

Тибетский дневник

Как-то в одном автомобильном журнале я натолкнулся на сообщение о том, что одна из московских фирм, торгующая английскими внедорожниками "Лендровер", подняла автомобиль на Эльбрус. На фото в статье был представлен джип с огромными сдвоенными колесами, лебедкой и другими "прибамбасами".

Я тогда подумал: "Чего только не сделают для рекламы".

Просматривать в то время приходилось подобных материалов много, и эта история вскоре забылась...

А осенью 98-го года о ней вспомнилось вновь.

В пресс-центр ВАЗа пришло невероятное сообщение о том, что альпинисты из Санкт-Петербурга на двух "длинных", как говорят в народе, "Нивах" проехали от города на Неве до Эвереста и вернулись целыми и невредимыми, преодолев более 20000 км и поднявшись на высоту 5350 метров.

Информация была настолько интригующей, что я был командирован в Питер для уточнения подробностей.

Беседа с руководителем автоэкспедиции Санкт-Петербург — Эверест Георгием Котовым дала ответ на вопрос о том, как пришла в голову идея поездки на высочайшую вершину планеты.

Оказалось, что Георгий был свидетелем того, как, забывая в глубокий снег двухметровые металлические щиты и крепя к ним трос, измученная высокогорьем бригада альпинистов на лебедке заволакивала тот самый "Лендровер" на гору.

Нелогичность увиденного не давала покоя.

Котов, покоривший Эверест, отлично знающий Гималаи, понимал, что на планете есть более высокие горы, по которым, как ему казалось, можно ездить на автомобиле, а не тащить его на себе.

Вот только как в горных условиях поведут себя автомобили? На этот вопрос ответа не мог дать никто. Риск поездки в Гималаи был огромен.

После долгих раздумий выбор пал на "Ниву". Нашлась группа храбрецов, и груженные машины двинулись к высотному полюсу Земли.

О результатах той экспедиции много писалось, но рекорд "Лендровера" — 5621 метр — не был покорен. Желание заехать выше не отпускало. Причем заехать именно на "Нивах".

Однако слишком много оставалось неясного. Поднимутся ли машины на большие высоты? Смогут ли управлять ими люди? Есть ли проходимые склоны?

Уверенность в себе была: все же четверть века в альпинизме, победы на чемпионатах СССР и России, неоднократное покорение 8-километровой высоты позволяли Котову и его товарищам рассчитывать на успех. Да и "Нивы" на высоте 5300 метров имели резерв мощности.

Плохонькие китайские карты говорили о том, что в центре Тибета есть горы высотой до 6000 метров, на которые есть надежда въехать.

Все обдумав, решили обратиться на Волжский автозавод с предложением об организации совместной экспедиции на Тибет.

С февраля 1999 года подготовка машин началась, и в первых числах июля две длиннобазовые "Нивы" ВАЗ-21312 и минивэн ВАЗ-2120 отправились в Санкт-Петербург на дооснащение и обкатку.

Собственно, подготовка на автозаводе свелась к тому, что в салон каждого автомобиля были вварены трубы в виде короба, которые при падении могли бы уберечь экипаж, дополнительный вентилятор охлаждает двигатель для езды по пустыне, тонированные стекла, спасающие в 45-градусную жару, да "люстра" фонарей, закрепленная над крышей на дуге.

Уже в Петербурге получили рации. Кроме того, отдали машины в клуб автоспортсменов, где усилили подвеску и поставили алюминиевые листы для защиты днища. Ну, а "кенгурятники", противотуманные фары, запаска на задней двери и прочее — это скорее для стиля, чем для смысла.

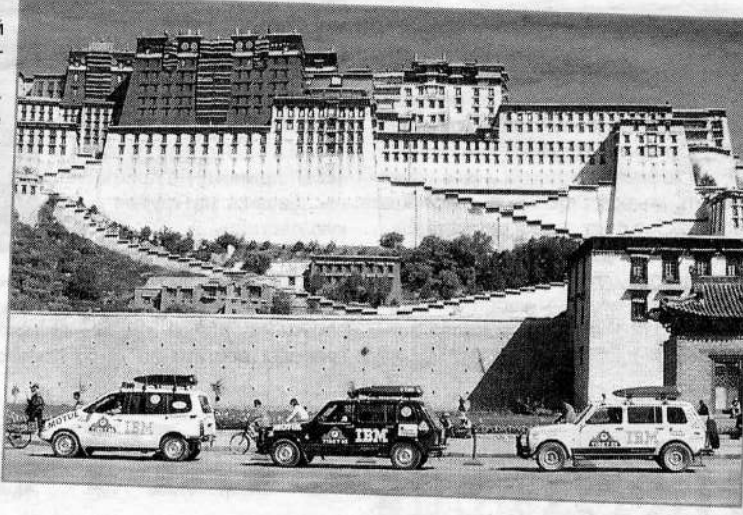
Хотя и явно недостаточно, но удалось потренироваться на крутых склонах трассы мотокросса в местечке Южки под Санкт-Петербургом.

...Первоначально экспедиция должна была состоять из двух автомобилей и четырех человек, но директор опытно-промышленного производства ВАЗа Сергей Николаевич Перевезенцев предложил дополнительно взять минивэн в качестве автомобиля для доставки снаряжения. В дополнительный экипаж петербуржцы предложили включить двоих вазовцев, но по разным причинам от АВТОВАЗа в эту оказавшуюся интереснейшей и насыщенной самыми разнообразными событиями экспедицию был командирован только я.

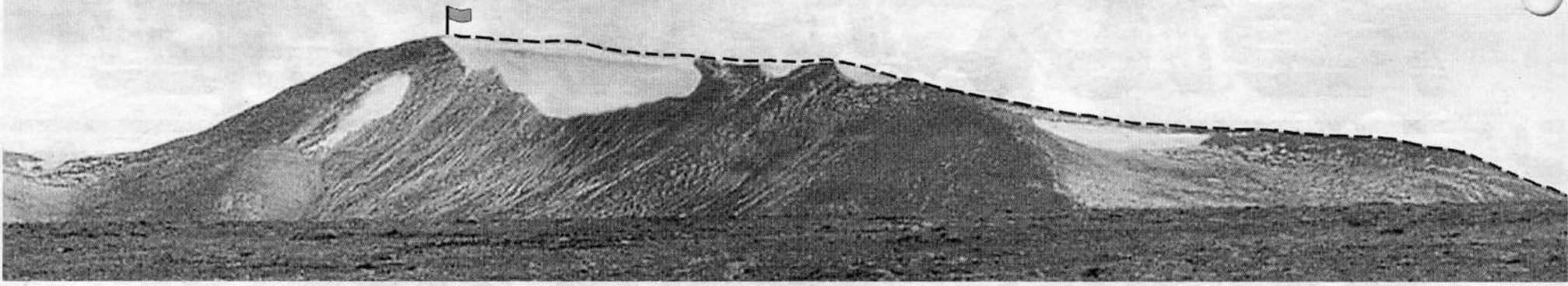
Поиск спонсоров, работа с мэрией Северной столицы и многомесячная переписка с китайской стороной закончились успешно, и 19 августа 1999 г. после суетливых проводов на Дворцовой площади был дан старт экспедиции. Три автомобиля по специально по этому случаю перекрытому Невскому двинулись в долгий путь на Восток.

Павел НЕДОРЕЗОВ.

(Продолжение следует)



Тибетский дневник



(Продолжение.
Начало в № 154)

Американец Джефф Шеа, санкт-петербуржцы Георгий Котов и Виктор Плещачевский составляли экипаж белой "Нивы". Сергей Тюльпанов с женой Верой, сопровождавшей его до Алма-Аты, ехали на минивэне. "Нивой" цвета "баклажан" управлял Александр Дубовиков.

До Москвы доехали без приключений. Однако на Садовом кольце экспедиция чуть не закончилась. Саша не успел среагировать на резко затормозивший перед ним минивэн и протаранил его. От серьезных поломок обе машины спасли прочные навесные трубы. "Нива" Дубовикова лишилась противотуманных фар, а задний бампер "Надежды" треснул.

В Москве экспедицию покидают Джефф Шеа и Виктор Плещачевский. Джефф летит в Америку

переносной компьютер, колонна продолжила путь по трассе Москва — Челябинск.

Пройдя два дня по дождю, 22 августа примерно в час дня экспедиция прибыла в Тольятти и остановилась у подъезда моего дома. Необычные машины вызвали неописуемый восторг соседских ребятшек. Мне привезли экипировку, и с этого момента участником похода стал и я.

На следующий день после импровизированной пресс-конференции, напутствий руководителей и специалистов автозавода мы тронулись дальше, на Челябинск.

Самарская область почему-то стала гоголевским "заколдованным местом" для Сергея Тюльпанова. Его приключения здесь начались с того, что при парковке на стоянке у гостиницы он разбил фару новенького БМВ и заплатил за это

из станций ему отрегулировали карбюратор так, что машина дергалась следующие полдня, и ремонтировать ее пришлось прямо на обочине дороги. Он забыл закрыть заднюю дверь, и все, что было в машине, высыпалось под колеса следующей сзади "Нивы". После заправки у него потерялась крышка бензобака. За ужином в придорожном кафе у перечницы отвалилась крышка, и весь перец высыпался в пельмени... И уже перед самой остановкой на ночлег из-под капота минивэна стал доноситься душераздирающий пороссячий визг — это вышел из строя подшипник насоса охлаждающей жидкости.

На свою пятую ночевку экспедиция остановилась в красивой березовой роще. Как выяснилось утром, всего в нескольких десятках метров от границы с Татарстаном. Когда-то на границе между Оренбургской областью и Татарией стоял большой обелиск с надписью "Татарская АССР". Времена изменились, обелиск разрушен до основания, и найти даже фундамент от него на трассе невозможно. Вместо обелиска стоит столб с простреленной кем-то в двух местах синей табличкой. Такой, какая обозначает на дорогах мелкие населенные пункты. Ни постов, ни таможи, ни границы, хоть как-то обозначенной, нет.

...Миновали Башкирию и пересекаем горы Южного Урала. Движемся по так называемой горнозаводской зоне. Проезжаем старинные русские городочки, основанные еще во времена Петра I. Дата их основания — 1730-е го-



машины встали на осмотр на автоцентре столицы Южного Урала. Здесь заменили злополучный насос, отрегулировали двигатели, осмотрели ходовую часть. На минивэне прорезали дополнительные отверстия в капоте и установили в них воздухозаборники.

На ремонт и модернизацию ушел почти целый день. Зато, подтвердив истину о том, что Урал — опорный край державы, специалисты "Челябинск-Лады" помогли нам совершенно бескорыстно и, пожелав удачи, проводили в дальнейший путь.

На очередной ночлег мы остановились под городом Курганом на маленькой, но удивительно красивой речке, заросшей белыми лилиями. Вечер портили свирепые комары, не обращавшие внимания на заграничную отпугивающую

мазь, которой все мы были густо покрыты.

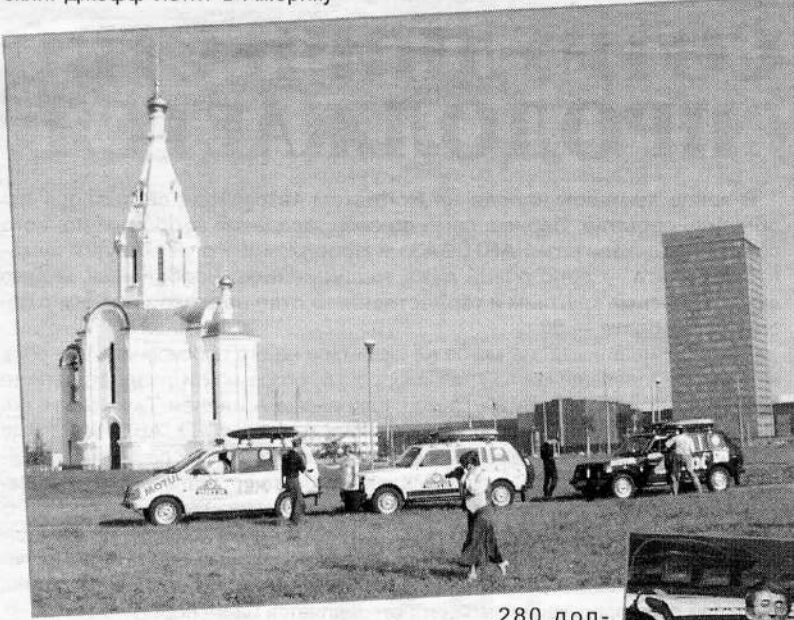
За Курганом нас ожидал неприятный сюрприз: порвалась в ключья эластичная муфта карданного вала на нашей "Ниве". Как признался Саша, во время тренировок на трассе мотокросса машина после прыжка сильно ударила днищем. Скорее всего, причина разрыва муфты была в этом.

Ремонт в полевых условиях занял почти 4 часа.

Дальше до границы с Казахстаном было только одно запомнившееся событие — проезд через тучу саранчи. Стало понятно, для чего у многих местных автомобилей на передок натянута мелкая сетка. А мы еще долго выковыривали разбившихся насекомых из радиаторов.

От Дворцовой площади в Санкт-Петербурге до погранперехода — 4102 км. Заплатив за проезд по 5 рублей, покидаем Россию. Ничейная полоса от таможи до таможи оказалась длиной 22 км. За право въезда в Казахстан мы заплатили уже по сто рублей с автомобиля...

Павел НЕДОРЕЗОВ.
(Продолжение следует)



по делам своей фирмы и присоединится к экспедиции уже в Китае. Плещачевский возвращается в Санкт-Петербург и больше в работе экспедиции не участвует.

Получив в московском представительстве "Ай-Би-Эм" новенький

280 долларов. Купленная с горя бутылка пива гейзером вырвалась в потолок, когда он ее вскрыл. На одной

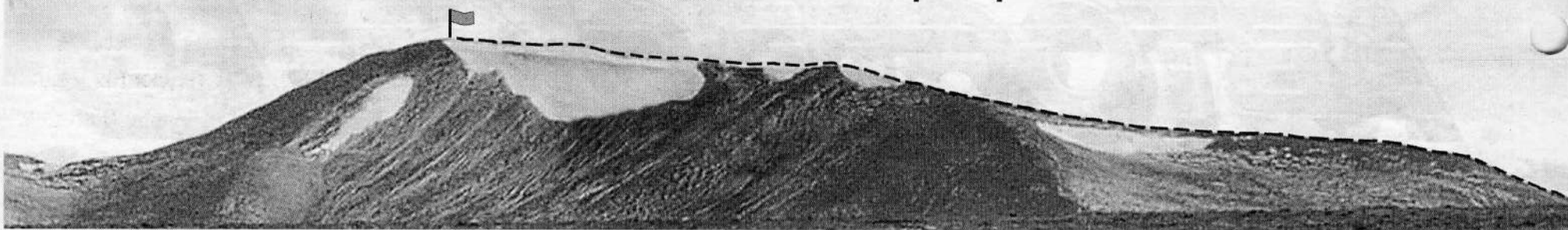


ды. Это Аша, Сатка, Усть-Катав, Миньяр, Златоуст, где и по сей день работают маленькие металлургические заводишки, построенные почти триста лет тому назад.

Переночевали у родственников Сергея на территории Уральского военного округа и утром выехали на Челябинск. Через два часа наши



Тибетский дневник



(Продолжение.
Начало в № 154 — 155)

...Проехали по Казахстану от границы километров 15 и встали на ночлег в березовом перелеске метрах в пятистах от шоссе. Комары в Тольятти — абсолютно безобидные мошки по сравнению со здешними летающими шприцами...

Утром следующего дня стартуем на Петропавловск. Дороги здесь

ются на обочины и ждут, пока наша колонна проедет мимо. Видимо, выглядим как самое высокое начальство Казахстана. В таком режиме пролетели километров пятьдесят. Нам понравилось. Да и машины ведут себя превосходно.

Останавливаемся на ночевку посреди выжженной степи. Случайно обнаружив впадину с маленьким озером, спускаемся туда. Ветер в степи сбивает с ног, а здесь относительное затишье.

Утром 28 августа холодное и ветреное. Нос из машины

рует в машине абсолютно все. Салон автомобиля стал светло-серым от пыли. Застучало что-то и у нас в машине. Оказался оборванным правый передний амортизатор. На минивэне обнаружили отсутствие пробки на аккумуляторе. Да-а, слабо корейцам против казахских дорог! Не могут они делать виброустойчивые аккумуляторы. Ну, а чуть позже и у нас на "Ниве" спереди оторвался и второй амортизатор. Роскошные раллийные "штучки" всемирно известной фирмы "Кони" оказались слишком жесткими, и кронштейны их крепления не выдержали чудовищной тряски. Дальше едем медленно. Машина без амортизаторов сильно раскачивается на кочках.

Лишь к часу ночи, смертельно уставшие, доехали до озера Балхаш. 29 августа тронулись в путь только в обед. Отдыхали от вчерашних перегрузок. Любовались озером — оно огромное и поражает ярко-бирюзовым цветом воды.

Степь перешла в полупустыню. Наблюдаем первые миражи. Становится жарко. Проехав километров 120, уви-

ключенную телекамеру. По лицам и последовавшему окрику-приказу медленно выйти понимаю, что вымогают у Котова по-крупному. Требую вести досмотр в моем присутствии. После чего нам объявляют, что досмотр окончен, все свободно. Уезжаем с поста с тяжелым сердцем. Ведь это не последняя проверка на трассе. Хотя с такой наглостью мы больше и не сталкивались, но поборов до границы с Китаем было еще много.

31 августа провели в Алма-Ате, но города практически не видели. Весь день ремонтировали и обслуживали автомобили. На "Ниве" Георгия заменили масло, отрегулировали клапана. На машине Александра Дубовикова приварили кронштейны амортизаторов, подтянули кое-где крепеж. На минивэне заменили генератор, отремонтировали двигатель привода "дворников", сделали заплата на бампер.

1 сентября завершаем дела в Алма-Ате и в час дня выезжаем в сторону границы с Китаем. До пограничного перехода осталось чуть меньше четырехсот километров.

...На въезде в пограничную зону открывается совершенно невероятный вид на речную долину, сильно напоминающую североамериканские каньоны. А внизу, в полукилометре от нас, находится пост, контролирующий проезд. Там после проверки документов нам пожелали доброго пути и открыли шлагбаум. Мы пересекли заросший облепихой пограничный ручей и вскоре остановились на ночлег в роще под огромными незнакомыми деревьями, где вся земля была усыпана мелкими отпавшими веточками. Много позже, на обратном пути, мы узнали, что это одна из трех оставшихся нетронутыми на планете ясеневых рощ.

2 сентября. Встаем затемно, собираемся и с рассветом трогаемся дальше. До границы остается примерно сто километров. Вскоре прибываем на Казахстанский таможенный. Проходим чисто символический досмотр. Одно из пограничников тоже зовут Александр Дубовиков. Этот сибиряк долго не может поверить в наличие своего тезки из Санкт-Петербурга, а поверив, дарит ему на память о встрече бутылку дорогого рома. Прощаемся — и вот мы уже на нейтральной полосе. Метров через 800—900 подъезжаем к ки-

тайскому посту. Въезд на контрольно-пропускной пункт стилизован под Великую Китайскую стену. Сдвижные решетчатые ворота из сверкающих на солнце металлических квадратных труб убираются в две зубчатые башенки, отделанные плитками из вишнево-коричневого полированного гранита. Мы пересекаем линию ворот и попадаем на аккуратно забетонированную и чисто выметенную пло-



щадь. На стометровом квадрате разместились таможня, паспортный контроль, пост санитарной обработки грузовиков и даже автоинспекция. Нас с любопытством рассматривают китайские туристы. Пограничники дотошно изучают необычные автомобили. Появился наш гид-переводчик с документами на право въезда в Китай, и нас впускают на таможеню. Автомобили осматривают отдельно, поэтому мы на руках перетаскиваем весь багаж в зал досмотра таможни. После досмотра опять тащим больше тонны снаряжения в автомобили. Нам не хватало нескольких минут для окончания оформления до обеденного перерыва, и теперь целых три часа мы жаримся на солнце в ожидании выезда с поста.

Переводчик, молодой веселый китаец с коротким ежиком черных жестких волос, попросил звать его Петей, хотя его китайское имя Мао Чже. Он вручает нам номера и техпаспорта на автомобили. Комический момент с выдачей водительских удостоверений. Они похожи на наши — с такой же маленькой фотографией. Петя держит их в руке веером и не знает, кому какой выдать. Мы все для него



на одно лицо. Он сильно смущается, и мы со смехом разбираем каждый свои "права".

Наконец командир пограничного наряда дал разрешение на выезд. Открылись ворота — и вот мы на территории Китайской Народной Республики.

Павел НЕДОРЕЗОВ.
(Продолжение следует)



заметно хуже, чем на последних километрах России.

График движения напряженный. Ежедневно мы должны проходить по 500 км. Что нас ждет впереди, неизвестно, поэтому, чтобы иметь резерв времени на непредвиденные обстоятельства, движемся с максимальной возможной скоростью. От Петропавловска поворачиваем на юг. В спину дует сильный северный ветер. Машины бегут легко. Весь день не покидает ощущение движения под уклон. Минуем разбитые улицы Кокчетова, оставшегося в памяти грязным затрапезным городком с написанным краской на одном из заборов объявлением: "Улица Фурманова сдается в аренду".

Закончились леса. Началась неоглядная степь с ошеломляющим разнообразием. Действительно ковер. Настолько много самых разных растений всевозможных цветов и форм, растущих плотно друг к другу!

В середине дня въехали в столицу Казахстана. Закупив продукты и батарейки для цифрового фотоаппарата, покидаем Астану. Дорога

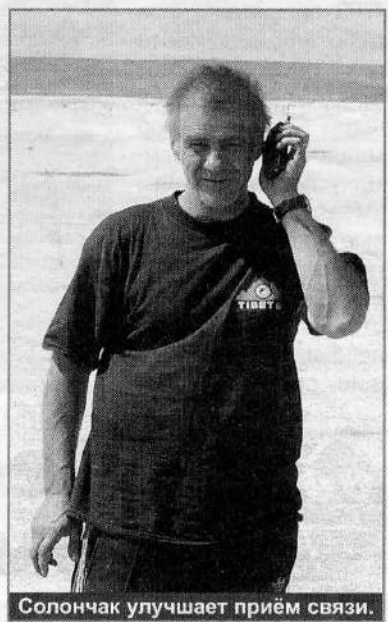


на Караганду сильно разбита. Движения по ней почти нет. Чтобы меньше трясло, выезжаем на осевую линию и, включив для безопасности фары и "люстры" на крышах, мчимся вперед. Все автомобили — как встречные, так и попутные — шараха-

высовывать неохота. Приключения начались прямо с утра. Минивэн ведет себя как упрямый ослик — не хочет ехать, несмотря ни на что. Двигатель чихает и стреляет. Мучаемся часа два, но найти причину не можем. Все перепробовали, но лишь после замены коммутатора стало возможным кое-как ехать. В Караганде в очередной раз выручает вазовское братство. Нам на "КарЛаде" вне очереди, сняв специалистов с других машин, сделали диагностику и ремонт минивэна. Электрик Евгений сильно ругался по поводу качества сборки блока предохранителей и разъемов проводов.

Не задерживаясь в Караганде, выехали в сторону озера Балхаш. Кругом высохшая глинистая степь. Светло-коричневый фон грунта, проступающий сквозь серые, высохшие былинки травы. Резко ухудшилась дорога. Проехали знак — "ремонт дороги 200 км". Дорога превращается в сплошные дыры в асфальте. Сергей по рации сообщает, что у него что-то отвалилось от машины. Останавливаемся. Оказалось, отломилась часть переднего бампера. Осмотрели другие машины. На "Ниве" Георгия слетел провод с клеммы аккумулятора. У нас с Сашей пока все в норме. Километров через пять дорога ока-

зывается полностью разрушенной, и мы сворачиваем на объезд. Объезд — это выровненная ножом бульдозера степь. И на ней остались поперечные рубчики от гусениц трактора. Километров тридцать мы лязгаем зубами по этим рубчикам. Вибри-



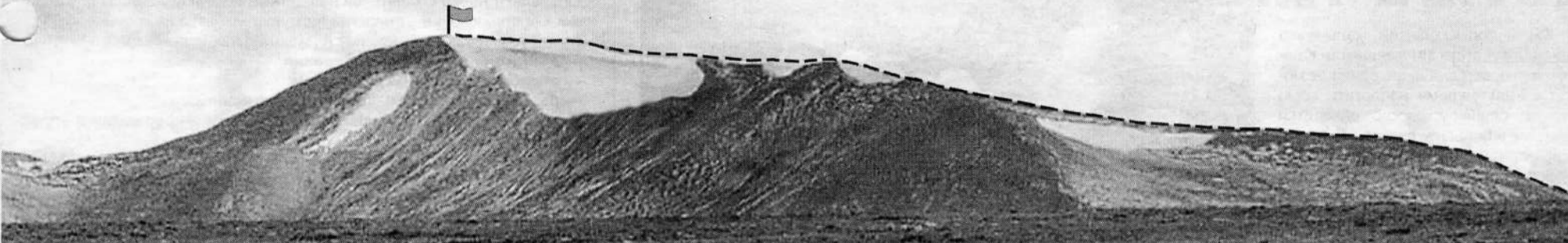
Солончак улучшает приём связи.

дели в стороне от дороги озеро. Долго спорили, мираж это или нет. Убедились, что не мираж, и свернули к воде. Каково же было удивление, когда мы поняли, что озеро высохшее. Поверхность его, как льдом, покрыта тончайшим слоем соли. Если сломать эту корочку, то под ней обнаруживается темно-коричневая густая грязь. Высыхая, она начинает блестеть кристалликами соли.

30 августа. За вчерашний день мы прошли вдоль западного побережья Балхаша 250 км. Сегодня задача сложнее — к вечеру нужно быть в Алма-Ате. Дорога отворачивает от озера вглубь полупустыни. Унылый пейзаж на сотни километров вокруг. Ни жилья, ни воды. Лишь редкие птицы да одинокий тушканчик на обочине дороги, похожий на маленького кенгуру.

С очередного холма видим будку у дороги. Оказывается, это милицейский пост. Казах-сержант объявляет об обязательном досмотре автомобилей, багажа и личных вещей. Георгий заходит в будку, и мы его ждем минут десять. Чувствуя что-то неладное, вхожу внутрь, держа на изготовку

Тибетский дневник



(Продолжение.
Начало в № 154 — 156)

...Прямо за воротами погранпоста начинаются торговые ряды китайского поселка. Проехав метров 400, останавливаемся у рестораника. Первое знакомство с

тью Синцзян-Уйгурского автономного района Китая. Но даже здесь чувствуется активное развитие. Во всех населенных пунктах строятся новые дома, разрушаются старые халупки, выбрасывается прямо на улицу отслужившая свое мебель, ведется ре-

днем меняем деньги, согласовываем дальнейший маршрут и график движения с Петей, успеваем пару часов побродить по городу.

Вечером идем в ресторан есть змею. Георгий и Саша страстно мечтали о ней с первого дня в Китае.

ских, китаец, американец и филиппинка. И переводим так: "Петя" (Мао Чже) — с китайского на русский, Георгий — с русского на английский, Джефф — с английского на индонезийский и в обратный последовательности. По такой цепочке объясняем Джеффу, что в машины можно рассовать не более четверти того, что он привез с собой. Джефф полдня перебирает свои вещи, отправляет ненужное с помощью "Федерал Экспресс" в США, и лишь в восемь вечера мы, наконец, отъезжаем от гостиницы "Холидей Инн". До ночлега, как поясняет Петя, 180 км пути.

От восточной окраины Урумчи начинается великолепный платный хайвей. Вскоре проезжаем мимо ветряной электростанции, состоящей из нескольких сотен ветрогенераторов. Длина одной лопасти девять метров.

Чуть сбоку и сзади нависает огромная черная туча. Мы движемся со скоростью 90 км в час, и она нас догоняет, толкая перед собой массу горячего влажного воздуха. Высунув руку в окно, не ощущаешь встречного потока воздуха. Термометр показывает +38°C. Двигатели перегреваются, работают с перебоями. Мы грешим на электронные октан-корректоры, купленные в Тольятти. Останавливаемся несколько раз в надежде охладить двигатели, но жара стоит такая, что остановки мало помогают. Резко темнеет, и в крошечной тьме к нам подъезжает дорожный патруль. Выяснив причину остановки и узнав, кто мы, полицейская машина встает во главе колонны и медленно ведет нас вперед. Через

пом — основной грузовой транспорт северо-запада Китая. Дорожный указатель, большой, но ни о чем нам не говорящий. И никаких признаков того, что мы находимся на полтора метра ниже уровня океана! А пересекаем мы одно из самых низких мест на планете — Турфанскую впадину. Ниже только Мертвое море в Израиле.

Вновь выезжаем на отличное шоссе. Машин здесь заметно меньше. Трасса проложена на северной окраине пустыни Такла-Макан. Трудно поверить в то, что еще в прошлом году ее здесь не было. Однако разогнаться не удастся. На заправке влили в баки по 50 литров какой-то невообразимой гадости. Двигатели детонируют. Останавливаемся и регулируем зажигание. Очень жарко. Сергей жалуется на перебои в работе мотора. Останавливаемся на осмотр и снимаем панораму так называемых "Жареных гор" — одного из самых жарких мест на нашем пути. Здесь в большом количестве обустроены сушилки для изюма и летают тучи пчел с ярко-желтыми полосками на брюшке.

Пройдя за день 600 километров, вчера вечером остановились в городке Хами, типичном для северо-запада Китая. Сегодня короткое знакомство с городом, и снова в путь. Спешим в город Дун-Хуанг. Завтра по плану день отдыха.

...Автострада резко обрывается. А дальше, если подходить с российскими мерками, — чудовищно разбитый проселок. На самом деле это несколько колеиных дорог, идущих параллельно друг другу по выжженной каменной пустыне. Перемолотые



Монастырь на озере Сайрам-Нур.

местной кухней. Маринованный арахис оказывается очень вкусным, пиво — отменным, жареные рыбешки тоже. А вот тушеные свинина и курица красны от перца и настолько острые, что есть их просто невозможно. И нет соли и хлеба.

На удивление быстро освоили еду палочками. За столом, рассказывая о своей стране, китаец Петя почему-то вдруг стал говорить о том, что через неделю начнется война с Тайванем, так как сепаратисты там очень сильны и не хотят быть в составе КНР. Мы пожалели плечами — в России об этом ничего не было известно. Поблагодарив хозяев, поехали дальше.

Вглубь Китая уходит неширокое, но достаточно хорошее шоссе. По привычке всматриваемся в каждый дорожный указатель, но понятны только цифры. Вдоль обочин тянутся поля подсолнечника, кукурузы, хлопка. На площадках сушатся саманный кирпич. С первых метров зарубежья бросается в глаза огромное разнообразие велосипедов.

Через 200 км начался подъем на плато. Перевалив через горы, останавливаемся на ночлег на берегу озера Сайрам-Нур. Оно имеет примерно 50 км в поперечнике и расположено на высоте 1978 метров.

Третьего сентября стартуем на город Урумчи. До него примерно 500 км. Движемся по широкой межгорной долине. Справа от нас на расстоянии 5 — 10 км северные отроги Тянь-Шаня. На машине Георгия появилась сильная вибрация в трансмиссии. По всем признакам выходит из строя шарнир равных угловых скоростей промежуточного вала раздаточной коробки.

Места, по которым мы проезжаем, являются наиболее отдаленной час-

конструкция дороги. Чем ближе Урумчи, тем интенсивнее движение. Через одиннадцать часов пути достигли окраин столицы Синцзян-Уйгурского района. Дорога перегружена транспортом. А над главной улицей полуторамиллионного города висит смог. Архитектура города, особенно его центра, настолько необычна, что трудно подобрать сравнение.

Это был целый ритуал со стороны поваров, а для нас ужин превратился в приключение.

Мы давно спали, когда в час ночи позвонил Джефф Шеа, прилетевший в Урумчи.

В воскресенье, 5 сентября, едем на встречу с Джеффом. Урумчи — город контрастов. Как ни банально звучит эта фраза, все же она точно характеризует город. Новостройки здесь резко отличаются от старого стиля. В гостинице нас ждет печальная новость. Ли Маклафлин, друг Джеффа и профессиональный телеоператор, заболел и не смог приехать. А в номере амери-



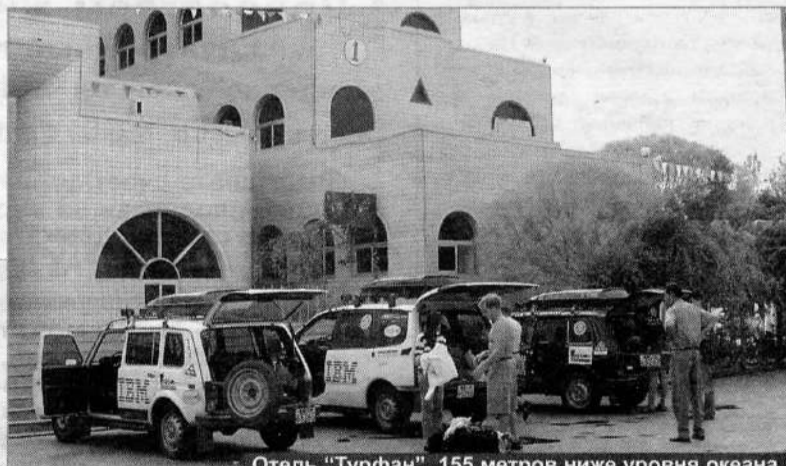
г. Урумчи.

Под колесами очень гладкий бетон. Здания в центре 35 — 45-этажные и имеют футуристический вид. Верхушки всех высотных зданий оформлены в традиционном китайском стиле — пагодками или фонарями. Устраиваемся в приличной гостинице и идем ужинать.

Четвертое сентября по графику нашей экспедиции — день отдыха. То есть мы остаемся в городе. Передаем через Интернет дневник экспедиции, долго ищем на рынках промежуточный вал для "Нивы" Георгия. Но не находим. Едем на станцию технического обслуживания, принадлежащую фирме "Ниссан", где на всем оборудовании написано "Сделано в СССР". Здесь на автомобиль установили новый вал из нашего неприкосновенного запаса.

канца, заваленном снаряжением, мы увидели его жену — восемнадцатилетнюю филиппинку Новиту. Она маленькая и хрупкая. И выглядит никак не старше четырнадцати лет. Известно, что подростки плохо переносят высоту. Что-то будет с ней, выросшей на острове в океане? Но хуже всего то, что мы остаемся без возможности профессиональной съемки экспедиции...

Теперь у нас действительно интернациональный состав. Четверо рус-



Отель "Турфан". 155 метров ниже уровня океана.

несколько километров грозовая туча, так и не пролившая ни одной капли дождя, уходит в сторону. Двигатели остывают, и к полуночи мы приезжаем в городок Турфан, где останавливаемся на ночлег в одноименном отеле.

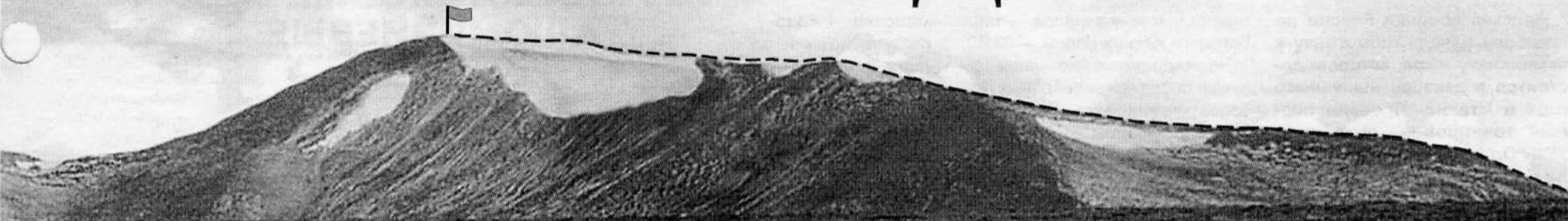
6 сентября. Ночь была душной. Все вялые и невыспавшиеся. Собираемся долго и тесными улочками пробираемся дальше на восток. На окраине городка заправляемся, и, пока есть время, снимаю сюжеты, которые наиболее типичны. Девушки-заправщицы. Китаец, тянущий тележку. Маленький трактор с прице-

тысячами колес камни, соль, глина и песок висят над дорогой плотной желто-бурой пудрой, сквозь которую видно светло-коричневое пятно солнца. Горько-соленая пыль разъедает губы и глаза, не дает дышать. Обматываем лица полотенцами и этим спасаемся. 120 километров преодолеваем за шесть часов. Наконец выезжаем на плохонький асфальт. Отряхиваемся, немного отдыхаем и, пройдя еще несколько километров, поворачиваем на юг, вглубь пустыни Такла-Макан.

С этого момента начинается второй, южный этап экспедиции — преодоление пустыни и подъем на Тибетское плато...

Павел НЕДОРЕЗОВ.
(Продолжение следует)

Тибетский дневник



(Продолжение.
Начало в № 154 — 157)

Уже затемно мы остановились у отеля в городе Дун-Хуанге. Здесь нас покидает Петя и встречает тибетец Джимми. Он разговаривает только по-английски.

Сегодня, 8 сентября, день отдыха. Имеется в виду от дороги, потому что с утра несколько часов посвящаем профилактике автомобилей. Дун-Хуанг — последний большой город на нашем

тура достигает 42°C, но машины ведут себя великолепно. Далеко за полдень обедаем в новеньком с иглолки городке текстильщиков и к вечеру доезжаем до горного хребта, пересекающего пустыню с запада на восток. Высота равнинной части пустыни здесь около полутора километров. Начинается затяжной подъем. Сразу за перевалом останавливаемся на ночлег, отъехав от дороги метров двести прямо по камням. Высота ночевки — 3490 метров. Дует

зывает телевизионное сообщение о том, что китайские войска ведут бомбардировку Гонконга, а на Тайвань высажен морской десант, ведущий бои на побережье, и что президент США отправил ударную морскую группу для поддержки правительства Тайваня. Это был холодный душ. Получалось, что в экспедиции едет гражданин воюющей с Китаем страны. Да и мы не знали реакции правительства России на эти события. До поздней ночи обсуждали, что делать. Ведь утром мы могли проснуться либо друзьями, либо предателями народов Китая! Возбужденные, мы вернулись в отель. Зайдя в номер, я раздвинул плотные шторы и увидел частонабранную решетку на окне. Почему-то сразу успокоился, лег и крепко уснул. Утром ничего не произошло. Джефф всю ночь звонил в Америку и нигде не получил подтверждения об эскадре, якобы отправленной к берегам Китая. Мы тоже позвонили в несколько городов России, но никто ничего не слышал. Решили пока ничего не предпринимать и ехать дальше. Бежать нам некуда. До границы с Казахстаном больше двух тысяч километров, до границы с Непалом — тысяча. Мы отправили Джимми покупать продукты, а сами, оставив в отеле страшно расстроенного Джеффа и Новиту, отправились завтракать в уличное кафе. Заказали тушеного барашка. Хозяин кафе в знак понимания покивал головой и ушел на кухню. Но принесли нам варе-

гатели. И что-то произошло с тормозами. Резко увеличился свободный ход педали тормоза, но в конце хода торможение пока удовлетворительное. Этот эффект мы наблюдаем на всех машинах, но как объяснить это явление — не знаем. Доехали до знака, символизирующего границу Тибета. Он установлен на перевале высотой 4765 мет-

ние сделать совершенно невозможно. Навигационные приборы показывают высоту 4667 метров. Пьем по нескольку чашек кофе и чая и заставляем себя подняться по склону ближайшей горы. Есть такой способ адаптации к высоте: вернувшись вниз, после кратковременного пребывания на высоте на 200—300 метров, превышающей точку ваше-



Западная оконечность Великой Китайской стены.

пути в Тибет, и мы решаем закупить продукты для базового лагеря.

После обеда отправляемся на осмотр знаменитых пещер Могао. Эти рукотворные пещеры буддийские монахи начали рыть еще в 366 году нашей эры. Каждая пещера, а их в отвесном обрыве вдоль ручья вырыто около тысячи, представляет собой небольшой храм. Слово "пещера" не совсем точно отражает суть этих помещений. Это большие квадратные залы с высоченными потолками. Стены расписаны невероятной красоты религиозным орнаментом и картинками, а в центре установлен алтарь со скульптурами божеств. Здесь в одном из таких залов стоит самая высокая в Китае 34-метровая статуя Будды. К сожалению, съемки в этом пещерном городе запрещены.

9 сентября. Продолжаем движение на юг. С раннего утра углубляемся в пустыню. Пока не поднялось солнце и не жарко, пробуем проскочить как можно дальше. Но желание наше оказывается несбыточным. Мы узнаем, что в этом месте недалеко от дороги находится самая западная оконечность Ве-

сильный северный ветер, а температура всего +4°C. Цепляем палатки к автомобилям и быстро прячемся внутрь. Правила высотной акклиматизации нарушены — перепад в 2000 метров мы одолели за какие-то полтора-два часа. Все опасаются начала горной болезни из-за слишком быстрого взлета на высоту. Я как новичок в горах получил первые требовательные и одновременно заботливые указания по поведению: резко не двигаться, не таскать тяжести, не бегать, не прыгать. Лечь спать в обнимку с таблетками "цитрамона". Часов через шесть избыточный для этой высоты кислород, который есть в организме, потихонечку уйдет, начнется головная боль.

Как ни странно, утром самочувствие у всех удовлетворительное. После жары в пустыне +3°C кажутся жуткими холодом. Быстро собираемся, пьем кофе и прячемся в нагретые машины. Двигаемся дальше строго на юг, опускаясь с хребта в пустыню. До следующего перевала 140 километров абсолютно прямой дороги. Она прогнута по очень большой дуге от одного хребта до дру-



Утро после ночевки. Высота 4667 м.

гой лапши с резаной колбасой. Мы поняли, что наш китайский язык еще долго придется совершенствовать...

После долгих сборов трогаемся в путь. Вскоре начался подъем на Тибетское плато. Дорога идет непрерывным серпантинном вверх. Горные вершины завораживают своей красотой. Над головой неестественной голубизны небо и очень яркое солнце. Дорога здесь совпадает с южным ответвлением Великого шелкового пути, связывавшего в древности Китай, Тибет и Непал с Индией. Прямо у дороги расположена перевалочная база. Ей почти полтора тысячелетия. Сюда, в вырубленные в скале пещеры, снизу, из Китая, привозились на верблюдах товары. Дальше вверх, в Тибет и Индию, их увозили на яках. Во времена древних войн здесь были армейские склады.

Начинает ощущаться недостаток кислорода. Как говорит Саша, на больших высотах в крови человека увеличивается количество красных кровяных телец — носителей кислорода. Для их выработки организму дополнительно необходимы 3—4 грамма аскорбиновой кислоты в сутки. И сегодня мы весь день соем таблетки, пачку за пачкой. Обедаем в столовой на высоте 4138 метров — по здешним понятиям это низина. Дальше начинается холмистое плато. Дорога идет на высоте 4500 метров. Стали плохо запускаться дви-

ров. На спуске с перевала хорошее шоссе — движемся со скоростью 100 км в час. Через некоторое время дорога поворачивает на запад.

Для нормальной акклиматизации нам нужно найти место для ночевки не

го нахождения, вы чувствуете себя немного легче.

Подъем занимает час времени. Это мое первое в жизни пешее восхождение и пока высотный рекорд. На высоте 4935 метров. Спускаемся вниз, завтракаем. Самочувствие действительно улучшается. Выезжаем на шоссе. Местность здесь внешне напоминает холмистую степь восточной части Самарской области. Унылые мелкие холмы на сотни километров вокруг. Лишь высотомер, постоянно включенный в машине, да изменившийся голос напоминают о заоблачной высоте. Новита весь день лежит пластом. Почти не ведем съемок. Пропадает желание двигаться и разговаривать. От любого резкого движения темнеет в глазах. Сегодня преодолели пятикилометровый рубеж высоты. Поздравляем Сергея Тюльпанова — для минивэна, за рулем которого он сидит, это рекорд. И это же полетная норма для самолета АН-24!

Последние 150 км идем по непрерывному дождю. Первому за всю дорогу сюда. Съехать с дороги невозможно. Почва глинистая, все развезло. Останавливаемся на ночлег в



Перевал на высоте 4142 м.

выше 4200 метров, иначе есть опасность резкого ухудшения самочувствия. Но уже несколько часов мы едем на 200—300 метров выше этой отметки. Замедляется реакция, и даже снизив скорость, часто пропускаем выбоины на дороге. Резко заболевает "горняшкой" Новита. Ее тошнит и мучает страшная головная боль. Едем дотемна, но



Фрагмент плиты на перевале 5010 м. Здесь поздравляли С. Тюльпанова.

высота не снижается. Находим съезд с дороги и, отъехав в сторону сотни метров, ставим в свете фар лагерь.

Утро 12 сентября. Воскресенье. +2°C. Погода дрянь. Машины и палатки покрыты слоем инея. Все проснулось с головной болью. Резкое движе-

Янгшипинге, деревушке, расположенной на высоте 4700 метров. Если верить карте, до места, где мы хотели оборудовать базовый лагерь, осталось около ста километров...

Павел НЕДОРЕЗОВ.

(Продолжение следует)

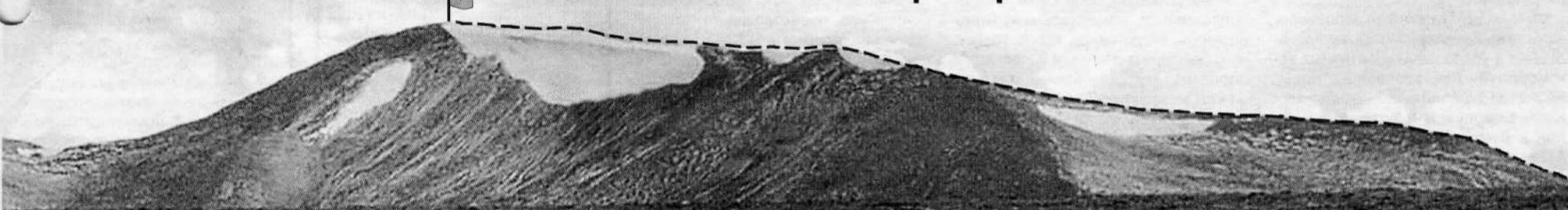


Древняя стена — это "слоёный пирог" из тростника, пропитанного глиной.

ликой Китайской стены. Кроме того, она и самая древняя — ей около 2000 лет. Мы останавливаемся, изучаем особенности конструкции, фотографируемся на память и вновь движемся на юг. Теперь на пути у нас остатки древней крепости, некогда охранявшей южное ответвление Великого шелкового пути. Здесь расположен небольшой музей. Здесь ждет и еще одно открытие, правда, уже из области современности — оказывается, в Китае производят по лицензии известный американский джип "Чероки"!

После недолгой остановки движемся дальше на юг. Проходим около двухсот километров по пустыне. Днем темпера-

Тибетский дневник



(Продолжение.)

Начало в № 154 — 158)

...Ночуем в гостхаузе, где обычно останавливается приезжее начальство. Гостиница представляет собой две проходные комнаты. В одной из них стоит четыре кровати, тумбочка с неработающим телевизором. В центре комнаты — буржуйка и стол. Печка топится навозом яков. Она дымит, и сладкая тошнотворная вонь растекается по комна-

Полы некрашенные, постели без белья, и голая лампочка под потолком. Человек пятнадцать ребятшек набились в комнату и глазят на нас, как в зоопарке. Выгнать их невозможно. К счастью, вскоре пришел Джимми и позвал всех на ужин в придорожную забегаловку. Ужинаем символически — аппетита нет ни у кого. Джефф остался с Новитой в номере. Она в полубессознательном состоянии, ее здоровье вызывает у нас серьезные опасения. В комнате, где мы поселились, — плюс 3°C. Забираемся в свои спальные мешки с таблетками от головной боли и бутылочками воды, которую согреваем телами. Вообще, жажда не ощущается, но потеря влаги организмом человека на этой высоте очень интенсивная. Вода теряется с каждым выдохом, и нужно постоянно восполнять водный баланс.

13 сентября. Наконец-то кончилась бессонная от головной боли ночь. Оказывается, Джефф тоже не сомкнул глаз. Саша и Сергей постоянно просыпались и пытались напиться воды. Лучше всех себя чувствует Георгий. Мы представляем собой ужасное зрелище — синюшные, опухшие, небритые лица законченных алкоголиков. Завтракать не в состоянии никто. Медленно, как во сне, грузимся в автомобили и выезжаем. Всем понятно, что Новита не выдержит высоты базового лагеря.

Ровно в час дня мы достигли самого высокого перевала на нашем пути — 5231 м. Мы съезжаем с дороги и прямо по камням едем искать место для базового лагеря. Требования к нему достаточно жесткие. Оно должно быть



Базовый лагерь. Высота — 5230 м, -10°C.

отгорожено от ветра, не заливаются дождевыми потоками с окружающих склонов и наконец защищено от ударов молний, так как грозы здесь обычное явление. Вскоре находим такое место. Выгружаем из джипа снаряжение, предоставляем китайской фирмой снаряжение и отправляем Новиту дальше, на юг и вниз. В городок Нагчу, расположенный на высоте 4000 метров в 250-ти километрах от нас. За два часа оборудуем лагерь. Вы-

сота 5230 метров, и махать кувалдой, забивая в камни кольца палатки, — тяжелейшая работа. Принимаем решение сразу начать разведку. Сколько простоит хорошая погода — неизвестно, а при дожде или по снегу не въехать. В эти дни снег стаивает до высоты в шесть километров. Через пару недель похолодает, и выше 5500 метров будет лежать непреодолимый снег. Поэтому мы торопимся.

Я начинаю слабеть и остаюсь в лагере, а ребята садятся в машины и поднимаются по склонам ближайшей к нам горы. Через полчаса становится понятно, что без пешей разведки ехать опасно. Еще через час дошли до вершины. Ее высота 5560 метров. К сожалению, этого недостаточно для нашей программы. Машины возвращаются в лагерь. Пытаемся ужинать. Жуюм прерывные лепешки с колбасным фаршем. Пьем чай с изюмом и курагой. С заходом солнца сразу на всем появляется иней. На улице -4°C. Одетые, ложимся спать. Пью ударную дозу обезболивающего и засыпаю. Всю ночь снятся кошмары. Несколько раз пью лекарство. Но утром встаю, и даже перестает болеть голова.

..Итак, 14 сентября. 25-й день нашего путешествия. Мы разбиваемся на две группы, продолжая разведку маршрута восхождения. Георгий и Сергей уезжают на север от лагеря. Мы с Сашей — на юг. Каждые 1,5—2 километра остановка и осмотр в бинокль всех видимых гор. Саша профессионально определяет высоту и крутизну склонов, и мы понимаем, что пока нет ничего подходящего. Георгий по радиации сообщает, что они зашли на гору высотой 5430 метров, и на десятки километров на

живаем с дороги и начинаем подъем. Вверх ведет сначала травянистый, а потом осыпной широкий склон, который заканчивается длинным гребнем, ведущим на вершину. Устанавливаем треногу, замеряем высоту — 5370 метров, и я начинаю съемку. Машины медленно уходят вверх. Через несколько минут они скрываются за гребнем, ненадолго появляются в поле зрения намного выше и вновь уходят за горизонт. После долгого ожидания вижу их уже на спуске. Возбужденные, ребята подъезжают ко мне. **Взята высота 5500 метров! Для "Нивы" это уже рекорд. И главное, на такую высоту своим ходом еще ни один автомобиль не заезжал!** А по гребню можно подняться еще выше. Есть надежда на мировой рекорд. Весь вечер в базовом лагере мы обсуждаем события дня. Настроение у всех превосходное.

Регулировщик останавливает грузовик, с помощью которого мы вытаскиваем нашу "двадцатку" из ямы. Сер-

С каждым набранным метром высоты снижается мощность двигателей и становится тяжелее дышать. Двигать-



Флаг ВАЗа на высоте 5726 м.

гей, смачно и витиевато матерясь, довозит нас до отеля и возвращается в базовый лагерь. После "купания" в грязи им с Георгием приходится чистить и ремонтировать отказавший генератор.

Мы с Джеффом, Новитой и переводчицей-тибеткой, помогающей Новите, ужинаем в уличном ресторанчике и ложимся спать.

16 сентября. В шесть утра Джефф уезжает в базовый лагерь. Там уже все готово для восхождения. Машины еще раз осмотрены. Залит российский 95-й бензин. Белая "Нива" "переобута" в шипованную зимнюю резину "Данлоп".

В 10 утра Джефф в лагере, и через полчаса машины экспедиции подъезжают к подошве горы. Она напоминает гигантскую морскую звезду, выброшенную могучим штормом на плато. Лучи

звезды согнулись от удара о землю и застыли многокилометровыми сплюснутыми отрогами. По одному из таких согнутых в виде пятикилометровой буквы "С" склонов и будут подниматься к вершине наши автомобили. Самочувствие у всех далеко не лучшее. Каждая выбоина на пути отдается сумасшедшей головной болью и приступами тошноты. В одной "Ниве" едут Георгий и Джефф, в другой — Саша и Джимми в качестве независимого наблюдателя. В минивэне Сергей один. Вначале путь лежит по травянистому склону. Разведанному и потому безопасному. Но дерн кончается, и автомобили выезжают на острые камни.

Дальше до самой вершины россыпи мертвых камней. Перепады температуры и влажности постоянно разрушают горы. Все склоны покрыты толстым слоем растрескавшейся породы. Размеры камней, порванных замерзающей ночью водой, самые разные — от спичечного коробка до холодильника. Камни гладкие и скользкие, грани их острые и зубчатые. Разорвать колесо можно в любой момент. А при неудачном падении — до кости разрезать руку или ногу.

Медленно ехать невозможно, так как на этой высоте двигатели глохнут на низких оборотах. Ехать быстро очень опасно — можно разбить о камни узлы трансмиссии или разрезать колесо.

прямо вверх автомобили уже не могут. Приходится ехать большими зигзагами, как бы прошивая гребень слева направо, и, резко повернув, начать движение справа налево с небольшим подъемом по косогору. Неприятности начались на высоте 5500 метров: камень вспорол боковину заднего колеса на "Ниве" Александра Дубовикова. Через несколько сот метров задохнулся мотор минивэна. Дальше вверх идет одна машина. Слой камней очень подвижный и сползает по склону вместе с "Нивой". Приходится пешком разведывать по 80 — 100 метров маршрута. Находить такое место для автомобиля, чтобы можно было, раскрутив максимально двигатель, стартовать и немного разогнать машину по горизонтальному участку пути. Потом делать бросок по склону и дальше снова пешком разведывать проход, убирать тяжелые камни и объяснять водителю, как пройти каждый следующий метр.

За час пройдено еще полкилометра склона, и высота уже 5600 метров. Практически рекорд "Лендровера" повторен. Дальше вверх ожидает полная неизвестность. Позавчера пешком дошли только до этой отметки. Георгий выбирает путь по появившимся снежным островкам, чтобы снизить риск повреждения шин. И наконец, автомобиль подъезжает к предвершинному гребню. Высота — 5670 метров. Рекорд превышен уже на 50 метров, но все горят желанием доехать до вершины. Она уже отчетливо видна. Впереди крупные камни, преодолеть которые удастся с большим трудом. 5700 метров с первой попытки покорить не удастся. Джефф находит новый путь и ведет за собой машину, выводя Георгия на горизонтальную площадку. Люди почти полностью обессилели. Подъем продолжается уже шесть часов. Управление машиной отбирает все силы у Котова. 5726 метров оказываются пределом для автомобилей. Дальше к вершине, находящейся в нескольких сотнях шагов, ведет крутой короткий подъем. Джефф, сев за руль, делает с десяток попыток преодолеть его, но тщетно.

Жаль, что не доехали до вершины, но рекорд "Лендровера" превышен на 105 метров! Все же здорово, что "Нива" заехала выше всех в мире!

После короткого отдыха начинается долгий спуск до базового лагеря. Впереди еще одна бессонная ночь, и лишь на следующий день путь вниз, в спасительный кислород плоскогорья...

Павел НЕДОРЕЗОВ.
(Окончание следует)



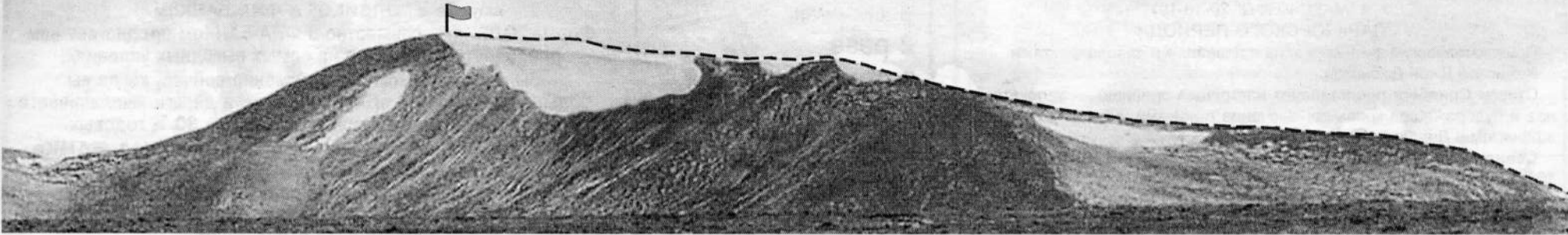
Утро 13 сентября. Высота — 4700 м.

Завтра решающий день. Как всегда быстро стемнело. Не успели разойтись спать, как пошел снег. Он шелестел по палаткам всю ночь, мелкий и жесткий. Когда возбуждение прошло, я понял, что еще более ослаб. Эту ночь я не спал совсем. Лежать было невозможно из-за чудовищной головной боли. К утру началась рвота.

Проснувшийся первым Георгий подошел, внимательно посмотрел на меня и сказал: "Ну что, Павел, придется тебе уезжать вниз". Я понял, что дела мои действительно плохи. Очень жаль, но участвовать в рекордном заезде мне не придется.

Итак, Сергей, Джимми, Джефф и я отправляемся в Нагчу. Я — приходить в себя, а Джефф пользуется возможностью навещать больную жену. В лагере остаются Георгий и Саша. Днем температура поднимается до +16°C, и к вечеру снег стаивает. Весь день ребята занимаются подготовкой машин. А мы через три с половиной часа доехали до Нагчу, центральная улица которого представляет собой многокилометровое глубокое корыто, заполненное жидкой грязью. На повороте к отелю мы проваливаемся по лобовое стекло в яму. Задние колеса минивэна вращаются в воздухе, и выйти из машины через передние двери невозможно. Нам помогает дорожная поли-

Тибетский дневник



...ончание. Начало № 154—159)
 Нагчу "покорители вершин" прибыли в 5 часов дня, отмылись от грязи и проспали до следующего полудня. Мы с Джеффом приготовили им праздничный ужин с бутылочкой "Белой леди". Но его пришлось отменить...



Дороги Тибета.

18 сентября в середине дня трогаемся дальше на юг в столицу Тибета и столицу ламаизма — город Лхасу. Там есть международный аэропорт, и Джефф с Новитой полетят в США. А мы, сдав снаряжение, начнем долгий путь домой.

До Лхасы около четырехсот километров, но едем медленно. Беседуем со странствующим монахом, ведем съемки мест религиозных святынь буддизма. Последнее серьезное испытание на нашем пути — это размытая селем дорога, по которой нам ночью пришлось пробираться около 150 км. На этом участке я вел колонну. Напряжение от вождения было предельным. Черная ночь, дорога, идущая по кромке обрыва, залитая грязью и засыпанная камнями от недавно прошедшего селя, и ревущая где-то внизу река часто вспоминаются до сих пор.

Глубокой ночью мы въехали на улицы Лхасы.

Время пролетает быстро. Приводим в порядок машины и на два дня погружаемся в мир буддизма. Экскур-



Резиденция главы буддизма далай-ламы — дворец Потала. Здание построено в XIV в. Имеет более 1000 комнат и высоту 144 м.

сии в знаменитую Поталу, в монастыри и мастерскую камнерезов, походы на рынки и прогулки по улицам города — все кажется одним мигом.

22 сентября. Утром прощаемся с Джеффом и Новитой и стартуем в Россию. Сегодня ровно месяц, как мы уехали из дома. К вечеру мы снова в Нагчу. Ночуем и едем дальше на север. Сергей уговаривает нас сделать остановку на озере, расположенном недалеко от базового лагеря. Он страстный ныряльщик и хочет установить личный рекорд — нырнуть на глубину на высоте 5200 метров. Озеро в полукилометре от шоссе. Находим съезд и спускаемся к озеру по пологому склону. Машины идут с интервалом метров в тридцать. Вдруг идущий первым Сергей сообщает, что застрял. Не ус-



Пастух-тибетец.

пели сообразить, в чем дело, как все три автомобиля сидят на днище и беспомощно молотят колесами глиняную жижу. Выйдя из машин, понимаем, что попали в ловушку. Чуть подсохший селевой поток выглядит абсолютно надежно, но под тонкой коркой сухой почвы — многометровый слой "глиняного раствора". Если на нем постоять несколько минут неподвижно, то он затягивает, как болото, а в нашем распоряжении только саперная лопатка, ручная лебедка и триста метров альпинистской веревки. Шесть часов на ледяном ветру, задыхаясь от недостатка кислорода, мы таскаем камни, выкладываем колею,

выкапываем автомобили и выволакиваем их на сухое место. Нырнуть не удалось. Измотанные, вечером остаемся в заштатной гостинице в деревушке Тотоха.

Через день мы уже в Дун-Хуанге и еще через день в Урумчи. Два дня назад мы распрощались с Джимми и снова встретили переводчика Петю. Он почему-то агрессивен и требует от нас, чтоб мы немедленно покинули Китай. Мы отвечаем, что поедем строго по графику, а в Урумчи потребуем, чтобы нам заменили гида. Нам дают молодого парнишку по имени Володя. В последний день сентября мы покидаем Китай и к вечеру приезжаем в Алма-Ату.

1 октября в КНР день 50-летия республики, а у нас начинается работа с прессой. В 10 часов утра первое интервью с программой "Новости" национального канала Казахстана. Сразу после съемки трогаемся в путь.

4 октября. Без приключений доехали до Караганды. Ночевали на "Кар-Ладе", прямо в помещении автоцентра. Утром снова интервью, ремонт отказавшего стартера на минивэне, сборы в дорогу и желание доехать до Петропавловска. Но за несколько минут до отъезда нам звонят из Астаны. Там запланирована пресс-конференция с участием "Астана-Лады", торгующей автомобилями ВАЗа.



На приеме у первого заместителя генерального директора — первого вице-президента АО "АВТОВАЗ" Н. Ляченкова.

На следующий день с утра готовимся к встрече с журналистами, однако международный пресс-центр освобождается только к трем часам дня. В Петропавловск попадаем лишь к часу ночи.

7 октября. Вчера вернулись в Россию и за день сумели добраться до автоцентра "Челябинск-Лада". Сегодня с утра наши машины моют и регулируют специалисты. Челябинск — первый российский город на нашем пути, встречает нас с неподдельным интересом и восхищением. В 10 часов началась долгая пресс-конференция с бесконечными расспросами и автографами. Уральское гостеприимство нас приятно удивило. Угощение было роскошным, и неудивительно, что Челябинск мы покинули только вечером. В 2 часа ночи приехали в Магнитогорск.

8 октября. После пресс-конференции стартуем на Тольятти. Ночуем в горах Башкирии, в березняке изумительной красоты.

9 октября. Жаль покидать эту березовую сказку, но нужно ехать дальше.



Возвращение в Тольятти 12 октября 1999 г. (К. Сахаров, П. Недорезов, Г. Котов.)

К вечеру мы в Тольятти. Через 50 дней я вновь увидел родных и друзей...

11 октября. Вчера сдали автомобили на спецавтоцентр и наконец-то отдышали целый день. А сегодня пресс-конференция в научно-техническом центре ВАЗа, затем встреча с рабочими опытно-промышленного производства и после обеда прием у первого вице-президента АО "АВТОВАЗ".

13 октября. Вчера отмахали от Тольятти до Москвы. Сегодня опять пресс-конференция, и к вечеру раз-

реной мы проехали в центр города и финишировали на Невском проспекте у Дома журналистов. И "с корабля на бал" — сразу попали на пресс-конференцию. Все же петербуржцы — особенный народ. В зале была атмосфера удивительной сердечности и радости от успеха земляков. Нас не отпускали часа два. А нам, честно говоря, поднадоело рассказывать одно и то же. Но интерес столь велик, что отказать людям просто невозможно.

На следующий день мы бродили по городу и устроили прощальный ужин, а в понедельник самолет вернул меня домой.

Закончилась двухмесячная экспедиция. Мы доказали, что можем подняться на запрельную высоту наши автомобили. Доказали высочайший класс вазовских внедорожников, российской школы альпинизма.

Могут спросить: "Неужели все это нужно было для рекламы?" Думаю, нет — просто каждому человеку присуще стремление сделать то, что совсем недавно считалось невозможным. Это стремление и движет человечество вперед.

Завтра эта прошлая, преодоленная, невозможность станет историей, станет опорой для новых достижений. Вновь будут копиться крупицы труда и знаний, и вдруг для кого-то первого станет видимой новая грань жизни, и он пойдет совершать и совершит невозможное сегодня. В этом — вечность.

Павел НЕДОРЕЗОВ.
 Тольятти — Лхаса — Санкт-Петербург. 1999 — 2000 гг.
 Фото А. Ледвина, А. Дубовикова, Г. Котова, П. Недорезова.



Финиш у Дома журналистов на Невском проспекте.