



**ТУРИСТСКО-СПОРТИВНЫЙ СОЮЗ РОССИИ
ФЕДЕРАЦИЯ СПОРТИВНОГО ТУРИЗМА ПЕРМСКОГО КРАЯ
КОМАНДА «FORWARD»**

ОТЧЕТ

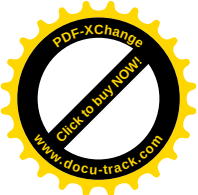
**о велосипедном походе шестой категории сложности, совершенном
с 2 сентября по 28 октября 2011 года, на Кунь-Луне, в Тибете и Ги-
малаях**

Маршрутная книжка №
Руководитель группы
Королев Андрей Юрьевич
Адрес руководителя:
г. Пермь, ул. Дружбы д. 16, кв. 58
тел. 89028064970.
e-mail: Звоните – скажу, иначе завалит спамом

Маршрутно-квалификационная комиссия рассмотрела отчет и считает,
что путешествие может быть зачтено всем участникам и руководителю.
Маршрут имеет _____ категорию сложности. Отчет ис-
пользовать в _____

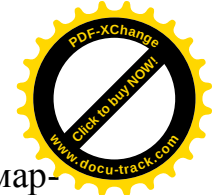
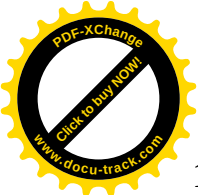
Штамп МКК

Пермь 2011 г.

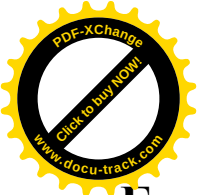


Содержание

<i>Глава 1. Справочные сведения о путешествии</i>	<i>3</i>
1. Проводящая организация	3
2. Краткая характеристика похода	3
3. Район путешествия	3
4. Подробная нитка маршрута	3
5. Определяющие категорийные препятствия маршрута	4
6. Ф.И.О., адрес, телефон руководителя и участников	8
7. Адрес хранения отчета	8
8. Маршрут рассмотрен	8
9. Фотографии участников похода	9
<i>Глава 2. Содержание отчета</i>	<i>10</i>
1. Смысловая идея путешествия	10
2. Варианты подъезда и отъезда	11
3. Аварийные выходы с маршрута и его запасные варианты	12
4. Изменения маршрута и их причины	12
5. График движения и другие параметры маршрута	14
6. Высоты и координаты ночевки	24
7. Высоты и координаты перевалов	26
8. Координаты важных мест маршрута	28
9. Техническое описание прохождения группой маршрута	30
- Заброска к началу активной части маршрута	30
- Первый этап экспедиции – пересечение Кунь-Луня	38
- Второй этап экспедиции – пересечение Полюса Недоступности Евразии – плато Чангтан, на Северном Тибете	58
- Третий этап экспедиции: пересечение Южного Тибета (Трансгималаев) и Гималаев	94
10. Маршрут экспедиции	125
11. Потенциально опасные участки (явления) на маршруте	126



12. Наиболее интересные природные, исторические и другие объекты на маршруте. Общегеографическая и туристская характеристика _____	127
А. Королев статья «Тропую дикого кулана» _____	127
13. Дополнительные сведения о походе _____	132
- Снаряжение групповое _____	132
- Снаряжение личное _____	132
- Перечень запчастей для велосипедов _____	133
- Организация питания на маршруте _____	134
- Особенности организации путешествий на Кунь-Луне и Тибете _____	134
14. Стоимость проезда, проживания, питания _____	135
15. Итоги, выводы и рекомендации _____	136
<i>Приложение. Карты маршрута масштаб 1:200000, в 1 см 2 км.</i> _____	139



Глава 1. Справочные сведения о путешествии.

1. Проводящая организация

Федерация спортивного туризма Пермского края. 614000, г. Пермь, ул. Луначарского, 100. Тел. 236-06-00.

2. Краткая характеристика похода

Вид туризма	Категория сложности похода	Протяженность активной части похода, км	Продолжительность общая, дней	Продолжительность ходовых дней	Сроки проведения.
Велосипедный	6	2566 указана с коэффициентом 1,2, по картам масштаба в 1 см – 2 км	57	45	2.09-28.10.2011

3. Район путешествия: Кунь-Лунь, Тибет, Гималаи.

4. Подробная нитка маршрута: г. Пермь – г. Астана – г. Алма-Ата – г. Урумчи – г. Корла – г. Чархлык (Жозян) - пос. Маннайчжень – **р. Юсупалык - чекпост** - пос. Маннайчжень - г. Чархлык (Жоцян) – г. Черчен – **пер. Токуздаван – перевал Кок-Буян – р. Черчен – р. Аксу - хребет Музлук-Таг – пер. 4353 м – р. Карамуран – Ур. Кызлык – пер. 4800 м – р. Улукхэ – пер. 5240 – р. Карамуран – пер. Карамуран, 5578 м – оз. Антилопы – хребет Красные горы – пер. 95 лет ПГУ, 5300 – оз. Красных Скал (Лочуйцо) – хребет Кукушили – пер. Кёрлугай, 5200 м – оз. № 4 – пер. Максим Детокс, 5100 м – оз. Джиггитай – пер. Охотничий, 5100 м – оз. Яков – пер. Обманутых Надежд, 5100 м – оз. Кратера – пер. Ожидания, 5100 м – урочище Фолкано – оз. Тифаньлакайху – оз. Туймуху – хребет Дютрейль де-Рен - пер. Надежды, 5200 м – пер. Красной Соли, 5000 м – оз. Красной Соли – пер. 5000 м – оз. Голубое – оз. Бурс – пер. 5000 м - **р. Де-Львар (Лифулисыхэ) – оз. Куропатки – Северная тибетская трасса – пос. Донгцуо – отворот на Южную Тибетскую трассу – хребет Алинг-Гангри, пер. 5300 м – оз. Теринам – пос. Дзочен – р. Сома –Цангпо – пер. Сангмулла, 5575 м - оз. Даггитайцо - Южная тибетская трасса – пос. Рага – пос. Сага – р. Брахмапутра – оз. Пелкуцо (Пеку) – Дорога Дружбы – пер. Лалунг-Ла, 4910 - пер. Йакричонг-Ла, 5050 м - г. Ниалам – пос. Касса – пос. Кодари – пос. Татопани – г. Катманду – г. Дели – г. Москва – г. Пермь.****

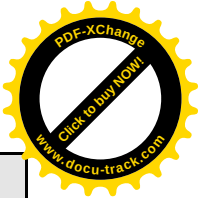
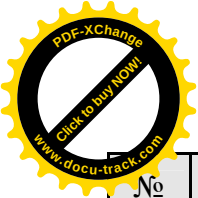
** - Жирным выделена активная часть маршрута.*

3. Определяющие категорийные препятствия маршрута

Протяженные препятствия.

ГПП – горное протяженное препятствие, РПП – равнинное протяженное препятствие.

№	Вид препятствия	Категория трудности	Характеристика препятствия
1	РПП 3 к.т. Мелкощебеночная дорога с участками лесса.	3	Кпк=1,3; Кпр=1,8; Кпер=0,8; Кв=1,5. Сг=1,2, КТ=3,3
2.	РПП. Спуск с перевала Токуз-Даван и связка с другими перевалами до начала перевального взлета перевала Кок-Буян.	4	Кпк=1,3; Кпр=1,14; Кпер=1,4; Кв=1,5. Сг=1,2 КТ=4,4.
3.	ГПП. Перевальный взлет перевала Кок-Буян.	3	Кнв=1,1; Кв=1,5; Кпк=1; Ккр=1,8. Сг=1,2, КТ=3,0.
4.	РПП. Спуск с перевала Кок-Буян и связка перевалов до начала подъема по каньону реки на хребет Музлук-Таг.	4	Кпк=1,5; Кпр=1,6; Кпер=1,4; Кв=1,5. Сг=1,2, КТ=5.
5.	ГПП. Подъем на хребет Музлук-Таг.	5	Кнв=1,6; Кв=1,8; Кпк=1,8; Ккр=1,1. Сг=1,2, КТ=5,7.
6.	РПП. Кунь-Луньское плато до начала подъема на перевал 4600 м, ведущий на р. Улукхэ.	5	Кпк=1,6; Кпр=1,5; Кпер=1,2; Кв=2. Сг=1,2, КТ=5,8.
7.	ГПП. Подъем на пер. 4600 м, ведущий на р. Улукхэ.	5	Кнв=1,1; Кв=2; Кпк=2; Ккр=1,3. Сг=1,2, КТ=5,7.
8.	РПП. Спуск с перевала до р. Улукхэ	5	Кпк=2; Кпр=1,2; Кпер=1,2; Кв=2. Сг=1,2, КТ=5,8.
9.	РПП 6 к.т. Долина и каньон р. Улукхэ. До пер. 5300 м.	6	Кпк=2,0 (галечник); Кпр=1,8; Кпер=1,0; Кв=2,2. Сг=1,2. КТ=9,5
10.	ГПП 6 к.т. прохождение перевала 5300 м	6	Кнв=1,1; Кв=2,4; Кпк=2,0; Ккр=1,3; Сг=1,2. КТ=8,2
11.	РПП 5 к.т. от пер. 5300 м до подъема на пер. Карамуран 5588 м.	5	Кпк=2,0; Кпр=1,2; Кпер=1,0; Кв=2,4; Сг=1,2. КТ=6,9
12.	ГПП 6 к.т. – пер. Карамуран 5588 м.	6	Кнв=1,1; Кв=2,4; Кпк=2,0; Ккр=1,3; Сг=1,2. КТ=8,2
13.	РПП 6 к.т. – от спуска с пер. Карамуран до подъема на пер. 95 лет ПГУ.	6	Кпк=2,0; Кпр=1,8; Кпер=1,0; Кв=2,4; Сг=1,2. КТ=10
14.	ГПП 6 к.т. прохождение пер. 95 лет ПГУ.	6	Кнв=1,1; Кв=2,4; Кпк=2,0; Ккр=1,3; Сг=1,2. КТ=8,2



№	Вид препятствия	Категория трудности	Характеристика препятствия
15.	РПП 6 к.т. От спуска с пер. 95 лет ПГУ до подъема на пер. Охотничий, 5100 м.	6	Кпк=2,0; Кпр=1,8; Кпер=1,0; Кв=2,4; Сг=1,2. КТ=10
16.	ГПП 6 к.т. прохождение пер. Охотничий.	6	Кнв=1,0; Кв=2,4; Кпк=2,0; Ккр=1,3; Сг=1,3. КТ=8,1
17.	РПП 6 к.т. От пер. Охотничий до пер. Обманутых Надежд, 5100 м.	6	Кпк=2,0; Кпр=1,35; Кпер=1,0; Кв=2,4; Сг=1,3. КТ=8,4
18.	РПП 6 к.т. От оз. Туймуху до подъема на пер. Надежды, 5200 м.	6	Кпк=2,0; Кпр=1,67; Кпер=1,0; Кв=2,4; Сг=1,3. КТ=10
19.	ГПП 6 к.т. прохождение пер. Надежды, 5200 м.	6	Кнв=1,0; Кв=2,4; Кпк=2,0; Ккр=1,3; Сг=1,3. КТ=8,1
20.	РПП 6 к.т. От пер. Надежды до пер. на оз. Голубое	6	Кпк=2,0; Кпр=1,84; Кпер=1,0; Кв=2,4; Сг=1,3. КТ=10
21.	ГПП 6 к.т. прохождение пер. на оз. Голубое, 5000 м.	6	Кнв=1,0; Кв=2,4; Кпк=2,0; Ккр=1,3; Сг=1,3. КТ=8,1
22.	РПП 6 к.т. От пер. на оз. Голубое, 5000 м до пер. от оз. Куропатки, 5000 м.	6	Кпк=1,3; Кпр=1,8; Кпер=1,2; Кв=2,4; Сг=1,3. КТ=8,8
23.	ГПП 5 к.т. прохождение перевала от оз. Куропатки, 5000 м.	5	Кнв=1,0; Кв=2,4; Кпк=1,3; Ккр=1,5; Сг=1,3. КТ=6,1
24.	РПП 5 к.т. От перевала от оз. Куропатки до пер. на оз. Чангчо, 5100 м.	5	Кпк=1,3; Кпр=1,56; Кпер=1,2; Кв=2,4; Сг=1,3. КТ=7,6
25.	ГПП 5 к.т. прохождение перевала на оз. Чангчо, 5100 м.	5	Кнв=1,1; Кв=2,4; Кпк=1,3; Ккр=1,5; Сг=1,3. КТ=6,7
26.	РПП 6 к.т. От перевала на оз. Чангчо, 5100 м до Северной тибетской трассы	6	Кпк=1,3; Кпр=1,8; Кпер=1,2; Кв=2,4; Сг=1,3. КТ=8,8
27.	РПП 6 к.т. по Северной тибетской трассе	6	Кпк=1,3; Кпр=1,8; Кпер=1,2; Кв=2,4; Сг=1,3. КТ=8,8
28.	РПП 6 к.т. по Северной тибетской трассе	6	Кпк=1,3; Кпр=1,8; Кпер=1,2; Кв=2,4; Сг=1,3. КТ=8,8
29.	РПП 6 к.т. по Северной тибетской трассе	6	Кпк=1,3; Кпр=1,8; Кпер=1,2; Кв=2,4; Сг=1,3. КТ=8,8
30.	РПП 6 к.т. по Трассе S206 до пер. 4930 м	6	Кпк=1,6; Кпр=1,5; Кпер=1,2; Кв=2,4; Сг=1,3. КТ=8,9
31.	ГПП 6 к.т. прохождение перевала 4930 м.	6	Кнв=1,1; Кв=2,4; Кпк=1,6; Ккр=1,5; Сг=1,3. КТ=8,2
32.	РПП 6 к.т. по Трассе S206 до пер. 5100 м	6	Кпк=1,6; Кпр=1,7; Кпер=1,2; Кв=2,4; Сг=1,3. КТ=10
33.	ГПП 6 к.т. прохождение перевала 5100 м.	6	Кнв=1,1; Кв=2,4; Кпк=1,6; Ккр=1,5; Сг=1,3. КТ=8,2

№	Вид препятствия	Категория трудности	Характеристика препятствия
34	РПП 6 к.т. по Трассе S206 от пер. 5100 м	6	Кпк=1,6; Кпр=1,8; Кпер=1,0; Кв=2,4; Сг=1,3. КТ=8,98
35	РПП 6 к.т. по Трассе S206 от ночевки до подъема на пер. Сангмулла, 5575 м	6	Кпк=1,6; Кпр=1,8; Кпер=1,0; Кв=2,4; Сг=1,3. КТ=8,98
36	ГПП 6 к.т. – прохождение пер. Сангмулла, 5575 м.	6	Кнв=1,1; Кв=2,4; Кпк=1,6; Ккр=1,5; Сг=1,3. КТ=8,2
37	РПП 6 к.т. по Трассе S206 от пер. Сангмулла до Южной тибетской трассы	6	Кпк=1,6; Кпр=1,8; Кпер=1,0; Кв=2,4; Сг=1,3. КТ=8,98
38	РПП 4 к.т. по Южной трассе до р. Брахмапутра.	4	Кпк=0,8; Кпр=1,8; Кпер=1,2; Кв=2,2; Сг=1,3. КТ=4,9
39	ГПП 5 к.т. – прохождение пер. 4763 м	5	Кнв=1,0; Кв=2,2; Кпк=1,6; Ккр=1,5; Сг=1,3. КТ=6,9
40	РПП 5 к.т. от пер.4763 до асфальта.	5	Кпк=1,3; Кпр=1,6; Кпер=1,2; Кв=2,2; Сг=1,3. КТ=7,1
41	РПП 4 к.т. от начала асфальта до подъема на пер. Ла-Лунг Ла, 5021 м	4	Кпк=0,8; Кпр=1,8; Кпер=1,2; Кв=2,3; Сг=1,3. КТ=5,2
42	ГПП 4 к.т. – прохождение пер. Ла-Лунг Ла, 5021 м	4	Кнв=1,1; Кв=2,4; Кпк=0,8; Ккр=1,5; Сг=1,3. КТ=4,1
43	РПП 4 к.т. От пер. Ла-Лунг Ла – 80 км.	4	Кпк=0,8; Кпр=1,8; Кпер=1,2; Кв=2,2; Сг=1,3. КТ=4,9
44	РПП 3 к.т. От пос. Ламосангу до г. Катманду.	3	Кпк=0,8; Кпр=1,8; Кпер=1,2; Кв=1,4; Сг=1,3. КТ=3,1
	Итого		323,44 балла

Локальные препятствия.

№	Вид препятствия	К. т.	Характеристика препятствия	ЭП (км)
1.	Переправа через р. Аксу.	1А	Ширина 15 м. Скорость течения до 1,5 м/с. Глубина 0,6 м.	10
2.	Переправа через р. Манда-лык	н/к	Ширина 10 м. Скорость течения до 0,5 м/с. Глубина 0,5 м.	2
3.	Переправа через р. Карамуран	1А	Ширина 12-15 м. Скорость течения до 1,5 м/с. Глубина 0,5 м – 5 рукавов	10
4.	Переправа через р. Улугхэ	1Б	Множество протоков, шириной 10-20 м. Глубина в некоторых более 80 см. Скорость течения более 1,5 м/с. Необходимо лавирование в поисках пути и усилия всей группы	20
5.	Переправа через р. Улугхэ (второй раз)	1Б	Множество протоков, шириной 10-20 м. Глубина в некоторых более 80 см. Скорость течения более 1,5 м/с. Необходимо лавирование в поисках пути и усилия всей группы	20

№	Вид препятствия	К. т.	Характеристика препятствия	ЭП (км)
6.	Переправа через р. Улугхэ (третий раз)	1Б	Множество протоков, шириной 10-20 м. Глубина в некоторых более 80 см. Скорость течения более 1,5 м/с. Необходимо лавирование в поисках пути и усилия всей группы	20
7	Переправа через Улугхэ в верховьях	1А.	Ширина 12-15 м. Скорость течения до 1,5 м/с. Глубина 0,5 м – 5 рукавов	10
8	Перевал Карамуран	1Б	Реально – 1А, но сложность добавляется за большую высоту и первопрохождение.	20
9	Переправа через реку стекающую с пер. 95 лет ПГУ	н/к	10 раз. Глубина до 30 см, ширина 15 м. Вязкий грунт.	20
9	Переправа через приток оз. Красных скал	н/к	Глубина до 30 см, ширина 15 м. Вязкий грунт.	2
10	Переправа через реку стекающую с пер. Кёрлугай	н/к	15 раз	30
	Переправа через реку стекающую с пер. Кёрлугай	1А	5 раз	50
12	Переправа через притоки оз. № 4	н/к	10 раз	20
13	Переправа через притоки оз. № 4 и оз. Джиггитай	н/к	5 раз	10
14	Переправа через притоки оз. Джиггитай	н/к	5 раз	10
15	Переправа через притоки оз. Яков	н/к	3 раза	6
16	Переправа через притоки оз. Туймуху и других	н/к	3 раза	6
17	Переправа через приток оз. Туймуху	1Б к.т.	2 рукава, дно с зыбучими песками, глубина до 80 см. Скорость течения более 1 м/с	20
Итого.				286

Также на маршруте были другие локальные препятствия – болота, песок, снежный покров, еще перевальные взлеты, но я их подробно решил не учитывать, потому что они были на протяжении всего маршрута и в большом количестве, да и протяженности маршрута достаточно, и нет необходимости дополнительно набирать эквивалентный пробег. Подробное описание где какие именно встречались локальные препятствия и в каком количестве смотреть ниже в главе техническое описание прохождения группы маршрута.

6. Ф.И.О, адрес, телефон, руководителя и участников.

Ф.И.О.	Год рождения	Адрес, телефон	Туристский опыт	Обязанность в группе
1. Королев Андрей Юрьевич	1976	г. Пермь, ул. Дружбы, 16 - 58. Тел. 89028064970	6Р - вело, Тибет, Кунь-Лунь; 6Р - лыжный, Плато Путорана; 6Р – пеший, Памир; 5 усл. Р - горный, Памир. Перевальный опыт 3Б Р.	Руководитель, врач, фотограф.
2. Мохов Игорь Михайлович	1964	Г. Пермь, шоссе Космонавтов, 72-43. Тел. 225-96-54	6У – вело, Тибет, Кунь-Лунь; 6Л У – Плато Путорана, 2005; 6П У – Анды, 2006; 4 вело У – Сев. Урал; 5Л У – Восточный Саян; Пер. опыт 3А У, 4Б (Альп) У; макс. выс. 6500	Реммастер.
3. Ранде Александр Янисович	1985	Г. Пермь, Крупской 86а -43	6Л У – Гренландия, 2010 5П У – Восточный Саян; 4У вело – Северный Урал. Пер. опыт 2А У; макс. выс. 5895	Видеооператор
4. Кортаев Алексей Владимирович	1965	Г. Пермь, Уфимская, 4-209.	6Л У – Полярный Урал, 2001, 5П У – Восточный Саян, 4 У вело – Северный Урал, пер. опыт 2Б У; макс. выс. 5895	Носитель палатки
5. Тарасенков Иван Владимирович	1979	Г. Пермь, Мира, 20-21.	5П У – Восточный Саян; 4У вело – Северный Урал, Пер. опыт 2Б У; макс. выс. 5642	Завхоз

7. Адрес хранения отчета

614070 Г. Пермь, Дружбы 16 - 58, у руководителя группы, в библиотеке МКК Пермского края, в библиотеке ТССР.

8. Маршрут рассмотрен

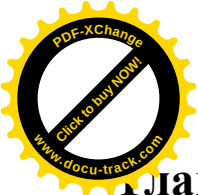
Московской МКК

Маршрут зарегистрирован в Пермской краевой ПСС, МЧС России, тел. (342)210-78-10 и 89128889803(4) оперативный дежурный.

9. Фотографии участников похода:

Команда «Forward» - слева направо: Игорь Мохов, Александр Ранде, Андрей Королев, Алексей Коротаев, Иван Тарасенков.





Глава 2. Содержание отчета

1. Смысловая идея похода

Пересечь Полюс Недоступности Евразии, расположенный на плато Чангтан, к северу от озера Яков. При этом проехать на велосипеде, а местами пройти пешком в едином автономном маршруте, через Кунь-Лунь, Тибет и Гималаи, с севера на юг, от пустыни Такла-Макан до г. Катманду.

Задачи экспедиции:

1. Исследовать ненаселенные районы Кунь-Луны и внутреннего Тибета. Изучить этот Полюс Недоступности Евразии.

2. Экспедиция постарается пройти путем древних караванных троп, которые в настоящее время занесены лессом, но которые были проложены самым логичным путем. Задача отыскать этот маршрут протяженностью около 800 км, и определить его координаты.

3. Также маршрут пройдет через перевал Карамуран – географическую загадку 21 века, информация о котором есть во всех справочниках, в том числе в БСЭ. Он также нанесен на большинство карт, в том числе древних английских, но реально он не посещался людьми уже более 100 лет. Похоже там вообще почти никто никогда не бывал, и не понятно почему этот перевал везде фигурирует. Этот перевал расположен в хребте Пржевальского, его высота 5578 м.

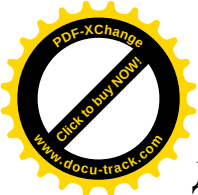
4. Некоторые участки маршрута будут соответствовать маршрутам Н.М. Пржевальского за время его четырех Центральноазиатских экспедиций.

5. По пути следования будет производиться фото- и видеосъемка, а также описание местности.

Особенности маршрута

На маршруте имеются места, от которых до ближайших населенных пунктов 500-700 км. Средняя высота местности путешествия - около 5000 м. Максимальная - пер. Карамуран, 5578 м. Маршрут начнется южнее города Чархлык (Синьцзян-Уйгурский район КНР), а завершится в г. Катманду (Непал). Таким образом будут пересечены в едином автономном маршруте 3 горные системы: Кунь-Лунь, Тибет и Гималаи, что является достижением мирового уровня. Подобные экспедиции были осуществлены нашей командой в 2005 году (пересечение с севера на юг Кунь-Луны и Тибета, но западнее предстоящего маршрута) и в 2009 году - пересечение центральной части Кунь-Луны, по границе с Тибетом - с запада на восток. Предыдущие экспедиции являлись изучением местности, подходов и особенностей территории, и являлись подготовкой к ее третьему этапу, который планируется осуществить в 2011 году.

Выполнены все цели экспедиции. На большей части маршрута экспедиции еще никогда не было людей (в современное время точно), возможно там, в древние времена бывали иногда кочевники. Там до сих пор сохраняется эталон природной чистоты, как и во всех Полюсах Недоступности нашей планеты. В таких местах ничего не изменилось за последние тысячелетия. Читая описания, которые сделал еще Пржевальский, приходишь к выводу, что со времени его экспедиций, там практически ничего не поменялось.



Данная территория является недоступной даже вертолета: на такой большой высоте он не может приземлиться, а также имеет ограничения по расстоянию полетов, из-за необходимости заправляться топливом.

2. Варианты подъезда и отъезда.

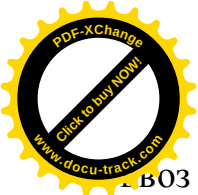
Варианты попадания к началу маршрута – разные. Мы выбрали один из самых дешевых и удобных, причем без использования авиатранспорта. Не очень-то я ему доверяю, да и перевес должен был быть большой. Я считаю где можно добраться наземным транспортом, то и надо ехать наземным. А самолет использовать в крайнем случае, когда перебираешься с континента на континент.

В Перми мы сели на поезд Санкт-Петербург – Астана. В Астане взяли билеты в общий вагон и доехали до Алма-Аты. В Алма-Ате, с центрального автовокзала Сайран, ежедневно 2 раза в день отправляются автобусы до Урумчи. Причем за багаж с нас денег не взяли, а стоимость проезда очень демократичная. На границе помучались перетаскивая тяжеленные рюкзаки и велосипеды, но прошли без проблем. На китайской стороне снова сели в автобус и приехали в Урумчи ночью. Автобус кстати – китайский, спальный и очень удобный. В Урумчи взяли билеты на автобус до Корлы, потому что до Чархлыка не было. В Корле переночевали (потому что в этот день дальше автобуса тоже не было). Ночевали в гостинице, примыкающей к автовокзалу. Комфортно, удобно и недорого – примерно по 200 рублей с человека. Багаж оставили в камере хранения, где за место взяли всего лишь по 50 рублей. На следующий день утром поехали в Чархлык (Жоцян). По середине пустыни Такла-Макан, образовалась огромная пробка – как это ни удивительно, но дорогу там размывло и затопило середину пустыни. Откуда взялась вода никто не знает. Примерно через 1 час ожидания (мы прятались под автобусом, потому что солнцепек невероятный) приехал джип и привез питьевую воду в поллитровых бутылках и лепешки – кормили бесплатно. Скоро грейдер насыпал щебенки в размывший участок, и мы поехали дальше. Приехали в Чархлык под вечер. Сразу же нашли микроавтобус, который идет до Маннайчженя. Договорились с водителем и загрузили наш багаж в него. Переночевали в гостинице. Утром выехали, и приехали в Маннайчжень. Собрали велосипеды и рюкзаки, и после обеда тронулись в путь. Проехали 2 дня. К обеду третьего дня доехали до чек-поста, расположенному в 100 км от начала маршрута. Нас дальше не пустили. Пришлось нам возвращаться в Маннайчжень на попутках, оттуда в Чархлык, тоже на попутках, потому что багаж в автобус не входил. Дальше на рейсовом автобусе, после ночевке в гостинице, добираемся до г. Черчен, откуда мы уже два раза начинали путешествия.

Везде нам приходилось переплачивать много денег за провоз велосипедов и рюкзаков. Стоимость провоза багажа выходила больше чем стоимость проезда людей, иногда в 2 и более раз.

Из Черчена мы наняли маленький грузовичок, который нас довез до перевала Токуз-Даван, 2900 м. Откуда у нас и началась активная часть маршрута.

В Китае нормальных продуктов, для такой сложной, продолжительной и высокогорной экспедиции мы бы просто не нашли. По правилам в Китай запрещен



Воз некоторых продуктов питания, это в основном касается мясных продуктов. На китайской таможне наши рюкзаки полностью проверили, но ничего не конфисковали. Нам даже удалось провести контрабандой 20 литров очищенного бензина. В Китае такого не купишь, а на другом примусы быстро засоряются.

Выезд с маршрута очень прост и традиционен. На велосипедах мы доехали до аэропорта г. Катманду. Купили билеты без проблем, и за 14000 рублей, на следующий день улетели в Дели и дальше на Москву. Первая авиакомпания – индийская Джет лайт, вторая – Аэрофлот. От Москвы на поезде до Перми.

3. Аварийные выходы с маршрута и его запасные варианты

Аварийные выходы

Аварийные выходы возможны только по своему же пути, потому что мы выбирали наиболее удобный маршрут. Единственно только надо было решать выбираться в какую сторону – в зависимости от того, на какой стадии маршруты мы собирались бы аварийно выходить. Если нам будет необходимо выбираться ближе к старту, то надо идти назад, а если ближе к Северной тибетской трассе, то естественно идти вперед. Конечно, при этом надо учитывать наличие и качество дорог, сложность рельефа, направление ветра и другие факторы.

Запасные варианты

1. Поскольку маршрут является полным первопрохождением, и почти нет описаний никаких его участков, то возможны различные запасные варианты маршрута: вместо движения по одним долинам – движение по другим долинам (параллельным), вместо одних перевалов через хребты – другие расположенные рядом перевалы. Обо всех изменениях маршрута будем своевременно сообщать Пермскую МКК и ПСС.

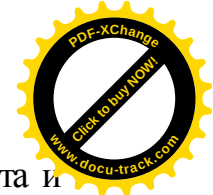
2. После выхода на северную Тибетскую трассу – в поселок Нима, откуда выбираться до города Амдо и Голмуда.

3. После выхода на Южную Тибетскую трассу можно добираться до Лхасы и возвращаться домой.

4. Изменения маршрута и их причины

Изменение маршрута было одно в самом начале маршрута, по причине сложной геополитической обстановки в СУАРе. Проехав 100 км по долине реки Юсупалык, как мы и планировали, мы доехали до чек-поста, который нас дальше не пропустил. Здесь оказалась огромная территория заповедника, на которую допускают только спецперсонал. Этот заповедник мы проехал целиком с востока на запад в экспедиции 2009 года. Восточная граница этого заповедника проходит по границе СУАРа и провинции Цинхай. Западная расположена на долготе горы Улуг-Музтаг. Южная – на границе с Тибетом. Северная – по осевой линии самого северного хребта на Кунь-Луне в этом районе.

Ввиду этого нам пришлось возвращаться на трассу Чархлык – Голмуд, добираться до города Черчен, и забрасываться в горы как мы это уже делали в 2005 и в 2009 годах. С этой стороны Кунь-Луны, видимо больше нет возможных заходов

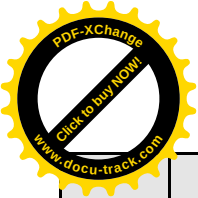


горы. После этого мы на 6 день выехали на линию планированного маршрута и шли в точности, как и хотели – по несуществующей дороге, которая указана на большинстве карт мира, в том числе и мелкого масштаба и крупного – 1:200000.

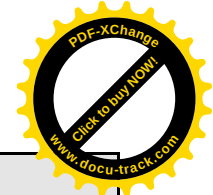
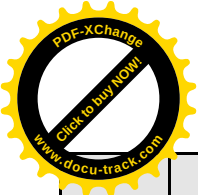
5. График движения и другие параметры маршрута, определяющие в соответствии с действующей классификацией его категорию сложности

Таблица дневных переходов.

Дни пути	Дата	Участок пути	Протяженность (км) с коэффициентом	Чистое ходовое время (час: мин.)	Определяющие препятствия на участке.	Метеоусловия.
1.	8.09	Пос. Маннайчжень – долина р. Юсупалык	21	2:30	РПП 3 к.т. Мелкощелевая дорога с участками лесса. Кпк=1,3; Кпр=2; Кпер=0,8; Кв=1,5. Высота ночевки 3309 м	Ветер слабый, ясно. Осадков нет. Ночью температура -7 градусов.
2.	9.09	Долина р. Юсупалык	52	6:00	Продолжение РПП – 3к.т. Высота ночевки 3470 м	Ветер слабый, ясно. Осадков нет. Ночью температура -8 градусов.
3.	10.09.	Долина р. Юсупалык – чекпост в долине р. Юсупалык.	32	3:00	Продолжение РПП – 3к.т. Г. Чарклык	Ветер слабый, ясно. Осадков нет. Ночью температура -7 градусов.
4.	13.09.	Пер. Токуз-Даван – пер. Кокбуян – р. Черчен	8	1:30	РПП 3 к.т. Спуск с перевала Токуз-Даван и связь с другими перевалами до начала перевального взлета перевала Кок-Буян. Кпк=1,3; Кпр=1,14; Кпер=1,4; Кв=1,5. ГПП. Перевальный взлет перевала Кок-Буян Кнв=1,1; Кв=1,5; Кпк=1; Ккр=1,8 Высота ночевки 2842 м	Ветер слабый, ясно. Осадков нет.
5.	14.09.	Р. Черчен – р. Аксу. Р. Аксу – р. поднимающаяся на пер. 4354 около г. Чонг-Джарджу таг	55	6:00	РПП – 4к.т. Спуск с перевала Кок-Буян и связь перевалов до начала подъема по каньону реки на хребет Музлук-Таг. Кпк=1,5; Кпр=1,6; Кпер=1,4; Кв=1,5. КТ=5. Переправа через р. Аксу – 1А к.т. Переправа через Мандалык – н/к. Высота ночевки 3453 м	Температура ночью +3, днем + 20. Ветер слабый, с 16 часов пыльная буря, закрывающая солнце. Осадков нет.

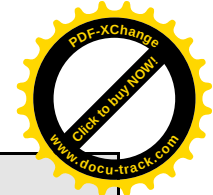
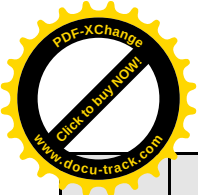


Дни пути	Дата	Участок пути	Протяженность (км) с коэффициентом	Чистое ходовое время (час; мин.)	Определяющие препятствия на участке.	Метеоусловия.
6.	15.09.	Р. поднимающаяся на пер. 4354 около г. Чонг-Джарджутаг – пер. 4354 – Кунь-Луньское плато	53	6:30	ГПП 5 к.т. Подъем на хребет Музлук-Таг. Кнв=1,6; Кв=1,8; Кпк=1,8; Ккр=1,1. КТ=5,7. Высота ночевки 4180 м	Температура ночью -7, днем + 15. Ветер слабый, с 16 часов пыльная буря, закрывающая солнце. Вечером очень сильный ветер. Ночью сильный снег, пурга. Снег глубиной до 10 см.
7.	16.09.	Кунь-Луньское плато – пер. 4600 м – долина р. Улугхе	55	6:30	РПП 5 к.т.. Кунь-Луньское плато до начала подъема на перевал 4800 м, ведущий на р. Улукхэ. Кпк=1,6; Кпр=1,5; Кпер=1,2; Кв=2. КТ=5,8. Переправа через р. Карамуран – 1А к.т. ГПП 5 к.т. Подъем на пер.4600 м, ведущий на р. Улугхэ. Кнв=1,1; Кв=2; Кпк=2; Ккр=1,3. КТ=5,7. Высота ночевки 4492 м	Температура ночью -10, днем +15, ветер средний и сильный. С утра ясно. Пыльная буря. После заката ветра нет. Ясно
8.	17.09.	Долина р. Улугхе – каньон р. Улугхе	38	7:30	РПП 6 к.т. Долина и каньон р. Улугхэ. До пер. 5300 м. Кпк = 2,0 (галечник); Кпр = 1,8; К пер=1,0; Кв=2,2. Переправа через р. Улугхе 3 раза – 1Б к.т. (много русел) Высота ночевки 4653 м	Температура ночью -15, днем +15, ветер средний и сильный. С утра ясно. После обеда пурга, мокрый снег, отсутствие видимости. После заката ветра нет. Ясно.
9.	18.09.	Каньон р. Улугхе – долина р. Улугхэ	34	7:00	Продолжение РПП 6 к.т. Долина и каньон р. Улугхэ. До пер. 5300 м. Кпк = 2,0 (галечник); Кпр = 1,8; К пер=1,0; Кв=2,2. Переправа через р. Улугхе – 1Б к.т. (много русел) Высота ночевки 4851 м	Температура ночью -15, днем +15, ветер средний и сильный. С утра ясно. После обеда пасмурно, После заката ветра нет. Ясно.



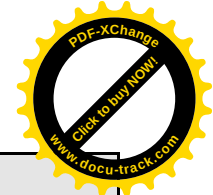
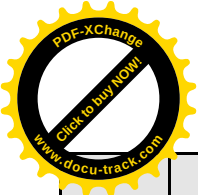
Дни пути	Дата	Участок пути	Протяженность (км) с коэффициентом	Чистое ходовое вре- мя (час; мин.)	Определяющие препятст- вия на участке.	Метеоусловия.
10.	19.09.	Долина р. Улугхэ – лев. Приток р. Улуг- хэ - под. вторым пер. 5100 м	27	7:00	Продолжение РПП 6 к.т. Долина и каньон р. Улуг- хэ. До пер. 5300 м. Кпк = 2,0 (галечник); Кпр =1,8; К пер=1,0; Кв=2,2. Переправа через р. Улугхэ – 1А к.т. Высота ночевки 5004 м	
11.	20.09.	Под. вторым пер. 5100 м – исток пра- вого притока р. Ка- рамуран	25	7:00	Продолжение РПП 6 к.т. Долина и каньон р. Улуг- хэ. До пер. 5300 м. Кпк = 2,0 (галечник); Кпр =1,8; Кпер=1,0; Кв=2,2; Сг=1,2. ГПП 6 к.т. прохождение перевала 5300 м. Кнв=1,1; Кв=2,4; Кпк=2,0; Ккр=1,3; Сг=1,2. Участки глубокого лесса, зыбучих песков и болот преодолевались пешком. Высота ночевки 5200 м	Температура ночью -20, днем +15, ветер средний и сильный. С утра ясно. После обеда пурга, мокрый снег, отсутствие видимости. После заката ветра нет. Ясно.
12.	21.09.	Исток правого при- тока р. Карамуран – под пер. Карамуран	26	7:00	РПП 5 к.т. от пер. 5300 м до подъема на пер. Кара- муран 5588 м. Кпк=2,0; Кпр=1,2; Кпер=1,0; Кв=2,4; Сг=1,2 Участки глубокого лесса, зыбучих песков и болот и крутые подъемы преодолевались пешком.	Температура ночью -20, днем +15, ветер средний и сильный. Ясно. После заката ветра нет. Ясно.
13.	22.09.	Под пер. Карамуран – пер. Карамуран, 5588 м – северный приток оз. Антило- пы	30	7:30	ГПП 6 к.т. – пер. Караму- ран 5588 м. Кнв=1,1; Кв=2,4; Кпк=2,0; Ккр=1,3; Сг=1,2. РПП 6 к.т. – от спуска с пер. Карамуран до подъ- ема на пер. 95 лет ПГУ. Кпк=2,0; Кпр=1,8; Кпер=1,0; Кв=2,4; Сг=1,2 Участки глубокого лесса, зыбучих песков и болот и крутые подъемы преодо- левались пешком.	Температура ночью -20, днем +15, ветер средний и сильный. Ясно. После обеда пе- ременная облачность. После заката ветра нет. Ясно.

Дни пути	Дата	Участок пути	Протяженность (км) с коэффициентом	Чистое ходовое время (час; мин.)	Определяющие препятствия на участке.	Метеоусловия.
14.	23.09.	Северный приток оз. Антилопы – нижнее течение северного притока оз. Антилопы	28	7:30	РПП 6 к.т. (продолжение) – от спуска с пер. Карамуран до подъема на пер. 95 лет ПГУ. Кпк=2,0; Кпр=1,8; Кпер=1,0; Кв=2,4; Сг=1,2 Участки глубокого лесса, зыбучих песков и болот и крутые подъемы преодолевались пешком.	Температура ночью -20, днем +15, ветер средний и сильный. Ясно. После обеда пасмурно, видимости нет, пурга с мокрым снегом. К вечеру ясно. После заката ветра нет. Ясно.
15.	24.09.	Северный приток оз. Антилопы – начало подъема на хр. Красные горы	31,2	7:30	РПП 6 к.т. (продолжение) – от спуска с пер. Карамуран до подъема на пер. 95 лет ПГУ. Кпк=2,0; Кпр=1,8; Кпер=1,0; Кв=2,4; Сг=1,2 Переправа через восточный приток оз. Антилопы – 1А к.т. Участки глубокого лесса, зыбучих песков и болот и крутые подъемы преодолевались пешком.	Температура ночью -20, днем +10, ветер средний и сильный. Ясно. После обеда пасмурно, видимости нет, пурга с мокрым снегом. К вечеру ясно. После заката ветра нет. Ясно.
16.	25.09.	Начало подъема на хр. Красные горы – пер. 95 лет ПГУ – долина оз. Красных скал	26	7:30	ГПП 6 к.т. прохождение пер. 95 лет ПГУ. Кнв=1,1; Кв=2,4; Кпк=2,0; Ккр=1,3; Сг=1,2. РПП 6 к.т. От спуска с пер. 95 лет ПГУ до подъема на пер. Охотничий, 5200 м. Кпк=2,0; Кпр=1,8; Кпер=1,0; Кв=2,4; Сг=1,2	Температура ночью -20, днем -5, ветер средний и сильный. Ясно. После обеда пасмурно, видимости нет, пурга с мокрым снегом. После заката ветра нет. Ясно.
17.	26.09.	Долина оз. Красных скал – пер. Кёрлугай, 5200 м – приток оз. безымянного	27	8:00	РПП 6 к.т. (продолжение) От спуска с пер. 95 лет ПГУ до подъема на пер. Охотничий, 5200 м. Кпк=2,0; Кпр=1,8; Кпер=1,0; Кв=2,4; Сг=1,2. Переправа через приток оз. Красных скал – н/к, Переправа через реку стекающую с пер. Кёрлугай – 15 раз – н/к.	Температура ночью -20, днем -5, ветер средний и сильный. Ясно. После обеда пасмурно, видимости нет, пурга с мокрым снегом. После заката ветра нет. Ясно.

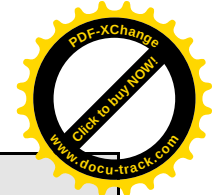
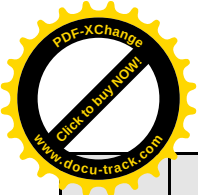


Дни пути	Дата	Участок пути	Протяженность (км) с коэффициентом	Чистое ходовое вре- мя (час; мин.)	Определяющие препятст- вия на участке.	Метеоусловия.
18.	27.09.	Приток оз. безы- мянного – северный приток оз. № 4	29	8:00	РПП 6 к.т. (продолжение) От спуска с пер. 95 лет ПГУ до подъема на пер. Охотничий, 5200 м. Кпк=2,0; Кпр=1,8; Кпер=1,0; Кв=2,4; Сг=1,2 Переправа через приток оз. Безымянного – н/к 10 раз. 1А к.т. – 5 раз.	Температура ночью -20, днем -5, ветер средний и сильный. .Ясно. После заката ветра нет. Ясно.
19.	28.09.	Северный приток оз. № 4 – южный приток оз. № 4	30	8:00	РПП 6 к.т. (продолжение) От спуска с пер. 95 лет ПГУ до подъема на пер. Охотничий, 5200 м. Кпк=2,0; Кпр=1,8; Кпер=1,0; Кв=2,4; Сг=1,2 Переправа через притоки оз. № 4 - н/к 10 раз.	Температура ночью -20, днем -5, ветер средний и сильный. .Ясно. После обеда пасмурно, видимости нет, пурга с мокрым снегом. После заката ветра нет. Ясно.
20.	29.09.	южный приток оз. № 4 - долина оз. Джиггитай	34	8:30	РПП 6 к.т. (продолжение) От спуска с пер. 95 лет ПГУ до подъема на пер. Охотничий, 5200 м. Кпк=2,0; Кпр=1,8; Кпер=1,0; Кв=2,4; Сг=1,2 Переправа через притоки оз. № 4 и оз. Джиггитай - н/к 5 раз.	Температура ночью -20, днем -5, ветер средний и сильный. .Ясно. После обеда пасмурно, видимости нет, пурга с мокрым снегом. После заката ветра нет. Ясно.
21.	30.09.	долина оз. Джигги- тай – под. пер. Охот- ничий, 5100 м	25	7:30	РПП 6 к.т. (продолжение) От спуска с пер. 95 лет ПГУ до подъема на пер. Охотничий, 5200 м. Кпк=2,0; Кпр=1,8; Кпер=1,0; Кв=2,4; Сг=1,2 Переправа через притоки оз. Джиггитай - н/к 5 раз.	Температура ночью -20, днем +5, ветер средний и сильный. .Ясно. После заката ветра нет. Ясно.

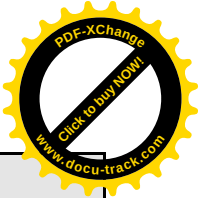
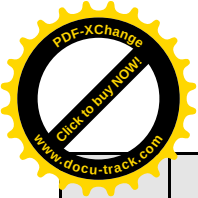
Дни пути	Дата	Участок пути	Протяженность (км) с коэффициентом	Чистое ходовое вре- мя (час; мин.)	Определяющие препятст- вия на участке.	Метеоусловия.
22.	1.10.	под. пер. Охотни- чий, 5100 м – оз. Яков – под. пер. Обманутых Надежд, 5100 м	39	8:00	ГПП 6 к.т. прохождение пер. Охотничий. Кнв=1,0; Кв=2,4; Кпк=2,0; Ккр=1,3; Сг=1,3. РПП 6 к.т. От пер. Охот- ничий до пер. Обманутых Надежд, 5100 м. Кпк=2,0; Кпр=1,35; Кпер=1,0; Кв=2,4; Сг=1,3 Переправа через притоки оз. Яков - н/к 3 раза.	Температура ночью -20, днем 0, ветер средний и сильный. .Ясно. После обеда пасмурно, видимости нет, пурга с мокрым снегом. После заката пурга всю ночь. Ветер очень сильный.
23.	2.10.	под. пер. Обманутых Надежд, 5100 м – оз. Кратера – под. пер. Ожидания, 5100 м	17	7:00	Пешеходный участок – тащим велосипеды через снег.	Температура ночью -20, днем -5, ветер средний и сильный. .Ясно. После обеда пе- ременная облачность. Ночью ясно.
24.	3.10.	под. пер. Ожидания, 5100 м – Ур. Фолка- но – еще 3 перевала – оз. Туймуху (Шу- анху)	32	8:00	Пешеходный участок – тащим велосипеды через снег.	Температура ночью -20, днем -5, ветер средний и сильный. .Ясно. После обеда пе- ременная облачность. Ночью ясно.
25.	4.10.	оз. Туймуху (Шуан- ху) – долина оз. бе- зымянного	32	8:00	РПП 6 к.т. От оз. Туйму- ху до подъема на пер. На- дежды, 5200 м. Кпк=2,0; Кпр=1,67; Кпер=1,0; Кв=2,4; Сг=1,3 Переправа через притоки оз. Туймуху и других - н/к 3 раза.	Температура ночью -20, днем +5, ветер средний и сильный. .Ясно. Ночью ясно.
26.	5.10.	долина оз. безымян- ного – под пер. На- дежды, 5200 м	39	8:00	РПП 6 к.т. (продолжение) От оз. Туймуху до подье- ма на пер. Надежды, 5200 м. Кпк=2,0; Кпр=1,67; Кпер=1,0; Кв=2,4; Сг=1,3 Переправа 1Б к.т. через приток оз. Туймуху (2 ру- кава, дно с зыбучими пес- ками)	Температура ночью -20, днем +5, ветер средний и сильный. .Ясно. Ночью ясно.



Дни пути	Дата	Участок пути	Протяженность (км) с коэффициентом	Чистое ходовое вре- мя (час; мин.)	Определяющие препятст- вия на участке.	Метеоусловия.
27.	6.10.	под пер. Надежды, 5200 м – пер. Наде- жды – под. пер. на оз. Красной соли	53	8:00	ГПП 6 к.т. прохождение пер. Надежды, 5200 м. Кнв=1,0; Кв=2,4; Кпк=2,0; Ккр=1,3; Сг=1,3. РПП 6 к.т. От пер. Надеж- ды до пер. на оз. Голубое. Кпк=2,0; Кпр=1,84; Кпер=1,0; Кв=2,4; Сг=1,3	Температура ночью -20, днем +10, ветер средний и сильный. .Ясно. Ночью ясно.
28.	7.10.	под. пер. на оз. Красной соли – оз. Красной соли – пер. на оз. Голубое, 5000 м - приток оз. Голу- бого	41	8:00	РПП 6 к.т. (продолжение) От пер. Надежды, 5200 до пер. на оз. Голубое. Кпк=2,0; Кпр=1,84; Кпер=1,0; Кв=2,4; Сг=1,3 ГПП 6 к.т. прохождение пер. на оз. Голубое, 5000 м. Кнв=1,0; Кв=2,4; Кпк=2,0; Ккр=1,3; Сг=1,3.	Температура ночью -20, днем +10, ветер средний и сильный. .Ясно. Ночью ясно.
29.	8.10.	приток оз. Голубого – оз. Голубое – оз. Бурс – пер. на р. Де- Львар – р. Де-Львар (Лифулисахэ)	65	8:00	РПП 6 к.т. От пер. на оз. Голубое, 5000 м до пер. от оз. Куропатки, 5000 м. Кпк=1,3; Кпр=1,8; Кпер=1,2; Кв=2,4; Сг=1,3	Температура ночью -20, днем +10, ясно, ветер средний и силь- ный. После обеда ве- тер очень сильный и встречный, пасмурно. Снег. Ночью ясно.
30	9.10.	р. Де-Львар (Лифу- лисахэ) – южная оконечность оз. Ку- ропатки	96	8:00	РПП 6 к.т. (продолжение) От пер. на оз. Голубое до пер. от оз. Куропатки Кпк=1,3; Кпр=1,8; Кпер=1,2; Кв=2,4; Сг=1,3	Температура ночью -20, днем +10, ясно, ветер средний и силь- ный. После обеда ве- тер очень сильный и встречный, перемен- ная облачность. Снег. Ночью ясно.



Дни пути	Дата	Участок пути	Протяженность (км) с коэффициентом	Чистое ходовое вре- мя (час; мин.)	Определяющие препятст- вия на участке.	Метеоусловия.
31	10.10.	южная оконечность оз. Куропатки – пер. от оз. Куропатки, 5000 м – пер. 4980 м – пер. 5100 м - до- лина оз. Чангчо	87	8:30	ГПП 5 к.т. прохождение перевала от оз. Куропат- ки, 5000 м. Кнв=1,0; Кв=2,4; Кпк=1,3; Ккр=1,5; Сг=1,3. РПП 5 к.т. От перевала от оз. Куропатки до пер. на оз. Чангчо, 5100 м. Кпк=1,3; Кпр=1,56; Кпер=1,2; Кв=2,4; Сг=1,3 ГПП 5 к.т. прохождение перевала на оз. Чангчо, 5100 м. Кнв=1,1; Кв=2,4; Кпк=1,3; Ккр=1,5; Сг=1,3. РПП 6 к.т. (начало) От пе- ревала на оз. Чангчо, 5100 м до Северной тибетской трассы Кпк=1,3; Кпр=1,8; Кпер=1,2; Кв=2,4; Сг=1,3	Температура ночью -20, днем +10, ясно, ветер средний и силь- ный. После обеда ве- тер очень сильный и встречный, перемен- ная облачность. Ночью ясно.
32.	11.10.	долина оз. Чангчо – два перевала - Се- верная тибетская трасса	100	8:00	РПП 6 к.т. (продолжение) От перевала на оз. Чангчо, 5100 м до Северной ти- бетской трассы Кпк=1,3; Кпр=1,8; Кпер=1,2; Кв=2,4; Сг=1,3	Температура ночью -20, днем +10, ясно, ветер средний и силь- ный. После обеда ве- тер очень сильный и встречный, перемен- ная облачность. Ночью ясно.
33.	12.10.	Северная тибетская трасса – р. Зан- Цангпо	108	8:00	РПП 6 к.т. по Северной тибетской трассе Кпк=1,3; Кпр=1,8; Кпер=1,2; Кв=2,4; Сг=1,3	Температура ночью -20, днем +10, ясно, ветер средний и силь- ный. После обеда ве- тер очень сильный и встречный, перемен- ная облачность. Ночью ясно.



Дни пути	Дата	Участок пути	Протяженность (км) с коэффициентом	Чистое ходовое время (час; мин.)	Определяющие препятствия на участке.	Метеоусловия.
34.	13.10.	р. Зан-Цангпо - Северная тибетская трасса	98	8:00	РПП 6 к.т. по Северной тибетской трассе Кпк=1,3; Кпр=1,8; Кпер=1,2; Кв=2,4; Сг=1,3	Температура ночью -20, днем +10, ясно, ветер средний и сильный. После обеда ветер очень сильный и встречный, переменная облачность. Ночью ясно.
35.	14.10.	Северная тибетская трасса – отворот на Южную тибетскую трассу (S206) – ур. Чинунг-Казук	91	8:30	РПП 6 к.т. по Северной тибетской трассе Кпк=1,3; Кпр=1,8; Кпер=1,2; Кв=2,4; Сг=1,3	Температура ночью -20, днем +10, ясно, ветер средний и сильный. После обеда ветер очень сильный и встречный, переменная облачность. Ночью ясно.
36.	15.10.	ур. Чинунг-Казук – пер. 4930 м – исток р. Шялчу (Сяэрхэ)	72	6:30	РПП 6 к.т. по Трассе S206 до пер. 4930 м Кпк=1,6; Кпр=1,5; Кпер=1,2; Кв=2,4; Сг=1,3 ГПП 6 к.т. прохождение перевала 4930 м. Кнв=1,1; Кв=2,4; Кпк=1,6; Ккр=1,5; Сг=1,3.	Температура ночью -20, днем +5, ясно, ветер средний и сильный. После обеда ветер очень сильный и встречный, переменная облачность. Ночью ясно.
37.	16.10.	исток р. Шялчу (Сяэрхэ) – пер. через хр. Алинг-Гангри, 5300 м – оз. без названия – пер. 5100 м - приток оз. без названия	94	8:00	РПП 6 к.т. по Трассе S206 до пер. 5100 м Кпк=1,6; Кпр=1,7; Кпер=1,2; Кв=2,4; Сг=1,3 ГПП 6 к.т. прохождение перевала 5100 м. Кнв=1,1; Кв=2,4; Кпк=1,6; Ккр=1,5; Сг=1,3.	Температура ночью -20, днем +5, ясно, ветер средний и сильный. После обеда ветер очень сильный и встречный, переменная облачность. Ночью ясно.
38.	17.10.	приток оз. без названия – пер. 4907 м – г. Дзочен – р. Сома-Цангпо – левый приток р. Сома-Цангпо	101	8:00	РПП 6 к.т. по Трассе S206 от пер. 5100 м Кпк=1,6; Кпр=1,8; Кпер=1,0; Кв=2,4; Сг=1,3	Температура ночью -20, днем +5, ясно, ветер средний и сильный. После обеда ветер очень сильный и попутный, переменная облачность. Ночью ясно.

Дни пути	Дата	Участок пути	Протяженность (км) с коэффициентом	Чистое ходовое время (час; мин.)	Определяющие препятствия на участке.	Метеоусловия.
39	18.10.	левый приток р. Сома-Цангпо - безымянные озера – пер. 5123 м – другой левый приток р. Сома-Цангпо – хребет Лапчунг – пер. Сангмулла, 5575 м – левый приток истока р. Сома-Цангпо	103	9:00	РПП 6 к.т. по Трассе S206 от ночевки до подъема на пер. Сангмулла, 5575 м Кпк=1,6; Кпр=1,8; Кпер=1,0; Кв=2,4; Сг=1,3 ГПП 6 к.т. – прохождение пер. Сангмулла, 5575 м. Кнв=1,1; Кв=2,4; Кпк=1,6; Ккр=1,5; Сг=1,3.	Температура ночью -20, днем +5, ясно, ветер средний и сильный. После обеда ветер очень сильный и попутный, переменная облачность. Ночью ясно.
40	19.10.	Левый приток истока р. Сома-Цангпо – оз. Даггайцо - Южная тибетская трасса	122	9:00	РПП 6 к.т. по Трассе S206 от пер. Сангмулла до Южной тибетской трассы Кпк=1,6; Кпр=1,8; Кпер=1,0; Кв=2,4; Сг=1,3	Температура ночью -20, днем +5, ясно, ветер средний и сильный. После обеда ветер очень сильный и встречный, переменная облачность. Ночью ясно.
41	20.10.	Южная тибетская трасса – пос. Сага – р. Брахмапутра – хр. Ладак – пер. 4763 – правый приток Брахмапутры	100	8:00	РПП 4 к.т. по Южной трассе до р. Брахмапутра. Кпк=0,8; Кпр=1,8; Кпер=1,2; Кв=2,2; Сг=1,3 ГПП 5 к.т. – прохождение пер. 4763 м Кнв=1,0; Кв=2,2; Кпк=1,6; Ккр=1,5; Сг=1,3.	Температура ночью -10, днем +5, ясно, ветер средний. Ночью ясно.
42	21.10.	правый приток Брахмапутры – пер. 4830 м – оз. Пеку – р. Менчу	100	8:00	РПП 5 к.т. от пер.4763 до асфальта. Кпк=1,3; Кпр=1,6; Кпер=1,2; Кв=2,2; Сг=1,3 РПП 4 к.т. (начало) от начала асфальта до подъема на пер. Ла-Лунг Ла, 5021 м. Кпк=0,8; Кпр=1,8; Кпер=1,2; Кв=2,3; Сг=1,3	Температура ночью -10, днем +5, ясно, ветер средний. Ночью ясно.

Дни пути	Дата	Участок пути	Протяженность (км) с коэффициентом	Чистое ходовое время (час; мин.)	Определяющие препятствия на участке.	Метеоусловия.
43	22.10.	р. Менчу – дорога Дружбы – пер. Ла-Лунг Ла, 5021 м – пер. Якри-Чонг-Ла, 5130 м – г. Ниалам	130	9:00	РПП 4 к.т. (продолжение) от начала асфальта до подъема на пер. Ла-Лунг Ла, 5021 м. Кпк=0,8; Кпр=1,8; Кпер=1,2; Кв=2,3; Сг=1,3 ГПП 4 к.т. – прохождение пер. Ла-Лунг Ла, 5021 м Кнв=1,1; Кв=2,4; Кпк=0,8; Ккр=1,5; Сг=1,3. РПП 4 к.т. (начало). От пер. Ла-Лунг Ла – 80 км. Кпк=0,8; Кпр=1,8; Кпер=1,2; Кв=2,2; Сг=1,3	Температура ночью -10, днем +5, ясно, ветер средний. Ночью ясно.
44	23.10.	г. Ниалам - Китайско-Непальская граница – район поселка Ламосангу	70	5:00	РПП 4 к.т. (продолжение). От пер. Ла-Лунг Ла – 80 км. Кпк=0,8; Кпр=1,8; Кпер=1,2; Кв=2,2; Сг=1,3	Температура ночью -5, днем +25, ясно, ветер средний. Ночью ясно.
45	24.10.	район поселка Ламосангу – г. Катманду	90	6:00	РПП 3 к.т. От пос. Ламосангу до г. Катманду. Кпк=0,8; Кпр=1,8; Кпер=1,2; Кв=1,4; Сг=1,3	Температура ночью +10, днем +25, ясно, ветер средний. Ночью ясно.
Итого			2566	326 ч		

Примечание. Измерения температуры.

Измерения проводились дважды в сутки: в часы минимума температуры (рассвет, 6 ч.) – указывалось, как ночь и максимума (зенит солнца, в районе 13 ч) – указывалось, как день, Минимум измерялся на почве, вне палатки, прибор оставлялся там на ночь. Максимум измерялся на высоте 0.5-1 м, прибор держался в тени и не нагревался солнцем и теплом тела, не охлаждался ветром. Как правило такие теплые моменты днем бывали редки. Реально ощущаемая температура намного ниже, из-за ветра, который дул почти постоянно.

6. Высоты и координаты ночевок

Координаты указаны в градусах, минутах и тысячных долях минут

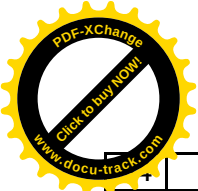
	Дата	Ночевки, высота, м	Координаты ночевки, широта	Координаты ночевки, долгота
1	8.09.2011	3309	38.16,493	90,04,374
2	9.09.2011	3470	38.07,276	89.34,609
3	10.09.2011	891 м	Г. Чарклык	-

4	13.09.2011	2842	37.37,283	86.13,307
5	14.09.2011	3453	37.33,184	86.39.766
6	15.09.2011	4180	37.09,996	86.46,653
7	16.09.2011	4492	36.55,399	87.07,293
8	17.09.2011	4653	36.45,986	87.08,689
9	18.09.2011	4851	36.36,451	87.14,021
10	19.09.2011	5004	36.32,432	87.03,403
11	20.09.2011	5200	36.26,693	86.59.068
12	21.09.2011	5400	36.19,501	87.05,644
13	22.09.2011	5004	36.08,453	87.07,118
14	23.09.2011	4829	36.00,076	87.02,274
15	24.09.2011	4902	35.50,938	87.05,203
16	25.09.2011	4887	35.42,462	87.07,223
17	26.09.2011	5066	35.33,783	87.10,994
18	27.09.2011	4807	35.23,966	87.11,219
19	28.09.2011	4814	35.14,162	87.05,491
20	29.09.2011	4803	35.04,249	87.06,311
21	30.09.2011	4968	34.58,890	87.12,547
22	1.10.2011	4920	34.46,707	87.10,372
23	2.10.2011	4918	34.40,240	87.07,750
24	3.10.2011	4931	34.31,795	87.04,597
25	4.10.2011	4971	34.27,862	86.54,923
26	5.10.2011	5112	34.15,453	86.58,828
27	6.10.2011	4883	33.57,933	87.03,112
28	7.10.2011	4871	33.44,522	86.56,217
29	8.10.2011	4709	33.16,087	86.54,601
30	9.10.2011	4580	32.50,010	86.36,004
31	10.10.2011	4541	32.20,721	86.38,969
32	11.10.2011	4499	31.56,932	86.54,046
33	12.10.2011	4777	31.51,977	86.05,453
34	13.10.2011	4793	32.01,813	85.23,395
35	14.10.2011	4658	31.57,536	84.52,166
36	15.10.2011	5170	31.36,684	85.09,650
37	16.10.2011	4883	31.08,130	85.00,369
38	17.10.2011	4813	30.37,406	85.07,175
39	18.10.2011	5424	30.06,232	85.29,553
40	19.10.2011	4953	29.25,687	85.43,780
41	20.10.2011	4599	29.14,035	85.20,612
42	21.10.2011	4711	28.41,437	85.48,932
43	22.10.2011	3779	28.08,654	85.58,286
44	23.10.2011	770	27.45,353	85.51,259
45	24.10.2011	1300	Катманду	
	Средняя высота ночевки	4600 м		
	Средняя высота ночевки основной части маршрута	4872 м		

2. Высоты и координаты перевалов

Координаты указаны в градусах, минутах и тысячных долях минут

	Дата	Перевалы	Высота, м	Широта	Долгота
1	13.09.2011	Токуз-Даван	2992	37.37,194	86.10,036
2	13.09.2011	Кок-Буян	2950	37.37,174	86.11,725
3	14.09.2011	пер. от притока на р. Черчен	2999	37.38,092	86.16,458
4	14.09.2011	пер. от р. Аксу на р. Мандалык	3300	37.34,953	86.32,150
5	14.09.2011	пер. от р. Мандалык на р. под- нимающуюся на пер. Чонг- Джарджу таг	3517	37.34,104	86.37,062
6	15.09.2011	севернее пер. 4354 м, около г. Чонг-Джарджу таг	4250	37.14,859	86.41,018
7	15.09.2011	около г. Чонг-Джарджу таг	4354	37.13,688	86.43,566
8	16.09.2011	пер. от р. Карамуран на левый приток Улугхэ, в ур. Кызлык	4335	36.59,279	86.55342
9	16.09.2011	Перевал на р. Улукхе	4600	36.56,822	87.02,007
10	19.09.2011	Пер. от левого притока Улугхе, на правый приток р. Карамуран	5100	36.32,208	87.05,984
11	20.09.2011	Пер. между притоками р. Кара- муран	5100	36.31,971	87.02,702
12	20.09.2011	Пер. через отрог хребта Прже- вальского, между р. Карамуран и его правым притоком	5300	36.27,041	86.59,678
13	22.09.2011	Пер. Карамуран	5578	36.17,790	87.06,561
14	23.09.2011	5000 м	5000	36.04,832	87.03,824
15	24.09.2011	4920 м	4920	35.59,018	87.04,111
16	24.09.2011	4940 м	4940	35.56,324	87.04,870
17	24.09.2011	4900 м	4900	35.52,703	87.05,813
18	24.09.2011	Пер. между южными притоками оз. Антилопы	4900	35.51,007	87.05,862
19	25.09.2011	Пер. между южными притоками оз. Антилопы	5008	34.49,347	87.06,009
20	25.09.2011	Пер. 95 лет ПГУ – через хребет Красные горы	5300	35.46,574	87.06,082
21	26.09.2011	Пер. Кёрлугай – через хребет Кукушили	5200	35.34,451	87.11,055
22	28.09.2011	Пер. между притоками оз. № 4	4937	35.23,112	87.10,345
23	28.09.2011	Пер. 4900 м	4900	35.18,038	87.09,672
24	29.09.2011	Пер. 4900 м	4900	35.10,824	87.01,813
25	29.09.2011	Пер. Максим детокс	5000	35.07,590	87.01,354
26	1.10.2011	Пер. Охотничий	5100	34.57,962	87.13,667
27	2.10.2011	Пер. Обманутых Надежд	5050	34.45,038	87.10,258
28	3.10.2011	Пер. Ожидания	5000	34.39,268	87.07,008
29	3.10.2011	Пер. 4984	4984	34.45,038	87.10,258
30	3.10.2011	Пер. через ур. Фолкано	5001	34.37,290	87.06,743
31	3.10.2011	Пер. на оз. Туймуху	5000	34.36,097	87.06,311
32	4.10.2011	Пер. в обход разлившегося оз. Туймуху	5100	34.30,618	86.55,059
33	5.10.2011	Пер. 5050 м	5050	34.27,349	86.54,982

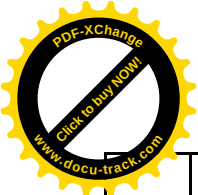


	6.10.2011	Пер. Надежды	5200	34.13,326	86.58,520
35	7.10.2011	Пер. на оз. Красной соли	5000	33.56,759	87.02,547
36	7.10.2011	Пер. между притоками оз. Красной соли	5000	33.46,659	86.56,402
37	7.10.2011	Пер. на оз. Голубое	5000	33.46,228	86.56,143
38	8.10.2011	Пер. на р. Де-Львар	4850	33.30,546	86.51,243
39	10.10.2011	Пер. от оз. Куропатки	5100	32.46,737	86.34,201
40	10.10.2011	Пер. 4950	4950	32.39,862	86.31,848
41	10.10.2011	Пер. 5000	5000	32.39,663	86.31,934
42	10.10.2011	Пер. в долину оз. Чангчо	5100	32.29,712	86.38,249
43	11.10.2011	Пер. 5000 м	5000	32.16,896	86.42,353
44	11.10.2011	Пер. 4700 м	4700	32.13,453	86.45,123
45	11.10.2011	Пер. 4900	4900	32.10,999	86.48,928
46	12.10.2011	Пер. 4600	4600	31.56,561	86.51,311
47	12.10.2011	Пер. 4800	4800	31.55,821	86.29,743
48	12.10.2011	Пер. 4850	4850	31.54,230	86.18,693
49	12.10.2011	Пер. 4830	4830	31.54,764	86.12,674
50	12.10.2011	Пер. 4840	4840	31.52,328	86.06,575
51	13.10.2011	Пер. 4900	4900	31.52,661	86.00,457
52	13.10.2011	Пер. 4950	4950	31.54,553	85.53,494
53	13.10.2011	Пер. 5000	5000	31.57,115	85.46,393
54	13.10.2011	Пер. 5100	5100	31.59,480	85.40,202
55	13.10.2011	Пер. 5050	5050	32.00,377	85.32,072
56	13.10.2011	Пер. 5010	5010	32.00,686	85.24,812
57	14.10.2011	Пер. 4880	4880	32.01,612	85.19,619
58	14.10.2011	Пер. 4930	4930	31.51,022	85.00,989
59	14.10.2011	Пер. 4690	4690	31.58,832	85.04,249
60	14.10.2011	Пер. 4700	4700	31.59,221	85.01,626
61	14.10.2011	Пер. 4750	4750	32.01,553	84.57,780
62	15.10.2011	Пер. 4980	4980	31.51,029	85.00,982
63	15.10.2011	Пер. 5000	5000	31.46,756	85.06,724
64	15.10.2011	Пер. 5050	5050	31.41,863	85.09,305
65	15.10.2011	Пер. 5150	5150	31.39,421	85.10,056
66	16.10.2011	Пер. 5230	5230	31.35,512	85.10,173
67	16.10.2011	Пер. через хребет Алинг-Гангри	5300	31.33,972	85.11,147
68	16.10.2011	Пер. 5100	5100	31.26,578	85.09,424
69	16.10.2011	Пер. 5130	5130	31.10,000	85.02,330
70	17.10.2011	Пер. 4950 на г. Дзочен, в долину оз. Теринам	4950	31.02,993	85.03,527
71	18.10.2011	Пер. 4900	4900	30.33,678	85.09,231
72	18.10.2011	Пер. 5123	5123	30.25,002	85.17,111
73	18.10.2011	Пер. Сангмулла	5575	30.06,127	85.25,978
74	19.10.2011	Пер. 5257	5257	29.45,374	85.44,132
75	20.10.2011	Пер. Кур	5105	29.25,578	85.34,683
76	20.10.2011	Пер. 4763 Между притоками Брахмапутры	4763	29.14,223	85.20,114
77	21.10.2011	Пер. 4830 Между притоком Брахмапутры и бессточным озером	4830	29.11,054	85.21,911
78	21.10.2011	4725	4725	29.01,733	85.27,231
79	21.10.2011	Пер. на оз. Пеку	4926	28.53,782	85.28,494

80	21.10.2011	Пер. между оз. Пеку и р. Менчу	4748	28.42,163	85.45,921
81	22.10.2011	Пер. Ла-Лунг Ла	5021	28.36,878	86.08,105
82	22.10.2011	Пер. Якри-Чонг-Ла через Гималаи	5130	28.31,023	86.10,055
83	24.10.2011	Пер. 787 от р. Сунн-Коси на р. Индравати	787	27.39,267	85.42,550
84	24.10.2011	Пер. 935 через хр. Паламчок, от р. Чак-Кхола на р. Джхику-Кхола	935	27.39,893	85.37,627
85	24.10.2011	Пер. 1556 от. Р. Джхику-Кхола на р. Роси	1556	27.37,165	85.33,186
86	24.10.2011	Пер. 1545 от р. Роси на р. Хану-манте	1545	27.38,517	85.28,638

8. Координаты важных мест маршрута

№	Название	Широта	Долгота	Высота, м
1	Место где обходится озеро Антилопы – самая восточная точка	35.55,166	87.04,069	4800
2	Переправа через р. Аксу	37.39,908	86.27,573	3043
3	Источник питьевой воды (котлован) в долине р. Юсупалык (Цайдамская котловина)	38.07,844	89.26,026	3459
4	Перевал через Гималаи на дороге Дружбы	28.31,023	86.10,055	5130
5	Пос. Амдо	32.15,948	91.40,974	4684
6	Брод через большую реку, впадающую в оз. Туймуху, севернее перевала Надежды	34.24,384	86.55,498	4949
7	Выход из каньона реки стекающей на юг, с перевала 95 лет ПГУ, через хребет Красные горы	35.43,241	87.06,848	4920
8	Выход из каньона реки стекающей на юг, с перевала Кёрлугай, через хребет Кукушили	35.29,191	87.11,736	4867
9	Г. Дзочен	31.01,429	85.09,047	4677
10	Первая дорога, где мы на нее вышли, южнее плато Чангтан	33.35,429	86.54,019	4833
11	Развилка долин рек в истоке р. Карамуран, при подъеме на пер. Карамуран. Надо идти по левой орографически	36.20,345	87.02,829	5300
12	Перевал Карамуран	36.17,790	87.06,561	5578
13	Пос. Нима	31.47,905	87.14,153	4529



14	Отворот с Северной тибетской трассы на Южную трассу	32.05,439	84.48,022	4444
15	Отворот с трассы G315 (Чархлык – Голмуд) на юг в сторону оз. Аякумкель	38.23,502	90.09,362	3214
16	Отворот на грунтовку от отворота с трассы G315 (Чархлык – Голмуд) на запад в сторону оз. Аякумкель	38.19,937	90.08,275	3164
17	Прижим на р. Улугхэ, с левого берега (орографически)	36.52,907	87.08,625	4540
18	Развилка – налево идти – на Улуг-Музтаг, прямо идти – на пер. Карамуран	36.33,071	87.11,354	4965
19	Северная Тибетская трасса – там где выходит дорога начинающаяся на оз. Голубом	31.53,130	87.03,973	4512
20	Гейзеры – немного севернее Южной тибетской трассы, восточнее трассы S 206	29.36,353	85.44,742	5100
21	Выход трассы S 206 на Южную трассу	29.25,625	85.43,988	4943
22	Мост через Брахмапутру	29.19,032	85.12,620	4475
23	Выход дороги от пос. Сага на дорогу Дружбы	28.39,448	86.07,375	4621

2. Техническое описание прохождения группой маршрута

2-8.09. Заброска к началу активной части маршрута в пос. Маннайчжень

Изначально

планировалось начать маршрут в поселке горняков Маннайчжень, который находится в провинции Цинхай, чтобы проехать мимо двух огромных и красивейших озер: Аякумкель и Аччиккель. Маннайчжень расположен на высоте 3200 м. Здесь много асбестовых шахт, вокруг которых поднимаются огромные клубы светло-серой канцерогенной пыли. С большим трудом, наземными видами транспорта, мы сюда добрались из Перми за 7 дней. Сначала на поезде до Астаны, потом до Алма-Аты, отсюда на автобусе доехали до столицы Синьцзян-

уйгурского автономного района Китая города Урумчи. Дальше тоже автотранспортом доехали до города Корла. Оттуда через пустыню Такла-Макан, центр которой почему-то затопило водой так, что размыло дорогу и остановилось движение транспорта, мы добрались до города Чархлык (Жозян). Здесь мы останавливаемся на ночь, потому что автобус до Маннайчжени будет только завтра утром. Нам повезло, сам автобус и водитель были тут же, поэтому мы еще с вечера с трудом загрузили в него весь багаж. Автобус оказался меньше даже нашей газели, и нам пришлось занять грузом задние сиденья, за что пришлось переплатить 300 юаней.



Центр пустыни Такла-Макан затопило водой



В Чархлыке, с нашими китайскими друзьями



Ночной Чархлык

Идем искать гостиницу. Нам помогает девушка – работница автостанции. Она пишет иероглифами на листочке название отеля, и мы идем по городу, показываем эту надпись встречным китайцам, а они задают нам направление. Отель оказывается очень хороший. Мы уговариваем сделать нам скидку, и нас селят в пятером в два двух местных номера. После этого идем искать обмен валюты. Оказывается, что в Китае, только в одном банке можно обменять деньги – в самом главном: bank of China. Он уже оказывается закрытым. Находим другой банк – он тоже закрыт, но за стеклом видно еще несколько девушек, которые заканчивают свою работу.

Мы подходим к стеклу вплотную и показываем им наш китайский разговорник, где указываем на фразу обмен валюты. К нам подходит одна из девушек, внимательно смотрит в разговорник, потом что-то пишет на бумажке, выходит на улицу и приносит ее нам. Тут же к нам подходит какой-то англоговорящий китаец и переводит, что она нам написала номер телефона, позвонив по которому можно пригласить человека,

Собираем велосипеды в Маннайчжене у полицейского участка который нам может обменять деньги. Мы благодарим этих дружелюбных китайцев и возвращаемся в отель, где показываем бумажку консьержке. Она тут же звонит по этому номеру и что-то долго объясняет. Потом говорит нам присаживаться на диван, и что к нам скоро приедут.

Буквально через 3 минуты открывается дверь, и заходят четыре китаец, в одинаковых светлых рубашках, со значком bank of China. Мы пытаемся им объяснить свою проблему, а они говорят, что можно снять юани в банкомате. В результате разговор затягивается до тех пор, пока они не спрашивают из какой мы страны. Мы говорим, что из России. В ответ они начинают радостно улыбаться, и говорят, что сейчас позвонят своему коллеге, который говорит по-русски и очень любит русских.

Ночной Чархлык



Долго ждать не приходится. Раскрывается дверь – и входит коллега – симпатичная молоденькая китаянка, на высоких каблуках, в вишневой жилетке работника bank of China. Тут начинается уже более интересное общение. Почти сразу нам один из мужчин обменивает свои личные юани, и мы все вместе отправляемся в кафе. Китайку зовут Таня – это русское имя. Китайское она даже не называет, такое оно сложное. Она изучала русский язык, когда училась в университете в Урумчи, несколько лет назад. Оказалось, что ее любимого преподавателя русского языка тоже зовут Андрей.

На улице уже совсем стемнело. Мы идем пешком по тротуару, а рядом двое работников центробанка едут в шикарном лимузине. Так мы доходим до кафе, болтая про все на свете, часто используя словарь и разговорник, потому что запас слов у Тани довольно ограничен. Двое китайцев уезжают, а мы все устраиваемся за одним большим круглым столом. Таня заказывает для нас шикарный ужин. Все здесь оказывается очень дешево и вкусно. Наконец-то мы наедаемся до отвала. Скоро к нам приходит еще один китаец. Как выразилась Таня – это ее парень. Он работает как раз в том поселке, куда нам надо завтра ехать в Маннайчжене.

После кафе Таня ведет нас показывать свою работу, потом два красивых больших парка со скульптурами, бассейнами с водой и с фонтанами. После этого они провожают нас в гостиницу, прямо в номер, где Иван на прощание дарит Тане книгу на русском языке, которую взял почитать в дорогу. Мы еще не знали, что расстанемся с нашими китайскими друзьями ненадолго.

Утром долго не выезжаем с автовокзала. Наш микроавтобус набивается битком. Едем вначале по краю пустыни, потом въезжаем в горы, где по серпантинам поднимаемся на перевал высотой 4000 м, и спускаемся в Цайдамскую котловину. Этот, как мы думаем, последний переезд занимает 4 часа. Водитель выгружает нас в Маннайчжене прямо у крыльца полицейского участка. Его мы всячески хотели обойти, но раз уж так вышло, то мы, не скрываясь, начали собирать велосипеды и рюкзаки, прямо у его стены.



Чудеса в Маннайчжене



Проверка связи в Маннайчжене

8 – 10.09. Первая попытка начать активную часть маршрута

1-3 ходовые дни

Пос. Маннайчжень – долина р.
Юсупалык – чекпост в долине р.
Юсупалык

Пытаемся ехать. Как всегда поначалу с такими тяжелыми рюкзаками это удастся не сразу. Едем по грунтовой дороге вверх по долине реки Юсупалык, постепенно поднимаясь на перевал из Цайдамской



Асбестовый дым в Маннайчжене

котловины. В первый вечер успеваем до темноты проехать 20 км – это неплохо. За второй день проезжаем 50 км, при этом набирая более 300 метров по высоте. К обеду от перегрузки (дает о себе знать отсутствие акклиматизации) почти теряем сознание, а после обеда целый час лежим на пенках в почти бессознательном состоянии.

Воды нигде нет, а ту, что мы набрали в столовой в Маннайчжене, уже почти допили. К вечеру встречаем небольшую базу китайских рабочих дорожников, у которых набираем несколько бутылок чистой пресной воды. На ночлег встаем раньше, чем обычно из-за сильных перегрузок. В первые дни лучше ехать помедленнее, чтобы организм мог успевать привыкать к высоте, по мере ее увеличения.



Начало маршрута

Утро третьего дня встречает нас

восхитительно красивым восходом солнца: огромный огненный шар выскакивает из-за горизонта, на котором ажурно выделилось два синих облачка. ЕдетсЯ немного лучше, чем накануне. К обеду проезжаем 30 км, когда неожиданно впереди показывается несколько строений, на одном из которых развивается крас-



Ночевка в Цайдамской котловине

ый флаг, что очень напоминает чек-пост. Мы остановились в раздумье, стоит ли идти вперед или лучше его обойти. Обходить очень не хочется: итак нет сил даже двигаться по дороге, а уж обходить, да еще так далеко по степи, с тяжеленными рюкзаками, будет совсем тяжело. Но внутренний голос мне говорит: надо обойти. Не успел я принять решение, как сзади послышался шум мотора и в густом облаке пыли показался полицейский джип, на большой скорости ехавший в нашу сторону.

Поравнявшись с нами, он резко затормозил, приоткрылась дверь, и из нее показалось дуло автомата направленное в нашу сторону. Далее резко открылись остальные двери, и из них выскочило 5 вооруженных до зубов полицейских. Они подошли к нам и потребовали показать документы. Я достал свое дацзыбао (сопроводительное письмо) на китайском языке, в котором говорится, что мы российские спортсмены, и, участвуя в чемпионате России, совершаем велосипедную экспедицию по Кунь-Луню, с выездом в город Голмуд. Указывать наш истинный маршрут – до Катманду, здесь было нельзя – потому что нас в Тибет бы никто не пропустил. Правда они и сами не могли представить, что отсюда можно туда проникнуть (для выезда у меня было приготовлено другое дацзыбао, где указывалось, что мы должны приехать в Катманду).

Полицейские внимательно изучили дацзыбао, потом проверили мой паспорт, видимо их все удовлетворило, они попрощались с нами, сели в машину и уехали вперед. Эта неожиданная встреча с полицией сбила меня с толку. Я решил, что раз нас уже проверили, то обходить чек-пост не имеет смысла, и мы спокойно поехали вперед.

Дорогу нам преградил шлагбаум. Охранники изучили наше дацзыбао, паспорта, но ни за что не хотели нас пропускать вперед. Долго мы пытались с ними объясниться, связывались по их телефону с управлением, но поняли только одно: впереди какая-то территория, куда они без специального разрешения нас пропустить не могут, а получить его мы можем в Маннайчжене. Ловим попутный пикап



Набираем воду у китайских рабочих



Утро третьего дня

за 250 юаней вдвоем с Иваном возвращаемся в Маннайчжень. Здесь в главном полицейском участке, которых в таком небольшом поселке оказалось даже два, нам объясняют, что такого разрешения они дать не могут, и что нам надо ехать в Чарклык. Они связываются с управлением по телефону, там с нами на ломаном английском говорит какая-то девушка, чтобы мы пришли к ней завтра, предварительно позвонив по телефону. Автобус из Маннайчжени на Чарклык только завтра утром, поэтому мы пытаемся ехать автостопом. Нам удастся довольно быстро поймать две огромные перегруженные фуры. Один из нас садится в первую, другой во вторую, потому что в кабине каждой и без того по 3 человека.

Приезжаем в Чарклык уже ночью. Пытаемся найти отель подешевле, но в такие селить иностранцев запрещено, поэтому нам приходится идти снова в шикарный отель Лао Лан, где мы уже ночевали на пути вперед. Здесь в принципе тоже не дорого, всего за 350 рублей с каждого, мы селимся в комфортные номера, где с удовольствием разваливаемся на мягких и очень широких кроватях.

11.09.

Утром звоним этой девушке, которая сказала, что ее английское имя Мари, но трубку она не берет. Тогда мы сами идем искать эту контору, название которой нам написали на листочке полицейские в Маннайчжени.

Это оказывается солидное здание с флагами, обнесенное высоким каменным забором. Ворота оказались закрытыми, на



11.09. Ночевка в гостинице в Маннайчжени

звонок никто не реагировал. Сходя в гостиницу напротив, мы узнали, что сегодня во всем Китае выходной день – праздник полнолуния. Расстроенные мы снова подошли к этим воротам, как неожиданно они оказались открытыми. Перед ними стоял охранник и общался с толпой рабочих, которые ждали свой автобус.

Тут к воротам подъехал джип, в котором сидел какой-то важный китаец со своей дочкой. Мы этому китайцу показали свое дацзыбао и объяснили, что нам нужно получить разрешение. Он нас пригласил в помещение, мы поднялись на третий этаж, где в шикарном зале с множеством фотографий красивых мест Кунь-Луны и диких животных и картой территории во всю стену, уселись на кожаных диванах. Он при этом начал звонить по телефону. Так продолжалось почти полтора часа, у него села батарейка и он послал дочку в машину за запасной. Мы ничего не могли понять, что он нам хотел объяснить, даже то могут они нам дать это разрешение или нет.

Мы ему сумели объяснить, что у нас есть знакомая девушка китаянка Таня, с которой мы познакомились в Чарклыке несколько дней назад, которая работает в центробанке и немного может говорить по-русски. Он позвонил ей и попросил ее

Прийти к нам, благо в этот день был праздник, и она не работала. Она к нам пришла, но сумела объяснить только, что нас не пускают. Почему не пускают, и где та загадочная девушка, которая нас вызвала сюда из Маннайчжэня, чтобы выдать разрешение, она объяснить не смогла. Тогда мы все прошли в другую комнату, где с помощью он-лайн переводчика, началось, наконец, более полноценное общение.

Таня нам объяснила, что нас не пускают, потому что там находится заповедник, куда имеет доступ только спецперсонал. Как ни странно 2 года назад мы проехали весь этот заповедник с запада на восток и никого там не встретили, к тому же там много мест где добываются полезные ископаемые и разные геологические разработки, что намного больше вредит экологии, чем наше посещение. Но закон есть закон, к тому же они сняли копии с наших паспортов, и нам ничего не оставалось, как возвращаться восвояси и пытаться попасть в горы тем путем, который мы использовали уже 2 раза в 2005 и в 2009 году. Там правда тоже есть чек-пост, но полицейских обычно удовлетворяло наше дацзыбао.

Опять автостопом и тоже на разных фурах, уже ночью мы добираемся до Маннайчжэня. К тому времени наши ребята на попутном пикапе, за 70 долларов выехали от этого злополучного чек-поста, и остановились в местной гостинице. Здесь мы, наконец, снова воссоединились.

12.09.

С утра и до обеда пытаемся найти машину, чтобы перевезти велики и рюкзаки обратно в Чарклык, потому что в рейсовый автобус мы со всем грузом точно не войдем. Наконец находим фуру, которая везет огромную железную прямоугольную трубу. В нее мы запикиваем велики и рюкзаки, вдвоем с Иваном едем на этой фуре в кабине, а ребята едут на автобусе. В Чарклык добираемся почти одновременно, ночуем.

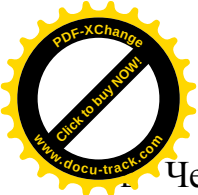
13.09.

С утра с трудом упикившись в рейсовый автобус и, переплатив 500 юаней, едем в город Черчен, находящийся на 250 км западнее.

Когда я дома собирался в эту экспедицию, то мне на глаза попала бумажка, в которой на китайском языке было написано, что мы ищем машину, чтобы заехать на перевал Токуз-Даван. Она нам помогла найти транспорт для заброски в горы в 2009 году. Нынче мы не собирались ехать таким маршрутом, но я почему-то решил ее взять с собой. И вот она нам снова пригодилась. Довольно быстро мы нашли маленький грузовичок, с добродушным водителем уйгуром, который за 900 юаней забросил нас на перевал Токуз-Даван, высотой 3000 м. Когда мы грузились

На фуре перевозим велики и рюкзаки в Чархлык





Черчене, то собралась большая толпа народу, и все очень трогательно нас провожали, потому что понимали, по нашему багажу, в какую экспедицию мы едем. К тому же мы отсюда уезжали уже третий раз и слухи о наших путешествиях, вероятно, дошли и до местных жителей.



1 этап экспедиции – пересечение Кунь-Луня

13.09. 4 ходовой день

Пер. Токуз-Даван – пер. Кокбуян – р. Черчен

Наконец на перевале Токуз-Даван, мы снова собрали велосипеды, и почти в сумерках попытались начать экспедицию во второй раз. Это нам удастся. Первые четыре дня мы едем по тем же местам, где ехали в 2009



Место старта на перевале Токуз-Даван

году, правда, благодаря полученной акклиматизации в Цайдамской котловине, проезжаем за день в раза большее расстояние, чем в прошлый раз.

А сегодня ночуем на том же месте, что и 2 года назад – на берегу реки Черчен. Перед этим мы успели перевалить через перевал Кок-Буян и еще один безымянный.

14.09. 5 ходовой день

Р. Черчен – р. Аксу – р. поднимающаяся на пер. 4354 около г. Чонг-Джарджутаг

Встаем в 6-00. Стартуем в 8-00. По дороге едем вначале вдоль реки, потом отворачиваем в сторону и поднимаемся еще на один перевал через отрог, упирающийся в реку Черчен.

Потом долго медленно поднимаемся вверх по реке, по этой дороге, до отворота на мост.

Здесь глубина лёсса – 20 см. Ехать по такой поверхности невозможно. Идти и тащить велик – тоже



Переправа через Аксу

очень тяжело и очень медленно. Налетает дымка – из-за пыльной бури. Солнце палило не милосердно, а сейчас к обеду стало немного легче. Очень тяжело это

сочетание факторов: жара, сухость, высота и очень тяжелый груз. Главное не сорваться.

По мосту переходим через реку, и едем дальше на восток, в сторону р. Аксу. Здесь уже нет дороги, а только направление с множеством колеи. Лёсс очень глубокий – до 20 см. С трудом удается ехать. Здесь растёт много колючек – на этой высоте 3000 м. В прошлый раз мы здесь прокололи 6 камер за 2 часа. Нынче у нас покрышки намного прочнее – кевларовые, и обходится без проколов. Переправляемся через р. Аксу. Проезжаем через нее на велосипеде – сильно разогнавшись, но ноги все равно промокают. Только одному Ивану удастся проехать ее полностью, а остальным приходится слезать с велосипеда в бурный поток и идти



Едем по лёссу за р. Аксу



Подъем от р. Мандалык

дальше пешком. Глубина до 60 см. На другом берегу обедаем. Готовим на дровах. Мимо через реку проезжает небольшой грузовичок с уйгурами, они к нам подходят, с очень большим почтением здороваются и дарят 6 лепешек – что очень нас радует.

После обеда проходим через очень трудный участок – глубокий лёсс. Вылазим из ущелья небольшого притока Аксу, поднимаемся немного вверх и выезжаем на плато. Здесь грунт плотнее и едётся хорошо. Открываются великолепные виды во все стороны. С большим трудом поднимаемся на перевал, на реку Мандалык. Спускаемся к ней. Вода есть, но ее меньше чем в прошлом году. Набираем все имеющиеся у нас бутылки, и огромным трудом вылазим из ее каньона. Поднимаемся на следующий перевал, ведущий к безымянной реке, по которой мы будем подниматься на Кунь-Луньское плато, расположенное между вторым и третьим хребтами Кунь-Луня. Второй хребет называется Музлук-Таг. Река это бежит в крутостенном каньоне. В нем мы останавливаемся на ночлег. Готовим на дровах.

15.09. 6 ходовой день

Р. поднимающаяся на пер. 4354 около г. Чонг-Джарджутаг – пер. 4354 – Кунь-Луньское плато

Утром холодно, сильный ветер. Едем вверх по ущелью реки. Постоянно приходится переезжать с берега на берег, из-за многочисленных прижимов. На одной из переправ Иван попал в большую яму и пробил себе заднюю камеру. На ремонт ушло не более 15 минут. Через 5 км вода заканчивается, возвращаемся немного назад и набираем водой всю имеющуюся у нас тару. Воды не стоячей больше не будет почти 40 км. Только ближе к перевалу 4354 будет 2 не очень приятные лужи, с дафниями. Набираем высоту 4000 м. Слабость снова усиливается. Качество дороги немного лучше. Обедаем на дровах. Едем дальше, с большим трудом уже в сумерках поднимаемся на перевал 4354 м, расположенный около горы Чонг-Джарджутаг. Почти в полной темноте проносимся вниз на расстояние 10 км. Поскольку наши покрышки созданы для скоростного спуска, то даже с тяжелым рюкзаком можно держать хорошую скорость. Велосипед идет уверенно, хорошо проминая лесс. Иногда когда велосипед неожиданно зарывается в глубокую лессовую яму, которую в темноте было не видно, приходится, чтобы не быть придавленным велосипедом с тяжелым рюкзаком, на полной скорости выскакивать с седла через руль и вбок.

Спускаемся на Кунь-Луньское плато. Здесь дует очень сильный ветер, и высоко в небо поднимается пыль. В темноте долго ищем укрытие от ветра, чтобы поставить палатку, но безрезультатно. Тогда мы поднимаемся вверх, вплотную к боковому горному хребту, вдоль которого спускались с перевала, в надежде, найти там небольшой овраг с ровной площадкой, защищенный скальным выступом. Скоро это нам удастся, и мы из последних сил, борясь с этим ураганом, поднимаемся вверх со всем грузом. Там мы растягиваем палатку. Неожиданно в воз-



Подъем на хребет Музлук-Таг



Подъем на хребет Музлук-Таг

уже появляется снежная крупа и начинается пурга. Она продолжается почти всю ночь, и нас засыпает снегом почти на 20 сантиметров. Интересно, что два года назад примерно в этом же месте и в это же время ночью тоже началась сильная пурга. Так было и 6 лет назад, только тогда снега не было, но был очень сильный ветер с дождем. Видимо духи здешних мест, каждый раз испытывают нас на прочность.



Под перевалом Чонг-Джарджутаг

16.09. 7 ходовой день

Кунь-Луньское плато – пер. 4600 м – долина р. Улугхе

Почти сразу после места ночевки начинаются болота и участки зыбучих песков, которые сильно замедляют передвижение. Доезжаем до развилки дорог, которая расположена у южной оконечности хребта Музлугтаг. Шесть лет назад мы поехали по ней направо, а нынче решили ехать налево. Колея подходит к небольшой речке ярко коричневого цвета. Воды пригодной для питья нет, хорошо, что мы запаслись ей на спуске с перевала – вода была в ручье на южной стороне перевала 4353 м. Переезжаем вброд через реку Карамуран, через множество проток с грязной водой и болотистыми берегами. Протоки реки расходятся здесь на несколько километров. Глубина до 60 см. Есть участки зыбучих песков. На другом берегу снова появляется очень слабая старая колея. Здесь обедаем. Потом поднимаемся в гору на плато, где находится урочище Кызлык. Вокруг очень много огромных нор сурков, которые мешают движению. Следуем по этой колее, и постепенно поднимаемся на перевал ведущий на реку Улугхе.

На высоте 4600 м, находим чистый ручей, где опять полностью набираем



Лагерь на Кунь-Луньском плато, после пурги



Едем по Кунь-Луньскому плато

Грязевая переправа через р. Карамуран



водой всю тару. Сильно чувствуется высота. Перевал оказывается выше, чем мы рассчитывали – 4800 м. На седловине фотографируемся. Спускаемся в долину притока Улугхэ. Сбросив около 200 м, чувствуем себя уже немного лучше. Продолжаем спускаться дальше, в направлении на юго-восток. Солнце садится. Закат очень красивый. До берега Улугхе доехать не успеваем. Встаем на ночлег возле небольшого ручья, в нескольких километрах от реки.



Подъем на пер. 4600 м на р. Улугхэ



На пер. 4600 м. Вид на долину р. Улугхэ

17.09. 8 ходовой день

Долина р. Улугхе – каньон р. Улугхе



К красивейшим водопадам на реке Улугхе и ее суровому каньону мы добрались за 4 дня. Нынче все здесь было по-другому, но не менее красиво, чем в 2009 году. По берегам лежал снег, на скалах было много сверкающих на солнце сосулек. В целом пейзаж выглядел суровее.

Чтобы попасть в верховья реки Улугхе в прошлом походе, мы перевалили через хребет Аччикьюнынбююктаг, через перевал высотой 5000 м, который называли Форвард. После него мы поднялись вверх по реке Музлук, и перевалили обратно на Улугхе через простой перевал идущий мимо живописного озера на высоте 4800 м. Мы шли таким путем, чтобы обойти каньон в среднем течении на реке Улугхе.



Лагерь в долине Улугхэ



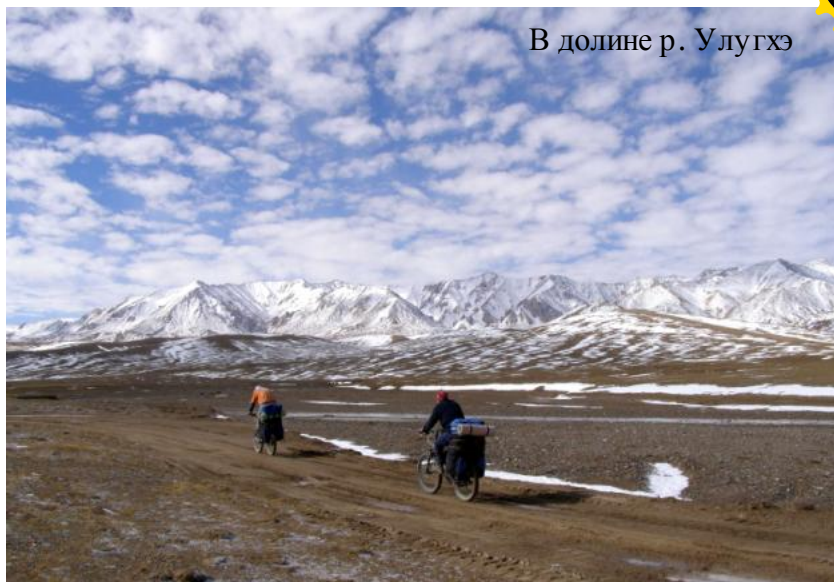
Г. Улуг-Музтаг, 6975 м

Нынче, помня трудности при прохождении перевала Форвард и излишнюю протяженность маршрута по долине Музлука, решаем попробовать пройти в верховья Улугхе через ее каньон. Благо, что у нас сейчас у каждого участника есть неопределенные носки, что значительно облегчает

переправы через ледниковые реки. В прошлом походе, нам приходилось до полутора часов переправляться через многочисленные рукава рек, с ледяной водой, что крайне тяжело, отнимает много сил и здоровья.

Поднимаемся вверх по Улугхе. Вначале удастся идти вдоль левого берега. Скоро начинается прижим, и нам приходится переправляться на другой берег. Глубина проток не более чем по колено. Скорость течения сильная, так что может сбить с ног, поэтому довольно долго приходится искать места возможных переправ. Хуже всего, если у противоположного берега, когда уже кончаются силы бороться с течением, обнаруживаются участки зыбучих песков, куда проваливаешься по колено и затягивает велосипед. Таких мест было несколько

В долине р. Улугхэ



Каньон р. Улугхэ



Водопады на р. Улугхэ

каньоне Улугхе, некоторые удавалось проходить по-одиночке, а некоторые только при помощи товарищей.

В этот день нам пришлось переходить через все протоки Улугхе, от берега до берега 3 раза. После обеда пошел снег, видимость исчезла. Гор не стало видно, и казалось, что мы идем в никуда. Направление можно было держать только по компасу. Очень это не комфортно – переправляться через бурные ледяные реки, под мокрым снегом с сильным ветром. С большим трудом нам удалось за один день подняться вверх по каньону Улугхе, до того места, где долина реки расширяется, и сложных переправ уже быть не должно. Ночью нас уже второй раз за поход сильно заваливает снегом. В этом есть небольшой плюс – болота стоят застывшие почти до обеда, что облегчает продвижение вперед.

Как оказалось, вчерашняя дорога, по которой мы добрались до водопадов на реке Улугхе, оказалась последней с этой стороны Кунь-Луны и Тибета. Следующая дорога нам встретится уже только через месяц, и почти через

Долина Улугхэ выше первого прижима



Переправа через Улугхэ



Переправа через Улугхэ

600 км – по ту сторону
Полюса Недоступности.



Переправа через Улугхэ



Переправа через Улугхэ

18.09. 9 ходовой день

Каньон р. Улугхе – долина р. Улугхэ

Утром едем по снегу и застывшим болотам. Снова упираемся в русло реки, из-за очередного прижима. Переправляемся на другую сторону. Слева видно большое расширение долины, где расположено озеро на высоте 4800 м. Оттуда мы приехали в долину Улугхе 2 года назад. С большим трудом затаскиваем велосипеды на террасу левого берега. По ней удобнее идти, а часто можно даже ехать. Появляется тропа диких животных – едем по ней. На обед встаем около рыжей скалы, здесь бежит небольшой ручей. Поднимается ветер, поэтому после о беда отдохнуть не получается. Едем дальше. Переезжаем на велосипеде через правые притоки Улугхе. На небе много туч, ветер не стихает. В этом месте, как и два года назад возникает ощущение, что мы поднимаемся на небо. Огромные снежные горы оказались далеко позади нас и как-то даже внизу. Впереди шел пологий подъем по огромной долине Улугхе. Нынче мы едем по террасе левого берега. Высота дает о себе узнать. Уже приближаются 5000 м. Силы покидают, кружится голова. Решаем остановиться на ночлег, тем более рядом бежит чистая речка, очень ровная площадка и прекрасный вид на горы противоположного берега.



Лагерь в долине Улугхэ



Подъем на террасу Улугхэ



Закат в долине Улугхэ

19.09. 10 ходовой день

Долина р. Улугхэ – лев. Приток р. Улугхэ - под. вторым пер. 5100 м

Утром пасмурно и видимость не более 50 м. Продолжаем идти по левой террасе, примерно через 2 км терраса обрывается, и нам приходится спускаться на русло реки. Здесь грунт оказывается довольно плотным и мы едем на велосипедах вверх по течению. Переезжаем через несколько притоков. Через самый большой приходится переходить вброд. Ширина его до 20-30 м, течение быстрое – более 2 м/с, глубина по колено. Несколько проток. Проезжаем по тому берегу 1 км и снова надо переправляться – потому что река уходит резко в сторону. Сильно разогнавшись на велосипеде, мне удастся переехать этот рукав. Идем вверх по течению. На другом берегу прямо в воду уходит красивая огромная красная скала. Идем вдоль нее, переходим вброд приток ярко красного цвета, глубиной до 60 см. Вся земля впереди становится красного цвета. Это место одно из самых живописных и впечатляющих за весь поход. Огромное расширение долины, которую замыкает на востоке ледовая громадина Улуг-Музтага и других рядом расположенных вершин. На две из них в 2009 году мы



Переправа через р. Улугхэ



Зыбучие пески под пер. 5100 м



Идем вдоль Улуг-Музтага

совершили восхождения, и только сейчас нам удастся посмотреть на них со стороны. Огромная наледь, возле которой мы ночевали два раза два года назад, в этом году полностью растаяла.

Чувствуется что это место не простое – это место силы. Дует сильный ветер, но мы многократно снимает этот огромный узел оледенения. Начинаются участки болот и грязевых потоков. Следов



Лагерь под вторым пер. 5100 м

пребывания человека нет. Набираем высоту. Мы находимся уже выше, чем 5000 м. Впереди видим странный предмет – идем к нему. Это оказывается осадкомер. Решаем на нем оставить информацию о себе. По причине того, что нет спутниковой связи. И если нас будут искать, то мимо осадкомера точно не пройдут. На нем мы написали Пермь, дату и улыбку. Около него бежит чистая речка, поэтому мы тут и заобедали.

Продолжаем подъем на безымянный перевал высотой более 5000 м, хотя на карте он обозначен ниже. Встречаются участки зыбучих песков. С большим трудом вытаскиваем оттуда велосипеды. На перевале от перенапряжения падаем и лежим почти без сознания, пока не полегчает. Спуск с перевала совсем небольшой, дальше идем почти по ровному, с небольшим набором высоты, вдоль реки на следующий безымянный перевал. Болот и грязевых потоков здесь еще больше. На борьбу с ними уходит остаток дня. Сегодня пройти через этот перевал не успеваем. Очень плохо себя чувствуют некоторые участники, да и у других сил тоже нет. С трудом находим камни, чтобы растянуть палатку.

20.09. 11 ходовой день

Под. вторым пер. 5100 м – исток правого притока р. Карамуран

Чтобы дойти до загадочного перевала Карамуран, нам надо пройти еще через 3 перевала, высотой 5100 – 5300 м, через северные отроги хребта Пржевальского. Чтобы проходить через болота рано утром, пока они застывшие, нам приходится вставать очень рано – в 4:30



Пересекаем на велосипедах долину притока р. Карамуран

утра, что задолго до рассвета, готовить еду при свете фонарика и выходить с первыми лучами солнца.

Все увеличивающаяся высота дает о себе знать – слабость, одышка, скорость передвижения снижается. Иногда приходится принимать валидол, когда кружится голова или возникают неприятные ощущения в грудной клетке. При подъемах на перевалы каждые 15-20 метров нужно останавливаться и ложиться на руль велосипеда, чтобы отдышаться, потому что начинает темнеть в глазах и от перегрузки теряется сознание.

Пока все застывшее несемся на великах с большой скоростью по замерзшему грунту. Переезжаем через застывшие речки и ручьи. Здесь главное ехать прямо поперек к уклону, иначе можно поскользнуться и упасть.



На спуске с пер. 5300 м

Здесь Саша ломает задний переключатель и цепь. Хорошо, что они есть в ремнаборе. Поднимаемся на перевал. На нас с любопытством смотрит небольшое стадо антилоп. На перевал и дальше ведет тропа диких животных.

После спуска с перевала ремонтируем Сашин переключатель, на что уходит 1 час такого драгоценного светлого времени. Спустившись с перевала мы попали в широкую долину безымянного крупного правого притока р. Карамуран. Пересекаем ее и начинаем подъем по речке, стекающий с очередного северного отрога хребта Пржевальского. Проходим вверх по течению несколько километров и обе-

аем. Погода портится, начинается пурга с сильным ветром и снегом. После обеда идем вверх. Ручей постоянно поворачивает, в него часто слева и справа впадают притоки такого же размера, как и он сам. Сложно сориентироваться куда идти. Везде поднимаются крутые и высокие стены - непроходимые с велосипедами.

Этот перевал, ведущий в долину реки Карамуран, поднимаясь по которой можно подойти к одноименному перевалу, дается нам особенно тяжело. Он, как и почти все на нашем маршруте не имеет названия. В условиях плохой видимости и пурги мы ищем проход через этот относительно небольшой горный хребет, но с очень запутанным орографическим строением. Наконец, после многочисленных разведок, мы с трудом находим проход между двумя вершинами, через который можно пройти с нашим грузом и велосипедами. Седловина оказывается на высоте 5300 м. Спускаемся с него в густом тумане по осыпи между разрушенных скал. Уже темнеет, поэтому ищем место для палатки. К тому же непонятно куда идти дальше, лучше дожидаться хорошей видимости, чтобы нормально сориентироваться. С трудом находим камни, чтобы надежно растянуть палатку, потому что дует ветер, порывы которого сбивают с ног. Ночью небо проясняется, во всем своем великолепии сверкает млечный путь. Очень холодно – ниже 20 градусов.



Ночевка на притоке р. Карамуран

21.09. 12 ходовой день

Исток правого притока р. Карамуран – под пер. Карамуран

Утром снег долго не тает, и нам удастся спуститься вниз на велосипедах прямо по льду реки и по заснеженным берегам, в долину реки Карамуран.

Переезжая через застывшее русло надо быть очень осторожным – снижать скорость и очень крепко держать руль.

Долина р. Карамуран очень широкая. Район горы Улуг-Музтаг из нее виден как на ладони и смотрится совсем близко. Эта двугорбая ледяная громадина ярко сияет на солнце и поражает воображение. Сама река Карамуран оказывается небольшая для такой огромной долины – шириной в пределах 20 м и глубиной 50 см. Основная долина уходит прямо к ледникам Улуг-Музтага – нам в этот раз туда не надо. Мы полностью пересекаем долину и идем вверх по почти равнозначному левому притоку Карамурана. Хотя впрочем, может это и есть сам Карамуран, а к ледникам уходит его правый приток.

Поднимаемся вверх по реке. Часто удается ехать на велосипеде, потому что грунт довольно плотный. Скоро долина сужается и превращается в каньон. Слева и справа поднимаются почти отвесные стены, высотой до



Спускаемся по притоку р. Карамуран



Долина р. Карамуран и узел оледенения Улуг-Музтага



Подъем вверх по каньону Карамурана

200-300 м. Река прозрачная и не очень мощная, так что постоянные переправы через нее особой сложности не представляют. Каньон часто резко поворачивает, и в нем все время образуются разные укромные уголки, где было бы очень удобно устраивать засады проходящим мимо караванам, если они конечно в древности здесь ходили. Все-таки это маловероятно, уж больно трудный здесь путь, слишком высоко, а самое главное не откуда было ходить этим караванам, поскольку за перевалом Карамуран находятся одни из самых глухих мест на нашей планете и практически не пригодные для жизни. Кроме следов диких животных, которые часто оформляются в виде тропы, здесь ничего нет.



Подъем вверх по Карамурану

Все нарастающая высота сильно подрывает силы. Некоторые участники от этого страдают сильнее, что замедляет передвижение. К вечеру успеваем дойти до второго расширения долины и развилки, на высоте 5400 м, где у отвесного скального гребня, для защиты от ветра решаем остановиться на ночлег. Эта самая высокая ночевка за путешествие и одна из самых холодных. Ночью почти не отдыхаем из-за горной болезни.

22.09. 13 ходовой день

Под пер. Карамуран – пер. Карамуран, 5588 м – северный приток оз. Антилопы

До перевала от места ночевки остается не более 4 км, и 200 м набора высоты, которые оказываются самыми тяжелыми. Чем выше, тем крутизна становится больше. Приходится останавливаться каждые 10-15 м, иначе от перегрузки теряется сознание. Погода портится. Метет снег, начинается пурга встречного направления. Наконец вылазим на седловину, расположенную между двух осыпных вершин, высотой ниже 6000 м. Сквозь пургу нам открывается суровый и немного тоскливый вид на Полюс Недоступности Евразии – плато Чангтан. Сразу бросается в глаза преобладание красно-коричневых цветов всей местности.

Как мы и ожидали, на этом загадочном перевале и рядом с ним, совершенно нет никаких следов пребывания человека. Сквозь порывы ветра вглядываемся в даль, и у самого горизонта проглядывает огромное озеро. Скорее всего, это озеро Антилопы. Мы еще не представляем себе, как долго нам придется идти вперед до первой дороги, и насколько сложным будет путь. Пока мы радуемся, что завершился первый этап экспедиции, и что рельеф ме-



Лагерь на высоте 5400 м, под пер. Карамуран



Подъем на пер. Карамуран



На пер. Карамуран

ности сейчас должен быть менее пересеченным.

Спуск с перевала оказывается намного круче, чем подъем, благодаря чему этот перевал вряд ли пригоден для прохождения вьючных караванов и тем более автотранспорта. Так что напрасно на большинстве карт мира обозначена дорога, проходящая через него.

Со своими перегруженными велосипедами нам с большим трудом, удастся спуститься с перевала. Зато ниже перевального взлета мы сразу на них садимся, и несемся вниз по высохшему руслу реки стекающей с перевала. Обедаем, проехав с перевала около 10 км. Все время оглядываемся на Улуг-Музтаг – виды не перестают впечатлять. Постоянно фотографируем его. Насколько нам известно, еще не было фотографий Улуг-Музтага с юга. Продолжаем идти вниз по реке. Она петляет, часто приходится срезать углы. Много болот и грязи. Скоро вода заканчивается. В последних ручьях набираем всю имеющуюся тару. Перед ночевкой опять попадаем в протяженный участок зыбучих песков – с трудом из них вылезает.



Вид с пер. Карамуран на плато Чангтан



Спуск с пер. Карамуран



Едем по долине реки от пер. Карамуран

Кроме того, некоторые пески совсем сухие, и это явно не лесс. Велосипед туда может уйти целиком, если его не вытаскивать. На ночевку встаем около небольшого озера, в широкой долине высохшей реки. Виды и закат – фантастические.



Уезжаем на юг от хребта Пржевальского



Пробираемся через грязевые потоки



Первый закат на плато Чангтан

2-й этап экспедиции – пересечение Полюса Недоступности Евразии, плато Чангтан

23.09. 14 ходовой день

Северный приток оз.
Антилопы – нижнее течение
северного притока оз. Антилопы

Начинаются самые интересные места на маршруте, посетить которые я мечтал уже целых 8 лет. Это множество огромных озер, имеющих свои названия, причем часто русские, что до сих пор для меня остается загадкой. Ведь в этих местах не было ни одной русской экспедиции: здесь не ходил, ни Пржевальский, ни Роборовский, ни Козлов, ни Певцов.

Между этими озерами, которые почти по одной линии расположены точно с севера на юг, расположены горные хребты, перевалить через которые нам будет необходимо. Интересно, что

некоторые из этих хребтов тоже имеют русские названия, а некоторые французские: например хребет Дютрейль де-Рен, пик Бонвало, хотя эти французские путешественники и еще Литтлдель, также не посещали эти места.

Утром начинаем подъем из долины этой пересохшей реки, для того чтобы срезать ее огромную петлю. Попадаем на озеро в глубокой котловине, которое приходится обходить далеко на запад.



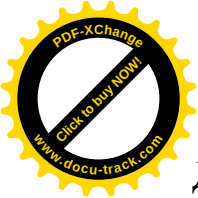
Первый лагерь на плато Чангтан



Вид на Улуг-Музтаг с юга



Едем на юг в сторону оз. Антилопы



Дальше встречается участок плотного грунта поросшего пучками осоки, вниз по склону удастся ехать с большой скоростью. Везде бегают много антилоп разных видов: в основном куду и оронго. Спускаемся на протяженный участок (до 3 км) высохших солончаковых болот. Грунт твердый с трещинами. Местами растут кочкообразные растения. Здесь тоже едем довольно быстро. Спускаемся в русло грязевой речки. Здесь протяженный участок (до 300 м) болот и зыбучих песков. С трудом протаскиваем велосипеды через них. Проходим через еще один небольшой перевал и спускаемся в долину нескольких небольших озер. Проходим через них и

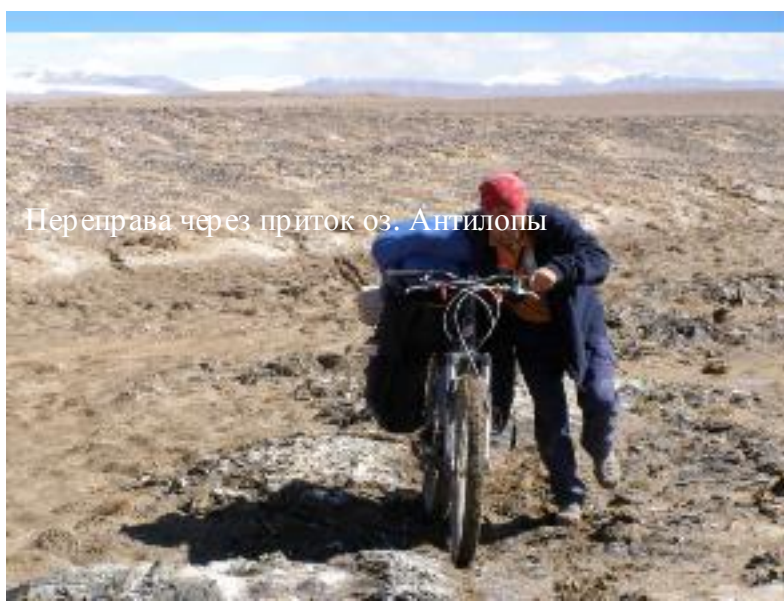
переваливаем в долину речки, впадающей в более крупную реку, текущую в озеро Антилопы. Спустившись с перевала на велосипеде, по лессовому склону, останавливаемся на обед, около небольшого пресного ключа. Здесь есть немного корешков, из которых разводим костер и сжигаем мусор. Обед готовим на примусе. На фоне озера Антилопы бегают несколько антилоп. Под конец обеда начинается сильная пурга. Все заметает снегом. Идем по компасу, потому что



Опять зыбучие пески



Антилопа оронго



Переправа через приток оз. Антилопы

идимость не более 50 м. Спускаемся в каньон ручья, потом приходится по крутому склону подниматься на другую сторону. В долинах ручьев везде болота. Велосипеды утопают по оси колес. Вытаскиваем их с трудом. За каньоном одного ручья – каньон следующего. Так повторяется четыре – пять раз, и мы решаем, что лучше пройти по одному из ручьев вниз по течению до крупной реки впадающей в озеро Антилопы и идти дальше по ее каньону. Рядом бежит стадо куланов-киангов, которое с большим любопытством подбегает на расстояние до 20-30 м. Также везде множество антилоп. В месте впадения речки в крупный приток озера, прямо на стрелке левого берега, примостилась огромная скала очень похожая на сфинкса, только с армянским носом. Переправляемся через реку прямо у него под носом. Даже кажется, что он может клюнуть – настолько его черты напоминают живое существо. Едем по каньону этой безымянной реки. Часто приходится переезжать с берега на берег из-за прижимов. В целом здесь движение пошло быстрее. Двигаемся прямо на юг. Над верхом каньона показался опять Улуг-Музтаг. Очень красивые вечерние краски. С трудом проходим один прижим – прямо у самой воды, через камни протаскиваем велосипеды. Дальше через несколько поворотов, встречаем огромного черного яка. Он долго за нами наблюдает, но агрессии не проявляет. На всякий случай достаю ракетницу. Переезжаем от яка на другой берег. Заходит солнце – сразу все застывает. Педали перестают крутиться, потому что покрываются слоем льда.

Идем еще примерно 1 км, и находим удобное ровное место на левом берегу, а яка мы видели на правом. Ставим палатку. Ночью по другому берегу к нам подходит як и наблюдает за нами всю ночь и утро, пока мы не выходим из палатки.



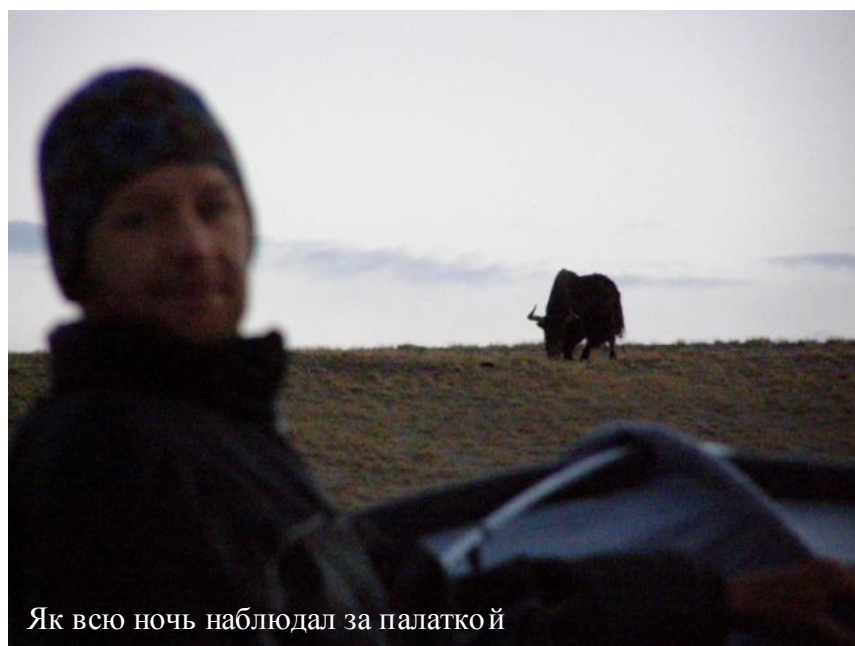
Едем по руслу притока оз. Антилопы



Преодоление каньона

Северный приток оз. Антилопы – начало подъема на хр. Красные горы

Утром поднимаемся из каньона на плато. Судя по карте, здесь уже не должно быть такой пересеченной местности. Идем, а иногда едем на велосипеде по направлению на юг. Иногда встречаются лессовые барханы, поросшие пучками осоки. Велосипед в них проваливается на глубину 10 см. С трудом через них прокладываем колею.



Як всю ночь наблюдал за палаткой



Вообще нынче у нас самые широкие колеса за все 3 экспедиции по пересечению Тибета, и нам благодаря этому удастся ехать по большей части маршрута. Колеса не так сильно проваливаются в грунт. Доходим до перевала на озеро Антилопы. Отсюда видим, что озеро сильно разлилось и затопило всю

долину своего восточного притока.

Изменяем направление на юго-восточное и доходим до берега. Здесь я чуть не наступаю на огромного зайца. Он резко выпрыгивает прямо у меня из-под ноги, и застывает в неподвижности на расстоянии 6 м. Я достаю фотоаппарат, но сделать кадр не успеваю – заяц гигантскими прыжками упрыгивает на 100 м вперед и прячется за перегибом. Дальше идем по берегу озера. Иногда встречаются участки болот – там, где в озеро впадают соленые ручьи. С трудом пробираемся через них. Доходим до восточного края озера. Здесь огромные болота и много изгибов реки. Туда сюда носятся антилопы и куланы. Пытаемся переходить через это мелирование. Получается с третьей попытки – вязнем в болотах выше, чем по колено. Выбираемся на сухой участок и обедаем. Пресной воды нет – приходится пить солоноватую воду из озера. Поднимается буря. Ветер очень сильный. После обеда начинаем подъем по высохшему притоку озера, в сторону перевала через хребет Красные горы. Очень красивые краски в закатных лучах. Переваливаем с одного притока на другой, а с другого на третий. Здесь встаем на ночевку, на берегу речки шириной 15 м. Ночью как обычно очень холодно – до -20 градусов.



25.09. 16 ходовой день

Начало подъема на хр. Красные горы – пер. 95 лет ПГУ – долина оз. Красных скал

Утром переменная облачность, солнце проглядывает часто. Идем вверх по реке. Половину путь можно ехать на велосипеде, грунт по сухому участку русла более менее плотный. Через 4 км переваливаем по травяному склону и небольшим осыпям на другой приток этой реки. Идем по нему вверх. Он разбивается на несколько рукавов, бегущих с разных сторон. Идем по среднему, который довольно круто спускается с холма и скоро исчезает. Впереди уже видно небольшое ущелье по которому надо подниматься на перевал через этот хребет Красные Горы.

С большим трудом затаскиваем велосипеды на крутой зеленый бугор, и впереди видим пасущегося одинокого яка. Он нас тоже заметил и побежал к нам навстречу. Мы насторожились, и я быстро выхватил ракетницу из внутрирамной сумки и навернул на нее патрон. Метрах в пятидесяти от нас як остановился, начал агрессивно махать хвостом, мотать головой и рогами выхватывать комья земли и бросать их в нашу сторону. Мы поняли, что як пускать нас вперед не собирается. Видимо это ущелье,



Подъем на перевал 95 лет ПГУ



На перевале 95 лет ПГУ



Спуск с пер 95 лет ПГУ

Следующее на перевал, он считал своим. Мы решили обойти зверя, и пошли влево по склону. Як сориентировался и параллельно нам тоже побежал влево, не давая нам себя обойти. Тогда мы пошли вправо — як повторил наш маневр. Мы остановились, чтобы немного отдохнуть и поесть карманного питания, может быть як тем временем куда-нибудь уйдет. Як остался на месте и спокойно щипал травку — видимо тоже решил подкрепиться.

Немного передохнув, мы решили все-таки пойти в лобовую атаку, у нас не было времени заигрывать с этим яком. Мы встали в одну шеренгу, на расстоянии трех метров друг от друга, по типу танковой атаки, и, катя велосипеды, пошли напрямик на яка. Это было что-то вроде психологической атаки.

Як постоял, опустил рога, пока мы не приблизились к нему на 20 метров, после чего не выдержал, сделал один прыжок вперед, потом резко развернулся и, вытянув хвост, рванул назад в сторону перевала. Путь на перевал был открыт.

Совсем обессиленные, к обеду мы подошли под перевальный взлет. Подниматься дальше мы уже не могли, да и нужно было сходить на разведку, чтобы понять на какую из трех седловин, что были перед нами, нужно подниматься. Я начал варить обед, а Гоша пошел искать нужный перевал. Под конец обеда погода портится, дует сильный ветер и метет снег. Гоша возвращается, и говорит, что идти нужно на среднюю седловину. После обеда сил немного прибавилось, но крутизна подъема не позволяет в одиночку затащить велосипед. Приходится челночить и поднимать каждый велосипед вдвоем. Поднявшись на седловину, из-за пурги и тумана мы почти ничего не увидели. Хорошо, что Гоша успел все разведать при хорошей погоде.



Спуск с пер 95 лет ПГУ



Кулан и ворон



Закат в долине оз. Красных скал

Этот перевал решаем назвать 95 лет Пермскому университету. Достаем большой вишневый флаг университета и фотографируемся с ним на седловине, на фоне долины озера Антилопы, которую из-за непогоды почти не видно. Спускаемся с перевала на велосипеде. Едем до тех пор, пока долина реки не сужается и не превращается в узкий каньон. Пурга не прекращается еще несколько часов. Каньон иногда сужается до ширины реки, то есть до нескольких метров и резко поворачивает, то влево, то вправо. Высота стен увеличивается до сотен метров.

Ближе к выходу реки из каньона в долину озера Красных скал (Лочуйцо), над правой стеной каньона, на высоте 50 метров над нами, неожиданно появляется чрезвычайно любопытная морда одинокого кулана-кианга. Потом на скале показывается он целиком, при этом нечаянно сбрасывает на нас камни от которых нам приходится уворачиваться. Так он бежал по гребню над нами довольно долго, внимательно нас разглядывая и сбрасывая камни. Скоро у кулана появился попутчик – огромный черный ворон, тоже с интересом нас изучавший. На ночлег мы остановились после выхода из каньона, не доходя до берега озера Красных скал. Этот любопытный кулан с веселым ржаньем еще несколько раз пронесся мимо, пока мы шли к месту, где поставили палатку.

За весь день температура воздуха не поднялась выше нуля, и шел снег. А поскольку мы все время двигались по воде, то переключатели, спицы и все остальное застыло и покрылось толстым слоем льда в несколько сантиметров.

26.09. 17 ходовой день

Долина оз. Красных скал – пер. Кёрлугай, 5200 м – приток оз. безымянного

Утром, чтобы можно было ехать на велосипеде, нам приходится его затаскивать в реку, так чтобы вода растопила лед. Но поскольку все еще целый день стоит отрицательная температура, то после этого надо сразу ехать и крутить педали без остановки, иначе все снова застывает.

На большой скорости спускаемся к озеру Красных скал. Это название не случайно. Здесь действительно все скалы красного цвета. В самом низу долины преодолеваем сложный участок зыбучих песков. С большим трудом удастся вытащить из них велосипед. Сам при каждом шаге проваливаешься по колено, и ноги надо переставлять как можно быстрее, чтобы не провалиться еще глубже.



Лагерь в долине оз. Красных скал



Оттаиваем переключатели в реке



Пересекаем долину оз. Красных скал

Начинаем подъем на перевал Керлугай, через хребет Кукушили.

Поднимаемся вверх по довольно крупной реке. Постоянно приходится преодолевать броды через реку на велосипеде, когда с нашего берега скалы обрываются прямо в воду. Из-за холода переключатели и цепи

все время застывают, иногда перестают крутиться в самый неподходящий момент, посередине реки и приходится спрыгивать с велосипеда прямо в воду.

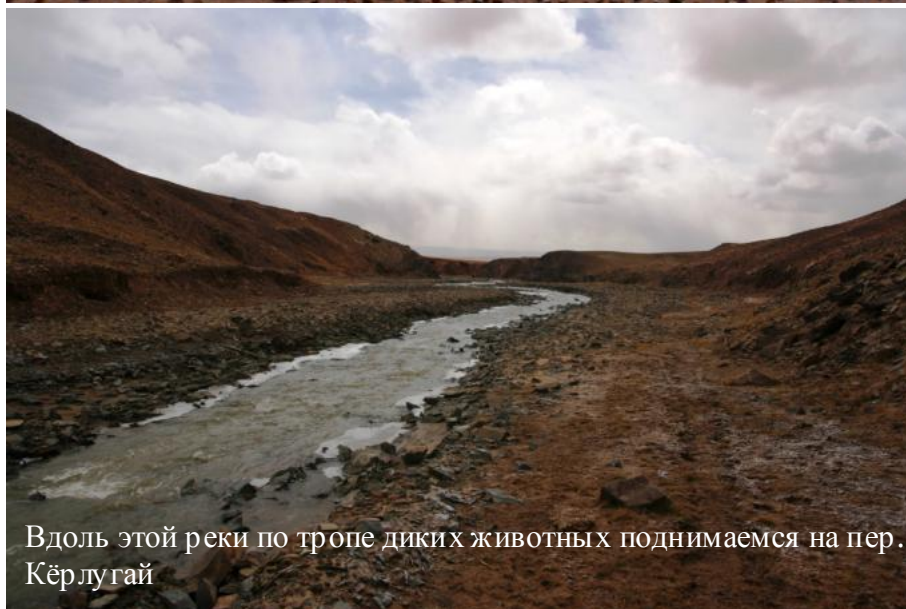
Уже несколько дней, начиная еще с хребта Пржевальского, мы идем в основном по тропе диких куланов. Она идет самым логичным образом и

здорово нам помогает. Часто удается по ней ехать. На хребте Красные горы, она стала более четкая. В широких долинах и на разливах рек она теряется, но при подъемах на перевалы появляется снова. Этой тропой пользуются не только куланы, но и другие животные – яки, антилопы, волки и другие. Самое интересное, что эта тропа обозначена на картах, причем даже мелкомасштабных картах мира. Это, наверное, единственная тропа диких животных в мире, которая обозначена на картах мира! Мы шли по ней на протяжении почти 800 км. Это также, наверное, и одна из самых длинных троп диких животных на Земле.

По этой куланьей тропе, уже в сумерках мы поднимаемся на перевал Керлугай, высотой 5200 м. Сильный ветер со снегом дует в лицо. Пока еще хоть что-то видно, начинаем спускаться с перевала. Стараемся успеть сбросить побольше высоты, чтобы ночью лучше отдохнуть и было немного теплее. Нам удастся спуститься только на 80 м. Опять застреваем в зыбучих песках, и обессиленные в конце, находим более менее ровную площадку под палатку.



Озеро Красных скал



Вдоль этой реки по тропе диких животных поднимаемся на пер. Кёрлугай

27.09. 18 ходовой день

Приток оз. безымянного – северный приток оз. № 4

Утром в реке опять оттаиваем переключатели и едем вниз по долине с большой скоростью. Река уходит в каньон, где опять приходится идти пешком. Постоянно переправляемся с берега на берег из-за прижимов. Дует ветер, идет снег. Река становится все больше, и нам приходится одевать неопределенные носки и сланцы, и идти почти все время прямо по воде. Лед на велосипедах намерзает толстым слоем, так, что колеса напоминают колеса телеги, с толщиной спиц по 3-5 см. Смотрятся довольно комично. Выходим из каньона в очень широкую долину. Перед выходом проходим через несколько прижимов – высоких скал ярко красного цвета. Начинаем пересекать долину. К обеду выходим до высоких песчаных дюн поросших осокой. Здесь бежит небольшой слабосоленый ручей, на берегу которого мы устраиваемся на обед. Пока готовим - очищаем велосипеды ото льда и смазываем цепи. После обеда с трудом перетаскиваем велики через эти дюны, которые довольно рыхлые, и высотой до 20-30 м.

После дюн проходим еще с километр и через конгломератные остро верхние холмы ярко красного цвета спускаемся к довольно широкой и странной соленой реке. Она очень мелкая. Дно ее и вся порода тоже ярко красного цвета. Грунт в ней местами довольно плот-



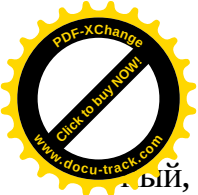
Спицы как на телеге



Переезжаем через реку, впадающую в оз. Безымянное



Соль. Слева звериная тропа, по середине след яка, справа колея велосипеда



ый, но много участков зыбучих песков. Переезжаем ее на велике. Это удается не всем, некоторые попадают в зыбучие пески. Опять переваливаем через песчаный и довольно высокий бугор с конгломератными выходами. Идем по куланьей тропе. Иногда она такая рыхлая, что даже велосипед по ней катить невозможно, а приходится везти его рядом.



Долина реки южнее хребта Кукушили

Опять на нашем пути появляются глубокие долины ручьев, и нам их все приходится пересекать поперек, по этим труднопроходимым песчаным холмам. В сумерках спускаемся с самый глубокий конгломератный каньон, где решаем остановиться на ночлег. Спускаемся с большим трудом, по несколько человек на каждый велосипед. Речка, которая бежит здесь тоже оказывается соленой. Рядом находим три очень мелкие лужи с мутной, но пресной водой, которую почти ложками начерпываем в котлы и в бутылки, чтобы их занести в палатку на ночь, иначе они напрочь застынут, и лед будет не высыпать в котел утром. А сами такие мелкие лужи промерзнут насквозь.

28.09. 19 ходовой день

Северный приток оз. № 4 – южный приток оз. № 4

Утром с большим трудом вытаскиваем велосипеды из каньона этой соленой речки. Выходим на куланью тропу, благо пока она идет в нужном направлении. Поднимаемся на очередной перевальчик. С него снова прекрасно виден хребет Кукушили, каньон реки, по которой вчера мы спускались с перевала Кёрлугай, а восточнее и ближе к нам два огромных озера – одно безымянное, и второе крупнее и расположенное южнее – названия тоже не имеет, но имеет номер - № 4. После этого травяного перевальчика, спускаемся в небольшой лог, откуда поднимаемся на большой бугор. Здесь тропа уходит в западном направлении и с потерей высоты, а мы, стараясь особо не спускаться, двигаемся на юг.



Ночевка на притоке оз. № 4



Недоеденный як в русле ручья под скалкой

Обходим несколько травяных холмов. Участкам едем, особенно где под гору. Выезжаем в долину речки, идущей пока в нужном направлении и впадающей в озеро № 4. Едем по ее сухому руслу, рядом бежит ручей. Через 2-3 км, речка уходит на восток, и мы поднимаемся по ее притоку в южном направлении. Местами рыхлый лесс – с трудом тащим велосипеды, образуется колея глубиной до 10 см. Местность резко пересеченная, поднимаясь на один склон, тут же приходится спускаться в долину следующего ручья, и так на протяжении нескольких километров. Наконец, на одном из этих водоразделов снова появляется куланья тропа. Едем по ней на большой скорости на юго-юго-восток. Она подходит к большому конгломератному каньону реки впадающей в озеро № 4. С трудом спускаемся, и 1 км едем по каньону, около воды. Потом поднимаемся по одному из притоков, приходящему из нужного нам направления. В нижней части этого притока в каньоне, обнаруживаем недоеденную тушу огромного яка.

На всем протяжении маршрута нередко встречаются туши недоеденных яков. Хозяевами здешних мест являются волки. Конечно они тут не такие крупные, как у нас в России, но видимо собираются в стаи, и могут охотиться даже на таких крупных животных, как яки. Туши крупных яков, чаще всего встречаются в узких каньонах ручьев, где они могут напасть на этого гиганта неожиданно и с разных сторон. Сначала такое зрелище портило нам настроение и ход мыслей делало мрачным, но



Озеро № 4



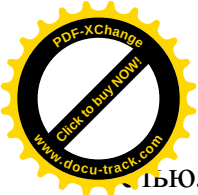
Едем по куланьей тропе

постепенно мы привыкли, и принимали это за должное. Даже вставали на ночлег рядом с этими тушами.

Волков за поход мы встречали несколько раз – два раза одинокого волка, а один раз ночью – семерых. Также один раз нам повстречалась лиса.

На открытых пространствах мы не встретили ни одной туши, правда, изредка встречались ячьи головы с огромными рогами. Это даже стало для нас своеобразным символом этого Полюса Недоступности, еще с 2005 года. Вообще по всей этой огромной территории везде разбросаны какие-либо останки разных животных, и еще больше навалено их помета.

Поднявшись на водораздел по этому притоку спускаемся на следующий, и так повторяется еще два раза. На втором ручье, который слабо соленый останавливаемся на обед. Вода видимо оказывается с небольшим содержанием сернокислой магнезии, потому что на всех участниках сказывается ее слабительное действие. После обеда поднимаемся на очередной водораздел. Вся местность здесь красного цвета. С него отрываются впечатляющие виды на озеро № 4. Вдоль которого, на расстоянии нескольких километров, мы идем весь этот день. Здесь снова тропа становится довольно плотной, и можно ехать с хорошей скоро-



тью. Проезжаем несколько километров, иногда приходится резко тормозить, потому что тропу пересекают небольшие крутостенные каньончики высохших ручьев. По тропе заворачиваем за хребет и движемся уже на юго-запад. Наконец-то мы вырвались на настоящее плато, - на протяжении нескольких десятков километров не предвидится такой пересеченной местности. Грунт довольно плотный, так что половину расстояния удастся ехать. В местах, где есть подъемы, приходится идти пешком и вести велосипед. Каждые 3-5 километров встречаются неглубокие долинки речек, с участками жидкой грязи и зыбучих песков. Стараясь эти места проходить с разбегу. Вода в половине из них пресная. К ночи, все эти речки исчезают и мы долго идем пешком, пока уже в густых сумерках не находим два небольших озерца со слабосоленой водой, пригодной для питья. Остаемся на ночлег здесь.

29.09. 20 ходовой день

южный приток оз. № 4 - долина оз. Джиггитай

Утром туман, встречный ветер, снег. Идем в направлении юго-запад, ориентируясь по компасу. Через 7 километров доходим до реки, текущей в ледяных берегах, по большей части она и сама покрыта льдом. Эта река впадает в юго-западную оконечность озера № 4. Здесь наконец-то пьем пресную воду и набираем всю имеющуюся у нас тару. Переезжаем через

реку на велосипеде, едем немного вдоль нее, а потом начинаем подъем по одному из ее сухих правых притоков на перевал. Подъем по травяному склону. Местами велосипед проваливается в лесс на глубину до 10 см. С перевала открывается вид на несколько безымянных заснеженных хребтов, и на долины нескольких рек, разделенных травянистыми отрогами. Спускаемся с перевала на реку, переезжаем через нее и поднимаемся на следующий водораздел. На следующей реке попадаетея приток попутного направления – идем по нему вверх, и спускаемся в долину более крупной речки. Потом еще один раз. На берегу устраиваемся на обед. Дует сильный ветер, метет густой снег. В условиях пурги обед очень короткий. Быстро собираемся и, борясь с ветром, поднимаемся на перевал.



Дикий кулан



Едем к перевалу Максим Детокс



Участок зыбучих песков

Округ нас бегают очень любопытный кулан.

Подъем пологий – 10 градусов, но длинный – 5 км. Из-за пурги незаметно для себя переваливаем и спускаемся на речку. Идем по ней вниз. Река поворачивает направо, а нам снова надо идти вверх на невысокий водораздел, спускаясь по которому мы должны попасть в долину Трех озер, в районе которых и находится самое труднодоступное место – Полюс Недоступности Евразии.

Этот перевал на долину где находится Полюс, решаем назвать Максим Детокс. Его высота около 5000 м. Спускаемся на первое



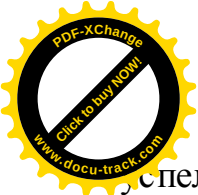
Полюс Недоступности Евразии



Недоеденный як

озеро – это красивейшее место на маршруте. Любуемся видами. Идем вдоль озера на восток. Местами, там, где проходим через притоки озера, встречаются заболоченные участки. Часто можно ехать – на ровных участках грунт довольно плотный, встречаются подушкообразные растения. На склонах участки глубокого лёсса. Подходим к самой воде. Здесь грунт настолько плотный, что едем на приличной скорости. Прекрасный закат над озером. Темнеет, но воды пресной все нет.

Восточнее этого озера, через несколько километров расположено еще одно озеро, в которое впадает (судя по карте) довольно крупная речка, которая должна быть пресной. Решили в полной темноте идти до того места, где на карте обозначена река. Когда мы с помощью спутникового навигатора и компаса прошли то место, то речки там не оказалось, а оказалось озеро с соленой водой. Мы начали его обходить, но вскоре из-за того, что стояла крошечная тьма, увязли в зыбучих песках. Грязь налипла на колеса, и они перестали крутиться. С огромным трудом, мы с помощью друг друга вытащили все велосипеды из этой западни, пока их не



спела засосать трясина. Пройдя немного вперед, мы снова уперлись в озеро, пошли его обходить, но вода уже оказалась со всех сторон. Тогда мы решили вставать на ночлег прямо здесь, без пресной воды. Как только рассвело, мы пошли искать эту пропавшую речку, но безрезультатно.

Пришлось опять топить слабосоленый лед и пить чай на соленой воде, что очень неприятно.



Безымянное озеро в Полюсе Недоступности

30.09. 21 ходовой день

долина оз. Джиггитай – под. пер. Охотничий, 5100 м

Утром пытаемся найти пресную воду, но безрезультатно. Обходим это разлившееся озеро. Для этого нам приходится двигаться даже в противоположном направлении, часто подниматься на возвышенности для обзора местности. В небольших ложках находим тонкий слой снега – едим его для утоления жажды. Проходим

через несколько небольших перевальчиков. Между ними бегут речки, причем некоторые даже довольно крупные, но все с соленой водой непригодной для питья. На далеком склоне виднеется ручей, на склоне которого видно несколько ложков со снегом. Стремимся туда, в надежде, что ручей может оказаться пресным, а если нет, то для обеда можно будет растопить снег. Из последних сил поднимаемся

к этим заснеженным ложкам. Ручей оказывается слабосоленый. Для супа используем воду из ручья – можно ее просто не солить, а на чай топим снег, и с большим удовольствием пьем красный чай на пресной воде. После обеда изменяем направление движения на восточное. Идем вдоль пологого травяного склона, параллельно широкой долине, в сторону перевала охотничьего. Через один час ходу нам везет, и мы находим пресноводную речку. Набираем всю имеющуюся у нас тару. Проходим через несколько водоразделов. В сумерках подходим к каньону крупного ручья, тоже с пресной водой. На другом берегу пасется несколько огромных яков. Дует сильный ветер, иногда летит снежная крупа. Спускаемся в каньон. Здесь ветра намного меньше, и мы решаем остановиться на ночлег. Рядом в этом же ручье лежат две огромные ячи головы и несколько костей других животных. Именно в таких каньонах любят охотиться волчьи стаи.



Лагерь на берегу разлившегося озера



Едем мимо озер к перевалу Охотничьему

1.10. 22 ходовой день

под. пер. Охотничий, 5100 м – оз. Яков – под. пер. Обманутых Надежд, 5100 м

Утром поднимаемся из этого каньона и идем уже на юго-восток.

По-пути обходим огромный коричневый бугор, на который вчера держали направление. Здесь снова появляется куланья тропа. Едем по ней. Она спускается с долину ручья. Поднимаемся по нему на перевал Охотничий, 5100 м. Вчера не дошли до него всего лишь

три с небольшим километра. Это один из немногих перевалов имеющих название, непонятно почему оно русское. Ведь обычно на картах, даже русскоязычных, пишут названия перевалов на местном языке, только русскими буквами. А тут на китайских картах этот перевал вообще не обозначен, а на русских имеет русское название. Этот перевал ведет в огромную долину озера Яков – своего рода эпицентр Глухомани, куда мы больше всего и стремились попасть. С перевала открываются живописные виды на это озеро и на хребты с острыми вершинами, закрывающие эту долину с юга.

Устраиваем с перевала скоростной спуск на велосипедах по этой куланьей тропе. Внизу с брызгами переезжаем через



Лагерь под перевалом Охотничий



На пер. Охотничий. Вид на оз. Яков



гачку и несемся в юго-западном направлении. Здесь множество антилоп, куланов и других животных, которые подпускают нас совсем близко.

На обед из-за сильного ветра и пурги приходится ставить палатку, чтобы можно было полноценно отдохнуть.

Вечером случилась самая сильная пурга за поход. Ветер был такой силы, что сдвинуло камни, которыми мы оттянули палатку, и ее каркас лег прямо на нас. Надо было срочно вылезать и оттягивать палатку велосипедами вместе с рюкзаками, потому что хороших, тяжелых камней рядом не было. Нашелся доброволец – Иван. Ветер дул такой силы, что не давал толком дышать – выдувал воздух из-под носа. А если на высоте более 5000 м, воздуха итак меньше почти в 2 раза, чем на уровне моря, то это вдвойне тяжело. С большим трудом Ивану удалось укрепить оттяжки, но больше ветер не ронял палатку. Слава богу, что выдержала ткань и репшнуры.

Недалеко от озера Яков на большинстве карт, в том числе и мелкомасштабных, обозначен небольшой

поселочек – Мани. Я знал, что скорее всего этого поселка не существует, и что возможно его никогда не было, уж больно далеко он расположен от цивилизации и от дорог. Но по опыту экспедиции по пересечению Тибета в 2005 году, можно было предположить, что от места, где он обозначен, или даже от перевала Охотничий, через который можно попасть в эту долину с севера, может быть автомобильная колея или даже полевая дорога, ведущая на северную Тибетскую трассу. Дело в том, что примерно на этой же широте, но западнее на несколько сот километров, где мы проходили в 2005 году, на карте тоже обозначен несуществующий поселок Гомо. Так вот севернее этого поселка, на перевале, ведущем в долину озера Лашунг, появилась довольно хорошая автомобильная колея, благодаря ко-



Антилопа Оронго



Скорость нашего передвижения увеличилась в два раза. И нынче можно было надеяться, что эти места посещаются людьми, в первую очередь охотниками и браконьерами. Все они, чтобы попасть в долину озера Яков, должны проехать через один и тот же перевал, открывающий проход сюда с юга — от цивилизации. Поэтому, когда долина начала



Гроза перед пургой в долине оз. Яков

сужаться и мы начали подниматься на перевал, ведущий в южнее расположенную долину озера Кратера, то очень надеялись, что в этом узком месте окажется дорога. Вместо этого, нас засыпало снегом, и вместо дороги, на перевал поднималось огромное количество следов копытных животных — видимо в поисках корма они пошли на юг, в надежде найти там бесснежные участки.

Этому перевалу, ведущему от озера Яков на озеро Кратера, высотой 5100 м, мы решили дать грустное название — перевал Обманутых Надежд.

2.10. 23 ходовой день

под. пер. Обманутых Надежд, 5100 м – оз. Кратера – под. пер. Ожидания, 5100 м

Снег завалил всю окружающую местность на глубину до 20-30 см, и уплотнился ветром. Утром с трудом откапываем велосипеды и палатку из-под снега.

После пурги снег глубиной до 30 см лег плотным слоем, и не желал стаивать в течение нескольких дней. Это сильно замедлило наше передвижение. Если обычно мы могли проходить за день 30 км и более, то в таких условиях, при общем сильном напряжении и попеременной тропежкой с прокладыванием колеи для велосипеда, мы не могли проходить более 15 км. Для движения мы использовали все светлое время суток, и еще вечером шли целый час после наступления темноты. Посчитав количество дней, которое нам оставалось пройти до дороги, которая реально

существует и находится на расстоянии 400 км, мы поняли, что если не потеплеет, то нам придется растягивать продукты. Рацион у нас и без того был скудный – 800 грамм на человека в день, что совершенно не компенсировало энергетические затраты.

С трудом, по следам антилоп поднимаемся на перевал, ведущий на озеро Кратера. Уклон небольшой, до 20 градусов, но из-за плотного и глубокого снега, каждые 30-50 метров приходится останавливаться, чтобы перевести дыхание. Для обеда, на невысоком бугре, находим небольшую площадку свободную от снега, куда ставим палатку. После обеда поднимаемся на водораздел и уходим от озера Кратера. По сугробам проходим через полузастывшие огромные болота. Долгое время, совсем рядом с нами бегают стада куланов. Они очень красивые. Держим направление на выделяющуюся вершину в небольшом хребте, расположенном от



После пурги в долине оз. Яков



Поочередная тропежка

ас в южном направлении. Восточнее вершины видно ущелье, по которому, скорее всего нам и предстоит подниматься на очередной перевал. Не доходя до этого ущелья, снова находим небольшую бесснежную площадку, где и останавливаемся на ночлег. Сегодня одна из самых холодных ночей, явно холоднее -20 градусов.



Подъем на пер. Обманутых Надежд по следам антилоп

3.10. 24 ходовой день

под. пер. Ожидания, 5100 м – Ур. Фолкано – еще 3 перевала – оз. Туймуху (Шуанху)

Утром, как и накануне, начинаем опять попеременную тропежку. Входим в ущелье, и идем по льду реки, свободному от снега. Здесь постарался ветер. Поднимаемся на перевал, который решаем назвать перевалом Ожидания. Его высота тоже 5100 м. На велосипедах по снегу съезжаем в следующую широкую долину реки, впадающую в озеро кратера, или в разлившееся огромное озеро Тиханьлакайху, расположенное южнее.



На перевале Ожидания

Поднимаемся на следующий перевал, примерно такой же высоты. Этот перевал ведет через урочище Фолкано. Тоже непонятно, почему оно так называется. На обед останавливаемся около небольшого пресного ручья. Солнечно, ветра нет. Палатку ставим, чтобы хорошо расслабиться. После обеда проходим еще через несколько перевалов, по большей части идем по куланьей тропе. На ровных участках и где под гору едем на велосипедах. Открывается замечательный вид на озеро Туймуху. Дальше случается очередной казус. Эти два огромных озера Тиханьлакайху и Туймуху, разлились, перемычка между ними оказалась затопленной, а мы планировали пройти именно между ними, потому что так на карте обо-

начена та самая загадочная дорога, которой на самом деле не существует, а есть только тропа диких животных.

Мало того, что эти два озера слились, они затопили еще все низменности вокруг себя и слились с другими менее крупными озерами, расположенными



Спуск к озеру Туймуху

на запад и на восток от них. Поэтому нам пришлось вместо того чтобы идти на юг – к людям, идти далеко на запад, обходя эту систему озер, на что у нас ушло много времени и сил. Нам пришлось перейти на другую карту (хорошо, что она у нас была с собой) и переваливать через мощный хребет Дютрейль де-Рен, через другой перевал, а не тот через который на карте показана дорога. Возможно это и к лучшему. Дело в том, что мы сумели найти более низкий и удобный для прохождения перевал через этот высокий хребет, которому дали позитивное название – перевал Надежды.

Дойдя до затопленной перемычки между озерами, мы убедились, что тут пройти нельзя, и пока еще что-то видно пошли вдоль озера на запад, потому что в эту сторону его обходить ближе. Встречали много диких яков и куланов. На озере был прибой, на берегу валялось много выброшенных из воды водорослей. Все это очень напоминало океан, да и вкус воды тоже. Идем вдоль озера уже в темноте в поисках пресной воды. Скоро находим странный приток, берега которого все истоптаны животными, но он оказывается солоноватым. Рядом есть небольшой ложок со снегом. Решаем вставать на ночлег здесь.

Несколько любопытных куланов и яков все время бегали вокруг нас, с изумлением разглядывая пришельцев.

Когда поставили палатку и я начал готовить ужин, на другом берегу показалось семь пар желтых волчьих глаз, которые не двигаясь внимательно нас изучали. В полной темноте это выглядело немного жутковато. Поэтому я вылез из палатки, достал из внутрирамной велосипедной сумки заряженную ракетницу и несколько патронов, и на всякий случай положил поближе в карман палатки.

4.10. 25 ходовой день оз. Туймуху (Шуанху) – долина оз. безымянного

В этот момент у нас случилось доброе событие - стоял снег. Скорость нашего передвижения сразу увеличилась. Продолжаем обходить это огромное, разлившееся озеро. Рядом с палаткой в каньоне того же ручья находим еще одну недоеденную волками тушу яка. Идем вдоль озера с небольшими перепадами высот. Пресной воды нигде нет. Хорошо, что мы вчера остановились у этого снежника. Озеро не только разлилось, но и слилось с несколькими более мелкими озерами, расположенными западнее. Едем

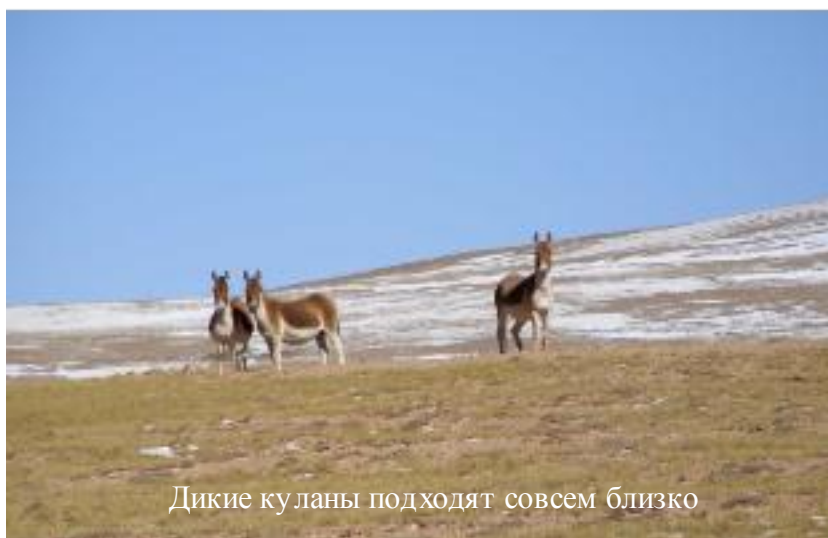


Лагерь на берегу оз. Туймуху

по тропе куланов. Некоторые из троп уходят прямо в воду. Видимо они были проложены до того, как озеро разлилось. Поднимаемся на перевал, потому что около воды не пройти - огромный прижим. Местность становится с рыхлым грунтом – идти очень тяжело, остается колея глубиной до 10 см. Выходим на плато, которое направлено на запад. Здесь обедаем. Все время огромный черный як не дает нам покоя - подходит довольно близко, иногда машет хвостом – проявляя признаки агрессии. Постоянно держу наготове заряженную ракетницу, но стрелять не приходится. Як поворачивается к нам спиной, демонстративно какает и уходит восвояси.



Обходим разлившееся оз. Туймуху



Дикие куланы подходят совсем близко

проходим вдоль хребта с прижимом, отделяющего от нас озеро. Идем по плато несколько километров на запад. Потом решаем резко поворачивать на юг, переваливать хребет и спускаться к озеру. По нашим расчетам оно уже должно здесь закончиться.

Опять поднимаемся на высоту более 5000 м. Отсюда отрываются впечатляющие виды на окружающие панорамы разлившихся озер.

Просматриваем путь вперед. Нам ведь сейчас надо переваливать через мощный хребет Дютрейль де-Рен, через другой перевал, а не через тот, который обозначен на карте, ведь из-за разлившихся озер

пути сейчас туда нет. Слава богу, на горизонте проглядывает перевал, более менее пригодный для прохождения в велопутешествии. Решаем ему дать оптимистичное название – перевал Надежды.

Спускаемся с этого перевала, проходим мимо озера, которое действительно здесь заканчивается. Пересекаем несколько долин других маленьких озер. Часто удается ехать на велосипеде. Пересекаем несколько речек. Большие участки болот и зыбучих песков. С трудом протаскиваем через них велосипеды.

На ночевку останавливаемся на сухом русле ручья, посреди бескрайнего очень доброго и уютного поля выгоревшей невысокой осоки.

Дикий як не дает спокойно пообедать



Разлившиеся озера

5.10. 26 ходовой день

долина оз. безымянного – под пер. Надежды, 5200 м

Утром поднимаемся по этому полю на очередной перевал. Сегодня нам надо пройти через огромные заболоченные пространства, поэтому выходим еще в утренних сумерках, чтобы пройти их пока они застывшие. Развиваем хорошую скорость. Местность очень разнообразная: множество небольших долин с живописными озерами, большие поля, и невысокие, но крутые перевалы. Так доходим до одной из самых крупных рек нашего маршрута, через которую нам надо перебраться на другую сторону. По берегам реки лежит снег, по воде иногда проплывают льдины.



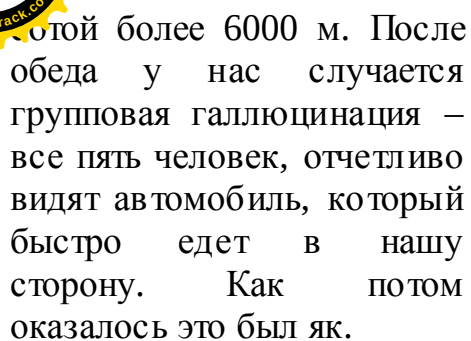
Ночевка за разлившимися озерами



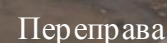
Подъезжаем к мощной реке, которую надо переходить в брод

Вода очень мутная – коричневого цвета. Русло здесь разбилось на два рукава. Ищем место с самым тихим течением. Пытаемся переходить, но это не удастся – очень глубоко и топкий, засасывающий грунт. Ищем другое место, и с третьего раза находим. Река здесь разлилась на ширину до 60 м, но течение слабое, и глубиной выше колена. Как назло у противоположного берега оказывается участок зыбучих песков, и в одиночку не удастся вытащить велосипед. Долго кувыркаемся в этой грязи, проваливаясь в грязь более чем по колено, а с учетом глубины реки – то почти по пояс. По-очереди и с огромным трудом вытаскиваем все велики на противоположный берег.

Переодеваемся и идем дальше в сторону перевала. Проходим еще 8 км, и останавливаемся на обед в широкой долине, около красной реки. Перед обедом к счастью находим маленький ручей с чистой водой, которую добываем из-под льда. Из этой долины далеко на западе видны огромные снежные вершины, вы-



После обеда идем
вверх вдоль этой реки.
Постепенно она входит в
узкий каньон. Поднимаемся
вверх по нему, в сторону
перевала, который мы в
последствии назвали



перевалом Надежды. Путь впереди закрывала скала уходящая в реку, и нам пришлось вылезать на небольшую террасу. Первым туда поднялся Гоша, а я прошел немного вперед и начал подниматься там. Уже почти достигнув перегиба, я услышал крик Гоши: «Андрей, берегись!». Посмотрев вперед, я увидел в пяти метрах от себя огромного черного яка, который нагнул голову и,



выставив вперед рога, молча шел в мою сторону. Я бросил велосипед на землю и мигом выхватил из внутрирамной сумки заряженную ракетницу. Взвел боек и выстрелил вверх. Як вздрогнул и остановился, после этого он сделал вперед еще 3 шага. Як, наверное, очень глупое животное, и до него все происходящее вокруг доходит очень медленно. Он, конечно, никогда не видел людей, и не знал что такое огнестрельное оружие и что оно опасно. Но чисто сам по себе непонятный резкий звук, должен был его напугать. В этот момент я быстро достал второй патрон, скрутил гильзу первого, накрутил его и взвел боек. Но второй выстрел делать не пришлось. Гоша несколько раз гавкнул, и тут до яка видимо дошел результат первого выстрела, он рванул вперед, резко развернулся, и громко топая копытами, ускакал за перегиб склона.

После этого мы по террасе проходим 1 км, и спускаемся в каньон речки, текущей поперек нашего движения. Переходим на другой берег и поднимаемся на следующую террасу. Отсюда отчетливо виден наш перевал. Он классической формы, с широкой седловиной. Идем прямо на него еще 6 км и останавливаемся

а ночлег, на берегу пресной реки. От ветра прячемся под высоким берегом. Вечером закат с сумасшедшими красками.



Ставим лагерь под пер. Надежды

6.10. 27 ходовой день

под пер. Надежды, 5200 м – пер. Надежды – под. пер. на оз. Красной соли

Утром ясная погода.

Поднимаемся от лагеря на террасу и едем на велосипеде в сторону перевала. Грунт плотный, а где болота, там еще плотнее – все застыло. Местами снежные заносы – пытаемся проехать через них, предварительно



Спускаемся с пер. Надежды

разогнавшись. Через 40 минут выезжаем на седловину. Она очень широкая и ровная, даже сложно выяснить, где самая высокая точка. Высота перевала оказывается 5200 м. Этот перевал, ведущий через мощный и высокий хребет Дютрейль де-Рен, мы решаем назвать перевалом Надежды. Спускаемся с перевала на большой скорости. С южной стороны снежных заносов больше, потому что их туда перевевало ветром, который в последнюю сильную пургу был северного направления. Здесь их толщина до 50 см. Тоже пытаемся проскакивать через них на скорости. Это удастся не всегда. Велосипед вязнет и приходится спрыгивать с него на скорости. Спускаемся вниз до расширения долины. Здесь забираем немного восточнее, чтобы попасть в узкое ущелье реки, стекающей с этого подперевального плато. Едем по ущелью вниз, долина через несколько километров сильно

расширяется. Впереди видны огромные пространства с солончаками и болотами. Пока еще все застывшее. Здесь речки сливаются и потом текут в самое крупное озеро Красной соли (Хуньяньху), которое было на нашем маршруте. Едем вначале восточнее, чтобы обойти эти огромные заболоченные пространства. Потом,



Переправа через соленую реку

когда подъезжаем к солончакам поближе, нам кажется, что можно проехать прямо через них – там не должно быть больших заболоченных участков, а те пространства, которые нам казались затопленными водой, оказались слоем белой соли, лежащей на земле. К тому же еще держится отрицательная температура, и грязь не совсем оттаяла.

Дует ветер, поднимая стоячие столбы солевой пыли. Переезжаем самый низ долины на велосипеде. Речка здесь разлилась, она очень соленая, бежит по плотной соли. Глубина до 30 см. Переезжаем ее, встречаются участки зыбкого грунта, колеса проваливаются на 5 – 7 см, но в основном удастся ехать на самой низкой передаче. На другом берегу отдыхаем, на берегу озера ярко бирюзового цвета – такого же, как Индийский океан на Занзибаре. Продолжаем ехать на юг, пологому склону долины. По низу долины ехать трудно – болота. Встречаются соленые реки, сильно разлившиеся, с грязевыми участками. Их приходится преодолевать пешком. На обед ставим палатку. Здесь на карте обозначен еще один призрачный поселок – Аовацинь (Юйвацинь). На деле его конечно не оказывается. Да и судя по карте, вряд ли бы кто-нибудь догадался селиться посреди огромного пространства солончаковых болот.

После обеда решаем спрямить путь, и идем ровно на юг. Здесь рельеф более пересеченный, встречаются ручьи и долины с зыбучими песками, на преодоление которых уходит много времени, и которые иногда кажутся непреодолимыми. Самую грязь надо проскакивать на максимальной скорости, но это реально, если такие участки не более 20 м.

Идем пешком по огромному полю, над широкой долиной высохшей реки. Неожиданно в трех метрах впереди нас выскочило какое крупное животное и мягкими плавными прыжками быстро побежало в сторону русла реки. Это животное оказалось крупной дикой кошкой, размером со снежного барса, только более мощное и с коротким темным хвостом, ярко выделяющимся на фоне светлого зада. Больше всего она напоминала крупную рысь, поскольку только у рыси такой короткий хвост и довольно короткое тело, по сравнению с другими кошками.

Но откуда в Тибете, на высоте 5000 м могла взяться рысь? Это остается еще одной загадкой.

Ночуем на высохшем русле, немного не доходя на перевал ведущий на озеро Красной соли.



Ставим лагерь под пер. на оз. Красной соли

7.10. 28 ходовой день

под. пер. на оз. Красной соли – оз. Красной соли – пер. на оз. Голубое, 5000 м - приток оз. Голубого

Поднимаемся на перевал по куланьей тропе. Подъем пологий – не более 15-20 градусов. Склон травяной. Вокруг бегают много копытных, в т.ч. куланов. С перевала видим озеро и огромный горный хребет со снежными вершинами, уже совсем близко. Это район пика Бонвало, за которым на космосьемке я видел



На пер. на оз. Красной соли

дорогу. Но туда нам не попасть – слишком высокие и сложные в техническом плане перевалы. Район огромных снежных вершин пика Бонвало мы впервые увидели вчера с перевала Надежды. Этот перевал, кстати, оправдал свое название – действительно скорость нашего передвижения резко увеличилась.

Съезжаем с этого перевала, которому логично дать название такое же, как и у огромного озера лежащего за ним – Красной соли. Хотя, обойдя половину этого озера, мы красную соль не нашли. Зато везде было огромное количество соли белой. Ехать вниз по тропе куланов очень приятно и быстро. Рядом с нами бежит их целое стадо. Мы видимо, не пускаем их на их тропу, а им надо двигаться в ту же сторону. Спуск очень длинный и пологий. Но тропа не ведет прямо к озеру, и направлена параллельно ему и даже уходит слишком в западном направлении. За

резким перегибом склона встречаемся с огромным яком, который лениво лежал прямо поперек тропы и грелся на солнышке. Мы останавливаемся, я уже привычным движением достаю ракетницу, но ничего особенного не происходит. Мы решаем изменить направление движения и сойти с этой тропы, а поехать напрямик на юго-западную оконечность озера.

Проехав с 1 км без тропы, что далось нам с большим трудом, мы снова выезжаем на куланью тропу, которая сейчас идет в нужном направлении. Наша скорость резко

увеличивается. Встречаются расположенные поперек нашего движения крутостенные овраги с солеными речками, окруженными грязью и зыбучими песками. Воды пресной нет. Пробуем воду из всех ручьев, но один оказывается солонее другого, у всех разные привкусы и непонятно, которая из них более пригодна для варки обеда. Наконец находим наименее соленый ручей, но с особым привкусом, которого еще не было. Набираем бутылки, и через ходку останавливаемся на обед. Лучше воды не находим. Варим суп - получается нормально. Чай - конечно, довольно противный, но пить можно. После обеда снова едем по тропе, которая огибает вокруг озера. Опять встречаются трудно проходимые участки зыбучих песков. Долго после них отчищаем велосипеды от грязи, чтобы колеса крутились. По склону крутизной до 15 градусов, поднимаемся на перевал. Склон часто пропиливают каналы высохших ручьев. Чем выше, тем крутизна больше. Спускаемся в крутой каньон речки. Вода в ней мутная, красноватого оттенка, но пресная. Набираем бутылки. Вокруг бегают много стад куланов. Идем вверх по каньону. Крутизна конгломератного склона становится критической. Идем серпантинном. Приближаются сумерки. Вылезает на перевал, откуда открывается великолепный вид

Едем по тропе куланов



Куланы, озеро Красной соли и район пика Бонвало

а озеро Красной соли. На седловине находим скалы останцы, похожие на следы деятельности человека. Нет все-таки это чисто природная скульптура. Здесь понимаем, что мы не поднялись на перевал, ведущий в огромную долину озера Голубого. Нам предстоит спуститься в долину реки, которая является притоком озера Красной соли, а уже из нее подниматься на

главный водораздельный перевал. С большим трудом мы это успеваем до наступления темноты. Только большим усилием воли нам это удастся. На перевале завхоз выдает нам по конфетке «Озорные глазки» - это вроде «Маски». С перевала по куланьей тропе съезжаем в долину реки. Скоро появляется вода – небольшой ручей. Через некоторое время он исчезает. За поворотом встречаем первые следы человеческой деятельности - построенный из камней загон для скота. Сейчас животных уже нет, они видимо ушли вниз в постоянные поселки. Встречается много следов овец. Это первые следы домашних животных. В том месте, где долина этого ручья впадает в более широкую долину, и в 4 км от перевала, мы встаем на ночевку, в песчаном природном карьере, для защиты от ураганного ветра дующего с юга, из долины озера Голубого.



Едем вдоль оз. Красной соли



Опять зыбучие пески около оз. Красной соли



Подъем на пер. на озеро Голубое

8.10. 29 ходовой день

приток оз. Голубого – оз. Голубое – оз. Буре – пер. на р. Де-Львар – р. Де-Львар (Лифули-сыхэ)

По сухому руслу ручья съезжаем вниз до впадения его в долину безымянной реки, впадающей в озеро Голубое. Река под толстым слоем льда, по которому можно ехать. Вся долина яркого красно-оранжевого цвета. Ярко светит еще совсем низкое восходящее солнце и все вокруг окрашено в очень

красивые теплые оттенки. Впереди, за ледяной долиной реки, которая сияет оранжевым цветом, потому что лед прозрачный, белой ледяной громадой поднимаются вершины горного узла пика Бонвало. Съезжаем на большой скорости вниз по реке, набираем воду и поднимаемся на террасу левого берега. Отсюда берем направление по долине на юг, мимо озера Голубого, в сторону озера Бурс.

Здесь тропа диких куланов, по которой мы старались двигаться все время, хорошо натоптана, так что можно по ней можно ехать с большой скоростью. Переваливаем через несколько хол-



Едем вниз по застывшему притоку оз. Голубого



Первый тибетский поселок на маршруте



Выходим на дорогу после месяца бездорожья

ов, разделенных ручьями. Вдалеке на одном из них видим черную вертикально вытянутую точку, которая передвигается на двух ногах. Да, мы видно совсем одичали, потому что далеко не сразу поняли, что это человек. Людей мы не видели уже больше месяца. Человек прошел по холму, спустился вниз и исчез. Скорее всего, он нас испугался и куда-то спрятался. Поднявшись на тот холм, где его только что видели, мы за перегибом обнаружили первое стадо домашних яков.

Проходим мимо красивейшего озера Голубого в сторону озера Бурс. На переправе через реку опять встречается небольшой участок зыбучих песков. Далее едем по высохшему солончаковому болоту, и пересекаем эту широкую долину в месте,

где она сужается. Я предположил, что дорога от первого поселка, если она есть, должна идти по склону пика Бонвало, потому что ниже склона, во влажный сезон проехать невозможно – множество болот. Идем прямо на гору, и на самом деле, упираемся в автомобильную колею. Радости нашей нет предела! Ведь больше месяца нам не встречалось не то что дороги, но и почти следов пребывания человека. Сразу садимся на велосипеды и несемся вперед, так быстро, насколько позволяют силы. До обеда успеваем проехать еще около 10 км. После обеда едем по этой гладкой, накатанной колее. Проезжаем через несколько тибетских домиков, над каждым из них, на холмах стоят буддийские ступы. После обеда дует сильнейший встречный ветер. Он нас продувает насквозь, и почти не дает ехать вперед. Скорость передвижения сильно снизилась. На закате подъезжаем к красивому буддийскому дацану. Он расположен на перевале. Потом спускаемся в долину крупной реки Де-Львар (Лифулисыхэ). Спускаемся уже в темноте, по очень крутому склону. На ночевку останавливаемся в каньоне притока этой реки, на сухом русле. Сегодня у нас максимальная протяженность с начала путешествия – целых 65 км.



Первый домик тибетцев на этой дороге



Дацан на перевале, ведущем на р. Де-Львар

3 этап экспедиции – пересечение Трансгималаев и Гималаев

9.10. 30 ходовой день

р. Де-Львар (Лифулисыхэ) – южная оконечность оз. Куропатки

Река эта оказывается самой мощной, что мы встречали за поход. По ней плывет множество льдин, и местами шуга. Видимо скоро она станет. Мы с ужасом думаем, что дорога может перейти на тот берег, и нам придется ее форсировать. Как

оказалось, что дорога действительно туда переходит, но по новенькому, очень мощному и

красивому мосту. Не ожидали мы такое встретить в этой глуши. Едем по долине вниз. Рельеф очень пересеченный, склоны крутые. Через 15 км, долина расширяется и мы въезжаем на огромное пространство самого крупного на нашем маршруте озера – озера Куропатки. Через 10 км, дорога снова переходит на другой берег реки. Начинает опять дуть

сильнейший встречный ветер. Порывы его настолько сильны, что разворачивают нас на 180 градусов и катят назад. К обеду доезжаем до много рукавного русла реки, впадающей в озеро. Здесь находим небольшой обрывчик, высотой чуть более метра, под защитой которого ставим палатку. Воду находим в небольшой луже, на дне которой плавают какие-то личинки. Порывы ветра кладут палатку прямо на нас. Обрывчик не спасает. После обеда пытаемся ехать вперед, но из-за ветра это удастся очень плохо. Доезжаем до тибетского поселка, самого крупного на нашем маршруте по эту сторону гор. Над поселком возвышается сотовая вышка. Достаем сотовый телефон и пытаемся звонить. Как назло, наша симка сим-



На р. Де-Львар идет шуга



Оз. Куропатки и луна

рэвел не может зарегистрироваться у этого оператора чайна-мобайл, ей нужен чайна-юником. Так было с ней и в СУАРе. Хотя прием очень хороший. Проезжаем поселок и едем вдоль озера на юг. Ветер не стихает.

К вечеру доезжаем до самого конца этого озера. Останавливаемся у развилки, и думаем куда ехать – налево или направо.

Солнце заходит, окрашивая все вокруг в яркие очень нарядные и теплые цвета. Ветер не ослабевает, и становится очень холодно. В 200 метрах от нас, на берегу озера, стоят несколько тибетских домиков. Из одного выходит пожилой



Домики тибетцев у южного края оз. Куропатки

мужчина и жестами зовет нас к себе в гости попить чаю. Поскольку уже сумерки, и много сегодня все равно уже нам не проехать, то с удовольствием принимаем приглашение. Пресную воду мы уже набрали, так что после гостей в любой момент сможем остановиться и поставить палатку в полной темноте.

Подъезжаем к домикам. Нам навстречу выходят уже двое тибетцев, один из них передвигается при помощи костыля. Жестами, далеко не сразу, выясняем по какой дороге нам ехать дальше, в сторону поселка Нима на Северной тибетской трассе. После этого, нас ведет к себе в дом тот тибетец, который старше по возрасту и без костыля. Нас усаживают за стол, на длинную лавку, накрытую ковром. Вокруг вся обстановка очень красивая – деревянная мебель вся покрытая сложным ярким узором. Преобладающий цвет – красный. В помещение кроме нас еще несколько женщин, разных по возрасту, девушка и несколько детей. Посредине комнаты стоит круглая печь, от которой горизонтально над полом отходит квадратная труба, для разогрева кастрюль и чайников. Через три метра она изгибается, становится круглой, поднимается вверх и уходит в потолок.

Тибетцы нас угощают своей традиционной едой – дзамбой (ячменной муккой). Каждому выдают по небольшой пиале, в которую доверху насыпают дзамбу, сверху сыпят сахар, кладут сушеный сладкий творог и ячье масло. Все это заливают чаем с ячьим молоком и маслом. Верхнюю часть дзамбы перемешивают и съедают. Чай подливают снова, перемешивают, и пиала опять заполняется до краев. Этот процесс повторяется постоянно по мере съедания верхнего слоя. Все это очень напоминает сказку «Горшочек варил». Скоро мы уже наелись до отвала, а дзамба еще не закончилась!

Кроме дзамбы нам еще принесли какие-то непонятные куски, немного сладковатые, и очень жирные. Мы не смогли их съесть даже на половину. Потом принесли еще тазик с кусками сушеного мяса, но поскольку большинство участников

нашей команды вегетарианцы, то особым успехом оно не пользовалось. В завершение трапезы нам принесли тибетский чай, но поскольку он был с привкусом ячьего масла, то я его пить не смог. У меня еще в 2005 году обнаружилась непереносимость к этому запаху, когда несмотря на длительное недоедание и истощение, я не мог ничего есть и пить с таким привкусом.



В гостях у тибетцев

После этого мы угощаем гостеприимных хозяев российскими шоколадными конфетами, которых у нас еще немного осталось, и просим разрешения сфотографироваться у них дома. Нам разрешают, и за компанию мы фотографируем и хозяев и всю обстановку. Это получились редкие кадры, потому что тибетцы вообще редко приглашают в гости, и уж никогда не разрешают внутри дома фотографировать.

Уже в полной темноте мы прощаемся и выходим на улицу. Ярко светит почти полная луна, которая отражается в озере, образуя лунную дорожку.

Радостные и в добром расположении духа после новых приятных впечатлений, мы проходим пешком в лунном свете еще 3 км и останавливаемся на ночлег в небольшом каньоне высохшей речки недалеко от моста.

10.10. 31 ходовой день

южная оконечность оз. Куропатки – пер. от оз. Куропатки, 5000 м – пер. 4980 м – пер. 5100 м - долина оз. Чангчо

Утром с большим трудом поднимаемся на очень высокий перевал, уводящий нас из этой жизнерадостной долины озера Куропатки. Спускаемся в следующую более высокорасположенную долину, посредине которой находится безымянное озеро ярко синего цвета. Дует очень холодный встречный ветер. С трудом двигаемся вперед. Спуск с перевала пологий и длинный. К озеру не подъезжаем, а сворачиваем восточнее на следующий, тоже крутой перевал. С этого перевала спускаемся в совсем небольшую долину с несколькими каменными домиками тибетцев, откуда опять, круто поднимаемся на еще один перевал. Дорога идет прямо над огромным обрывом, по небольшому серпантину. Спускаемся с этого перевала в крупную долину тоже с голубым безымянным озером. После обеда начинается долгий и нудный, почти 30 километровый подъем на



Высокий безымянный перевал, высотой опять 5100 м. Он ведет в долину оз. Чангчо. Последний участник поднимается на него уже в сумерках. Виды вперед – изумительные – множество гор и долин в золотых вечерних красках. Пока еще что-то видно съезжаем с перевала по дороге. Иногда крутые серпантины. Скорость



На спуске с перевала 5100 м

бешеная. Спускаемся в долину и на скорости врезаемся в зыбучие пески, так что еле вытаскиваем велосипеды. Далее снова едем по дороге. Местность идет под небольшим уклоном, и ровная. Так что можно ехать на хорошей скорости. Выходит луна, которая почти полная и помогает нам своим светом. Так мы проезжаем с перевала на спуск почти 20 км, меньше чем за 1 час. На ночевку встаем на берегу небольшой речки, рядом с озерцом, под небольшим бугром, который мог бы нас защитить от ветра, если бы тот начался. Счастье, что его в этот вечер не стало.

11.10. 32 ходовой день

долина оз. Чангчо – два перевала - Северная тибетская трасса

Оказалось, что вчера вечером мы спустились в самый низ долины. Поэтому от места ночевки едем по ровному, а через несколько километров начинается пологий подъем на очередной перевал ведущий из этой долины. Вообще, как оказалось эта дорога проложена не самым удобным образом – с минимумом перевалов, а почти напрямик, через множество перевалов, причем некоторые из которых довольно крутые, с большими серпантинами.



Лагерь в долине оз. Чангчо

В верхней части подъем становится настолько крутым, что ехать невозможно, а приходится идти пешком. Перевал опять оказывается высотой более 5000 м. Спускаемся с перевала на бешеной скорости. Неожиданно нам навстречу на большой скорости проносится автомобиль какой-то спецслужбы, что понятно по

аличию мигалки. Сердце у нас сразу падает куда-то вниз. К счастью это оказывается скорая медицинская помощь.

Впереди видим мост, под которым протекает чистая речка. Резко тормозим, выпуская клубы пыли из-под колес, и останавливаемся, чтобы набрать воду. Проезжаем через всю долину, в которой расположено несколько тибетских домиков. Дальше начинается пологий подъем на следующий перевал. Серпантина нет, и можно ехать вверх на приличной скорости. На седловине перевала стоит сотовая вышка. Подъезжаем прямо к ней, останавливаемся, достаем сотовый телефон и пытаемся позвонить. В этот раз на удивление наша симка может зарегистрироваться даже на чайна мобайл, наверное, благодаря близости антенны. Связываемся с домом спустя 33 после последнего звонка. Звонить даже немножко боязно – что там без нас происходит в окружающем мире. К счастью у всех дома все оказывается в порядке. После звонка количество сил физических, а особенно моральных, резко увеличивается, и мы на большой скорости продолжаем движение в сторону Северной тибетской трассы. Дорога идет немного под гору и по ровному. За оставшееся время до обеда мы успеваем проехать более 30 км. На обед встаем посреди огромного желтого поля, не доезжая до Северной трассы примерно 10 км. Вдалеке видны огромные белые горы, с довольно пологими склонами. Вокруг, со всех сторон пасется большое количество диких животных, разбитых на небольшие стада – голов по 7-20.

Уже под вечер выезжаем в долину, где должна проходить эта знаменитая дорога. Но не видно пыли, ни одной машины, стоит полная тишина. Мы даже вначале не верим, что это и есть тибетская трасса. Она нас тоже встречает сильным встречным ветром и длинным многокилометровым тягуном. По трассе едем на запад. Нам надо проехать по ней 250 км, до отворота на юг, где еще через 420 км, мы должны будем выехать на уже асфальтовую Южную тибетскую трассу.



Дорога на пер.5000 м.



Выехали на Северную тибетскую трассу

Чтобы больше продвинуться вперед едем как обычно еще целый час после наступления темноты. Встаем на ночлег спустившись с крутого склона в широкую долину реки (так нам показалось в темноте, а на самом деле это был ручей и несколько небольших озер).



Восход луны в долине Северной трассы

12.10. 33 ходовой день

Северная тибетская трасса – р. Зан-Цангпо

Поверхность этой трассы, очень неровная и завалена крупными булыжниками. Совершенно не накатана и вся в мелких, но крутых кочках поперек всей дороги, какие оставляют стада животных. Ехать по ней очень тяжело. Скорость нашего передвижения снизилась. Этому еще способствует встречный западный ветер. В 2005 году, я не помню, чтобы ветер так сильно мешал передвижению, как сейчас, когда мы ехали в противоположном направлении, с запада на восток. Видимо в этих краях преобладающее направление ветра – западное.

Едем на запад через множество тягунов и довольно коротких спусков. В целом явно набираем



Первый лагерь у безымянного озера на Северной трассе



Замена камеры на очередном перевале на Северной трассе

высоту. Дорога проходит по широкой долине, которая иногда не резко поворачивает, то в северном направлении, то в южном.

Ехать тяжело. Заканчивается карманное питание, а населенных пунктов пока не предвидится,



Спуск с перевала на Северной трассе

да и далеко не во всех из них есть магазины. Как всегда, у первой встреченной пресной речки набираем воду во всю имеющуюся тару. Подъезжаем к очередному домику тибетцев, которые встречаются регулярно через 30 км и реже. Причем обычно один жилой домик, в котором живет одна семья и загон для скота.



Первая чистая речка на Северной трассе

Заходим к тибетцам во двор, чтобы попросить хлеба. Нам дают четыре маленьких лепешечки. Тогда мы просим дзамбу. Нам насыпают полный мешочек и в придачу дают еще несколько китайских пакетов лапши быстрого приготовления.

Эти подарки мы стали использовать, в качестве добавки на обед, что сильно увеличило наши послеобеденные силы.

Как только мы выезжаем с обеда, нам навстречу проносится в клубе пыли огромный полицейский джип, который почему-то не останавливается, а быстро уносится за перегиб склона. Почему-то полиция не проявляет к нам никакого интереса.

Дует встречный ветер, в основном едем в гору, набирая высоту. Скорость передвижения низкая – не более 10 км в час. В конце дня находим большую речку с чистой прозрачной водой. Набираем воду, любуясь ярко оранжевыми закатными красками.

В темноте проезжаем еще через один перевал. Полная луна освещает нам путь. Для ночевки спускаемся с дороги на право, по крутому склону, почти обрыву, в долину реки. Фотографируем лунную дорожку, и ставим палатку около воды.



Лунная дорожка на реке, около лагеря

13.10. 34 ходовой день

р. Зан-Цангпо - Северная тибетская трасса

Утром еле-еле вылезаем из долины этой реки, уж очень крутой обрыв. Несколько раз скатываемся вниз. С дороги становится видно, что впереди в нескольких километрах расположен еще один тибетский поселок, над которым возвышается сотовая вышка. Значит у нас есть еще одна возможность позвонить домой. К тому же сегодня день рождения у нашего Саши, и у сестры Ивана.

Приезжаем в поселок и сразу же становимся главным объектом интереса местных жителей. С большим трудом находим небольшой магазинчик, в котором закупаемся лапшой, сливочным маслом и печеньем. Хлеба опять нет.

Полицейский участок в поселке есть, но полиция



Лагерь у реки, надалеко от поселка



Заехали в поселок за продуктами

почему-то нами опять не интересуется. Выезжаем за поселок, проезжаем несколько сот метров, чтобы отстали изрядно любопытные тибетцы, и набрасываемся на печенье, потому что, хоть мы и завтракали совсем недавно, но сил ехать дальше уже не осталось, а в последнее время есть хочется уже сразу после очередной кормежки.

Продолжаем набирать высоту. Проезжаем еще несколько перевалов, но спуски намного короче подъемов. Перед обедом опять поднимается сильный встречный ветер. Мы уже забираемся на высоту более 5000 м. После обеда проезжаем перевал высотой, аж 5100 м. Я и совсем забыл, что на Северной тибетской трассе такие высокие перевалы. В темноте спускаемся с очередного

перевала и неожиданно за поворотом въезжаем в еще один крупный тибетский поселок. Я его хорошо запомнил в 2005 году. Он какой-то необычный. Посреди него располагается огромный комплекс из нескольких Будд. Сам он находится на нескольких холмах, разделенных речками. В темноте пешком проходим этот поселок поперек, садимся на велики и продолжаем спуск. Переезжаем через мост, расположенный на расстоянии около 1 км от последних домов. Здесь спускаемся в долину речки и с большим трудом находим ровное сухое место под палатку. Дует ураганный ветер. С большим трудом ставим палатку. Оттяжки укрепляем огромными валунами.



Северная трасса вся в кочках



Спуск с перевала на Северной трассе

14.10. 35 ходовой день

Северная тибетская трасса – отворот на Южную тибетскую трассу (S206) – ур. Чинунг-Казук

С самого утра опять начался подъем на перевал. Ярко светит солнце, но очень холодно и ветрено. С перевала начинается длинный спуск в огромную долину, которая уже соседствует с той, где расположен отворот на Южную тибетскую трассу. Несемся вниз на огромной скорости. Примерно через 15 км спуска въезжаем в долину р. Шялчу, где нас почти отбрасывает назад сильный встречный ветер. Опять начинается борьба и передвижение на повышенных передачах. Порывы ветра снова нас разворачивают и катят в противоположную сторону. В этой долине



Лагерь за тибетским поселком



На Северной трассе, в долине р. Шялчу, после перевала 4880 м

несколько мостов. Проезжаем еще два маленьких поселочка, состоящих из 1-2 домиков. Снова начинается подъем на перевал, ведущий уже в последнюю для нас долину на Северной тибетской трассе. С большим трудом заезжаем на перевал. Последние несколько сот метров, из-за ветра, приходится идти пешком, да еще и пригнувшись. Спускаемся с перевала тоже на огромной скорости. Проезжаем 15 км за полчаса, и останавливаемся на обед около небольшого поселка Донгцуо, за которым и находится развилка дорог. Сегодня день рождения Игоря Мохова. Встаем на обед в пределах видимости этого поселка. Ветер дует от поселка, и очень сильный, несет огромные клубы пыли, застилающей все небо. Еле ставим палатку. Оттягиваем ее с помощью велосипедов. После обеда проезжаем через речку, текущую через кучи мусора, принесенного сюда ветром и людьми из поселка. Брезгуем набирать воду, а зря. Это последняя проточная вода за сегодняшний день, но про это тогда не знали. Заезжаем в поселок и ищем, что бы

можно было купить для праздничного стола. Хлеба, как обычно нигде нет. Покупаем каждому по бутылке пива «Лхаса» и по 2 яблока. Это нас и спасает, потому что воды пригодной для питья сегодня, мы уже больше не найдем.

Выезжаем из поселка и чтобы срезать угол едем не дальше на запад по Северной трассе, на юго-запад. В 2005 году, нам

здесь удалось хорошо срезать, но нынче здесь все оказалось огорожено колючей проволокой, чтобы не разбежались стада животных, и нам пришлось возвращаться назад и ехать по трассе.

Дорога ведущая на юг имеет маркировку S206, и выходящая на Южную тибетскую трассу, оказалась еще менее накатистой, чем Северная тибетская трасса. Нам по не предстоит проехать более 420 км. Она вся в мелких, но крутых кочках и завалена довольно крупным булыжником. Стараемся ехать не по ней, а по рядом расположенным колеям, которые более накатистые.

Темнеет, а питьевой воды все нет. Встречаем пару мутных луж, берега которых все истоптаны животными. Брать воду из них мы не решаемся. Едем по темноте, но воды так и не находим. По этой новой дороге сегодня проезжаем уже больше 20 км, но воды нет. Встаем на ночлег. Хорошо, что сегодня у Гоши день рождения, и мы для этого купили пива. Это нас выручило от совсем уж безводной ночевки, но день рождения, мягко говоря, не совсем удался, и мы решили его перенести на следующий день.



В поселке Донгцун, около отворота на Южную трассу

15.10. 36 ходовой день

ур. Чинунг-Казук – пер. 4930 м – исток р. Шялчу (Сяэрхэ)

С утра сил нет совсем, потому что наступает обезвоживание – сказывается высота. Все равно, хочешь, не хочешь, но дыхание на такое высоте намного интенсивнее, а с каждым выдохом мы теряем влагу. С трудом проезжаем 8 км, и здесь я нахожу глубокую лужу, с чистой пресной водой. Останавливаюсь, с большим трудом камнем разбиваю толстый лед, и кружкой черпаю воду. Поскольку мы сегодня не сумели позавтракать на месте ночевки, то завтракаем около этой лужи и набираем с собой воду во все бутылки.

Дорога проходит в непосредственной близости от вершины высотой 6822 м. Поэтому мы опять в основном набираем высоту. Характер местности здесь более пересеченный, чем на Северной трассе, что оживляет путь и не делает его таким нудным. Перед обедом опять поднимается ветер, который почему-то все равно встречный. Это сильно затрудняет передвижение. Около самой горы тибетцы построили огромный красивый дацан. К вечеру продолжаем набирать высоту, похоже, что сам перевал через этот огромный хребет Алинг-Гангри находится еще впереди. Темнеет, а мы так



Нашли чистую пресную воду, после безводной ночевки



Тибетцы смотрят, как мы обедаем



Дорога S 206 проходит около вершины высотой 6822 м

не успели подняться на перевал. Сил сегодня намного меньше, чем обычно — сказала безводная ночевка. Встаем на ночлег справа от дороги. Ночью в свете звезд и млечного пути, суровой холодностью сияют ледяные громадины хребта Алинг-Гангри, прямо над нашей палаткой. Ночуем на высоте около 5200 м.



Дацан около вершины высотой 6822 м



Река на хребте Алинг-Гангри

6.10. 37 ходовой день

исток р. Шялчу (Сяэрхэ) – пер. через хр. Алинг-Гангри, 5300 м – оз. без названия – пер. 5100 м - приток оз. без названия

Утром

поднимаемся на перевал. До него оказалось еще несколько подъемов и спусков. Перевал оказывается высотой целых 5300 м. Это второй по высоте перевал на нашем маршруте. Спускаемся

с перевала. Спуск оказывается не крутой и не большой. После него снова начинаются перевалы менее значительные. Вообще рельеф местности более пересеченный. Дует сильный встречный ветер. Сил у нас все меньше и меньше для борьбы с ним. Опять на большой скорости навстречу проносится

полицейский джип, но полиция почему-то все также к нам равнодушна. Начинается крутой спуск по узкому ущелью бурной горной реки, с резкими поворотами. Виды совершенно фантастические. Огромные, высотой до 1 км яркие скалы с контрастным рисунком, водопады, а далеко под ногами широкие, просторные долины. Серпантины довольно сложные. Вылетаем из этого ущелья в долину. Перед нами опять показывается небольшой поселок. Заезжаем туда в поисках хлеба, и как обычно его там не оказывается. Покупаем печенье на развес, которое имеет несильный затхлый привкус. Проезжаем поселок, и еще 4 км, и останавливаемся на обед.

После обеда объезжаем два озера и начинаем подъем на перевал, ведущий в огромную долину, самого крупного озера на нашем маршруте, которое называется Теринам. В этой долине на берегу реки Сома-Цангпо расположен монастырь Мендонг-Гомпа и город горнопромышленников Дзочен.

На перевал вначале едем на велосипеде. Потом становится круче и приходится идти пешком. Самый верх подъема очень крутой. Уже стемнело, дует хо-

Ночевка под пер. 5300 м, через хребет Алинг-Гангри



На спуске с пер. 5300 м, через хребет Алинг-Гангри



Холодный ветер. Очень холодно. Руки и ноги застывают и плохо слушаются. С трудом одеваемся около седловины перевала, спрятавшись от ветра за выступом скалы. Полная темнота. Спускаемся по серпантину, освещая путь фонариками, и из-за всех сил давя на тормоза. Спустившись с перевального взлета, едем по дороге, с довольно приличным уклоном. Дорога

покрыта толстым слоем пыли, так что в ней иногда вязнут колеса. Руки совсем ничего не чувствуют, так сильно они замерзли. Неожиданно на дороге показывается толпа тибетцев – видимо рабочих возвращающихся домой. Они нас обступают со всех сторон, с удивлением смотрят на таких

странных пришельцев из темноты и начинают здороваться за руку, на европейский манер. Вообще обычно они так не здороваются. У них в знак приветствия принято показывать язык. Я с радостью поддерживаю эти рукопожатия, и крепко здороваюсь с каждым тибетцем. Это я сделал не просто так, а с корыстной целью – согреть руки. Тибетцев было много и руки у них были очень теплые, так что и мои довольно хорошо согрелись.

Проезжаем еще несколько километров. От усталости нас качает влево и вправо и снизу вверх. Сложно ориентироваться в пространстве. Встаем на ночевку слева от дороги, найдя более менее ровную площадку. Хорошо, что воду мы набрали засветло.



Спуск в долину озер, от которых подъем на пер. на г. Дзочен



Озеро под пер. 4950 м, на город Дзочен

17.10. 38 ходовой день

приток оз. без названия – пер. 4907 м – г. Дзочен – р. Сом-Цангпо – левый приток р. Сом-Цангпо

Едем дальше на юг. Проезжаем еще один небольшой поселочек – там тоже нет хлеба. Проезжаем через чистую речку. Вода бежит поверх льда, тонким слоем. Холодно, так что за день лед не успевает

растаять. С утра вначале ехали под гору с хорошей скоростью, а после этой речки начался опять подъем на перевал, который уже и приведет к Дзочену. В верхней части крутой серпантин.

Спускаемся с большой скоростью. Навстречу нам снова несется

полицейский джип. Опять на нас никакого внимания. Подъезжаем к Дзочену. Дорога разтраивается. Левая ведет к жилым домам и видимо монастырю и озеру, средняя ведет в этот промышленный комплекс, к цехам, а правая ведет вниз по реке, дальше по этой трассе S206, в сторону Южной тибетской трассы. Едем по правой. На меня набрасывается огромная свора собак. С большим трудом от них отбиваюсь. Хорошо, что здесь на нас нападают всего лишь собаки, а не полицейские, а могло быть иначе. Едем вдоль реки. В самом узком месте, там где скалы подходят к реке, естественно оказался чек-пост. Да, знают китайцы, где надо их устанавливать. Подъезжаем к шлагбауму, на расстоянии 100 м и решаем объехать этот пост с противоположной стороны, авось получится. Не хотелось лишний раз светиться. Перетаскиваем велосипеды через придорожную канаву, глубиной до 1 м. И проезжаем мимо поста с другой стороны. Причем в этом посту есть окно не только выходящее на дорогу, но и в сторону Дзочена, то есть нас не могли не заметить. Тем не менее, мы свободно проехали, и нас никто не остановил.



Ночевка под перевалом, ведущем в город Дзочен



На перевале, ведущем в город Дзочен

Едем дальше, все также борясь со встречным ветром. На обед встаем около черной скалы – защитой от ветра. После обеда ветер еще больше усиливается, так что почти роняет на землю. Стараемся ехать не по дороге, а рядом по обезданным колеям, которые более накатистые, и по высохшим солончакам –

город Дзочен



они ровные, как асфальт. Дорога дальше уходит из этой огромной долины реки Сомы-Цангпо, и поднимается вверх по ее притоку.

Проезжаем уже в сумерках небольшой пункт дорожников, где есть комнаты для ночевки, небольшая столовая и лавка. Здесь встречаем трех буддийских монахов, которые с любопытством смотрят на нас. На ночевку встаем слева от дороги, на ровной площадке. Опять очень холодно - -20 градусов ночью.

18.10. 39 ходовой день

левый приток р. Сома-Цангпо - безымянные озера – пер. 5123 м – другой левый приток р. Сома-Цангпо – хребет Лапчунг – пер. Сангмулла, 5575 м – левый приток истока р. Сома-Цангпо

Утром продолжаем подъем на очередной перевал. Очень холодно. Даже надев на себя всю одежду, из-за ветра, далеко не сразу удастся согреться. Это все потому, что наша палатка стояла в тени горы, и солнце до самого нашего выхода ее так и не осветило. Спускаемся вниз заболоченную долину нескольких довольно крупных озер. Потом



Лагерь на притоке р. Сома-Цангпо

пересекаем широкую долину красивой реки, где набираем воду. Вода здесь тоже бежит поверх льда, потому что несмотря на яркое солнце температура воздуха – отрицательная. Дальше снова въезжаем в узкое ущелье, которое затем расширяется. Проезжаем через небольшой перевал. Здесь тоже несколько соединенных озер еще большего размера. Они



Едем мимо соленых озер

явно соленые, потому что по ним плавают соляные льдины. Снова поднимаемся на некрутой перевал и спускаемся в долину крупного левого притока реки Сома-Цангпо. Перевал снова оказывается очень высоким – высотой 5123 м. В долине реки обедаем и запасаемся водой на ужин и завтрак. Машин на этой трассе, как и на Северной тибетской, тоже практически нет.

Дальше дорога, качество которой не улучшилась, поднимается вверх по реке, в южном направлении. Высота все время увеличивается. К счастью сегодня нет встречного ветра, так что можно ехать побыстрее. Далее поднимаемся по левому притоку реки, на главный водораздельный перевал хребта Лапчунг. Так он называется на нашей карте масштаба в 1 см 2 км. А перевал через него называется Сангмулла. Здесь нас поджидает неожиданность – перевал этот оказывается почти как Карамуран – 5575 м. Хорошо, что подъем пологий, без особых сер-

Антинов. Поднимаемся на перевал уже в густых сумерках. Только благодаря попутному ветру, нам удалось пройти сегодня такой сложный путь, с двумя очень высокими перевалами. Спускаемся немного вниз по дороге, чтобы сбросить высоту. Сбросить успеваем только 150 м, как абсолютно заканчиваются силы. На ночевку встаем на истоке левого притока снова той же самой реки Соматцангпо. Она огибает этот крутой хребет с вершинами высотой более 6200 м, с востока. Можно было провести дорогу без перевалов, вдоль реки, благо долина у нее почти все время ровная и широкая. Но дорогу построили максимально прямо, через множество перевалов.



Соленое озеро – одно из трех



Закат на перевале Санг-Мулла

19.10. 40 ходовой день

Левый приток истока р. Сом-Цангпо – оз. Даггидайцо - Южная тибетская трасса

Утром продолжаем спуск по долине реки. Въезжаем в широкую долину Сом-Цангпо. Переезжаем реку по мосту, по пути набираем воду. Едем вдоль реки вверх по течению по правому берегу. Встречаем одинокого волка, который неспешной походкой, немного прихрамывая, спокойно шел в 30 метрах от дороги. Сфотографировать его не успеваем. Проезжаем небольшой подъем и спускаемся в огромную озерную котловину озера – Даггидайцо. Это одно из самых крупных и красивых озер нашего маршрута. От озера дует сильный боковой ветер, поднимая крупные волны. Едем вдоль озера. Дорога идет ровно, без особых перепадов высот. На обед встаем около южной оконечности озера, преодолев небольшой прижим. Озеро расположено на высоте 5180 м. После обеда, снова поднимаемся на короткий, но крутой перевал и спускаемся в долину другого озера, более мелкого, но тоже довольно крупного. Оно находится на высоте 5070 м. К северу от него сильно заболоченная долина. Едем по левому орографически берегу. Дорога очень узкая, потому что скалистый и очень крутой наш берег, иногда почти отвесно уходит в воду. Противоположный берег заболочен. Проезжаем озеро и снова поднимаемся на перевал по небольшому серпантину.



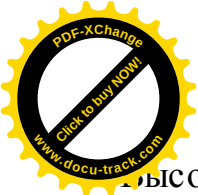
Лагерь после пер. Сангмулла



Едем вдоль красивейшего озера Даггидайцо



Гейзеры около Южной трассы



Высота перевала 5120 м. Слева от дороги, если смотреть орографически, видим то, что никак не ожидали увидеть — действующие гейзеры.

Далее начинается очередная финишная прямая — до Южной тибетской трассы. Подгоняемые мыслью, что скоро асфальт едем довольно быстро, да и в основном под гору. В сумерках

выезжаем на асфальтовую дорогу, проезжаем немного и встаем на ночлег за небольшим бугром, так чтобы нас не было видно с дороги. Это ведь самый опасный участок в отношении полиции. Хорошо, что вода у нас была набрана заранее.

Подъезжаем к Южной трассе



20.10. 41 ходовой день

Южная тибетская трасса – пос. Сага – р. Брахмапутра – хр. Ладак – пер. 4763 – правый приток Брахмапутры

В том месте, где мы выехали на асфальт – высота над уровнем моря – 4950 м. С новыми силами начинаем движение по идеальному асфальту Южной тибетской трассы. Нам надо проехать самые опасные, в отношении полиции, 60 км, до поселка Сага, откуда поворачивать на юг, через Брахмапутру, в сторону дороги Дружбы.

Радует скорость и шуму наших злых шин. Чтобы попасть в долину реки Брахмапутра, из долины реки Рака Цангпо, нам надо перевалить через перевал Кур, высотой 5105 м. Подъем на перевал довольно ровный, потому что набор высоты не очень большой. Спуск – очень крутой, сложный серпантин. Спускаемся довольно сильно – на 600 м. Вдоль дороги встречается много домиков тибетцев.

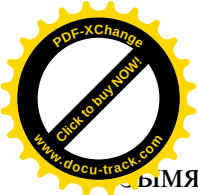
Туристов не встречаем. Погода ясная, солнечная. Спускаемся прямо к воде священной великой реки Брахмапутра, которая бежит на высоте ниже 4500 м. Едем вдоль нее вверх по течению, на запад. Доезжаем до поселка Сага, за три с небольшим часа. Полиции к счастью не видим. Проезжаем через поселок прямо вдоль реки, мимо автозаправочной станции, на которой стоит и заправляется полицейский джип. Быстро проскакиваем это место и скрываемся за перегибом склона. Нас или не заметили, или нами опять не интересовались. Асфальт около заправки уходит на север вдаль от реки, а едем по разбитой грунтовке прямо, и скоро снова выезжаем на асфальт. Проезжаем примерно 2 км, как дорога, резко поворачивает на юг и по мосту переезжает через Брахмапутру. Мост весь увешен молитвенными флажками. На том берегу дорога поворачивает на запад и идет вниз по течению 3,5 км. Здесь она становится грунтовой. Потом начинается подъем вверх по долине правого притока Брахмапутры. Здесь мы начинаем пересекать горную систему Ладакх, которая является северным отрогом Гималаев. Через 5 км поворачиваем на лево и продолжаем подъем по правому притоку этого бе-

Асфальт Южной трассы



В поселке Сага





Сымянного притока.

Через 7 км езды по ущелью начинается довольно крутой серпантин, и мы пешком поднимаемся на перевал высотой 4763 м. Таким образом, подъем от Брахмапутры составляет 270 м. На перевал поднимаемся уже в



На перевале между двух притоков Брахмапутры, вечером

сумерках. С седловины снимаем впечатляющие виды шеститысячников Трансгималаев или Южного Тибета, расположенные к северу от долины Брахмапутры. Спускаемся по крутому серпантину противоположной стороны. Едем очень осторожно. Доехав до ровного места, где начинается другой правый приток Брахмапутры, останавливаемся на ночевку.

21.10. 42 ходовой день

правый приток Брахмапутры – пер. 4830 м – оз. Пеку – р. Менчу

Спускаемся еще немного вниз, переезжаем речку по мосту и почти сразу начинается крутой серпантин на следующий перевал, ведущий в большую долину довольно крупного бессточного озера. Места здесь довольно глухие, автотранспорт практически не встречается. Проезжаем через небольшой поселок, расположенный на противоположной стороне долины. К счастью полицейского участка здесь нет. Поднимаемся, опять пешком на этот перевал, который высотой оказывается высотой 4830 м. На спуск серпантин намного короче. Спускаемся к бессточному озеру, расположенному на высоте 4630 м. Проезжаем это озеро, остающееся слева от нас и поднимаемся на пологий перевал, ведущий в долину соседнюю с долиной очень

большого озера Пеку (Дикуху). Этот перевал довольно пологий, можно ехать на велосипеде почти весь подъем. Серпантина нет. Его высота 4730 м. Сегодня погода хорошая, самое главное нет ветра, благодаря чему скорость передвижения довольно высокая. Спускаемся с перевала и довольно скоро доезжаем до перекрестка дорог. Здесь обедаем. Дорога идущая

На перевале ведущем на бессточное озеро



Подъем на перевал от бессточного озера в стор. Оз. Пеку



Вид на оз. Пеку

поперек нашему движению оказывается асфальтированной. Это сразу увеличивает скорость движения. По этой дороге проезжаем через несколько небольших перевалов, с маленькими перепадами высот и спускаемся прямо к этому огромному озеру Пеку. Проезжаем мимо южной оконечности озера. Без особых перепадов высот едем на запад-юго-запад. На ночевку останавливаемся на берегу реки Менчу.

(100 км)

22.10. 43 ходовой день

р. Менчу – дорога Дружбы – пер. Ла-Лунг Ла, 5021 м – пер. Якри-Чонг-Ла, 5130 м – г. Ниалам

Утром за 2 часа доезжаем до дороги Дружбы. Этот

перекресток находится на высоте более 4600 м. Сразу начинается подъем на перевал Лалунг Ла высотой 5021 м. Серпантин средней сложности. Крутизна по большей части позволяет ехать, но местами приходится вести велосипед. С перевала идет небольшой, но крутоватый спуск в долину правого притока реки Менчу. Спускаемся до высоты 4860 м. Здесь на берегу реки расположен небольшой поселок. Далее, почти по ровной местности, пересекаем эту широкую долину, и начинаем подъем уже на собственно перевал через Гималаи, который называется Якри-



Едем по дороге Дружбы



Дорога Дружбы

Чонг-Ла. Подъем пологий и ровный. Серпантина нет. Высота перевала оказывается 5130 м. На седловине стоит буква «П», увешанная флажками, под которой мы и проезжаем. Сразу за седловиной начинается довольно крутой спуск с большими серпантинами. Темнеет, но мы решаем ехать в темноте, чтобы быстрее закончить маршрут, и для того, чтобы пройти завтра днем китайско-непальскую

границу. Спускаемся до города Ниалам. На въезде в него стоит чек-пост со шлагбаумом. Полицейских не видно, и мы по темноте тихонечко обходим этот пост. Проезжаем город насквозь. Здесь валяются кучи мусора и много разных зловонных луж, но народу почти нет. Съезжаем дальше по серпантину, и для ночевки находим место за городом, примерно в 2 км. Здесь есть ровная площадка и родник. Сегодня был очень насыщенный и беспокойный день, но нам повезло – полиция нам не встретилась.

23.10. 44 ходовой день

г. Ниалам - Китайско-Непальская граница – район поселка Ламосангу

Продолжаем спуск с Гималаев, по реке Бхоте-Коси. По просто безумному, но безопасному серпантину, по идеальному асфальту, как птицы несемся вниз. Нам надо сбросить несколько километров высоты. Эту так называемую дорогу Дружбы, можно по праву назвать восьмым чудом света, настолько сложным здесь было строительство по всем этим гигантским обрывам.

Доезжаем до китайско-непальской границы. Здесь нам придется сдаваться властям, иначе границу не перейдешь. Для путешествия по Тибету, всем иностранцам необходимо иметь купленный тур, обязательное сопровождение гида, и специальное разрешение на посещение Тибета. У нас, естественно, ни того, ни другого, ни третьего не было. Мы ведь попали в Тибет в самой его середине, потому

что без всяких дорог прошли сюда из Синьцзян-Уйгурского района, где для путешествий никакого пермита не требуется.

Ночевка за городом Ниалам



Спуск с Гималаев

Мы надели свои оранжевые командные футболки, взяли велосипеды, и пошли через пропускник. Показали свои паспорта, где стоит китайская виза и штамп, что мы въехали в Китай из Казахстана. Тут на границе начался небольшой переполох. Китайцы очень вежливо попросили нас подождать, а сами быстро забегали, начали кричать друг на друга и звонить по телефону. Этот переполох продолжался несколько часов, а мы спокойно сидели на табуретках и беседовали о красоте проходящих мимо непальских женщин. Мы уже давно женщин не видели, поэтому все проходящие мимо вызвали самый живой интерес. Также интересно было смотреть, как некоторые из них, причем даже солидного возраста, несли на спине по 5 телевизоров в упаковке, которые крепились веревкой зацепленной на лоб, а руки были свободны.



Камнепады на дороге Дружбы



Молитвенные флажки на мосту на дороге Дружбы

Китайские пограничники иногда подбегали к нам с одним вопросом: «Где Ваш гид», но я им на это отвечал только: «Нет», потому что не силен в английском, да и они тоже. После этого они снова убегали и продолжали суетливо ругаться между собой. Так продолжалось несколько часов. Мы понимали, что китайцы не знали, что с нами делать. Ведь мы нарушили несколько правил посещения Тибета. Поскольку таких прецедентов, видимо было совсем немного, то и не были разработаны штрафные санкции. Они не могли понять, как, такая заметная группа иностранцев могла оказаться в Тибете без сопровождения, и как нас туда пропустили?

В результате, от греха подальше, они решили нас попросту отпустить в Непал. Подошли к нам, вежливо извинились за задержку, и махнули рукой в сторону выхода, мол «скатертью дорога»!

Мы перешли по мосту через беснующуюся реку, и оказались в Непале, где без проблем, за несколько минут и 25 долларов, оформили визу.

Дальше поехали вниз по серпантину, но качество дороги здесь уже было намного хуже. Я ехал впереди, и все время удивлялся, почему весь встречный транспорт, машины, фуры или мотоциклы, хотят меня задавить. Они упорно еха-

и по моей полосе мне на встречу, и ни за что не хотели сворачивать, останавливаясь уже в самый последний момент. При этом они что-то громко кричали. Через некоторое время до меня начало доходить, что возможно в Непале движение левостороннее.

Едем через непальские поселки, которые довольно часто расположены вдоль дороги.

Готовясь к экспедиции, я настолько не надеялся, что нам удастся пройти маршрут полностью и доехать до Непала, что даже не поинтересовался в какую сторону там направлено дорожное движение. Не только физические и технические трудности могли не дать нам пройти маршрут, но политические сложности, и особые ограничения, которые постоянно китайское правительство устраивает в

Тибете.

Ночевать останавливаемся в придорожном отеле, в районе поселка Ламосангу, потому что сложно найти ровное место под палатку, из-за того, что все они заняты домиками непальцев.



Последний китайский город



В этом отеле мы ночевали



Мост через реку Бхоте-Коси

4.10. 45 ходовой день (последний)

район поселка Ламосангу – г. Катманду

Сегодня проезжаем по дороге, на которой почти каждый километр обозначен красивым камнем с числом километров оставшихся до Катманду. Проезжаем через четыре перевала, по долинам нескольких рек. Дорога по большей части асфальт, но много участков грунтовки. С Гималаев спускаемся глубоко вниз до высоты менее 600 м –

на р. Сун-Коси, в которую впадает река Бхоте-Кости, стекающая с перевала через Гималаи, вдоль дороги Дружбы. Вот через какие перевалы мы проезжаем, с общим набором высоты более километра: пер. 787 м от р. Сунн-Коси на р. Индравати; пер. 935 м, через хр. Паламчок, от р. Чак-Кхола на р. Джхику-Кхола; пер. 1556 м, от р. Джхику-Кхола на р. Росси; пер. 1545 м, от р. Роси на р. Хануманте.



Горная гостиница



Предгорья Гималаев



Добродушные непальцы

Целый день, с раннего утра и до позднего вечера из-за многочисленных отвлекающих факторов, в виде столовых и кондитерских, мы добирались до Катманду. Торопимся, потому что отпуска взятые за свой счет, уже заканчиваются, и нам пора уже выходить на работы. А как хочется остановиться не надолго, в

этих райских местах. Но пока мы не доедем до аэропорта, нам нельзя расслабляться. Конечно, после того, как мы пересекли границу, нервное напряжение спало. Но сейчас беспокоят другие мысли – сумеем ли мы взять билеты до Москвы, в самый разгар туристского сезона в Гималаях.

Нам повезло, и мы без проблем купили билеты на самолет до Москвы, за 14000 рублей, через Дели. Жить остановились в Потане, возле самого красивого и интересного места – Дурбар сквера. Мы здесь провели два насыщенных, ярких дня.

Самое неприятное событие за всю экспедицию произошло со мной в Москве, когда я посадил своих друзей на поезд, а сам остался на 1 день, чтобы

навещать родных, живущих в Подмосковье. На меня напали двое каких-то прохиндеев, видимо с целью ограбления. К счастью я вовремя сориентировался, и сумел отбиться, но это посещение Москвы, в завершении всего оставило очень неприятный отпечаток. Да, Родина, есть Родина! Нигде ничего подобного не случилось, где бы я не бывал за последние два месяца. Такое могло произойти только в России!



Остановка в городе Ванепа



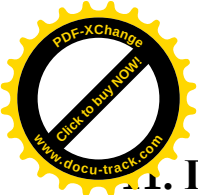
Подъезжаем к Катманду



Дурбар сквер в городе Потан

10. Маршрут экспедиции. Обзорная карта. Маршрут обозначен синим цветом





1. Потенциально опасные участки (явления) на маршруте.

1. Основная опасность – полная автономность. Ни одно транспортное средство, включая вертолет, не сможет добраться до наиболее удаленных территорий маршрута, из-за того, что ближайший аэропорт находится более чем в 500 км, поэтому он сможет только долететь в одну сторону, а чтобы вернуться ему не хватит горючего. Поэтому нам, несмотря на наличие спутникового телефона, на большом участке маршрута – его срединной части (не менее 1000 км) – приходилось рассчитывать только на себя.

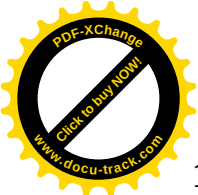
2. Большая высота над уровнем моря – способствует развитию разных заболеваний – горной болезни, пневмонии, желудочно-кишечных, а также обострению хронических.

3. Множество иногда довольно сложных переправ – 1Б к.с., когда в ледяной воде приходилось находиться до 1,5 часов, конечно не постоянно, а переходя множество протоков, при этом на участках земли отогревая ноги.

4. Зыбучие пески, грязевые потоки (не сели) и солончаковые болота. Они конечно сразу не засасывают, как показывают в художественных фильмах, но сильно осложняют передвижение, и есть вероятность потери снаряжения, например засасывания в них обуви.

5. Сильные ветра и плохая погода. Эти неприятности, конечно, есть и в других горах, но здесь они более опасны из-за полной автономии и огромной удаленности от цивилизации. Эти погодные факторы повышают вероятность возникновения заболеваний дыхательных путей.

6. Обилие диких животных. Наиболее опасны оказались дикие яки. Описание столкновений с ними смотреть ниже. Желательно иметь с собой ракетницы для их отпугивания.



12. Наиболее интересные природные, исторические и другие объекты на маршруте. Общегеографическая и туристская характеристика.

Статья «Через Полюс Недоступности Евразии». А.Ю. Королев

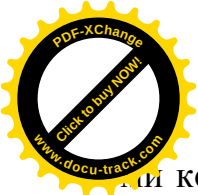
Пермским спортсменам впервые в современной истории спорта и путешествий удалось пересечь Полюс Недоступности Евразии. Экспедиция осуществлялась с севера на юг, и включила в себя пересечение в едином автономном маршруте крупнейших горных систем мира: Кунь-Луня, Тибета и Гималаев, которые находятся на территории Китая и Непала. За 45 ходовых дней пройдено более 2500 км, и около 80 перевалов, почти все из которых преодолены людьми впервые. Максимальная высота 5578 м - загадочный перевал Карамуран, через хребет Пржевальского. Также почти все время путешественники находились на высоте 5000 м.

Экспедиция проходила в рамках Чемпионата России по спортивному туризму и экспедиционного проекта "Полюса Недоступности Земли".

Удалось разгадать одну из географических загадок 21 века - тайну перевала Карамуран и исчезнувшего древнего Тибетского тракта. Интересен тот факт, что на многих картах мира и почти во всех атласах обозначена дорога, причем хорошего качества, идущая от города Черчен, горы Кунь-Лунь и Северный Тибет и выходящая на Северную тибетскую трассу в поселок Нима. Ее протяженность около 1000 км. Там где эта дорога переваливает через хребет Пржевальского (главный хребет Кунь-Луня) обозначен перевал Карамуран, высотой 5578 м. Причем он показан, как перевал проходимый вьючными караванами или автотранспортом. Самое интересное, что информация об этом перевале есть даже в Большой советской энциклопедии: «Перевал в хребте Аркатаг (Пржевальского) в Западном Китае. Высота 5578 м. Расположен на тракте, соединяющем Черченский оазис на Кашгарской равнине с внутренними районами Тибета».

Реально этого тракта существовать не должно, потому что он проходит по одним из самых глухих мест на нашей планете и ведет в совершенно ненаселенные места Северного Тибета, по местности со сложным горным рельефом, приподнятым на высоту более 5000 м.

Самым интересным оказалось то, что действительно там нет никакой дороги антропогенного происхождения, но именно так, как показано на картах, проходит тропа диких животных, и в первую очередь куланов – киангов. Тропа эта практически не прерываясь, идет на протяжении почти 800 км. Конечно, она иногда теряется, особенно на участках зыбучих песков, в долинах рек, во время их разлива и на широких пространствах между хребтами. Там где долины сужаются, она появляется снова. Причем проложена самым удобным и логичным путем. Участники во время экспедиции постоянно пользовались ею, что значительно облегчало продвижение вперед. Местами, там, где более плотный грунт, она была настолько натоптана, что по ней можно ехать на велосипеде, даже на большой скорости. В местах, где она проходила через лессовые барханы, поросшие пучками осоки, по ней невозможно было даже катить велосипеды, настолько глубоко куланы свои-



и копытами взрыхляли грунт. Тогда приходилось катить велосипеды рядом, и пользоваться тропой только как хорошим ориентиром.

Как и ожидалось, на этом загадочном перевале Карамуран и рядом с ним, совершенно нет никаких следов пребывания человека. Очень маловероятно, чтобы в древности здесь ходили караваны, уж больно трудный тут путь, слишком высоко, а самое главное не откуда было им ходить, поскольку южнее перевала Карамуран находятся одни из самых глухих мест на нашей планете, практически не пригодные для жизни.

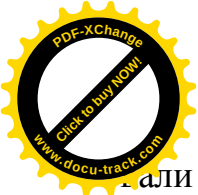
Экспедиция проходила в крайне тяжелых природных условиях: низких отрицательных температурах (до -20 градусов С), сильного ветра, в основном встречного направления, недостатка кислорода (на высоте 5000 м его не более 40% от нормы), обилия диких животных, некоторые из которых агрессивны, множество болот, зыбучих песков и сложных переправ через реки ледникового питания. Также передвижение осложняла политическая ситуация в Тибетском автономном районе Китая.

На протяжении 800 км маршрута не встречено ни одного следа пребывания человека, что подтверждает то, что Полюс Недоступности Евразии расположен именно на Северном Тибете. Он максимально удален от окружающих его населенных пунктов, на данном континенте, на 500 км и более. Кроме того, он расположен на высоте 5000 м. Причем это не одна какая-либо вершина такой высоты, а вся территория на протяжении более чем тысячи километров приподнята на эту высоту, а множество хребтов превышают отметку 6000 м.

Во время экспедиции, особенно при подъемах на перевалы с тяжелым грузом (вес рюкзаков вначале пути был более 50 кг, а вес велосипеда – 16) были запредельные физические нагрузки. В первую очередь этому способствовала большая высота над уровнем моря. Это проявлялось слабостью, одышкой, головокружением. Иногда приходилось принимать валидол, когда кружилась голова или возникали неприятные ощущения в грудной клетке. При подъемах на перевалы каждые 15-20 метров нужно было останавливаться и ложиться на руль велосипеда, чтобы отдышаться, потому начинало темнеть в глазах и от перегрузки терялось сознание.

Примерно в самом центре Полюса Недоступности, в широкой долине озера Яков, случилась самая сильная пурга за поход. Ветер был такой силы, что сдвинуло камни, которыми мы оттянули палатку, и ее каркас лег прямо на нас. Надо было срочно вылезать и оттягивать палатку велосипедами вместе с рюкзаками, потому что хороших, тяжелых камней рядом не было. Ветер дул такой силы, что не давал толком дышать – выдувал воздух из-под носа. А если на высоте более 5000 м, воздуха итак меньше почти в 2 раза, чем на уровне моря, то это вдвойне тяжело. С большим трудом удалось укрепить оттяжки, но больше ветер не ронял палатку. Слава богу, что выдержала ткань и репшнуры.

После пурги снег глубиной до 30 см лег плотным слоем, и не желал стаивать в течение нескольких дней. Это сильно замедлило наше передвижение. Если обычно мы могли проходить за день 30 км и более, то в таких условиях, при общем сильном напряжении и попеременной тропежкой с прокладыванием колеи для велосипеда, мы не могли проходить более 15 км. Для движения мы использо-



али все светлое время суток, и еще вечером шли целый час после наступления темноты. Посчитав количество дней, которое нам оставалось пройти до дороги, которая реально существует и находится на расстоянии 400 км, мы поняли, что если не потеплеет, то нам придется растягивать продукты. Рацион у нас и без того был скудный – 800 грамм на человека в день, что совершенно не компенсировало энергетические затраты.

На плато Чангтан сразу начались проблемы с пресной водой. Все озера и большинство речек здесь соленые. Некоторые очень соленые, солонее, чем морская вода, а некоторые как легкая минералка, которую можно использовать для приготовления пищи, но пить чай на такой воде очень неприятно. Иногда приходилось по утрам топить лед, который менее соленый, чем вода. Выручало еще то обстоятельство, что почти каждый вечер была пурга, заваливало снегом, который топили на ужин и на завтрак. К обеду следующего дня снег таял. Поверхность плато покрывалась жидкой грязью, которая налипала на колеса иногда так сильно, что они переставали крутиться, и приходилось тащить велосипед вместе с рюкзаком волоком и постоянно останавливаться, чтобы очищать их от грязи.

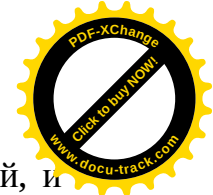
Погода в целом стояла холодная, ночью стабильно было морознее -20 градусов, днем постоянно дул ветер, преимущественно встречного направления, что дополнительно затрудняло передвижение. Изредка, когда днем не было ветра, и ярко светило солнце, температура могла подняться на солнце до +20 градусов, но в основном всегда было зябко и некомфортно.

В середине путешествия погода стала еще холоднее, так что реки за день перестали освобождаться ото льда, и вода после обеда в течение нескольких часов бежала поверх льда, а после захода солнца моментально застывала. Чувствовалось, что и в этих краях начинается зима. В таком холоде были и свои преимущества: утром успевали пройти большее расстояние, пока болота и участки зыбучих песков еще застывшие.

На маршруте было большое количество огромных озер, размером до 20-30 км. Многие из них разлились и соединились, в том числе два очень крупных, между которыми экспедиция планировала пройти, потому что именно так на карте обозначена, та несуществующая дорога, вместо которой есть только тропа диких животных.

Мало того, что эти два озера слились, они затопили еще все низменности вокруг себя и слились с другими менее крупными озерами, расположенными на запад и на восток от них. Поэтому пришлось, вместо того чтобы идти на юг – к людям, идти далеко на запад, обходя эту систему озер, на что ушло еще несколько дней. Нам пришлось переходить даже на другую карту (хорошо, что она была с собой) и переваливать через мощный хребет Дютрейль де-Рен, через другой перевал, а не тот через который на карте показана дорога. Возможно это и к лучшему. Дело в том, что экспедиции удалось найти более низкий и удобный для прохождения перевал через этот высокий хребет, которому дали позитивное название – перевал Надежды.

Это был не единственный случай, когда разлившиеся озера мешали продвижению вперед. Первое крупное озеро на плато Чангтан – озеро Антилопы, тоже затопило большое пространство, и пришлось его обходить далеко на восток. А в



дной крупной долине трех озер, западное из которых называется Джиггитай, и которые расположены севернее перевала Охотничий, озера разлились так сильно, что вместо трех стало два и оказалась затоплена долина пресной речки.

Из-за этого участники экспедиции перед ночевкой оказались без пресной воды. Решили в полной темноте идти вдоль озера, до того места, где на карте обозначена река. Когда с помощью спутникового навигатора и компаса прошли то место, то речки там не оказалось, а оказалось озеро с соленой водой. Начали его обходить, но вскоре из-за того, что стояла кромешная тьма, увязли в зыбучих песках. Грязь налипла на колеса, и они перестали крутиться. С огромным трудом, с помощью друг друга вытащили все велосипеды из этой западни, пока их не успела засосать трясина. Пройдя немного вперед, снова уперлись в озеро, пошли его обходить, но вода уже оказалась со всех сторон. Тогда решили вставать на ночлег прямо здесь, без пресной воды. Как только рассвело, пошли искать эту пропавшую речку, но безрезультатно. Пришлось опять топить слабосоленый лед и пить чай на соленой воде, что очень неприятно.

В этом походе, создавали дополнительные сложности агрессивные яки. Часто они не давали пройти в нужном направлении, подходили к лагерю или месту обеда, и держали в постоянном напряжении, готовые напасть в любой момент. Все время приходилось держать наготове заряженную ракетницу, для их отпугивания. Один случай запомнился сильнее всего. Мы поднимались вверх по узкому каньону реки ведущей с перевала, который мы в последствии назвали перевалом Надежды. Путь впереди закрывала скала уходящая в реку, и нам пришлось вылезать на небольшую террасу. Первым туда поднялся Гоша, а я прошел немного вперед и начал подниматься там. Уже почти достигнув перегиба, я услышал крик Гоши: «Андрей, берегись!». Посмотрев вперед, я увидел в пяти метрах от себя огромного черного яка, который нагнул голову и, выставив вперед рога, молча шел в мою сторону. Я бросил велосипед на землю и мигом выхватил из внутрирамной сумки заряженную ракетницу. Взвел боек и выстрелил вверх. Як вздрогнул и остановился, после этого он сделал вперед еще 3 шага. Як, наверное, очень глупое животное, и до него все происходящее вокруг доходит очень медленно. Он, конечно, никогда не видел людей, и не знал что такое огнестрельное оружие и что оно опасно. Но чисто сам по себе непонятный резкий звук, должен был его напугать. В этот момент я быстро достал второй патрон, скрутил гильзу первого, накрутил его и взвел боек. Но второй выстрел делать не пришлось. Гоша несколько раз гавкнул, и тут до яка видимо дошел результат первого выстрела, он рванул вперед, резко развернулся, и громко топая копытами, ускакал за перегиб склона.

Вообще в этом путешествии, как всегда поражало обилие диких непуганых животных. Находясь в широкой долине и оглянувшись по сторонам, можно было насчитать не менее 50 разных крупных зверей, спокойно пасущихся на некотором удалении. Больше всего здесь антилоп оронго и куду, куланов и яков, не говоря уж о различных грызунах.

Причем при появлении людей у них у всех была одна странная реакция – они со всех ног бежали в их сторону! Когда это было стадо куланов или яков, то такое поведение, мягко говоря, настораживало и даже пугало. Не добегая 30 метров,



ни резко останавливались и подолгу внимательно изучали людей. Иногда подпускали на расстояние даже 10 м.

Волков за поход мы встречали несколько раз – два раза одинокого волка, а один раз ночью – семерых. Также один раз нам повстречалась лиса и крупная дикая кошка, размером с барса, но с коротким хвостом.

Однажды утром после самой сильной пурги, в долине озера Яков, когда участники собирали лагерь перед выходом и откапывали из-под снега палатку, услышали невдалеке улюлюканье волчьей стаи, которая видимо грызла какую-то жертву. Эти звуки оставили очень неприятное впечатление.

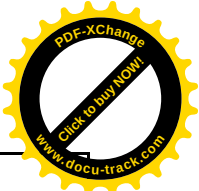
13. Дополнительные сведения о походе

Снаряжение групповое

№	Наименование	Кол-во	Примечание
1.	Палатка.	1	Каркасная, двухслойная, фирмы «BASK» - модель «Бонзор»
2.	Горелка мультитопливная.	2	Фирмы «Primus», «Himalaya MultiFuel Stove MFS 3288».
3.	Фотоаппарат.	3	«Olympus»- цифровой и 1 фотоаппарата «Canon» - цифровая зеркалка.
4.	Компас жидкостный.	2	
5.	Спутниковый навигатор.	2	«Etrex Legend» и «Etrex Vista» фирмы «Garmin».
6.	Спутниковый телефон.	1	“Telit Sat- 550”.
7.	Комплект топокарт.	2	Масштаб 1:200000
8.	Ремонтный набор.	1	
9.	Медицинская аптечка.	1	
10.	Котел.	2	Стальные на 5 л.
11.	Видеокамера цифровая.	1	Go-pro
12.	Насос велосипедный.	3	
13.	Калькулятор	1	
14.	Подставка под котел	1	Для варки на дровах

Снаряжение личное.

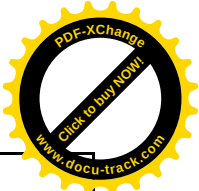
№	Наименование.	Кол-во.	Примечание.
1.	Рюкзак велосипедный, переделывающийся в заплечный.	1	Капроновый, на 120 литров. Собственной конструкции
2.	Ветрозащитный костюм.	1	
3.	Спальный мешок.	1	Синтепоновые, пуховые, куаллофилловые.
4.	Комплект теплой одежды.	2	Желательно из материала Polartec.
5.	Коврик пенополиуретановый.	1	
6.	Репшнуры.	2 конца	Длина 3-4 м, диаметр 6 мм.
7.	Ботинки или горные кроссовки.	1 пара.	У 2-х – горные кроссовки, у 3-х – ботинки.
8.	Пуховка или пуховая жилетка.	1	У 3-х – пуховая жилетка, у 2-х – пуховка.
9.	Горючее.	4 литра.	Бензин «Галоша».
10.	Очки солнцезащитные.	1	
11.	Солнцезащитный крем.	1	
12.	Туалетные принадлежности.	1 комплект.	



13.	Кухонные принадлежности.	1 комплект.	
14.	Налобный фонарь.	1	“Tikka”, фирмы “Petzl”.
15.	Велосипед горный.	1	«Forvard» 5225
16.	Внутрирамная сумка	1	Объемная – полностью заполняющая внутрирамное пространство

Перечень запчастей для велосипедов.

№	Наименование	Кол-во	Примечание
1.	Спицевой ключ (14, 15)	2	
2.	Спицы дополнительные	6	
3.	Покрышки запасные кевларовые	1	
4.	Нитки и корд для ремонта покрышки	1 комп.	
5.	Камера	1	Берет каждый
6.	Резина для ремонта камер	1	Кусок старой камеры
7.	Резиновый клей	3 тюб.	Новые тюбики среднего размера
8.	Монтировки	1 комп.	1 комплект - 2 шт.
9.	Насос	3	
10.	Тормозные колодки	3 комп.	На всех – не использовали
11.	Выжимка для цепи	1	
12.	Кусок цепи 5-8 звеньев	1	
13.	Сборное звено для цепи	1	
14.	Масло для цепи (велосипеда)	300 мл.	
15.	Набор для чистки цепи	2	щетка
16.	Набор шестигранников (на 5, 8 с дублями)	2	
17.	Ключ разводной с напаянным торцевым	1	
18.	Универсальный велосипедный ключ (тонкий)	1	
19.	Отвертка	1	Для супорта и т.д.
20.	Задний переключатель	1	
21.	Тросики для переключателей	1 комп.	Пер/зад.
22.	Тросики для тормозов	1 комп.	Пер/зад
23.	Петухи	3	
24.	Эксцентрики на колёса	2	Пер/зад.
25.	Эксцентрик под седло	1	
26.	Ручное сверло 4 мм.	1	
27.	Проволока медная и стальная	2	По 1,5 метра каждой
28.	Полотно по металлу	1	
29.	Изолента	1	1 моток



	Скотч	2	Широкий
31.	Шкурки	2	
32.	Набор надфилей	1	Маленькие, 3-х видов
33.	Пинцет	1	
34.	Ножницы маленькие	1	
35.	Нож тонкий выдвижной	1	
36.	Болты и гайки	1 комп.	Разного размера
37.	Плоскогубцы	2	

Организация питания на маршруте

Питание на маршруте было трехразовое горячее. На обед иногда приходилось ставить палатку из-за плохой погоды. Обеды занимали столько времени, сколько нужно для приготовления и потребления пищи – обычно 2 часа. Еду готовили в основном быстрого приготовления – пюре, макароны, и хлопья разных круп. Нормальные крупы на такой большой высоте было бы не сварить. Также к варочным продуктам был малообъемный высококалорийный перекус: шоколадные конфеты, сыр, халва, щербет, лукум. Консервы, и вообще любые продукты содержащие воду мы в походы никогда не берем, из-за тяжелой упаковки и содержания воды.

Особенности организации путешествий на Кунь-Луне и Тибете

Для путешествий по Кунь-Луню не нужен пермит (разрешение), включая и район горы Улуг-Музтаг. Для путешествий по Тибету пермит нужен. Он стоит в пределах 100 долларов и называется Alien travel permit. После событий 2008 года в Тибете запрещено путешествовать самостоятельно. Обязательным требованием является сопровождение джипа с тургидом. Это все можно организовать только через турфирмы. Механизм действий такой – покупаешь тур в Тибет. После этого Тебе выписывают этот самый пермит. И понятно, что во время путешествия Вас будет сопровождать тургид, а чаще даже не один.

У нас не было возможности приобрести пермит и тур, понятно, что такого тура не существует, и нет гидов, способных пройти подобный маршрут. Да и зашли мы в СУАР – где никакой пермит не нужен. Когда мы выехали на Северную тибетскую трассу – я думал, что нас быстро поймает полиция и департирует или оштрафует. Но почему-то полиция нами не интересовалась, хотя пока мы ехали по дорогам Тибета – 4 раза встречали полицейские джипы. Нам пришлось сдаваться властям только на границе с Непалом. Но они тоже нас не подвергли никаким санкциям, а разрешили пройти через границу в Непал. Об этом подробно смотреть в главе 6.



14. Стоимость проезда, проживания, питания на 1 человека.

Стоимость проезда:

Пермь – Астана – 3000 р. Включая провоз велосипеда и багажа
Астана – Алма-Ата - 1000 р. Включая провоз велосипеда и багажа
Алма-Ата - Урумчи – 1600 р. Включая провоз велосипеда и багажа
Урумчи – Корла - 1000 р. Включая провоз велосипеда и багажа
Корла – Чарклык – 750 р. Включая провоз велосипеда и багажа
Чарклык - Маннайчжень – 600 р. Включая провоз велосипеда и багажа
Чек-пост – Маннайчжень – 670 р. Включая провоз велосипеда и багажа
Маннайчжень – Чарклык – 500 р. Включая провоз велосипеда и багажа
Чарклык – Черчен – 800 р. Включая провоз велосипеда и багажа
Черчен – пер. Токуз-Даван – 900 р. Включая провоз велосипеда и багажа
Катманду – Дели- Москва -14000 р. Включая провоз велосипеда и багажа
Москва – Пермь – 1300 р. Включая провоз велосипеда и багажа

Общая стоимость проезда – 26100 р.

Стоимость питания:

Включена стоимость раскладки питания на активную часть маршрута, а также питание во время проезда и во время жизни в городах 6000 р.

Стоимость дополнительных расходов.

Сюда относится стоимость медицинской аптечки, стоимость ремонтного набора, стоимость ксерокопии описаний перевалов и карт, стоимость комплектов батареек, для спутникового навигатора, пермит, стоимость времени разговора по спутниковому телефону и пр. расходы. Стоимость дополнительных расходов составила 2000 рублей на человека.

Стоимость страховки.

Страховая премия 1500 рублей. Страховая сумма была 50000 долларов. Застрахованы были участники в страховой компании «ВСК».

Стоимость проживания.

В Алма-Ате – 1 ночь, в Корле – 1 ночь, в Чарклыке – 3 ночи, в Маннайчжене – 1 ночь, в Катманду – 2 ночи, в среднем по 300 руб. с человека в сутки - 2400 р.

Стоимость визы.

Визу мы делали на три месяца. У нас была бизнес виза, потому что туристическую визу на три месяца никто не делает.

Стоимость визы 5500 р.

Общая стоимость похода.

Составила 43500 р. на 1 человека.



15. Итоги, выводы, рекомендации

1. Впервые российскими туристами, а возможно и вообще впервые (во всяком случае в современное время) пересечен Полюс Недоступности Евразии, расположенный на Северном Тибете – на плато Чангтан. Протяженность маршрута составила 2566 км, при средней высоте ночевки на основной части маршрута – 4872 м над уровнем моря. Эта протяженность указана с коэффициентом 1,2, умноженным на протяженность, вычисленную по картам масштаба в 1 см – 2 км. Возможно, этот коэффициент слишком большой, но даже если 1,1, то получается 2352 км, что тоже намного превышает необходимую протяженность для велопохода 6 к.с.

2. Прошли по местам Кунь-Луня и Северного Тибета, где проходили некоторые этапы Центральноазиатских экспедиций Н.М. Пржевальского (1870-1885 гг.).

3. Пересечена горная система Кунь-Лунь, в наиболее широкой и высокой центральной части, около вершины Улуг-Музтаг.

4. Пересечена горная система – Тибет, включая южную часть - Трансгималаи.

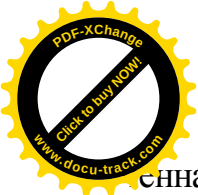
5. Пересечена горная система Гималаи.

6. Пройдено за одно путешествие огромное количество перевалов – 86. Большинство из которых - впервые.

7. Максимальная высота, на которую поднялись участники экспедиции – 5788 м. Два раза – первый при линейном прохождении перевала Карамуран (туристам и спортсменами современности пройден впервые), на Кунь-Луне, хребет Пржевальского и при линейном прохождении перевала Санг-Мулла (Трансгималаи, хребет Лапчунг).

8. Разгадана географическая загадка 21 века – тайна перевала Карамуран и древнего Тибетского тракта. На многих картах мира и почти во всех атласах обозначена дорога, причем хорошего качества, идущая от города Черчен, через горы Кунь-Лунь и Северный Тибет и выходящая на Северную тибетскую трассу в поселок Нима. Ее протяженность около 1000 км. Там где эта дорога переваливает через хребет Пржевальского (главный хребет Кунь-Луня) обозначен перевал Карамуран, высотой 5578 м. Причем он показан, как перевал проходимый выючными караванами или автотранспортом. Самое интересное, что информация об этом перевале есть даже в Большой советской энциклопедии: «Перевал в хребте Аркатаг (Пржевальского) в Западном Китае. Высота 5578 м. Расположен на тракте, соединяющем Черченский оазис на Кашгарской равнине с внутренними районами Тибета».

Ответ на эту загадку оказался самым неожиданным. Действительно, так как показано на карте, есть не дорога, но тропа. Причем тропа не человеческого происхождения, а протоптанная дикими животными – в первую очередь куланами-киангами! Тропа эта практически не прерываясь, идет на протяжении почти 800 км. На участках зыбучих песков, в долинах рек, во время их разлива и на широких пространствах между хребтами, она иногда теряется, но там где долины сужаются, она появляется снова. Это единственная тропа диких животных, обозна-



енная почти на всех картах мира! Она также одна из самых длинных и прямолинейно направленных троп диких животных.

Отсутствие спутниковой связи: В 2011 году, как и в 2009, на территории СУАРа, провинции Цинхай и Тибетского АР, не было спутниковой связи системы Глобалстар. Причем телефон ловил спутники, но видимо не мог связаться со станцией сопряжения, находящейся на территории Китая. Причем телефон был в исправном состоянии – мы им пользовались до и после этого путешествия на территории России. Видимо опять китайские спецслужбы глушат спутниковую связь, не понятно, для каких целей. Говорят, что спутниковая система Турайя – работает в этих местах, но сам я лично это не проверял.

Велосипеды: Мы использовали специально подготовленные для этой экспедиции горные велосипеды «Форвард». Для них постоянно были чрезвычайно тяжелые испытания, которые они с честью выдержали. Главное преимущество наших велосипедов – широкие покрышки: 2,5 дюйма, и специальная рама с широкими грязевыми просветами.

Велосипеды позволяли нам, несмотря на все препятствия, тяжелый груз и большую высоту над уровнем моря, преодолевать от 30 до 40 км в сутки. На большей части маршрута, кроме нескольких дней после сильной пурги в долине озера Яков, на наших велосипедах можно было, особенно по тропе диких животных. Максимальное дневное расстояние, пройденное нами - около 130 км. В подобных местах, на другом транспортном средстве путешествовать почти невозможно: из-за отсутствия заправочных станции, болот, зыбучих песков и огромной абсолютной высоты над уровнем моря. Также подобный маршрут невозможно пройти пешком – очень большая протяженность и очень большой начальный вес рюкзаков.

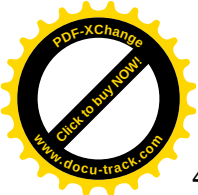
Особенности экспедиции:

1. Кроме большого количество снаряжения и продуктов на 40 дней автономного пути, участникам еще приходилось везти с собой воду по 5-6 литров на человека. Из-за этого стартовый вес рюкзаков составлял более 50 кг на каждого участника.

2. Большая высота над уровнем моря. Большая часть маршрута проходило на высоте около 5000 м над уровнем моря. Максимальная высота, на которую поднялись участники экспедиции – 5578 м. Естественно это сильно осложняло и без того крайне тяжелые условия путешествия – на такой высоте количество кислорода на 30-40% меньше, чем на уровне моря.

3. Резкие колебания температуры воздуха. Вначале маршрута температура достигала 35-40 градусов в тени жары, пока мы не поднялись на высоту более 4000 м, а в середине маршрута температура опускалась до -20 градусов, на высотах более 5000 м.

Большую часть времени путешествия были также и огромные суточные колебания температуры воздуха – даже от -20 ночью до +20 днем.



4. Большая часть экспедиции проходила без дорог, что вообще нехарактерно для велосипедного туризма. Очень часто встречались солончаковые болота, грязевые потоки и даже зыбучие пески, которые если оставаться на месте медленно, но верно могут засосать велосипед вместе с рюкзаком.

5. Большое количество сложных переправ, когда из-за обильных снегопадов вода в реках сильно поднялась. Приходилось до полутора часов (р. Улугхэ) находиться в ледяной воде, переходя через множество рукавов реки. Переправы часто были на грани возможного в данном случае, – велорюкзак на две трети скрывало водой и могло течением сбить с ног. Особенно было тяжело, когда у противоположного берега оказывались участки зыбучих песков. Приходилось перетаскивать через наиболее сложные места каждый велосипед вдвоем.

Более простые реки пытались переезжать на велосипеде предварительно разогнавшись, что чаще всего получалось.

6. Для данного региона обыденностью является плохая погода была нынче. Почти каждый вечер нас засыпало снегом на глубину 10-30 см, который к обеду следующего дня таял, превращая поверхность Тибета в болото, что также сильно затрудняло передвижение, как и толстый слой снега. К вечеру снова выпадал снег, ночью облака расходились, и становилось очень холодно. И так повторялось очень часто, иногда изо дня в день. Плюсом было то, что пурга никогда не продолжалась более 1 дня. Были сложности, когда после сильной пурги долго стояла отрицательная температура, и снег не таял. Тогда очень сложно было пробираться с велосипедом по снегу глубиной до 20-30 см.

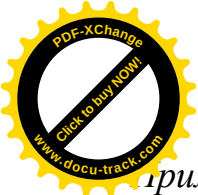
7. Огромное количество диких непуганых животных: диких яков (единственное место на Земле, где они встречаются в диком виде), куланов киангов, антилоп оронго и ада, тибетских медведей, волков, лисиц и всяческих грызунов и птиц. Видели многократно следы снежного барса. Остальных зверей, особенно копытных встречали повсеместно и в больших количествах.

Рекомендации:

1. Из-за обилия сложных и холодных переправ, рекомендуется брать неопре- новые носки и легкие кроссовки, с дырочками, чтобы выливалась вода. При этом основная обувь будет оставаться сухой. Если в течение дня переправ много, то лучше прямо ехать в неопре- новых носках, чтобы не тратить время на переобу- вание.

2. Днем для комфортного обеда и отдыха желательно ставить палатку, кото- рая должна быть сразу соединена с тентом и легка в обращении.

3. В Китае, как и в России, бензин продающийся на автозаправках довольно быстро засоряет любые примусы (даже самые качественные импортные), и они нуждаются в постоянной чистке и регулярном ремонте. Поэтому рекомендуется покупать в России очищенный бензин и везти его в Китай. Нам удалось (но для этого мы ехали на автобусе, а не на самолете, как в прошлые разы) провезти через таможню и все проверки 20 л очищенного бензина. Хотя китайская таможня и строгая – просвечивают рюкзаки, но, тем не менее, мы провезли бензин в пласти- ковых бутылках в рюкзаке каждого участника.



Карты маршрута масштаб 1:200000, в 1 см 2 км.

Условные обозначения:

1. Синий крест – перевалы, порядковый номер соответствует номеру перевала в таблице «Высоты и координаты перевалов» в разделе 7.
2. Синяя буква «Н» - места ночевок и их порядковый номер, соответствующий номеру в таблице «высоты и координаты ночевок» в разделе 6.
3. Красная сплошная линия – нитка маршрута.