

ОТЧЕТ

о прохождении велосипедного туристского спортивного маршрута **шестой** категории сложности по Восточному Тибету совершенном группой Велоклуба 3х9 г. Москвы в период с 22 сентября по 12 октября 2018 года.

Маршрутная книжка № 1/5-601

Руководитель группы: Фефелов Александр

e-mail: fofa-kramar@yandex.ru

Поход занял I место в чемпионате России по спортивному туризму 2018.

[Судейский протокол](#)



ОТЧЕТ

о прохождении велосипедного туристского спортивного маршрута **шестой** категории сложности по Восточному Тибету совершенном группой г. Москвы в период с 22 сентября по 12 октября 2018 года.

Маршрутная книжка № 1/5-601

Руководитель группы: Фелелов Александр

г.Москва, Анадырский проезд 47-1-590

тел. 8-903-111-42-04,

e-mail: fofa-kramar@yandex.ru

Маршрутно-квалификационная комиссия ФСТ-ОТМ рассмотрела отчет и считает, что маршрут может быть зачтен всем участникам и руководителю Шестой категорией сложности.

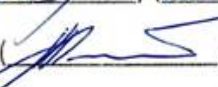
Отчет использовать в библиотеке ФСТ-ОТМ

Отчет Документ
на чемпионат
России

Судья по виду (

) ()

Председатель МКК (

) ()

Штамп МКК



г.Москва

2018г.

Оглавление

1. Справочные сведения
 - 1.1. Группа туристов: Велоклуба 3x9, <http://3x9.ru/>
 - 1.2. Выпускающая МКК: МКК ФСТ-ОТМ
 - 1.3. Место проведения
 - 1.4. Сроки проведения
 - 1.5. Подробная нитка маршрута
 - 1.6. Параметры маршрута
 - 1.7. Высотный профиль маршрута.
 - 1.8. Обзорная карта региона (с указанием пройденного маршрута, мест ночевки).
 - 1.9. Препятствия маршрута, представленные по форме
 - 1.10. Участники
 - 1.11. Ссылки на фото, видео материалы, реальный трек маршрута, адрес интернет сайта размещения электронной версии отчета, адрес хранения отчета.
2. Характеристика района маршрута
3. Общая характеристика пройденного маршрута
 - 3.1. Цели прохождения маршрута.
 - 3.2. Новизна.
 - 3.3. Стратегия и тактика.
 - 3.4. График движения заявленный
 - 3.5. График движения фактический
 - 3.6. Изменения маршрута и их причины.
4. Техническое описание маршрута
 - 21-22 сентября (пятница) – самолет, заброска
 - 23 сентября (воскресенье) – заброска /1-й ходовой день
 - 24 сентября (понедельник) – 2-й ходовой день
 - 25 сентября (вторник) – 3-й ходовой день
 - 26 сентября (среда) – 4-й ходовой день
 - 27 сентября (четверг) – 5-й ходовой день
 - 28 сентября (пятница) – 6-й ходовой день
 - 29 сентября (суббота) – 7-й ходовой день
 - 30 сентября (воскресенье) – 8-й ходовой день
 - 1 октября (понедельник) – 9-й ходовой день
 - 2 октября (вторник) – 10-й ходовой день
 - 3 октября (среда) – 11 ходовой день
 - 4 октября (четверг) – 12-й ходовой день
 - 5 октября (пятница) – 13-й ходовой день
 - 6 октября (суббота) – 14-й ходовой день
 - 7 октября (воскресенье) – 15-й ходовой день
 - 8 октября (понедельник) – 16-й ходовой день
 - 9 октября (понедельник) – 17-й ходовой день
 - 10 октября (понедельник) – 18-й ходовой день
 - 11 октября (вторник) – 19-й ходовой день
 - 12, 13, 14 октября – выброска, Ченду, самолет домой
5. Дополнительные сведения о маршруте.
 - 5.1. Перечень средств передвижения и случаи ремонта на маршруте.
 - 5.2. Перечень запчастей и инструментов.
 - 5.3. Перечень общественного снаряжения.
 - 5.4. Отчёт Медика
6. Итоги, выводы, рекомендации.
7. Оценка сложности велосипедного маршрута.
 - 7.1. Расчет суммы баллов за протяженные препятствия
 - 7.2. Расчет эквивалентного пробега по ЛП.
 - 7.3. Расчет интенсивности.
 - 7.4. Расчет автономности.
 - 7.5. Расчет категории сложности пройденного маршрута.

1. Справочные сведения

1.1. Группа туристов: Сборная г. Москвы (Велоклуб 3x9, <http://3x9.ru/>)

1.2. Выпускающая МКК: МКК ФСТ-ОТМ

1.3. Место проведения

Китай, провинция Сычуань, Гардзе-Тибетский автономный округ, географический район Восточный Тибет.

1.4. Сроки проведения

22.09.2018 – 12.10.2018 года

1.5. Подробная нитка маршрута

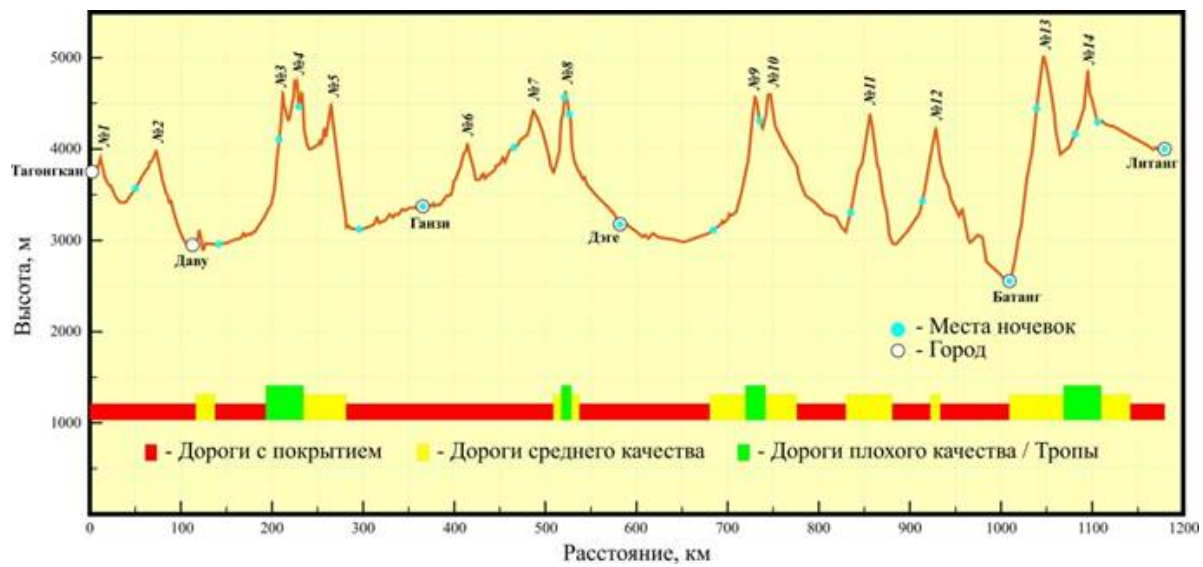
Тагунсы (Tagong) – трасса S303 – Даву (Dawu) – Саньгуань (Rendaxiang) – пер.4750 – Джанро (Sewi) – трасса S217 – Ганьцзы (Garze) – трасса G317 – Манигэнго (Manigang) – под пер.5250 – Дэгэ (Dege) – Ганто (Gantuozhen) – Лэнсюэ (Нерохианг) – Дзенко (Wadi) – пер.4500 – Линтун (Marongxiang) – Ронгэ (Rongxiang) – пер.4430 – Юэлянь (Gaiuxiang) – пер.Оубола – Сумдо (Songduoxiang) – трасса G318 – Батан (Batang) – пер.5050 – пер.Чага – трасса G318 – Литан (Litang) (русские названия по картам ресурса [topomapper](http://topomapper.ru/), названия трасс и латинские названия по данным карт [google](http://google.com/maps)).

[Ссылка на трек nakarte.me](http://nakarte.me)

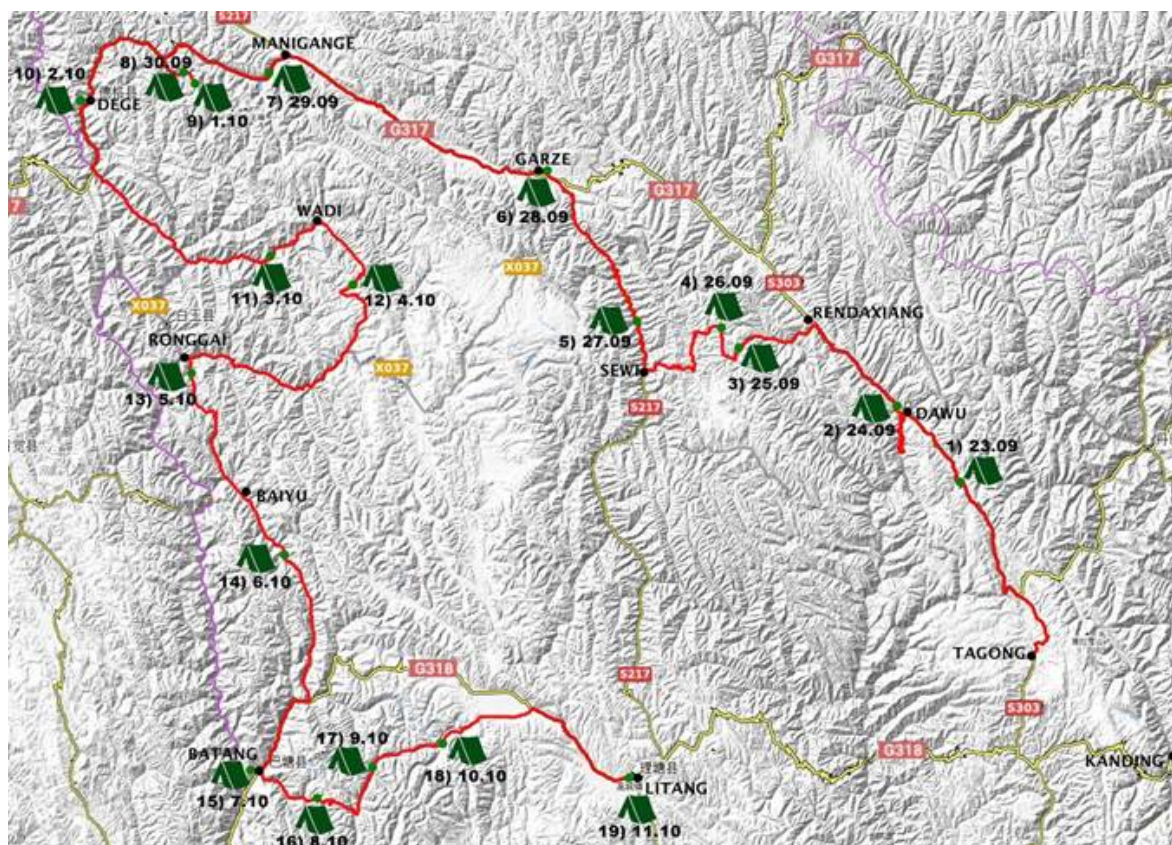
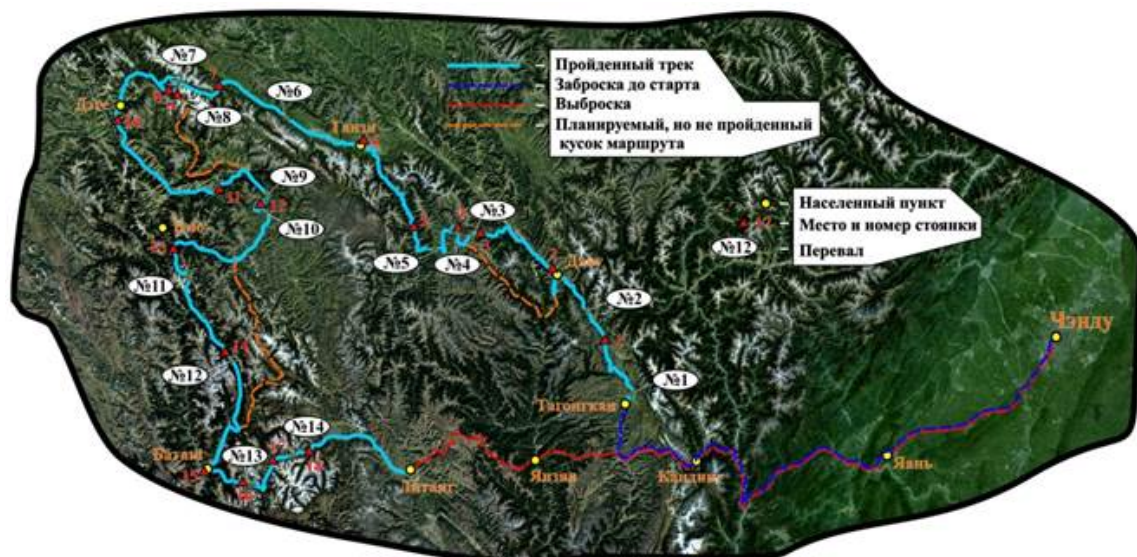
1.6. Параметры маршрута

Продолжительность маршрута, дней	всего	21 дней
	активная часть	19 дней
	количество дней (полудней)	0 (1) дней
Протяженность активной части маршрута, км	всего	1170 км
	по дорогам высокого качества	812,9 км
	по дорогам хорошего качества	143,8 км
	по дорогам среднего качества	83,1 км
	по дорогам низкого качества	47 км
	по дорогам сверх низкого качества	83,2 км
	ЛП	88 эквивалентных км
Суммарный набор высоты		20271 м

1.7. Высотный профиль маршрута.



1.8. Обзорная карта региона (с указанием пройденного маршрута, мест ночевок).



1.9. Препятствия маршрута, представленные по форме

Паспорта препятствий одним документом

№ ПП	Вид ПП	Название ПП	КТ	Характеристика препятствия	Путь прохождения	Баллы	Паспорта
ПП1	горное	Траверс гор Гонгкар	6	Протяженность: 98,5 км, набор: 2790 м, макс. Высота: 4685 м, покрытие: бетон, грунт, крупный камень	Поворот с трассы S303 в ущелье - Выезд на трассу S217	23,41 частичное первопрохождение	http://velotrex.ru/trackview.php?file=1445
ПП 2	горное	траверс хребта Сулунцзе	4	Протяженность: 225 км, набор: 2944 м, макс. Высота: 4375 м, покрытие: асфальт	Выезд на трассу G317 в поселке Джанро - поворот с трассы G 317 в районе монастыря Менхаси	8,26	http://velotrex.ru/trackview.php?file=1737
ПП 3	горное	перевал 5250	5	Протяженность: 15,2 км, набор: 883 м, макс. Высота: 4581 м, покрытие: грунт, крупный камень	Поворот с трассы G317 возле монастыря - под перевальным взлетом	14,85 Полное первопрохождение	http://velotrex.ru/trackview.php?file=1446
ПП 4	горное	траверс хребта Jarjinjabo	6	Протяженность: 58,8 км, набор: 1678 м, макс. Высота: 4560 м, покрытие: бетон, грунт,	мост через реку Дзинчу - выезд на трассу X037	22,75 Вело первопрохождение	http://velotrex.ru/trackview.php?file=1447
ПП 5	горное	перевал 4350	4	Протяженность: 51,9 км, набор: 1263 м, макс. Высота: 4342 м, покрытие: мелкий камень	пос. Ронге - пос. Юэлянь	8,83 Вело первопрохождение	http://velotrex.ru/trackview.php?file=1738
ПП 6	горное	перевал Оубола	3	Протяженность: 92,5 км, набор: 1663 м, макс. Высота: 4191 м, покрытие: асфальт, бетон, камень	пос.Юэлянь - выезд на трассу G318	7,08 Велдо первопрохождение	http://velotrex.ru/trackview.php?file=1739
ПП 7	горное	перевал 5050	6	Протяженность: 53,6 км, набор: 2540 м, макс. Высота: 5010 м, покрытие: камень	Город Батан - палаточный лагерь на повороте на перевал 4800	22,54 Вело первопрохождение	http://velotrex.ru/trackview.php?file=1448
ПП 8	горное	перевал Чага	6	Протяженность: 49,9 км,	посёлок Дашотан -	24,35	http://velotrex.ru/trackview.php?file=1449

			набор: 1137 м, макс. Высота: 4791 м, покрытие: грунт, камень, снег, лёд	деревня Натун	Вело первопрохождение	
--	--	--	--	------------------	--------------------------	--

1.10. Участники

№		Фамилия Имя Отчество	Дата рожд.	Пол	Спортивная квалификация	Тур. опыт	Обязанности
1		Фефелов Александр Викторович	02.08.1974	м	1 разряд	6Р Китай	руководитель
2		Герасимов Алексей Павлович	28.07.1992	м	2 разряд	5У Гималаи	зав.снар
3		Матвеева Мария Алексеевна	08.01.1986	ж	2 разряд	5У Гималаи	медик
4		Дещеревский Илья Владимирович	22.03.1971	м	2 разряд	5У Ср.Азия, Китай, Гималаи	летописец

							
5		Желнин Алексей Вячеславович	02.12.1985	м	2 разряд	5У Гималаи	механик
6		Раков Дмитрий Владимирович	11.04.1972	м	2 разряд	5У Гималаи	фото-видео
7		Лоскутников Андрей Игоревич	05.07.1989	м	1 разряд	5У Ср.Азия	завхоз
8		Сафина Марина Ильдаровна	13.07.1984	ж	2 разряд	6У Китай	штурман



1.11. Ссылки на фото, видео материалы, реальный трек маршрута, адрес интернет сайта размещения электронной версии отчета, адрес хранения отчета.

[Ссылка на трек nakarte.me](http://nakarte.me)

Трек похода: <http://velotrex.ru/trailview.php?id=28>

2. Характеристика района маршрута

Гардзе-Тибетский автономный округ (сокр. округ Гардзе) расположен на западе провинции Сычуань, на юго-востоке Тибетского нагорья. Он известен не только в Китае, но и во многих уголках мира благодаря «любовой песне Кандин», из-за которой он получил второе название – «Родина любовных песен».



На востоке округа Гардзе расположена гора Гунгашань, с которой открывается прекрасный вид. Её называют «Вершиной Шангри-Ла». Гора Гунгашань – это достопримечательность государственного значения Китая. Ее вершины покрыты ледниками, а на склонах раскинулись девственные леса, есть множество геотермальных источников, горных озер. На заснеженных лугах обитает множество редких животных, можно встретить уникальные растения. В сочетании с уникальными обычаями этноса Камба и малой высотой над уровнем моря формируется уникальная картина с китайской спецификой. На восточном склоне горного живописного района горы Гунгашань раскинулась долина Хайло. В настоящее время горам Гунгашань и её объектам присвоили множество высоких классификационных званий – «Достопримечательность государственного значения Китая», «Природный заповедник государственного уровня», «Национальный ледниковый лесопарк», «Достопримечательность государственного значения категории ААААА», «Национальный геопарк Китая», «Национальная показательная зона

экотуризма». Особое внимание туристов привлекает большой ледниковый водопад, высота которого составляет 1080 м., а ширина – 550-1100 м. Это поистине величественное зрелище.



На востоке Гардзе-Тибетского автономного округа находится туристическая зона Кандин. В ее центре расположена гора Паомашань, высокогорное озеро Мугэцо и девственные леса. Эту зону окружает степь Тагун. Здесь расположен тибетско-буддийский монастырь, на западе есть открытые источники Юйлун и снежная гора Гонгкар – все эти достопримечательности составляют уникальную по своей красоте картину. Эти достопримечательности вместе с озером Усуйхай, расположенным на севере уезда Цзюлун, снежной горой Яла, «Долиной красавиц» Даньба сформировали «редкий золотой туристический маршрут» восточной части региона. На восточном туристическом маршруте помимо экологического и культурного ландшафта, расположены уникальные ресурсы т.н. «Красного туризма». Висящий на цепях мост Лудин в уезде Джансамка Гиардзе-Тибетского автономного округа китайской провинции Сычуань, был включен в 12 наиболее важных национальных «Красных туристических зон» и стал наиболее важным «Красным туристическим направлением» в провинции Сычуань.



На юге Гиардзе-Тибетского автономного округа, в уезде Даочэн находится природный заповедник Ядин, известный как «Последняя чистая земля на голубой планете». Вокруг него сформирована «Китайская экологическая туристическая зона Шангри-Ла», которая является наиболее нетронутой, сохраненной в первозданном мире природной экосистемой на Земле. Её называют «Душой Шангри-Ла». Снежные вершины, ледники и девственные леса Яди прекрасно сочетаются и дополняют друг друга. Три пика совершенны и естественны, от этого пейзажа захватывает дух, вид действительно мистический и сказочный. Красота этого места известна во всём мире. На юге Гиардзе-Тибетского автономного округа расположены озеро Сяньбала Циху в уезде Сянчэн, священная гора Гэне в уезде Литан, Цопуху «Первое святое озеро восточного Тибета» в уезде Батан и множество других живописных мест исключительной красоты, не имеющих аналогов в мире.



На севере Гиардзе-Тибетского автономного округа находятся колыбель культуры Канба и масштабные руины культуры Гэсэр. Здесь до наших времён сохранилось множество объектов культуры Гэсэр. В храме печати сутр Дэгэ, который зовётся «Сокровищницей культуры в снежном регионе», хранит более 270 тыс. ценных манускриптов и рисунков. Общее количество слов литературных произведений культуры Гэсэр, дошедших до наших времён, составляет невероятные 300 млн. На севере Гиардзе-Тибетского автономного округа расположены тибетский буддийский храм Гато, храмы Байюн, Чжуцин, Сецин, монастыри Гэнцин школы Сакья, Бабан школы Кагью и Дэнцин религии Бон. Кроме того, в округе Камба находятся многочисленные памятники культуры государственного значения Китая, охраняемые государством, включая стену с канонами на камне Багмани и город с канонами на камне Сунгмани в уезде Шицуй, мост Божи в уезде Синьлун, монастырь Байли в уезде Гиардзе и др. В Канбэе (северном районе Камба) в уезде Байюй сохранилась патриархальная культура Гоба, а также брачные обычаи реки Ялунцзян.



С улучшением транспортной инфраструктуры и доступности, с активным проведением глобальной стратегии развития туризма значительно повысилась туристическая привлекательность и доступность Гиардзе-Тибетского автономного округа. Повышен уровень обслуживания туристов в большинстве даже самых удалённых живописных районов. В настоящее время открыты и действуют аэропорты Канди и Ядин, которые доказали, что рассвет развития туризма в Гиардзе уже наступил. Здесь кроется большой потенциал и есть жизнеспособность, уникальное

очарование и привлекательность для всех категорий туристов. Гиардзе-Тибетский автономный округ с распростёртыми объятьями ждёт гостей из всех уголков земного шара.



3. Общая характеристика пройденного маршрута

3.1. Цели прохождения маршрута.

Спортивная: Участие в Чемпионате России по спортивному туризму. Приобретение опыта маршрутов высшей категории сложности участниками.

Культурная: Посещение святынь для культуры буддизма, большого кол-ва монастырей и других мест поклонения.

Познавательная: Увидеть природу и культуру Восточного Тибета

Научная: Найти новые пути пересечения труднодоступных хребтов.

3.2. Новизна.

В рамках маршрута было запланировано прохождение двух абсолютно новых перевалов, через которые не ходят даже пастухи, а туристов пешеходов и горников в этих краях замечено не было.

К первому перевалу удалось подойти вплотную, была проведена разведка до высоты 4930 метров при общей высоте перевала 5050 метров. Были разработаны пути преодоления перевального взлёта. Но ночью началась метель, утром видимость не превышала 30 метров, а камни были засыпаны снегом. В целях обеспечения безопасности группы, было принято решение отказаться от прохождения перевала и воспользоваться запасным вариантом объезда.



Попытка взятия второго перевала не предпринималась ввиду сложных метеоусловий и крайне низкой снеговой линии (4000 метров). Маршрут так же был пройден по запасному варианту.

Кроме того, ПП1 траверс гор **Гонкар** примерно на 60% повторяет маршрут Комарова Н., но вторая часть препятствия первопрохождение – описаний и упоминаний в интернете не обнаружено.

ПП4 траверс хребта **Jarjinjabo**, до высоты 4200 (примерно 25% препятствия) проходило группой Фефелова А. в 2011 году, далее первопрохождение. Тропа, ходят пастухи.

ПП5 перевал 4350 и ПП6 перевал **Оубола** – автомобильная дорога, много автотуристов, но описания велопрохождения отсутствуют.

ПП 7 перевал 5050 – автомобильная дорога, развит автотуризм, описание велопрохождения отсутствуют

ПП8 перевал **Чага** – скотопрогонная тропа, описаний и признаков присутствия каких либо туристов не обнаружено.

3.3. Стратегия и тактика.

В соответствии со стратегией принятой при разработке маршрута было запланировано два перевала сведения, по которым полностью отсутствовали за исключением космоснимков. Так как на этих снимках тропа не просматривалась – были тщательно разработаны запасные варианты, которые увеличивали протяженность маршрута и существовал риск не успеть завершить маршрут вовремя. Поэтому большое внимание при подготовке уделялось технике движения, проводились тренировки на скоростное передвижение в группе. А также была проведена спец.подготовка снаряжения: так были разработаны приспособления для переноски ортлибов на спине, а также крепление велосипеда к рюкзакам.



В процессе маршрута, в целях обеспечения безопасности в экстремальных погодных условиях пришлось прибегнуть ко всем запасным вариантам. Но благодаря хорошей физической подготовке, мы не только не опоздали к финишной дате маршрута, но и сумели завершить его на сутки раньше запланированного, при том, что общий километраж увеличился на 15%.

3.4. *График движения заявленный*

Географический пункт	Пробег, км	Высота, м	дорога	Номер ночевки	Дневной пробег
Tagong		3740			
Dawu, Xianshuizhen	105	3000	S303	1 ночевка	105 км
Shangila-Linqu Rd	142	2800	гугл жирная		
Jasikongxiang, Kameicun	162	3250	гугл тонкая, osm жирная		
	175	3500	гугл тонкая, osm тонкая	2 ночевка	70 км
	200-203	4100-4200	тропа	3 ночевка	25 км
Dake? Ganze?	227	4000	коля		
Ganze Rd	229	3950	грейдер, osm тонкая		
	268	3100	грейдер, osm тонкая	4 ночевка	65 км
Xinbai Rd	311	3700	грунтовка	5 ночевка	45 км
Ganbai Rd	333	4200	региональный асфальт		
Aseyicon	343	4250	местный асфальт		
	371	3950	грунтовка	6 ночевка	60 км
Mani gange	445	3900	грейдер	7-8 ночевка	75 км
Xinluhai Natural Reserve	457	4050	трасса G317		
	512	3750	трасса G317	9 ночевка	67 км

	530	4450	по азимуту	10 ночевка	20 км
Madongcun	549	3850	еле заметная тропа		
	584	3250	магистральный грейдер	11 ночевка	55 км
Bayagun	610	4050	грейдер		
	622	3300	грейдер	12 ночевка	30 км
Ganbai Rd	683	3950	грейдер	13 ночевка	60 км
MarongXiang	699	3500	трасса X037		
	737	3950	тропа	14 ночевка	55 км
001 Country Road	780	4100	грунтовка	15 ночевка	45 км
	856	2600	трасса G318	16 ночевка	75 км
	890	5000	грейдер	17 ночевка	35 км
	914	4000	набитая тропа	18 ночевка	30 км
Anwacun	955	4250	Набитая тропа	19 ночевка	40 км
G318	979	4100	грейдер		
ИТОГО	1019	3900	Трасса G318	20 ночевка	70 км

	Объезд пешеперевала 3					Км основного трека
НижТ4			0	3950	грейдер	371
НижТ15		Выезд на трассу G317	19	3550	Трасса	
НижТ5		Выход на трек	80	3900	Трасса	445
	Объезд Цяозршань (ПешП 4)					Км основного трека
НижТ6		Развилка с треком	0	3750		513
		Уходим с трассы G317	66	3050	Трасса G317	
НижТ11		Уходим от реки	107	3000	Местный асфальт	
НижТ12		Выход на основной трек	122	3250		584
	Срезка поперек маршрута	Дорога X037?				
			149		3900	Грейдер
	Поворот на срезку 2		107		4000	
		озеро	84		4200	
	растянутый перевал		68-60		4500	
	пересечение с маршрутом		45		4100	
	перевал		30		4750	
	Трасса G317		0		3350	
	Срезка поперек маршрута 2-3					
	отворот на срезку 3		12		3900	грейдер
	Развилка		40+12		4400	колея

	перевал			44+12	4650	колея
	слияние с дорогой			60+12	4400	грейдер
	река			75+12	4200	
	перевал			90+12	4600	
	трасса G318			100+12	4150	
		Литанг		150+12	4000	

3.5. График движения фактический

Дата	День пути	Пройдено, км	Высота ночевки, м	Набор высоты, м	Температура, ночью\днем	Покрытие дороги
23.09	1	50	3546	400	.. \ 18	асфальт
24.09	2	79,9	2960	775	7 \ 20	Асфальт, гравий
25.09	3	66,2	4070	1505	11 \ 18	Асфальт, бетон, гравий, грунт, тропа
26.09	4	22,2	4378	1140	3 \ 10	тропа
27.09	5	66,2	3210	1120	2 \ 16	Тропа, грунт, гравий, бетон
28.09	6	70,9	3378	1240	5 \ 18	асфальт
29.09	7	99	3968	1560	7 \ 10	асфальт
30.09	8	55,2	4235	1280	-2 снег \ 18	Асфальт, бетон, грунт, тропа
1.10	9	5,1	4587	355	-1 снег \ 11	Тропа, ЛП
2.10	10	56	3267	178	-3 снег \ 9	ЛП, тропа, грунт, бетон, асфальт
3.10	11	103,3	3111	695	6 \ 18	Асфальт, гравий
4.10	12	50,9	4285	1685	7 \ 9	Бетон, гравий, тропа
5.10	13	100,3	3340	665	-3 снег \ 9	Тропа, грунт, гравий, асфальт, гравий
6.10	14	79,4	3426	1545	2 \ 20	Гравий, бетон
7.10	15	95,5	2576	1663	0 \ 18	Бетон, гравий, асфальт
8.10	16	30	4390	2185	10 \ 15	гравий
9.10	17	43,5	4160	1020	0 \ 20	Гравий, грунт, тропа
10.10	18	24,6	4274	870	-15 снег \ 5	Тропа, снег
11.10	19	74,5	3947	390	-5 \ 15	Грунт, асфальт
Итого		1170		20271		

3.6. Изменения маршрута и их причины.

Изменения маршрута были произведены трижды. Все по запасным вариантам.

Первый раз объехали сложный участок в связи с болезнью нескольких участников, решили дать им восстановиться.

Второй и третий раз ушли на запасные варианты в связи с нетипичными погодными условиями – снеговая линия опустилась до 4000 метров.

4. Техническое описание маршрута ^[1]

21-22 сентября (пятница) – самолет, заброска

В аэропорту Шереметьево собрались заранее, отстояли очередь за толпой китайцев. Только командир немного понервничал – сначала его велосипеды и рюкзак, едущие на машине, чуть было не опоздали. Потом выяснилось, что велосипед одного из участников (участник был уже в Китае, и его велосипед с рюкзаком вез как раз командир дополнительно оплаченным багажным местом) оказался с небольшим перевесом. Но вещи приехали вовремя, на перевес почему-то не обратили внимание, мы спокойно миновали дьюти фри и степенно загрузились в самолет китайской авиакомпании China southern airways.



По дороге туда пересадка была в аэропорту **Урумчи**. Второй рейс был местными авиалиниями, поэтому пришлось получать багаж, бежать с ним в терминал внутренних линий и заново его сдавать. Тут опять досталось командиру – его дополнительное багажное место никак не хотели признавать оплаченным и требовали оплатить еще раз; из рюкзаков других участников заставили достать и выкинуть зажигалки (в Москве зажигалки пропускают спокойно) и чуть было не отобрали сгущённое молоко в мягком пакете – чем-то оно не нравилось контролеру рентгеновского аппарата.



На втором рейсе смотрели в окно и любовались толстым облачным слоем над районом нашего похода. Могучие тучи на горизонте, к сожалению, соответствовали прогнозам на первую неделю – прохладно и каждый день дожди или ливни.



В **Ченду** достаточно быстро выгрузились, получили багаж, встретили девушек, которые прилетели заранее, загрузились в заранее заказанный автобус и около трех часов дня выехали в сторону Тибетского нагорья. По дороге перекусили в типовом заправочно-туалетно-магазинном комплексе на трассе **G5**.



В городе **Янь (Ya'an)** немного потупили с выездом на трассу **G318**: на основном выезде перевешивали знаки на подъемных ограждениях и автобусу пришлось сделать крюк по городу. Часть дороги проехали по новой платной скоростной трассе, которая идет почти целиком по тоннелям и эстакадам, имеет по две полосы в каждом направлении, и из-за этого сильно короче и гораздо быстрее. Но перед рекой **Дадунхэ** новая трасса заканчивается, дальше строится подвесной мост гиганских размеров; а мы опять вернулись на актуальную двухполоску с серьезным рельефом и местным трафиком и ползущими фурами. В **Кандин (Kanding)** приехали около восьми вечера.



Водитель отказался везти нас дальше в перевал по темноте, пришлось ночевать в местном отеле. За ночевку заплатили 740¥ со всей группы, плюс потратили порядка сотни юаней на ужин. Зато прямо напротив отеля обнаружили магазин с туристической одеждой (мембрана, флис и т.п.), обувью и снарягой известных марок. В этом магазине (координаты N30,055161° E101,970874°) купили несколько баллонов газа (по 55¥ за баллон) для наших горелок. В дальнейшем нам этот газ очень пригодился.

23 сентября (воскресенье) – заброска /1-й ходовой день

Выехали около семи утра без завтрака. Утром командир обнаружил, что забыл дома свои контактные ботинки, с собой только легкие кроссовки.

Проехали пару километров и встали в глухую пробку – впереди ремонтировали асфальт и полностью перекрыли движение. Стояли около часа. Перевал **Чжеди** (высотой **4300**) проехали в половине десятого, еще через час свернули с **G318** на **S215**. За перевалом в деревнях домики уже в основном в тибетском стиле, на склонах долины реки **Бичу** – камни, расписанные тибетскими письменами.



В долине **Бичу** ощутимо холоднее, чем в Кандине – чувствуется высота (около перекрестка трасс **3500**). Долина довольно широкая и идет с очень небольшим набором. По сторонам ровные красивые зеленые поля, пасутся тучные стада, вид прямо идиллический. Дорога с весьма неплохим асфальтом.

11:20 – приехали в **Tagong (Тагунсы)**. Выгружаемся из автобуса на [площади у фонтана](#), собираем велосипеды.



Вокруг сразу собираются любопытные тибетцы. Пока светит солнце даже жарковато (VELOCOMПЬЮТЕР нагрелся до 27 градусов), но как только солнце заходит за облака – резко холодает. Все-таки высота **3750**. Закупаемся недостающими продуктами, обедаем в кафе (150¥ на всех). Рис в магазинах продается только большими мешками – но мы купили пару килограммов в кафе, в котором обедали.



Выезд на маршрут в **14:30**.

0,9 – справа от дороги [большой буддистский комплекс](#), явно заточенный под туристов. Большая парковка, много китайцев ходит, разглядывает и фотографируется. Вообще, в долине от **G317** до **Tagong** много туристической инфраструктуры, магазинчики, автостоянки, мотельчики и много автотуристов из равнинного Китая. Командир купил себе ботинки устрашающего вида для пеших участков, мы в шутку называли их «ботинки китайского спецназа».

Дорога – хороший асфальт. Первые километров пять набора почти нет, потом постепенно становится все круче, и в **8** км от старта начинается крутой подъем на перевал. Солнце прячется за легкими тучками, температура +17-18°.

9,7 км (**15:10**) перевал **3917**. Крутой спуск со скоростями выше **70** км/ч до высоты **3700**, потом дорога выполаживается.



26,8 (**15:50**) – **Bamei**, [заправка](#), высота **3500**. Дорога на указателях обозначена как **G303**, а не **S303** как на разных картах. На заправке нам категорически отказались наливать бензин в наши баллоны, потеряли минут десять впустую. Из-за западного склона долины напалзает гроза, на вид вполне себе локальная. Решаем попытаться

прорваться за грозу, но только проезжаем пост полиции на выезде городка (**29,2 км**) – нас покрывает сильнейший ливень. Эх, надо было переждать грозу под крышей заправки.

33,0 (16:30) 3450 – мост. Опять плавный подъем.

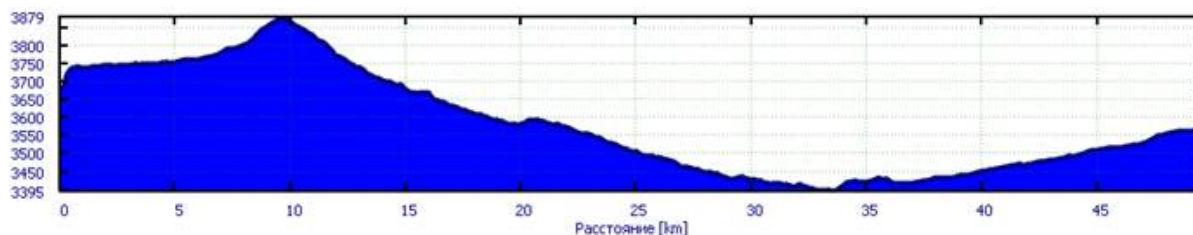
38,2 – 3490 – ждем оставших. Здесь асфальт почти сухой, дождя практически не было; а мы мокрые, выливаем воду из ботинок и выжимаем носки.

49,0 (17:50) 3620 – [мост на западный берег реки](#). За мостом свернули с асфальта налево и встали в двухстах метрах южнее моста в кустах облепихи на берегу реки. Рядом проходит тропа от дороги к домам, но лучшего места искать уже нет сил.



Вода из речки мутная, перед использованием фильтруем ее. Вечером по термометру +12°, но по ощущениям очень тепло; за хребтами с обеих сторон сверкают молнии. Засыпали трудно – давала знать разница 5 часов с Москвой.

Итого: проехали **50 км**, AVS (средняя скорость по вело компьютеру) **20,3км/ч**; MAX (максимальная скорость) **71,7 км/ч**; ТТ (время в седле) **2:26**. Ночевка на высоте **3546м**.



24 сентября (понедельник) – 2-й ходовой день

Ночью было очень тепло. Порядка часа ночи пришла гроза с сильными порывами ветра, потом гроза сменилась мелким дождем который с перерывами капал до шести утра. Утром температура +7°, но облачность с просветами, временами выглядывает солнце.

Подъем группы в шесть, выезд на маршрут – **8:10**.



12,7 (9:10) 3800 – [крутой спуск к притоку](#), мост и крутой подъем с одним витком серпантина.

Температура около 11°, пасмурно, ветра почти нет. Дорога выходит на широкое плато между двумя каньонами.

15,5 (9:25) 3850 – справа виден большой буддистский комплекс. Поднимается попутный ветерок, начинает проглядывать солнце, сразу становится жарковато.

21,9 (10:07) 3950 – перевал. Ветер южный, довольно сильный.



34,1 (10:34) 3490 – **Geko Village**. Ветер сменился на северный, но не очень сильный. Солнце радостно греет через редкие облачка. Несколько деревень идут одна за другой, есть магазины, кемпинг. Дальше довольно крутой километровый спуск, а когда долина выполаживается – снова появляются поля и домики.



Подходы к воде и ровные площадки есть, но стоянки не очень хорошие. Начиная с высоты **3200** по бокам дороги или сплошная населёнка, или поля, огороженные изгородями.

50,5 (11:13) 3045 – трасса уходит влево на западный берег [по новому мосту](#), а мы едем прямо в **Dawu**. Дорога становится парадно широкой улицей с красивыми тротуарами, но поскольку кругом пасется скот – тротуары завалены навозом. Немного поплутали – чтобы попасть в город, надо было ехать по неприметной дорожке, уходившей вправо от красивой широкой улицы, а мы сделали крюк по проулкам.

В **Dawu** пообедали в кафе (рис, мясо, омлет, 270¥ на всех), по кафешному wi-fi отослали новости домой и подзарядили электронику. Пока готовили еду – завхоз закупил еды на ближайшие горные дни.

Пока запаковывали еду, вокруг нас ходили и с нами фотографировались местные китайцы.





Во всех кафе висят схемы местных трасс, жаль мы не умеем читать по китайски.



Тем временем облачка начали собираться в тучки, временами вместе с солнцем покапывает грибной дождик, над горой неподалеку тучка посущественнее и даже погромыживает гром.

56 (12:54) 2973 – нашли [заправку](#), но на ней опять отказались наливать бензин в наши баллоны. Пришлось привлекать полицию, ее тоже долго искали, но в результате приехал наряд, вызванный сотрудниками заправки. Пока полиция выясняла наш маршрут, фотографировала паспорта и т.п. – налетел ливень. Переждали его под крышей заправки.



Полицейские в результате разрешили налить нам бензин, но крайне не рекомендовали ехать по планируемому маршруту; поскольку общение шло через онлайн переводчик, некоторые фразы звучали крайне забавно, типа «сейчас сезон дождей и ваш трек – это путь к разрушению». Судя по всплескам веселья у полицейских, наши слова на китайский тоже переводились этим переводчиком не всегда однозначно. Выехали с заправки около двух часов. Ехали на объездную через центр города и [по старому мосту](#), движение автомобилей по нему заблокировано бетонными блоками, но пешеходы, велосипедисты и мини трактора вполне пролезают.

57,5 – трасса.

57,9 (14:15) 2975 – [поворот](#) влево на нашу дорогу. Дорога грунтовая, идет по полке, вырубленной в крутых склонах.



Постоянные подъемы и спуски (максимальный торчок с набором 140 и спуском 190 метров), в низших точках грязные колеи, на верхних и открытых солнцу участках – относительно сухо и даже пыльно. Над хребтами

продолжают ходить тучи, но в районе дороги солнце так и шпарит. Типичный «глобальный спуск» – дорога идет вдоль реки вниз, но постоянные торчки дают хороший общий набор и сильно выматывают.



64,8 (14:55) 3022 – [старая сторожевая башня](#); к башне сделана бетонная дорожка, вокруг изгородь, чтобы скот не разрушал и не засирал достопримечательность.



Мест для стоянки не очень много; или каньоны с чистой хорошей речкой и маленький пятак рядом с дорогой (**67,7 h3000**), или относительно ровные поляны, но без воды.



72 – деревня, магазин. Пролетаем на спуске не останавливаясь.

74,5 – относительно [неплохое место для стоянки](#) за зданием ГЭС.

77,0 (16:10) 2974 – поселок, слагбаум, [полицейский пост](#). На посту стоят те же полицейские, что проверяли наши документы на заправке, они явно приехали сюда, чтобы не пустить нас дальше. Долго препираемся с ними, но они непреклонны – дорога дальше опасна и все тут.



Даже демонстративно развернули нескольких местных мотоциклистов, пытавшихся проехать дальше; а на наши просьбы показать не такую опасную дорогу один из сотрудников рисовал нам объезды по трассам **G317** и **G318**. В результате как-то договорились с ними, что они на своих двух машинах отвезут нас с велосипедами и рюкзаками обратно к трассе **S303**. Попутно между собой решили, что поедem к нужным нам перевалам по запасному треку.

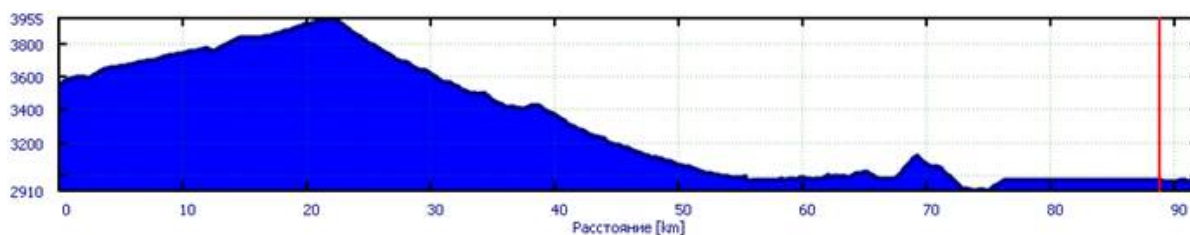


П (18:10) 2972 – полицейские высадили нас на трассе, помогли собраться (поддержали велосипеды), и даже некоторое время ехали за нами, чтобы убедиться, что мы не поспремся обратно в горы. В результате мы по трассе пересекли реку по мосту севернее **Dawu** и встали южнее дороги [на пойме среди облепиховых деревьев](#) (строящийся на спутнике мост уже введен в эксплуатацию). По пойме проложены неглубокие каналы с относительно чистой водой; мы ухитрились в них даже искупаться, пока было еще светло и относительно тепло.



К сумеркам похолодало до +15-16°C; за хребтами громяхают грозы, но в долине почти сухо.

Итого: проехали **79,9 км**; ТТ (время в седле) **4:27**; AVS (средняя скорость по велокомпьютеру) **17,9 км/ч**; МАХ (максимальная скорость) **70,3 км/ч**. Ночевка на высоте **2960м**.



25 сентября (вторник) – 3-й ходовой день

Ночью прошел дождь. Утром пасмурно и +11°C. Подъем около шести, выезд в **8:20**, к этому моменту выходит солнце.



Доезжаем по новой обьездной до старой трассы и поворачиваем на северо-запад.

5.0 (8:35) – трасса переходит на западный берег реки **Дачу (Xianshui)**.

Долина довольно быстро сужается; первые километров 15 нормальных мест для стоянки нет. Потом долина становится пошире, попало несколько приятных мест для ночевки с интервалом 2-3 километра. Покрытие – хороший асфальт, хотя встречаются гравий на местах недавних селей; в паре мест еще идут работы по расчистке.



Постоянные небольшие торчки по 15-20 метров. Вокруг хребтов по сторонам долины кучкуются облака; в тени около 12°C, но когда проглядывает солнце становится теплее.

24.8 – небольшой поселок, магазин. После него дорога заходит в узкое ущелье и идет вдоль реки, местами от дороги осталась одна полоса – ближняя к реке подмыта и частично сползла в реку.



31-32,5 (10:10) 3055 – [пара мостов](#) на восточную сторону и обратно.

33,6 (10:18) – еще один сельский магазинчик у трассы.



38,7 (10:50) 3088 – [Renda](#). Сворачиваем с трассы в горы. Местная дорога – укатанный гравий, по большей части покрытый тонким слоем бугристого асфальта. Ехать нормально, уклон небольшой.



Дорога время от времени переходит между берегами реки по бетонным мостикам. Местами идут работы по выпрямлению русла и усилению насыпи дороги. Хороших мест для стоянки не видно – ниже дороги галька русла реки (можно найти относительно ровные места, но с камнями), выше дороги – хороший уклон. Вода в реке на вид слегка мутноватая, но для готовки сойдет. Вдоль дороги каждые километр – два встречаются поселки.

48,6 (11:41) 3256 – [большой поселок](#), монастырь, школа.



55,4 (12:45) 3350 – большой поселок **Саньгуань (Ruoniang)**. Гравийно-асфальтовая дорога в нем заканчивается. Посмотрели планируемый трек, вернулись на двести метров назад и свернули на грунтовую дорогу.

57,2 (12:57) 3370 – обед у ручья, пересекающего дорогу. Место подходит и для ночевки. Облачка разошлись, солнце шпарит вовсю, но с гор дует прохладный ветерок.



Дорога несколько раз пересекает основную речку. Дорога грунтовая, а вот мостики довольно капитальные.

60,1 (14:05) 3507 – последний мост на южный берег смыт. Рядом лежат три здоровенных бревна, переходим по ним.



За мостом олений питомник, бетонная лестница, большой навес, перед ним металлические ворота. По треку дорога проходит южнее навеса прямо по территории питомника. Отодвинули ворота, прошли через навес и нашли дорогу.

За питомником дорога в заброшенном состоянии; по ней текут ручейки; если по ней и ездят, то только на мотоциклах. Становится заметно круче, местами идти проще, чем ехать.



60,5 (14:38) 3554 – забор питомника из сетки типа рабицы и разных палок и бревен. Сетку можно отодвинуть, получается проход.



61,4 (14:50) 3597 – брод, на дне крупные камни, вода холодная, местами чуть выше колен.



62-63 (15:45) 3700 – виток серпантина. На выходе участок с оплывшим склоном, приходится перебираться через свалившиеся сверху деревья.



65,5 (17:22) 4002 – на склоне ниже и выше дороги заброшенные домики. Видны следы ручья, который тут когда-то тек; но сейчас из него даже не набрать фляжку. Дорога идет по полке в склоне довольно высоко от основной речки; нормальной воды нет, да и ровных площадок после серпантина не попадает. Дорога довольно быстро набирает высоту, ехать не получается – идем пешком, часто останавливаемся отдыхать.



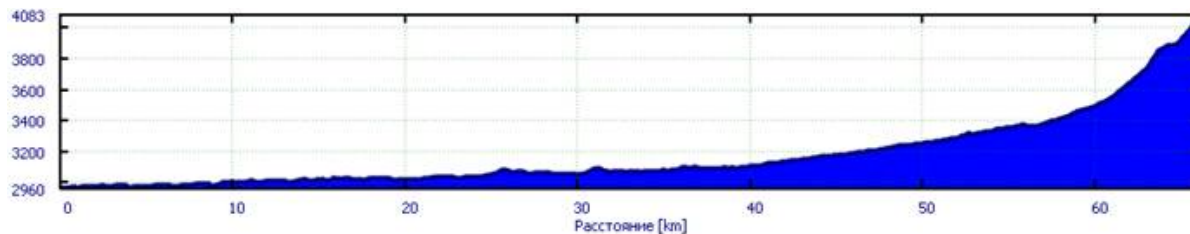
66,2 (18:10) 4070 – поперек дороги речка; незадолго до речки выше дороги в склоне выкопана ровная площадка, лежат бревна каркаса старого домика. Бревна отодвинули в сторону и неплохо разместили наши две палатки и кухню. Если бревна совсем убрать, можно было бы разместить еще пару-тройку палаток.



Одно из бревен приспособили под опору тента, натянув его над входами обеих палаток. Видимо поэтому вечером большого дождя не было, так, чуток покапало. Вокруг полно деревьев и веток, но сил на то чтобы набрать дров для костра уже не остается.

Температура вечером +13°C.

Итого: проехали **66,2 км**; ТТ **5:35**; AVS **4,2 км/ч**; MAX **49,9 км/ч**. Ночевка на высоте **4070м**.



26 сентября (среда) – 4-й ходовой день

Почти всю ночь лил обложной дождь, но незадолго до подъема он прекратился. Подъем около шести, утром температура +3°C. Выход на маршрут **8:30**. Ниже нас в долине плотный облачный слой, а выше – только легкие облачка на вершинах, очень красиво. Но как только солнце начало нагревать воздух, облака из долины пошли наверх, и мы оказались в густом тумане.



1,0 – 4150 – изгородь пастбища поперек дороги. Постепенно заканчивается лесная зона, начинаются луга. Дорога продолжает круто подниматься, идем пешком.



1,0 (9:20) 4180 – небольшая речка поперек дороги, переходим по камням не разуваясь. На пастбище вокруг хватает ровных мест под палатки. Кругом туман, его несет мимо нас слабый попутный ветер. Температура чуть ниже 10°C, но идти в крутой подъем жарко.

2,1 (10:00) 4371 – конец дороги. Дальше идет хорошо набитая тропа. Проезжаем мимо пасущихся овцебыков, в тумане слышны голоса пастухов.



3,9 (10:50) 4560 – [перевал](#). Открывается красивый вид вперед на голую долину.



Спуск траверсом вдоль склона с направлением на северо-запад. На спутнике видна еще одна тропа на спуск на юго-запад, но на перевале мы ее не заметили.



4.9 (11:09) 4410 – дно долины. Основная тропа круто поворачивает на юг, а прямо на северо-запад идет маленькая тропка к летним кошам. Наш трек ведет на юг и петлей обходит по долинам перевал, который виден за летними кошам.



Не поддаемся на уговоры штурмана взять этот перевал в лоб и едем по тропе и по треку. Тропа набитая, по ней замечательно едётся; да еще и солнышко выглянуло, тепло, красота. Спешиваться приходится только пересекая ручьи, текущие из родников со склона – там грязновато и местами большие камни.

1.7 (11:37) 4322 – спустились на дно долины, [по камням](#) переходим речку на западный берег. Дальше тропа идет траверсом по склону.



8,5 (12:00) 4305 – перегиб, выходим в долину основного трека, на который нас не пустили полицейские в **Даву**. Через 500 метров вышли на тропу, идущую по долине.

11,8 (12:30) 4297 – обед [перед небольшим бродом](#). Ветер прохладный, но солнце жарит. За время обеда общественный тент и тент от палатки успевают полностью высохнуть.



12,8 (13:15) 4358 – выходим в перевальную долину. Вокруг стада, из кошей на нас с любопытством смотрят местные; один даже пытался помочь нам пересечь речку. Тропа по прежнему довольно пологая, при должной физподготовке и технике можно ехать. Но вот дышать тяжело, сказывается высота.

13,9 (13:37) 4427 – [брод через речку](#). С трудом, но переходим по камням на западный берег. Дальше два с половиной километра тропа идет относительно полого, можно ехать на минимальной передаче. С гор натянуло тучи, холодает, постепенно начинается дождь.



16,0 (14:15) 4500 – ручьи поперек тропы. За ними тропа становится круче, только пешком. Дождь усиливается, температура +4°C.



17,8 (15:20) 4679 – [перевал](#). К перевалу дождь кончился, тучи ушли, и солнце опять дарит нам тепло. За перевалом тропа немного спускается до высоты **4620** и идет траверсом вдоль склона.



20,0 (16:08) 4682 – [второй перевал](#). Спуск гораздо круче подъема, ехать вниз очень опасно, приходится идти пешком.

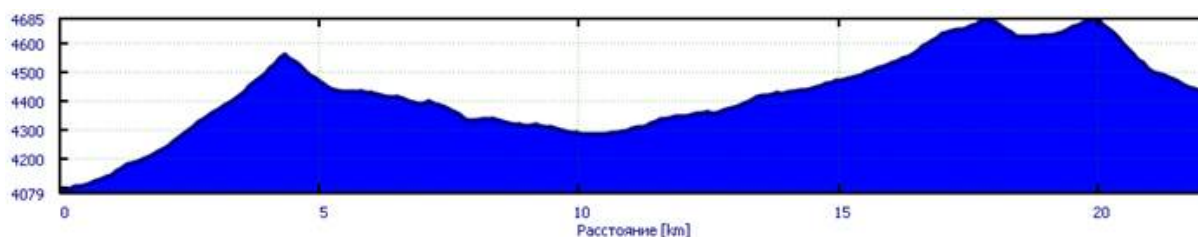


22,2 (17:15) 4378 – тропа в сторону реки. На другом берегу реки видна полка тропы, идущей на следующий перевал. Решаем не делать петлю по треку, тем более что дальше долина заросла кустами и, возможно, заболочена; встаем на [сухом бугре](#) над речкой.



Пока не ушло солнце, успеваем наскоро помыться в речке. Но как только солнце уходит быстро холодает; в районе семи вечера температура +9°C.

Итого: проехали **22,2 км**; ТТ **4:30**; AVS **4,7 км/ч**; MAX **22 км/ч**. Ночевка на высоте **4378м**.



27 сентября (четверг) – 5-й ходовой день

Ночью было несколько коротких ливней. Температура утром +2,5°C. Выход на маршрут уже под солнцем в 8:40. Переходим речку вброд/по камням и лезем напрямую на склон к тропе.



0,3 (8:55) 4464 – выходим на тропу.

1,0 (9:20) 4562 – [перевал](#).



На спуске много ручьев; но относительно пологие места для стоянки в километре после перевала и метров на сто-сто пятьдесят ниже.



2.4 (9:40) 4313 – первый [брод](#), который надо переходить пешком.

3.5 – 4250 – тропа постепенно выполаживается, речка выходит из узкого ущелья в широкую долину. Сразу появляется куча кошей и огромное количество овцебыков и прочих крупных рогатых. Тропа идет по буквально засранным полям, приходится лавировать между кучами навоза.



6.7 (10:00) 4060 – левый приток, еле живой [мостик из пары бревен](#). За мостиком начинается грунтовая колея.



8,8 (10:16) 3940 – дорога переходит по мосту на северный берег реки.

9,6 (10:22) 4025 – на бугре у реки [поселок](#), небольшой монастырь, начало бетонной дороги. Вроде пасмурно, но довольно тепло (+16°C). Переодеваемся.



10,7 (19:37) 3978 – высокий бетонный [мост](#) через реку **Мечу**. За мостом покрытие дороги меняется на асфальт.

10,9 – основная дорога с асфальтовым покрытием поворачивает направо; видно, как она идет по долине и скрывается за поворотом. Похоже, это новая дорога, которая еще не успела попасть на карты и спутниковые снимки. А мы поворачиваем налево на старую, заброшенную дорогу, и обедаем у воды

11,0 (10:48) 3929 – [брод](#). Речка широкая, приходится разуваться.



После брода выходим на старую дорогу. Полка дороги неплохо сохранилась, уклоны не очень большие, ехать по ней приятно.



14,5 – под дорогой широкая пойма, коши, и неожиданно бетонный мост на восточный берег реки (моста ни на картах, ни на спутнике нет). Присмотревшись, замечаем на другом берегу новую дорогу, по которой раз в полчаса проезжают машины. Куда идет эта дорога так и не поняли; от поселка, который мы проезжали, дорог в эту сторону не было. По уклонам новая дорога явно круче чем та, по остаткам которой мы едем, она лезет на гораздо более высокие прижимы.

На нашей дороге мосты не сохранились; мелкие ручьи проезжаем в седле; крупные притоки на **16,9** и **19,7** км приходится проходить пешком разувшись.



Много мелких съездов на пойму – там пасут скот, правда, не в таком количестве, как рядом с перевалом. Потихоньку натягивает облака, а с севера нас догоняет большая туча.



22,7 (12:49) 4013 – выехали на новую дорогу (неплохо укатанная гравийка). Новая дорога незадолго до этого переходит с восточного берега на западный по бетонному мосту. Почти сразу дорога начинает лезть на прижим. Поднимается ветер, с догнавшей нас тучи сыплется то ли дождь, то ли снег, температура понижается до +13°C.

25,5 (13:15) 4045 – [развилка](#), поворачиваем направо на перевал. Подъем не смертельно крутой, но ехать тяжело из-за высоты и непогоды.



35,1 (15:16) 4462 – [перевал](#). На перевале большая буддистская стела, куча флагов, все очень красиво. Тучи тоже ушли, начинает припекать солнце.



Спуск с перевала довольно крутой по узкому ущелью.



На высоте **4400** въезжаем в зону леса, на высоте **4200** на дороге начинается бетонное покрытие.



В районе высоты **4300** есть несколько полянок, на которых не очень удобно, но можно заночевать. На высоте **3400** небольшой поселок.

53,6 (16:03) 3100 – спустились на трассу **S217**, идущую вдоль реки **Ялунцзян (Yalong)**. Светит солнце, тепло (+18,7°C). На повороте небольшой ларек, в основном напитки и шоколадки.



Поворачиваем на трассу направо на север. Покрытие трассы – хороший асфальт, уклоны небольшие, одно слово – трасса.



66,2 (17:15) – [Lean Village](#). По плану нам дальше надо было уходить от трассы опять в горы, а перед этим надо было закупиться и послать весточку домой. На указателях перед этим **Lean Village** были указаны магазины и гостиницы. Магазины есть, но весьма небогатые; а вот гостиницу мы так и не нашли.



В результате договорились переночевать в помещении неработающего кафе на втором этаже над магазинами (если мы правильно поняли, кафе в процессе переоформления лицензии). Что интересно, хозяин категорически отказался брать с нас плату за ночлег, всячески ссылаясь на буддистские принципы. Но в результате мы закупили в его магазине на первом этаже кучу продуктов и еду на ужин/завтрак, и, вроде бы, сделали ему хорошую кассу.

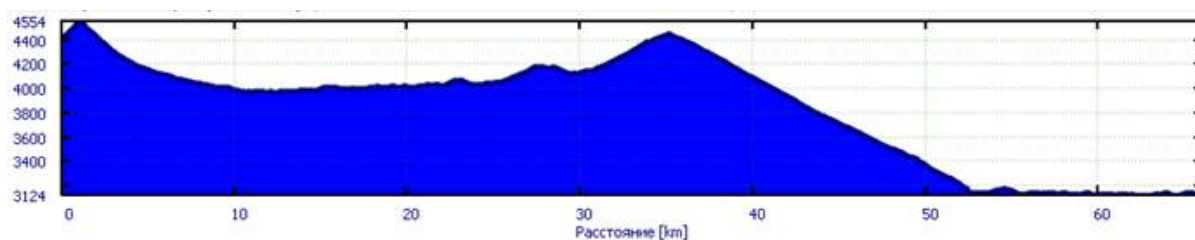


Ну а девушки раздобыли горячую воду и помыли головы



Вечером командир проанализировал состояние группы (у одного участника проблемы с животом, то ли последствия высоты, то ли отравление, у другого повышенная температура), и принял решение объехать следующий высотный участок по трассе **G318**.

Итого: проехали **66,2 км**; ТТ **6:05**, AVS **10,8 км/ч**; MAX **53,2 км/ч**. Ночевка на высоте **3210 м**.



28 сентября (пятница) – 6-й ходовой день

Подъем в семь с копейками (так как кран на улице, из которого мы брали воду для готовки, на ночь отключили, и в шесть утра не удалось набрать воду для готовки). Ночью на улице дождь вроде был, но мы его почти не заметили. Выезд в **9:45**. Пасмурно, не жарко, но и осадок нет. Вполне нормальная погода чтобы спокойно пилить по трассе. Двух участников, которые плохо себя чувствовали, решили прокинуть на машине до ближайшего города, чтобы они смогли восстановиться.

32,8 (11:40) 3265 – остановились у магазина в поселке докупить воды и перекусить. Потихоньку распогаживается, проглядывает солнце, становится все теплее.



46,3 (12:50) 3318 – проезжаем пост полиции. Полицейские проверяют документы местных водителей, а на нас почему-то не обратили внимания.

61,5 (13:50) 3360 – [развилка](#). Трасса **S217** уходит на северо-восток к перекрестку с **G317**, а мы сворачиваем с нее налево – срезать по второстепенным дорогам.



61,9 (13:53) 3350 – мост через приток.

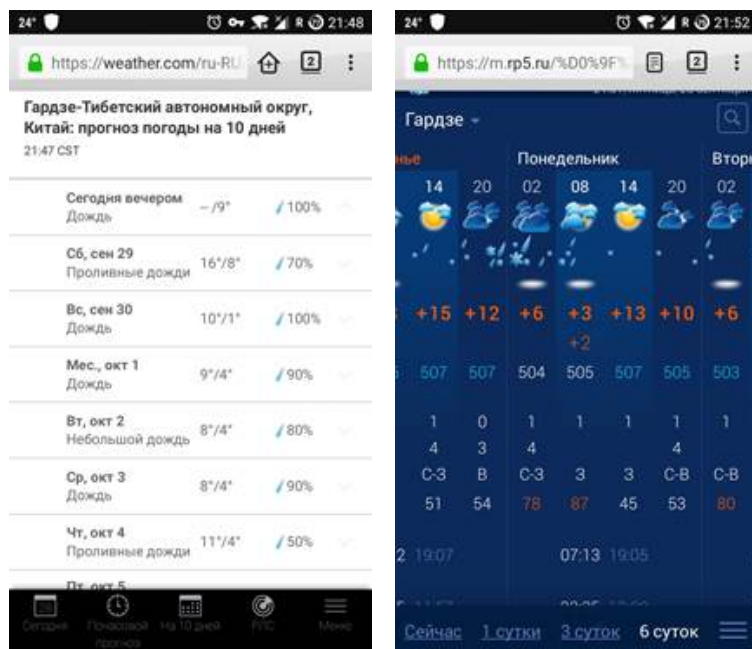
64,4 (14:10) 3370 – выехали на трассу **G317**.



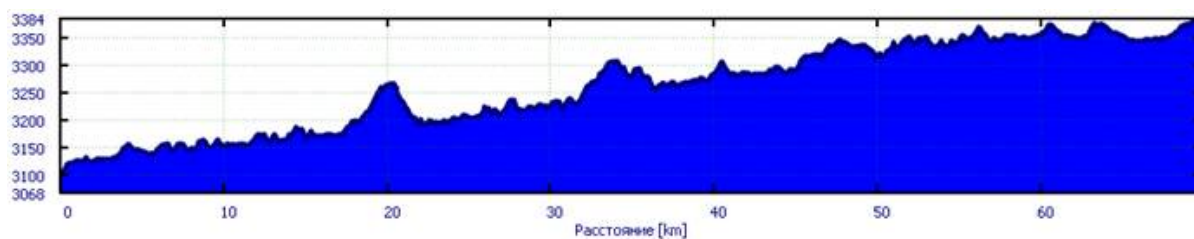
68,3 (14:23) 3352 – [развилка](#). Трасса уходит налево по объездной, а мы едем направо в Ганьзи (Gardze).
70,9 (14:40) 3378 – Ганьзи (Gardze). Остановились в отеле WhiteHouse Hotel.



Вечером ходили гулять по старому городу – очень красивые улицы в тибетском стиле.
 Пока есть вайфай, посмотрели прогноз погоды. Не радует.



Итого: проехали **70,9 км**; ТТ **4:26**, AVS **16,1 км/ч**; МАХ**41,3 км/ч**. Ночевка на высоте **3378 м**.



29 сентября (суббота) – 7-й ходовой день

Подъем в **7:00**, завтракали в кафе напротив гостиницы омлетом, лапшой и булками.



Выезд в **9:20**. Проехали по городу по старой трассе.

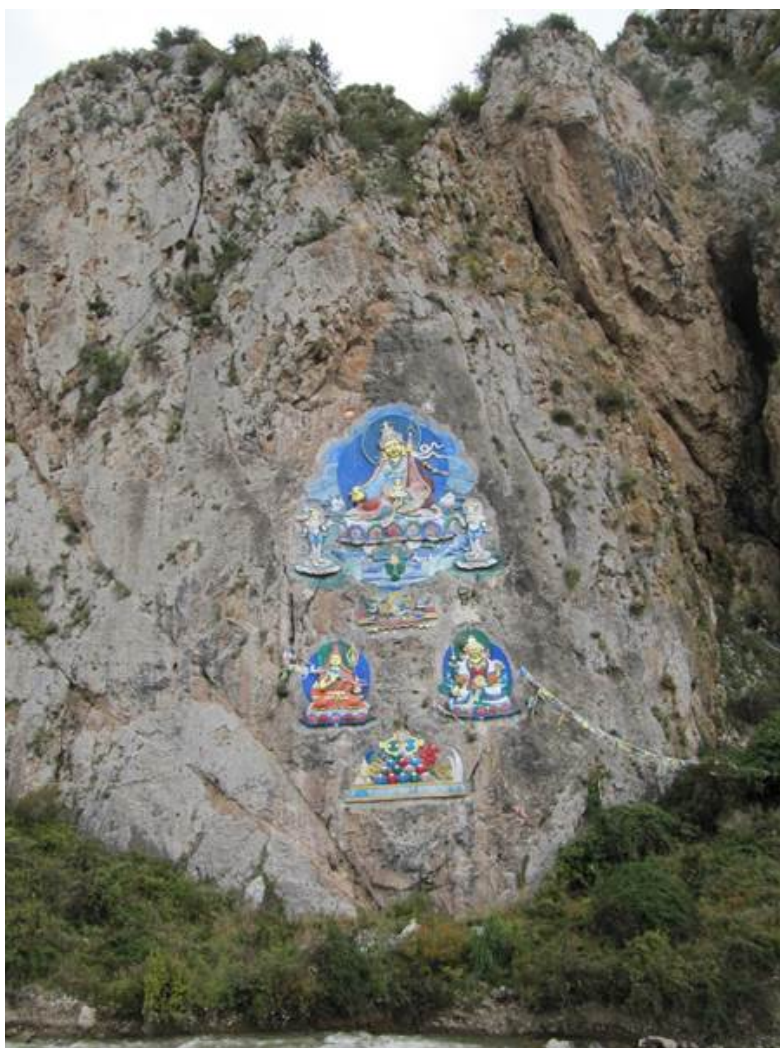
2,9 (9:29) 3362 – [выехали на трассу G317](#), проехали мимо поста полиции – ноль внимания на нас. Вдоль дороги сплошные монастыри.



11,7 (10:38) 3390 – остановка, прокол одного участника. Заодно регулируем тормоза на велосипеде командира; один поршень туго ходит.



49,8 (13:21) 4029 – перевал. На скалах в ущелье перевала фигуры будды.



59,4 (13:43) 3637 – конец спуска. Опять начинается плавный набор вдоль очередной речки. Устраиваем обед недалеко от статуи полицейского.



Ветер нас баловал первую половину дня – был почти незаметен. Но в районе двух часов налетела туча с резкими порывами ветра. Сначала нас чуть не сдуло с дороги, а потом оказалось, что ветер сменился на сильный встречный. Средняя скорость резко упала, пришлось ехать плотной группой за ведущим, чтобы экономить силы.



Местами приходилось пробиваться через стада, перегоняемые через дорогу.



88,7 (17:24) 3881 – въезд в **Манигэнго (Manigang)**, пост полиции. Полицейские после фотографирования наших паспортов вынесли нам пакет очень вкусных яблок.

89,5 (17:32) 3888 – [развилка](#). Сначала направо уходит по объездной трасса **S217**, потом налево идет объездная дорога трассы **G317**, но одному участнику не хватает теплой одежды, поэтому едем через **Manigang** чтобы попытаться докупить одежды.

92,0 (17:41) 3862 – [центральная площадь](#), развилка старых дорог трасс **S217** и **G317**. Недалеко от перекрестка нашелся магазин туристической направленности с хорошими пуховыми и флисовыми куртками и прочей туристической снарядой. Пока участник выбирал одежду, завхоз закупил вкусняшек на ужин.



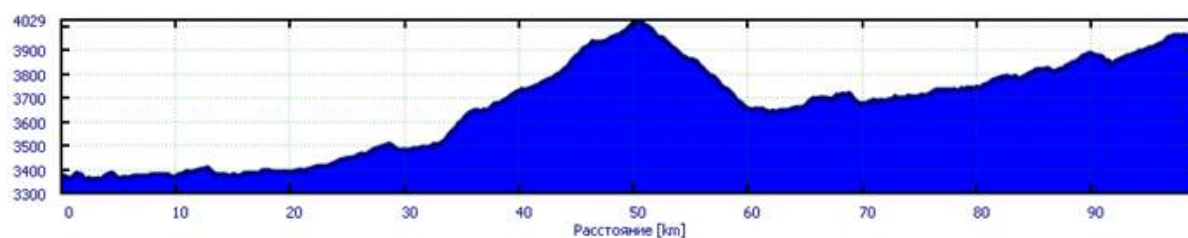
94,6 (18:10) 3927 – [перекресток с объездной](#); выехали на трассу **G317**.

Планировали доехать до красивого озера **Синьлухань (Xinluhai)**, но уже темнеет, да и устали все. В **18:30** решили вставать прямо [на берегу реки](#) ниже трассы; для этого перекинули велосипеды через отбойник и отошли

порядка ста метров от дороги. Очень красивый вид на юго-запад на гору **Chola-Shan** высотой **6045** метров.



Итого: проехали **99км**; ТТ6:**33**, AVS **14,9 км/ч**; МАХ **59,8км/ч**. Ночевка на высоте **3968** м.



30 сентября(воскресенье) – 8-й ходовой день

Ночью ясно; в палатке на рассвете около +1°C, на улице -2°C, сквозь облака видно небо и горы.



Однако пока завтракали и собирались, с запада пришел массив облаков, горы вокруг плотно затянуло. К моменту выхода на маршрут с неба начал сыпать мелкий снег. Выезд 8:45.





5.3 (9:14) 4044 – поворот с трассы к озеру **Синьлухань (Xinluhai)**. Погодка не очень, туманно и сыплет снег, но все равно решаем заехать, раз уж проезжаем тут. На въезде к озеру пришлось заплатить 30¥ за посещение.



6.4 (9:30) 4034 – [озеро Синьлухань \(Xinluhai\)](#). Туман над водой, почти ничего не видно, правда, весь берег в красивых ленточках. У воды ходит одинокий китайский турист. Пока разговаривали с ним, туман немного разошелся, удалось красиво сфотографироваться.



Когда вернулись на трассу, снег припустил с новой силой. Хорошо, температура около $+2^{\circ}\text{C}$, да и дорога не успела промерзнуть, ехали по мокрой каше а не по наледи.

Дорога идет на подъем довольно плавно, крутить мешает только снег и встречный ветер, но к **10:30** снег потихоньку кончился, потом выглянуло солнце и стало повеселее. К въезду в тоннель велокомпьютер показывал $+18^{\circ}\text{C}$.



24.1 (11:45) 4372 – [въезд в тоннель](#) (на спутнике на момент подготовки отчета его еще нет). Надеваем и включаем фонарики, снимаем и убираем солнцезащитные очки, вешаем на спину максимум светоотражающих элементов.



Тоннель не освещенный, ехать надо аккуратно.

31.3 (12:23) 4238 – [выезд из тоннеля](#). Очень кстати оказалось, что тоннель имеет уклон с востока на запад, т.е. мы ехали его под горку. Обошлось без происшествий. В тоннеле холодно, велокомпьютер успел охладиться до +6°C.

Дальше нам предстоит крутой спуск по серпантину, поэтому одеваем максимум теплых и непродуваемых вещей и еще раз проверяем тормоза.



44.7 (12:53) 3716 – [развилка](#). Сворачиваем с трассы на второстепенную дорогу. Временами проглядывает солнце, температура +19°C. Пересекаем речку по реконструируемому мостику; дальше дорога раздваивается, та что левее, идет через монастырь, та что правее – за оградой монастыря. Едем через монастырь, по пути из интереса (и в надежде, что прогноз погоды наврет) немного крутим большой моленный барабан.



После монастыря дорога становится хорошо накатанной грунтовкой. Обедаем на берегу речки; проезжающие мимо на мотоциклах местные останавливаются и внимательно наблюдают за нами все время обеда. Это немного раздражает, но они не агрессивны, приходится терпеть.



45,9 – с другого берега приходит бетонка; видимо, это дорога что правее которая огибает монастырь. Бетонка набирает высоту очень плавно, едем почти расслабленно. Опять же светит солнце, вокруг красивые горы. Когда находят облачка становится попрохладнее, но не сильно, так что потихоньку раздеваемся.



49,1 – изгородь, перегораживающая скоту путь наверх, ворота. Перед воротами толпится небольшое стадо, судя по их виду им хочется вернуться обратно на горное пастбище. Бетон перед воротами засран до неузнаваемости; зато после ворот опять чисто и красиво.



50,3 (14:08) 3876 – после очередного бетонного мостика бетон заканчивается, дальше идет улучшенный грейдер – довольно чистый и с бетонными мостиками через ручейки и через основную речку. Грейдер идет по дну долины, уклон по-прежнему небольшой.



53,2 (14:44) 3979 – после [очередного бетонного мостика](#) начинается очень крутой подъем по полке, вырезанной в склоне.



Дорога становится почти что грунтовой, колея для второго колеса еле просматривается. Полка узкая, для внедорожника местами узковато, для большого квадроцикла нормально. Ехать могут только самые тренированные, да и то только на некоторых участках поположе.



Вдоль дороги идет довольно новая ЛЭП на бетонных столбах с пятью проводами.

54,2 (15:30) 4150 – доехали/дошли до трансформатора, трансформатор не подключен. На нем часть проводов заканчивается, дальше идет два провода.



54,8 – изгородь, за ней несколько огородов с обеих сторон тропы. Дорога заканчивается, дальше набитая тропа.



55,2 (16:00) 4240 – после изгороди основная тропа [уходит налево вверх](#) и потом в ущелье северного притока к кошам. Прямо, куда нам надо, тропы почти не видать, но через речку перекинuty три очень старых бревна.



Встали на ночевку на поляне у реки рядом с поворотом и немного ниже тропы; пока группа ставит лагерь два участника пошли на разведку по левой тропе и по прямому направлению.

В это время механик собирал из заранее приготовленных деталей заплечное крепление для ортлибов.



По итогам разведки решаем завтра идти по набитой левой тропе – она обходит коши и потом выходит на нужное нам направление.



Главное, не наткнуться на местного жителя, оставившего такие следы

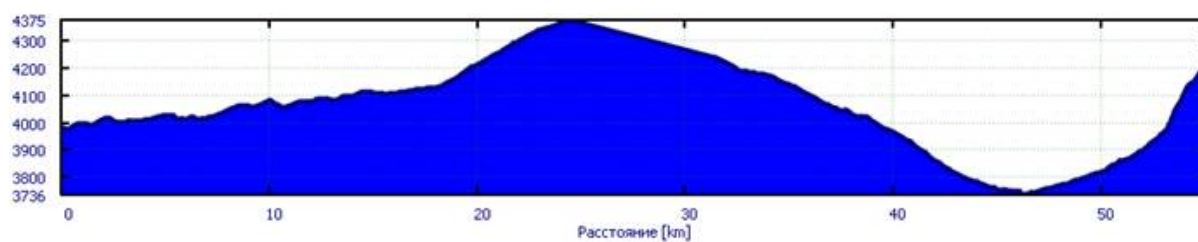


К вечеру холодает, около шести вечера +8°C.



Только успели приготовить ужин – с запада пришла гроза; есть залезли в большую палатку. Когда вылезли после ужина – оказалось, что вместо дождя идет снег.

Итого: проехали **55,2 км**; ТТ**4:24**, AVS **12,38 км/ч**; MAX **51,8 км/ч**. Ночевка на высоте **4235 м**.



1 октября (понедельник) – 9-й ходовой день

Утром ясно, только на вершинах туман; вокруг до пяти сантиметров снега, температура чуть ниже нуля.



Подъема не было; решали что делать; командир ночью так переживал за дальнейший маршрут, что порвал спальник. Пришлось зашивать.



Завтрак был готов к половине девятого.

Ближе к десяти вышло солнце, потеплело, снег начал активно таять. Решили пройти до начала перевального взлета и там решать, брать ли перевал. Выход в **10:45**.



Тропа набитая, снег на ней стоял быстро. Постоянно пересекаем мелкие и крупные ручейки. На солнце тепло, но оно время от времени прячется за облачка.

0,5 , 0,9 , 1,6 – летние коши. Через крупные ручьи рядом с кошами перекинuty неплохие мостики.



На подъемах на прижимчики уклон зашкаливает, в остальных местах можно ехать.



2.0 (11:30) 4343 – речка, моста нет – явно вышли из зоны кошей; перебираемся через речку по камням, опираясь на велосипеды.



Температура +11°C. [После брода](#) тропа резко лезет на курумник между больших камней и низкорослых кустиков. Снимаем рюкзаки с велосипедов и одеваем на плечи, велосипеды так же несем на руках.



3,5 (12:40) 4480 – речка расходится на кучу рукавов, тропа теряется. Метров триста идем по камням, потом находим тропу на другом берегу. Солнце отражается от остатков снега и режет глаза.



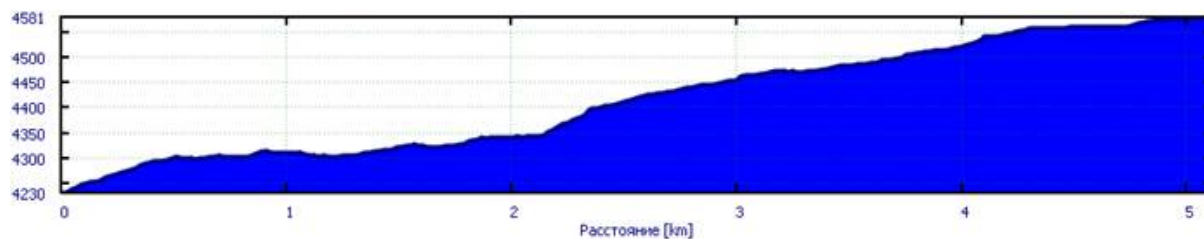
5.1 (15:52) 4587 – тропа окончательно теряется, зато перевал в прямой видимости. Отправляем двух человек на разведку под перевал, группа ставит лагерь.



Разведчики оценили перевал в 1Б; подходы к перевалу по снегу; для подъема нужны как минимум трекинговые палки, которых у нас нет. Плюс у разведчиков не хватило времени забраться на сам перевал, и какой сложности спуск с него – неизвестно. Кроме того, к шести вечера опять натягивает тучи и начинает идти снег.

Командир принимает решение, что идти этот перевал для нас небезопасно и надо ехать в объезд по дорогам. К темноте температура опускается до -1°C .

Итого: прошли **5,1 км**; средние скорости неточные, так как велосипед много времени ехал на руках. Ночевка на высоте **4587 м**.



2 октября (вторник) – 10-й ходовой день

Подъем в **7:30**. Снег шел с перерывами всю ночь и продолжает идти, вчерашнюю тропу уже видно плохо. Температура -3°C . Снег мокрый, из него замечательно лепится снеговик.





Решаем не тратить время на приготовление завтрака и позавтракать в кафе в населенке, делаем чай, пьем его с остатками сладкого и с личными ништяками.



Выходим в **9:30** с рюкзаками за плечами.





3,1 (10:30) – брод перед кошами. Надеваем рюкзаки на велосипеды – дальше можно или катить их, или даже ехать. Температура около нуля, снег продолжает идти.

5,2 (11:05) – вчерашняя стоянка.

7,2 (11:25) 3983 – выехали на пологую дорогу. Тут снега уже практически нет, температура +3°C.

10,0 (11:40) – бетонная дорога.

15,5 (12:05) 3730 – трасса **G317**. На спуске поехали по бетонке в объезд монастыря. Мокро и холодно, временами идет дождь; одежда почти вся сырая, особенно достается рукам в мокрых перчатках.

Трасса очень красивая, идет по дну узкого ущелья рядом с бурной речкой. Речка видимо вздулась от свежих осадков и временами течет почти что на уровне дороги. Торчков на трассе практически нет, постоянный спуск с неплохим уклоном.

30-31 (12:40) 3530 – городок **Keluodong**. Кафешки есть, но все мокрые; за время завтрака высохнуть не успеем, зато успеем остыть, и при выезде дальше рискуем осложнениями. Кроме того, трасса идет с постоянным уклоном вниз, подъемов нет, поэтому даже без завтрака сил должно хватить. Решаем ехать до гостиницы, там переодеться и идти есть уже в сухом.

43,9 – на правом берегу речки [Большой монастырь](#), а слева от дороги в скале вырублена большая статуя стоящего Будды.



54,8 (13:40) 3291 – въезд в **Дере (Dege)**. Трасса уходит в тоннель в объезд города, а мы поворачиваем налево в город.



56,0 (14:05) 3267 – гостиница **Jun Lan Hotel**. 4 двухместных номера обошлись в 720¥.



Деге довольно большой город, куча магазинов, много кафе разной направленности. Обедали/ужинали в кафе быстрого питания, обслуживание типа наших макдональдсов и бургерных, еда местная. Из плюсов – меню с картинками.



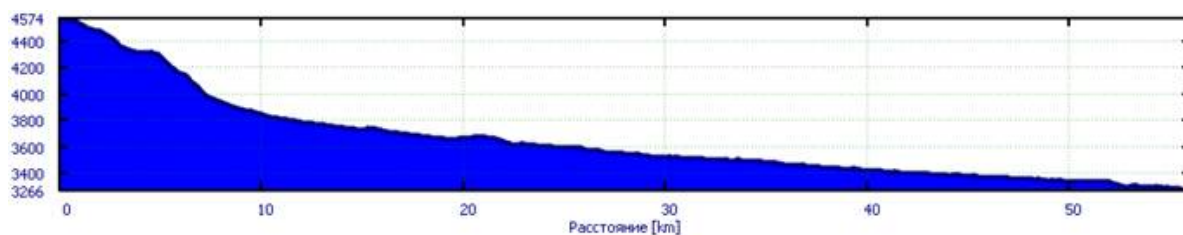
Закупились продуктами на следующие несколько дней, в том числе купили сахар.



Вечером временами шел дождь, даже пришлось переждать его в магазине.
В номерах на ночь натянули веревки и развесили сушить сырые шмотки.



Итого: проехали **56,0 км**; ТТЗ:17, AVS16,8км/ч; МАХ52,7 км/ч. Ночевка на высоте 3267 м.



3 октября (среда) – 11 ходовой день

Сбор в холле гостиницы в **8:00**; завтрак в кафе неподалеку лапшой, булочками и мо-мо (обошелся в 200¥). Выезд на маршрут в **9:40**. Ясно, но довольно прохладно, около +10°C.

2.6 (9:48) 3235 – выезд из тоннеля обьездной дороги.

3.5 (9:50) 3200 – [АЗС](#) (на спутнике пустырь, на котором сейчас стоит заправка). Опять пришлось ехать искать полицию, без нее никак не заправляют наши бутылки. Выезд с АЗС **11:10**.

Трасса хорошая, широкий асфальт, плавный уклон без подъемов. Трафик весьма небольшой. Едем, почти не останавливаясь.



Солнце постепенно нагревает местность, постепенно снимаем верхнюю теплую одежду.



25.3 (12:00) 3042 – трасса уходит в тоннель, а старая дорога идет правее по узенькой бетонной дорожке. Ограничители не дают проехать на дорожку машинам шире средней легковушки.



Едем по бетонной дорожке. Проезжаем по ней двести метров и оказываемся на [берегу реки Цзиньшацзян \(Jinsha\)](#) – это верхнее течение **Янцзы**. Течение хоть и верхнее, но река тут очень широкая и мощная.



На другом берегу уже Тибетский Автономный район. Дорога взбирается на небольшой прижим, снизу мы видим, как трасса **G317** выходит из тоннеля и по мосту уходит на другой берег.



Ну а мы едем вдоль великой китайской реки **Янцзы** по второстепенной дороге, у которой на картах даже не обозначен номер. Несмотря на это, дорога с хорошим асфальтовым покрытием, не хуже чем трасса, только в местах свежих оползней и селей встречается гравий.





Глобально едем вниз по течению, но дорога постоянно то поднимается вверх на небольшие прижимы, то спускается почти до воды.



61,5 (14:39) 3015 – слева большой приток, через него новый [большой бетонный мост](#); вдоль притока в горы уходит бетонная дорога. Поодаль от реки виден старый мост.

На другом берегу постоянно видны населенные пункты и монастыри.



67 (14:57) 2984 – еще новый [мост через приток](#), еще дорога в горы. Переменная облачность, тепло – около +18°C.

69,9 (15:14) 2981 – [нижняя точка](#). Сворачиваем с дороги вдоль **Янцзы** на дорогу вдоль реки **Дзинчу**. Дорога асфальтовая, идет по северному берегу притока до ближайшего городка

78,3 (16:00) 3022 – городок **Нероxiang**, [конец асфальта](#).



Дальше идет дорога типа грейдера, местами грязноватая, местами сухая. Дорога спускается к реке и в 800 метрах от поселка переходит на южный берег по бетонному мосту.



Долина постепенно сужается, дорога идет недалеко от воды, наборы небольшие.

97,2 (17:45) 3094 – [бетонный мост](#), дорога переходит на северный берег.



Вечереет, а мест для стоянки что-то не видать. Вдоль воды узкая полоска камней, да и спускаться к ней от дороги неудобно по обрывам; а выше дороги – крутые склоны. Изредка встречаются ровные площадки, но они или заняты посадками и огорожены забором, или там стоят домики/сарайчики.



102.4 (18:14) – [небольшой поселок](#) с магазинчиком.

103.3 (18:24) 3111 – ниже дороги [старый неиспользуемый мост](#), к нему спускается заброшенная дорожка, рядом течет маленький, но на вид чистый ручеек. Встали на подъездной дороге. С основной дороги почти не видно, хотя и совсем рядом.



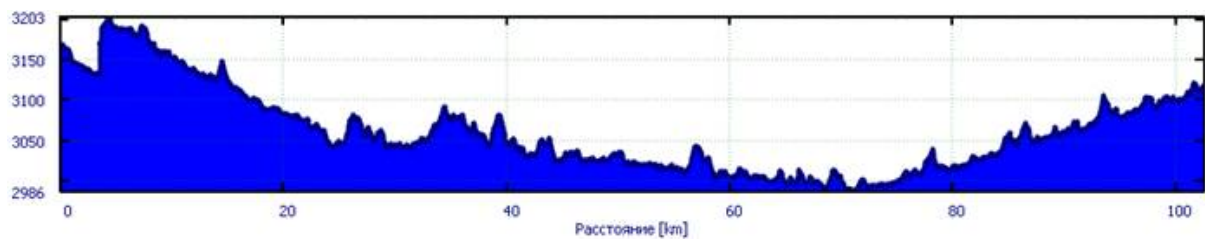


Вечером обнаружилась проблема – вместо сахара по незнанию купили какую-то непонятную пищевую добавку; а поскольку ее сразу засыпали в бутылку с остатками сахара – то и старый сахар оказался испорчен. После пробования сначала предположили, что это соль, но по итогам обсуждения решили, что это что-то типа усилителя вкуса.



В результате, кашу с этим порошком съели с большим трудом, а чай пили без сахара.

Итого: проехали **103,3 км**; ТТ **5:36**, AVS **18,0 км/ч**; МАХ **55,7 км/ч**. Ночевка на высоте **3111 м**. День теплый, почти ясный, без осадков. Температура вечером **+8°C**.



4 октября (четверг) – 12-й ходовой день

Ночью прошел небольшой дождь, утром было +7°C. Выезд в 8:40.

Пока собирались над головой были низкие тучки, переходящие в туман, и слегка покапывало. Когда выехали, дождик стал потихоньку усиливаться.



6,1 (9:10) – [снизу есть зеленые полянки](#), чуть дальше есть ручей. Место для ночевки явно лучше нашего.



Дорога идет, огибая прижимы – то подъем на 20-30 метров, то спуск почти до воды.



15.3 (10:03) 3224 – еще [неплохое место для стоянки](#). Из гор течет ручей с довольно широкой долиной, есть ровный площадки.

На подъеме к следующему поселку **Rekacun** у хронометриста из заднего колеса вылетели две спицы, так что резина начала чиркать по раме. Пришлось прямо под дождевиком останавливаться с механиком и менять спицы.



19,3 (11:12) 3261 – налево вдоль притока уходит бетонная дорожка к горным поселкам. Если бы мы прошли 1 октября через пешеходный перевал, то спустились бы по этой дорожке.

20,0 (11:16) 3287 – [поселок Wadi](#). В поселке в магазине купили сахар взамен испорченного, и перекусов в личку.



Пока группа закупалась, к ней подошли местные полицейские с парой крепких ребят в кожанках, и ненавязчиво пригласили нас проверить документы и сфотографировать наши паспорта в помещении неподалеку от магазинов. Заодно ребята, оказавшиеся местным партийным руководством, напоили нас чаем с молоком и накормили вкусным печеньем.



Пока закупались и ждали ремонтировавшегося хронометриста, дождик как-то кончился; но все равно не жарко – около +9°C. От поселка начинается довольно новая бетонная дорожка.

21,3 (11:49) 3309 – развилка, [новый мост](#) через приток основной реки.



23,2 (12:00) 3300 – [бетонный мост](#) на южный берег реки **Дзинчу**, дальше едем вдоль южного притока по красивой зеленой долинке в широкой нижней части. Дорога в целом бетонная, но есть пара мест, где она занесена грязью и камнями от оползней.



Дорога довольно плавно набирает высоту вместе с речкой. Довольно много красивых мест для стоянки, правда, все в прямой видимости дороги. Встречаются небольшие поселки.

27,6 – 28,5 (12:25) 3395 – 3421 – самодельные шлагбаумы из бревен над дорогой. Грузовик и высокий джип не проедут, насчет легковушек возможны варианты.



32,8 (13:10) 3626 – обедаем на берегу ручья.



Места очень красивые, но вот погода пасмурная, временами слегка моросит дождик. Температура около +12°C.

34,8 (13:57) 3724 – [конец бетонной дороги](#). Дальше грунтовая полевая дорога, даже без усиления гравием. Грунт под дождем подрастис, по ехать еще вполне можно.



Местами встречаются участки погряжнее, но они тоже проезжаются.



36,2 (14:09) 3804 – ручеек, проезжается в седле. За ним поляна, грунт сырой, колеса буксуют; чтобы ехать в подъем приходится сильно напрягаться.



37,7 (14:18) 3826 – бродик, тоже проезжается в седле.

39,5 (14:57) 3969 – [перед очередным ручьем](#) подъем становится круче, колеса буксуют по мокрому от дождя грунту – местами приходится идти пешком.



После притока развилка; наша дорога поворачивает направо и входит в лес. Склон становится круче, дорога идет по полке



40,5 (15:15) 4093 – пересееаем ручей, рядом небольшая полянка под две палатки.

Дорога постепенно становится непроезжей для машин из-за оползней и размывостей. К выходу из леса она превращается в тропу.



41,2 (15:46) 4177 – [развилка](#). Дальше трек допускает два варианта: можно пойти левее, спуститься в соседнюю долину, скинуть высоту до **3700**, а затем набрать до перевала **4400**. Но мы решаем пойти правой тропе, которая идет через перевал **4500**, спускается до **4200** и потом еще раз поднимается до **4500**.

Тропа хорошо набитая, по ней регулярно ездят на мотоциклах (нам встретилось два мотоциклиста). На участках с более пологим подъемом мы тоже ехали, но начальная часть подъема крутовата.





45,7–46,3 (17:31) 4533 – [вершина перевала](#). Вершина растянутая, плоская, почти одной высоты.



48,7 (18:09) 4324 – тропа [пересекает речку](#), вдоль которой спускается с перевала, с правого на левый берег. Речка широкая, с камнями на дне. Некоторые разуваяются, некоторые ухитряются проехать сходу, слегка черпанув воду ботинками.



После брода развилка; тропа превращается в колею, идущую справа налево. Едем по правой колее, чтобы немножко сбросить высоту перед ночевкой. Левая дорога на картах не обозначена, она снова поднимается вверх до высоты **4650** и выходит напрямую к нашему завтрашнему перевалу. Если бы не вечер и не необходимость становиться на ночевку, можно было бы поехать по ней.

49,1 – брод обратно на правый берег, рядом для пешеходов мостик из пары бревен.



Коля идет вдоль летних кошей; по ней замечательно ехать вниз; да, пожалуй, и вверх по ней будет нормально.

50,4 (18:17) 4326 – [коля уходит вправо](#) в объезд оврага притока, а мы видим на левом берегу неплохое место для стоянки и тропу напрямую. Спускаемся к речке, и перепрыгиваем ее в узком месте.



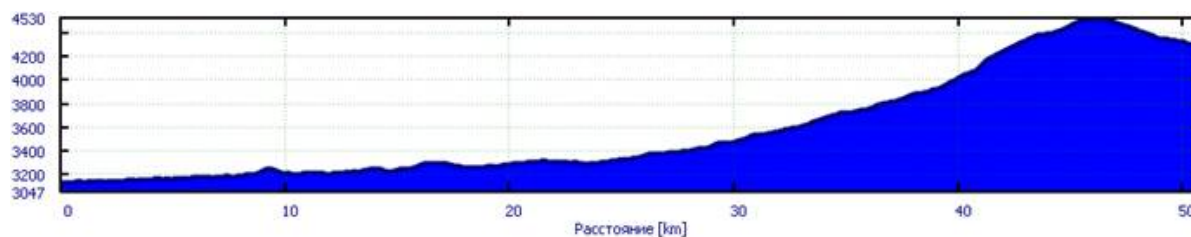
50,9 (18:38) 4285 – становимся на ночевку под склоном.

Пока готовили еду, с гор опять пришла туча с грозой, градом и ветром; но натянутый вовремя тент спас ужин и кашеваров.



Гроза оказалась со снегом, и пока мы ужинали в палатке, опять выпало прилично снега.

Итого: проехали **50,9 км**; ТТ **6:14**, AVS **8,0 км/ч**; MAX **45,3 км/ч**. Ночевка на высоте **4285 м**.



5 октября (пятница) – 13-й ходовой день

Подъем в **6:30**. Ночью снег продолжал идти, утром на улице около десяти сантиметров свежего снега и $-2,5^{\circ}\text{C}$. Вечером и под утро рядом с нами крутились отбившиеся от своих стад яки; видимо, надеялись, что мы их приютим. Утром солнечно.



Выезд в **9:20**. Тропа вполне проезжая.





2,9 (9:51) 4201 – [слияние двух речек](#). Тропа выходит на грунтовую дорогу, а дорога поворачивает на юго-восток и начинает опять набирать высоту. Метров 300 она идет по дну второй речки, потом забирает влево с небольшую долинку с маленьким ручьем.



8,9 (11:14) 4557 – [первый горб](#) двугорбого перевала. Недалеко от перевала на бугре стоит телекоммуникационная вышка; но сотовой связи не наблюдается. Вроде светит солнце, но ветерок на перевале сильный и весьма прохладный; температура на солнце +9°C. Между горбами дорога опускается до высоты **4520**.



11,5 (11:31) 4561 – [второй горб](#) перевала. На спуске с первого горба пробой колеса на камне; часть группы спускается чуть ниже, чтобы не мерзнуть на ветру.



18,0 (11:58) 4189 – дорога [выходит на бетонную дорогу](#), ведущую в поселок неподалеку. Бетонная дорога тоже идет на спуск, но не так круто, как грунтовка с перевала. Постепенно поднимается встречный ветер, но ехать он не сильно мешает.



31.4 (13:07) 3948 – [трасса x037](#) (так она обозначена на картах, на придорожных камнях выбито **S455**).



33.7 (13:22) 3912 - [заезжаем в поселок Anzi](#) в надежде пообедать в кафе. Общепита не нашли, зато в магазине закупились продуктами на обед и сладостями и водой для перекусов. Обедали колбасой и ништяками из магазина на берегу реки, немного отъехав от поселка. За время обеда на ветерке успешно высушили общественный тент и тенты от палаток.



48,1 (15:05) 3496 – поселок **Marong**, куча магазинов. Солнце вроде шпарит, но раздеваться как-то неохота. Пока ехали после обеда, полило небольшим дождиком с градом.



84-85 (17:05) 3265 – тоннель у поселка **Asecun**.



94,8 (17:35) 3089 – поворачиваем с трассы налево на грейдер. На повороте – прокол, в пыли на обочине лежала маленькая острая проволочка.

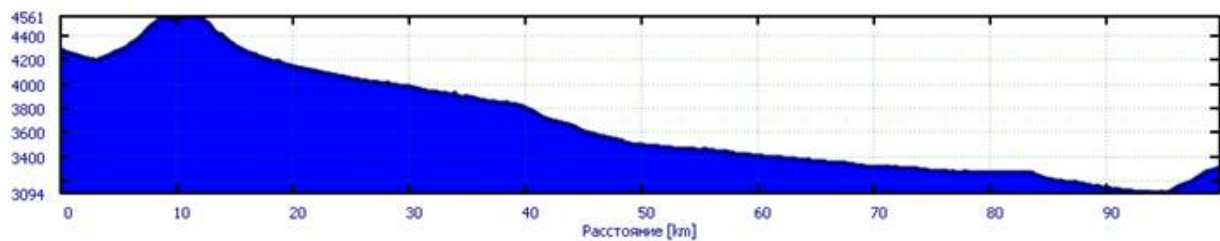


Грейдер идет по сильно населенной долине; время позднее, а становится особенно негде. Наконец, острый взгляд командира заметил полочку на склоне, противоположном дороге. Встали в **18:30** в кустах на очень старой дороге недалеко от небольшого мостика.



Вечером холодно, в 19 часов +6°C. Днем вроде было солнечно, но температура не поднималась выше +12°C.

Итого: проехали **100,3 км**; ТТ5:31, AVS **17,7км/ч**; MAX **58,5 км/ч**. Ночевка на высоте **3340 м**.



6 октября (суббота) – 14-й ходовой день

Подъем в **6:30**, температура +2°C. Дождя вроде не было.

Выезд в **9:00**. Первые примерно десять километров ущелье с дорогой идет на юг; едем в тени гор и мерзнем. Дорога укреплена гравием, но во многих местах с крутых склонов течет грязь и на дороге грязные колеи.



Потом река, ущелье и дорога поворачивают на юго-восток, выезжаем на солнце; сразу становится теплее. После поворота (**10 км, 10:16, 3755**) долина гораздо более гостеприимна к туристам – зеленые полянки, речка близко к дороге, мест для ночевки гораздо больше. Дорога тоже становится суше и ровнее.



213 (12:35) 4367 – [перевал](#). На подъеме очень красивые виды; в конце долины южного притока видны снежные вершины. Температура на перевале +12°C.



Спуск с перевала в верхней части идет по серпантину с приличным уклоном и резкими поворотами; на некоторых поворотах живой гравий; у одного участника повело переднее колесо, в итоге разодрал одежду, повредил шлем и получил пару царапин руки и ноги.



Дальше дорога входит в узкое ущелье, которое продолжает сбрасывать по каменистой дороге. Видимо, мелкие фракции из дороги такой крутизны вымываются, поэтому дорога очень тряская. Участникам с жесткими вилками приходится ехать на ней существенно медленнее, чтобы не травмировать кисти рук.



42,1 (14:02) 3038 – обед на [перекрестке](#). Справа приходит второстепенная дорога. Хотя и ходят тучки, но тепло (+20°C). После перекрестка спуск становится гораздо более пологим.

46,4 (14:32) 2977 – слева от дороги новая, только что построенная и еще не открытая АЗС. Почти сразу после АЗС выезжаем в широкую долину. В долине явно ведутся масштабные работы, на противоположном берегу укрепляют берег бетоном.

48,2 (14:43) 2978 – [мост на южный берег реки](#) (на момент подготовки отчета на спутниковых снимках нового моста еще нет). Прямо дорога есть, но стоит плакат «идут строительные работы, проезд закрыт». Переезжаем на южный берег – там новая бетонная дорога в две стандартные полосы, правда уклоны на подъем и спуск у нее довольно приличные.



49.3 (15:12) 2978 – рядом с дорогой большой новый рынок с магазинами стройтоваров и продуктов питания. Покупаем перекусы и сладкое на ужин. Напротив, [на восточном берегу реки](#), строится большой красивый городок явно туристического вида – все вылизано, красивые домики, изящные автомобильные и пешеходные мостики. На указателях это район называется **Baiyu countu**, а на генштабе эта местность называется **Юэлян**.



Дальше в долине реки ведется массовое строительство таунхаусов, видимо, под продажу городским китайцам. Бетонная дорога, ведущая на юг, явно рассчитана на большой поток машин; но сейчас она практически не загружена; в час еле проезжает десяток машин в обоих направлениях. На небольшом участке видим, как строят такие дороги – сначала по обоим бортам возводят бетонные бордюры, и только потом формируют тело дороги.



54.4 (15:56) 2985 – бетонный мост, дорога переходит на восточный берег реки. На восточном берегу строится небольшой туристический комплекс, гостиница почти готова, но еще не открыта, здания в глубине еще строятся.



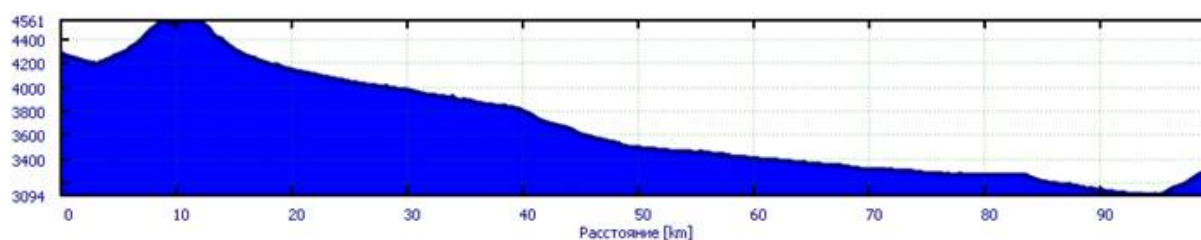
Ущелье становится все уже; дорога делит дно ущелья с рекой; мест, подходящих под ночевку нет.

78.0 (18:11) 3386 – развилка; направо асфальт в [поселок Shama](#), налево бетонная дорога, ведущая в **Батанг** (на спутнике новой дороги еще нет), которая круто забирает вверх, и по всем признакам начинается серпантин перевала. Пока решаем, что делать и где становиться на ночевку, вокруг нас собирается толпа местных. Один из них через онлайн переводчик предлагает ночевать в доме у местной жительницы. После споров решаемся на такой эксперимент. Насчет денег разговор шел очень долго, в результате сговорились на 250¥.



Ночевали в настоящем тибетском доме, правда со стеклами в алюминиевых рамах. Нам выделили одну большую комнату с лежаками; готовили сами на горелках во дворе.

Итого: проехали **79,4 км**; ТТ**6:30**, AVS**12,0км/ч**; МАХ**43,9 км/ч**. Ночевка на высоте **3426 м**.



7 октября (воскресенье) – 15-й ходовой день

Ночью было ясно; подъем в **6:30**. Утром снаружи иней.

Выезд в **9:05**. Из **Shama** по асфальтовой дороге выехали на новую бетонку. Сразу серпантин, крутой подъем на перевал. Местами между витками новой бетонной дороги видны остатки более крутой старой гравийной дороги.



75 (10:13) 3815 – бетонная дорога уходит прямо, а налево вверх идет гравийная дорога. Судя по указателям, прямо ехать нам не надо, идут какие-то работы. Что ж, лезем вверх.



Утром по этой дороге едет чуток побольше машин, чем вчера вечером, но все равно они довольно редки и не мешают.

142 (11:24) 4204 – перевал **Оубола**. На перевале дует сильный встречный ветер, температура +12°C.



На подъеме нормальных мест под стоянку нет. На спуске около высоты **4000** есть подходящие под ночевку полянки.

18,6 (11:44) 3889 – стройплощадка, идет строительство тоннеля под перевалом.



Дальше идет бетонная дорога. Спуск довольно крутой, не смотря на встречный ветер едем быстро.

39 (12:43) 3301 – дорога выполаживается, некоторое время идет ровно и даже немного залезает на хребет. Потом опять крутой спуск с хребта в долину.



51,0 (13:24) 3001 – поселок **Сумдо (Songduo)**. На полицейском посту нас тормозят и долго фотографируют наши паспорта; видимо, местные полицейские первый раз видят иностранцев и не до конца понимают, что им делать. Пообедать в поселке не удастся – общепита не наблюдается. Опять закупаем в ларьке воды на обед, а консервы у нас давно припасены.

Дальше было два варианта – ехать по старому варианту трассы **G318** через небольшой перевальчик на северо-запад, или ехать до новой трассы **G318** на юг и дальше по новому тоннелю. Решаем ехать через тоннель. По пути обедаем на берегу реки **Башуй**.

62,1 (15:35) 3079 – трасса **G318**, [въезд в тоннель](#).



66,2 (15:51) 3040 – выезд из тоннеля. Сразу начинается крутой спуск, километра через три дорога выходит к реке и спуск становится более пологим. Тут уже довольно тепло, можно ехать даже в футболке.

81,6 (16:34) 2690 – еще один тоннель длиной полтора километра.

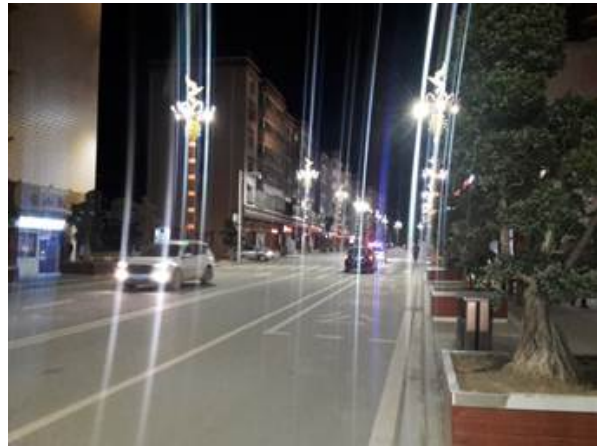
91 (17:08) 2591 – въезд в **Батан (Batang)**. Сначала идут промзоны и военные части. На въезде в центральную часть города заметили слева веломагазин, совмещенный с веломастерской. Это неудивительно, по **G318** проходит маршрут китайских велосипедистов в Тибет, Ченду – Лхаса, их в этом направлении едет довольно много.



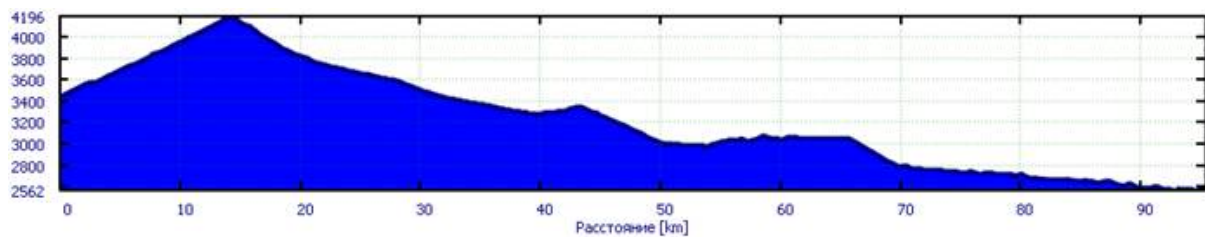
Остановились на ночевку в гостинице White Hotel; за ночлег заплатили 720¥, как и в Dege. Ужин в местном кафе с местной едой обошелся в 300¥.



Вечером ходили гулять по городу. Местные смотрели на нас, как на дикуинки и просились сфотографироваться.



Итого: проехали **95,5 км**; ТТ**5:39**, AVS**16,4км/ч**; МАХ**63,3 км/ч**. Ночевка на высоте **2576 м**.



8 октября (понедельник) – 16-й ходовой день

Сбор в холле гостиницы в **8:00**; завтрак в кафе неподалеку лапшой, омлетом и мо-мо (обошелся в 150¥).



Выезд на маршрут в **9:50**. Ясно, светит солнце, довольно тепло, хотя едем пока что в тени.
Едем к выезду из города напрямую на узкие улочки. Дорога очень быстро становится гравийной.



4.0 (9:32) 2693 – проезжаем мимо [миниГЭС](#). Плотины у ГЭС нет, вода подается по нескольким большим бетонным трубам откуда-то сверху. После ГЭС переезжаем по мостику на южную сторону ущелья.



Ущелье очень узкое; из одного старого коллектора ГЭС вода течет очень живописным водопадом. Дорога довольно круто лезет вверх, приходится ехать на максимальной передаче.



10,1 (10:35) 3100 – остановка, бонка крепления багажника одного из участников начала болтаться в гнезде. Решаем вопрос хомутами и другими подручными средствами.

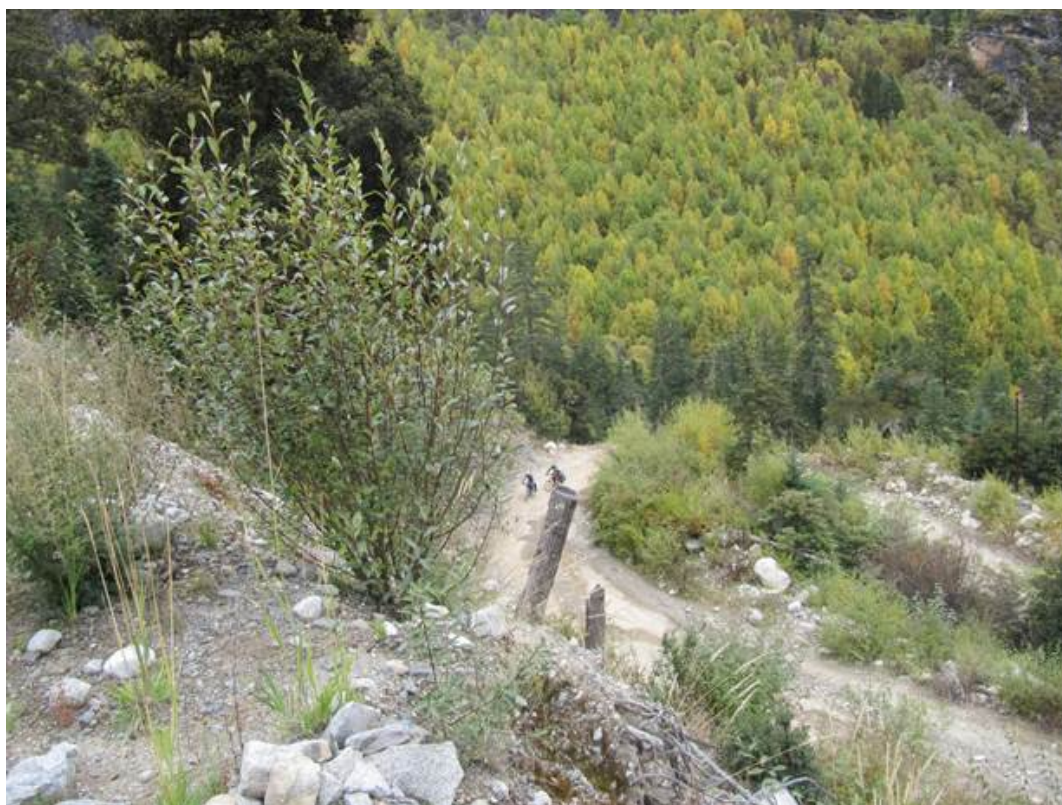
12,7 (11:20) 3162 – [развилка](#). Прямо идет местная дорога в какие-то местные поселки, а нам надо повернуть почти назад и лезть вверх на крутой серпантин. Потихоньку натянуло тучки, но пока что сухо. Хорошо, что не жарко – по жаре лезть в подъем было бы тяжелее.



21,7 (13:35) 3820 – обедаем на обочине дороги. Мест под ночевку что-то не наблюдается, хорошо, что мы полезли в этот подъем с самого утра.



24,2 (14:08) 3816 – [мост через приток](#); перед ним небольшой спуск метров на 20-30. Приток тоже течет в узком ущелье с крутыми берегами; места для стоянки по-прежнему не видно. Становится холодно, велокомпьютер показывает +9,5°C.



26,4 (15:00) 4089 – наконец склон ниже дороги выполаживается, [появляются места](#), где можно поставить несколько палаток, да и до воды можно добраться. Но пока силы есть, потихоньку лезем дальше. Да и солнце начало снова выглядывать, потеплело и стало веселее.

На обочине попался камень с надписью D36 и иероглифами. Я уж предположил, что это номер дороги, но на следующих найденных камнях оказались надписи D37 и D40. Интересные у китайцев километровые знаки.



28,9 (16:08) 4312 – мостик через ручей, рядом относительно ровное место.



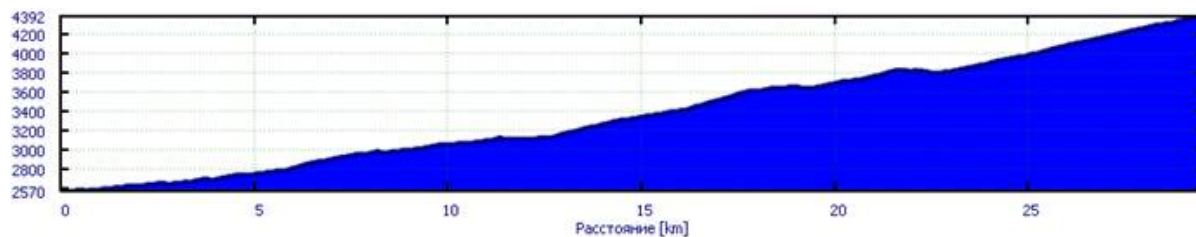
В районе высоты **4300** долина немного расширилась, дно стало более плоским и ровным. В то же время, почти закончились деревья, дальше начиналась каменистая долина; решили вставать тут. Недалеко от дороги обнаружили [остатки старой дороги](#) – ровно и недалеко от воды.



Хоть дорога давно заброшена, колышки для растяжек воткнуть в нее так и не удалось; оттягивали оттяжки камнями.

Вечером пока светило солнце, было +15°C. Но после заката стало быстро холодать, к восьми вечера +2°C

Итого: проехали **30,0 км**; ТТ**5:25**, AVS**5,5 км/ч**; MAX**33,8 км/ч**. Ночевка на высоте **4390 м**.



9 октября (понедельник) – 17-й ходовой день

Подъем в **6:30**. Утром переменная облачность, около нуля. Около половины девятого проглянуло солнце, стало теплее.

Выход на маршрут в **9:20**. Солнце то выглядывает, нагревает воздух выше +10°C, то уходит за тучи – холодает до +5°C. Выезжаем из лесной зоны, вокруг камни.



14 (9:39) 4524 – развилка, налево уходит неплохая дорога. Непонятно, куда она ведет.

Километра через два с половиной-три после ночевки дорога выходит в большой цирк диаметром несколько километров, и по его окружности забирается на высоту перевала. Озера на дне цирка покрыты льдом, зеленых цветов почти нет – очень суровое зрелище.



8.0 (11:40) 5018 – [перевал](#). Температура около нуля; на солнце снег и лед подтаивают, в тени вода опять замерзает от холода скал.



На спуске тоже холодно, метров триста по высоте каменистая пустыня, потом начинаются летние пастбища. Едем быстро, надолго не останавливаемся, только собрать группу.



26,7 (13:00) 3937 – конец спуска, долина, [развилка дорог](#). Поворачиваем налево. В долине тепло, на солнце аж +20°C. Только вот вокруг ходят тучки, из которых сыплются осадки. Недалеко от развилки палатки, машины, полевой магазинчик, есть кухня.



Цены в магазинчике не сильно выше, чем в магазинах на трассе. С трудом отговорили девочек не тратить время на ожидания еды в кафе, а ехать дальше. Обедаем на берегу ручья, текущего со склона долины в основную речку.

30.0 (14:19) 3974 – гравийная дорога уходит левее и поднимается на склон к кошам; а мы сворачиваем правее на грунтовку, идущую вдоль реки. Метров через 300 грунтовка оказывается разворочена – бульдозеры и экскаваторы выкопали на ее месте траншею, самосвалы ездят и отсыпают ее гравием. Видимо, здесь будут делать традиционную бетонную дорогу; странно только что ее начали делать как бы с середины. Ехать по такой строящейся дороге гораздо труднее, чем по нормальной грунтовке – грунт без дерна мягкий, да еще и дополнительно взрыхлен гусеницами.



В сырых местах эта заготовка под дорогу вообще превращается в болото, приходится вытаскивать велосипед из траншеи и обходить сырое место пешком. На прижимах наоборот, свежие крупные камни, по которым ехать на подъем довольно тяжело.



40,3 (15:52) 4058 – дальняя точка, в которой копался экскаватор на момент прохождения группы. Дальше едем по нормальной, неповрежденной тропе. Тропа нормально утоптана, ехать по ней после раскопанной дороги гораздо удобнее и приятнее, даже и на подъем.



Тем временем погода испортилась, натянуло облачка и даже начинает сыпаться не то мелкий снег, не то редкий дождь.

40,5 (16:08) 4105 – на полянке левее дороги синие вагончики, образующие собой каре. За ними тропа спускается к речке и переходит [по деревянному мостику](#) на восточный берег. После мостика тропинка становится хуже, со склона часто текут мелкие ручейки и на пересечении с ними на тропинке глубокие грязные ямы. Приходится слезать с велосипеда и проводить его по корням руками.



41,8 (16:37) 4131 – деревянный мостик обратно на западный берег. (Мостик вот [в этом месте](#), но на спутниковом снимке его нет). Снег все усиливается, идет чуть ли не стенами. Велокомпьютер показывает +0,7°C.



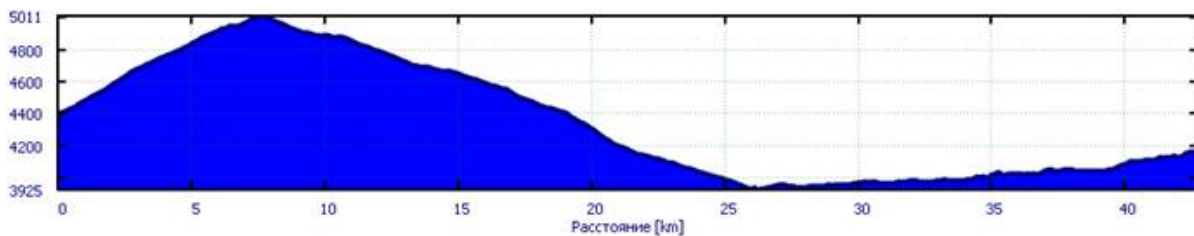
43,5 (16:55) 4154 – слева от тропы еще несколько вагончиков, один из них открыт и относительно чист внутри. Решаем ставить палатки, ночевать и готовить в нем, так как непонятно, сколько еще снега выпадет ночью и как холодно будет. Велосипеды ставим рядом с домиком и укрываем тентом.



Вечером снег вроде перестал, но опустился туман. Температура -3°C . Снежный слой от пяти до десяти сантиметров.



Итого: проехали **43,5 км**; ТТ5:01, AVS**8,5км/ч**; МАХ**41,6 км/ч**. Ночевка на высоте **4160 м**.



10 октября (понедельник) – 18-й ходовой день

Утром в домике -2°C на улице ниже -10°C (вынесенный из домика велокомпьютер остывал медленно, и перед выходом на маршрут показывал -10°), хорошо что ночевали в домике. На улице ясно, облаков почти нет, очень красивый вид во все стороны.



Подъем в **6:30**, выход на маршрут в **9:10**.



0,2 (9:18) 4154 – мостик на юго-восточный берег (долина потихоньку поворачивает на северо-восток). Тропинка то идет ровно и по ней можно ехать, то уступами забирается на каменистые прижимы и надо велосипед катить руками. Около десяти на тропинку выходит солнце, температура поднимается до нуля, и мы начинаем потихоньку снимать самую теплую одежду.



3.3 (10:17) 4267 – [МОСТИК](#) на северо-западный берег ручья.

5.0 (10:48) 4299 – развилка троп, направо брод, левая тропа идет по прижимам. Идем по левой тропе, солнце греет хорошо, но вода от свежего снега еще ледяная, лезть в брод никому не охота.



5.5 (11:06) 4316 – мостик на южный берег ручья. На южном берегу через 500 метров от брода тропа теряется среди камней и кустов. Метров 400 идем напролом, потом снова выходим на тропу. Низинки залиты водой от тающего снега, приходится искать обходы. Продвигаемся медленно.



7.5 (11:50) 4353 – на северном берегу кош, к нему от тропы идет мостик. Небо почти без облаков, ярко светит солнце; снег на склонах довольно быстро тает. Тропинка в основном без камней, по существенной ее части можно ехать.



8.4 (12:09) 4369 – широкий брод через левый приток речки. Мочить ноги никому не охота, с трудом находим место где можно перебраться по камням.

8.8 (12:22) 4379 – двойной брод через два рукава основной речки. Первый рукав проще, второй сложнее, приходится кидать в воду камни, чтобы обеспечить опору для ног.



[Два брода на спутнике.](#)

Перебродив, обедаем.

После бродов подъем становится круче, ехать уже не получается.



10,2 (13:42) 4517 – брод через приток речки, перед ним налево уходит тропа к горному озеру.



10,9 (14:04) 4595 – слева плато между двумя оврагами, на нем куча синих вагончиков. Видимо, здесь в сезон что-то типа полевого лагеря для туристов.



11,2 (14:08) 4593 – небольшой спуск и переход по камням через ручей. За ручьем начинается перевальный взлет.

13,4 (14:58) 4806 – [перевал](#) Чага. Последний перевал похода. Вершина перевала плоская, поэтому берем перевал в седле.



Потихоньку натягивает облачка, но солнце все еще шпарит, поэтому температура около десяти градусов. Навстречу из долины дует сильный ветер.



Скорее спускаемся с перевала по тропе.

15.0 (15:20) 4587 – после небольшого ручья, проезжаемого в седле, неожиданно обнаруживаем, что едем уже по слабой колее.



15.5 (15:26) 4448 – после брода, проезжаемого уже с трудом, выезжаем на уже [накатанную грунтовую дорогу](#). Дорога идет вдоль широкой долины и почти не снижается.



19,9 (15:57) 4432 – большой брод [через приток](#). Долго приходится искать траекторию, чтобы перейти по камням. После брода небольшой подъем, а затем начинается спуск. В конце спуска дорога становится грязноватой, приходится обходить грязь по траве и склонам рядом с дорогой.

23 (16:21) 4277 – брод через перевальную речку в долине большой реки. Некоторые разувались и переходили пешком, некоторые ухитрились переехать речку в седле хитрым зигзагом.



23,7 (16:38) 4267 – [большой брод](#) через основную речку. Глубина воды в основных рукавах выше колена, все разувались/переобувались и шли пешком.

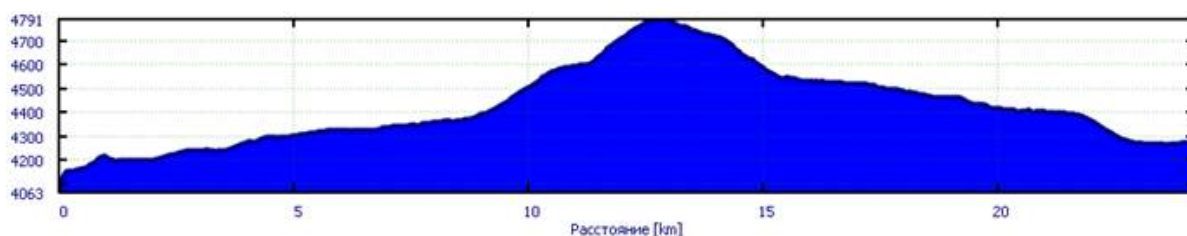


24,6 (17:06) 4274 – неожиданно наткнулись на границе долины на [горячие источники](#). Источники облагорожены – из бетона сделаны две ванны, в которые можно набирать как горячую воду из источника, так и холодную из текущего с горы ручейка. Не могли не воспользоваться таким подарком судьбы и встали лагерем рядом; ужинали сидя в горячей ванне.



Вечером после захода солнца похолодало почти до 0°C , с гор натягивает тучки.

Итого: проехали **24,6 км**; ТТ**4:46**, AVS**5,1 км/ч**; МАХ**30,6 км/ч**. Ночевка на высоте **4274 м**.



11 октября (вторник) – 19-й ходовой день

Подъем в **7:00**. Утром на улице -5°C , пасмурно; ночью выпало немного снега. Собирались неспешно, выехали в **9:44** когда уже тучки разошлись и выглянуло солнце.



Дорога идет по краю долины, временами взбирается немного повыше, временами выходит на дно долины. Ехать довольно лениво, последний день и вчерашние купания в сероводородной ванне не способствуют полному напряжению сил.

7.5 (10:34) 4247 – бродик. Проезжается на скорости.



8.7 (10:42) 4236 – [мост](#) через основную речку.

9.0 (10:46) 4242 – асфальт на краю поселка **Натун (Anwasun)**. В поселке магазинов не заметили. После поселка дорога идет ровно, потом взбирается на небольшой торчек и опять спускается к реке.



14.7 (11:20) 4213 – мост. (На спутниковом снимке нового асфальта так же нет).

33.0 (12:13) 4122 – [выезд на трассу G318](#). Что очень порадовало в последний ходовой день – так это сильный попутный ветер в сочетании с движением под горку.



На трассе нам постоянно попадались встречные велосипедисты, едущие общепринятый маршрут Ченду – Лхаса. Кто с аналогом ортлибов, кто с кучкой непонятных сумок на багажнике и руле, кто с байкпекерским комплектом. Пока мы обедали, один из таких велосипедистов подъехал к нам пообщаться (общались через онлайн переводчик). В первую очередь он пожаловался на сильный, доставший его встречный ветер. Ну а мы показали фотографии пройденных нами горных перевалов, ночевки и катания по снегу, и этим привели его в полный восторг. На прощанье пожелали друг другу удачи.

75.0 (14:55) 3947 – въехали в **Литан (Litang)**. Покатались немного по городу и остановились в гостинице со скромным названием «Worlds first High-city Hotel».



В гостинице очень холодно, вместо унитазов сидячие дырки, зато в каждом номере стоит обогреватель-тарелка и на кроватях лежат электроподогревающие одеяла.

После заселения разделились на три группы – командир с англоговорящим завхозом пошел искать машину для доставки нас в **Ченду**, девушки пошли искать нормальную кафешку, остальные пошли покупать упаковочные материалы для упаковки велосипедов. В результате договорились с микроавтобусом для велосипедов/рюкзаков и основной части группы, для упаковки купили скотч и полиэтиленовую трубу (больших мусорных пакетов в **Литане** не оказалось), поужинали, а после ужина уже в темноте во дворе отеля разобрали и упаковали велосипеды.

Вечером после упаковки велосипедов хотели еще погулять по **Литану**, но неожиданно пошел мокрый снег, стало холодно, а во вторых оказалось, что после девяти вечера в этом небольшом центре провинции ничего не работает.

Итого: проехали **74,5 км**; ТТЗ:50, AVS **19,5 км/ч**; MAX **44,9 км/ч**. Ночевка на высоте **3947 м**.



12, 13, 14 октября – выброска, Ченду, самолет домой

Микроавтобус приехал в шесть утра. После загрузки вещей оказалось, что два человека не влезают; однако водитель оперативно нашел своего коллегу, который тоже вез пассажиров в сторону Ченду, и посадил к нему наших товарищей.



По дороге постоянно попадались встречные велосипедисты, то едущие, то идущие по трассе в сторону Лхасы.



В Ченду приехали около трех часов дня; остановились в буддитском квартале южнее парка Wuhou на улице Wuhouci в отеле с названием Mandala hotel. Двухместный номер стоит 200¥ в сутки.

13 октября отсыпались, закупились сувенирами и гуляли по Ченду.



14 октября рано утром распрощались с отелем; поймали два такси (труднее всего оказалось поймать в семь утра такси -микроавтобус), добрались до аэропорта. На обратном пути пересадка у нас была в Юхани, очень большом аэропорту. Но в этот раз у нас вещей было меньше, поэтому проблем с пересадкой не возникло. И после двух перелетов мы, наконец, дома!



5. Дополнительные сведения о маршруте.

5.1. Перечень средств передвижения и случаи ремонта на маршруте.

	Колеса	Нипель камер	Кассета	Задний переключ	Тормоза
Матвеева Мария	27,5	Преста	9	Xt	гидравлика
Фефелов Александр	26 (бескамерка)	преста	9	Xt (смазка парафин)	шимано гидравлика
Раков Дмитрий	26	авто	9	XT	ТЕКТРО гидравлика
Марина Сафина	26	авто	9	xt	avid механика
Герасимов Алексей	26	авто	10	xt	hayes механика
Дещеревский Илья	26	авто	9	SRAM X5, Long Cage	SRAM гидравлика
Желнин Алексей	29 (бескамерка)	преста	10	XT (смазка парафин)	Шимано гидравлика
Лоскутников Андрей	29	авто	10	xt	шимано гидравлика

На маршруте произошли следующие поломки:

Дещеревский Илья – потеря двух спиц, прокол 1 штука.

Сафина Марина – прокол 2 штуки.

Герасимов Алексей – прокол 1 штука.

5.2. Перечень запчастей и инструментов.

Ремнабор индивидуальный	Позиция	Кол-во	
	запасная камера (свой нипель и диаметр!)	1-2	
	петух	1	
	замочек для своей цепи	1-2	
	колодки тормозные	2 пары	
	спицы	3-4	

	шестигранники (компактные)	1	
Ремнабор общественный 1			
Узел	Позиция	Кол-во	Вес
Колёса и покрышки			
	насос (под оба нипеля)	3	
	насос вилочный	1	
	покрышка 29"	1	
	покрышка 26"	1	
	набор для ремонта покрышек	1	0,058
	набор для заклейки камер	1	0,06
	клей для камер	2	0,015
	нипельный ключ	1	0,035
	монтажки	3	0,04
	эксцентрик колёсный	2	0,065
	герметик	1	
Трансмиссия			
	задний переключатель 10 ск	1	0,242
	правая манетка 10 ск	1	0,126
	задний переключатель 9 ск	1	0,265
	правая манетка 9 ск	1	0,115
	выжимка цепи	2	0,049
	тросик скоростной	2	0,032
	рубашка скоростная	1	0,061
	Тормоз дисковый в сборе механика	1	0,371
	кусочки цепи	неск	0,073
	замочки 9, 10	неск	0,006
	смазка для цепи	2	0,1
	смазка для цепи	1	0,067
	смазка парафиновая	1	0,137
	смазка консистентная	1	0,05
	съёмник кассеты	1	0,035
	ролики кондуктора	1	0,03
Прочие запчасти			
	винтики, болтики (много разных)	десяток	0,1
Инструменты			
	лизерман	1	0,241
	набор шестигранников (отдельные)	1	0,091
	ключ на 8	1	0,059
	конусные ключи	1	0,091
	разводной ключ малый (до 24 мм)	1	0,15
	надфили + прямоуг. напильник	2-3	0,025
	отвертка	1	0,041
	звездочка	1	0,014
Общеремонтное			
	изолента электромонтажная синяя	1 рулончик	0,05
	скотч широкий	1 бобина	0,11
	стяжки нейлоновые	много	0,2
	набор хомутиков (от мала до велика)	10-15 шт	0,075
	супер-клей	2 шт	0,014
	вдшка	1	0,1

5.3. Перечень общественного снаряжения.

Снаряжение	Вес
горелка 3 шт.	2,1
баллон 1 литр 3 шт.	0,48
Экран 2 шт.	0,3
насос 3 шт.	0,6
gps+ 8 комплектов лития 2 шт.	1,0
рации 3 шт + батареек 2 комплекта	1,0
тент	1,4
насос вд	0,212
ремнабор	3,3
покрышка 29	0,65
палатка 5 мест	3,8
тросс	0,46
автоклав 5 литров	1,546
кевларовый шнур	0,56
видео	1,05
трекер	0,145
два карабина	0,07
кухня	0,325
палатка 3 места	2,6
аптечка	1,8
гоу-про	0,5
кан 4,5 литров	0,445
Спутниковый телефон	0,25
фото	0,43
покрышка 26	0,565
диктофон	0,05

5.4. Отчёт Медика

Подготовка к походу.

Нами был изучен и проработан материал по экстремальным ситуациям в условиях высокогорья, на основе которого была собрана необходимая аптека.

Выводы и рекомендации медика:

Несмотря на сложность маршрута, высокогорную местность, холод и регулярные осадки и броды, из-за чего 7-мь участников из 8-ми получали помощь медика, группа справилась без обращений за помощью в медицинские заведения. Все участники не стеснялись своих болезней и вовремя сообщали о возникшей той или иной трудности со здоровьем, благодаря чему всем была оказана помощь своевременно.

- Двухкилограммовый состав аптечки полностью соответствовал условиям похода. Однако, необходимо продумать как решать проблему с кровоточащими трещинами на кончиках пальцев рук, больше всего от этого пострадали девочки. Пластырь не сильно помогает в таких случаях. По возвращению из похода были изучены различные варианты оказания помощи в аналогичных случаях, некоторые группы брали с собой клей типа БФ-6.

- Перед долгим и сложным походом в холодной высокогорной местности стоит проверить свое здоровье, вылечить, дающие о себе знать, проблемы со здоровьем, проверить состояние зубов и вылечить травмы ног.

- Надо помнить, что солнце в горах совсем не такое, как на подмосковной даче, поэтому важно регулярно пользоваться кремом от загара, носить головной убор, защищать губы помадой, так как губы заживают долго и, один раз сгорев до крови, они могут стать уязвимы и для московского солнца. Кроме того, солнечные ожоги вызывают температуру, которая может помешать дальнейшему движению группы.

- Люди, проживающие в Тибетском нагорье, готовят очень острую еду, поэтому если вы будете ее часто потреблять, то берите с собой различные лекарства для пищеварения.

- Горная болезнь. Даже если вы раньше хорошо переносили высоту, надо помнить, что различные климатические условия (влажный и холодный климат) и местность могут повлиять на ваше состояние здоровья и у вас может проявиться горная болезнь. Горная болезнь проявляется не только тошнотой и головной болью, но она также может вас оставить без сил и не позволить заснуть (бессонница), заставит вас отдать свою порцию еды товарищам. Поэтому стоит пропить в небольших дозах диакарб для профилактики (по 1 таблетке 3 раза в день за 24 часа до быстрого восхождения). Рекомендуется заранее за месяц перед сложным походом пропить курс витаминов и продолжать его во время похода.

- В походах очень важны здоровые ноги. Важно иметь обувь, фиксирующую голеностоп, так как периодически вы будете двигаться пешком по очень неровной поверхности. Если вы ранее много раз подворачивали ногу или имели вывих, то для вас необходимо иметь ортез на голеностопный сустав. Кроме этого, важно следить за состоянием своих коленных суставов, во время подъемов правильно подбирать передачи, не перегружать колени. Также в холодных горных условиях лучше иметь теплые наколенники, которые помогут быстрее согреться ногам и не остывать на остановках.

- Помните, что высокие и снежные горы - это не только необычайная красота, воспетая в песнях, но это еще и холод. У каждого участника должна быть теплая верхняя одежда (пуховый свитер), теплые носки для лагеря, не продуваемые штаны, мембранные носки, а главное теплый спальник. В горах очень легко заболеть, а вот лечатся простудные заболевания очень плохо в горной местности.

Случаи оказания медицинской помощи:

1. У пятерых из восьми участников в первую неделю проявлялись симптомы горной болезни. Проявления были следующие: вялость, отсутствие сил, головная боль, отказ от еды, тошнота, головокружения, озноб, учащенное сердцебиение. Все заболевшие участники принимали **Диакарб**, от головной боли давался шипучий **аспирин с витамином С и цитрамон**.

2. Двое участников за поход страдали желудочно-кишечными расстройствами, сопровождающимися температурой выше 38 градусов, болью в области желудка и последующей слабостью. У одного также была рвота. Заболевшим был изменен рацион питания и режим отдыха. Для оказания помощи применялись **сметта, Лоперамид, парацетамол, фильтрум сти**. Участников на время болезни разгружали и продолжали движение. За полтора дня участники были полностью восстановлены.

3. Хотя на маршруте и применялись солнцезащитные крема с фактором защиты УФ 30-50, некоторые участники получили ожоги. Основные проблемные места – нос, губы, шея, кисти рук, икры. В качестве лечения использовали мазь **Д-пантенол**.

4. Из-за холодных условий похода, двое участников страдали сухим и продолжительным кашлем, а также у одного участника болело горло. От горла участник пил **Аджисепт**, от кашля участники пили **Омнитус и амбробене**.

5. Из-за переохлаждения один участник «получил» Цистит, для лечения принимал **левомицетин**.

6. Трое участников в тот или иной период похода жаловались на боли в коленях. Участники использовали мазь **Диклофенак**, в качестве обезболивающего и противовоспалительного **Нимесил, Кеторол**.

7. В середине похода у одного из участников разболелся зуб и начался отек, который расползся на всю щеку, поднялась температура выше 38 градусов. Из-за продолжительности и интенсивности болезни, а также нахождения на большой высоте и далеко от цивилизации было принято решение, что участник должен пропить курс **Сумамеда**, так как обезболивающие не помогали. Через 3 дня участник полностью восстановился.

8. В последнюю неделю похода у одного участника начали кровоточить трещины на кончиках пальцев рук, применялся **пластырь** и смягчающий крем.

Состав медицинской аптечки

№	Лекарства	сколько	Примечание
	Перевязочные средства	2	
1	Бинт стерильный 7x14	2	
2	Бинт стерильный 5x10	2	
3	Бинт нестерильный	2	
4	Салфетки стерильные 16x14	2	
5	Салфетки стерильные 10x10	1	
6	Бинт эластичный	22	
7	Пластырь	1	
8	Пластырь в рулоне	5	
9	Бинт трубчатые (разные)	10	
10	Салфетки спиртовые	16	
11	Ватные палочки		
12	Ватные диски		
13	Левомеколь	1 туба	
	Антисептики		
1	Бетадин	1 бут	
2	Перекись водорода	1 бут	

3	Хлоргексидин	1 бут	
4	Сульфацил	2 капс	
5	Ацикловир	1 туба	
	Таблетки		
1	Нурофен	16 таб	Применялся
2	Но-шпа	1 блистер	Применялась
3	Кларитин	1 блистер	
4	Супрастин	1 блистер	Применялся
5	Цитрамон	1 блистер	Применялся
6	Фильтрум сти	2 блистера	Применялся
7	Амбробене	20 таблеток	Применялся
8	Омнитус	1 блистер	Применялся
9	Лоперамид	1 блистер	Применялся
10	Аспирин	10 таблеток	Применялся
11	Фурагин	2 блистера	
12	Парацетамол	2 блистера	Применялся
13	Фурациллин	2 блистера	
14	Аджисепт	3 блистера	Применялся
	Антибиотики		
1	Суммамед	Курс	Применялся
2	Энтерофурил	16 таблеток	
3	Юнидокс Солютаб	Курс	
4	Левомецетин	Курс	Применялся
	Инъекции		
1	Кеторол	12 ампул	Применялась
2	Супрастин	14 ампул	
3	Дексаметазон	24 ампулы	
	Дополнительно		
1	Диклофенак	1 туба	Применялся
2	Капли в нос (назол)	1 флакон	
3	Бепантен	1 туба	
4	Ножницы маникюрные	1	
5	Шприцы	11	
6	Термометр электронный	1	Применялся
7	Аскорбинка в парашке	15 штук	Применялась
8	Крем от солнца 50	1 штука	Применялся
9	Пантенол спрей	1 штука	Применялся
10	Нимесил	16 пак	Применялся
11	Омес	2 пластины	Применялся
12	Мезим	2 пластины	Применялся
13	Терафлю	10 пак	Применялось
14	Диакарб		Применялся
	Индивидуальная аптека		
1	Любимое обезболивающее		
2	Гигиеничка для губ	1	
3	Бинт стерильный 7x14	2	
4	Салфетки стерильные	5	
5	Перекись	1	
6	Пластырь бактериц	10	
7	Активированный уголь	2 пластины	
8	Сосалки для горла	1 пластина	
9	Спрей для горла	1	
10	Таблетки от хронии		
11	Наколенник / эластичный бинт	2 штуки	
12	Солнцезащитный крем	1 туба	

6. Итоги, выводы, рекомендации.

Маршрут соответствует БКС, пройден с использованием запасных вариантов.

Погодные условия на протяжении маршрута претерпевали резкие изменения от «Благоприятных», до «Катаклизма», минимальная температура опускалась до -15 градусов.

Группа показала отличную тренированность и слаженность действий. Разрывы между первым и последним участниками не превышали 10 минут даже на самых сложных препятствиях. На протяжении всего маршрута удавалось сохранять график движения 50/10.

Практически весь маршрут проходится «в седле», «в лямке» пройдено 2800 метров во время разведки не пройденного перевала.

На маршруте были разведаны горячие источники на высоте более 4200 метров, осмотрено огромное количество буддистских монастырей и других культурных и исторических ценностей.

Поразило то, что дикие животные (олени, зайцы, куропатки) подпускают человека на расстояние вытянутой руки! Несколько раз видели следы хищника семейства кошачьих, а также следы медведя.

Был совершен радиальный выход на святое озеро, находящееся на высоте 4000 метров в районе Манингенге.

Для прохождения данного маршрута необходима очень хорошая физическая и техническая, тактическая и морально-волевая подготовка. Следует иметь в виду, что погода на больших высотах очень изменчива и имеет высокие перепады суточных температур. Вечером вы можете встать на ночевку на зеленом участке, а утром проснуться в полноценной зиме, после чего перевал может стать не только не проходимым, но и опасным. В подобных походах необходимо серьёзно отнестись к подготовке и оценке выносливости транспортных средств и дополнительного оборудования. Личные вещи должны обеспечивать комфорт в минусовую погоду и сильный ветер, снег, дождь. Обязательно каждый участник должен иметь пуховку. Особенно тщательно стоит продумать обувь, в которой было бы тепло, она быстро сохла, держала голеностоп, а также не расклеилась! Спальник и пенка должны быть рассчитаны на температуры комфорта -10 -15.

7. Оценка сложности велосипедного маршрута.

7.1. Расчет суммы баллов за протяженные препятствия

$$S = (23,41 + 22,75 + 22,54 + 22,83) + 14,85 + (9,36 + 8,26) = \mathbf{121,38}$$

7.2. Расчет эквивалентного пробега по ЛП.

$$ЛП = ЭП1 + ЭП2 + \dots + ЭПn = 56 + 24 + 20 = \mathbf{100 \text{ км}}$$

ЭП1 – движение по каменным завалам $n \backslash \text{к} 2800 \text{ метров} * 2 = 56 \text{ км}$

ЭП2 – переправа $n \backslash \text{к} 12 \text{ шт} * 2 = 24 \text{ км}$

ЭП3 – переправа 1а $2 \text{ шт} * 10 = 20 \text{ км}$

7.3. Расчет интенсивности.

$$I = (Lф * Кэп + ЛП) * Тн / (Тф * Ln) = (1170 * 0,7488 + 100) * 20 / (19 * 900) = 963,4 * 20 / (19 * 900) = \mathbf{1,1416}$$

$$Кэп = Кэп1 * \mu_1 + Кэп2 * \mu_2 + \dots + Кэп n * \mu_n = 0,4169 + 0,098 + 0,0539 + 0,052 + 0,128 = \mathbf{0,7488}$$

$$Кэп1 = 0,6 * 812,9 / 1170 = 0,4169$$

$$Кэп2 = 0,8 * 143,8 / 1170 = 0,098$$

$$Кэп3 = 1,0 * 63,1 / 1170 = 0,0539$$

$$Кэп4 = 1,3 * 47 / 1170 = 0,052$$

$$Кэп5 = 1,8 * 83,2 / 1170 = 0,128$$

7.4. Расчет автономности.

Продолжительность похода: 433 ч. (19 д.)

Автономность похода: **0.87**

Подробный расчёт по временным интервалам:

1. Начало временного интервала: 23.09.2018 14:00

Конец временного интервала: 24.09.2018 11:00

Количество часов: 22

Автономность временного интервала: 0.80

2. Начало временного интервала: 24.09.2018 12:00

Конец временного интервала: 27.09.2018 16:00

Количество часов: 77

Автономность временного интервала: 1.08

3. Начало временного интервала: 27.09.2018 17:00

Конец временного интервала: 28.09.2018 14:00

Количество часов: 22

Автономность временного интервала: 0.80

4. Начало временного интервала: 28.09.2018 15:00

Конец временного интервала: 29.09.2018 14:00
 Количество часов: 24
 Автономность временного интервала: 0.50
 5. Начало временного интервала: 29.09.2018 15:00
 Конец временного интервала: 29.09.2018 16:00
 Количество часов: 2
 Автономность временного интервала: 0.80
 6. Начало временного интервала: 29.09.2018 17:00
 Конец временного интервала: 29.09.2018 17:00
 Количество часов: 1
 Автономность временного интервала: 0.80
 7. Начало временного интервала: 29.09.2018 18:00
 Конец временного интервала: 2.10.2018 13:00
 Количество часов: 68
 Автономность временного интервала: 1.04
 8. Начало временного интервала: 2.10.2018 14:00
 Конец временного интервала: 3.10.2018 13:00
 Количество часов: 24
 Автономность временного интервала: 0.50
 9. Начало временного интервала: 3.10.2018 14:00
 Конец временного интервала: 4.10.2018 11:00
 Количество часов: 22
 Автономность временного интервала: 0.80
 10. Начало временного интервала: 4.10.2018 12:00
 Конец временного интервала: 5.10.2018 13:00
 Количество часов: 26
 Автономность временного интервала: 0.83
 11. Начало временного интервала: 5.10.2018 14:00
 Конец временного интервала: 5.10.2018 15:00
 Количество часов: 2
 Автономность временного интервала: 0.80
 12. Начало временного интервала: 5.10.2018 16:00
 Конец временного интервала: 6.10.2018 14:00
 Количество часов: 23
 Автономность временного интервала: 0.80
 13. Начало временного интервала: 6.10.2018 15:00
 Конец временного интервала: 6.10.2018 18:00
 Количество часов: 4
 Автономность временного интервала: 0.80
 14. Начало временного интервала: 6.10.2018 19:00
 Конец временного интервала: 7.10.2018 12:00
 Количество часов: 18
 Автономность временного интервала: 0.80
 15. Начало временного интервала: 7.10.2018 13:00
 Конец временного интервала: 7.10.2018 16:00
 Количество часов: 4
 Автономность временного интервала: 0.80
 16. Начало временного интервала: 7.10.2018 17:00
 Конец временного интервала: 8.10.2018 16:00
 Количество часов: 24
 Автономность временного интервала: 0.50
 17. Начало временного интервала: 8.10.2018 17:00
 Конец временного интервала: 11.10.2018 10:00
 Количество часов: 66
 Автономность временного интервала: 1.03
 18. Начало временного интервала: 11.10.2018 11:00
 Конец временного интервала: 11.10.2018 14:00
 Количество часов: 4
 Автономность временного интервала: 0.80

7.5. Расчет категории сложности пройденного маршрута.

$КС = S \cdot I \cdot A = 1,1416 \cdot 0,87 \cdot 121,38 =$ **120,55** $\text{ что более } 90 \text{ и соответствует } 6КС$

[1] В техническом отчете дается местное китайское время -5 часов от Москвы.

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

Названия рек и населенных пунктов приведены из двух источников: названия кириллицей – из генштабовских карт масштаба 1:200000 (ресурс [topomap.ru](#)), названия латиницей – из Google Map