было только в начале сентября.

Кроме того, у этой компании предоставляется дополнительные 10 кг на перевоз спортивного оборудования, в частности велосипедов. Т.о. у нас было 40 кг бесплатно провозимого багажа на человека, что при полете туда было очень кстати.

Летели с пересадкой в базовом аэропорту – в Катаре. Рюкзаки и велосипеды долетели что туда, что обратно практически без потерь.

Транспорт в Китае

Транспорт от аэропорта до места начала маршрута заказали на две группы заранее, из Москвы в компании **China Highlights** (<http://www.chinahighlights.com>). Заказали большой автобус на 16 человек и микроавтобус для велосипедов и рюкзаков + англоговорящего гида. Нас встретили в аэропорту, завезли в нужные нам магазины и т.п. Этот обошлось нам в **USD1059** на две группы, плюс при объезде завала наш автобус чиркнул об встречную

машину и повредил себе левый бок; за нервы и помощь на месте дали водителям и гиду тысячу юаней.

Транспорт для объезда непроходимого участка искали на месте. Оба раза удалось найти по три машины – два джипа с бортовым кузовом для велосипедов и рюкзаков, и микроавтобус. При поиске транспорта в **Цзюлуэ** нам помогли местные полицейские, владеющие английским языком, поэтому машины нашлись довольно быстро; три машины обошлись нам в 6000 юаней на две группы. В поселке около **Сичана** мы фактически ловили машины, проезжающие по дороге, и объяснялись с водителями жестами в результате поиски затянулись на несколько часов; три машины до Мули обошлись в 7200 юаней на две группы.

Транспорт для выброски из **Шангри-Ла** в **Ченду** найти оказалось еще труднее; около автостоянки национального парка постоянно дежурят микроавтобусы, готовые везти куда угодно – но нам не подошла цена и условия переезда (деньги сразу, а транспорт только утром); необходимые нам два микроавтобуса нашел хозяин (или администратор) гостиницы, в которой мы останавливались.

При поиске транспорта нам сильно помогла заранее подготовленные и напечатанные схемы маршрута и объезда. Схему готовили на основе карты OSM с несколькими слоями – ключевые дороги были подписаны латиницей, названия населенных пунктов были в основном иероглифами, а крупные центры – подписаны латиницей.

Приложение 8. Деньги и финансы

Индивидуальные траты в Москве на одного человека:

Авиаперелет туда и обратно: 22654

Виза: 2700

Страховка (в среднем): 1500

Итого: 26854 рубля

Затраты на группу в Москве:

Трансфер (аэропорт-место начала маршрута): 16100

Аренда GPS Трекера+батарейки: 3278

Оформление маршрутной книжки: 140

Аптечка: 3115

Продукты: 14777

Итого: 37410

Затраты на группу в Китае:

Курс во время похода: 1 юань/5,37 рублей

Жилье: 1270 юаней/ 6820 рублей

100 – ночевка при заброске в недостроенной гостинице на трассе **S211**.

210 – ночевка при объезде непроходимой части маршрута – в долине реки **Аньнинхэ (Anning)**, недалеко от **Сичана (Xichang)**

310 – ночевка в **Мули (Muli)**.

350 – ночевка в **Шангри Ла (Shangri-La)**.

300 – номер в гостинице в Ченду (номер зарезервировала группа Крамара чтобы нам было где помыться и привести себя в порядок).

Трансфер: 14700 юаней/ 78939 рублей

6600 – **Цзюлун (Jiulong)** – **Мули (Muli)** (два переезда, первый Цзюлун – Сичан – три машины по 2000 юаней каждая, второй Сичан – Мули – три машины по 2400 юаней каждая; поровну на две группы).

8000 - **Шангри Ла (Shangri-La) – Ченду (Chengdu)** (два микроавтобуса по 4000 каждый).
300 – **Ченду** гостиница – аэропорт.

Бензин для горелок: 84 юани/451 рубль

Питание в кафе: 747 юаней/ 4011 рубль
150+135+125+60+118+159

Закупка продуктов на маршруте: 1666 юаней/ 8946 рублей

Итого: 18467 юаней / 99168 рублей
Чаевые гиду и водителю: 1500 рублей

Итого :затраты 37410+100668 138078 (на группу)/7человек 19725
Итого: на одного человека: 19725+26854 46579

Приложение 9. Контактная информация

Сайт велоклуба 3x9: www.3x9.ru

Полякова Ирина: irina0988@gmail.com

Дещеревский Илья: ilias_div@mail.ru

Страничка похода с планом, новостями с маршрута и впечатлениями и фотографиями участников: <http://3x9.ru/events/pohod-5ks-po-vostochnomu-tibetu/>

Расширенная версия отчета с полноразмерными фотографиями и схемами:
http://www.3x9.ru/otchets/2013_China/3x9--2013_China-Polyakova.htm