

ТУРИСТСКО-СПОРТИВНЫЙ СОЮЗ

г. ЕКАТЕРИНБУРГА

Отчет

о велопоходе V к.сл. по Восточному Тибету (провинция Сычуань КНР) (06.09 - 03.10.2011)

Чэнду - Эмей - г. Эмейшань (трекинг) - Эмей - Лэшань(S306) - Эмей - пер.1023м - Лунчи - пер. 1050 м - Гуаньдоушань (S306) - Rupal (Фыньянь) - Вакупин - Юнлэ - каньон р. Дадухе - Ханьюань (Фулинь) (S306) - Цзюсяньчжень (S108) - Лункач - пер. 2815 м - Ваяопин - Линци - Суйпинкоу - Xin Xing Xiang (старое Моси) - перевал 3988 м - Кандин - парк оз. Mugescuo (Чанхойцзы) (трекинг) - пер.4402 м - Эжи - пер 4060 м - Тагун - пер 3886 м - Цяньнин (Bameizhen) (S215)- пер 3909 м - ущелье Yala - перевал 4200 м - Hot Spring valley - ущелье Yala - Дунгу - Даньба - Даинпань - парк Siguniang Mountain (трекинг) - перевал Балангуань (4481 м) - Гоукоу - Ying Xiu - Гуаньсянь (Du Jiang Yan) - Чэнду

Маршрутная книжка № 100/11

Руководитель: Вейн И.Ч.

Свердловская областная Маршрутно-квалификационная комиссия рассмотрела отчёт и считает, что поход может быть зачтен участникам и руководителю 5 категорией сложности (вело).

Отчёт использовать в библиотеке СГКТ.

«_____»_____2012.

Штамп МКК

г. Екатеринбург
2011 г.

Район путешествия

Тибет

Географические особенности и природа величайшего в мире нагорья Тибета во многих отношениях уникальны. Тибетское нагорье самое высокое и обширное нагорье земного шара занимает площадь более 2 млн км². Расположенное на юго-западе Китая Тибетское нагорье почти со всех сторон ограничено мощными высочайшими хребтами: Гималаями с юга, Каракорумом с запада, Куньлуном с севера. На востоке расчленяется верховьями больших рек, текущих в Индокитай, в сторону которого поворачивают и образующие водоразделы этих рек горные хребты, а восточнее за ними поднимаются Сино-Тибетские горы (г. Гунгашань, 7590 м).

Средняя высота цоколя Тибетского нагорья более 4500 м, а высота многочисленных горных хребтов, поднимающихся над этим цоколем, 6000-7000 м, а местами и более.

На юго-востоке плоскогорный слаборасчлененный рельеф нагорья резко меняется, ярко проступают черты горно-альпийской страны: с громадными колебаниями относительных высот, с глубокими ущельями и теснинами, в которых пенятся бешеные горные потоки. В Сино-Тибетских горах глубина вреза долин местами достигает 3000 м.

На восточном Тибете берут начало самые большие реки Китая и Индокитая Хуанхэ, Янцзы, Меконг, Дза-Чу, Салуин (Наг-Чу) и многие притоки их верхнего течения. Питание рек преимущественно снеговое и ледниковое (на севере и в центре нагорья) и дождевое (на юге, юго-востоке).

Некоторые особенности Восточного Тибета

- Восточный Тибет занимает около четверти этнического и географического Тибета (Тибетского плато). По площади это, примерно, территория Франции.
- По своим природным условиям и ландшафтам Восточный Тибет гораздо разнообразнее Центрального и Западного Тибета – преобладающие там унылые пустынные красноватые пейзажи уступают место горным пастбищам, лесистым долинам, глубоким ущельям рек. Климат мягче (температура летом 18-25 днем, 5-10 ночью), нет выраженных муссонов.
- В течение нескольких веков Восточный Тибет был de facto независим, как от центрального Тибетского правительства Лхасы, так и от китайского императора. Именно на этой территории тибетская культура развивалась наиболее свободно.
- Для посещения туристов многие районы Восточного Тибета были открыты только в 1999 году.
- Район имеет развитую сеть дорог. Большинство дорог в долиненной части асфальтированы. В перевальной части многие дороги не имеют твердого покрытия. Большая часть дорог проходит на высотах выше 3000 м. Много перевалов на высотах от 3500 до 4500 м.

Идея похода

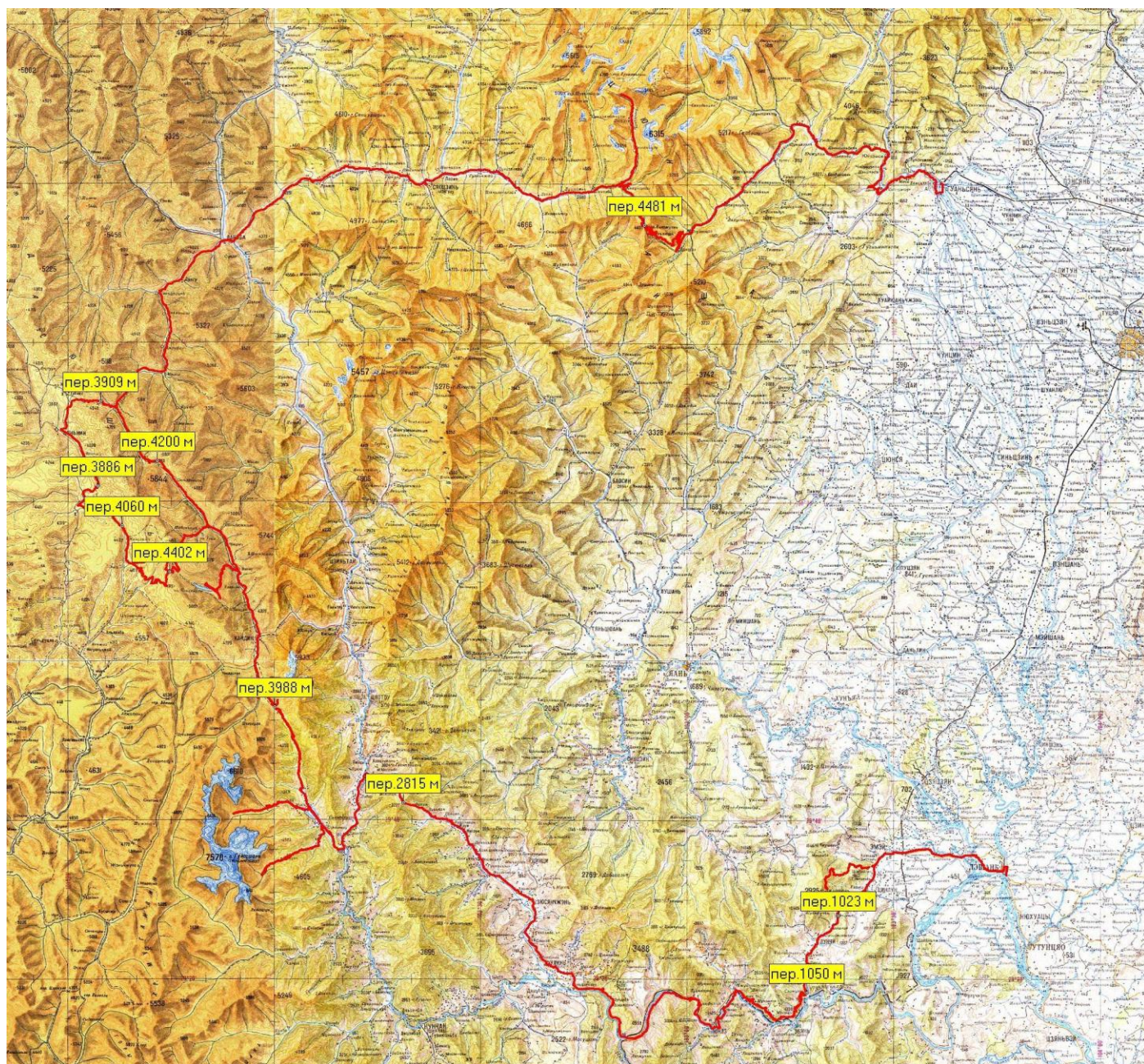
Решающими факторами при выборе данного района для путешествия явились:

- более мягкий климат Восточного Тибета по сравнению с остальными частями Тибета;
- наличие развитой сети высокогорных дорог;
- обилие культурных, природных, исторических достопримечательностей;
- достаточно простое оформление въезда в район (не требуется пермит, как на посещение западной части Тибета)
- транспортная доступность (наличие авиарейсов из Пекина в Ченду)

Основная идея похода - знакомство с весьма перспективным для вело путешествий, на наш взгляд, районом. Обилие разнообразных природных объектов и природных парков, разнообразный рельеф делает район г.Ченду необыкновенно привлекательным для любителей велосипедных походов.

Надеемся, что полученный в данном походе опыт и информация будут полезны нам и нашим соратникам в дальнейшем.

Нитка маршрута



Сведения об участниках:

№	ФИО	Год рожд.	Тур.опыт	Обязанности в группе
1	Вейн Игорь Чеславович	1958	5У - Памиро-Алай 2010 (вело), 4Р - Джунгарский Алатау 2010 (вело), 3Р - Тянь-Шань 2009 (вело), 2Р - Северный Казахстан 2008 (вело)	Руководитель
2	Воздвиженский Павел Сергеевич	1958	6У - Хамар Дабан (лыжи), 2У - Средний Урал 2011 (вело)	зам. руководителя
3	Мальцев Владимир Анатольевич	1982	4Р - Урал 2011 (вело), 3У - Тянь-Шань 2009 (вело), 2Р - Средний Урал 2011(вело).	Завхоз
4	Неугодников Дмитрий Сергеевич	1983	4У - Урал 2011, 3У - Ю. Урал -2010 (вело)	Фотограф
5	Тимошин Игорь Анатольевич	1976	4У - лыжи. Хибинь, 1994. 5У - горы. Тянь-шань, Терскей-Алатау, 2001. 6У – Киргизия 2008 (вело); 1, 2, 3Р - Ю.Урал, 2008, 2009 – (вело), 2Р- Ю.Урал, 1995 (пеш).	Штурман

6	Максимов Максим Геннадьевич	1969	4У - Джунгарский Алатау 2010 (вело), 3Р - Ю. Урал 2011 (вело), 2Р – Альпы 2002 (вело).	Механик
7	Мальцев Сергей Александрович	1974	4У - Киргизский хребет 1993 (горный), 3У - Ю.Урал 2011 (вело).	Повар
8	Смирнов Юрий Леонидович	1960	3У - Ю.Урал 2011 (вело).	Врач

План прохождения маршрута

дата	дни	Участок	вело	пешк
6.9	0	Самолет Екб - Пекин - Ченду; авто Ченду - Эмей		
7.9	1	Парк Эмей - г. Эмейшань		
8.9	2	Парк Эмей - г. Эмейшань	25	25
9.9	3	Эмей - Лешань - Эмей (s306)	80	5
10.9	4	Эмей - Лунчи (на Эбянь s306) - Гуаньдоушань - р. Дадухе (s306)	48	
11.9	5	р. Дадухе - Вакупин (поворот на Ханьюань) - Датянчи	69	
12.9	6	Датянчи - Ленчжулин (река)	50	
13.9	7	Ленчжулин – Ханьюань	50	
14.9	8	Ханьюань - Цзюсянчжэнь (g108)	25	
15.9	9	Цзюсянчжэнь - перевал 2815 м – Линци	60	
16.9	10	Линци - s211 – Моси	35	
17.9	11	Парк Гунгашань (трекинг)		
18.9	12	Парк Гунгашань (трекинг)	40	20
19.9	13	Моси - перевал 4000 м - g318 - Кандин		
20.9	14	Моси - перевал 4000 м - g318 - Кандин	60	
21.9	15	Кандин - оз. Мигесуо (Чанхойцзы)	30	
22.9	16	оз.Чанхойцзы - пер. 4260 м - р. Цзисингоу		
23.9	17	оз.Чанхойцзы - пер. 4260 м - р. Цзисингоу	75	
24.9	18	р. Цзисингоу - Даньба (s303)	65	
25.9	19	Даньба - Сяоцзинь (s303)	58	
26.9	20	Сяоцзинь - Даинпань (s303)	50	
27.9	21	Парк Siguniang Mountain		
28.9	22	Парк Siguniang Mountain	30	30
29.9	23	Даинпань - пер. Балангуань (4409 м) (s303)	15	
29.9	23	пер. Балангуань (4409 м) - Гоукоу (s303)	45	
30.9	24	Гоукоу - Чжуньтаньпу (s303)	40	
30.9	24	Чжуньтаньпу - Du Jiang Yan (Гуаньсянь) (g213, g317)	35	
1.10	25	Du Jiang Yan (запасной день)		
2.10	26	Чэнду		
3.10	27	Самолет Ченду - Пекин – Екб		

Итого (км) : 985 80

График фактического прохождения маршрута

дата	дни	Участок	расстояние (км)				высота (м)			
			вело асф	вело грунт	вело всего	пешк	min	max	сумм набор	сумм сброс
6.9	0	Самолет: Екб - Пекин - Ченду; авто Ченду - Эмей								
7.9	1	Парк Эмей - г. Эмейшань (трекинг)				16	538	1710	1578	405
8.9	2	Парк Эмей - г. Эмейшань (трекинг)				16,5	1552	3067	1801	461
9.9	3	Эмей - Лешань - Эмей (s306)	81,4		81,4	6,0	356	500	190	198
10.9	4	Эмей - перевал 1023 м (шоссе s306) - Лунчи - перевал 1050 м - Гуаньдоушань - Масыци	50,6	13,3	63,9		456	1237	1437	730

11.9	5	р. Дадухе - Вакупин (Jinhe zhen) - каньон Дадухе (изменения связаны с полицией)	74,3	10,7	85,0		580	1211	776	1074
12.9	6	каньон Дадухе - Ханьюань - Цзюсянчжэнь (g108) - р.Люшихэ	73,2		73,2		855	1307	870	452
13.9	7	р Люшахэ - Идун - Лункач - тропа, подход под перевал 2815м	6,0	15,1	21,1	3,0	1289	2117	937	143
14.9	8	перевал 2815м - Ваяопин		3,0	3,0	8,0	2011	2815	691	842
15.9	9	Ваяопин - Линци - р. Дадухэ мост - Xin Xing Xiang (Моси)	36,6	12,9	49,5		1160	1998	869	908
16.9	10	Парк Гунгашань (трекинг)				5,0	3000	3647	250	250
17.9	11	Парк Гунгашань (трекинг)	12,0		12,0	19,0	3000	3600	1040	1040
18.9	12	Xin Xing Xiang (Моси) - перевал 3988 м	42,6	2,5	45,1		1911	4080	2158	0
19.9	13	Кандин - поворот на Парк оз. Mugesuo (Чанхойцзы)	18,6	2,5	21,1		2518	4067	435	1595
20.9	14	Парк оз. Muge suo (Чанхойцзы) (трекинг)				15,0	3000	3917	340	1560
21.9	15	Парк оз. Muge suo (Чанхойцзы) - перевал 4402 м - заброшенный рудник	39,3	5,0	44,3		2822	4409	1623	252
22.9	16	Эжи - перевал 4060м - Тагун - перевал 3886 м - Цяньнин	51,3	13,4	64,7		3470	4220	686	1337
23.9	17	Цяньнин - перевал 3909 м - ущелье Yala - подход под перевал 4200 м		37,8	37,8		3397	3911	836	454
24.9	18	перевал 4200 м - спуск в Hot Spring valley	4,6	24,0	28,6	3,1	3076	4200	661	1290
25.9	19	авто - Hot Spring valley - Тагун - Цяньнин - ущелье Yala (123 км) - спуск до Дунгу (вело)		43,3	43,3		2193	3496	0	1301
26.9	20	Дунгу - Даньба (вело) - авто Даньба - Даинпань (шоссе s303 - 113 км)		17,0	17,0		1857	2163	0	296
27.9	21	Парк Siguniang Mountain (трекинг)				15,9	3437			
28.9	22	Парк Siguniang Mountain (трекинг)				25,3		3843	470	257
29.9	23	Даинпань - перевал Балангуань (4481 м) - Гоукоу (s303)	95,0		95,0		1991	4485	1335	2507
30.9	24	Гоукоу (s303) - Du Jiang Yan (Гуаньсянь) (g213, g317)	71,8	20,0	91,8		702	2004	461	1675
1.10	25	Du Jiang Yan, экскурсии по городу	20,0		20,0					
2.10	26	авто Du Jiang Yan - Чэнду								
3.10	27	<i>Самолет: Ченду - Пекин - Екб;</i>								

Итого : 677 221 898 133 19444 18161

В таблице расстояния, высоты и наборы высот указаны только для участков преодоленных активными способами передвижения.

Продолжительность активной части похода составила 25 ходовых дней:

- количество дней пешеходных радиальных выходов – 7 дней.
- день велосипедных и пеших экскурсий по Du Jiang Yan – 1 день.
- велосипедных ходовых дней – 17 дней.
- дневок – 0 дней.

Изменения маршрута:

1. После Вакупина мы должны были следовать на север через Датянчи в Ханьюань, но полицейские в Вакупине, ссылаясь на запрет посещения этого района иностранцами, направили нас в Ханьюань по долине Дадухе (см. описание 5-го дня похода).
2. При просмотре подходов к перевалу 4200 м в ущелье реки Яжаньгоу 21.09.2011 стало понятно, что велосипедное прохождение перевала в северо-западном направлении невозможно. Снизу просматривалась только скотопрогонная тропа. Учитывая это обстоятельство, а так же наличие новой дороги, информации о которой при планировании маршрута у нас не было, мы приняли решение пройти новой дорогой и рассмотреть возможность прохождение перевала 4200 м в противоположном

направлении. Дальнейшие события показали правильность такого решения. (см. описание 15-го дня похода).

- Увеличение пешеходного километража связано с тем, что в национальных природных парках Китая запрещено передвижение на велосипедах.

Техническое описание маршрута

В данном отчете все параметры маршрута (включая высоты перевалов и суммарные наборы высот) приведены на основании данных GPS Garmin 60CSx. Названия перевалов (за исключением перевала Балангуань) даны по высотам полученным с GPS.

При планировании маршрута использовалась информация полученная с помощью карт Генштаба (2км, 5км), с оригинальных китайских карт, а так же Google и космоснимков. Изучались отчеты велосипедных путешествий по Китаю и Тибету.

Следует отметить, что большинство географических объектов встречающихся в описании имеют несколько названий. Это связано, видимо, с их переименованием или с традициями разных национальностей населяющих Китай. Так, например, гора Яла (Yala), кроме этого имеет еще названия Яра и Haizi Shan. По возможности в описании приводятся все известные нам названия. Как правило, названия написанные кириллицей взяты с карт ген штаба, названия же написанные латиницей из Google или с дорожных указателей и табличек.

Параметры всех препятствий на маршруте даны в таблице Excel - Приложение 1. Здесь приводятся данные только определяющих препятствий и всех перевалов.

Карты: обзорная карта с треком всего похода и карты основных препятствий - Приложение 2.

Фоторепортаж одного из участников похода, Владимира Мальцева – Приложение 3.

Ссылка на Приложение 3 - http://www.e1.ru/fun/photo/view_album.php?id=371664&page=0

Основным видом протяженных препятствий на маршруте явились перевалы и спуски с них. Всего на маршруте было пройдено 10 перевалов высотой от 1023 м до 4481 м. Из них грунтовых – три, один из которых проходил практически пешком и не был включен в список велосипедных препятствий на маршруте. Самый сложный и красивый велосипедный грунтовый перевал (4200 м) был пройден 24 сентября у подножья горы Yala (5844 м).

Сводная таблица определяющих препятствий

Таблица 1

ГПП	Участок	тчк	высо та(м)	изм выс	средн выс	кр %	Лпп (км)	Кпк	Кнв	Ккр	Кв	СГ	балл	КТ
ГПП2	Эмей (шоссе S306)	hotel 08	485	538	754	2,9%	18,5	0,8	1,16	1,00	1,10	1,2	1,22	1
	перевал 1023 м	pass 10 1	1023											
РПП3	перевал 1023 м	pass 10 1	1023	-208	919	-1,9%	11	0,8	1,4	1,11	1,08	1,2	1,61	2
	Лунчи	cr 10 1	815											
ГПП4	мост	br 10 1	646	404	848	5,1%	8,0	0,8	1,1	1,05	1,1	1,2	1,22	1
	перевал 1050 м	pass 10 2	1050											
РПП5	перевал 1050 м	pass 10 2	1051	-192	955	-4,9%	3,9	0,8	1,4	1,04	1,10	1,2	1,54	2
	Гуаньдоушань (S306)	br 10 2	859											
РПП6	Гуаньдоушань (S306)	br 10 2	859	313	1016	2,4%	13,3	1,3	1,4	1,13	1,12	1,2	2,77	3
	Масыци (над Эбянь), ночевка	camp 10	1172											
VELO ПЕШКА	Лункач (тропа)	tropa	1857	256	1985	8,5%	3,0		1,03	1,26	1,32	1,2	0,00	
	слияние Люшихэ, ночевка	camp 13	2113											
VELO ПЕШКА	слияние Люшихэ	camp 13	2113	702	2464	18%	4,0		1,25	2,00	1,46	1,2	0,00	
	пер. 2815 м	pass 14_3	2815											
VELO ПЕШКА	пер. 2815 м	pass 14_3	2815	-651	2490	-16%	4,0		1,4	1,04	1,46	1,2	0,00	
	Ваяопин	Vajopin	2164											
РПП16	Ваяопин	Vajopin	2164	-151	2089	-5,0%	3,0	1,3	1,4	1,03	1,33	1,2	2,99	3
	мост ниже Ваяопина (лев.бер), ночевка	camp 14	2013											
ГПП21	Xin Xing Xiang,	hotel 15	1953	2035	2971	4,8%	42,6	0,8	2,43	1,04	1,79	1,2	4,34	4

	hotel													
	перевал 3988 м	pass 18 4	3988											
ГПП29	развилка	cr 21 1	4155	247	4279	4,5%	5,5	0,8	1,02	1,02	1,96	1,2	1,96	2
	перевал 4402 м	pass 21 5	4402											
РПП30	перевал 4402 м	pass 21 5	4402	-23	4391	-4,6%	0,5	0,8	1,4	1,01	1,95	1,2	2,63	3
	разв. с асф на грунт	cr 21 2	4379											
РПП31	разв. с асф на грунт	cr 21 2	4379	-184	4287	-3,7%	5,0	1,87	1,4	1,05	1,91	1,2	6,30	5
	заброшенный рудник, ночевка	camp 21	4195											
РПП32	заброшенный рудник	camp 21	4195	8	4199	0,2%	5,1	1,6	1,4	1,05	1,88	1,2	5,31	4
	плато, пересечение троп	cr 22 1	4203											
РПП33	пересечение троп	cr 22 1	4203	-382	4012	-4,6%	8,3	1,3	1,4	1,08	1,8	1,2	4,26	4
	Эжи, выезд на асфальт, мост, тибетская кухня	br 22 1	3821											
ГПП34	Эжи, мост	br 22 1	3821	74	3858	0,9%	8,7	0,8	1,00	1,00	1,75	1,2	1,68	2
	мост, монастырь (духовное училище)	br 22 2	3895											
ГПП35	мост, монастырь	br 22 2	3895	165	3978	7,2%	2,3	0,8	1,00	1,18	1,82	1,2	2,06	2
	перевал 4060 м	pass 22 6	4060											
РПП36	перевал 4060 м	pass 22 6	4060	-304	3908	-2,3%	13,3	0,8	1,4	1,13	1,76	1,2	2,68	3
	Тагун (S215), монастырь "Оленя"	cr 22 3	3756											
ГПП37	Тагун (S215)	cr 22 3	3756	130	3821	1,4%	9,0	0,8	1,00	1,00	1,75	1,2	1,68	2
	перевал 3886м	pass 22 7	3886											
РПП38	перевал 3886м	pass 22 7	3886	-418	3677	-2,3%	18,0	0,8	1,4	1,18	1,67	1,2	2,65	3
	Цяньнин (S215)	hotel 22	3468											
ГПП39	Цяньнин (S215)	hotel 22	3468	441	3689	2,7%	16,1	1,6	1,12	1	1,76	1,2	3,84	4
	перевал 3909 м (S303)	pass 23 8	3909											
РПП40	перевал 3909 м	pass 23 8	3909	-403	3708	-5,6%	7,2	1,3	1,4	1,07	1,68	1,2	3,93	4
	развилка: S303/ущелье Yala	cr 23 1	3506											
ГПП41	развилка: S303/ущелье Yala	cr 23 1	3506	204	3608	2,2%	9,1	1,3	1,0	1,00	1,68	1,2	2,62	3
	поселок строителей тоннеля	cr 23 2	3710											
ГПП42	поселок строителей	cr 23 2	3710	73	3747	1,4%	5,4	1,6	1,0	1,00	1,71	1,2	3,28	3
	слияние 2-х истоков, ночевка	camp23	3783											
ГПП43	начало подъема на пер. 4200 м	тчк 001	3740	460	3970	9,2%	5,0	1,87	1,13	1,31	1,88	1,2	6,24	5
	перевал 4200 м	pass 24 9	4200											
РПП46	спуск дол. Яжаньгоу	тчк 003	3909	-700	3559	-4,2%	16,5	1,96	1,4	1,17	1,62	1,2	6,21	5
	мост ч-з Яжаньгоу, гор. ист., выход на асфальт	HotWater 24	3209											
РПП48	развилка: S303/ущелье	cr 23 1	3506	-1312	2850	-3,0%	43,3	1,4	1,4	1,43	1,47	1,2	4,81	4

	Yala														
	Дунгу (S303)	hotel 25	2194												
ГПП50	Даинпань	hotel 26	3209	1272	3845	4,7%	27,1	0,8	1,67	1,03	1,99	1,2	3,29	3	
	пер.Балангуань 4481м	pass 29 10	4481												
РПП51	пер.Балангуань 4481м	pass 29 10	4481	-2479	3242	-3,7%	67,9	0,8	1,4	1,68	1,55	1,2	3,50	3	
	Гоукоу (S303)	hotel 29	2002												

Оценка параметров маршрута

1. Определение километража велосипедной части похода.

Общий велосипедный километраж всего похода составил 897,8 км. При определении километража идущего в зачет учитывался только километраж чисто велосипедных ходовых дней (17 дней). Кроме того километраж радиального выезда Эмей-Лещань-Эмей засчитывается из расчета расстояния в одну сторону, т.е. 40,7 км.

В результате получаем: $897,8 - 40,7 - 12 - 20 = 825,1$ км

2. Для определения категории сложности велосипедного похода производим количественную оценку протяженных препятствий данного похода:

Количество препятствий на маршруте составляет:

V к.сл. – 3 препятствия;

Набор препятствий по Таблице 1 Методики соответствует V категории сложности велосипедного похода;

3. При определении количества баллов препятствия 2 и 3-й кт берем выборочно, 4-й и 5-й все:

КТ	кол-во	Сумма баллов по КТ	Баллы идущие в зачет
2	6	10,53	5,00
3	9	26,41	5,00
4	6	26,50	15,00
5	3	18,76	18,76

П= 43,76

Суммарное количество баллов П = 43,76

4. Для 5-й категории сложности согласно Табл.2 Методики принимаем: **Lн = 700 км; Тн = 16 дням.**

5. Определяем интенсивность прохождения маршрута при протяженности 825 км и длительности 17 дней по формуле (1) Методики:

$$I = ((Lф + Lп) * 1,2 * Tн) / (Tф * Lн) = ((825,1 * 1,2 * 13) / (17 * 600)) = 1,33$$

6. **A=0,9** - показатель автономности, определяем согласно Методики.

7. Производим суммарную оценку категории сложности маршрута (**КС**) в баллах по формуле (3):

$$8. \text{ КС} = П * I * A = 43,75 * 1,33 * 0,9 = 52,43$$

9. По оценке категории сложности велосипедного маршрута, приведенной в Таблице 2 Методики, количество баллов равно **52,43 балла** соответствует маршруту V категории сложности.

Вывод.

Считаю возможным зачесть членам группы Воздвиженскому Павлу, Мальцеву Владимиру, Тимошину Игорю, Неугодникову Дмитрию участие в велосипедном походе V к.сл. по Восточному Тибету под руководством Вейна И.Ч.

Примечание

При оценке категории сложности маршрута не были включены показатели локальных препятствий, так как баллов на 5-ю категорию достаточно и без них. Однако для объективности, следует упомянуть, что основные локальные препятствия пришлось на 13-й и 14-й дни похода на участок перевала 2815 м (участок от точки трора до точки Vajorin). К ним можно отнести броды (5 бродов), подъем на некатегорийный горный перевал (3+4 км) и спуск с него (4 км). Суммарный эквивалентный пробег локальных препятствий на этом участке, согласно формулы (2) и данных таблицы 11 Методики, составил:

$ЛП=ЭП1+ЭП2+...+ЭПi = 5*0,5$ (броды) + $(3+4)*15$ (подъем на пер.)+ $4*10$ (спуск с пер.) = **147,5 км**

С учетом эквивалентного пробега коэффициент интенсивности прохождения маршрута составит $I=1,57$ баллов, а суммарная оценка категории сложности КС = **61,79** баллов.

Описание похода

День приезда. 06.09.2011 г.

Перелет Екатеринбург-Пекин-Ченду закончился для нас во второй половине дня в аэропорту г.Ченду, где нас ожидал представитель китайской турфирмы, через которую мы заказывали трансфер из Ченду в Эмей и гостиницу на первую ночь. Кроме него в аэропорт приехала Мария – китайка-переводчица машиностроительной фирмы из Ченду, с которой Павел Воздвиженский познакомился во время своей командировки в Китай. Мария подарила нам две китайские сим карты - очень ценный подарок, учитывая что в Китае сим карты можно приобрести только при наличии китайского паспорта. При этом Мария категорически отказалась от денег! Мы вручили ей коробку конфет из Екатеринбурга. С первых же минут общения китайцы расположили к себе. Это ощущение доверительных отношений сохранилось у нас до конца нашего путешествия.

Грузимся в автобус и выезжаем на скоростную платную дорогу. В дороге не спится, несмотря на усталость от длительного перелета. Все время смотрим в окно автобуса. Все необычно и интересно. По дороге договариваемся с нашим гидом об обмене долларов на юани на первое время.

По пути заезжаем в чайный домик, дегустируем различный чай, покупаем немного с собой на первое время.

Прибываем в Эмей уже затемно. Расселяемся по номерам. Гостиница с претензией на шикарность и достаточно дорогая (70\$ сутки). Хотя все выглядит обшарпанным и персонал довольно бестолковый.

Идем гулять по городку, ужинаем в уличной кафешке.

07.09.2011 г. (1-й день)

С утра льет дождь. Мы с Володей идем на рынок за продуктами. Ребята разыскивают гостиницу для дальнейшего проживания. К обеду мы переехали в более дешевую и куда более удобную гостиницу Teddy Bear Hotel. Персонал говорит по-английски. Хозяин прекрасно ориентируется в окрестностях, сам водит группы по парку. В отеле останавливается много европейцев.

Наша поездка на рынок была менее удачной. Не удалось сразу сориентироваться в продуктовой линейке. Не смогли купить крупы, например.

Переносим вещи в новую гостиницу. Собираемся и выходим на старт. Впереди 2-х дневный трекинг по природно-религиозному парку Эмейшань с подъемом на Golden Summit (3000 м над уровнем моря). Дождь закончился, но небо кажется пасмурным. Потом мы поняли, что здесь это обычное его состояние ☺

Выходим налегке, взяв только спальники (Вейн, Воздвиженский, Мальцев В, Неугольников, Тимошин). Высота на старте 580 м.

Парк впечатляет с первых шагов. Интересно все, храмы, скульптуры по буддистским мотивам выдолбленные прямо в скале, природа (см.фоторепортаж Владимира Мальцева – Приложение 3).

Уже темнеет, когда мы добираемся до монастыря (1700 м), в котором планировали ночевать. Ужинаем в кафешке при монастыре.

При заселении проходим процедуру регистрации с заполнением обширной анкеты и предъявлением паспортов. Как оказалось, это был единственный случай прохождения такой процедуры. Стоимость проживания была тоже весьма не низкая, хотя условия самые простые – казарменного вида комната на 5 человек.

Набор за день 1100 м. Пройденное расстояние 16 км.

08.09.2011 г. (2-й день)

Достигаем станции канатной дороги. У нижней станции канатной дороги располагается целый поселок из ресторанчиков и гостиниц. Перекусываем в кафешке и продолжаем подъем. Павел с Володей идут последние несколько км пешком. Мы вдвоем не удержались прокатиться на канатке.

То, что мы увидели наверху просто потрясает! (см.фоторепортаж Владимира Мальцева – Приложение 3)

Обратно спускаемся на канатке и начинаем торг с водителями за трансфер вниз, в Эмей. Не с первой попытки, мы договорились на 200 юаней на всех (1000 руб примерно).

Если б мы знали, сколько адреналина получит каждый из нас за эти деньги! Был момент, когда после особо изящного разъезда со встречным грузовиком на узком горном серпантине наш водитель сорвал, таки, наши аплодисменты! ☺ Закрадывается мысль, что нам предстоит не одну неделю делить с этими водителями одни и те же дороги...

В гостинице после ужина приступаем к сборке велосипедов. Хозяин спокойно отнесся к тому, что из-за льющего дождя мы собираем велики на галерее, прямо в помещение гостиницы.

09.09.2011 г. (3-й день)

Сегодня по плану у нас знакомство с китайскими дорогами и всеми кто по ним ездит. Наша цель город Лешань (40 км). Постепенно привыкаем к плотному и хаотичному транспортному потоку. Приходится крутить головой на 360 градусов! За пределами населенных пунктов полегче. Радует качество асфальта, не жаркая, без осадков погода.

В Лэшане сдаем велики под присмотр предприимчивым теткам из ближайшей кафешки за 3 юаня с байка. Покупаем билеты (80 юаней с носа – 400 руб!!!) и идем в парк. Много народу, все посетители – китайцы. Тур индустрия Китая, практически полностью ориентируется на огромный внутренний рынок. Китайцы любят изучать достопримечательности своей страны, не смотря на приличные цены за посещение парков.

Большой Будда, действительно большой (более 70 м). Впечатляет! Вырублен в скале и взирает уже не одно столетие на слияние двух крупных рек.

Вечером в гостинице собираем рюкзаки, завтра выходим на маршрут.

10.09.2011 г. (4-й день)

Утром сердечно прощаемся с хозяином гостиницы и выезжаем из Эмея на оживленную трассу S306. Как окажется потом, это была вполне тихая провинциальная дорога. ☺ В отличии от европейцев китайцы не знают выходных дней, поэтому трафик на дорогах все время напряженный. Качество асфальта даже в сельской глубинке на хорошем уровне.

Берем первый асфальтовый перевал 1023 м (Приложение 2. карта №-2) (табл.1, ГПП2). Бодро спускаемся с него (табл.1, РПП3) в Лунчи и сразу начинаем штурмовать второй перевал 1050 м (табл.1, ГПП4). После второго перевала останавливаемся перекусить в кафешке. Паша заказывает на всех деликатес – свиные ушки, которые хозяин демонстрирует нам, достав их из холодильника.

Начинаем попутно изучать ассортимент местных напитков и снеков. Каждый делится впечатлением от опробованного. Выясняем, что кока-кола, исписанная иероглифами, и в Китае кока-кола. Неплохо идут местные молочные десерты с соками и всевозможные фруктовые желе.

И так, свиные ушки. В китайской кухне блюда можно готовить из любой части туши животного или рыбы с одинаковым успехом! Неважно взял повар отличный фелейчик или пороссячие хвостики. Вы их съедите с одинаковым аппетитом, если любите ботву приправленную острым перцем. ☺ Основу любого блюда составляют растительные компоненты и специи. Ну правильно! Где ж найти столько мяса на такую кучу народа! Нас выручало то, что мы ежедневно сжигали кучу калорий и поэтому быстро полюбили китайскую кухню. Особым ее поклонником стал Дима. Он собирал все попадающиеся острые приправы, называл их одним термином – сычуань, и добавлял во все, без исключения, блюда, даже если они были и без того безумно острыми...

Плотно пообедав, мы в скорости сворачиваем с асфальта на грунтовку (профилированная горная дорога Кпк=1,3; табл.1, РПП6). Трафик исчезает почти полностью. По сторонам разворачивается панорама рисовых чеков и кукурузных полей. Дорога – сухая щербенистая грунтовка, набор высоты небольшой. Долина реки Дадухе с шумным шоссе остается далеко внизу и периодически видна с обрыва. Как и ожидалось, каждый клочок земли как-то используется и найти место для ночевки удается с трудом. Вечерний вид на город Эбянь в долине Дадухе (см. фоторепортаж Владимира Мальцева – Приложение 3).

Вечером опускается сильный туман. Тепло, температура около 15 градусов. Безветренно.

За день: 50,6 км - асфальт; 13,3 км – грунтовая дорога; суммарный набор – 1437 м.

11.09.2011 г. (5-й день)

Грунтовка (Кпк=1,3) с качелями переходит в спуск. Через 11 км выезжаем на асфальт. Населенный пункт, обозначенный на знаках как Rural (или Фынйань на ген штабе). Просматриваем долину и дальнейший подъем по серпантину на противоположный борт долины. Морально готовимся к хорошему вкручиванию вверх. А пока с удовольствием катим вниз по асфальту в Вакупин (Jinhe zhen). Переезжаем мост через правый приток Дадухе и уже даже начинаем набирать высоту, но нас обгоняет полицейская машина и нам жестами приказывают остановиться. На английском просят предъявить документы. Жестами показывают, что мы должны проследовать за ними в участок. Все попытки как-то отмазаться не приводят к успеху. Я даже красноречиво жестикулируя предлагаю полицейскому занять его место в машине, пока он будет вкручивать до полицейского участка на моем груженом байке. Но ничего кроме общего веселого одобрения собравшейся публики это не дает. Следуем за полицейской машиной в участок, который к счастью оказался рядом.

В участке наши паспорта копируют. Затем офицер связывается с начальством, которое по телефону объясняет нам на английском, что нам запрещено двигаться на север в Датянчи. На вопрос, куда мы можем ехать, нам отвечают, что офицер нам все расскажет и проводит нас. Пользуясь нашей китайской картой, офицер объясняет нам, что мы попадем туда же, в Ханьюань, но по долине Дадухе. Мы должны следовать за ним и не должны по пути вести видео и фотосъемку.

Выезжаем за полицейской машиной. По пути любуемся одной из достопримечательностей Китая – каньоном реки Дадухе. Китайцы называют его Гранд каньоном и все время сравнивают с калифорнийским чудом, утверждая, что он на 800 метров глубже! При этом им ничего не стоит планировать строительство очередной ГЭС и полное затопление этого самого чуда!

Не стоит и говорить, что по пути мы начинаем на ходу снимать красоты каньона. Он действительно грандиозен. За очередным тоннелем полицейский прощается с нами, желает доброго пути и поворачивает назад. Зона его ответственности закончилась. Так и осталось загадкой, действительно ли в зоне Датянчи есть закрытый объект, или местные полицейские просто перестраховались? Я лично склоняюсь ко второй версии. Тем более, что наш китайский товарищ рассказал нам потом, что в Китае власти могут запретить иностранцу посещение какой-либо территории, если жизни иностранца угрожает опасность. И, кроме того, в дальнейшем нас никто не пытался задержать, когда мы проезжали мимо китайских воинских частей или подъезжали к полувоенному Кандинскому аэродрому. В общем допускаю, что полицейскому в Вакупине не хотелось иметь проблем, если с нами что-нибудь случится в горах. Но, нет худа без добра – мы увидели одно из чудес света, до того как человек сотрет его с лица земли...

По пути проходим несколько грандиозных тоннелей. Большие тоннели имеют хорошую принудительную вентиляцию, хорошее покрытие, и очень часто освещены. Хотя встречались и совершенно темные, заливаемые водой с потолка, так что освещение надо всегда иметь под рукой.

Ночевать остановились на отвале рядом с тоннелем и водохранилищем. На отвале высажены молодые деревья. Утром, после проливного ночного ливня, глина отвала превратилась в кошмар. Мы перепачкали палатку и потом долго отмывали велики после выхода на асфальт.

В результате вмешательства полиции нам пришлось изменить нитку маршрута на этом участке, что привело: а) к потере грунтового участка маршрута (хотя не факт! судя по темпам дорожного строительства в Китае, весь участок вполне могли уже закатать в асфальт); б) у нас появился запас в 2-а дня, который позволил нам реализовать интересную незапланированную петлю по грунтовкам Тибета и взять плановый грунтовый перевал с «нужной» стороны (о чем ниже).

За день: 74,3 км - асфальт; 10,7 км – грунтовая дорога; суммарный набор – 776 м.

12.09.2011 г. (6-й день)

Утром выбираемся по раскисшей от ночного дождя глине на асфальт, чистимся и выезжаем. На поверхности асфальта во многих местах лежат камни – последствия ночного ливня. Опять встречаются тоннели. Долина Дадухе постепенно расширяется, борта ее уже не закрывают облачное небо.

Подъезжаем к городу Ханьюаню, расположившемуся в верховьях большого водохранилища. Трафик возрастает, когда мы выходим на трассу G108. Трасса связывает Ченду с южными провинциями и имеет очень высокий трафик. Ханьюань сильно пострадал от землетрясения 2008 года. Новый город отстроен в более безопасном месте. Прекусываем в местном кафе. Цены оказываются совершенно смешными. Пополняем продуктовый запас, впереди несколько дней автономки в горах.

В Ханьюане наблюдаем Китайское рукотворное чудо – новую стратегическую магистраль на юг. Это колоссальное сооружение, на котором для спрямления профиля на протяжении многих километров возведены гигантской высоты (несколько десятков метров) эстакады! (см. фоторепортаж Владимира Мальцева – Приложение 3).

При планировании маршрута, мы старались избегать загруженных магистралей. К ним относилась и G108. Именно для того, чтобы уйти с нее пораньше и был включен в маршрут участок Лункач - перевал 2800 м - Линци. Хотя прогнозы по космоснимкам были не очень обнадеживающими и мы понимали, что скорее всего велопешки на этом перевале не избежать, но все таки предпочли не «толкаться» с грузовиками на узких дорогах. И хотя перевал действительно оказался не проезжаемым в седле и достаточно энергозатратным, в общем и целом этот вариант, на мой взгляд, предпочтительней – больше свежего воздуха, больше красот, больше тишины.

Двигаясь по напряженной G108 въезжаем в Цзюсянчжэнь. В черте городка трафик становится просто критическим и мы с удовольствием сворачиваем на боковое ответвление в направлении Идун - Лункач.

Вкушаем удовольствие сельской дороги – в Китае они обычно бетонные, отличного качества. В уезде Ханьюань, например, забетонированы даже дорожки между рисовыми чеками! По сторонам любимся полями и чеками. В поселках идет торговля фруктами. В общем – село!

После моста через Люшихэ, сворачиваем с бетонки прямо на береговой плес реки и на песочке правого берега разбиваем лагерь. Как обычно к ужину начинается дождь, но на песке это мало беспокоит.

За день: 73,2 км - асфальт; суммарный набор – 870 м.

13.09.2011 г. (7-й день)

Утром продолжаем подъем по долине Люшихэ (Приложение 2. карта №-4). Сразу за деревушкой Идун бетон кончается и начинается грунтовая, глинистая, местами раскисшая дорога (профилированная гравийная дорога Кпк=1.0).

На одном из подъемов нас нагоняет полицейская машина. На этот раз все закончилось проверкой паспортов (и то не у всех членов группы) и попыткой жестами убедить нас, что дальше дороги не будет и нам придется возвращаться. На это мы тоже жестами объясняем, что готовы нести вель на себе, но назад не вернемся. Полицейские куда-то звонят. Мы ждем с напряжением, что нас опять завернут, но на этот раз все обошлось. Полицейские машут нам рукой, разворачиваются и уезжают вниз.

Поднимаемся до совсем уже глухой деревушки Лункач. Готовим обед прямо на дороге и одновременно проводим разведку дальнейшего пути.

К нашему лагерю на дороге подъезжает местный на мотоцикле и жестами и с помощью телефона, по которому с нами пытаются общаться по-английски, объясняет нам, что на перевал на велосипедах не попасть – очень крутая и узкая тропа. Мы объясняем ему, что готовы нести велосипеды, но пойдём на перевал. Тогда он жестами показывает, что покажет нам дорогу. На вопрос жестами, сколько это будет стоить, он мотает головой и показывает, что денег не надо. Возвращаются из разведки Володя с Пашей. Тропа на перевал есть. Обедаем. Наш проводник отказывается разделить с нами трапезу, он терпеливо сидит в сторонке и ждет пока мы соберемся и тронемся в путь. На окраине деревни он оставляет свой мотоцикл, мы слезаем с байков и начинается наше восхождение на перевал по сырой конной тропе. Велосипеды удастся катить далеко не всегда. Баулы несем на спине. По пути встречаются ручьи. Большинство из них переходит по бревнам мостикам.

Тропа, скорее всего, была когда-то конной дорогой. Встречаются участки выложенные камнями. Вдоль нее идут террасные участки, которые явно были когда-то садами и полями. Но дорогой сейчас не пользуются, она сильно заросла кустарником со всех сторон и превратилась в труднопроходимую тропу в джунглях размытую ручьями.

Тропа несколько раз разветвляется, и мы понимаем, что наличие проводника сэкономило нам немало времени и сил. Начинает понемногу темнеть. После очередной развилки на одной из террас бывшего сада наш загадочный проводник объясняет нам, что здесь надо ночевать и что дальше уже негде блудить. Мы прощаемся и почти насильно вручаем нашему помощнику 100 юаней (500р).

Так и осталось загадкой, откуда взялся наш помощник (явно призывного возраста), кто его нам послал и не служебная ли необходимость заставила его тащиться с этими бездельниками-буржуями на заброшенный перевал...

Разбиваем лагерь на террасе. Как всегда ужин приходит одновременно с накрапывающим дождиком.

За день: 6 км - асфальт; 15,1 км – грунтовая дорога; 3 км – велопешка; суммарный набор – 937 м.

14.09.2011 г. (8-й день)

Продолжаем свой конноспортивный подвиг! ☺

Менее чем за километр до перевального взлета, на расширении ущелья стоит буддийский храм (см. фоторепортаж Владимира Мальцева – Приложение 3). Рядом пасутся коровы. Удивительно видеть в таком необитаемом месте большое (2-а этажа все-таки!) культовое сооружение с полным набором атрибутики! Немало труда положено, чтобы поднять это все сюда и построить здесь храм. Снова удивляешься трудолюбию и настойчивости китайцев. Похоже, что вдоль этой древней дороги когда-то кипела другая жизнь. А нынешнее поколение местных жителей просто умудряется все это сохранить. Фотографы устраивают полномасштабную фото сессию, тем более что погода изменчива от сплошного тумана до проглянувшего солнца.

Подходим к перевальному взлету, на котором тропа уже идет серпантинном (Приложение 2. карта №-4). Большинство преодолевают этот взлет челноком, поднимая велосипед и баул по отдельности. Ощущается недостаток акклиматизации. Пока идет заброска на перевал, прямо под взлетом мы готовим обед. Это дало возможность практически без потери времени восстановить силы.

На перевале достаточно комфортно, нет ветра. Сквозь разрывы туч на мгновение проглядывает заснеженный гигант – стена северного Гунгашаня.

Начинаем спуск, который ничем не легче подъема. Размытая тропа, местами вообще смытая оползнями. Только через четыре км выходим на то, чем была эта тропа раньше – выложенная камнями конная дорога, но и здесь многие участки дороги погребены селевыми массами из боковых ущелий. Но большую часть пути уже удается ехать.

Грунтовая дорога начинается на окраине Ваяопина. Пролетаем по ней до ближайшей площадки на берегу реки рядом с мостом (каменистая грунтовая дорога Кпк= 1,3 табл 1, РПП16). Разбиваем лагерь. Погода балует – светит солнышко.

За день: 3 км – грунтовая дорога (щебень); 8 км – велопешка; суммарный набор – 691 м.

15.09.2011 г. (9-й день)

Утро встречает нас солнцем. Отличная погода. Отличная грунтовая дорога (каменистая грунтовая дорога, Кпк= 1,3). Крутой спуск. Что еще надо, чтобы почувствовать себя счастливым! ☺

Летим на крыльях по грунтовке до моста в Линци (Приложение 2. карта №-4, точка br_15_1). Здесь выходим на асфальт трассы идущей вдоль Дадухе.

Отличный асфальт совсем нетрудные качели, в основном с потерей высоты. Снова любимся рекой Дадухе. На этом участке она выглядит особенно мощно! Полноводная, с хорошим перепадом, красивыми порогами, не задушенная плотинами ГЭС...

По большому мосту переходим на правый берег Дадухе (Приложение 2. карта №-5, точка br_15_2). и начинаем подъем по трассе S211. Мы едем в Моси, к подножью Гунгашаня и наличие фотографической погоды очень радует! Хочется уже увидеть семитысячник Гангушань во всем его бриллиантовом великолепии в оправе из лазурного неба!

Встречаются крутые серпантины. Набираем высоту, становится даже жарко!

Въезжаем в курортный с шикарными домами поселок. На генштабе в этом месте обозначено сельцо Суйлинкоу. Ген штаб сильно отстал от жизни, сейчас это курортный городок с отличной инфраструктурой и

видимо другими ценами. Называем его условно Новое Моси и поднимаемся выше до окраины старого Моси, к самому началу сохранившегося в первозданности тибетского квартала. Здесь на стыке двух культур быстро находим за небольшие деньги (200 р сноса в сутки) практически пустую гостиницу, с огромной гостиной и приветливой молодой хозяйкой. Бросаем вещи, принимаем душ. Идем обедать в тибетскую забегаловку.

При покупке продуктов Павел обнаруживает в местной лавке отличное ежевичное вино. Всего 6% алкоголя, а столько удовольствия! Покупаем арбузы и яблоки по смешным ценам. Далее в программе постирушка и подготовка к завтрашнему посещению парка. Трое: Максим, Сергей, Юрий остановились ниже, в Новом Моси. От них мы узнаем, что на велосипедах в парк не пускают. Туда можно попасть только на специальном автобусе и далее гулять только пешком. Цены входных билетов тоже впечатляют – 250 юаней (1250 руб) вместе с оплатой автобуса.

В парке имеются два маршрута, которые по разным ущельям, с разных сторон ведут к подножью Гунгашаня. Решаем начать с более северного варианта, тем более что эта часть парка совсем недавно открылась, к тому же она ближе к нашей гостинице. Не оставляем своих планов переночевать в парке, как можно выше для акклиматизации. Для чего берем спальники, палатки, горелку и продукты на пару дней. Очень надеемся, что удастся затеряться среди посетителей и не попасть на глаза персоналу парка (чтолемынипартизаны!! ☺)

За день: 36,6 км - асфальт; 12,9 км – грунтовая дорога (щебень); суммарный набор – 869 м.

16.09.2011 г. (10-й день)

Не зря вчера вечером задувал ветер. От вчерашнего великолепия погоды не осталось и следа.

Завтракаем в гостинице. Хозяйка, узрев наши походы в тибетскую забегаловку, решила перехватить инициативу и предложила приготовить нам завтрак. Это ей удалось, хотя и с небольшим опозданием. Было вкусно, достаточно питательно и недорого.

Подробности посещения парка в этот и на следующий день – (см. фоторепортаж Владимира Мальцева – Приложение 3).

18.09.2011 г. (12-й день)

Покидаем Моси. Сегодня нас ждет первый серьезный перевал 3988 м. (Приложение 2. карта №-5). С утра туман, но не льет, как вчера. Так и не удалось нам увидеть Гунгашань во всем его великолепии.

На перевал идет хороший асфальт с небольшим трафиком (меньше 10 машины в час). Туман не позволяет обозревать окрестности, но зато не жарко. Временами даже совсем не жарко.

Через четыре часа после начала подъема перевал 3988 м (табл 1, ГПП21). встретил нас пронизывающим сырым ветром. Все в молоке! Тем не менее, решаем не отказываться от планов переночевать на перевале. Нам эта ночевка важна для акклиматизации. Нашим планам получить ночевку на высоте выше 3000 м в парке под Гунгашанем помешали добросовестность работников парка и мы еще вчера решили встать на ночевку на берегу перевального озера в паре километров от перевала, в стороне от дороги. Как оказалось, во всех смыслах замечательная идея!

Эту идею не поддержали Максим, Сергей и Юрий. Они прямо с перевала спустились до Кандина и остановились там в гостинице. Мы встретились на следующий день в Кандине, созвонившись по телефону.

И так сворачиваем с асфальта на грунтовку (каменистая горная дорога со значительными неровностями Кпк=1,6) и с небольшим набором высоты едем в северо-восточном направлении. Встречаются следы каких-то разработок, остатки поселка или лагеря.

Через 2,5 км находим площадку на берегу озера. Рядом какие-то брошенные разработки. Прямо над головой периодически проглядывают сквозь разрывы туч шеститысячник и несколько вершин за пять с половиной тысяч метров! На западе видны заснеженные отроги Гунгашаня. Все это отражается в глади озера.

Уже стемнело, когда к нам подошли два цивильно одетых китайца мало говорящих по-английски. Они шли именно к нам. Цель их визита осталась невыясненной. Единственное, что поняли мы, это то, что китайскую природу (мать всех китайцев!) надо беречь! А китайцы, похоже, поняли, что мы крутые путешественники, так как, рассмотрев показанную им китайскую карту с ниткой нашего маршрута, долго цокали языками и топорщили вверх большие пальцы.

Ночью случилась гроза! Грохотало и сверкало где-то совсем рядом. Но сильно не дуло...

Данная ночевка явилась переломной в процессе акклиматизации. Участники, чувствуя накануне недомогание, связанное с гипоксией, на утро почувствовали явное улучшение состояния. В дальнейшем практически никто из участников не ощущал симптомов связанных с гипоксией.

В этот день суммарный набор высоты составил 2158 м, что так и осталось непревзойденным рекордом этого похода!

За день: 42,6 км - асфальт; 2,5 км – грунтовая дорога; суммарный набор – **2158 м.**

19.09.2011 г. (13-й день)

Утром выбираемся по мокрой от ночного ливня дороге на асфальт. Здесь по-прежнему все в молоке. Видимость ограничена и мы начинаем спуск практически на ощупь. Покрытие достаточно хорошее (асфальт). Постепенно, с потерей высоты туман рассеивается. В целом дорога в приличном состоянии. Есть несколько ремонтных участков.

Въезжаем в Кандин. Теперь это достаточно современный, отстроенный город (см. фоторепортаж Владимира Мальцева – Приложение 3).

На окраине Кандина останавливаемся в кафе и съедаем по паре порций пельменей. Пельмени ничем не хуже наших. Точнее! Наши пельмени ничем не хуже китайских! Ведь это Китай, родина всех пельменей!

Созваниваемся с ребятами и договариваемся встретиться у продуктового магазина. Надо пополнить запасы.

Купив продукты начинаем двигаться на выезд из города. Очень плотный поток транспорта, улицы узкие. Обращает на себя внимание большое количество полицейских. Но на нас никто из них особого внимания не обращает.

По пути мы предпринимаем безуспешную попытку найти в Кандине вело сервис или вело магазин. У моего байка появился люфт в каретке, а впереди еще большая часть маршрута. Но нам так и не удалось обнаружить никаких следов велосипедной инфраструктуры, несмотря на то, что Кандин достаточно крупный город.

Выезжаем из Кандина на север по долине реки Яжаньгоу. По хорошему асфальту с небольшим набором высоты быстро доезжаем до развилки в национальный парк оз. Muge suo (Чанхойцзы) (Приложение 2. карта №-7), точка camr 19). Здесь у нас по плану радиалка в парк. Мы находим место для ночевки на берегу реки, совсем недалеко от развилки, решаем поставить лагерь и сгонять до парка, узнать об условиях посещения.

Максим Максимов от лица еще двух участников, Сергея Мальцева и Юрия Смирнова, выразил несогласие с таким решением. Несмотря на то, что план похода и график прохождения маршрута был составлен и доведен до всех участников похода за два месяца до выезда группы из Екатеринбурга, и возражений по его поводу не поступило ни от одного из участников Максимов М., в настоятельной форме пытался убедить руководителя похода и других участников изменить график, не проводить запланированных радиалок, а продолжать движение по маршруту. Он мотивировал свое заявление тем, что радиалки не дают баллов и надо искать настоящие велосипедные препятствия, правда, при этом он не мог конкретно объяснить как ускоренное прохождение маршрута поможет в поиске этих препятствий. Это заявление Максимова М. было тем более странным, что группа после того, как в Вакупине полиция вынудила нас изменить маршрут, и так шла с опережением графика на 2-а (два) дня. Мне не удалось убедить Максимова М. в том, что планом похода предусмотрено достаточное количество категорийных препятствий, а наличие запаса времени дает уверенность в том, что эти планы будут осуществлены в полном объеме. В результате Максим Максимов, Сергей Мальцев и Юрий Смирнов продолжили дальнейшее движение самостоятельной группой.

Набор бивачного снаряжения, две горелки и наличие двух телефонов с китайскими симками позволило сделать это без затруднений и сохранить надежную связь между группами.

В дальнейшем мы поддерживали телефонную связь с группой Максимова. И мы, и они были всегда в курсе как обстоят дела в группах.

В итоге группа в составе: Сергей Мальцев, Юрий Смирнов под руководством Максима Максимова самостоятельно добралась до Ченду. Надеюсь оформить в Ченду пермит на посещение Лхасы, они прошли упрощенный вариант маршрута: Кандин - пер.4402 м (асфальт) - пер 4060 м (асфальт) - Тагун - пер 3886 м (асфальт) - Цаньнин - пер 3909 м (грунт) - Дунгу - Даньба - Даинпань - пер Балангуань (4481 м) (асфальт) - Гоукоу - Ying Xiu - Гуаньсянь (Du Jiang Yan) – Чэнду (авто), не отвлекаясь на радиалки и пропустив грунтовую часть маршрута.

К сожалению, в связи с национальным праздником (China Day) все официальные учреждения в Ченду были закрыты в течение недели, и им не удалось съездить в Лхасу.

Встретились мы уже в аэропорту г.Ченду перед вылетом.

Каких либо проблем в связи с разделением группы не возникло ни в одной из ее частей.

За день: 18,6 км - асфальт; 2,5 км – грунтовая дорога; суммарный набор – 435 м.

20.09.2011 г. (14-й день)

Посещение парка оз. Muge suo (Чанхойцзы) и города Кандина - (см. фоторепортаж Владимира Мальцева – Приложение 3).

21.09.2011 г. (15-й день)

Выезжаем утром вверх по долине Яжаньгоу (Приложение 2. карта №-7). Хороший новый асфальт, хотя по данным Google должна быть грунтовка.

По пути видим вывеску Hot Spring valley (Приложение 2. карта №-7, точка hotel 24). Вполне симпатичная благополучного вида деревня с местным колоритом и гостиницей для приезжих, курорт на горячем источнике в живописном месте.

Через 15 км подъезжаем к мосту через Яжаньгоу (Приложение 2. карта №-7, точка HotWater 24). Дорога проходит мимо ущелья Яжаньгоу и поворачивая на Запад начинает серпантинами набирать высоту. Намеченный трек показывает, что мы должны идти на север, в долину реки Яжаньгоу, но дорога явно проходит мимо долины реки. На очередном витке серпантина останавливаюсь и начинаю внимательно просматривать левый борт ущелья Яжаньгоу где должна быть дорога. Удастся разглядеть только едва заметную тропинку. Это явно конноспортивное препятствие, вариант которого мы уже имели на перевале 2815 м, с той лишь разницей, что его протяженность, судя по карте, будет порядка 20 км. Кроме того, асфальтовая высокогорная дорога, не нанесенная ни на одной из имеющихся у нас карт и начисто отсутствующая в Google'e тоже интересный объект для прохождения.

Догоняю команду, когда уже по треку становится понятно, что дорога поворачивает в сторону Кандинского аэропорта. Из каких-то стратегических соображений к аэропорту теперь с северо-восточной стороны подходит

еще одна дорога. Останавливаемся на обед и решаем идти дальше по дороге, поворачивая при первой возможности на восток, и попытаться пройти перевал 4200 м с другой стороны. День запаса у нас есть. В любом случае это интересней, чем заниматься велопешкой.

Погода улучшается. Новый, с иголки, асфальт, практически полное отсутствие автомобильного трафика и открывающиеся по сторонам виды, делают подъем на перевал необыкновенно приятным и запоминающимся.

Вот он перевал (таб 1, ГПП29), высота 4402 м (Приложение 2. карта №-7). Это пока рекорд высоты для нашего похода. Самочувствие у всех отличное.

Ландшафты за перевалом резко меняют свой характер. Это не островерхие пики, а плавные холмы. Рельеф местности становится более «плавным» и менее изрезанным, хотя средняя высота выше, чем в долинах оставшихся позади.

Отдохнув и полюбовавшись видами, начинаем спуск. Через несколько сот метров обнаруживаем грунтовую своротку в восточном направлении. Ген штаб сообщает, что дорога идет в нужном нам направлении. Асфальт же продолжает забирать все южнее, нам с ним явно не по пути, так как в Кандине мы уже были. Решаем набирать грунтовые километры и уходим на грунтовку (таб 1 РПП31, каменная горная дорога со значительными неровностями Кпк=1,6 – 70% и тракторная дорога Кпк=2,0 – 30%, итого Кпк=1,87). Срывающий крышу спуск по крупным камням приводит нас к брошенному руднику. Ищем непродуваемое местечко, ставим лагерь (Приложение 2. карта №-7, точка camp 21).

Сегодня редкий ужин, когда не идет дождь!

За день: 39,3 км - асфальт; 5,0 км – грунтовая дорога; суммарный набор – 1623 м.

22.09.2011 г. (16-й день)

И утро этого дня тоже на редкость солнечное. Володя, встав пораньше, сбежал на фотосессию. Приятные снимки пейзажей этого утра можно увидеть в его фоторепортаже (см. фоторепортаж Владимира Мальцева – Приложение 3).

Завтракаем, снимаем лагерь и начинаем движение по каменистой горной тропе (Кпк=1,6, табл 1 РПП32). Через 5-6 км недалеко от тропы обнаруживаем стоянку тибетских пастухов. Один из пастухов говорит по-английски и в свободное от пастыбы яков время проживает в Люксембурге. Вот такие они, тибетские ковбои начала 21 века! Доходим до перекрестка троп и поворачиваем на юго-запад в сторону дороги. Приятный спуск по грунтовке (Кпк=1,3, табл 1, РПП33) через 8 км приводит нас на асфальт (Приложение 2. карта №-7, точка br 22 1). В Эжи наблюдаем, как вода в ручье вращает молитвенные барабаны, вознося к небесам молитвы местных жителей. Вот о чем можно еще просить богов, если даже молиться тебе не надо?! Даже это за тебя делает кто-то!! ☺

Жестами интересуемся, где можно поесть и нас направляют в каменный тибетский дом, где не очень дешево угощают творогом из ячьего молока, простоквашей с сахаром, ячьим сливочным маслом, чаем с молоком. Это и есть национальная тибетская кухня. В отличие от китайцев они не могут позволить себе есть только ботву. Климат, понимаете ли, не тот! Ботва здесь растет плохо, да и зимние температуры требуют более калорийной пищи.

Благодарим хозяев за угощение, сытые и довольные начинаем вкручивать в подъем. Асфальт здесь похуже, чем накануне, но вполне нормального качества. Небольшие качели (табл 1, ГПП34).

Окрестные деревни имеют совершенно другой вид: каменные дома, все раскрашено в яркие цвета, почти у каждого дома стоит машина или мотоцикл.

Подъезжаем к мосту у подножия довольно крутого, но короткого перевала 4060 м (Приложение 2. карта №-7). Рядом большое недавно построенное здание, видимо, духовное училище, или что-то в этом роде. К нему примыкает обширный коттеджный поселок, что-то вроде университетского городка с жильем для преподавателей.

Штурмуем перевал 4060 м (табл 1 ГПП35) и через 13 км въезжаем в Тагун (Приложение 2. карта №-7, точка cr 22 3).

В Тагуне посещаем монастырь, обедаем в кафешке, пережидая дождь, и выезжаем дальше уже по трассе S215.

Преодолев еще один асфальтовый перевал 3886 м (табл 1, ГПП37), спускаемся в Цяньнин (Bameizhen) (S215) (Приложение 2. карта №-7, точка hotel 22). Быстро находим там ночлег в импровизированной гостинице в доме местного лавочника. Моемся в душе, ужинаем под бутылочку приятного местного хлебного вина (опять 6% алкоголя). Совершаем небольшую экскурсию по поселку, где тоже есть монастырь, храм и множество буддийских ступ. Вся дорога в поселке заставлена грузовиками, которые проходят здесь досмотр при пересечении границы автономной Тибетской области.

За день: 51,3 км - асфальт; 13,4 км – грунтовая дорога; суммарный набор – 686 м.

23.09.2011 г. (17-й день)

Еще накануне вечером традиционно пошел дождь. Утром при выезде из Цяньнина посещаем местный храм. Как раз в это время в него заглядывают местные помолиться перед работой. Выглядит это довольно забавно и больше походит на производственную гимнастику, этукую разминку перед работой: группами, переговариваясь и весело что-то обсуждая, все проходят вдоль длинной галереи, уставленной молитвенными барабанами, по пути раскручивая их. Мы тоже включаемся в это процесс. На нас по-доброму смотрят и подбадривают приветливыми возгласами.

В заключении, раскрыв рты, рассматриваем главную достопримечательность храма – гигантский молитвенный барабан высотой 8 метров, который находится в специальном стеклянном футляре и раскручивается коллективно, видимо, только по большим праздникам.

Сегодня у нас серьезные планы. Надо взять еще один грунтовый перевал и постараться попасть с севера на перевал 4200 м (Приложение 2. карта №-7).

Выезжаем из поселка по грунтовой раскисшей от ночного дождя дороге идущей в северо-восточном направлении, в то время как основной трафик уходит на северо-запад. Дорога - грунтовка покрытая раскисшей глиной (каменистая грунтовая дорога, с учетом прошедшего дождя Кпк=1,6). В верхней части ведутся строительные работы, скоро эту дорогу тоже закатают в асфальт. В ближайшем будущем найти грунтовый перевал в этой части Тибета будет практически невозможно. Вот так, меся глину и разъезжаясь с тяжелой дорожной техникой, через 16 км въезжаем на перевал 3909 м (табл 1, ГПП39) (Приложение 2. карта №-7).

На перевале прохладно, позади открывается величественная панорама Внутреннего Тибета. Хочется загадать желание, чтобы судьба еще хоть разок привела меня на эти просторы. Так и делаю, совершая ритуальную кору вокруг перевального тура.

Одеваемся потеплее и начинаем стремительный спуск по серпантинам грунтовки (табл 1, РПП40). Грунтовка довольно каменистая (Кпк=1,3), с хорошим уклоном широкими серпантинами и шикарными видами!

На одном дыханье долетаем до развилки (Приложение 2. карта №-7, точка сг 23 1), ведущей в ущелье священной для буддистов вершины Yala (Яла) высотой 5800 м. По обыкновению здешних гор и эта красавица только чуть приоткрыла завесу туманов окутывающих ее. Хотя, по тому, что удалось увидеть, эта вершина имеет все шансы стать меккой альпинистов. Серьезные нависающие ледовые склоны со стороны ущелья дают ей все шансы для этого.

Поворачиваем в сторону ущелья и, пройдя сквозь символические ворота в ущелье, начинаем подъем по красивой грунтовке (таб 1, ГПП41) с не очень крутым набором и средне щебеночным покрытием (Кпк=1,3). Наличие дороги такого качества в начале ущелья вселяет надежду на то, что ущелье не тупиковое и нас ждет хороший грунтовый перевал.

Обедаем на берегу реки у моста. С места обеда справа впереди просматривается дорога, уходящая вверх по крутому юго-западной проекции борту долины. Дорога явно активно используется, хотя за все время нашего подъема нас не обогнала ни одна машина. Но нас интересует есть ли дорога вверх по ущелью.

После обеда поднимаемся до перекрестка (Приложение 2. карта №-7, точка сг 23 2): основную дорогу мы уже видели, она карабкается на борт ущелья уходя в боковое ответвление и теряется за перегибом, но прямо, вверх по ущелью продолжает подниматься довольно качественна дорога. Это радует и продолжает вселять надежду. На перекрестке расположился поселок строителей. Мы заходим в него и используя международный язык жестов узнаем, что основная дорога уходит к строящемуся туннелю!!! Ничего себе! Они строят туннель и, соответственно, здесь в ближайшее время пройдет магистральная дорога! Да-а! Надо успевать путешествовать по Тибету! Такими темпами здесь не останется велопроходимых грунтовок в ближайшие годы!

Так же от строителей узнаем, что дорога, идущая вверх по ущелью в направлении Ялы действительно ведет на перевал. Ободренные такой информацией продолжаем подъем. Проезжаем мимо как-то масштабного долгостроя (похоже, шикарный горный курорт затевался, скорее всего, правительственный).

Грунтовая дорога приличного качества (каменистая горная дорога со значительными неровностями Кпк=1,6) продолжает набирать высоту по правому берегу реки (таб 1, ГПП 42). Периодически встречаются культовые сооружения в виде туров и ступ. Кое-где висят молитвенные флажки. Встречные тибетцы передвигаются на трех колесных монстрах, видимо в поиске дров. Домов или каких-то капитальных сооружений не видно, но ущелье населено, видимо функционируют летние пастбища. По сторонам пасутся яки, встречаются женщины с детьми. Дорога постепенно сужается и становится практически тропой, но вполне внятной и проезжаемой.

Доезжаем до места, где сливаются два мощных истока. Один из них течет из южного ущелья обходя Ялу слева, другой из юго-восточного ущелья, обходя Юлу справа. Нам налево, на юго-восток.

Решаем устанавливать лагерь (Приложение 2. карта №-7, точка camp 23) и параллельно вести разведку дальнейшего пути.

Разведка, проведенная Павлом показала, что на перевал идет отличная каменистая тропа. Он с восторгом рассказал, какие замечательные и колоритные тибетцы стоят стойбищем чуть ниже перевала.

Про замечательное перевальное озеро с водопадом, стекающим с Юлы рассказал Володя Мальцев.

Новость про тропу на перевал приводит всех в восторг и мы решаем, что должны попытаться пройти перевал полностью, не ограничиваясь разведкой и радиалкой. Имея день запаса, мы можем позволить себе через перевал вернуться в долину реки Яжаньгоу, туда, где прошли 4-е дня назад и замкнуть кольцо вокруг Ялы. Далее вернуться к месту, где повернули в ущелье Ялы и продолжить путь к Даньбе.

Начинает накрапывать традиционный дождь, значит время ужинать и спать! ☺

За день: 37,8 км – грунтовая дорога; суммарный набор – 836 м.

24.09.2011 г. (18-й день)

Утром начинаем подъем на перевал 4200 м (таб 1 ГПП43).

До самого перевала ведет каменистая дорога, тропа (каменистая горная дорога со значительными неровностями Кпк=1,6 – 70% и тракторная дорога Кпк=2,0 – 30%, итого Кпк=1,87) . Начальный крутой взлет постепенно выполаживается и переходит в перевальное плато. Справа видны суровые ледники Ялы. На плато оставляем велосипеды и совершаем радиалку на перевальное озеро, в которое низвергается водопад, берущий свои истоки в ледниках Ялы. Зрелище потрясающее!!

Идиллию нарушает только огромное количество буддийской символики развешанной по берегу озера на всех кустах и деревьях! Воочую убеждаюсь, что религиозный фанатизм, вне зависимости от вероисповедания, не имеет ничего общего с гармонией души. Ну не может человек с гармоничной, светлой душой, так изуродовать окружающее его великолепие природы, молясь своим богам...

Возвращаемся к велосипедам и продолжаем подъем на перевал.

Собираемся на перевале, погода благоприятствует. Сухо, не дует и достаточно тепло.

Перевал есть! Высота 4200 м!!! (Приложение 2. карта №-7)

Теперь надо пройти спуск с него.

Спуск по перевальному плато достаточно прост и осложняется только множеством ручьев текущих со склонов.

Подъезжаем к южной оконечности перевального плато почти не сбросив высоты (Приложение 2. карта №-7, точка 002).

В этом месте плато заканчивается крутым спуском (Приложение 2. карта №-7, точка 003). Тропа идет серпантинном по левому берегу истока реки Яжаньгоу. Большую часть этого участка приходится вести велосипед рядом. Только Дима Неугодников продолжает демонстрировать чудеса даунхила и проходит большую часть этого участка в седле. Через пару километров начинается замечательная тропа иногда переходящая в дорогу (каменистая горная дорога со значительными неровностями Кпк=1,6 – 60% и тракторная дорога Кпк=2,0 – 40%, итого Кпк=1,96).

Тропа, практически на всем спуске, представляет из себя замечательный аттракцион – всё проходится на грани проходимости (РПП46). Особенно сложно проходить сырые участки, иногда встречаются заболоченные места.

Местные ездят по этой тропе на лошадях. Где-то на середине пути появляются первые мотоциклетные следы. Здесь вряд ли когда-либо проезжало что-нибудь на 4-х колесах. По пути обедаем и продолжаем этот головоломный аттракцион.

Развилка, ведущая в деревню на правом берегу реки, встречаются стада коров.

В нижней части спуска тропа становится более каменистой и пологой. В конце она уже походит на древнюю сильно разрушенную конную дорогу, которая уходит по левому склону долины, но сейчас местные проложили крутой спуск к реке и мосту через нее. Несколько минут крутого спуска и мы оказываемся у горячего источника (Приложение 2. карта №-7, точка HotWater 24), мимо которого проехали 21 сентября. Рядом шоссе, по которому мы ушли на серпантин перевала 4402 м, еще один, уже капитальный мост через реку. Вот и замкнулся круг! Мы совершили кору вокруг священной горы Ялы!

Не отказываем себе в удовольствии погрузить на несколько минут усталые ноги в горячую ванну источника. Такое не забудется никогда! Пройти такой замечательный перевал, в окружении таких великолепных гор и в конце пути ощутить стопами усталых ног тепло нашей земли...

Спустя час мы уже располагаемся в гостинице. Той самой Hot Spring valley (Приложение 2. карта №-7, точка hotel 24), которую заприметили 4-е дня назад. Заказываем ужин, посещаем оборудованные горячие ванны и договариваемся на счет машины на завтра.

Как прекрасен сон после горячих минеральных ванн в Тибете... ☺

Совершенно очевидно, что нами осуществлен самый рациональный и интересный вариант прохождения перевала 4200 м. Попытка пройти перевал в противоположном направлении, как планировали изначально, потребовала бы гораздо больше сил и сплошного велопоносинга до самого перевального плато.

За день: 4,6 км - асфальт; 24 км – грунтовая дорога; суммарный набор – 661 м.

25.09.2011 г. (19-й день)

Утром завтракаем в гостинице, частично разбираем и упаковываем велы. Грузим их микроавтобус. Наша задача вернуться на автомобиле к развилке, с которой мы ушли в ущелье Ялы и продолжить маршрут к Даньбе. Автомобиль позволит нам сэкономить время и не проходить второй раз уже пройденную часть маршрута.

Автобусик небольшой и мы занимаемся тетрисом около часа пока находим вариант, при котором в этот шедевр китайского автопрома (это без сарказма!) влезает все мы и наши велосипеды.

Трогаемся в путь. Едем знакомыми местами.

Перевал 4402 м, серпантин спуска, Кандинский аэропорт, Тибетская кухня, перевал, Тунгу... стоп!!! Что мы видим! Байкер одиночка! Обгоняем его и просим водителя остановиться. Так мы познакомились с Фрэдом. Такая удача, первый встреченный нами китайский байкер говорит по-английски! Выясняем что он в пути уже 5 дней, едет в Даньбу. Путешествует налегке, ночуя в гостиницах. Тепло прощаемся с ним, выражая надежду пересечься еще.

В Цяньнине останавливаемся у знакомой лавки. Хозяин гостиницы удивлен и рад увидеть нас снова! Покупаем у него яблоки, обедаем вместе с водителем в кафешке. Едем дальше.

Видимо я, стоя на перевале четыре дня назад, очень искренне просил судьбу позволить мне снова вернуться сюда! Вот я снова стою на этом перевале 3909 м., и снова весь Тибет лежит передо мной...

Спуск с перевала на машине гораздо более скучное действие, чем на велосипеде, мы все убеждаемся в этом!

Мы на развилке (Приложение 2. карта №-7, точка ст 23 1), с которой уходили в ущелье Ялы (Yala) на перевал 4200 м. Круг замкнулся еще раз.

Останавливаем машину, выгружаемся, собираем байки, заодно перекусываем.

Проглядывает солнышко. Начинаем спуск в Даньбу (РПП48) по долине реки Цзисингоу (в сторону точки HotWater 25).

Мы несколько не пожалели, что вернулись сюда на автомобиле и прошли этот спуск на велосипедах. Это было очень красивое ущелье, и спуск по нему был настоящим подарком нам за прохождение накануне сложного перевала. Погода тоже не подкачала, временами проглядывало солнышко. Приходилось периодически останавливаться, чтобы дожидаться увлекающихся фотографов. Каменистое покрытие дороги (каменистая грунтовая дорога $K_{пк}=1,3$ – 80% и каменистая горная дорога со значительными неровностями $K_{пк}=1,6$ – 20%, итого $K_{пк}=1,4$) позволяло развивать довольно высокую скорость, но временами попадались разрушенные камнепадами участки и участки, на которых работала дорожная техника.

К вечеру погода портится, начинается дождь. Глинистая дорога быстро раскисает. Учитывая, что льет сильный дождь и то, что Даньба довольно крупный город и жилье там будет явно дороже, останавливаемся в Дунгу, не доезжая до Даньбы 17 км.

Все населенные пункты в данной местности имеют весьма своеобразную архитектуру – дома башенного типа. Очень походит на древние башни в Сванетии. Все склоны вокруг обжиты поднебесными деревушками. Очень колоритное место – см. фоторепортаж Владимира Мальцева – Приложение 3.

Гостиница стоит у дроги. Прогуливаясь до ближайшей лавочки встречаем на дороге Фрэда. Он собирается доехать до Даньбы, но поддается на наши уговоры и останавливается в нашей гостинице. Ужинаем вместе дошираком! ☺

Павел достает резервную бутылку местного ежевичного вина. Общаемся.

Байкеры всех стран точно когда-нибудь объединятся. У этой планеты нет другого выхода! ☺

За день: 43,3 км – грунтовая дорога; суммарный набор – 0 м.

26.09.2011 г. (20-й день)

Утром выезжаем вместе с Фрэдом в сторону Даньбы. Погода улучшилась, но после вчерашних ливней грунтовая дорога по-прежнему раскисшая. Ущелье реки Цзисингоу местами очень узкое, к тому же во многих местах идет дорожное и гидростроительство, так что разъезжаться со встречными автомобилями приходится часто. Китайские водители не очень любят уступать дорогу, хотя часто приветствуют нас из окна автомобилей возгласами и жестами.

Въезжаем в Даньбу. Город стоит на перекрестке нескольких ущелий.

По плану в Даньбе мы должны нанять транспорт и доехать до Даинпаня на авто. Это связано с тем, что предстоит ехать по загруженным магистралям. Данный участок не представляет особого интереса с велосипедной точки зрения и автомобильный вариант его преодоления планировался еще дома.

Нам очень повезло с Фрэдом! Мы это оценили сразу, как только встретили его. Говорящий по-английски, наш (байкер) по духу, интересующийся Россией и к тому же китаец! ☺ Но мы особенно оценили это везение, когда в Даньбе Фрэд очень быстро нашел два микроавтобуса до Даинпаня по цене в 4-е раза дешевле, чем мы заплатили за трансфер из Hot Spring valley! И в дальнейшем все встреченные нами китайские вело соратники всегда говорили нам: платите сейчас, пока мы здесь, как только мы уедем, это будет значительно дороже! Китай все таки восточная страна!! ☺

Грузим велики в микроавтобусы, на местном рынке запасаемся перекусами, чтобы не тратить в дороге время зря, и выезжаем из Даньбы в восточном направлении трассы S303. В дороге понимаем, что поступили правильно, преодолев этот участок на авто. За исключением нескольких населенных пунктов с приличным асфальтом, вся трасса представляет собой сплошной ремонтный участок с работающей дорожной техникой, пробками и большим трафиком. Особенно если учесть, что погода наконец-то была солнечной и дорога сухой и пыльной. В дороге ведем непрерывные разговоры с Фрэдом. Он рассказывает о своей стране, спрашивает о России, иногда сильно удивляется нашим ответам. Что-то ищет в инете на мобильнике, снова спрашивает. По пути рассказывает о местах, по которым мы проезжаем. Так мы узнаем, что проезжаем один из крупнейших стратегических укреп районов, который создан в здешних местах на случай войны с америкосами! Но внешне это никак не проявляется – ни воинских частей, ни КПП со шлагбаумами, ни проверок документов у нас, иностранцев.

Останавливаемся за Сяоцинем у развилки и дорожного базарчика. Разминая затекшие в машине ноги, посещаем исторический мост. Он переброшен на приличной высоте через бурную реку. У моста нет покрытия, с берега на берег переброшены с руку толщиной кованые цепи. По легенде, во время одной из исторических войн для переправы по мосту императорская армия использовала настил из тел убитых солдат, по нему и переправилась на другой берег.

Каждая провинция Китая имеет свою особенность, свой уклад жизни, свою направленность в сельскохозяйственном производстве. Сейчас мы проезжаем по садовому району. В этой долине явно больше солнца и здесь по сторонам дороги раскинулись уже не рисовые чеки и кукурузные поля, а фруктовые сады. Везде продают отличные свежие яблоки и груши. Наблюдаем раскинувшийся в долине современный свинокмплекс.

Проезжаем развилку трассы идущей на юг через Баосин, Лушань, Янь, один из наших запасных вариантов. На юг уходит хорошая асфальтовая дорога. Фрэд сообщает, что эта дорога лучше по качеству и безопасней той, по которой мы собираемся ехать через перевал Балангуань. Кроме того, говорит Фрэд, лучший чай в Китае выращивают в провинции Янь, и он будет возвращаться в Чэнду именно этой дорогой.

За этой развилкой до самого Даинпаня идет отличный асфальт.

В Даинпане Фрэд привозит нас к гостинице (Приложение 2. карта №-8, точка hotel 26), с хозяином которой он знаком. Отличная, новая гостиница, где останавливаются многие европейцы посещающие этот горный курорт. На нижнем этаже в специальной комнате установлена огромная стиральная машина – как раз то, что нам сейчас нужно! ☺

Размещаемся, моемся в душе и идем ужинать в местную достопримечательность Ice Rock Bar. Данный район уже стал меккой для европейских горювосходителей, наличие нескольких технически сложных шеститысячников является определяющим фактором для развития данного района, и местная инфраструктура к этому приспосабливается. В частности, европейские альпинисты выбрали местом тусовки в Даинпане именно Ice Rock Bar. Его помещение, это, в полном смысле слова, музей альпинизма, все стены увешаны альпинистской атрибутикой, картами, фотографиями, документами, письмами, есть картотека маршрутов. А газон при входе, в котором роль горшков для цветов выполняют старые горные ботинки чего стоит!! (см. фоторепортаж Владимира Мальцева – Приложение 3) ☺

Заказываем ужин, рассматриваем все, что висит на стенах, пользуемся интернетом. Общаемся с собакой хозяина бара, которая оказалась сертифицированным горным спасателем!

За день: 17 км – грунтовая дорога; суммарный набор – 0 м.

27.09.2011 г. (21-й день)

Утром сердечно прощаемся с Фрэдом. Он едет южной дорогой через Яань в Ченду. Обмениваемся телефонами, договариваемся встретиться в Ченду через несколько дней.

А у нас в планах посещение национального парка Четыре девушки!

О незабываемом трекинге в парке Siguniang Mountain (Четыре девушки) см. фоторепортаж Владимира Мальцева – Приложение 3.

28.09.2011 г. (22-й день)

Трекинг в парке Siguniang Mountain (Четыре девушки) см. фоторепортаж Владимира Мальцева – Приложение 3.

29.09.2011 г. (23-й день)

В горном парке Siguniang Mountain мы впервые заметили, что в горах уже наступает осень. Поэтому не очень удивились, когда на следующее утро, поднимаясь на наш крайний и самый высокий перевал Балангуань (таб 1 ГПП50, Приложение 2. карта №-8, точка пер 4481м), увидели покрытые изморозью склоны.

Сам штурм перевала не представлял технической сложности: широкий серпантин, хороший асфальт, небольшой трафик, но высота его (4481м) была рекордной для всего похода. Так сказать, сладенькое, на десерт!

На перевале было на удивление тихо, почти не дуло, но небо по традиции было в тучах и Четыре Красавицы так и не выглянули проводить нас... оставив в наших мужественных сердцах огромное желание обязательно увидеться с ними еще раз!

Фотографируемся, утепляемся и ... ныряем в молоко на противоположную сторону перевала. Многокилометровый спуск (таб 1, РПП51) по отличному серпантину в сплошном тумане в верхней части! Это не забываемая сказка!

Чуть ниже туман ушел, появляется панорама. Висматриваем ниже нас отличную даунхильную грунтовку идущую в том же направлении, что и наша трасса, лакомый кусочек, но попасть на нее с того места где мы находимся уже не возможно, это надо было делать несколькими километрами раньше. Может быть в следующий раз, а!? ;)

Еще ниже проходим несколько туннелей. Качество дороги становится хуже. Встречаются участки разрушенные камнепадами и оползнями.

В этот день мы установили два рекорда похода: самый высокий перевал 4481м и самая большая абсолютная потеря высоты – 2479 м!

Ночуем в гостинице на въезде в Гоукоу (высота 2000 м).

Ужинаем в ресторанчике при гостинице. Здесь первый и последний раз сталкиваемся с попыткой нас обсчитать путем приписок не заказных нами блюд. Весело и непринужденно беседуя с персоналом на международном языке жестов, отстаиваем свои интересы и довольные идем спать.

За день: 95 км - асфальт; суммарный набор – 1335 м.

30.09.2011 г. (24-й день)

Через 27 км после выезда и гостиницы в Гоукоу асфальт закончился.

Мы в самом эпицентре катастрофического землетрясения произошедшего 12.05.2008.

Грунтовая дорога пробита в многометровой толще породы, обрушившейся в долину с окрестных гор. Трудно судить сколько деревушек лежит под этими камнями. Только по официальным данным жертвами землетрясения стали 130 тысяч человек. Остатки полностью разрушенных туннелей, многометровые участки бетонной дороги, целиком съехавшие в реку, скрученные и смятые как будто они были сделаны из фольги металлоконструкции, мосты и опоры ЛЭП...

Этот участок тянется около 20 км. Здесь уже пробиты новые тоннели в обход участков дороги подвергшихся наибольшему разрушению. Чувствуется, что учитывается опыт катастрофы и делается все для ликвидации ее последствий.

Начинаем встречать группы китайских байкеров. Завтра национальный праздник, начинаются недельные каникулы и народ тянется в горы. Их пока очень не много по китайским понятиям ☺, но я думаю, их число будет стремительно расти.

Начинается асфальт и мы попадаем в совершенно европейского вида городок Ying Xiu отстроенный на месте полностью разрушенного землетрясением города.

О посещении Мемориала жертвам землетрясения см. фоторепортаж Владимира Мальцева – Приложение 3.

После осмотра мемориала выезжаем в направлении конечной точки нашей велосипедной части города Гуаньсянь (Du Jiang Yan).

По пути все чаще встречаем китайских единомышленников-байкеров.

К вечеру преодолев еще один перевал (1085 м), через который пробит тоннель въезжаем в Гуаньсянь (Du Jiang Yan). Финиш!

Не сразу находим отель, где можем разместиться все впятером и пристроить свои велосипеды.

Размещаемся и идем посмотреть город и ужинать в ресторанчике на набережной.

Завтра день экскурсий.

За день: 71,8 км - асфальт; 20 км – грунтовая дорога; суммарный набор – 461 м.

01.10.2011 г. (25-й день)

Гуаньсянь (Du Jiang Yan). Экскурсия в Дуцзяньянь. Встреча и знакомство с местными байкерами: Том и его товарищи. Совместные покатушки по городу. Праздничный ужин. Запуск китайских шариков и многое другое см. фоторепортаж Владимира Мальцева – Приложение 3.

02.10.2011 г. (26-й день)

Трансфер в Ченду. Встреча с Фрэдом. Ченду - см. фоторепортаж Владимира Мальцева – Приложение 3.

03.10.2011 г. (27-й день)

Перелет в Ченду-Пекин. День в Пекине. Пекинский аэропорт - см. фоторепортаж Владимира Мальцева – Приложение 3.

Выводы, рекомендации, дополнительная информация

1. Район Восточного Тибета, провинция Сычуань являются перспективным районом для прохождения велосипедных маршрутов высоких категорий сложности. Этому способствует горный рельеф местности, развитая сеть дорог и транспортная доступность.
2. Рекомендуемые сроки посещения района – сентябрь месяц. По многолетним наблюдениям сентябрь является самым «сухим» месяцем, хотя за все время нашей поездки мы наблюдали всего 2-3 дня без осадков.
3. При подборе снаряжения и одежды необходимо учитывать повышенную влажность района и обилие осадков. Настоятельно рекомендуется групповой тент.
4. Практически отсутствуют пригодные для костра дрова. Необходимо рассчитывать на приготовление пищи только на горелках.
5. Купить газ в баллонах достаточно трудно, горелка должна быть мультитопливной. Бензин можно купить практически повсеместно.
6. Обменять доллары на юани возможно только в офисах Bank of China, которые имеются только в крупных городах и имеют расписание работы (выходные, как правило, не рабочие дни). Купить что-либо не за юани невозможно, наказание за валютные преступления по китайским законам достаточно суровы. Нам удалось только один раз обменять доллары у представителя турфирмы в самом начале нашей поездки, все остальные обмены были только в банке.
7. Современный Китай недешевая страна. Стоимость основных продуктов соизмерима со стоимостью аналогичных продуктов у нас. Дешево стоят яблоки и другие фрукты, особенно в тех провинциях, где они традиционно выращиваются.
8. На ценниках стоимость продуктов указывается за 0,5 кг.

9. Из продуктов свободно продаются: молочно-фруктовые напитки и фруктовые желе, вместо хлеба сладкие кукурузные лепёшки, тростниковый сахар (менее сладкий, чем наш свекольный), кукурузная мука, лапша соломкой, лапша типа Доширак, соевая колбаса. Отсутствуют: молоко, сыры, творог; сухое молоко дорого, овсянку нужно искать. Мясо можно купить в специальных городских магазинах. Хорошо себя показало вяленое мясо яков. Блюда из мяса и птицы можно получить практически во всех кафешках и рестораниках. В некоторых крупных населенных пунктах и курортах предлагаются блюда из речной рыбы и морепродуктов. За все время поездки с попыткой обсчитать нас в ресторане мы столкнулись один единственный раз.
10. Связь. В Китае неплохое покрытие территории сотовой связью. Практически везде, где есть асфальт, есть прием GSM связи.
11. Транспортные расценки у частников тоже не сильно отличаются от наших, причем, для самих китайцев расценки, по-видимому, в несколько раз ниже. Необходимо торговаться, причем, не рассчитывая на скорую победу в торге.
12. Для общения с местными рекомендуем распечатать карточки с фразами, записанными китайскими иероглифами. Мы имели порядка 25 таких карточек на различные темы: от закупки продуктов, до вопросов типа «как проехать...». Некоторые из них не пригодились, часть оказалась не актуальной, но необходимо отметить, что это порой единственный способ объясниться с местными. Имели место случаи (во Внутреннем Тибете), когда тибетцы не умели читать по-китайски. Выручал язык жестов. Для удобства рекомендуем сделать карточки цветными обозначив цветом тему, к которой относится данная карточка.
13. Рассчитывать на обслуживание и ремонт современной вело техники на большей части Китая пока не приходится. Вело сервисы и вело магазины были встречены нами только 2-а раза за все время поездки.
14. Батарейки и источники питания. Привычные нам бренды батареек (Energiser, Durcel) можно купить только в крупных населенных пунктах. Китайские батарейки продающиеся в лавочках обычно плохого качества.
15. Особенности при подготовке велосипедов для похода в Тибет нами выявлено не было. Обычные рекомендации для подготовки к горному вело походу.
16. Курс юаня приблизительно 5 российских рублей за 1 юань.
17. Проживание в гостиницах от 100 до 250 руб с человека в сутки.
18. Посещение парков достаточно дорогое занятия: входные билеты от 450 до 1200 руб с человека
19. Бензин – 40 руб литр.
20. Транспорт для переездов с велосипедами (микроавтобус) – от 13 до 56 руб за километр! Надо торговаться.
21. Питание в кафешках от 50 до 150 руб с человека.
22. Стоимость продуктов практически совпадает со стоимостью аналогичных продуктов у нас.