

Индийский велоэкспресс # 1

Велопоход по Гималаям (сентябрь 2011) Часть 1 -
лирическая

Внимание! my-sport.spb.ru первоисточник этого материала, при перепечатке ссылка обязательна.

Вместо предисловия

Отчет об этом походе состоит из отдельных наблюдений о наиболее запомнившихся моментах, а не из сквозного повествования о каждом дне похода. Дополнения от руководителя похода выделены курсивом. Если вас интересуют треки или технические подробности каждого дня вы можете спокойно перейти к этому разделу, как и к любому другому, так как они практически не связаны между собой и сквозное прочтение необязательно. Для простоты навигации пользуйтесь оглавлением.

Оглавление

- Вместо предисловия
- Спортивный велопоход, маршрут и немного статистики
- Авиакомпания Катарские авиалинии и внутренний перелет в Индии
- Участники
- Подготовка к походу
 - Сила книги

- Карты
- Прививки
- Визы, анкеты, пермиты, журналы...
- Снаряжение
- Что больше всего запомнилось
 - Сринагар
 - Масштабы гор
 - Долина Чандры
 - Горные дороги
 - Зона без полиэтилена
 - Коровы, обезьяны, грифы и прочая живность
- Встречи в пути
- Как, вы не едете через Пакистан?!
- Улыбаемся и машем
- Еда
- Сушеный говяжий фарш
- Красный велосипед
- Эхо войны
- Езда по жаре
- Индийское дорожное движение
- Торговаться или нет?
- Сим-карты, телефоны, интернет, электричество
- Немного панорам
- Ссылки
- Треки, фотографии и прочие технические подробности каждого дня пути

Спортивный велопоход, маршрут и немного статистики

Классический велопоход, на мой взгляд, включает две основные составляющие: спортивную и культурологическую, причем доли этих частей могут сильно отличаться в зависимости от целей группы. На этот раз цели у нас были не совсем обычные: проехать 2000 километров по горам за 20 дней, с набором высоты более 36 километров, подняться на перевалы выше 5300 метров и оставаться на высоте более 4000 м. в течение недели. Как вы уже догадались, спортивная составляющая в этом походе превалировала. Очень хотелось попробовать, что такое настоящий спортивный велопоход.

Безусловно, было жалко проезжать мимо многочисленных ответвлений к разнообразным достопримечательностям и красотам, но формат похода диктовал свои условия.

Типичный диалог:

- поедем смотреть?

- нет, у нас же велоэкспресс ((

В общем и целом я не жалею о выборе такого формата, хотя бы по тому, что маршрут идеально ему соответствовал, и где, как ни в Гималаях, ставить над собой такие эксперименты?

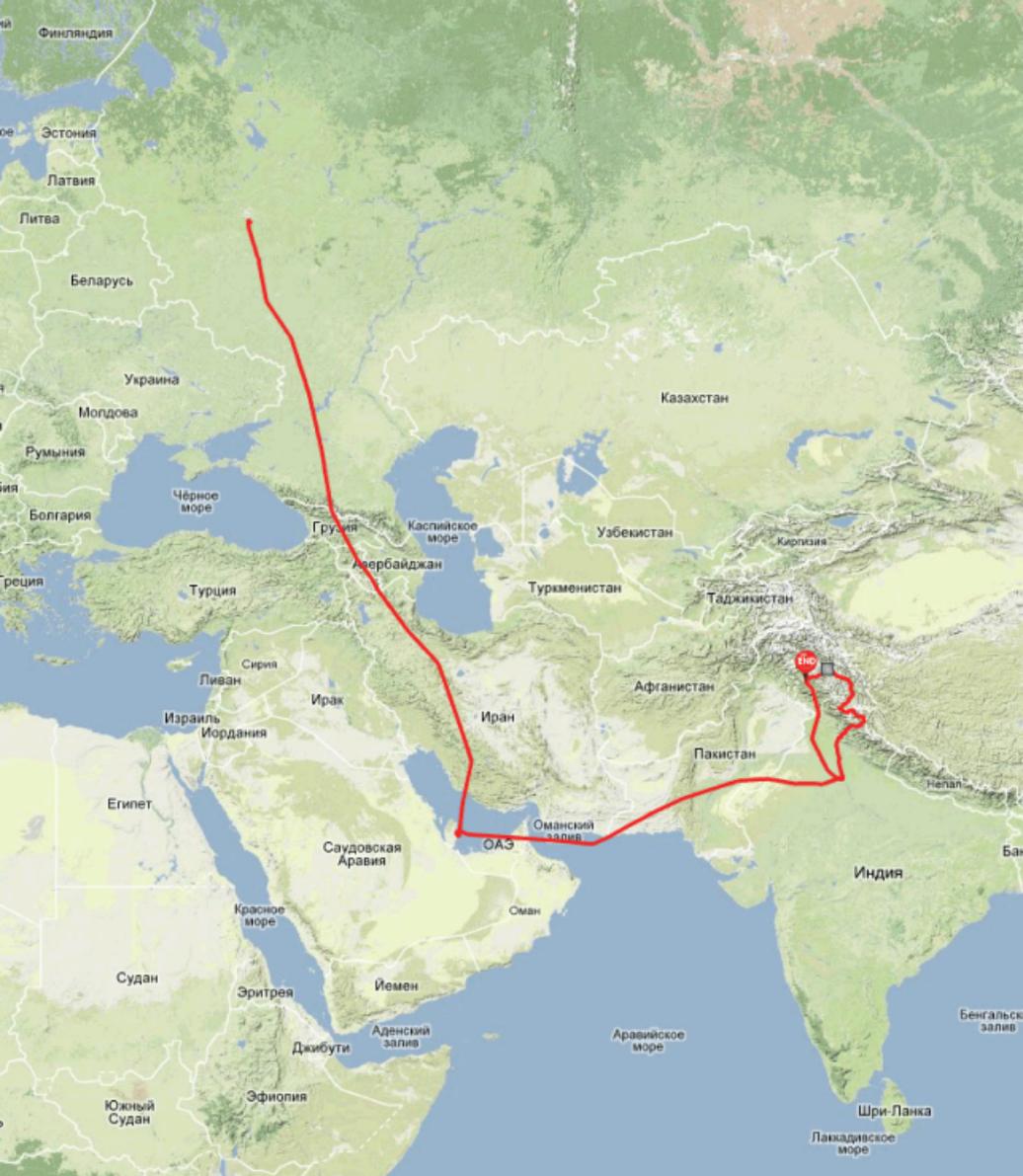
К чему я все это? Чтобы вы понимали, что в отчете не будет ничего о поисках шамбалы или встречах с Далай Ламой. С другой стороны за три недели и 2000 километров мы успели кое-что увидеть вдоль дороги.

Павел:

Пройденный маршрут: Srinagar - Kargil - Leh - подножье перевала Rohtang La - река Chandra - Kaza - Shimla - Delhi.

Немного статистики по пройденному маршруту:

- *пройденное расстояние на велосипеде - 2040 км;*
- *количество полных ходовых дней - 20;*
- *общее время в пути - более 150 ч;*
- *максимальная высота - 5390 (перевал Tangla La);*
- *максимальный набор высоты за ходовой день - более 3 000 м;*
- *общий набор высоты - более 35 000 м.*



не подумайте плохо -)) на картинке выше представлен наш путь вместе с авиаперелетом -))

Авиакомпания Катарские авиалинии и внутренний перелет в Индии

Шикарная велодружелюбная компания. Правила как у Аэрофлота: 23 килограмма груза, велосипед входит в общий вес багажа, габариты значения не имеют. Обслуживание во время полета на высшем уровне: вкусная еда, улыбающиеся стюардессы, неограниченное количество бутылочек хорошего вина.

Павел:

В Дели мы добирались двумя группами: Саша и Ваня летели катарскими авиалиниями из Москвы с пересадкой в Дохе (столица Катара), а я и Сергей "Аэрофлотом" с пересадкой в Москве. Разница в прибытии в Дели у нас была около получаса. За это время мы с Сережей успели обменять в аэропорту деньги, оценить колоритность арабского и азиатского населения. После паспортного контроля есть дьюти-фри, но воду и сок там не продают, зато в зоне прилета большое количество автоматов с водой и другими прохладительными напитками в бутылках. Около стен есть фонтанчики с питьевой водой, но из них мы пить не решились.

Также в зоне прилета несколько обменных пунктов, в которых принимают, в том числе, доллары и евро. В одном из них за обмен брали небольшую фиксированную (в не зависимости от суммы) комиссию. При обмене лучше попросить кроме достаточно крупных по местным меркам банкнот в 500 рупий выдать также

немного банкнот номиналом 100 или даже 50 рупий - на мелкие расходы типа той же воды или сока. В тоже время у нас не было никаких проблем со сдачей, но как правило мы делали все покупки из расчета на четверых.

Удивило очень большое количество огромных LCD телевизоров, которые десятками выгружали в в отделении выдачи крупногабаритного багажа. Для внутреннего перелета в Сринагар мы воспользовались услугами лоукоста IndiGO <http://goindigo.in> Билеты покупали на сайте перевозчика за один месяц до поездки и они обошлись нам в 3000 рупий (2000 рублей) за 1,5 часа полета на человека вместе с дополнительной страховкой (130 рупий) и питанием (175 рупий). В стоимость билета по умолчанию не входит даже вода.

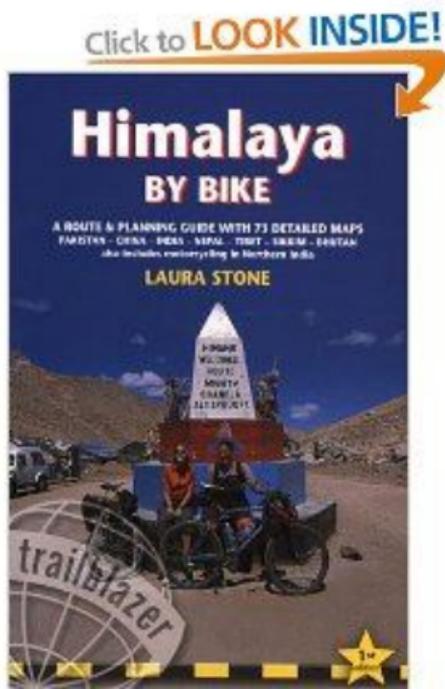
Между Терминалом T3, куда прибывают международные рейсы, и T1, обслуживающим внутренние перелеты, курсируют бесплатные автобусы. Время в пути около 20 минут, интервал движения тоже примерно такой. Также необходимо учитывать время, необходимое на вход в аэропорт, так как при этом проверяют билеты и документы (это касается не только терминала T1, а вообще аэропортов). Также для посадки на рейс потребовалось предъявить ксерокопию карточки, с которой покупались билеты.

Аэробус A320 компании IndiGO - это один сплошной экономический класс, самолет достаточно новый. После

Участники



Сергей - участник, Павел - руководитель, Александр - участник, автор этого текста, Иван - участник



Подготовка к походу

Сила книги

В процессе подготовки к походу Паша

прислал ссылку на книгу Himalaya by Bike by Laura Stone некую Библию путешественников по тем местам.

Как потом выяснилось это действительно так: все едут именно по по разным комбинациям маршрутов, описанных там, причем с распечатками страниц книги. Автор, безусловно, много поработала над материалами книги, описан буквально каждый участок, каждого маршрута, причем качественно.

Павел:

Рассказывать об этой книге можно очень долго, действительно, очень качественный материал. Не знаю как по соседним странам, а по индийским Гималаям – это азбука от «А» до «Я» и основной источник информации при планировании маршрута.

Сайт автора этой книги

http://www.himalayabybike.com/HBB_new/HBB_Home.html

Единственное, рекомендованное количество дней отличалось от нашего раза в 2(в большую сторону), но тут трудно сказать, чья это вина -). Неожиданно трудным для нас оказался участок вдоль реки Чандры (Chandra river), хотя описание ничего страшного не предвещало.

Павел:

Также при подготовке к походу использовался путеводитель *Lonely Planet*. В нем содержится много полезной информации, в том числе и по прививкам и оформлению пропусков в закрытые районы.



схема маршрутов, описанных в книге

Карты

Павел:

Для навигации в походе мы использовали электронную карту для навигатора от авторов указанной книги *Himalaya by Vike*, а также традиционный генштаб, на который в графическом редакторе нанесли маршрут и основные точки, такие как перевалы, кафе и магазины

по описанию из книги, мосты. Доступный в Интернете генштаб масштаба 1 и 2 км сильно устарел, но наши доработки позволили его успешно использовать. Желающим могу выслать доработанные карты.

Прививки

Сначала ходил в районную полУклинику, там пояснили, что прививки нужно делать либо все в один день, либо с интервалом месяц.

Из запрошенных мной у них были

- Гепатит В;
- Столбняк + Дифтерия (комплексная).

По утверждениям врача, самые низкие цены в больнице Бехтерева.

Утром поехал в Бехтерева и сделал там:

1. Гепатит А;
 2. Брюшной тиф.
- обошлось в 1400 с копейками.

После обеда ходил в поликлинику и сделал бесплатно:

3. Гепатит В;
 4. Столбняк + Дифтерия (комплексная).
- бесплатно

В обоих случаях врачи были не против такого количества прививок, а медсестры возмущались. Никаких осложнений не было.

Павел:

У меня уже до подготовки к походу были сделаны прививки от брюшного тифа и гепатита А. За 3 месяца до поездки из расчета на будущее одновременно "доколол" гепатит В, желтую лихорадку и менингококковую. Побочных эффектов не было. Колол в одном из коммерческих центров города с удобным временем приема врачей.

Все эти прививки, кроме, пожалуй, гепатита А и столбняка, для посещения северных районов Индии считаются рекомендуемыми и более важно соблюдать элементарную гигиену рук и мыть фрукты и овощи перед употреблением в пищу. Ну это как везде. Не думаю, что в Санкт-Петербурге этого делать не надо.

Визы, анкеты, пермиты, журналы...

Любовь индийцев к заполнению разнообразных анкет, и регистрации туристов во всевозможные журналы граничит с маразмом. Все начинается еще при подаче документов на визы. Более бестолковой и противоречивой анкеты я еще не встречал, благо в Интернете есть инструкции по заполнению (тоже противоречивые). Везде написано, что нужно бронировать отели, и в консульстве по телефону подтвердили эту информацию. На самом деле при подаче документов распечатку бронирования у нас не взяли, то есть достаточно было просто вписать в анкету любой отель.

Следующую анкету мы заполняли в аэропорту Дели до прохождения паспортного контроля, затем в Сринагаре, потом в Каргиле, Казе...и даже при прохождении паспортного контроля на вылет из Индии нужно заполнить анкету. Сколько раз нас записали в разнообразные журналы военные, полиция и просто

служащие гостиниц я сбился со счета. Очень часто записывали только имя без фамилии и номер паспорта, причем некоторые проверяющие не могли в паспорте визу своего государства и начинали переписывать сведений из, например, шенгенской визы, мы их вовремя поправляли.

Все эти многочисленные манипуляции с нашими паспортами индийцы делали с очень серьезным видом, который не оставлял сомнений в важности их работы. Надо отметить, что нам ни разу не нахамили или иным способом дали понять, что они начальники и мы в их власти, как это любят в нашем полицейском государстве. Напротив, нас несколько раз угощали чаем, соком, печеньем и это при проверке документов на военных постах.

Для большей наглядности представьте, что вас останавливает новоявленный полицейский в нашем метро с целью проверки документов, и пока он записывает ваши данные в журнал, его напарник приносит вам сначала воды на подносе, а потом чай с печеньем. Представили? Так вот в Индии мы встречали такое многократно. Удивительная страна.



документы проверяет полиция(?)



документы проверяют военные



документы проверяет мужик в берете



а эта палатка настоящий центр по проверке документов

Пермиты - это пропуска в закрытые районы. В нашем случае закрытой была долина реки Инд, а также участок вдоль китайской границы.

Пермиты оформляются в неких DC офисах, что это за зверь я не знаю, но там сидят занятые серьезным делом люди в военной форме и чай они туристам не наливают. Как всегда нужно заполнить анкету, кроме того требуется ксерокопия загранпаспорта (страницы с фотографией и визой, можно на одном листе). Ксерокопии желательно сделать еще дома, чтобы не бегать в поисках ксерокса.

Первый пермит мы получали в Каргиле. История вышла забавная. Дело в том, что мы дружно решили отойти от описанного в книге маршрута и проехать как можно больше по долине реки Инд. На всякий случай мы спрашивали у всех встречных военных и полицейских нужен ли нам пермит на этот участок. Все дружно и в один голос говорили, что нет. На самом деле спрашивать нужно в туристических офисах, а не у постовых.

Из Каргила мы поднялись на перевал 4100, спустились в долину Инда (это заняло целый день) и только внизу долины нас порадовали, что дальше без пермитов нельзя, а пермиты нужно было брать в Каргиле (назад через перевал). Этот факт нас малость опечалил, так как плотный график не предполагал таких двухдневных затупов.

Кстати очень непривычно вели себя военные, остановившие нас на посту. Как они переживали, что так вышло и, что они не могут нас пропустить.

Несколько раз пытались звонить начальству, дали поговорить с начальством нам (по своей инициативе),

кормили печеньем, поили чаем, предложили проехать еще 5 километров дальше в закрытую зону и там переночевать в поселке, а утром ехать за пермитами. Несмотря на всю эту заботу, на душе было не радостно. Можно сказать - начало маршрута, а тут такой облом. Немного успокоившись придумали, как минимизировать неприятности. Для экономии времени решили подброситься на машине на перевал, там заночевать (перевалив и спустившись метров на 200 по высоте, место мы заметили еще на подъеме), а утром Паше с Ваней ехать налегке своим ходом в Каргил за пермитами, а нам с Сережей поднимать рюкзаки и ждать на перевале возвращения.

В итоге мы потеряли чуть больше половины ходового дня, вместо двух (если бы ехали перевал своим ходом). Так что если есть сомнения, то ищите туристический офис и узнавайте там про необходимость пермитов на участках вашего маршрута и не доверяйте кому попало.

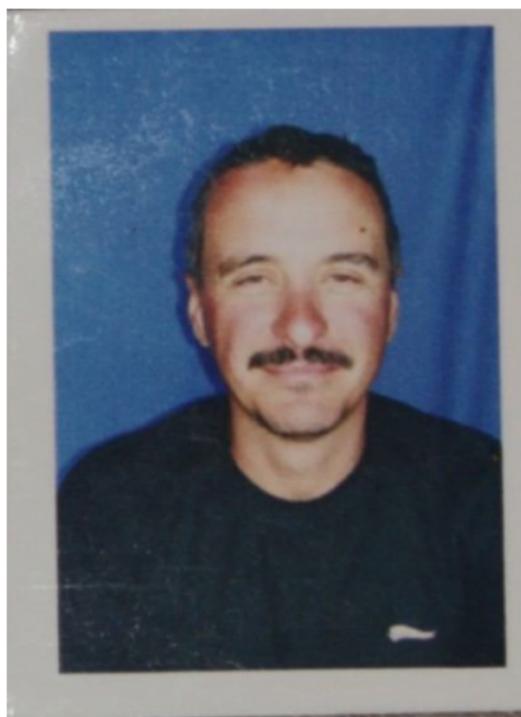


пермит

Второй пермит мы получали в Казе. Памятуя прошлые приключения, туда приехали ранним утром и все равно пермиты получили уже после обеда. Пришлось бегать в соседнее здание, потом ехать в старую Казу, к единственному в городе фотографу, так как на этот пермит была нужна фотография.

Кстати фотограф в Казе большой оригинал. Стены его лавки украшают пародии на фотографии, судя по сюжетам которых становится понятно, что он считает себя мастером студийной фотосъемки. ГЫ. На фотографии ниже я. Нет, друзья я не китаец, и по этой фотографии на улице вы меня не узнаете. Просто этот

мастер умудрился усадить меня лицом к солнцу и вдобавок шваркнуть вспышкой в глаза с расстояния 1 метр. Берите фотографии из дома, если не хотите лишних приключений.



-)

Снаряжение

Качество снаряжения в сложном походе имеет большое значение. В ходе подготовки к этому походу экипировке было уделено много внимания. Не скажу, что все получилось идеально, но как минимум неплохо. О нескольких важных, на мой взгляд, моментах хочу рассказать.

Гугл, как всегда, радуется. Очень помогает на этапе подготовки к походу сервис <https://docs.google.com/>, который позволяет совместно редактировать документ (электронную таблицу). Удобно расписать снаряжение по участникам, удобно контролировать вес снаряжения, удобно выбирать из нескольких вариантов... удобно все.

Очень часто участники предстоящего похода, в силу разных причин, не могут встречаться очно, а тем для обсуждения всегда хватает. В этом случае, самый удобный способ вести диалог - это форум. Мы обсуждали предстоящий поход в закрытом (невидимом для обычных посетителей) разделе форума <http://mysport.spb.ru/veloforum/> удобно и никто не мешает. Если захотите получить такой закрытый раздел для обсуждения своего похода - напишите мне письмо на [kunesh \[a\] yandex.ru](mailto:kunesh [a] yandex.ru) (денег не стоит -))

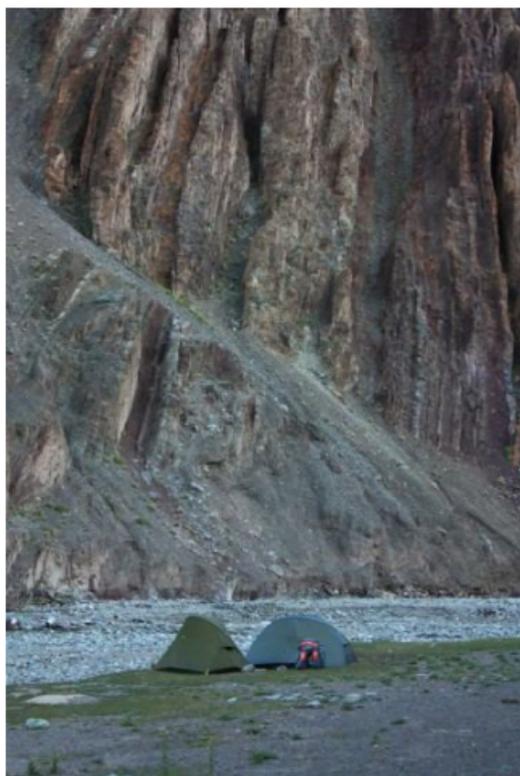
В общем и целом, техника и снаряжение не подвели. Вес рюкзаков удалось удержать в пределах 10 кг.

Несколько моментов, которые хочется отметить особо:

1. Удачно выбрали палатки - Вега 2 Si/Sc. Это двухместные палатки с силиконовым верхом и двумя скандиевыми дугами. На первый взгляд ничего особенного, но вес получается меньше килограмма на человека! При этом двоим внутри вполне хватает места и достаточно комфортно. В походе использовалось две палатки: защитного и серого цвета. Обе хорошо сливаются с местностью, что немаловажно в условиях скрытых ночевки, а мы стараемся не светить место

стоянки, дабы спокойно выспаться ночью. Одна палатка (моя) используется уже второй год, вторая (Пашина) была совсем новой. Качество изготовления за эти 2 года не ухудшилось, а даже наоборот - решили проблему со стойками, стали накернивать места соединения трубок, чтобы внутренняя трубка не проваливалась.

Производители молодцы, не то, что Garmin, который 10 лет не может решить проблему отваливающихся резинок на своих приборах. Стоимость палатки минимум в 2 раза ниже, чем у ближайших импортных аналогов по весу и качеству. Конечно, нужно понимать, что излишеств в виде огромных тамбуров в этой палатке нет. Часть вещей мы клали внутрь палатки, а пыльные полупустые рюкзаки оставляли в тамбуре. В таком виде они туда вполне помещаются. Палатка заслуживает самой высокой оценки!



палатки правильной расцветки



иногда приходилось ставить на миниатюрную полку

2. У нас было два варианта рюкзаков АКМЕ 70 и Снаряжение 60. Обсуждение велорюкзаков часто напоминает споры Shimano vs SRAM или Canon vs Nikon. Я свой выбор в пользу АКМЕ сделал давно. На мой взгляд, они выгодно отличаются формой (широкие штанины, приземистый широкий верх), удобно и быстро крепятся к багажнику, долговечны (пользуюсь уже 5 лет пройдено множество походов). Единственное мне непонятно желание производителей делать рюкзаки из непромокаемой кордуры. Она все равно промокает, а вот вес рюкзака заметно больше. Рюкзаки Снаряжение мне понравились в первую очередь за свою вытянутую вверх форму. Насколько я понимаю, основная идея была в приближении формы велорюкзака к форме обычного заплечника, чтобы сделать переноску его на спине максимально удобной. Буквально этим летом я общался с любителями рюкзаков Снаряжения и они уверенно утверждали, что это действительно очень важно. Возможно, но лично мне переноска рюкзака на спине нужна очень редко. Например, в этом походе она нам не понадобилась вообще. В палестинском походе - метров 300, а это далеко не самые простые походы. В общем, я остался при своем мнении. Единственное что порадовало в рюкзаках Снаряжение это понимание производителями, что такое правильная расцветка. Существует ошибочное мнение, что черный цвет менее маркий. Мягко говоря, это не совсем так. На фотографии хорошо видно как выглядят два рюкзака покрытые совершенно одинаковым слоем пыли.



пыль дорог

3. Относительно удачно угадали с покрышками, хотя вопрос выбора оптимальной резины для меня все еще открыт. В этом походе мы с Пашей использовали Michelin XC dry2, кантрийные покрышки в двух вариантах фолдинговой и нефолдинговой. Выяснилась странная особенность - оказывается, что отличаются они не только кевларовой нитью, но и компаундом. Пашина задняя покрышка за поход стерлась более чем на 50%. На моих (фолдинговых) износ составил около 30% после двух походов, хотя вешу я значительно больше. С самой идеей использования чисто кантрийных покрышек для туризма можно, конечно поспорить и дело не только в проколах. Так у Паши, например, случился порез боковины, который пришлось зашивать. Ехать по горному серпантину на зашитой покрышке, конечно, страшно. К сожалению, риск такой неприятности велик, так как малый вес кантрийных покрышек достигается, в том числе и за счет тонких боковин. Шестьсот грамм экономии веса на покрышках для велосипеда с рюкзаком, вроде бы, не так много, но не забывайте, что вес этот находится на

ободу колеса, а раскрутка такого гироскопа требует дополнительных усилий.

Что больше всего запомнилось

Сринагар

Сринагар – кашмирская Венеция, с него начинался наш маршрут. Большой город считающийся столицей Кашмира. Огромное озеро Дал, сотни отелей-лодок, активное движение на воде. Бойкая уличная торговля вечером. Все для туристов, но очень навязчиво. Так активно, как комнату в плавучем отеле Сринагара, мне еще никогда и ничего не пытались продать.



лодки-отели



активное движение



торговля происходит прямо на воде

Масштабы гор

Гималаи – крыша Мира, самые высокие горы на планете. Любые горы поражают человека своими масштабами и величием, но Гималаи в особой мере. Фотографии не могут передать всей полноты ощущений, но хотя бы часть.



небо пролившееся рекой



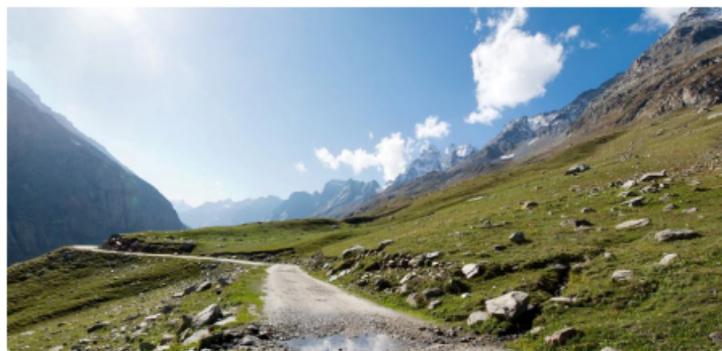
грунтовка в долине Чандры



горы далекие, горы высокие

Долина Чандры

Чандра - местная речка, священная, как и большинство других. Имя это мы хорошо запомнили, но по другой причине. Прочитав описание в книге, ничего страшного от этого участка пути мы не ожидали, и дело скорее не в неточностях описания, а в том, что мы ехали "против шерсти". Если проходить эту долину так, как описано в книге, то, скорее всего, эти грунтовки по валунам особых трудностей не вызовут. В нашем случае 60 километров подъема по камням размером от яблока до чемодана вымотали абсолютно всех.



начало долины Чандры



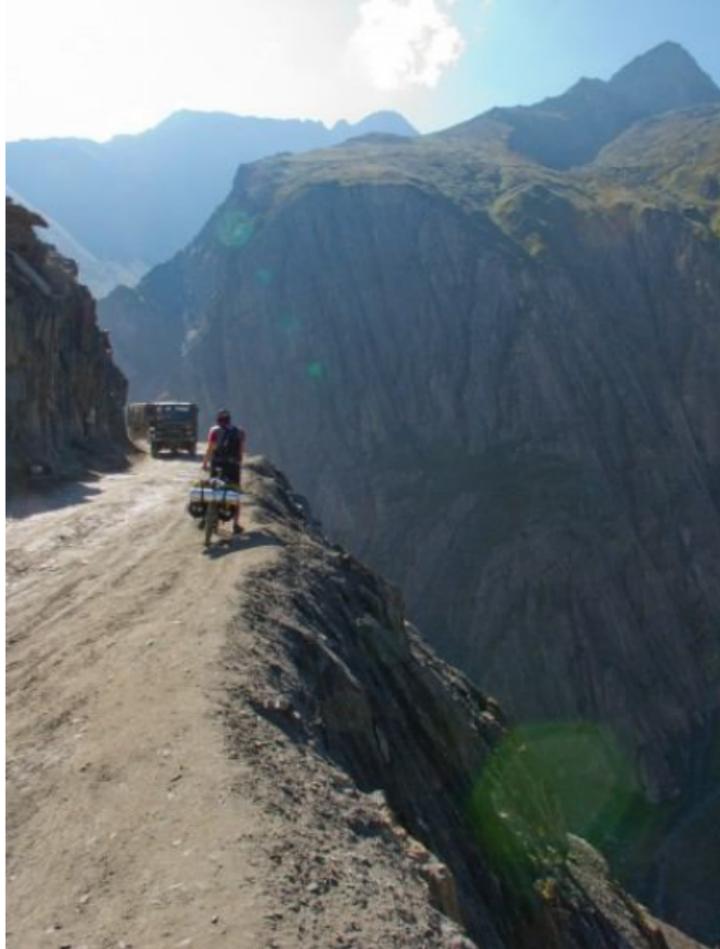
трубка гидратора около черепа наводит на грустные мысли -(



снежная туча переваливает через хребет в долину
Чандры

Горные дороги

Мы ожидали, что они будут значительно труднее. В книге описаны многочисленные броды, в отчетах обвалы... но по факту все оказалось на редкость гладенько. Больше половины пути асфальт, местами разбитый. Грунтовки с камнями, но сухие. Самое неприятное это пыль и смог от грузовиков, но эта напасть преследовала нас всего 2-3 дня за весь поход. Дороги, по которым мы проехали, считаются стратегические (а других тут нет) и трафик военной техники и грузов по ним весьма приличный. Возможно поэтому и покрытие дорог поддерживают в приличном состоянии. Так что дороги запомнились как шикарные.



дорога на перевал



дорога ремонтируется очень активно



хорошо, когда нет машин



грунтовка



следующей весны этот мост не переживет -(



активное движение



один из великого множества серпантинов



дорога вырублена в скале

Зона без полиэтилена

Удивительные люди эти индийцы! Живут действительно бедно, но это не мешает им бороться за экологию, например, против использования полиэтилена, проводить соревнования между штатами за чистоту. Причем борьба эта идет далеко не на словах. В лавках отпускают товар в бумажные и целлюлозные пакеты, полиэтиленовых просто нет. Неудивительно, что по берегам горных рек мусор не валяется, да и вообще, первую большую помойку мы увидели уже спустившись с гор.



один из плакатов



а это уже борьба с курением

Коровы, обезьяны, грифы и прочая живность

Все знают, что корова в Индии священное животное, но предположить, что они такие тощие и питаются картонными коробками, мы просто не могли.



традиционный рацион священной коровы - картонная коробка



при таком питании большими могут остаться только глаза



Паша подкармливает несчастных банановыми корками



живность, но не очень приятная



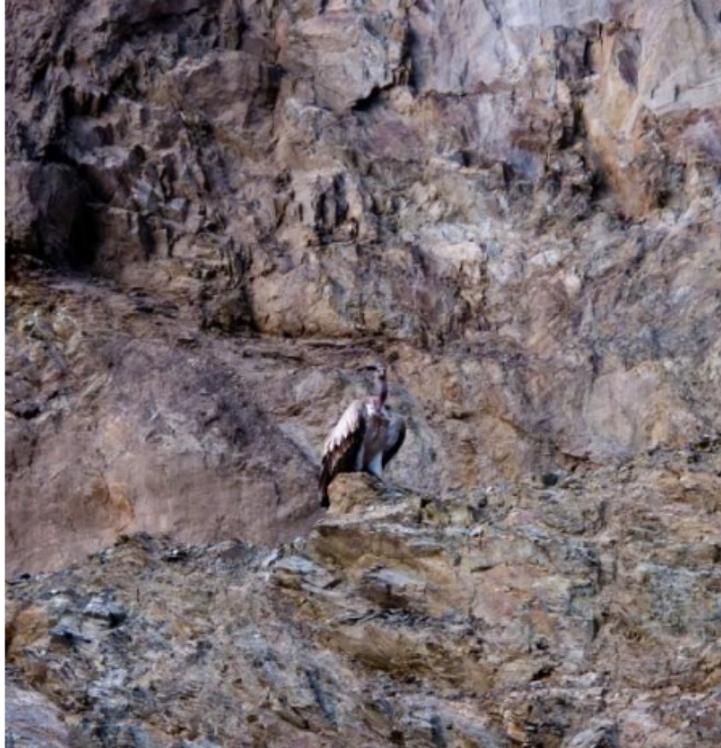
а эти ребята подпустили нас на 20 метров, их явно никто не обижает



собак много, но они даже на лают, наверное исповедуют буддизм -)



Грифы в небе. Размах крыльев минимум 1.5 метра.
Свист ветра в перьях слышен даже внизу



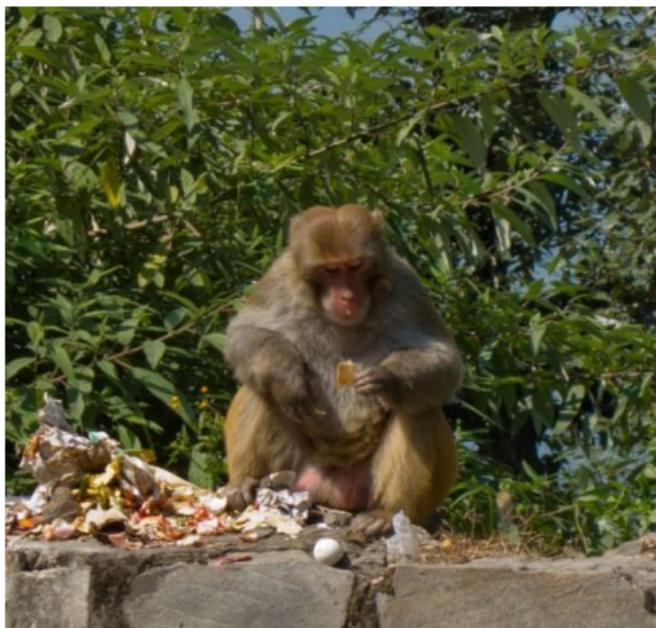
на земле гриф не столь красив



зато в полете впечатляет



примеряется -)



Вкуснятина

Встречи в пути

Велопоход это не только километры и достопримечательности, но и встречи с людьми, разными, но всегда интересными людьми. Буквально несколько кадров на тему встреч.

Павел:

В туристической части нашего маршрута около городов Ле и Шимла мы неоднократно встречали велосипедистов. География очень обширная. Немцы, группа из трех канадских девушек, два пожилых солидных дяди из Новой Зеландии, а также большая белорусская группа с женщинами и ребенком. Что скажешь, район Шимлы в силу комфортного климата - очень популярное место для велотуризма.



местные детишки



в одной руке четки, в другой крутилка, издающая звук,
при этой еще торгует в лавке



немецкий велотурист



опять же немцы, но байкеры



Француз едет из Парижа в Пекин уже шестой месяц.



Это не хорошие ребята, пытались развести нас на 5 рупий -)



приятная встреча с белорусскими коллегами



Фото с дорожными рабочими.

Как, вы не едете через Пакистан?!

Никогда бы не подумал, что этот вопрос мне зададут, тем более разные люди и несколько раз. Оказывается, все интуристы уже давно ездят в Индию через Пакистан и наоборот. Велосипедисты, автостоперы, все. Меня это сильно удивило, я искренне считал Пакистан страной небезопасной, а европейцев ребятами осторожными. В чем-то я ошибался.

Улыбаемся и машем

Представьте себе ситуацию: поднимаетесь вы на очередной перевал. Час поднимаетесь, два, три... тяжело, гипоксия, болит голова и даже красота окружающих гор не сильно радует. Навстречу идут люди, простые дорожные рабочие в несуразных одеждах, с шарфами, намотанными на уши. Впереди у них целый день таскания камней или работы кувалдой, а позади ночь, проведенная под полиэтиленовым навесом.

Казалось бы, ни вам, ни им улыбаться вроде как не с чего ... НО стоит улыбнуться, помахать им рукой и все меняется и преобразуется. Люди буквально светлеют, лица озаряет самая настоящая и неподдельная радость, какая бывает, пожалуй, только у детей. Они начинают махать руками, кричать Джулей-Джулей (местное доброе пожелание).

Вдруг, неожиданно для себя, ты понимаешь, что у тебя больше не болит голова, ноги крутят с удвоенной силой и тебе хорошо, не тебе ОЧЕНЬ ХОРОШО и радостно. Что это было? Как понять механизм этого чуда? Получается, что достаточно сделать над собой небольшое усилие,

сделать маленький шаг, улыбнуться первым и обратно ты получаешь в 10 раз больше. Или это особенность именно индусов?

Вот местная деревня, другие люди, но все повторяется в точности и так десятки раз за день. Появляется шальная мысль, вот, мол, приеду в Петербург и надо попробовать у нас проехать по улице улыбаясь и приветствуя всех прохожих. Нет, пожалуй, у нас сдадут в дурку...

Почему мы так отличаемся? Можно предположить, что ближе к европейцам, чем к азиатам. На мой взгляд, слухи о том, что европейцы холодные и недружелюбные не соответствуют действительности. Да, они стараются не нарушать твоего спокойствия и не лезут к тебе первыми, но стоит случиться беде, пусть даже маленькой - бегут на помощь, бросив все дела. Сужу в первую очередь по финнам, в гостях у которых провел ни один месяц. А как европейцы улыбаются соседям и знакомым, вы видели?

Нет, у нас так не улыбаются и на помощь не спешат и машину не остановят если соьбют, не говоря уже о мелочах. Кстати, было так не всегда. Я еще застал те времена, когда за 2 недели лыжного похода мы ночевали в палатке 3-4 раза, а в остальные дни у гостеприимных хозяев в деревенских домах, естественно бесплатно, но это уже хорошо забытое прошлое. В Индии это настоящее и надеюсь будущее.



посмотрите на эти открытые лица и светлые улыбки

небольшое видео из Вконтакта на тему смеха, потратьте 5 минут, не пожалеете.

Еда

Формат похода предполагал минимальный вес рюкзаков. Еще дома мы в подробностях обсуждали, что брать и на чем можно сэкономить пару грамм)) Единственное что мы решили брать сразу и без лишних споров это мясо, так как с мясом в стране вегетарианцев плохо, вернее очень плохо.

Была мысль взять сублимированное мясо тут

<http://www.galagala.ru/> , но они не высылают по почте, а ехать в Москву ради этого не хотелось, как и суетится перед вылетом. Кроме того жаба высказала свое мнение и мы занялись сушкой говяжьего фарша дома.

Сушеный говяжий фарш - это проверенная тема.

Чтобы все получилось желательно, чтобы исходное мясо было очень постным и не мороженным. Мясо два раза пропускается через мясорубку, соль и специи добавляются по вкусу.

Сушка происходит на очень медленном огне в приоткрытой духовке. Самое главное разложить фарш на противень равномерно, тонким слоем, не сминая цилиндрические колбаски, которые выходят из мясорубки. Удобнее всего это делать забирая фарш прямо на выходе мясорубки.

На первом этапе сушки фарш превращается резиноподобную массу. Какая это вкуснятина! Особенно с пивом или красным вином... Тут главное не увлекаться, а то выход готового продукта может упасть до нуля)) Обратите внимание, что именно в этот момент желательно мелко покрошить фарш, дальше он начнет твердеть и сделать это будет сложнее. Окончательное досушивание можно проводить в несколько подходов.

В итоге получаем сухие гранулы, примерно в три раза легче исходного мяса. Хранить их перед походом удобнее всего в морозильнике плотно завернув в полиэтиленовый пакет. Кстати, хранится очень долго и не теряет своих свойств, так что можно делать задолго до похода, тихими зимними вечерами.

Как вы уже поняли, процесс изготовления длительный,

зато получается в три раза дешевле сублиматов, даже при условии покупки самого дорогого мяса, а по весу не тяжелее.

В итоге мяса у нас было много, хватило на весь поход. Мы его добавляли везде, где можно: в рис, ели с бобовыми и с макаронами.

Как вегетарианцы обходятся без животного белка я не знаю, но крутить педали по 100 км в день, со средним набором высоты под 2 километра и в условиях гипоксии я, наверное, не смог бы без нормальной пищи.

Справедливости ради, надо отметить, что пищу, содержащую животный белок, можно было найти почти везде за исключением буквально нескольких дней пути. Одно из самых распространенных блюд - это омлет, его готовят в большинстве дхаб (кафе). Немного белка есть в молоке, на котором варят местный чай.

Примерно три раза удалось поесть вкуснятину, которая называется МО-МО - это тибетские пельмени с начинкой из мяса и лука (хотя бывают и чисто овощными). В самом начале пути, в Сринагаре, было много мясного, но мы еще не понимали цимеса)) Зато в Дели оторвались, аж пару раз -). Итого мясные блюда удалось найти примерно 5 раз за 3 недели.

Несколько слов о местных магазинах. Супермаркетов мы не встретили, мало того, чем выше в горы и дальше от крупных городов, тем скромнее становился ассортимент в лавках. Через неделю мы уже перепробовали все виды местного печенья, поняли, что оба вида макарон есть практически невозможно, да и вообще, выбирать там особо не из чего. В обычной лавке в горах есть пару

видов круп, 3-4 вида печенья, чипсы, конфетки, жвачки, вкуснятинка под названием Дал в маленьких пакетиках, сахар, соль... Не каждый день, но попадались бананы, позже яблоки, овощей практически не было. В некоторых лавках встречались рыбные консервы 1 или 2 вида, но все не вкусные.

Естественно, внизу и в крупных городах все иначе, там есть все или почти все. Чем питаются люди в горах я так и не понял. Огородов не заметно, мясо не едят, в лавках ничего нет... наверное, святым духом.



один из самых "богатых" магазинов на нашем пути.



чай масала (на молоке со специями)



все, кроме риса очень острое



бомж-пакеты они и в Индии бомж-пакеты



Еще один вариант сервировки. Кстати, в зелененьком соусе плавают вкуснейшие кусочки сыра, но все очень острое.

Красный велосипед

Никогда не думал, что цвет велосипеда может так влиять на восприятие окружающего мира. Ну, да, по порядку. За пару недель до похода у моего верного коня GT сломалась рама (не зря мы тренировались по 3 раза в неделю -)). Надо заметить, что по привычке я к нему за последние несколько лет, как-то сроднился. Первое, что люди говорили при виде этого велосипеда: даа, видно, что на нем катаются. Вся рама была покрыта ровным слоем царапин так, что ее черный цвет узнавался не сразу.

Делать нечего, пришлось собирать новый велосипед. Оказалось, что запчастей в шкафу на него хватило и даже осталось еще на пол велосипеда.

И вот он новый красавчик на раме Specialized s-works ярко алого цвета, вилке Reba team и ХТ по кругу. Всем хорош получился! Но, одного, очень важного факта, я не учел...

Все началось буквально в аэропорту Сринагара. Я всегда стараюсь собирать велосипед, не выходя из здания аэропорта, где обычно спокойнее, теплее/холоднее, чище и больше места, но в этот раз такого счастья нам не светило. Аэропорт Сринигара скорее похож на главную улицу мегаполиса, чем на уютное место, пришлось отойти на сотню метров в, как нам тогда казалось, тихое место. Да, уж, тихое. Буквально через 5 минут вокруг нас была толпа и, что интересно, толпа не расходилась до самого окончания сборки велосипедов. Тихонько сидели, обсуждали, подходили ближе и ТРОГАЛИ запчасти.

Велотуристы всегда вызывают повышенный интерес

местных, к этому я уже привык, как привык к тому факту, что тебя и твои вещи руками не трогают. Стоят вокруг, обсуждают, пытаются общаться с тобой, но не трогают вещи. В Сринагаре было наоборот, да, они ничего не украли, не отломали и т.п. но было очень не по себе.

Тогда я списал это на некую особенность Сринагара, но как выяснилось позже, скорее это особенность всей Индии. В любом городе было достаточно остановиться, как в тот же миг вокруг нас собиралась маленькая такая толпа, человек на 10-20. Все с огромным любопытством рассматривали велосипеды, нажимали на монетки переключателей, на все кнопки велокомпов и GPS, крутили контактные педали... За 3 недели я так и не смог к этому привыкнуть.

Почему я начал рассказ именно со своего нового красного-прекрасного велосипеда. Дело в том, что ему доставалось внимания в несколько раз больше чем, скажем, Пашиному серенькому полностью титановому байку.

Не надо ездить по Индии на красных велосипедах, я вам точно говорю!

Кстати, прогуливаясь по тому же Сринагару или Ле без велосипедов мы уже не привлекали практически никакого внимания, ну почти.



вот он красавчик



пацанам очень любопытно

Эхо войны

Такого количества военных, я давно не видел. Начиная с аэропорта Сринагара и до самой Шимлы, с короткими интервалами между Ле и Манали - везде военные. Посты, склады ГСМ, стрельбища, вертолеты, колонны техники и одиночные машины на поворотах серпантина, блок-посты на перевалах и просто пешие патрули. На фоне общей нищеты местных жителей, военные выглядят шикарно. Отглаженные, начищенные и сытые. Техника блестит и производит впечатление новой. Во всем чувствуется серьезное отношение государства к армии и ее боеспособность. Несмотря на всю строгость, любой военный обязательно приветствует тебя в ответ (даже если у него много больших звезд на погонах), можно запросто подойти и сфотографироваться с целым патрулем или отдельным военным. Про то, как и чем нас неоднократно угощали при проверке документов, я уже писал. На самом деле очень приятно, когда едешь, например, на перевал, а тебя подкармливают сахаром бойцы с автоматами.

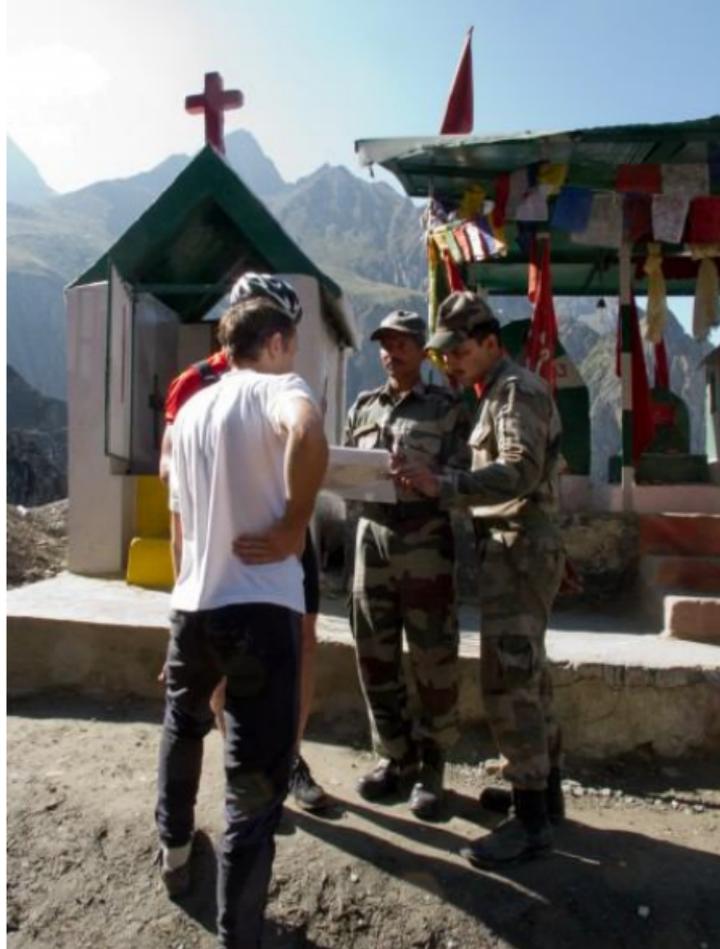
Почему столько военных? Последние крупные боевые действия там были 1999 году, локальные пограничные конфликты происходят регулярно начиная с 1947, года разделения Кашмира на Пакистанскую и Индийскую часть (кстати, есть еще и китайский кусочек). Так что удивляться такому количеству военных не стоит, особенно если учесть что значительная часть нашего пути проходила вдоль границы с Пакистаном, либо по стратегическим (а других там нет) дорогам.



военный скаладром (?)



Пост на повороте серпантина. За хребтом Пакистан.



а эти ребята угощали нас сахаром. Пост у святого места, кстати христианского и буддистского одновременно.



колонна военной техники, порядка 50 грузовиков



военный с пером, ну очень парадный -)



нас угощают соком при проверке документов

Езда по жаре

В первоначальный план похода не входила равнинная часть Индии, но так получилось, что участок Манали-Шимла мы проскочили очень быстро, примерно в 2-3 раза быстрее, чем описано в книге и многочисленных отчетах. В итоге у нас осталось 2 свободных дня. Идея

провести эти дни в городе восторга не вызывала, с другой стороны хотелось узнать, что представляет из себя равнинная Индия, и как едет по жаре и при высокой влажности. Решили ехать своим ходом до Дели.

Термометра у нас собой не было, но однажды ночью увидел в городе надпись +35, значит днем было около +40. Если честно, то я ожидал, что будет сложнее. Хорошо врезался в память момент нашего выхода из аэропорта в Дели (в день прилета) - тогда как раз закончился тропический ливень и нам показалось, что мы зашли из кондиционированного аэропорта в русскую баню, причем в ней только что хорошо поддали.

Примерно такого я ожидал от равнинного участка, но похоже мы уже хорошо акклиматизировались (не понятно с чего, наверху был дубак). Хорошо, что сразу выбрали правильную тактику езды: ранний подъем (5.00 по местному, 3.30 по нашему), крутим до полуденной жары, находим кафе с тенью и зависаем там часа на 3, после сиесты едем до самой темноты.

Такой график позволил проехать 150 и 186 километров в последние дни, причем 150 по ощущениям было вполне нормально, а вот 186 (из них 35 по Дели) уже перебор.



национальный хайвей №1, велосипедисты везут ленточки

Индийское дорожное движение

Движение на улицах индийских городов это нечто. Описать словами его трудно, нужно видеть. Все сигналият и едут в хаотичном броуновском потоке. Как

ни странно, но к левостороннему движению привыкаешь довольно быстро, а вот расходиться с пешеходами влево так и не привык. Аналогично не привык к "встречникам" которые едут навстречу потоку вдоль обочины, причем даже на национальном хайвее №1 и даже рейсовые автобусы. Кстати автобусы ездят хуже всех, нарушают все подряд, несутся по серпантину будто у них 5 жизней в запасе.

В общем и целом народ там не гоняет и относится к остальным участникам движения с уважением. Если водителю очень хочется обогнать, а возможности нет, то он сигнализирует и его пропускают.

Печально, но это характерно, наверное, для всей Азии - велосипедист это самый младший участник дорожного движения, его не пропускает никто. Так что тормозные ручки особо не отпустишь.

Павел:

В равнинной части мы много раз наблюдали картину, когда по одной полосе, начиная слева направо, движутся велосипедисты, потом рикши, потом такси-коробочки и мотороллеры, ещё правее легковые машины, а в самом правом ряду грузовики и автобусы. У кого есть сигнал - сигнализирует)

Удивительно, но при всем внешнем хаосе мы практически не видели аварий. Да, поцарапанных машин много, но индийцы к этому относятся сильно проще. Однажды видели, как автобус в густой пыли не заметил мотороллер и малость его придавил. Водители перекинулись парой слов (без признаков агрессии), табуреточник отряхнулся и поехал дальше.

Один раз на серпантине из-за закрытого поворота мне в

лоб по встрече вылетел автобус, быстро вылетел, я успел прижаться к скале и затормозить, а он пролетел в 2 сантиметрах от руля не снижая скорости ... было не приятно, но повторяюсь - автобусы это самый непредсказуемый участник индийского дорожного движения.

Все наверняка видели фотографии машин, перевозящих полный кузов людей, которые только что не свисают из него. Это действительно так и вполне обычное явление. Курьезный случай произошел с нами при подброске за пермитами в Каргил. Водитель пикапа, на котором мы ехали, а вернее неслись вверх по серпантину, примерно через 20 километров неожиданно высунулся из форточки и что то сказал в сторону неба... если учесть, что при этом колеса пикапа периодически зависали над пропастью, то понятно почему нам стало не по себе. Каково же было наше удивление, когда на остановке около деревни с крыши пикапа спрыгнул человек и, мило распрощавшись с нашим водителем, удалился в темноту. Когда и как он залез на крышу, так что мы его даже не заметили и как он там держался эти 30 километров на бешеной скорости, это осталось для нас загадкой.

Пару слов о технике, которая ездит по дорогам. Подавляющее большинство машин производства "Тата" (Tata Engineering And Locomotive Co., Ltd.) индийского производителя автомобилей, грузовики, автобусы, легковушки, в сумме процентов 80 от общего числа машин. Еще 10 процентов "Махиндра" (Mahindra & Mahindra Std.) опять же собственного производства, в основном пикапы и моторикиши. Интересно, что из оставшихся 10% минимум половина машины

совместного производства, например, "сузуки-чего-то там". Что сказать, молодцы индийцы.



рикша



максимальное количество людей, перевозимх одним рикшей доходит до 4



а это грузовой вариант



все рикши очень худые, чего нельзя сказать о их пассажирах



обычная улица обычного города



моторикша, возит до 8 человек, кстати большинство госномеров нарисовано самими водителями



а это уже целый автобус, на лесенах сзади часто висят несколько человек



те самые TATA - основной вид транспорта в горах



Группногабаритная ТАТА, такие водятся в предгорьях



посигналь!



дуй в горн! Кстати эта надпись присутствует на каждом грузовике, так что сигналият они не просто по привычке



Такие и подобные надписи есть практически около каждого закрытого поворота дороги. Водители действительно сигналият.



Придорожной агитацией занимается некая контора BRO. Тексты на разные темы, но больше всего против лихачей и пьяных за рулем, хотя встречаются и позитивно-психологические.



кто бы спорил



смешной смайлик -)

Индийский велоэкспресс # 2

Велопоход по Гималаям (сентябрь 2011) Часть 2 -
техническая

Внимание! my-sport.spb.ru первоисточник этого материала, при перепечатке ссылка обязательна.

Перед вами вторая (техническая) часть отчета о походе по индийским Гималаям. В ней представлены подробности и наиболее яркие впечатления о каждом дне похода, описанные на основе записей из путевого блокнота, треки и все фотографии.



2011_09_11

После обмена денег в аэропорту Дели погрузились в бесплатный автобус, который курсирует между терминалами T3 и T1. В автобусе водитель врубил

кондиционер, на заднем сидении кто-то сильно закашлял, потом кто-то долго чихал и с хрипом кашлял впереди. Ощущения не самые приятные. На улице жуткая духота, как в парной.

Приехали в терминал T1, предъявили паспорта и распечатку электронного билета, прошли внутрь, 2 часа поспали на полу, всё таки сказывается почти бессонная ночь в самолете. По полу рядом с цветами бегала мышь, таская крошки из под сидений.

Регистрацию на наш рейс объявили за 3 часа, мы, опасаясь углубленного и долго досмотра снаряжения, сразу пошли сдаваться. Опасения были напрасными, наши коробки с велосипедами никаких вопросов не вызвали, а на борт разрешили даже пронести 1,5 л бутылку с водой. Всё-таки очень всё сильно отличается от Европы.

В ожидании самолета перекусили в кафе, цены низкие, а вот блюда пока неизвестные и пока ещё кажутся очень острыми. С трудом доели 2 порции на четверых. Во время перелета наблюдаем горы, реки и серпантины, скоро нам по ним ехать! Сам Сринагар расположен на берегу большого озера Дал (Dal Lake, http://en.wikipedia.org/wiki/Dal_Lake) на высоте около 1500 м.

Аэропорт Сринагара военный. Это видно по всему, обвалованные и накрытые камуфляжной сеткой ангары и, конечно, всюду военные с оружием: по пути от самолета до здания аэропорта, в зале прилета большое. Ещё в зоне прилета была какая-то комната коменданта, при входе в которую стоял караул из двух парадно одетых солдат с оружием.

На выезде из аэропорта мощно укрепленный блокпост с массивными воротами.

Самолет компании IndiGO полетел дальше в Jammu.

Коробки с велосипедами долго не выдавали, аполучили мы их сильно рваными. Причем порвали их именно в Сринагаре.

Как только мы начали собирать велосипеды мы выявили сразу целый ворох «потерь» от перелета: оторвался ниппель у Паши, потекли вилки у Вани и Саши, а в аптечке протекла зеленка.

Регистрация туристов, приезжающих в штат Джамму и Кашмир, заключается в заполнении очередной анкеты с указанием адреса, где будешь останавливаться, туристической фирмы, по протекции которой ты приехал, сроков пребывания, адреса проживания на Родине и ещё 10-15 подобных пунктов.

На улице опять запись в полицейский журнал.

Плавучий дом на озере, бронированный через Интернет ещё дома для того, чтобы указать его данные при получении визы (по факту на сентябрь 2011 года – это не требуется), оказался в 4-5 раз дороже, самых элитных аналогичных домов, бронировать которые можно прямо на месте. Дом на четверых на 1 ночь, включая доставку на ладье по воде туда и обратно, стоит около 600 рупий за всех. В эту стоимость входит завтрак. В общем бронь не нужна, но надо знать какой-нибудь адрес или название отеля где типа будешь останавливаться.

В плавучем отеле есть водопровод, душ и туалет.

Канализация льется прямо в озеро.

В Сринагаре множество зевак и любопытных. Стоит ненадолго остановиться, как тебя облепляет 10-15 человек, начинают трогать велосипед, рюкзак, что-то спрашивать, советовать. Нормально погулять мы смогли только когда полностью стемнело. На вечерних улицах пробовали обжаренное на огне мясо с шерстью, его подают вместе с маленькой мисочкой вареных кусочков

печенки, обмазанных чем-то острым, и яйцом. Миски моют в общем ведре. Дешево и необычно. Начало похода очень многообещающее!



2011_09_12

Утром в отеле нас накормили завтраком состоявшим из омлета, булочек и ароматного зеленого чая. Движение мы начали около 7 утра. На улице уже достаточно жарко. Мы не поехали в старую часть Сринагара, которая расположена на противоположной стороне озера, а проехали по восточному берегу и сразу начали плавный подъем в горы. Вообще въезд в горы очень незаметный, а первые скалы со снегом на верху - за несколько километров до Сонамарга (Sonamarg). Населенка длится очень долго, километров 50-60 по долине вверх. Встречаются городки и одиноко стоящие дома. Воду покупаем в ларьках, 2 раза ели в кафе.

Перед Сонамаргом начинается так называемая зона без полиэтилена. И в самом деле, очень чисто, никаких пакетов вдоль дорог или в магазинах.

От Сринагара в горы сначала плавный подъем, затем уклон увеличивается.

Появляются первые чистые горные ручьи и, конечно, военные базы с вертолетными площадками и летними подготовительными лагерями. Заночевали на выполаживании, около одного из таких лагерей.

Вечером всех немного шатает от горняшки. Высота стоянки 2800 м. Вечером очень тепло, ходим без футболок.



2011_09_13

Спим плохо – горняшка.

С самого утра подъем до перевала Zoji La (3555 м), лес постепенно исчезает, за перевалом его уже не будет.

В середине подъема на одном из постов военные угостили нас сахаром. Часть подъема – грунтовка с

большими камнями, в тени холодно. В конце подъема навстречу колонна военных грузовиков около 50 единиц. Масштабная переброска.

Спуск с перевала очень плавный, но пыльный и дымный первая широкая долина.

Примерно на 3000м в середине дня очень сильно приплющило на солнце, даже пришлось растягивать тент от палатки над камнем. Под ним просидели около 40 минут, выпив практически весь запас воды.

В городке Drass мы смогли пообедать, после чего сил заметно прибавилось, смогли ещё довольно долго крутить. Около 100 км не было магазинов. Опять военные базы, видели несколько низколетящих вертолетов.

Поражает и масштаб ремонтных работ на дорогах. Ремонтируют длинными участками: укрепляют откосы, заравнивают ямы, кладут по возможности асфальт.

Поужинали в кафе. Ночевку искали уже в темноте, в итоге встали в старом карьере недалеко от дороги. За водой спускали к реке по большим камням, в то время как с противоположной стороны реки от военной базы что-то кричали и светили фонариком. Страшно, если стрелять начнут. Всё хорошо, мы русские.

Пробег сегодня получился очень хороший. Впечатлений очень много, голова начинает переполняться.

Ночевка на 2700 м. Плохо спим – горняшка.



2011_09_14

Перед въездом в Каргил очень живописное слияние рек Shingo и Suru, потом жуткая пылища от утренних грузовиков (по утрам есть традиционный «час пик» из грузовиков), после которой мы единогласно решили поехать в долину реки Инд через перевал Hamboting La 4070 (4100м).

Закупка еды в Каргиле (здесь много магазинов с булками, соками и водами, бакалеей) и в путь на перевал. Подъем длиной около 35 км, наверху холодно и сильный ветер. Очень красивый и длинный крутой спуск в долину Инда с проверкой документов посередине.

Вот он, Инд, военные базы и укрепления, разворот назад – нужны пермиты. Заброска на машине назад на километр вверх в темноте, посадка пассажира на крышу, водитель буддист.

На перевале ночью штормовая погода, спускаемся в сторону Каргил примерно на 350-400 метров (по

высоте) до ручья, который видели днём во время подъема, там и заночевали.
Решаем завтра разделиться: Ваня с Пашей возвращаются налегке в Каргил за пропусками, а Саша и Сережа поднимают тем временем рюкзаки на перевал. Встречаемся наверху.
Ночевка на 3700 м. Вечером холодно.



2011_09_15

Саша с Сережей поднимают все рюкзаки на перевал и сидят там до возвращения Паши и Вани. На перевале холодно и сильный порывистый ветер.

Спуск в Каргил длиной 30км занял ровно 1 час, потом мы долго искали место, где оформляют пермит. Офис оказался в западной части Каргила, примерно в 3 километрах от центра города.

В DC офисе мы получили бланк анкеты для получения пропуска. Как раз на выходе с территории офиса

оказался ларек с копировальным аппаратом, изготовили копии анкеты, заполнили и расписались за всех. Копии главных страниц паспортов и страницы с визой у нас были предусмотрительно взяты из дома.

Возвращаемся в офис, отдаем заявления. 30 минут ожидания и групповой пермит (один на всех) с цветными подписями и штампами у нас в руках! Делаем несколько копий в том же ларьке, чтобы оставлять их при проверке на постах.

Следующая задача опять не из легких – вновь въехать на перевал 4100 м с высоты 2800 м.

Затем опять спуск к Инду по шикарной дороге с видами на скалы, торжественное предъявление добытых пермитов на среднем посту и перед непосредственным спуском в долину реки (пост в Batalik). Там и там отдаем по копии пермита.

Через 5 километров очередная проверка документов – у первого моста через Инд (селение Darcig, не уверен, что точно написал его название). Тут уже только показываем пермит, но копию, не смотря на просьбу проверяющего, не даем.

Накрапывает дождь (первый и последний раз нас сильно подмочило), долго едем темноте, обидно пропускать местные красоты. Внизу гремит могучий Инд. Интересно, что в 20 километрах вниз по течению уже Пакистан. Так вот грохнешься в воду в темноте, выловят уже в Пакистане =) Если выловят.

В Dah опять проверка документов. Долго в темноте записывают данные в журнал, берут копию пермита. Куда-то звонят, после чего благополучно пропускают. Интересно, какие у военных были мысли. Темнота, военная дорога, едет группа велосипедистов с какими-то сумками на багажниках...

Дочень долго пытаемся найти место для стоянки. Его

нет. В каком-то небольшом спрашиваем про кемпинг или комнату. Нас не понимают, похоже, что гостиниц здесь нет. Встречаем вчерашнего таксиста. Вот это встреча! Он везёт домой подвыпившую или накуренную молодежь. Он-то нас понимает! Говорит, что недалеко есть кемпинг. Едем за ним, возвращаемся по дороге 2-3 километра, после чего поднимаемся круто вверх метров на 150. Там действительно есть кемпинг. Маленькие домики, туалет на улице, раковины и кухня тоже на улице. Стоимость такого удовольствия больше 1000 рупий, цена совсем не индийская. Вежливо кланяемся и уезжаем искать стоянку. Нашли на маленькой полке в 30 метрах от дороги, напротив через реку селение Sanjak.

После этого дня старались в темноте больше не ездить. У Вани за день 1 прокол и погнут багажник.

Похоже акклиматизировались, горняшка не долбит. Ночевка на высоте 2700 м.



Утром у Паши прокол колеса, во время замены покрышки ещё и боковой порез. Наверное, это случилось на вчерашнем каменистом спуске. Продолжаем движение вдоль Инда, дождь. Большие военные базы с огромными запасами топлива в бочках. В середине дня опять выехали на шоссе Каргил – Ле (1D). Сразу проверка документов, опять запись в журнал.

Сегодня нам ещё предстоит проехать перевал высотой 3560. Подъём на него довольно крутой, начиная от селения Saspul. Поднимаемся в облаке, влажно. На перевале встретили немца, который ехал из Манали. Рассказывал про снег на дороге и плохую погоду. Сами немного замерзли на перевале. На спуске с перевала Саша забыл включить GPS, перевал ~3560.

Остановились ночевать в отеле в 40 км от Ле за 600 рупий за всех, помылись, постирались (горячей воды нет).

Хозяин гостиницы вечером зашёл проведать нас и пожелать спокойно ночи, и без разрешения попробовал рис с тунцом, который мы готовили на горелке прямо в номере, его это не удивило.

Ночевка на 3300 м.



2011_09_17

Плотный ходовой день, несколько часов провели в Ле. Впечатление, что это туристический торговый центр. На главной улице, по крайней мере. Много больших магазинов со снаряжением: спальники, горелки, пуховки. Также много лавок с многочисленными сувенирами и поделками. В остальном как везде – коровы на улицах, грязновато. Кафе гораздо хуже, чем в предыдущие дни. Готовят долго, везде толкотня. Деньги в банке в банкомате с

карточки Visa Electron банка Санкт-Петербурга снять не получилось. Сработала Visa Classic Балтийского Банка. В Ле есть даже гольф-клуб!

Цены на провиант последних дней: 15 яиц - 55 рупий, рис 20-25 за кг, чай в кафе

10-15 рупий, чопати 10, печенье 5-10, большое 35, макароны 200 гр - 20, вода 1 л - 15.

До Ле проехали странное место – Магнетик Хилл (Magnetic Hill). Вечером начали подъем на перевал Taglang La, заночевали на высоте около 3700 на уютной полянке с зеленой травой и у реки.

Три прокола за один день у Паши.



2011_09_18

Сегодня сложный день – подъем на самый высокий перевал нашего похода Taglang La 5328. Со стоянки в 3700 метров это заняло целый день. 55 километров непрерывного подъема. У всех сильная горняшка, у

Саши в добавок отвалились колени.

Поднимаемся медленно, часто останавливаемся или спешиваемся. С одной стороны понимаешь, что надо быстрее подняться и спуститься пониже для ночевки, а с другой стороны не получается. Не хватает дыхания. Действительно высокий перевал, вокруг горы либо ниже либо такие же по высоте.

Спуск в сумерках до 4600 м, установка палатки в темноте за кучами дорожного щебня, холодная ночевка. Пробег сегодня скромный.



2011_09_19

Опять очень сложный день – движение по высокогорному плато (широкой долине). И так 45 километров, песок на дороге, сильный встречный ветер. Воды нет. Попросили воды у дорожных рабочих из бочек, а Саша остановил машину и попросил воды. Красивый спуск в Панг, городок, состоящий из жилых

палаток и палаток-кафе, высота примерно 4400.
Проверка документов с записью в журнале.
Затем очень красивый подъем по узкому скалистому ущелью. Берем перевал Лачунг Ла 5092 м.
Ночуем в большом «седле» между перевалами, на высоте примерно 4700 м (самая высокая ночевка в походе), в полуразвалившихся домиках из пластика.
Бегают крупные мыши. Ночью замерзла вода в ручье, но мы заблаговременно наполнили бутылки с вечера.
Спим плохо, сказывается высота и усталость.



2011_09_20

Утром сразу после завтрака быстро апнули на 300 метров вверх и таким образом легко взяли перевал Наки Ла 4930 м (NakeeLa). Это первый перевал без ветра и с теплым солнцем.

Вот он, долгожданный спуск. Сначала пологие длинные витки петляющей дороги, а затем местная достопримечательность – серпантин Gota Loops, 22 витка в долина реки Царап Чу. Едем около 20 км с сильным встречным ветром. Тяжело.

Паша клеит 1,5 часа колесо (камеру и покрышку), неудачно заштопанная покрышка протирает лайтовую камеру и дырки найти сложно.

Обедаем в местчке Sarchu после чего начинаем подъем в сторону Baralacha La. Очень сильный встречный ветер. Красивые ручьи и маленькие озера, на вершинах больше 4500м совсем рядом снег. Суслики на подъеме. Проблемы с животом у Вани, долго ждем, темнеет. Не понятно успеем ли на перевал засветло. Саша едет тяжело.

Красивый перевал Baralacha La 4990 м, последний наш высокий, больше таких в походе не будет. На перевале холодно, ветер, спускаемся в сумерках. Красивое озерцо Suruj в начале спуска. Кругом заснеженные вершины. Ночевка в Zing Zing Bar примерно на 4300 м в гостинице-шатре. Хозяин отеля из Дели. Первый раз попробовали местный ром (и вообще спиртное за поход) Ром замечательный.

Ночью за бортом холодно.



2011_09_21

Утром продолжаем спуск, съехали вниз до 3000. Тепло! Первый раз появилась сотовая связь. Наблюдаем красивый селевой вынос. Долго сидим на солнце, соскучились по теплу. Съезжаем ещё немного вниз к реке, моемся, едим, долго катим до реки Chandra. Много красивых видов и заснеженных вершин. Вдоль Chandra крутой подъем, иногда спуски. Крутится тяжело встречный ветер. В начале долины дорога очень пыльная. Кафе и магазинов почти нет, только у подножья перевала Rohtang. Саша долго не может остановить кровь из носа. Наблюдаем строящийся тоннель через гору (срезка перевала Rohtang). Попросили на поле свежую картошку. Хотели купить, но деньги у нас не взяли. Дали девочке упаковку печенья, помахали на прощанье рукой. Эта картинка очень хорошо врезалась в память.

Очередная проверка документов с записью данных в журнал.

Ночуем над деревней в начале подъема на Rohtang, ставимся в темноте. На ужин пюре с молоком -)

Картошка отказывается вариться на такой высоте.

Дружно решили, что и так сойдет.

Ночуем на 3300 м.



2011_09_22

Один из самых сложных в техническом и физическом плане день.

Одновременно с указанными сложностями – очень красивый подъем вдоль реки Chandra (56 километров). Около Rohtang много водопадов, зелени, сырая дорога, какие-то красивые деревья, похожие на березы.

Едем медленно, крупные камни, подъем и встречный ветер. Машин очень мало.

К вечеру небо затянуло снеговыми тучами. Под

перевалом Кунзум (Kunzum La) дхаба, где быстро жарят омлеты, с комнатой, в которой можно ночевать. Уютная лачуга, ничего не скажешь. Есть большое желание остаться. Местные алкаши сидят за столиком с бутылкой на полу. Вообще бутылки на стол не ставят, всегда держат на полу.

На самом перевале большой религиозный комплекс, который все проезжающие перевал машины объезжают вокруг, после чего останавливаются и местные снимают обувь, чтобы босиком зайти на территорию комплекса и позвонить в колокола.

Наверху мы были уже на закате, спускались в темноте. Немного мокрого снега, узкая дорога. Ночуем на 3300 м.



2011_09_23

Утром доехали до Казы (Kaza). Долина здесь очень широкая, просторы не поддаются воображению.

На сегодня у нас запланировано получение пермитов, которое заняло больше половины дня. Много времени ушло на фотографирование на рынке в так называемой «Старой Казе» и изготовление копий заявления на пермит в специальной лавке, где есть копировальный аппарат.

Причем в этой лавке только просишь сделать копию заявления, у них в папке лежит бланк. Лучше фотографии брать из дома, так можно значительно сэкономить время. 3–4 фотографий формата 3x4 или 5x6 будет достаточно. В Каргиле пермит оформили без фотографии и групповой, здесь делают с индивидуальный с фотокарточкой.

Сами пермиты выдают в DC офисе, время работы которого так и осталось загадкой. В будни точно работает примерно с 10 утра до 13 часов, потом толи перерыв на обед, то ли вообще закрывается. Мы были в пятницу, желающих получить пропуска было много. И география «жаждущих» очень обширная: Франция, Австралия, Новая Зеландия....

В Казе впервые попробовали тибетские пельмени Мо-Мо с мясом и луком. Вкуснятина. Вообще здесь богатый рынок с фруктами и овощами. Цены почти не отличаются от лавок в предыдущих больших городах. Сегодня позволили себе небольшой отдых, решили пораньше встать на ночевку, постирать вещи. Примерно в 20 километрах от Казы нашли уютную полянку на берегу реки, на которой и остановились. Вечером по ущелью сильный ветер, да такой, что задействуем все оттяжки у палаток. Наши Vega 2 Si/Sc хорошо выдерживают это испытание на прочность.

Ночуем на 3600 м.



2011_09_24

Сегодняшний день, не смотря на вчерашний отдых, и преобладающий спуск кажется достаточно сложным. Проезжаем несколько селений, в которых нет магазинов и кафе, зато есть яблочные плантации с экологически чистыми гималайскими яблоками. Просим продать нам немного яблок, отвечают, что ещё неспелые, после чего приносят в подарок бумажный пакет отборных красных яблок! Мы соскучились по такой пище, благодарим рабочих.

Дальше двигаемся по красивому ущелью с высокими скалами и ревущей рекой внизу. Где-то совсем рядом Китай.

Пообедали в дхабе с большим количеством назойливых мух. Рацион стандартный: рис с далом, чопати, чай с молоком.

В Сумбо проверка пермитов и регистрация в журнале. Возле одного из городов на дороге повстречались местные разводилы – мальчишки Сипаи. Вначале

подарили нам по какому-то ореху, сказали, что их надо вешать на грудь для силы, а потом стали просить деньги. Орехи обратно не взяли, денег мы не дали.

Примерно в середине дня въезжаем на участок дороги, который отмечен как «Старая английская дорога». Она заключается в 18 км крутого подъема к городку Нако (Нако, 800 м вверх). В этом городе много гостиниц стоимостью 400-600 рупий на человека, есть магазины, кафе, школа. Из Нако начинается несколько туристических маршрутов.

Ночевка на полке у дороги с видом на огни нижнего Нако. При установке палатки заметили скорпиона. Ночуем на 3200 м.



2011_09_25

Утро началось с шикарного спуска по серпантину в тенистую долину, пробитую сверху солнечными лучами. Затем была красивая дорога со скальными нависаниями.

После такого спуска с гор мы решили немного погреться на солнце, постирать вещи и самим помыться. Очень кстати нас опять угощают яблоками, которые по хитрой канатке из тросов и корзинок спускают в долину с высоких горных плантаций.

Встречаем большую белорусскую группу велосипедистов, в которой помимо молодых мужчин также женщины и девочка примерно 7–8 лет. Она едет на прицепе к папиному велосипеду.

Дальше продолжение спуска, очень пыльная из-за ремонта дороги, со встречным ветром.

В дхабе дали овощное Мо-Мо, оказывается и такое бывает. Причем стоимость мясного и «травяного» одинаковая, а продавцы заранее не говорят какое у них Мо-Мо. В этих городках уже не такие нравы, как в высоких горах, где можно заранее зайти на кухню, посмотреть и распробовать блюда.

Вновь проверяли пермиты.

Ночевали у дороги за кучей песка. К ночи по долине подул сильный ветер, опять укрепляем палатку на все оттяжки и колышки.

Ночевка на 2200 м.



2011_09_26

Продолжение очень пыльной дороги и встречный ветер весь день.

Утром проехали интересный каскад из несколько ГЭС. Встретили велотуристов из Новой Зеландии и трех девушек из Канады.

Около Ramrug появились эвкалиптовые рощи.

Ночевали в отеле (400 рупий за двоих) с душем, огромной террасой и видом на ночные огни окружающих гор.

Ночевка на 1000 м.



2011_09_27

С утра опять подъем. На этот раз въехали на 1,8 км за 35 км пути, даже не вспотели. После высокогорья и активного двухнедельного передвижения даже в гору крутиться очень легко.

Прямо около дороги видим первых обезьян, а когда въехали в город на перевале там обезьян уже были целые стаи.

Уже наверху, непосредственно перед городом Theog, долго фотографировали грифов, после чего хозяин соседней дхабы пригласил нас на бесплатный чай.

Часа 3 не могли уехать из дхабы с шикарным видом на окружающие горы.

Яблочный край. Вдоль хребта множество оптовых перевалочных баз с яблоками. Нас угощали яблоками бесплатно.

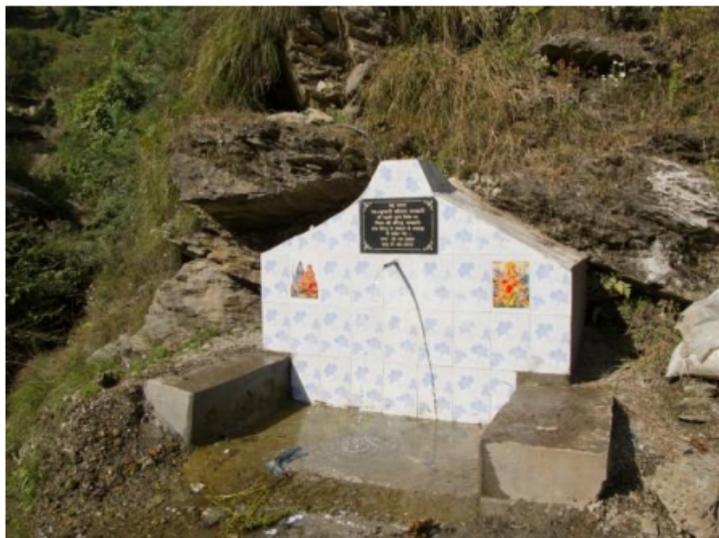
Ночевали в комнате с душем и студента, будущего специалиста отельного бизнеса (как он представился) Обошлось в 200 рупий за двоих. Этот студент ещё и

помогал нам таскать велосипед и сумки вниз и вверх по лестнице.

Не смотря на то, что съехали с высоких гор, сегодня большой набор высоты. Он дается достаточно легко, вечером ещё есть силы, чтобы пойти гулять по городу, чем мы и воспользовались.

На главной улице наткнулись на какую-то небольшую группу скандирующей молодежи. Сзади за ними ходил полицейский. Как-то не очень приятно, мы решили обойти это дело стороной.

Ночевка на 850 м.



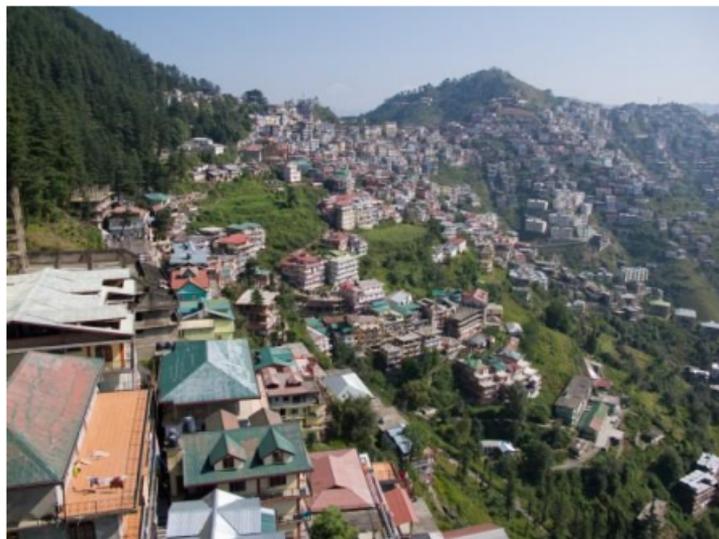
2011_09_28

Доехав до Шимлы, решили не ехать на поезде, а крутить до Дели своим ходом.

Спуск до Шимлы и далее до Калки по дороге с десятками обезьян. Несколько раз осматривали инженерные сооружения действующей узкоколейной

ЖД, построенной еще англичанами. На этой железной дороге около сотни тоннелей и множество эстакад. Трафик на дороге совсем не радует, движение интенсивное.

Вечер провели в поисках подходящего отеля, т.к. ночевать в палатке было просто негде. Придорожные гостиницы хотят 1000 рупий за комнату. Спускаемся в темноте до города Калка (Kalka), где находим комнату с мраморным полом и большой кроватью за 600 рупий. Комната находится на втором этаже, затаскиваем велосипеды прямо в номер по мраморной же лестнице. Главная улица = хайвей в направлении Дели – один сплошной поток транспорта с яркими фонарями, сигналами клаксонов и ревущими двигателями грузовиков, всё это сопровождается пылью. Всё же отправляемся на небольшую прогулку по вечернему городу, едем в кафе. Ночевка на 700 м.



Продолжаем движение по Трасса № 1, это платный хайвей с бесплатным движением для велосипедов и велорикш.

На равнине жара, то и дело вдоль обочины есть встречный поток велосипедов, мотоциклов и машин. Решаем днем сделать перерыв на сиесту (2-3 часа). Местные алкаши в кафе пьют 50 градусную водку, разбавляя ее водой в 3 раза – бр.

К закату доехали до городка Карнал. Странный город. Искали вечером магазин – не нашли ни одного. Только 2-3 лавки с фруктами около трассы на Дели. Всё остальное – спальные районы элитного, либо бомжатского вида. Среднего по качеству жилья нет. Ночевали на скамейке и газоне городского парка в Карнала, где дорожки для удлинения проложены причудливой вытянутой восьмеркой. Вокруг множество людей занимались спортивной ходьбой, никакой неприязни с их стороны не испытали. Ночевка на смешных 250м над уровнем моря.



2011_09_30

Во второй половине дня доехали до Дели. Сразу попали в большую пробку из всевозможного транспорта, которая затем постепенно рассасывается по улицам. На центральном вокзале в Дели видели обезьян. Уже в темноте заехали на какие-то арабские улицы, где на огне готовят мясо и в масле варят курицу. Бр... Искали гостиницу, оказалось, что большинство из них только для местного населения, а для иностранцев отелей мало и они стоят в 3 раза дороже. Видели как ребята-работники кафе после окончания рабочего дня моются в кафе у плиты, одновременно стирают в чанах футболки и носки и заваривают макароны. Спят они в этом же кафе на втором этаже.

Было непривычно видеть людей, спящих на улицах, прямо на разделительной полосе.

Спать нам было негде, поэтому мы решили ехать в сторону аэропорта.

Кое-где пришлось ехать по автобанам, в том числе «против шерсти».

По пути в аэропорт заботливый полицейский ждет пока Саша заклеится, так как место беспокойное, во как.

В аэропорт, естественно, нас не пустили, поэтому мы остались спать на газоне на территории аэропорта.

Рядом бегала большая крыса, но это уже не смущало.

День был очень жаркий и долгий. Проснулись от яркого солнца в лицо.



2011_10_01

День отлета. Немного побродили по ближайшему к аэропорту городку (пригород Дели), купили (!) картон для упаковки велосипедов.

На АЗС набрали в бутылки воды и более-менее нормально смогли вымотаться в кустах.

В аэропорт пускают всего за 3 часа до отлета (по другим сведениям за 6), на входе проверяют документы и распечатку билета. Более, того у проверяющих есть распечатанные списки пассажиров на текущий день. Говорят, что это одна из мер борьбы терроризмом, но после аэропорта Тель-Авива выглядит по меньшей мере смешно -)

Домой мы добирались также разными путями – с пересадкой в Дохе (Саша и Ваня) и Москве (Паша и Сережа). Полеты прошли без происшествий и без повреждения багажа.

Так закончился наш гималайский экспресс.

Спасибо, если дочитали до конца.

Готовы ответить на все интересующие Вас вопросы.



Авторы отчета:

Павел Красников (3401156 [a] gmail.com) - основной текст этой части отчета

Александр Кунеш (kunesh [a] yandex.ru) - дневниковые записи, фотографии, треки и небольшие дополнения к тексту