

Странный поход.

На этот раз не тянет писать отчет, хотя многие просят. По многим параметрам этот поход был для меня самым-самым, но оставил мало ощущений, которыми хотелось бы поделиться.

[Много фоток.](#)

Подготовка.

Походная команда, к которой я в прошлом году присоединился, в сезоне 2018 никак не могла собраться... Обнаружилось, что в этом году МАУ очень дешево возят в Дели. Раньше наткнулся на отчеты о путешествиях в Гималаях, но это казалось чем-то недостижимым, как на другой планете. Главное препятствие: психологический барьер.

Были и другие сложности. Отсутствие высокогорного опыта (моя максимальная высота чуть больше 3600): я не знал, как мой организм отреагирует на высоту.

Перелом чашечки у меня был в марте: нагрузки в полном объеме доктора разрешали с августа. Сезон в Гималаях заканчивается в сентябре. Потом закрывается дорога из-за снега на перевалах.

Но мечта родилась и билеты были куплены.

К сожалению, найти попутчиков так и не удалось. Самый реальный кандидат ушел в соло пешку по Непалу. Ну а я пошел вдвоем с велосипедом покорять Ладакх)))

При подготовке я больше всего опирался на отчет Дубинчука <http://dubinchuk.com/tourcycling/indian-himalayas-by-bike> и решил пройти их маршрут в обратном направлении и в сокращенном варианте: из Леха в Шринагар через Падум.

Выяснился неприятный нюанс при перелетах в Джамму и Кашмир: ограничение веса 15 + 7 кг. За перевес я переплачивать не собирался, поэтому пришлось все перевзвешивать вдвойне тщательно. Я вроде бы легкоход, но все равно вписаться в ограничение было непросто: велосипед не очень легкий 12.5 кг плюс велоснаряжение добавляет ок. 3 кг по сравнению с пешим походом (велочехол, шлем, ремнабор, наколенники). Экономить на теплой одежде я не мог, т.к. рекомендуется для уменьшения эффекта горняшки теплее одеваться. Также была вероятность попасть в снег, поэтому снаряжение было взято почти 4хсезонное (с бахилами, верхонками, мембранными носками и пуховиком).

Хронология.

День 1.

Ночной перелет в Дели прошел отлично: было много свободных мест и удалось поспать в горизонтальном положении. Для экономии веса багажа мне пришлось надеть мембранные штаны вторым слоем и в таком виде я парился при пересадке в Дели на локальные авиалинии. За велосипед с меня не взяли дополнительной платы ни по пути туда, ни по пути обратно. Хотя где-то я даже встречал тарифы...

В Дели у меня сняли отпечатки пальцев и я отправился на поиски велосипеда в аэропорту. Крупногабаритный груз вывозит грузчик отдельно на тележке. Увидев свой велосипед, я спросил, нужно ли что-то предъявлять, чтобы его забрать. «Нет, если это твой, то так забирай J».

В Лехе я заполнил анкету о приезде в штат Джамму и Кашмир. Долго ковырялся со сбором велосипеда. Один болт выноса плохо закручивался, поэтому на обратном пути я руль уже не отвинчивал и это не помешало мне сделать 2 перелета. Так что если размер велочехла не ограничивает, то можно не париться со снятием руля. Военные уже стали меня поторапливать, т.к. после прилета аэропорт закрывается. Сборы я уже заканчивал на солнцепеке снаружи.

Романтикой малого Тибета не пахло. Вместо этого витал неприятный, слегка тошнотворный запах непонятно чего. Я назвал его «запах Ладакха». Часть людей его не ощущает, но нашлись и согласные со мной знакомые)

Много военных машин, пыльно, по краям дороги на въезде в Лех растянулся базар со стройматериалами и прочими нетуристическими товарами. Мне нужно было закупиться на 8 дней автономного путешествия, т.к. я не знал, как обстоят дела с продуктами по пути и какой у меня будет темп продвижения. Также нужно было найти газ и местную связь. Все это можно сделать на Мейн Базаре. В тот день он превратился в финишный участок сверхмарафона Хардунг-Ла <http://ladakhmarathon.com/races/khardung-la-challenge/> . 72 км с перевалом 5370 м.

Проталкиваться через толпы зрителей с нагруженным велосипедом было не очень удобно и у меня довольно много времени ушло на все мои дела. Из местных продуктов сложно было выбрать, не имея опыта их употребления. Много купил наобум.

Из неудачных покупок могу отметить: плавленый сырок в баночках, сладкие сухари со специфическим привкусом (для первого раза норм, а дальше уже не хочется), арахис на развес (пропитан запахом Ладакха).

Из удачных: шоколад Amul и сыр Amul, мед, сгущенка, всякие сухофрукты, свежий хлеб.

Со связью нужно пройти целый квест. Покупаешь симку Airtel 4G, это можно сделать только в центральном офисе в одном из дворишков Мейн Базара. Для этого нужно принести фотки типа как на паспорт и копии своих документов. Тебя оформляют и на

следующий день ты должен пройти нетривиальную авторизацию через IVR. Зато после этого у тебя появляется

с

вязь, где есть покрытие. Вдоль трассы Лех-Каргил-Шринагар оно неплохое. В Занскаре его нет в принципе. Сделать звонок за пределы штата Джамму и Кашмир мне так и не удалось даже после пополнения счета. Пришлось довольствоваться Интернет-средствами связи. Хорошо, что я не сэкономил вес на смартфоне, как делаю это обычно. Интернет-кафе нашлось с весьма дешевыми тарифами. В нем можно найти путешественников европейской наружности. На улицах в центре их тоже довольно много. Встретил даже парочку пожилых людей на велосипедах из Швейцарии. Больше я велотуристов не видел, кроме одного приятного исключения, о котором позже...

Газ есть в туристических магазинах и в пунктах проката снаряжения (перезаправленные баллоны по цене новых).

Высота 3500 ощущалась сильно. Кружилась голова даже когда ходил по магазину. А тут за окном люди финишируют после марафона через перевал выше Монблана)))

В результате закупок моя подседельная сумка приобрела монструозные очертания, но ехать позволяла. Под вечер я спустился к Инду на высоту ок. 3000 м. Нужно было искать место для ночевки. Ладакх – это каменистая высокогорная пустыня, любая зелень защищена забором из колючек (наверное, от поедания ослами и коровами). Я ехал по долине Инда, облизываясь на плоские зеленые лужайки за колючими заборами. Возле белой монастырской постройки я таки нашел плоский глинистый клочок земли и поставил свою белую пирамиду. Они смотрелись рядом вполне стильно) Также рядом очень кстати оказалась колонка с водой. Колышки втыкались плохо. Один даже проткнул мне ладонь вместо земли). На этот раз у меня была рекордная по размеру аптечка, было чем помазать.

В дальнейшем я практически всегда ставил пирамиду без колышков, привязывая оттяжки к большим камням, с которыми проблем нет нигде.

День 2.

Чуть отъедешь от Инда - и зелень сразу пропадает, трасса идет через каменистую пустыню, много туристов-мотоциклистов на Роял Энфилдах, часто показывают тебе большой палец. Много грузовиков как гражданских, весело разукрашенных, так и военных. За полгода им нужно успеть перевезти побольше всего, т.к. вторые полгода трасса закрыта из-за снега. Много военных баз: по сторонам дороги заборы с колючей проволокой, фотографировать запрещено. Въезды на территорию разных военных частей авторски ярко украшены, разрисованы и красиво названы, оснащены лозунгами. Вряд ли от этого солдатам легче служить...

Самолеты низко летают и временами сомневаешься, успеет ли он развернуться между горами...

Коровы на обочинах грызут картон...

На этот день мне предстояло преодолеть 2 миниперевала с набором высоты по 500 м. Все бы ничего, но вел тяжелый и асфальт я плохо переношу, слишком монотонная нагрузка на колени. К началу второго подъема начинает болеть колено, но не травмированное весной, а другое. Все, приехал... Ищу куда бы свернуть, чтобы прилечь отдохнуть. С этим проблема, кругом камни, пыль, заборы. Даже после отдыха я не смогу набрать вторые 500 м... Тут останавливается военный пикап и спрашивают, не подвезти ли меня. Конечно, подвезти! Вел кидаем в кузов, я сажусь внутрь и пытаюсь поддерживать разговор. Ребята едут в Каргил и могут довезти меня аж туда, но по плану мне нужно быть в Каргиле почти через 2 недели. Лихорадочно соображаю, где же мне лучше высадиться. Если я сегодня сверну с трассы около Ламаюру, то есть риск, что не смогу активировать симку и выйти на связь. Если слишком рано выйти, то колено может задержать. Смотрю, что дорога идет преимущественно вниз вдоль Инда и решаю выйти километров за 20 до съезда с основной трассы. Уклон дороги оказался обманчивым. В общем, конечно, сброс высоты наблюдается, но дорога все равно идет то вверх, то вниз. Часто вверх иду пешком даже в маленькие подъемы. Ладно. Пора отдыхать. Становлюсь недалеко от трассы, но защищенный горкой от посторонних взглядов. Вдоль Инда дует сильный ветер, грозя сложить палатку. Но пирамида при правильной установке отлично держит ветер и внутри вполне уютно. Сэкономил сегодня на машине ок. 60 км и 500 м набора/сброса высоты.

День 3.

С утра пришлось клеить камеру из-за колючки. Покрышка Maxxis Holyroller весьма приятна по весу, объему и рисунку, но тонкая на прокол. Больше проколов за этот поход не было, кроме особого феноменального случая, о котором позже

J

В Khaltse удалось активировать симку и предупредить связных, что неделю со мной связи не будет. Довольно большой поселок. Можно его рекомендовать для закупок еды.

Думал, что после поворота с главной трассы Каргил-Лех пойдет грунтовка и ехать будет веселее, но неугомонные BRO (Border Roads Organisation) продолжают строить хорошие дороги большими темпами. Асфальт преследовал меня до

Fanjila

и немного дальше. А ведь здесь должен проходить известный трекинговый маршрут Ламаюру-Падум. Каково им несколько дней идти пешком по асфальту? Собственно, по этому треку я и двигался на велике.

Остановился я возле горной речки. На этот раз риск был в том, что уровень воды резко поднимется. Пришлось разложить вещи в готовности к экстренной эвакуации и продумать каким образом я буду давать деру ночью на дорогу и сколько ходок мне при этом понадобится... Высота всего лишь 3700 м, а голова кружится и насморк не проходит.

День 4.

Продолжаю набор высоты. Говорят, что набирать больше 500 м за день нежелательно. Вот и тащусь на расслабоне, почти все время пешком. С большим обедним отдыхом и стал пораньше на терраске около дороги. Высота ок. 4200, все тот же насморк. Еще и бессилие навалилось. Приходится заставлять себя делать что-то в лагере.

Сегодня большой перевал Sirsir La, высота 4800 м. Мармоты (сурки) бегают по склонам и кричат птичьими голосами. Наверху кружится снежная крупа, заставляю идти себя отрезками по 500 м и после каждого такого отрезка отдыхаю сидя, с водичкой. Хорошо, что серпантин пологий. Один раз решил срезать по крутому участку, потом долго приходил в себя.

Зато после перевала бодрый спуск к Фотоскару. За полчаса сбрасываешь таким трудом давшуюся высоту. Все эти дни было красиво, но, видимо, ощущение высоты притупило чувство прекрасного и не дало в полной мере оценить окружающие горы. После Фотоскара сравнительно ровный участок, пейзаж становится не пустынным, а больше тундровым, что ли. Мне он гораздо больше запомнился. Особый колорит придают яки с большими рогами.

Остановился на высоте 4500, соблазнившись удобной полянкой. Побоялся, что дальше таких хороших мест не будет. Все-таки нужно было сбросить еще сотню-другую метров (меньше уже некуда). Всю ночь мучился, не мог заснуть из-за одышки и насморка. В 3 ночи вокруг палатки слышалась возня и хрюканье-фыркание. Выглянул, оказалось это яки. Здорово они меня напугали своим визитом! Видимо, им тоже нравится полянка, на которой я поставил палатку. Но зачем им бродить по горам среди ночи? Как им понравится моя белая палатка? В панике я стал греметь кастрюлей и они с топотом убежали. Но хрюканье еще долго раздавалось снаружи и беспокоило.

День 5.

На этот день мне нужно преодолеть самую высокую точку маршрута – перевал Singe La. Рядом с ним красивая вершина. Для себя ее назвал «местный Маттерхорн». Перевалу чуток не хватает до отметки 5 тыс. м, поэтому с дороги уже без велика, но все равно с трудом набираю еще 30 м высоты и сажусь отдохнуть и сфоткать экран GPS. Вот засада: из-за того, что сел, высота стала 4999. Опять заставляю себя встать и пройти еще несколько метров вверх по склону ради красивого числа на экранчике.

Даже смешно писать, что это, видите ли, было тяжело, то было тяжело, высота такая-сякая, как она мне не понравилась... Но радуюсь, что все обошлось хорошо, ведь это первый высотный опыт, а он самый сложный. Могло быть и хуже. Теперь, когда читаешь, как люди на 7-8-тысячники ходят, особенно без кислорода, то диву даешься...

Снова головокружительный спуск с перевала. Горы сегодня особенно величественны и живописны. Догоняю группу пешеходов, идущих по маршруту трекинга. Это группа индусов. Главный из них – Ангшуман из Калькутты. Мы с ними будем пресекаться еще несколько дней после этого. Как я ни надеялся проскочить быстрее, чем пешеходы, мне

это не удалось. Для этого нужно хорошо знать маршрут, чтобы его оптимально пройти, не привязываясь к пешеходным стоянкам, или нагружаться выше среднего, чего я не мог себе позволить. Можно еще спуски вниз ехать быстрее, но тут техники не хватает и двухподвес дома остался)))

Какое-то время мы идем рядом, а потом я уезжаю вперед. Через некоторое время вижу, что еду по проводам. Дальше группа рабочих долбит отверстия отбойным молотком в дороге. Оказывается, это я ехал по динамитным шашкам... Тут идут работы по строительству дороги в Лингшед. Пешие туристы не рады этой дороге, зато местные вроде как рады, что у них появится автомобильное сообщение. Мототуристы тоже будут рады попасть в эти укромные живописные уголки Ладакха...

Успею ли сегодня в Лингшед, не знаю. Долина заселена и вся просматривается, поэтому решаю стать на ночлег в доме у древней бабки. В деревне на пару десятков домов есть стационарный спутниковый телефон BNSL. Можно ли по нему позвонить за границу, не знаю. У меня не получилось, и служащая телефона мне помочь не смогла.

Бабка забавная, знает несколько слов на английском, но этого достаточно, чтобы сдать в аренду комнату и угостить ужином (рис с овощами – какие-то зеленые непонятные) и завтраком (лепешки «чапати», ударение на последний слог). Выяснить у нее, где находится туалет, удалось только с привлечением знакомых индусов, которые подоспели на ночлег. Насколько я понял, туалет, как правило, находится на втором этаже и экскременты подлежат вторичному использованию на первом этаже. В самом деле, не пропадать же добру! После высотной ночевки с яками ночлег был просто райским не смотря на стойкий «запах Ладакха» в доме J

День 6.

Дорога наконец-то закончилась, в тот день попадалось много туристов. В основном, это были французы из большой группы, которые двигались в одном направлении со мной. Лингшед с известным монастырем оказался не так далеко. Дети-монахи окружили меня с велосипедом. Пришлось дать покататься одному самому смелому. Другого маленького покатали на раме J Картина пасторальная: пасутся овечки, растет пшеница.

На ночевку стал в «кемпинге» под перевалом Hanima La, 4720 м. С меня даже спросили денег за это, хотя это была самая противная ночевка. Все ущелье пропахло конскими испражнениями. Спал я в соответствующей атмосфере и потом несколько дней отмывал свою подстилку-велочехол от этого экзотического запаха. Вместе со мной в кемпинге остановились и французы. Их было 12 человек, а индийское сопровождение трекинга – 6 человек и 20 лошадей.

День 7.

Французы выходят на старт рано утром налегке, потом медленно собирается сопровождающий их караван. Перевал крутой и расстояние между моими привалами с распитием водички сокращается в разы. Грузные лошади неумолимо догоняют и перегоняют меня на середине перевала. Они идут вообще без отдыха. Перевал вроде не высокий и акклиматизация уже должна пройти. Но дается тяжело. Под конец отдыхаю уже раз на 50 шагов, не присаживаясь, а повиснув на велике. Рюкзак у меня на плечах, а не на велике, как все время до этого.

Наверху встречаю своего знакомого индуса и встречную группу чехов. Они в тяжелых ботинках кроме одного в Саломонах Спидкросс. Можно брать и не бояться за шипы J

Вниз особо ехать не удастся кроме одного скоростного 10-минутного полого участка. В остальном это крутые пешие серпантины с камнями и пылюкой по щиколотку. Велик временами очень мешает и достает. Оторваться от французов не удастся, и мы ночуем недалеко друг от друга под следующим перевалом. Тут протекает речка, по которой проходит граница между Ладакхом и Занскармом.

День 8.

...Лошади снова догоняют меня на подъеме. Перевал Parfi La 3900 м почти на 800 м ниже пред
ыд
ущего, но почему на него тащиться еще тяжелее? Отдыхаю каждые 20 шагов. Этот велик – просто проклятие! Почти ненавижу его
J

Наверху снова встречаемся и общаемся с индусом. Он согласен по поводу сложности перевала. Он профессиональный звукорежиссер. Жалуюсь ему на проблемы со звуком в нашем театре. Очень рекомендует мне цифровой микшерный пульт. Подарил обеззараживающую жидкость для воды. Говорит, как правило, в равнинной Индии можно купить жидкость в аптеках без проблем. Но в Ладакхе они не нашли ее.

Вниз сегодня ехать уже гораздо приятнее. На ночь становлюсь на пару километров дальше, чем французы, на приятном пляжике речки Занскар.

День 9.

Сегодня мне нужно доехать до Падума 40 км. Добиваю оставшийся участок трекинга и перехожу по странному мосту (3 доски вдоль перил, вот и весь настил) на другой берег Занскара. Там уже асфальт строящейся дороги Падум-Лех. Но насладиться асфальтом после пеших троп не получается. Ветер в лицо, покрытие трясучее, скорость удручает...

Ура, Падум! Представлялся землей обетованной, но на практике оказывается не таким уж приятным поселком. И это столица Занскара! Интернета нет. На весь «город» он есть только в интернет-кафе, которое уже закрыто. Жаль, что сегодня не получится выдвинуться в сторону Каргила. Нужно выйти на связь после недельного молчания. Пришлось остановиться в гестхаузе «Монблан». Запаха Ладакха уже нет, ведь мы в Занскаре) С водой и электричеством проблема. Пошел на базар докупить еды и встретил там Алексея Юркова из Севастополя. Он мне подарил сухую колбасу (раритет для Индии) как велосипедисту от байкера. И накормил ужином в местной кафешке. Наконец-то я отведал пресловутые «момошки» - жареные пельмени. Рассказчик Леха оказался хоть куда и за вечер выдал столько невероятных историй из своей жизни, что я за много лет столько не слышал J: и о мотоциклах, и о парапланерах, и о литые памятников... Он уже надцатый раз в Индии. Причем если приезжает, то на несколько месяцев. Изъездил на мотоцикле весь север Индии вдоль и поперек.

День 10.

На следующий день встал пораньше, но интернет-кафе никак не хотело открываться, потом у них оказались проблемы с провайдером. Уже надоело ходить туда-сюда из гестхауза в центр и тут навстречу проехал велосипедист неиндийской наружности. Мы оба «оглянулись посмотреть, не оглянулся ли он». Так я встретил группу из 4х бывалых велосипедистов-айтишников из Москвы. Они ехали из Дарчи и 5й их товарищ отпал на полдороги из-за горняшки. Они уже нашли местного, который умел звонить за границу. Так я послал весточку своим и был готов двигаться дальше. Нам было по пути, и мы вместе впятером двинулись в Каргил.

Асфальт довольно быстро закончился и началась ошетиленная камнями грунтовка. Дорога в перевал, встречный ветер и адское покрытие дороги давали очень низкую скорость перемещения. Пришлось заночевать на полпути к перевалу.

День 11.

На следующий день ехалось не лучше и мы долго тащились на перевал Penzi La, 4494 м. По дороге меня обогнал на арендованном джипе мой знакомый индус с командой. Они тоже ехали в Шринагар. Бонус дня: красивый ледник возле перевала. Мои новые попутчики ехали вполне бодро, и я частенько оказывался в роли догоняющего. Они вместе уже ездят много лет и накопили серьезный высотный опыт. А тут я, понимаешь ли, почти без всякой подготовки, без высотной так точно. После 2х велопоходов в Карпаты и Грузию сразу ломанулся в Гималаи

Ј

. Но мое гоночное кросс-кантрийное прошлое все-таки дало мне много в плане физподготовки, хоть и давно это было. Видимо, это на каменистом расколбасном спуске мне тоже помогло, и я на 26-дюймовом ригиде наконец-то всех обогнал. Дорога такая каменисто-тормозящая, что почти не приходилось использовать тормоза на спуске.

Остановились на ночевку мы недалеко от военного поста около Ронгбука. Там висело интересное объявление, что за использование спутникового телефона можно получить срок в 10 лет...

День 12.

Долина реки очень живописная, снова напоминает тундру) Дорога хоть и вниз, но все равно едет очень тяжело из-за покрытия. Как будто брусчатка вздыбилась... Возле Нуна и Куна колесо снова дало о себе знать, и я перешел в режим «полного расслабона» и совсем отстал.

Наконец доехали до асфальта. Вот теперь я ему был рад! Началась мусульманская часть маршрута. Это немного напрягло. За все время путешествия заметил 2 проявления внешней агрессии: оба от мусульманских детей...

Последняя наша с москвичами совместная ночевка прошла на участке одного гостеприимного кашмирца.

День 13.

На следующий день ехалось отлично: все вниз, да по прекрасному асфальту, да с живописными кашмирскими пейзажами! В тот день был мусульманский праздник, когда верующие собираются в толпы в черной одежде и вместе поют песни. Для нас это выглядело немного дико и мне было не по себе, когда с велосипедом я один (снова отставший), пробирался через религиозные толпы.

Наконец-то добрались до Каргила, в честь праздника ничего не работает. Но ребята нашли джип, который их добросит до Леха, а я продолжил в одиночку свой путь, не дожидаясь автобуса, который якобы должен быть на следующее утро. Момент расставания был морально сложным для меня, но вот уже в дороге на перевал, меня обгоняют автобусы, полные людей в черном. Жара уже спадает, скоро вечер, а мне еще 50 км в перевал Zoji La 3528 м, с километром набора высоты. Своим ходом на самолет в Шринагаре никак не успеть... Думаю, кто бы меня мог подвезти. Поднял руку и возле меня остановился бензовоз. Если он меня подкинет до Драса, то это уже будет достижением. Велик привязываем на верху цистерны. Весь поход я любовался этими забавными индийскими грузовиками и вот я еду в одном из них. Сначала водитель уговаривал меня остановиться возле Драса, но я говорил, что буду ехать до последнего, потому что спешу. Потом он говорил, что заночует возле КПП перед перевалом. Я сказал, что готов заночевать с ним, чтобы он меня на следующий день подвез еще. Мы подъехали к КПП перед самым его закрытием около 19 часов. Водитель сказал мне лечь, чтобы меня не было видно, и понес взятку военным (какая-то еда). Так мы проскочили КПП и начался взлет на перевал уже в темноте. Асфальт закончился дорога

стала узкой и пыльной. Водитель много раз повторял: «

This pass i

s

VERY

DANGEROUS

!» Оказывается, на этом перевале погиб брат водителя, сорвался вниз с дороги... И вот мы уже в Сонамарге становимся на ночлег. Водитель спит в машине, а я в мотельчике. Наконец-то есть горячая вода, хоть и приходится ее набирать в ведро и поливать себя из ковшика.

День 14.

Дальше я своим ходом лечу с перевала в Шринагар. Дорога хорошая, красивая, сосенки напоминают Карпаты. Главное, что дорога идет вниз). Но чем дальше, тем больше населенка, и для обеда уже затруднительно найти уединенное место. Последние километры практически все время находишься в зоне действия мечетей: служение транслируется через динамики и муллы вещают на всю округу с разной степенью экспрессии. Временами это звучит весьма агрессивно.

Около центра Шринагара из такси выходит человек с женой и мне приходится притормозить. Он меня тут же берет в оборот и предлагает показать свой houseboat.

Планов у меня особо нет, поэтому я соглашаюсь и останавливаюсь на озере

Nigil

на корабле, который сдается в аренду гостям. Сделан он под старину и все выглядит очень люксово. Можно в интернете забронировать этот корабль

Houseboat

Flora

. Там весьма уютно и живописно. Мне специально разогрели бойлер. Потом я узнал, что он на дровах. Семья хозяев сводит концы с концами в скромной лодочке неподалеку, а туристов принимают на шикарном корабле, который является их единственным источником дохода. Т.к. с туризмом в Кашмире проблемы, то и этот источник ненадежный. Люди боятся ехать в Кашмир, и в Шринагар в частности.

Под вечер я решил проехаться на велике вокруг знаменитого озера Дал. Проехать через территорию мечети, расположенной на берегу, мне не разрешили. Ехал вдоль ограждения озера, поближе к воде. Когда озеро чистят, то водоросли с мусором вываливают под эту ограду. Потом эти водоросли едят коровы. После одного из этих участков я понимаю, что колесо пробилось, а участок был очень коровьим!

Уже смеркается, фонарик я оставил на корабле, вместе с запасной камерой. Покрышка в кизяках, и я начинаю искать дырки в камере. Нашел, заклеил – спускает. И так 3 раза пока покрышка стала чуток держать воздух. Так я и ехал еще километров 10: несколько минут едешь, потом накачивашь покрышку и быстренько едешь пока не спустила до конца. На корабле доклеил еще 2 дырки. Итого 5 дырок за раз! Во всей этой истории пропустил звонки от хозяина дома. Он переживал за меня и звонил узнать, все ли нормально. Ужин в кругу семьи прошел интересно: сидели на полу, хозяйева ели руками, как у них принято, а мне дали европейский набор посуды. В целом сложилось весьма приятное впечатление о гостеприимстве местного народа, хоть они и предлагали мне выкупить мой велик за \$100) Жаль, что политическая обстановка портит им жизнь...

День 15.

В Дели добрался без проблем. Из аэропорта забронировал отель и поехал к нему по GPS а смартфоне. Аэросити, так называется район, оказался средоточием множества отелей и найти именно мой забронированный оказалось не просто, т.к. адресация домов нестандартная, а люди на улице сами были хозяевами своих отелей и вместо указания дороги зазывали к себе) Так я и остановился у довольно приятного хозяина, а на бронь забил. Вечером съездил в центр и сполна ощутил дурдом перенаселенного города, трафик на тук-туке и прочие прелести. Хорошо, что поехал не на велике, а на метро. Трафик впечатляет, все едут, непрерывно сигналият и сложно бывает перестроиться в нужном направлении.

...Разреженные просторы Украины ощущаются странно, но очень приятно. За всю дорогу до дома за 40 км никто ни разу не засигналил)

Снаряжение.

Из новенького была белая пирамида весом 350 г своего производства. Порадовала

ветроустойчивостью. Вместо трекпалок использовал 8 секций от дуговой палатки в виде буквы Л.

Велочехол пошил специально к этой поездке. Он был сделан из той же ткани, что и пирамида. В развернутом состоянии его размер 150x300 см, по периметру пришита молния. Такой размер позволял не напрягаться с компактным укладыванием вела. У него есть также и капюшон, чтобы можно было использовать как пончо-тент, но дождей не было, и эта опция не пригодилась. Зато как футпринт он меня очень выручил: я мог стелить в 2 слоя для пущей надежности, ведь у меня был надувной коврик Klymit и не хотелось его повредить колючками и острыми камушками. Земля на местах ночевки обычно пыльная/грязная, поэтому без футпринта было бы менее комфортно.

Коврик Klymit V Ultralight SL рулит по весу, объему, размеру и цене. Единственное, в районе бедренных костей подкладывал что-нибудь мягкое, т.к. я продавливал коврик до земли своими острыми костями

J Спасибо магазину stezhka.c

om

за консультацию, что отговорили от коврика-скелета

Klymit

X

-

Frame

J

Также на пенке более удобно в сидячем положении на биваке, а надувастик рассчитан только на лежачее положение.

Ночью бывало на несколько градусов ниже нуля, поэтому спал в пуховке и старом пуховом спальнике.

Газ временами плохо зажигался. Подозреваю, что это из-за большой высоты: он слишком сильно выходит из баллона, и моя горелка под таким напором неадекватно себя ведет.

Задним тормозом была китайская реплика классических тормозов Avid BB7. Но при

копировании они плохо воспроизвели пупырышек, который держит левую колодку, и у меня один раз колодка потерялась. Хорошо, что не на крутом спуске. Так что оригинал лучше J

Комбинация сумок в раме, под рулем и под седлом без багажника в очередной раз подтвердила свою эффективность и надежность. Было сложно только весь объем уложить в начале недельного автономного участка. Но уже на следующий день вещи «устаканились».

Выводы.

Гималаи это не так далеко и страшно, как кажется) В принципе, туда может поехать любой, и даже на велосипеде, но меры предосторожности перед высотой нужно принять. Как минимум она может подпортить впечатление) Как бы это теперь полюбить высоту, как это делают альпинисты? J

<https://www.gpsies.com/map.do?fileId=mtmbcdalybhdgxis&authkey=2D866702FC0F2020ABCE2E47E7EAD8A1F3195E796115C97C>