

Выше только звезды

или

«Гималайское Кольцо»

Идея этого путешествия родилась еще в начале века. Насколько нам известно, первая отечественная автомобильная экспедиция в Тибет состоялась в 1999 году. Тогда известный альпинист Георгий Котов с коллегами на трех «Нивах» прошли маршрут из России по северу Китая до столицы Тибета – Лхасы и вернулись обратно. Попутно был установлен один из первых мировых рекордов подъема автомобиля на высоту – одна из «Нив» дотянула почти до 5700 метров. Материалы этого автопробега, любезно предоставленные нам Георгием, оказали, пожалуй, решающее влияние на наше намерение побывать в этих загадочных местах.

И вот, через 7 лет звезды, наконец, приняли нужную конфигурацию – совместными усилиями альпклуба Московского Инженерно-Физического Института, банка БФТ и Экспедиционного центра «Арктика» такая экспедиция и была организована. В результате нитка предполагаемого маршрута была запланирована так: Москва – Челябинск – Алма-Аты – Урумчи – Сиань – Чэнгду – Лхаса – Кайлас – Кашгар – Бешкек – Москва. Этот маршрут включал в себя части пути гималайской экспедиции Н.К. Рериха 1923-26 гг., а так же Великого Шелкового пути.

Оформление необходимых документов заняло более пяти месяцев и разрешение на самую закрытую часть маршрута – т.н. «спорные территории» – было получено только лишь накануне отъезда.

11-го августа 2007-го года маршрутная группа экспедиции под руководством Геннадия Шубного взяла старт из столицы нашей родины, чтобы провести два Лэнд Ровера Дефендера и один Ниссан Патрол по России, Казахстану, Китаю и Кыргызстану через интереснейшие и загадочные территории Востока.

Из дневника Олега Кажарского:

"Гималайское Кольцо" - 11 августа

Старт экспедиции из Москвы был назначен на 6 утра субботы. Хотелось избежать вечных столичных пробок, не отпускающих город даже в выходные.

Два Лэнд Ровера Дефендера, а так же машина с сочувствующими и провожающими встретились сразу за Кольцевой дорогой на Горьковском шоссе. Nissan должен был броситься в погоню ровно через сутки. Снимки на память, короткие напутствия, заправка топливом, прощание, – и в путь! Колонна машин начинает пробираться через Балашиху на восток.

После нескольких километров первый экипаж (Василий, Олег) почувствовал, что переключение передач происходит с явным затруднением, и пару раз пришлось задержаться на старте со светофоров. Далее события развивались довольно стремительно – через десяток минут Дефендер отказался двигаться при любом положении рычагов переключения передач и раздаточной коробки.

Решить проблему на месте не удавалось, поэтому было принято решение разделиться. Одна машина (экипаж – Сергей, Дмитрий, Света) продолжила маршрут на восток, а другая – в автосервис. Вечером этого же дня после смены сцепления подлеченный Дефендер бросился в погоню за «коллегой».

"Гималайское Кольцо" - 13 августа

Утром в понедельник Василий и Олег достигли города Челябинск. Весь предыдущий день и ночь они наверстывали упущенное на старте время. Дорога через Казань, Уфу, Урал не сильно способствовала поставленной задаче. У Василия на руках были билеты на утренний московский самолет из Челябинска. За 20 минут до взлета экипаж, наконец, добрался до аэропорта, и Василий успел на уходящий борт в последнюю минуту.

К ночи этого же дня до Челябинска добрался и Nissan Patrol с Геннадием и Романом на борту. Можно было выдвигаться далее на Алма-Ату – конечную точку сбора всех трех машин. Дело в том, что экипаж Сергея, выехавший из Москвы первым, шел на Алма-Ату более южным путем через Уральск – Актюбинск – Кзыл-Орду – Чимкент.

"Гималайское Кольцо" - 14 августа

Стартуем рано утром на Алма-Ату двумя экипажами. К обеду достигли Российско-Казахской границы. Прохождение рубежей заняло 4,5 часа драгоценного светлого времени. Уже в темноте проходим Петропавловск и поворачиваем на Астану. В этот самый момент выясняется, что Олег не может найти документ о временном ввозе транспортного средства на территорию Казахстана, полученный им на таможне. Дефендер разворачивается на 180 градусов и вновь устремляется к границе. Через 2,5 часа удалось получить дубликат и вернуться в исходную точку за Петропавловском.

"Гималайское Кольцо" - 15 августа

Идем дорогами через Астану и Караганду. Делаем короткую остановку на Балхаше. Красивейшая природа, теплая и спокойная вода до горизонта. Вот только берег местами приведен Человеком в «порядок», заставляя поскорее зайти в воду.

В пути «вылезла» еще одна неисправность первого Дефендера – не выдержали передние сайлент-блоки задних тяг. При этом машина стала немного «рыскать» по дороге. На остановке Роман подремонтировал резинки, заполнил зазоры капроновой веревкой.

Пол-первого ночи следующего дня все три машины встречаются в центре Алма-Аты у гостиницы, где их уже поджидают остальные участники экспедиции, прилетевшие из Москвы – Павел и Лена.

"Гималайское Кольцо" - 16 августа

Полдня уходит на ремонт Дефендера. К счастью, в городе нашлись необходимые детали и свободный подъемник. Роман улетел обратно в Москву.

В обед выходим на дорогу к границе. До нее около 350 км. Погода как всегда жаркая и безветренная, редкие гаишники с радаром прячутся в тени мостов. Вскоре справа открылось красивейшее Капчагайское водохранилище с удивительно голубой водой. Появились указатели и съезды с трассы к местам отдыха, у берега различаем десятки «бунгало», пляжи и прочие атрибуты коммерческого освоения здешних земель.

Ближе к вечеру начинаются горы. Дорога сужается и начинает уходить вверх недлинными серпантинами. Экипаж Сергея периодически «лечит» своего коня короткими остановками – из-за проблемы с муфтой вентилятора двигатель греется больше положенного.

Прошли перевал «1700» и в сумерках начали спуск к границе. За Жаркендом подошла пора вставать на ночлег. Однако в темноте это получилось далеко не сразу. В конце концов, пришлось форсировать довольно глубокую придорожную траншею и встать лагерем среди степных кустов на краю пыльного кукурузного поля.

"Гималайское Кольцо" - 17 августа

Утром подтягиваемся к границе. Появляются «хвосты» очередей фур и автобусов. Протискиваемся через узкий коридорчик, проходим одни ворота с казахским пограничником, через пару километров упираемся во вторые. Здесь все хуже. В узкое горлышко уперлись передовые отряды легковушек, грузовиков, автобусов, такси, разрозненные одинокие бойцы с сумками наперевес и организованные группы штурмующих пограничные укрепления «челноков». Упорядоченного движения в направлении Китая не просматривается. Идем знакомиться с человеком в зеленой фуражке. Информация не обнадеживает – Китай закрыл границу в связи с приездом в здешние места какого-то премьер-министра. Со стороны Поднебесной через границу продолжает сочиться ручеек страждущих и большегрузной техники. Как мы потом узнали, пятничные выборы в Казахстане помешали полностью прекратить это безобразие – по договоренности сторон границу приоткрыли для увеличения процента явки на избирательные участки.

Созвонились с нашим гидом Акбаром, который второй день ждет нас на той стороне кордона. Он подтвердил информацию о закрытии границы. Завтра, возможно, граница будет открыта.

Решили искать более комфортабельный ночлег. Выдвигаемся обратно к Жаркенду и от него – на север в сторону гор. Однако и здесь не обошлось без затянувшихся поисков удобного места. Вечер застал нас в широкой пойме небольшой горной речки, но мы уже были наготове – искупались и разбили лагерь. Сухой плавник почему-то не спешил гореть и «пионерского» костра не вышло.

"Гималайское Кольцо" - 18 августа

Переход границы, попытка вторая. Вчерашние проблемы не сулили ничего хорошего и сегодня – по законам природы – давление с этой стороны «мембраны» должно было многократно возрасти. Выезжали утром со смутными чувствами приближающейся драки у шлагбаумов, но, как это ни странно, все прошло чинно-благородно, и к обеду мы уже были на «той» стороне. Вернее на «той» стороне были четверо из нас, остальные трое водителей вместе с воссоединившимся с нами гидом продолжали биться с китайской таможней за пропуск транспортных средств.

Борьба закончилась победой противника – машины пришлось оставить на таможне до понедельника. Участники же экспедиции вместе с Акбаром и его помощником отправились на микроавтобусе за 60 км в соседний город Кульджа, он же Инин, он же Или. Здесь необходимо было получить китайские права, автомобильные номера, а так же закончить многочисленные бумажные и финансовые формальности.

До вечера мы успели заселиться в 3-х звездную гостиницу, отобедать в мусульманском ресторане и побродить по центральной части города.

"Гималайское Кольцо" - 19 августа

Начался день незапланированного отдыха. Воскресенье – госорганы не работают, движения в таможне нет. К сожалению, ситуация начинает развиваться по худшему для нас сценарию: полудневное отставание от графика в начале маршрута уже привело к тому, что экспедиция выбивается из графика минимум на 4 дня. Кроме этого, неполная документальная готовность наших китайских товарищей грозит усугубить и без того не простую ситуацию.

С утра готовим необходимые бумаги, прикидываем свои дальнейшие планы с учетом нарастающего отставания. По всему видно, что маршрут придется существенно корректировать.

Перед полуднем успели посетить местный базар. По словам Паши, он ничем не отличается от обычного восточного базара. Но это для того, кто знает, что это такое. Сам базар опоясывает городской квартал недалеко от нашей гостиницы. Людно, тесно, местами шумно, с разнообразными запахами. Так ничего и не купили, кроме персиков и винограда.

За обедом едим плов в другом мусульманском ресторане, по соседству со вчерашним. Понемногу проникаемся здешним колоритом. Внешность уйгурцев, их язык и обычаи в корне отличаются от китайских. Уйгурцы в пику титульной нации ведут себя за столом более привычно для западного человека, не плюют на пол и не имеют еще нескольких неприятных привычек. Кстати, наш гид Акбар – коренной уйгурец из Кашгара. Вот только все ключевые посты в госучреждениях – за китайцами.

Вторая половина дня проходит в местном парке культуры и отдыха на берегу реки Или. Среди стандартного набора развлечений, как-то тир, качели-карусели были и весьма экзотические, например кунст-камера или женщина со змеями. Местное пиво и местный же квас помогли нам пережить полуденную жару.

Двухдневные попытки получить доступ в Интернет хоть откуда-нибудь пока не увенчались успехом. В гостинице он теоретически должен быть, кто-то даже видел кого-то в какой-то комнате работающим в сети, но обнаружить жизнь в стенных связанных розетках нам так и не удалось. Работники гостиницы долго отрицали наличие такой услуги как таковой, потом попросили переехать в другую комнату, где «это» должно быть но, к нашему удивлению – не было. Крайняя информация, которую удалось получить – Интернет в гостинице только «китайский». Но и его пока увидеть не удалось. Вблизи лежащем сарайчике с десятком кабинок, потертых компьютеров и надписью ADSL неприветливый китаец отчеканил что-то вроде «иностранцам тут нельзя».

Вечером окунаемся в местный колорит – идем на закопченные, шумные улицы закупать что-нибудь вроде копченой курицы к ужину. Повсюду ныряют ватаги ребятишек и пытаются ловко всучить вам в руку пачку жвачки, а потом назвать ее цену. Дима потерял бдительность, оторвался от «тылов» и ему пришлось расстаться с несколькими юанями. Причем, непосредственно процедуру расплаты контролировал невесть откуда взявшийся уйгуч.

Тем не мене, Дима продолжал мастерски торговаться с лоточниками, не зная ни одного местного слова («жемень, блин жибао» – не в счет), чем существенно сократил наши расходы на ужин.

В ночь некоторых наших товарищей все ж настигла хворь, вызванная отсутствием «естественной вакцинации». С завтрашнего дня, по-видимому, придется усилить искусственную...

"Гималайское Кольцо" - 20 августа

В понедельник с утра Гена, Паша и Сергей, а так же гид со своим помощником выдвинулись на решительный бой с таможней за наши машины. День проходит в тревожном ожидании результатов. «Это Китай...» – так примерно отвечал Акбар на наши настойчивые вопросы «когда?», «куда?» и «сколько?». Оставшиеся на хозяйстве тратят время на хождение по магазинам, подготовку мелочей для дальнейшего маршрута.

Между тем, участники экспедиции, до сих пор остававшиеся в Москве, продолжают действовать по заранее утвержденному плану. Василий и Елена сегодня прилетели в Сиань. А нам до этой старинной столицы Китая еще очень далеко. После оценки обстановки вновь прибывшие решили двигаться нам навстречу в Урумчи поездом или самолетом.

Количество незнакомых марок автомобилей вокруг поражает. Вот что значить 150 автозаводов и несчетное количество мелких мастерских Поднебесной. По улицам движутся легковушки, микро и просто автобусы, грузовики и грузовички, джипы, мопеды мотороллеры и мотоциклы всех возможных вариаций и расцветок с таинственными заводскими значками и иероглифами производителей. Рядом с этим богатством трещат моторчиками трехколесные авто и накрытые кабинками мотоповозки с ремненными, цепными и бог знает какими приводами. А вот велосипедистов на удивление мало. Ну, может быть их немного больше, чем тележек с осликами, кониками и просто бородатыми мужиками.

Уже в темноте наши машины подъезжают к гостинице. Пройдена еще одна «засада». А сколько их еще будет?

День заканчивается ужином за столиками на одной из улиц, продымленной многочисленными жаровнями и печурками, на которых готовят всякую всячину. Увы, плов уже закончился, пришлось довольствоваться местной разновидностьюпельменей. Их закипаем огненной водой, подпольно разлитой в пиалы из-под чая. Выпивать и курить в исламских едальнях запрещено. У нас же сугубо практические цели – по возможности продезинфицировать собственные неокрепшие желудки, ведь «естественной вакцинации» здешних мест мы были лишены...

"Гималайское Кольцо" - 21 августа

«День сурка». Уже четвертый. Завтрак (для тех, кто может). Гена, Сергей, Дима, Акбар с помощником отъезжают на джипах от гостиницы в направлении вождельных водительских прав и номеров. Ближе к полудню остальные перемещаются из номеров на диваны в холле гостиницы. Призрак свободы ходит где-то рядом...

После полудня ребята через SMS сообщают, то для получения номерных знаков их отправили на китайский техосмотр! Новые «вводные» следуют с удивительной регулярностью. Первым заходом эту процедуру преодолел только один относительно свежий Дефендер 2002-го года выпуска. У двух других машин китайские измерители выявили некие проблемы со светом и тормозами. Очередная засада. Может быть стоит уже подумать и о деньгах. Боевые действия прерываются на обед.

В начале пятого пришло сообщение, что техосмотр всеми машинами пройден. Еще через пару часов приходит понимание, что больше побед сегодня не будет и необходимо снова заселяться в номера. Эти русские – такие затейники!

"Гималайское Кольцо" - 22 августа

Вчера вечером к решению проблем с полицией был подключен местный «толкач». Среди прочей публики, находящейся в здании регистрации транспортных средств его отличала мелкая рысь, которой он перемещался от одного чиновника к другому. Видно было, что человек всерьез отработывает поставленную ему задачу. А об этом местном «МРЭО» можно было сочинить отдельный рассказ. Отметим только, что главное здание из стекла и бетона размером с приличный вокзал, со стилизованной гнутой крышей, не имело перегородок, и все служащие сидели за стойками по кругу (по-видимому, под неусыпным оком начальства).

К обеду, вождельные номерные знаки и водительские права для 6-ти человек были, наконец, получены. Не теряя времени, забираем остальных из гостиницы и выходим на Урумчи. Здесь скоро тоже буде автобан, а пока на дороге бесконечные строительные работы. В темноте проезжаем Турфанскую впадину. Знаменательное место. На альтиметре минус 25 метров, жарко даже ночью.

В полночь добрались до Урумчи. Там мы встретились с Василием и Ириной, прилетевшими из Москвы через Пекин и Сиань. Заселились в номера, заботливо забронированные нашими товарищами.

"Гималайское Кольцо" - 23 августа

К этому моменту наши машины прошли положенные 5 тыс. км пробега между плановыми обслуживаниями. Необходимо было поменять масло, фильтры, а так же немного «подлечить» второй Дефендер – в дальней дороге у него лопнул радиатор

охлаждения автоматической коробки, а так же ненадежно работала гидромурфта вентилятора.

В городе Урумчи был найден фирменный Лэнд Ровер центр и все необходимые работы решили проделать там. Через некоторое время мы стали осознавать свою ошибку, но делать уже было нечего – пошли на результат. Ближе к вечеру, вырвались, наконец, из этого проклятого места, потеряв кучу времени и оставив немало денег. Основные работы сделаны и нужно наверстывать упущенное время.

При существующем временном раскладе пройти намеченный маршрут за разумные сроки мы уже не успевали. После продолжительного совещания был выбран кратчайший путь, который привел бы нас к главной цели экспедиции – Тибету. Таким образом, теперь наш маршрут таков: Урумчи – Дуньхуан – Голмуд – Лхаса – далее без изменений.

Выходим на автобан, который оказался довольно оригинальным. Первые несколько десятков километров на нем действует ограничение скорости 100 км/ч. Периодически попадаются городки и деревни, которые практически ничем не отгорожены от дороги. Более того, есть светофоры, а поперек проезжей части то и дело мелькают какие-то тени пешеходов, велосипедистов, под колеса бросаются мотоциклы и прочие неопознанные транспортные средства преимущественно серого асфальтового цвета и без габаритных огней. За пару часов такой езды устаешь не на шутку от постоянного напряжения.

Далее, разрешенная скорость поднимается до 120 км/ч, деревеньки и городки пропадают, зато появляются другие интересные вещи. Например, мы встретили два грузовичка с какой-то сельской поклажей, которые ехали в крайней левой полосе со включенными габаритами навстречу движению. Или пару раз приходилось увертываться от груды камней, заботливо оставленной прямо на проезжей части отремонтированным там прежде автомобилем (в случае вынужденной остановки здесь принято не только выставлять красный «треугольник», но и окружать себя двумя-тремя рядами валунов из придорожной канавы).

Ночевка в палатках.

"Гималайское Кольцо" - 24 августа

Весь день шли по автобану и прочим дорогам до города Дуньхуань. На обед сделали небольшую остановку в Хами. К 5 вечера были уже у цели и решили осмотреть остатки Великой китайской стены. В далеком прошлом Дуньхуань был окраиной Китайской империи, до этих мест и дотянули Стену. По наводке какого-то крестьянского велосипедиста пробираемся по жутко пыльной дороге мимо каменных лачуг, огородов и, наконец, среди картофельных полей находим остатки этого величественного сооружения. Сохранились фрагменты шириной до 5-ти и высотой до 10-ти метров. Сама Стена выполнена из довольно песчаника или даже глины, которая сейчас легко крошится руками.

Вечером заселились в гостиницу при въезде в город.

"Гималайское Кольцо" - 25 августа

Долгие утренние сборы. Едем в знаменитые Дуньхуаньские пещеры Могао – памятник ЮНЕСКО. Из почти 500 пещер для посещения открыто около 60. Любые виды видео и фотосъемки в пещерах запрещены. Группы (по 180 юаней с человека) водят в десятках пещер, причем не обязательно в одни и те же. Причина банальна – интенсивное посещение быстро разрушает уникальные настенные росписи и скульптуры.

Внутри камер царит полумрак, да и то лишь на время открытия дверей для очередной экскурсии. Без ручного фонарика трудно разглядеть подробности фресок и изваяний. А посмотреть, действительно есть на что. Работы неизвестных мастеров с 4-го по 14-й века н.э. пребывают в прекрасном состоянии. Сочные краски, плавные линии, смешение эпох и направлений. О Могао написано много, и это действительно правда.

После хождения по пещерам в наших рядах прибавилось – испанка Кристина, путешествующая по миру «на халяву» нашла у нас понимание ее сермяжных проблем и временно заняла пустующее спальное место в одном из Лэнд Роверов.

Вторая половина дня – Гора поющего песка. Огромная песчаная дюна протяженностью в десятки километров и высотой в сотни метров. В глубине этой дюны прячется маленький оазис - озерцо Полумесяца характерной формы. И все это – в нескольких километрах от города. Вход платный. За загородкой процветает коммерция: к песчаным вершинам бредут караваны верблюдов с туристами на горбах, едут автомобильчики, летают моторные дельтапланы... За 10 юаней можно взять оранжевые бахилы и самому штурмовать песчаные склоны. Пение песка мы так и не услышали, по-видимому была неподходящая погода, неподходящее место и т.д. Вообще место занятное, но не более того.

Как водится в этой экспедиции – под вечер – мы выезжаем в направлении города Голмуд. Впереди нас ждет высокогорье и первые серьезные перевалы. Идем в ночи примерно до высоты 3100 метров и останавливаемся на ночлег. Спешить здесь вредно, нужна акклиматизация.

"Гималайское Кольцо" - 26 августа

Встали утром в горном лагере на высоте 3100 метров. Хотя, за высоту эта отметка в здешних местах не считается, скорее наоборот. Продолжаем набор высоты. Вот и первый перевал 3700 метров. Потом – плавный спуск на Голмуд. Вокруг невысокие, сильно разрушенные горы. «Серпантин» почти нет, дорога вьется по долинам и распадкам.

К вечеру прибываем в Голмуд. Путеводители называют его «воротами в Тибет». Причем, в зависимости от авторов и страны издания, отношение к этим «воротам» разнится от злобно-пренебрежительного до восторженного. Нам же этот город показался довольно стандартным «китайским» городом без особых достопримечательностей, который интенсивно строиться, живет как может и тянется к лучшей жизни вместе со всей Поднебесной.

Вечером знакомимся с центром, а так же с некоторыми его жителями – на смотровой площадке около парка долго общаемся с семьей полицейского. Он сам, жена, трое детей, родители. Все они немножко знают английский. Два сына и дочь одеты в традиционные одежды для занятия боевыми искусствами – удлиненные кафтаны желтого и красного цветов. Здесь же, на площадке, они демонстрируют нам несколько одиночных боевых комплексов. Напоследок обмениваемся координатами.

"Гималайское Кольцо" - 27 августа

После завтрака в гостинице покидаем ее вместе со своими пожитками. В утренней толчее одна из машин теряется. Через полчаса мы снова вместе. Это время не пропало даром: одна часть группы закупила фруктов в дорогу на маленьком базаре, а другая – наблюдала за утренней жизнью пенсионеров и домохозяек в местном парке. А жизнь эта весьма интересна и поучительна для человека западного. Несколько групп под музыку выполняют комплексы упражнений лечебной гимнастики, с веерами и просто так. На дорожках народ во всю играет в бадминтон и прочие подвижные игры. Представить себе что-то подобное на Западе просто невозможно...

За Голмудом начинается хорошее шоссе. Через пару десятков километров пошел плавный подъем. У дороги – масса бензоколонок. Справа по курсу появилась знаменитая железная дорога до Лхасы. На всем своем протяжении она однопутная и неэлектрифицированная.

10:47 Дорога идет в долине реки. Кругом – невысокие, красивые горы. Возможная скорость движения на этом отрезке пути – до 80-100 км/ч. Дорога с хорошей разметкой, пока что мало загруженная. Начали попадаться большие куски разбитого покрытия.

10:57 На горизонте появились первые снежные вершины. Мимо по ж/д прочал сдвоенный тепловоз с 6-ю вагонами.

11:15 Остановились недалеко от заправки – у Нисана небольшие проблемы с двигателем при движении на подъем. Дима мастерит из пластиковой бутылки «турбонаддув» для машины. Чуть выше по склону расположилась военная часть: большой палаточный лагерь и стройные ряды грузовиков.

11:54 Дорога испортилась, много выбоин. Чуть было не застряли из-за дорожных работ. Пришлось съехать с трассы в долину и проверить внедорожные качества машин.

После очередного поворота дороги на юг пошел быстрый набор высоты. Вскоре забрались на перевал 4767 метров. Валим вниз. Дорога портится. От хайвея остаются только воспоминания.

Идем по обширной равнине, высота держится в районе 4600. Ландшафт постепенно меняется. Появляется растительность редкая травка, мхи и лишайники. Вот и долгожданные яки пасутся на склонах.

Железная дорога продолжает карабкаться по склонам гор, очень большие участки полотна стоят на сваях. Вспоминается путеводитель Lonely Planet 2000-го года издания, вернее – отдельная главка из него под названием Mission Impossible. Там пронацательный западный автор, устало, «через губу» злорадствовал над полувекowymi попытками китайцев покорить мать-природу и дотянуть до Лхасы железное полотно. Вот на дворе 2007-й, и мимо нас, из Лхасы на Голмуд пытит «товарняк». Ну никак не может белый человек отрешиться от собственного обыденного мышления хотя бы описывая другие миры. Обязательно нужно дать всем оценку и наставить на путь истинный...

Цвет окружающих гор становится красным, вода в ручьях, речках и лужах – того же оттенка. Глинистые породы, мох и камень окрашивают мир в красно-зелено-черные рериховские краски.

После очередного перевала начинают встречаться поселения тибетцев. Это пока довольно неприглядные развалюхи, стоящие вдоль дороги.

Начинаем затяжной подъем на самый высокий перевал нашего пути до Лхасы. Через часа полтора мы проходим седло 5225 метров, почти не останавливаясь там для отдыха. Мы в Тибете! Пользуясь терминологией Паши, вокруг – полное «дупло». Ветер, сплошная черная облачность, дождь вперемежку со снегом и градом, температура не превышает 6-8 градусов (правда выше нуля). Вдобавок к этому, дорога «до» и «после» просто ужасна, такой мы не встречали даже на Урале: раздолбанная колея только одного направления, глубоко продавленная в красной глине с острыми камнями на дне. Пару раз зацепили мостом Дефендера за центральный гребешок... Железная дорога ныряет в тоннель в сотне метров ниже по склону.

После перевала быстро «сваливаем» на плато. Вот здесь воистину – крыша мира. Безбрежная равнина с горушками, и все это на высоте 5000 метров! Погода продолжает оставаться мрачной, и «крыша» глядит на нас неприветливо. Хотя и здесь мы успеваем различить пару хибар и стадо яков.

Примерно через два часа движения дорога снова уходит вверх. Очередной перевал в 5170 метров. Теперь наша задача скорее «свалить» хотя бы на полкилометра, т.к. не все чувствуют себя хорошо, а состояние одного из участников – под пристальным вниманием нашего врача.

Ночь. Остановка на посту полиции. Наш гид получает квиток с отметкой времени прохождения поста. На следующем по нему рубеже проверят, с какой скоростью двигалась машина. Штрафы за раннее прибытие – ну очень большие.

В полночь, достигнув высоты 4600, съезжаем с дороги на пастбище и разбираем лагерь. Пока все – в рамках. За сегодня прошли 800 километров по горным и прочим дорогам. До Лхасы – рукой подать.

"Гималайское Кольцо" - 28 августа

С утра к нам в лагерь пришла семья тибетского пастуха и стадо козлов. Детишки, не смотря на гостинец в виде пачки халвы, позировать напрочь отказывались. Пришлось пользоваться методом скрытой камеры. Главное было – заинтересовать их чем-нибудь или кем-нибудь.

10:30 Выезжаем на трассу. Вдоль дороги тянутся бесконечные пастбища, а на них – яки, барашки, козлы.

Все сегодняшнее утро погода продолжает хмуриться. Переменный дождь, порывы ветра, тяжелая низкая облачность. Чуть позже пейзаж вновь приобретает красноватый оттенок.

Двигаемся по плато на высотах в районе 4500 метров. Впереди – очередной перевал.

10:50. Пост полиции. Наш гид бежит отмечать «путевой лист» и снова в путь. Справа на склонах солдаты в защитной форме и с автоматами тренируются разворачиваться в цепь.

11:10 Въехали в тибетский городок Найо по широкому проспекту, в середине которого даже встретили светофор. Вокруг – многолюдно, открыты бесчисленные магазинчики. Центр городка можно даже назвать прибранным, хотя на боковые улицы у местного народа сил так и не хватает.

Тибетцы украшают свои транспортные средства кто во что горазд. Грузовики, например, имеют боевой раскрас кабин и кузовов не только с фронта, но и с тыла. В деталях традиционного орнамента часто попадает свастика, которая означает здесь жизненный круговорот. Много мотоциклов и самоходных аппаратов на их основе. Это, пожалуй, самое популярное у местного населения средство передвижения.

11:28 Снова придорожный пост полиции. Следующие 70 километров нам нужно проехать не быстрее, чем за час. Наш гид объясняет такое обилие полицейских кордонов вокруг столицы Тибета борьбой властей с «сумасшедшими водителями». Им, мол, только дай волю и уже не половина всех китайцев за год побывает в аварии, а все три четверти.

Чем глубже мы проникаем в Тибет, тем местные городки и стойбища приобретают все более пристойный, и даже ухоженный вид. Непременный атрибут любого поселения – гирлянды разноцветных религиозных флажков, развешанных на любых опорах, подходящих и не очень. Доводилось видеть украшенные развалины мостов, каких-то каменных построек и т.д.

Вдоль дороги стали часто встречаться одинокие фигуры и целые группы людей, трясущие перед проезжающими машинами какими-то мешочками. Проверка на месте показала, что так тибетцы продают собранные на пастбищах грибы и ячий сыр. А пастбищ вокруг действительно много.

После обеда пошла хорошая дорога с легко читаемой разметкой, хотя местами и довольно извилистая. Если б не бесконечная череда полицейских постов с ихними «путевыми листами», то можно было бы идти 100-120 км/ч без особого напряжения.

Горная долина, по которой проходит трасса, стала довольно населенной, один за другим мелькают городки, деревеньки, стойбища. Стада, стада, стада...

14:00 Прошли городок Дамшунь.

14:30 Короткая остановка у тибетского поселения с солидным монументом в виде двух кистей рук, точащих из-под земли и держащих какой-то знак, похожий на эмблему заводов Мерседес. Тут же нашу машину окружает местная молодежь, которая заглядывает в окна и дергает авто за все выступающие из него части. Знание английского ограничивается восклицанием «Хэллоу!», поэтому на этот раз общение не задалось.

Очередной пост полиции и средняя скорость падает до 60 км/ч. Дорога вьется в узкой долине реки, местами похожей на каньон. Окружающие виды так и просятся на фото и видео. Железная дорога выныривает из тоннелей на многочисленные мосты и опять исчезает в каменных трубах.

Ближе к пяти часам трасса снова выходит в широкую долину. Придорожные селения радуют разноцветными орнаментами наличников, дверей, оград. На окнах – цветы в горшочках. Появились промышленные предприятия.

17:10 Прошли крайний полицейский кордон, через пару десятков километров – Лхаса. Вокруг много зелени, в которой скрываются придорожные домики тибетцев. Высота упала примерно до 3600 метров. Пригороды постепенно переходят в город.

Через полчаса наши три машины с трудом втискиваются в маленький дворик гостиницы SNOWLAND HOTEL и занимают около трети всего свободного пространства. Мы – в столице Тибета.

"Гималайское Кольцо" - 29 августа

SNOWLAND HOTEL один из старейших в Лхасе и продолжает не без напряжения тянуть свои «две звезды». Вход украшают две полуметровые вазы, роспись в традиционном стиле. Такая же роспись – на этажах и комнатах отеля. Все это богатство находится в старой части города недалеко от знаменитого монастыря Jokhang.

Первая попытка проникнуть во дворец Потала окончилась неудачей: билетов нет, нужно заказывать заранее. До обеда нам в очередной раз повезло – удалось забронировать билеты на завтра на 16:30. Для наших дальнейших планов – достичь Шигадзе 30-го это было немного не с руки, но не смертельно.

Пока же отправляемся в монастырь Дгеранг, который находится в нескольких километрах от города на склонах гор.

Сначала мы путешествуем в городском автобусе. Эта немолодая Toyota обслуживается собственно водителем и еще одним бойцом, в обязанности которого входит открывание/закрывание дверей с помощью веревочки и сбор денег за проезд. Последняя процедура происходит весьма своеобразно. Пассажир сначала выходит из автобуса, а потом в открытое окно расплачивается.

От шоссе к самому монастырю ведет довольно крутая и извилистая дорога, которую мы преодолеваем сидя на лавках в кузове небольшого грузовичка. На площади перед воротами – лавки с сувенирами и «древностями», попрошайки, туристы – полный набор.

Два часа знакомства с монастырем. Из запоминающегося – сотни полторы монахов, читающие нараспев сутры в огромном полутемном зале, пропитанном благовониями. Философский монашеский «семинар» в тенистом садике – один стоит и задает вопросы, другой сидит и отвечает. Все это сопровождается ужасным шумом, т.к. таких пар (или троек) многие десятки, а вопрошающие оценивают правильность ответов хлопком ладоней. Причем, при неверном ответе хлопок производится обратной стороной одной из ладоней о другую. Одновременно с этим с плеча по руке соскальзывают четки.

В процессе хождения по Дгеранг потерялся Дима. Позже выяснилось, что он познакомился с одним из монахов, посетил его келью и отведал то, что «бог послал».

Обедаем в центре города недалеко от Потала. Здесь к нам и присоединяются остальные участники экспедиции – Ирина и Михалыч.

Вечер посвящен велосипедным прогулкам по различным закоулкам старого города, как всегда в эти часы переполненного людским водоворотом – лавчонки, торговцы, дети, машины, велосипеды, домохозяйки, нищие...

"Гималайское Кольцо" - 30 августа

Утро посвящено хождениям по лавочкам и магазинам. Ближе к обеду часть экспедиционеров выдвигается совершать кору вокруг монастыря Jokhang. Увлеченные потоком пилигримов мы совершаем полный оборот по часовой стрелке, по пути впитывая суть происходящего, часто останавливаясь, чтобы запечатлеть какие-то детали этого мини-путешествия.

Вот, наконец, и Потала. Даже сейчас это – грандиозное сооружение. Можно представить себе, как несколько веков назад этот замок возвышался над хибарами горожан и палатками кочевников. Опять же, трудно целиком описать эти неполные два часа, проведенные на верхних этажах Поталы. Олицетворение Тибета в глазах Запада, место «дислокации» Далай-Лам, и в то же самое время – носитель традиционных черт тибетской архитектуры, и многое, многое другое... Это не вписывается в дневниковый формат, а требует отдельного рассказа.

Кстати, тибетская архитектура весьма выразительна. Например, наклонные внешние стены домов и монастырей. Гиды объясняют это чисто утилитарной причиной – повышением устойчивости строений при землетрясениях и ураганных ветрах. Еще одна интересная деталь – полоски материи или своеобразные «внешние шторы» на верхних балках окон, которые колышутся при ветре как живые.

Вечером собираемся в дорогу. Попутно приходится решать очередные проблемы, заботливо созданные нам официальными властями. С трудом удалось получить заветную, последнюю печать на разрешении въезда в Тибет, а так же «отвертеться» от второго, «тибетского» гида, хотя по непроверенным слухам это должна была быть женщина.

Заключительным аккордом нашего пребывания в Лхасе стал сломанный стул. Вернее, его наличие в одном из наших номеров уже при въезде в отель. Вот тут то, при выезде и выяснилось, что с нас требуют оплатить, по сути, нашу невнимательность.

В семь вечера выезжаем из города и берем курс на второй по величине город Тибета – Шигадзе. До него около 400 км, которые мы и преодолеваем во втором часу ночи. Дорога – непростая. То и дело на проезжей части – свежие каменные завалы. Масса крутых закрытых поворотов, не которых, к тому же, разделительная полоса сделана из выступающих над полотном дороги на 10-20 см крупных камней.

Чем дальше в Тибет – тем больше собак. Особенно неприятно, когда они ночью бросаются под колеса машины. Впрочем, и местные жители многочисленных селений на нашем пути тоже не смотрят по сторонам, переходя дорогу.

С помощью местного таксиста находим отель. Наш гид долго трясет за плечи и пытается стащить за ногу с кушетки спящего охранника. Наконец ему это удается, мы загоняем машины во внутренний двор и сами расплозаемся по номерам. Перед сном успеваем еще перекусить «чем бог послал» и даже спеть несколько песен под гитару.

"Гималайское Кольцо" - 31 августа

После завтрака приняли решение взять местного гида и попытаться за день познакомиться с основными достопримечательностями.

Прежде всего, это монастырь Tashilhunpo. Он является одним из шести важнейших культовых сооружений секты Gelugpa наряду с монастырем Drepung и другими. Кроме этого здесь находится резиденция живущего ныне Панчен-Ламы, а так же усыпальница многих его предшественников. В качестве последнего пристанища выступают огромные «ступы» – пантеоны прямоугольной формы с куполами, отдаленно похожими на короны русских царей. Впечатляет и 26-ти метровый Будда с громадным алмазом во лбу.

Еще одно знаменательное место, которое нам удалось посетить, несмотря на нештучный дождик – летняя резиденция Панчен-Ламы. Яркая настенная роспись буддистской тематики покрывает буквально каждый сантиметр внутреннего убранства коридоров и комнат. На втором этаже, в главном зале, мы встретили Мастера, обновляющего настенные росписи и молоденького монаха, который помогал Мастеру.

На первом этаже – зал медитации. Кроме трона Панчен-Ламы, которому здесь естественно находиться – скамейки столики для приближенных. Оказывается, минуты духовного прозрения Учителя сменяются заседаниями высшего духовного совета, который решает весьма земные вопросы.

В соседнем зале заканчивается полная реставрация. Три художника на «лесах» покрывают еще белые стены эскизами и накладывают краску. Рядом – десяток молодых помощников и помощниц разводят краски, просеивают мел, веселятся, шутят о чем-то своем, дурачатся перед видеокамерой.

Поражает, что вот так вот запросто, в момент отсутствия хозяина, практически любому можно купить билетик и буквально «пощупать» быт одного из духовных лидеров нации.

"Гималайское Кольцо" - 1 сентября

Выехали в 8:30. Поплутали по городу до попадания на трассу 318. Отличная дорога, законченная около года назад. Постоянно обгоняем тракторы с прицепами – на них целые семьи с нехитрым домашним скарбом.

9:46 Петля по долинам, дорога незаметно карабкается вверх. На альтиметре уже более 4000 метров.

Продолжает «радовать» картографическая проблема. Закаченные в GPS, самые свежие карты от MapSource не годятся для ориентирования на тибетской территории. Согласно им мы постоянно едем по целине, нужные дороги поворачивают совсем не туда, пропадают одни населенные пункты и возникают другие... «Генштаб» 60-70-х годов помогает определиться только рельефом. Местные карты – на китайском, да и они, порой, не поспевают за бурным развитием дорожной сети даже в такой малонаселенной местности как Тибет. Приходится синтезировать знание, пользуясь наводками гида, его китайским атласом, показаниями местных жителей, дорожными табличками и общими представлениями из GPS.

10:10 Начался «серпантин» на перевал. Через некоторое время после «седла» – поворот с трассы на город Saku.

В этом городе наиболее известен т.н. Южный монастырь. Он, наряду с Северным, является главным монастырем школы Сакья. Двойная крепостная стена. У этих стен строители дробят камень, просеивают щебень и нагружают его в мешки.

Через башенку попадаешь в центральный двор, а оттуда – в несколько залов или часовен. В одном из них идет служба. Барабаны, трубы, бормотание сутр сотней сидящих на скамьях монахов, полумрак, тяжелый запах благовоний. Несколько монахов, сидящих вдоль стены – своеобразный «президиум» – принимает подношения. Паломники движутся вдоль стен по часовой стрелке. С трудом веришь в реальность происходящего...

В другом зале идет стойка. Стройные ряды молоденьких девчат трамбуют засыпанный щебнем пол – синхронно притоптывают и пританцовывают под монотонное, но нескучное пение. Тоже достойное зрелище.

Отбиваясь от попрошаек загружаемся в машины и продолжаем путь.

Вскоре выходим на перевал 5220 метров. За ним в долине – пограничный пост. Боец народной армии тщательно проверяет наши разрешения на проезд.

Далее дорога портится, на ней стали встречаться заплатки и «колодцы» под заплатки. Постоянно приходится быть начеку.

Достигаем поселка Тингри (новый). Здесь находится администрация базовых лагерей Эвереста и Чоу-Ою. Пытаемся купить билеты в БЛ Эвереста. Платить надо около 100 USD с машины. Для наших планов это несоразмерно. Решаем ограничиться красивыми видами на высочайшие горы планеты.

Дорога приводит нас в Старый Тингри. Отсюда открывается поразительный вид на Чоу-Ою, но Эверест пока закрыт облаками. Видим начало дороги БЛ Эвереста с постом проверки билетов перед въездом на мост. Решаем сделать попытку проехать к Чоу-Ою и оттуда обозреть окрестности.

Выезжаем на полевую дорогу и «ломимся» через канавы и броды к виднеющейся впереди горушке. Вскоре упираемся в серьезное препятствие. Поворачиваем обратно, выходим на официальную дорогу к БЛ Чоу-Ою. Тут снова пост проверки билетов.

Окончательно уходим дальше от поселка и сворачиваем к северным склонам долины, поближе к горам. Проезжаем древний город. Находим отличное место для лагеря рядом с родником и видом на 8-митысячники. Но пока вместо вида – облака.

"Гималайское Кольцо" - 2 сентября

В 4 часа утра Сергей вылезает из палатки и в предрассветной дымке угадывает контуры Эвереста. Еще два человека откликаются на зов и выползают из теплых спальников на ночной холодок. В дело идет штатив от кинокамеры, к нему прилаживается подзорная труба – действительно, над облаками проглядывает светящаяся пирамида.

После восхода солнца наши ночные труды были вознаграждены – Эверест, наконец-то, показался полностью! Грандиозное зрелище – два восьмитысячника видно, как на ладони. Можно было бы увидеть и еще два, левее Эвереста, но для этого нужно было полазить по окрестным горушкам. Чем, собственно и занялась часть наличного состава экспедиции в количестве пяти человек. Остальные остались сворачивать лагерь и готовиться к выезду.

Ближе к обеду снова выезжаем на трассу и берем курс на Запад. Через полкилометра асфальт неожиданно заканчивается и дальше тянется пыльная гравийная дорога. Она тут же сбрасывает нашу скорость примерно до 50 км/ч, хотя на отдельных участках удается развить до 70 км/ч. Первое время воспринимаешь это как временное неудобство, которое должно вот-вот закончиться, хотя, на самом деле – теперь это наш основной путь.

В 15:30 сворачиваем с «дороги дружбы» (Friendship Highway) на боковой проселок под указатель к базовому лагерю Shisha-Pangma (8012 m). Наш гид очень волновался, чтоб мы не пропустили этот поворот, потому что «с налета» можно было бы уткнуться прямо в армейские посты у непальской границы, а это могло вызвать проблемы.

На проселке наша скорость упала еще километров на 10-15 в час, появились десятки бродов через ручейки и речушки, которые, впрочем, не сильно мешали движению вперед.

Навстречу потянулись нескончаемые вереницы Лэнд Крузеров и грузовичков сопровождения, везущих туристов с Кайласа в Непал или в Лхасу (через БЛ Эвереста).

Неожиданно на дороге появляется шлагбаум с каким-то кособокими строениями вокруг. Подъезжаем ближе и видим, что это пост изымания денег под предлогом доступа в БЛ Shisha-Pangma. Нам туда не надо, БЛ в стороне от нашего маршрута, но платить приходится, несмотря на продолжительные препирательства с помятого вида тибетцами в остатках форменной одежды.

Вскоре, слева в долине забелел величественный пик 7400. Так получилось, что дорога немного огибала его, и за час удалось рассмотреть пик с разных сторон.

Озеро Раку-Тсо. К берегам подъехать трудно – болотистая берега, топко. Принимаем решение – не останавливаться здесь на ночлег, а идти дальше до поселка Saga.

Сразу за озером начинается подъем на первый перевал. Проходим песчаные каньоны, каменистые осыпи. Интересная дорога.

Ближе к вечеру первый раз сбились с дороги. Лидировал экипаж Сергея и их Дефендер свернул налево чуть раньше, чем это требовалось. Через час все три машины собрались на крутой горной «полке». Внизу – два пересыхающих соляных озера. Принимаем решение о возвращении к повороту. С трудом развернувшись и потеряв около 2 часов светлого времени, продолжаем путь.

Сумерки. Ужасная разбитая дорога, гребенка, глубокие промоины и объезды по громадным валунам с элементами «трофи». Средняя скорость движения порой падает до 20 км/ч и менее. Солнце садится в кровавые облака и нещадно слепит глаза. Красота! В темноте пошли карабкаться на очередной перевал. Хорошо, что в темноте. Машин почти нет, повороты можно проходить более безопасно и заблаговременно вбирать места разъездов при необходимости. Ночью трудно оценить виды, которые открылись бы нашим глазам при дневном свете. Сейчас же лишь снопы света фар трех машин причудливо перемещаются в черном пространстве. Крутизну склонов можно было оценить, увидев «люстру» соседнего экипажа где-то далеко внизу и, кажется, прямо под собой.

Колеса одна, часто с поперечным наклоном кажется до 15 и более градусов, мест для разъездов практически нет, веселые места.

Таких перевалов оказалось три (4700-4800 метров), следовавших один за другим. Где-то ближе к низу второго нам посчастливилось разминуться на полке с двумя тракторами, а между вторым и третьим – с грузовиком. Вот как он вписывается в повороты того «серпантина» для нас так и осталось загадкой.

Дорогу ремонтируют на всем протяжении. То и дело попадаются отдельные палатки строителей и целые палаточные городки. Даже в ночи крутятся толстые жерла бетономешалок.

Как-то незаметно для себя, около полуночи, въезжаем в поселок Saga. Наш гид выясняет насчет гостиницы. По его словам, иностранцев тут селят в единственную. А там мест практически нет. Удалось получить один номер с двумя громадными кроватями на 4-х человек. Машины – во двор. Остальные 6 человек – в «студенческом» общежитии через дорогу. Комнатки с выходом во двор по четыре кровати. На вопрос где тут туалет, наш гид отвечал, что «везде».

"Гималайское Кольцо" - 3 сентября

Saga – небольшой грязноватый городок, преимущественно современной застройки. Ничем особенным не отмечен. Неподалеку есть вроде бы интересный монастырь, но посещать его мы не стали из-за недостатка времени.

С утра «принимаем» завтрак в гостинице – вареные яйца, рисовая болтанка, огурцы, какая-то острая капуста, зеленый чай.

Потом – осмотр машин. Одну даже загоняем на подъемник и проверяем подвеску. Все вроде в норме.

12 с копейками – выезд. Получасовые поиски бензоколонки. Все упорно показывают на выезд из города, а ее там нет! Пришлось остановить грузовик. Он нас проводил чуть вверх по склону к домику, где заправочные «пистолеты» торчали прямо из зарешеченных окошек.

Теперь мы – на знаменитой, самой высокогорной в мире трассе номер 219, которая проходит по Тибету вдоль границ с Непалом, Индией и Пакистаном.

Преодолеваем очередной «перевальчик» 4700 и идем по долинам рек.

15:00 Снова упираемся в армейский пост – тщательное изучение наших разрешений на посещение этих мест.

16:23 Прошли перевал 4900. Движемся по жутко пыльной дороге, поэтому приходится держать приличное расстояние между машинами.

16:56 Перевал 4700. Молитвенные цилиндрические барабаны, сакральные ступы, гора рогов.

18:30 Открылся воистину марсианский пейзаж – песчаные барханы и озеро в горной долине! Трудно было себе отказать в удовольствии обследовать эти места подробнее. Мелкий, горячий песок, ветер и солнце. Прямо оазис наоборот.

Около 20:00, проехав Парьянг, стали искать место ночевки. Съехали с дороги в широкой зеленой долине и разбили лагерь около речки.

"Гималайское Кольцо" - 4 сентября

Утро началось с небольшого ремонта Нисана – подправили суппорт и тормозные колодки. У Дефендера Сергея тоже пришлось устранять мелкие неприятности – заднее колесо «словило» на дороге кусок крепкой проволоки. В результате пришлось использовать заниматься перебортовкой и установкой запасной камеры.

Выезжаем в 11:34. Через два часа проходим основательный мост через бурную реку и следом – очередной пост проверки документов и разрешений. Гид уверяет нас, что это последний вплоть до Ali. За постом – подъем на очередной перевал 4900.

Дорогу трудно назвать хорошей, часто и терпимой ее назвать не получается. Сплошная «гребенка» разного периода. Никак не приладишься, трясет отчаянно. Надо ехать или медленно со скоростью километров 10 в час или «лететь» быстрее 70-ти. Поэтому используем любую возможность двигаться параллельными дорожками, набитыми прямо в каменистой степи.

В 16:20 далеко впереди блеснула гладь долгожданного озера Манасаровар. Почти синхронно с этим событием на дороге появилась бензоколонка. Но двойная наша радость оказалась преждевременной – дизельное топливо отсутствовало и, по видимому, уже давно. Кроме этого, Дефендер Сергея снова «словил» какую-то проволоку и снова в левое заднее колесо. Через полчаса мы все же уехали с этого места, чтоб вскоре, за перегибом дороги увидеть Кайлас во всем его величии. Гора встретила нас ослепительно белым щитом, поднятым над окружающим ее скальным массивом. На этом щите совершенно явно присутствовал громадный темный крест и «ступени» почти до самой вершины. Только вот ноги для этих ступеней должны быть метров по 100...

17:00 Поселок Хор. Чуть в стороне от дороги белеют ряды каких-то построек, похожих на гостиницы для паломников. Нет ни души. Только в крайнем домике удалось отыскать несколько тибетцев. Жидкость в темных помятых бочках, что они предложили в качестве дизельного топлива, нам не понравилась.

Идем далее. Вот и Барга – поселок, стоящий между двух знаковых озер. Кайлас уже близко и, кажется, начинает прощупывать нас своими флюидами. Топливный голод заставил грозить обернуться для нас серьезной проблемой. Все говорят, что «дизеля» нет, а ближайшая заправка в Али, что в 320-ти километрах впереди по маршруту. После продолжительных поисков все же удается принять в канистры 90 литров соляры от какого-то грузовика. Заодно отвулканизировали камеру в местном шиномонтаже. В процессе работы вокруг колоритной личности Димы собралась толпа тибетцев и тибеток. В национальных одеждах, с детьми на руках, сидящие полукругом прямо на земле они были похожи на индейское племя, собравшееся на Большой совет.

В процессе заправки машин топливом произошел примечательный инцидент. Немного неудачно расположившись около источника солярки, Ниссан затруднил движение по главной дороге. Хотя это затруднение испытали на себе только пара машин, о второй из них стоит рассказать подробнее. Уже отъезжающий от заправки Ниссан был встречен сплошной какофонией автомобильного сигнала 70-той Тойоты, что принципиально не желала подождать одну минуту или объехать препятствие в 10 метрах справа или слева. Удивленные, мы присмотрелись к содержанию кабины и обнаружили на соседнем

с водительским сидением легко узнаваемую физиономию «нового русского», а через мгновение услышали отборный мат и увидели взметнувшуюся руку с характерным жестом одного пальца. Это так диссонировало с окружающей обстановкой, что народ так и застыл в недоумении – может это снится? Зато наш маленький гид смело бросился в бой и на чистом английском попробовал поставить нахала на место. Откуда ж ему знать, что «новые русские» английского не понимают...

В некоторых раздумьях ищем дорогу на горячие источники, что должны быть между озер. Дорога продолжает оставаться ужасной – пылица, «гребенка», бесконечные ремонты и объезды. Погода портиться, небо низко и хмуро нависает над долиной. Ближе к поселку Дарчен – десятка полтора бродов через размывшие путь речушки.

В 20:15 прибыли в Дарчен. Он стоит чуть в стороне от трассы, ближе к горам. Подъездная дорога весьма оригинальна – сплошные валуны, часто немаленького размера. Самое место для внедорожников. Хотя, в поселке нами была замечена осторожно передвигающаяся Subaru Impreza с грузовым контейнером на крыше.

Дарчен – отправная точка для «коры» вокруг Великой горы. Видно, что в поселке строят какие-то пристанища для паломников и, возможно, туристов. Однако, посетив несколько таких отелей, мы так и не решились там остановиться – отсутствие душа, 10-20 коек в одном помещении... Пробравшись через поселок по замусоренным улицам, вскарабкались по проселку в одну из горных лощин и успели до пришествия ливня разбить лагерь и полюбоваться буйством вечерних красок на склонах другого величественного пика (7400), что смотрит на Кайлас с другого берега озера Манасаровар.

"Гималайское Кольцо" - 5 сентября

Новое утро и новый день. Спускаемся в Дарчен для того чтобы зарегистрироваться в местном полицейском участке и пополнить запасы топлива. Разлили по бакам несчастные 30 литров свежескупленной соляры и, отказавшись от недешевых услуг местного проводника, выехали к базовому лагерю Кайласа. Один местный житель, объясняя дальнейший путь, сказал, что «верит в наши машины» и дорога там будет «по реке».

Первые 10 километров проселок вьется между поросших кустарником скал, карабкается выше, выходит в долину. Начинают встречаться одинокие путешественники и целые группы, бредущие в 52-км маршрут вокруг Кайласа. Какой-то белый Лэнд Крузер метался по дороге, разыскивая «трех туристов». Мы некоторое время назад видели подобную группу и выдали предполагаемое целеуказание.

Вскоре неширокая горная долина заканчивается каким-то каменным завалом, из которого вытекает речка. В близлежащем палаточном пристанище для паломников узнаем дальнейший путь. По свидетельствам очевидцев выше пути для машин нет, только пешком или на яках и лошадях. К этому времени у шатров собираются другие группы, в т.ч. и «пропавшие» туристки, по-моему, из Англии. Кроме всего прочего, их сильно интересовал вопрос, не в нашей ли группе находится тот русский, который в Дарчене в пьяном виде всю ночь ломился к ним в номера. Наш гид даже обиделся за столь несоразмерные подозрения – у нас пьяных не бывает! Скорее всего, это был тот же организм, что встретился нам у заправки в Барге днем ранее.

Разведываем обстановку на месте. Недалеко от завала просматривается колея явно искусственного происхождения, которая ныряет в реку. Где-то она должна выходить обратно. Сергей за рулем, а Дима на крыше Дефендера (чтоб лучше было видно дно и колею) отважно погружаются в пенящийся поток и через пару томительных минут выходят из него на другом берегу, причем – ниже по течению. Тем не менее, путь вперед есть, и значить можно идти далее.

Преодолеваем реку и карабкаемся на каменный завал. Вблизи это оказывается не так страшно, как издали. Еле угадывающаяся дорога причудливо вьется по каменистым берегам реки, то и дело опускаясь в воду или взбираясь ближе к пешеходной тропе. Мы уже «едем» кору чуть быстрее, чем пешие путники рядом. Кайлас периодически поглядывает на нас через скальные разрывы окружающих массивов. Постепенно, окружающие Кайлас горы становятся похожими на рукотворные – заглаженные темно-коричневые монолиты, уходящие ввысь с массой водопадов и «цирков». Надо заметить, что рядом остальные «горушки» носят скорее складчато-глыбовый характер и «одеты» в осыпи и морены.

Преодолев несколько откровенно трудных мест и пройдя еще километров 20, наш путь уходит в сторону от Кайласа, который успел повернуться к нам уже третьей своей стороной. Здесь, в 2-х километрах от так называемого «базового лагеря», на травке, мы и останавливаемся.

Как всегда, часть команды готовится к восхождению. Однако это Гора считается в Тибете чем-то вроде центра мироздания. Насколько нам известно, за всю историю восхождений в Гималаях разрешения на восхождения на Кайлас получили только два человека. Поэтому задача – потрогать основную стену Горы.

В пятом часу 4 человека и наш гид уходят с палаткой к леднику под стены Кайласа. Олег с Василием предпринимают выход на окрестные горушки с надеждой отыскать удачные точки для съемки. Ближе к ночи гид возвращается в лагерь и сообщает, что там, выше – все в порядке, поставили палатку, утром пойдут через ледник. На том и засыпаем.

Из Дневника Василия Киреева:

"Гималайское Кольцо" - 6 сентября

Просыпаемся в 9. Не спеша продираем глаза. Это первая наша ночевка на высоте 5 км, делаем все медленно. Как ни странно, выспался, несмотря на высоту и отчаянный лай собак. Собаки, кстати, большие, пушистые и очень умные. Первым пытается завести машину Олег. Ничего не получается. Сажаем аккумулятор. Второй LR тоже не заводится. Видимо, не живут Лэнд Роверы на высотах в 5000 метров! Со страхом вставляю ключ в замок зажигания Нисана. Нехотя, с переборами, мотор начинает урчать. Живем. Зацепив тросом LR Олега, запускаем его с толкача. С LR Лунева – проблема: у него коробка – автомат. Перепробовали все. В том числе попытались его запустить на московской солярке. Ноль. Уже вернулись Шубные. Они решили идти не по пути коры, а подойти к стене Кайлаша. Уставшие, но довольные, они прикоснулись руками к стене священной горы, с которой берут начало три великие реки, и которая почитается как самое святое место буддистов всего мира. LR не запускается. Чего ему не хватает? Как и нам на высоте 5000 метров – воздуха. Надо дать ему воздух! Сначала идея вызывает смех даже у Гены, но Дима быстро мастерит переходники к трубке забора воздуха, в конец которой вставляем... насос, которым я надуваю походную кровать. Получается эдакий турбонаддув. Стартер нехотя раскручивает двигатель, и, о чудо, он начинает тарыхтеть! Все. Можно ехать. Время – 16-00. Также медленно, как вчера при подъеме, спускаемся 18 км по руслу бурлявой реки, переезжая ее с берега на берег, порой по двери в воде. Выезжаем на трассу, идущую на северо-запад вдоль границы с Индией. В наших планах посетить древнюю столицу древнего королевства Гуге – г. Занд, но он далеко, по пути к нему есть горячие источники. Решаем было ехать к ним, но тут дорога внезапно преподносит

нам сюрприз. За очередным бугорком вдруг начинается асфальт, да такого качества, что нам и не снилось. Машины сами собой разгоняются до приемлемых 100 – 120, и мы понимаем, что ночевать мы будем в Али (по-другому – Гар). Али – большой город, где есть гостиницы, бойкая торговля, кроме тибетцев здесь много китайцев и уйгуров. Али – военная граница Тибета (не административной единицы и не тибетского нагорья). Дальше – спорные территории с Индией и Пакистаном, поэтому Али – город военных, вся инфраструктура сделана для них. Первым делом заправляемся под завязку. Вторым – едим в уйгурском ресторане плов и шашлык. Решаем остаться здесь на две ночи, радиально съездив завтра в Занд. Али – первое место, где есть связь. Вернее, после Шигадзе практически в каждом населенном пункте была сотовая сеть China Mobile, но наши телефоны в ней не регистрировались, а китайские не позволяли делать звонки за границу. Здесь есть связь, но я за ненадобностью куда-то засунул мобильник...

"Гималайское Кольцо" - 7 сентября

Вместо выезда в 9:00 выехали в 12. На этот раз это проблема не наша. Полиция долго не хотела нас регистрировать, поскольку в наших разрешениях фигурирует Киреева Ирина, которая уже дома («четность» не совпадает), кроме того, в ее документах сделана ошибка. Небольшой бакиши меняет дело, но время опять потеряно. По нашим картам, до Занда 50 км отличного шоссе и 50 км обычной тибетской дороги. Пишу эти строки, и меня начинает укачивать. Высота нашей ночевки – Али – «всего» 4300. Со свистом пролетаем первые 50 км. На указателе, куда надо повернуть, 189 км. Решаем, что это указатель на город в Индии. Акбар-то прочитал, что это и есть Занд, но сказать нем не решился... Такой дороги, такого вождения автомобиля я в своей жизни еще не испытывал. За 1 –е 20 км мы поднялись на перевал 5200, но это было только начало. Дальше дорога стала настолько крутой, что приходилось ехать на первой пониженной передаче. К 16:30 выползли на перевал 5390. проехали около 80 км из 189. Стало ясно, что этот перевал – точка принятия решения, поскольку двигаться в темноте по такой дороге равносильно самоубийству. Решаем вернуться. Королевство Гуге, отделенное от Индии Гималаями, а от Китая – хребтом, самое низкое место в котором – наш перевал 5390, остается непокоренным. Вот уж воистину затерянный мир. Одна из наших целей не выполнена. На обратном пути Тибет награждает нас за правильное решение таким буйством красок, такой игрой света и тени, что мы не жалеем о прошедшем дне. Завтра мы покинем Али и въедем на спорные территории. Связи не будет.

"Гималайское Кольцо" - 8 сентября

Утром выезжаем из Али. С вечера меняем тактику: выезд назначается на 9:30, но у Гены день рождения, поэтому праздничный завтрак, торт, выезд, как обычно, в 11... Первые километры вселяют надежду – асфальт. Так едем по асфальту, видим в чистом поле бетонный завод, едем еще столько же... и упираемся в асфальтоукладчик шириной во всю дорогу. Стоп. Простояв минут 20, понимаем, что это надолго. Хорошо, что джипы! Объезжаем это безобразие рядом с дорогой. Едем пару километров, и история повторяется: асфальт, асфальтовый завод, асфальтоукладчик... Эти китайцы (а именно они, не тибетцы, строят все в Тибете), сначала строят вдоль трассы асфальтовые заводы, а уж потом в обе стороны от каждого начинают строить дорогу! Километров через сто строительство заканчивается, дорога становится обычной тибетской, но приводит нас к озеру Панг-Гонг-Цо, очень красивому высокогорному, длинной полосой уходящему в Индию. Останавливаемся, чтобы полюбоваться красотой озера и окружающих его снежных пиков. Высота 4600. Съедаем дыню. Далее дорога бежит по самой кромке воды, то вровень с озером, то поднимаясь метров на 10, повторяя все очертания берега. После озера дорога плавно, но уверенно поднимается на 5000 метров, выводит нас на огромное плато и ставит нас перед дилеммой: либо ночевать на этой высоте, либо ехать всю ночь, поскольку мы попадем на спорные территории, а по условиям наших пропусков, мы их должны проехать не останавливаясь. Вот и первый кордон. Нет, второй, первый был на выезде из Али. Беглый взгляд на документы, и солдатик усиленно начинает поливать колеса наших авто хлоркой. Удивляемся, но едем дальше. Вскоре становится понятным, что это было: появляется табличка «заповедник». Следующий пост – документов уже не надо, но надо выйти из машины и наступить в лужу с какой-то жижей. Солдатик откровенно смеется, Дима Кутало идет в машину и приносит в руках еще пару обуви. Смешно, если бы не высота и необходимость выбора. Обстановка кругом здорово изменилась: машины – только военные и, в основном, бензовозы, нет селений (или же несколько домиков рядом с военной базой), заправки из бочек в немногочисленных селениях. Нет пасущихся яков и овец, на перевалах нет тибетских ленточек. Дорога тем временем выводит нас на перевал 5370. Плавный спуск с него приводит нас к озеру. По описанию Трушников, вспоминаем, что именно у этого озера он и ночевал, двигаясь в противоположном нам направлении (позже выяснилось, что мы ошиблись, и именно это место Трушников рекомендовал проходить не останавливаясь – Олег). Высота 5080. решаем ночевать здесь, пренебрегая отчаянным сопротивлением Акбара. Это самая высокая наша ночевка, за исключением Шубных, Туголукова и Пруцковой, ночевавших под Кайлашем на 5200. Экипажи Ленд Роверов пренебрегают советом не глушить двигатели, или, хотя бы запускать их раз в 2 часа.

"Гималайское Кольцо" - 9 сентября

Просыпаемся в 8:00. а ведь действительно, заповедник! Вдали бегают косули, от камня к камню снуют зайцы, вчера дорогу нам перебежала лиса. Не зря ноги мыли! То там, то здесь попадаются обглоданные черепа и ноги косуль. Наверное, в этом заповеднике живут не только безобидные зверьки. Акбар не зря сопротивлялся, ночью ему было откровенно плохо. LR Лунева Дима сразу заводит при помощи «турбонаддува». Второй LR заводится сам. Стоим в чудном месте: в 100 метрах ниже нас – вода озера, в 100 метрах выше – начинаются снежные склоны. Пока все собираются, Лунев с коллегами решает подъехать под снежник... Через час ожидания и безуспешных попыток докричаться до них по радию, обнаруживаем в бинокль стоящую Светлану. Ее заставили работать маяком. Сам же Ленд Ровер засел, провалившись в подземный ручеек. Вытащили, на часах – 12:30. За сегодняшний день предстоит проехать около 200 км по спорной территории. Территория называется Аксай Чин и, судя по карте, принадлежит Индии (штат Джамму и Кашмир, оспариваемый Пакистаном), но управляется Китаем. Въезжаем на эту территорию, поднимаясь на перевал 5360. Акбар называет этот участок дорогой смерти, так как весь его маршрут лежит выше 5000 метров, а это уже северный Тибет, где, по его мнению, кислородная недостаточность ощущается сильнее. Ему вторит Трушников, который считал озеро единственно приемлемым пунктом остановки (как уже говорилось выше, в этом мы сильно ошибались – Олег). Спускаемся с перевала и попадаем сначала в ослепую, а после следующего перевала, в каменную пустыню. Здесь нет ничего: ни людей, ни зверей, никакой растительности, ни армейских постов, даже следов обозначенных на карте поселков – тоже нет. Дорога – каменная колея. Я не нашел каких-либо причин, из-за которых за эту территорию надо спорить... На выезде из зоны – перевал 5230, плавный спуск в ту часть Тибета, который административно считается уже Синьцзян-Уйгурским административным районом, – и зима! Снег хлопьями, нулевая видимость. По мере снижения, небо увлажет, снег становится дождем, потом вовсе прекращается. Однако все окружающие горы покрыты свежим снегом. Осень. Первое селение – пост. Сразу за ним – три домика, два из которых – рестораны. Выбираем китайский. Так вкусно мы, наверное, не ели ни разу в Китае. В следующем населенном пункте – заправка из бочек. Предыдущая настоящая заправка была Рутке (помните красивое озеро, уходящее в Индию), следующая будет в Каргильке, это уже на равнине. Между ними 800 км. Дорога тем временем достаточно быстро теряет высоту, и мы останавливаемся ночевать на 3880 на песчано – каменном плато. Опять разногласия с Трушниковым, он описывал эту часть как непригодную для ночевки с высотной точки зрения. Кстати, далеко не весь Тибет покрыт сотовой сетью. Следующей точкой после Али, где у нас появилась связь, стал городок Мазар, первый уйгурский город после Тибета.

"Гималайское Кольцо" - 10 сентября

Проснувшись и собравшись, начинаем движение вниз. Картина в очередной раз резко меняется. Спустившись до 3600 (впервые за 10 дней, со времени Лхасы/Шигадзе), снова начинаем набирать высоту. Но на этот раз мы едем по живописному ущелью, порой очень тесному, дорога идет сначала по его дну, перепрыгивая с берега на берег, затем начинает взбираться на его борт и крутейшим серпантинном выводит нас на перевал 4250. Снова спуск в соседнюю долину, и с высоты 3500 долина становится обитаемой, в основном, военными. Проезжаем несколько частей. На скалах соседних гор – изображения танков, иероглифы, цифры. Постепенно на дороге появляется асфальт. В радостном предчувствии едем по нему километров 30, спускаемся на 2700 и... дорога ныряет в боковую долину и стремительно начинает набирать высоту. Смотрим на карту. Ну конечно. Тибет с севера ограничен высоким хребтом Кунь-Лунь. Кончается асфальт. Дальше дорога проделывает в скалах такие серпантины, что нам и не снилось. Поднимаясь на перевал 4900, преодолеваем Кунь-Лунь. Спуск вниз. Все, мы покинули Тибет. Въезжаем в городок Мазар. Пост, полная проверка документов. Появляется связь. Заправок нет, выливаем последние канистры в бак. До Каргылъка 160 км, должно хватить. Кушаем в ресторанчике-забегаловке. Очень вкусно. Расслабленные, заказываем гостиницу в Яркенде – это еще 50 км от Каргылъка, город на шелковом пути и столица какого-то уйгурского древнего государства (завтра узнаем). Выезжаем, ждем по асфальту сколько можно, спускаемся снова до 2600... и история повторяется. Боковая долина. Конец асфальта. Перевал 3700. Набор высоты более 1 км по прорубленной в скалах дороге – это что-то. Особенно, когда смотришь вниз и видишь этот километр вместе с 20-ю километрами петель, которые ты проехал, под собой. Потом снова вниз, в другую сторону. Дорога достигает дна долины, на ней снова появляется асфальт. По долине пастухи гонят огромные отары овец, вид у них (пастухов) – какой-то таджикский, а иногда и славянско-цыганский. Вместе с тем стремительно темнеет, и окончание горной дороги совпадает с окончанием светового дня. Дальше – 100 км обычной китайской дороги с тракторами, играющими в темноте на обочинах детьми, велосипедистами, осликами... Избегайте по-возможности, ночной езды по Китаю. Заправляемся дешевой качественной соляжкой в Каргылъке, и к 11 вечера пребываем в Яркенд. Ни один велосипедист, ни один ослик во время ночной езды по Уйгурии не пострадал. Кстати, о велосипедистах. Очень много европейцев (и не только) едут по дороге, пройденной нами, во встречном направлении, на велосипедах. Едут в основном, одиночки или пары лет 30-40-50. Это настоящий экстрим, этот путь объективно сложен и опасен, а во встречном нам направлении грозен еще и безумным, самым сложным для организма набором высоты... Что движет этими людьми?

Яркенд. Отель 3 звезды. По стене ползет таракан, размером похожий на свою Великую родину, а цветом – на лица усталых от постоянного солнца тибетцев. Главное, душ работает.

"Гималайское Кольцо" - 11 сентября

Просыпаемся в Яркенде. Полное ощущение, что попали в Среднюю Азию. Основной транспорт – ослик. У людей побогаче – верблюд. Достаточно демократичная одежда женщин – паранджу ни разу не встретили. Много китайцев, одетых по-европейски. Местные же женщины одеты по-мусульмански, но без экстрима. Сразу бросается в глаза большое количество детей. Все они улыбаются и кричат большим белым обезьянам (нам) «хелло». Учим их говорить «привет». Мусульманская часть Китая более чистая, чем собственно китайская, и уж несомненно чище тибетской. Идем гулять по Яркенду. Первая достопримечательность – мавзолей Аманишахан – женщины, которую очень любил хан из династии Саидханов (владевших в 15 – 17 веках большей частью восточного шелкового пути), и позволял ей делать все, пользуясь чем она занялась поэзией и музыкой и записала 12 муккамов (музыкальных поэм), легших в основу уйгурской музыки, а теперь занесенных в мировое достояние ЮНЕСКО. Умерла она, кстати, в 36 лет во время родов. Саидхан был безутешен, но воздвиг ей достаточно скромный мавзолей. Были, видимо, более безутешные мужья в истории (Тадж – Махал в Агре, например). После посещаем кладбище и мавзолей самого Саидхана. Мусульманские кладбища отличаются тем, что на могилах нет имен похороненных – только изречения из Корана. Потомки похороненных сами должны помнить, где могилы их предков. После – небольшая прогулка по старому городу, достаточно колоритному, с мастерскими на улицах, в которых мастера при вас делают все, что продается. Здесь мастерские кузнецов и медников, здесь ткнут ковры и шьют тибетейки. Здесь же на открытом воздухе устраиваемся пообедать традиционным пловом. Первая мусульманская проблема: пиво купить к плову нельзя. Нет, пиво-то купить можно, но выпить вам его за обедом не дадут. Не принято. Когда мы завалились в ресторанчик всей толпой, его хозяин бесцеремонно выгнал обедающую семью из-за стола, чтобы сдвинуть столы для нас. Ужасно неудобно, часть наших участников чуть было в знак протеста не покинула ресторан, но все же остались. После обеда выдвинулись в сторону Кашгара. 190 км через пустыню и города. Видели первую аварию с участием повозки. Грузовик зацепил повозку, запряженную осликом, на которой дед со внешностью акакала вез двух овечек. Дед остался сидеть в той же позе, что и сидел, только теперь на земле. Ослик испугался. Две овечки погибли. Около пыльного арыка останавливаемся съесть арбуз. Посмотреть на это зрелище сбегается вся деревня, в первую очередь, дети в пионерских галстуках. Дима Кутало учит их отдавать салют и говорить «Всегда готов!». По пути Акбар предложил нам к приезду в Кашгар организовать поедание свежеприготовленного барана целиком. Соглашаемся. И вот Кашгар. Древняя столица Великого шелкового пути. Наконец, гостиница, в которой все работает. Селимся и сразу – есть барана. Очень вкусно. Дальше не помню.

"Гималайское Кольцо" - 12 сентября

Из вчерашних воспоминаний – овца стоила 1200 юаней. Съели всю. Завтрак проспали. Первым делом идем смотреть самую знаменитую мечеть Кашгара – мечеть, вмещающую одновременно 10000 молящихся. После буддистских храмов и монастырей не впечатлила совершенно. Наверное, произошло переполнение регистров восприятия – сначала Китай, потом – буддистский Тибет, на мусульманский Шелковый путь уже не хватает эмоций. Воображение рисовало картинки из 1001 ночи. Здесь все гораздо банальнее. Идем гулять в старый город. Первый шок – чтобы попасть в старый город, надо купить билет. При этом мимо тебя проносятся электропеды (китайская штучка – мопед на электрическом ходу, аккумуляторы которого заряжаются от розетки, китайское правительство всячески поддерживает их использование; в Кашгаре их особенно много), местные жители показывают пальцем, а дети смеются. Старый город – череда узеньких улочек, состоящих из высоченных глинобитных заборов. Жители стараются улучшить свой быт и кое-где заменяют глину на современный кирпич. Вся жизнь происходит за забором. Заглядываем в один из дворики. Там сидит на кровати, стоящей посреди двора, бабуля, и явно позирует. Рядом дымится печка. Средневековый быт. Через какое-то время Акбар приводит нас в дом. Это его дом, где он живет вместе с 3 своими братьями (старший женат, есть ребенок), сестрой и мамой. Пьем чай. Потом – обед в дорожном ресторане. Можно заказать целую овцу. 680 евро. Ах, Акбар... Вечер посвящаем покупкам. Кашгарские шелковые ковры. Приезжаем на фабрику. Запал в душу коврик ручной работы. 20000 юаней. Торговался 1,5 часа. Отдали за 3750. Все равно это 500 долларов. Вечером приехал Кийом – владелец нашего китайского партнера – турфирмы. На редкость интеллигентный человек, согласившийся на все наши претензии. Все. Маршрут заканчивается. Завтра – Китайско-Киргизская граница.

"Гималайское Кольцо" - 13 сентября

Стартуем в 8:00 в сторону Китайско-Киргизской границы. Граница начинает работать в 9:00. В 9:15 мы на месте. Акбар светится, что-то пытается понять... Первая команда. Выгрузить все вещи из машины. Выгружаем, переносим к просвечивающей установке. Ждем. Чего ждем? Пока придут специальный китайец и включит ее. Полчаса. Приходит китайец, проносим вещи. Ждем. Чего ждем? Пока придут пограничники и проверят паспорта. Час. В общем, на все про все – три часа. На входе в таможенный терминал – смешная рамка – стойка. Останавливаемся около нее – она измеряет температуру. От терминала до непосредственно границы – 100 км неасфальтированной китайской дороги, выходящей на перевал Торугарт. Это и есть бывшая Советско-Китайская граница. Пока едем, успеваем обогатить грузовики, успевшие

пройти таможенно раньше нас. В силу географии расположения постов таможня каждой из сторон до обеда работает на въезд, после – на выезд. Прямо на перевале стоит китайская вышка. Горы (Тянь-Шань!) разделены колючей проволокой. Интересно, как тут было во времена Советского Союза? На перевале останавливаемся, Гена зачем-то лезет в багажник, попутно переставив ведро на крышу, чтобы не мешалось. Потом мы его обнаружим на следующей стоянке под Исык-Кулем... Километров через 10-15 после перевала – пост киргизских пограничников. Территория опутана колючей проволокой, внутри – здания барачного типа. Останавливаемся перед воротами. Граница на замке. Скоро появится молодой пограничник. Слегка удивлен – мы сегодня первые в эту сторону, они еще не успели пообедать. Все россияне? – Да. Не подождет ли? Конечно, подождет. Ждать пришлось не больше 5 минут. Разговор на чистом русском языке. Въезжайте, машину в бокс. Заезжаем. Сначала паспортный контроль. 5 минут – и у всех въездные штампики. Все, можете ехать. Как? А досмотр? – Не нужно. А декларации на автомобили? – У нас не требуется. Вот так. Свободная Киргизия демонстрирует нам образец лояльности к иностранным (российским) гражданам. Дальше едем по Киргизии. Сначала горная каменная дорога, потом постепенно, островками появляется асфальт, начинают попадаться селения. С первыми встреченными людьми понимаем, что мы на территории нашей бывшей большой родины, и это чувство, безусловно, позитивное. Никаких глинобитных хижин по краям дороги – нормальные советские домики, достойно ведущие себя на дороге водители... В каждом селении – придорожные кафешки (съели наконец, жареный окорочек), надписи – преимущественно на русском, и все на нем и говорят. Около одной из кафешек – эстакада. Решаем на нее заехать, дабы посмотреть на авто снизу. У нисана от тряски открылся глушитель, и появилась дыра в гофре. То-то рычать стали громко. У Дефендера развалилась одна опора двигателя. 13-е число. Ремонта в Бишкеке не избежать. Звонит Паша Берестов. Он готов прилететь, дабы забрать одну из машин. Это здорово, заодно и опору двигателя доставит. Пока смотрим машины, понимаем, что экипаж Лунева, почувствовав вольный дух Родины, рванул вперед. Достать его мы уже не можем, встаем на ночевку на берегу быстрой тянь-шанской речки. Рядом – заросли кустов, усеянные желтыми точками. Светим фарами. Дикая облепиха. «В облепиховых кустах ты найдешь отдохновенье». Последний полевой лагерь.

"Гималайское Кольцо" - 14 сентября

Приходит смс-ка от Лунева, что они переночевали и двигаются к Исык-Кулю. Нам до него 170 км. И до Бишкека от озера – еще 170. Едем к Исык-Кулю. Дорога петляет по долинам Тянь-Шаня, взбираясь иногда на невысокие (для нас, бывалых, до 3000 м) перевалы, и приводит... к будке со шлагбаумом, возле которой трется дядька в трениках с отвисшими коленками. Биосферный заповедник. Проезд – 30 сомов (20 рублей). Для местных. Для россиян – 500. Пытаемся спорить. Получаем в ответ отборный русский мат. Все-таки Родина. Отдаем 1000 сомов за две машины в обмен на извинения. Поскольку подвехали к озеру с юга, хотели поискать место для короткого отдыха с южной стороны, однако, новая связь с Луневым – они стоят на пляже за поселком Рыбачий (теперь, кажись, Балычки) с севера. Едем туда. Берег Исык-Куля – сильно замусоренное место с прекрасными видами на Тянь-Шань. Хороший вход в воду. Вода – градусов 20, воздух – 25, но сильный ветер. Купаемся, скорее для того, чтобы потом рассказать, что купались в Исык-Куле. Стоим долго, едим дыню, пьем вино. Пока стоим, ветер успевает поменяться 2 раза, а Луневский экипаж – рассказать о своих приключениях. Оказывается, руль был доверен Диме Кутало, роль штурмана взял на себя сам Лунев, который не справился с пьянящим чувством Родины и, добавив еще пару бутылочек красненького, потребовал от водителя двигаться к озеру кратчайшим путем. Путь преградила железная дорога, которая была форсирована в лоб через насыпь, результатом чего стала погнутая рама Дефендера и «ухавшая крыша» (слегка съехавшая стойка багажника на крыше), а также треснувшая дыня в салоне. После этого Кутало перестал слушаться штурмана и не стал форсировать болото, внезапно возникшее между экипажем и озером. В результате экипаж все – же прибыл на берег означенного водоема, где и был найден расслабленно – отдыхающим. В 16-00 выдвигаемся в сторону Бишкека, позвонив предварительно Алене (легендарная личность – компания Горы Азии, именно она нашла нам китайского партнера Кийома) с просьбой забронировать гостиницу в Бишкеке. Ответ завораживает: во всем Бишкеке нет свободных номеров. Разгар горного сезона, все оккупировано западными альпинистами и треккерами. Можно переночевать во дворе их гостиницы, поставив палатки. Двумя машинами едем к ним, Лунев решает остаться на берегу Исык-Куля, приехав в Бишкек 15-го с утра на указанный Геней сервис. Выезжаем со стоянки у озера. Путь идет по центральной улице Рыбачьего. Знак «40». В какой-то момент из кустов показывается мигающая палочка. Тормозят обе машины. Я шел первый, мне и идти. На радаре – «58». «Ну мы же не будем портить друг другу настроение?» – «Конечно, нет», – отвечаю я, и протягиваю 10 долларов. Вопросительно – благодарный взгляд. «Это за две», – говорю. Взгляд слегка тускнеет. «Добавить бы», – «Нет. Надо ехать» – «Ну, счастливо». Родина, но все-таки Азия. Дорога до Бишкека – обычная российская, две широкие полосы, позволяющие обгонять посередине. Пятница, вечер, поэтому в основном, поток навстречу, к Исык-Кулю. Главное, нет телег, велосипедистов и играющих детей. Гена четко по GPS, карте и рассказам Алены определяет наш путь. На очередном углу встречается сама Алена. Приехали. Бросаем машины около гостиницы – и в ресторан. Меню читается как песня: разливная Балтика-7, маринованные грибочки, селедка с картошкой, борщ, жареный судак, черный хлеб, наконец. Все кругом говорят только по-русски, надписи кругом на русском. Вообще, Бишкек напоминает, скорее, периферийный российский город, чем независимую столицу. Даже в Украине меньше русского, чем в Киргизии. Много русского населения. Отношение – приветливое. Гена заказывает китайский помидорный суп. Монстр. Счет тоже впечатляет. 4400 сомов – 115 долларов. На 7 человек это дорого. После Китая. После ресторана забегаем в супермаркет – купить вина и сыра. Сомов уже нет, но принимают карточки. Мастер не приняли – Виза. Угол двора, выделенного нам для ночевки, содержал стол и огромный топчан под навесом. Народ ставит палатки, еще один номер оказывается свободным, отдаем его семейным. За бутылочкой вина приходят все необходимые решения: как делить расходы на ремонтные работы (обе машины Паши Берестова – вот кто основной спонсор) и кому их перегонять. В перегоне решает принять участие Дима Туголуков. Таким образом, достаточно людей, чтобы перегнать обе машины в Москву сразу, что избавляет нас от необходимости прилетать за одной из них позже.

Здесь, собственно, активная часть маршрута подошла к концу. Через 3-е суток все машины были уже в городе-герое Москве...