

ОТЧЕТ

о спортивном велосипедном походе 3 категории сложности по Крыму, совершенном группой велотуристов «Клуба туристов при МГТУ им. Н.Э. Баумана» в период со 28 апреля по 9 мая 2015 года по маршруту:

Керчь — Новоотрадное — Ленино — Арабатская стрелка — Владиславовка — Феодосия — Подгорное — Старый Крым — Щебетовка — Судак — пер. Ворон (575 м) — т/с Воронский домик — Поворотное — Белогорск — Красноселовка — Головановка — Пчелиное — Карабияйла — т/с Восточный Суат — пер. Таш-Хабах (1042 м) — Тырке-яйла — пер. Кара-Оба (1217 м) — Демерджи-яйла — т/с Джурла — Коровья тропа — Лучистое — Алушта — Грузуф — Ялта — Ай-Петринская яйла — т/с Данила — т/с Ай-Димитрий — пер. Бечку (722 м) — Передовое — Родниковское — Римская дорога — г. Спирады — пер. Шайтан-Мердвен (528 м) — Орлиное — Гончарное — Терновка — Эски-Кермен — Танковое — Бахчисарай

Маршрутная книжка № 1/5-301 (ФСТ-ОТМ)

Руководитель группы: Лоскутников Андрей Игоревич

Адрес: Москва, Переведеновский пер., д.12, кв. 127, тел.: +7 963 78-198-78

E-mail: andrey@loskutnikoff.ru

Маршрутно-квалификационная комиссия рассмотрела отчет и считает, что поход соответствует третьей категории сложности и засчитывается руководителю и всем участникам.

Отчет использовать в библиотеке

Судья по виду

Председатель МКК

Штамп МКК

СОДЕРЖАНИЕ

1.	СПР	АВОЧНЫЕ СВЕДЕНИЯ О ПОХОДЕ	5
	1.1.	Определяющие препятствия маршрута	6
	1.2.	Состав группы	7
	1.3.	Характеристика района похода	8
	1.4.	Достопримечательности на маршруте	9
	1.4	4.1. Тропа Грина	9
	1.4	4.2. Генуэзская крепость	10
	1.4	4.3. Караби-яйла	12
	1.4	4.4. Водопад Джурла	12
	1.4	4.5. Коровья тропа	13
	1.4	4.6. Ай-Петри	14
	1.4	4.7. Скельская пещера	17
	1.4	4.8. Чертова лестница (Шайтан-Мердвен)	19
	1.4	4.9. Эски-Кермен	22
	1.4	4.10. Бахчисарай	22
	1.5.	Смысловая идея похода	2 3
	1.6.	Заброска, выброска и другой транспорт	2 3
	1.0	5.1. Самолет	2 3
	1.0	5.2. Автомобильная заброска из аэропорта Витязево в порт Кавказ	24
	1.0	5.3. Керченская паромная переправа	24
	1.0	б.4. Электричка Бахчисарай – Симферополь	25
	1.0	6.5. Троллейбус ж/д вокзал Симферополя — аэропорт Симферополь	25
	1.7.	Другие полезные сведения	25
	1.	7.1. Аварийные выходы с маршрута	25
	1.	7.2. Мобильная связь	25
	1.	7.3. Жилье в Алуште	25
	1.	7.4. Жилье в Бахчисарае	25
	1.8.	График движения заявленный	25
	1.9.	Запасные варианты	26
	1.10	. График движения фактический	27
	1.11	. Изменения маршрута и их причины	28
	1.12	. Таблица метеонаблюдений	29
2.		НИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ ПРОХОЖДЕНИЯ МАРШРУТА	
	2.1.	День 1 (28.04.15). Порт Крым – Керчь	31
	2.2.	День 2 (29.04.15). Керчь — Новоотрадное — Ленино — Арабатская стрелка	33
	2.3.	День 3 (30.04.15). Арабатская стрелка— Владиславовка— Феодосия— Подгорное— Стары Крым— Шебетовка	ій 36

2.4	I. День 4 (01.05.15). Щебетовка − Судак − пер. Ворон (575 м) − т/с Воронский домик	.40
2.5	5. День 5 (02.05.2015). T/с Воронский домик – Поворотное – Белогорск – Красноселовка	.45
2.6	5. День 6 (03.05.15). Красноселовка — Головановка — Пчелиное — Караби-яйла — т/с Восточн Суат	
2.7	7. День 7 (04.05.2015). Т/с Восточный Суат — пер. Таш-Хабах (1042 м) — Тырке-яйла — пер. Кара-Оба (1217 м) — Демерджи-яйла — пер. Демерджинское седло (1090 м) — т/с Джурла Коровья тропа — Лучистое — Алушта	
2.8	3. День 8 (05.05.2015). Алушта — Грузуф — Ялта — оз. Кара-Голь	.58
2.9	9. День 9 (06.05.2015). Оз. Кара-Голь— Ай-Петринская яйла— т/с Данила— т/с Ай-Димитрий пер. Бечку (722 м)— Передовое— Родниковское— Римская дорога— оз. Чуваш-Голь	
2.1	.0. День 10 (07.05.2015). Оз. Чуваш-Голь — Римская дорога — г. Спирады — пер. Шайтан- Мердвен (528 м) — пер. Уарч Восточный (640 м) — Орлиное — Гончарное — Черноречье — Терновка — Эски-Кермен	.67
2.1	.1. День 11 (08.05.2015). Эски-Кермен — Танковое — Бахчисарай	.72
2.1	.2. Неактивная часть маршрута. Бахчисарай и Симферополь	.74
:	2.12.1. 8 мая 2015	.74
:	2.12.2. 9 мая 2015	.74
3. ДС	ОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СВЕДЕНИЯ О ПОХОДЕ	.76
3.1	. Общественное снаряжение	.76
3.2	2. Состав аптечки и случаи оказания первой помощи	.77
;	3.2.1. Предпоходная подготовка	.77
:	3.2.2. Состав групповой аптечки	.77
:	3.2.3. Рекомендованный состав личной аптечки	.79
	3.2.4. Случаи оказания медицинской помощи	.80
	3.2.5. Выводы по составу аптечки	.80
3.3	3. Эксплуатация и ремонт средств передвижения	.80
	3.3.1. Транспортные средства участников похода	.80
,	3.3.2. Состав общего ремонтного набора	.81
	3.3.3. Личный ремнабор	.82
;	3.3.4. Поломки в походе и их устранение	.82
;	3.3.5. Выводы по ремнабору и подготовке велосипедов	.85
3.4	I. Бюджет похода	.86
3.5	5. Питание	.86
;	3.5.1. Составление раскладки	.86
;	3.5.2. Организация дежурств	.87
	3.5.3. Продуктовые магазины на пути	.87
4. БА	ЛЬНАЯ ОЦЕНКА СЛОЖНОСТИ ВЕЛОСИПЕДНОГО ПОХОДА	.89
4.1	L. Расчет категории трудности протяженных препятствий	89
	4 1 1 ΠΠ No1 Ποδερεψьε Δεοκικοτο Mong	29

4.1.2. ПП №2. Тропа Грина	91
4.1.3. ПП №3. Щебетовка — Краснокаменка — Судак	94
4.1.4. ПП №4. Ворон – пер. Ворон – Поворотное	97
4.1.5. ПП №5. Головановка — Пчелиное — Караби-яйла — Тырке-яйла — Демерджи-яйла —	
Коровья тропа – Лучистое	101
4.1.6. ПП №6. Алушта — Ялта	107
4.1.7. ПП №7. Подъем на Ай-Петри	109
4.1.8. ПП №8. Спуск с Ай-Петри	111
4.1.9. ПП №9. Родниковское — Римская тропа — Ай-Петринская яйла	115
4.1.10. Расчет показателя сложности маршрута	120
4.2. Определение интенсивности маршрута	120
4.2.1. Локальные препятствия	120
4.2.2. Расчет интенсивности	121
4.3. Определение автономности маршрута	121
4.4. Расчет категории сложности маршрута	121
5. СХЕМА МАРШРУТА	122
6. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ	123

1. СПРАВОЧНЫЕ СВЕДЕНИЯ О ПОХОДЕ

Группа велотуристов «Клуба туристов при МГТУ им. Н.Э. Баумана» совершила с 28 апреля по 9 мая 2015 года велосипедный поход третьей категории сложности по Крыму.



Пройденный маршрут: Керчь — Новоотрадное — Ленино — Арабатская стрелка — Владиславовка — Феодосия — Подгорное — Старый Крым — Щебетовка — Судак — пер. Ворон (575 м) — т/с Воронский домик — Поворотное — Белогорск — Красноселовка — Головановка — Пчелиное — Караби-яйла — т/с Восточный Суат — пер. Таш-Хабах (1042 м) — Тырке-яйла — пер. Кара-Оба (1217 м) — Демерджи-яйла — пер. Демерджинское седло (1090 м) — т/с Джурла — Коровья тропа — Лучистое — Алушта — Грузуф — Ялта — Ай-Петринская яйла — т/с Данила — т/с Ай-Димитрий — пер Бечку (722 м) — Передовое — Родниковское — Римская дорога — г. Спирады — пер Шайтан-Мердвен (528 м) — пер. Уарч Восточный (640 м) — Орлиное — Гончарное — Черноречье — Терновка — Эски-Кермен — Танковое — Бахчисарай

Протяженность активной части: 575,4 км Из них:

по дорогам с твердым покрытием (асфальт)
по дорогам без покрытия хорошего качества
по дорогам без покрытия среднего качества
по дорогам без покрытия низкого качества
по зарастающим тропам и бездорожью

358,33 км
97,68 км
80,93 км
11,27 км

Общая продолжительность похода: 12 дней Количество ходовых дней: 11 дней Набор высоты: 8775 м Сброс высоты: 8634 м Наивысшая точка маршрута: Тырке-яйла, 1255 м

1.1. Определяющие препятствия маршрута

Название	Вид препятствия	Категория трудности	Характеристика препятствия
Тропа Грина	траверс	вторая	Асфальт, гравий, грунт, горная каменистая дорога
с. Ворон – пер. Ворон – с. Поворотное	траверс	третья	Каменистая горная дорога, глинистые почвы на хребте, заброшенные туристические тропы, разбитая грунтовая дорога
с. Головановка – с. Пчелиное – Караби-яйла – Тырке-яйла – Демерджи-яйла – Коровья тропа – с. Лучистое	траверс	третья	Каменистые дороги на яйлах, грунты, глинистые участки, тропа с ЛП на спуске
Подъем на Ай-Петри	подъем	вторая	Асфальт
Спуск с Ай-Петри	спуск	вторая	Горная каменистая дорога, заброшенная туртропа, разбитая грунтовая дорога
Родниковское — Римская тропа — Ай-Петринская яйла	траверс	третья	Участок ЛП на подъеме по крупнокаменистой дороге с очень большим уклоном, крупнокаменистая тропа, грунтовая тропа плохого качества, разбитые грунтовые и каменистые дороги.

1.2. Состав группы



Лоскутников Андрей Игоревич, Москва

Год рождения: 1989

Туристский опыт: 2 с эл. 4 ВеР (Западный Кавказ),

5 ВеУ (Тянь-Шань)

Обязанности в группе: руководитель, хронометрист, фотограф,

видеооператор, казначей



Черненко Кирилл Владимирович, Москва

Год рождения: 1986

Туристский опыт: 2 с эл. 4 ВеУ (Западный Кавказ)

Обязанности в группе: штурман, завснар, фотограф



Пластеев Данил Александрович, Москва

Год рождения: 1985

Туристский опыт: 2ВеУ (Крым), 1ГУ (Карпаты)

Обязанности в группе: завхоз, медик, метеоролог



Раков Дмитрий Владимирович, Москва

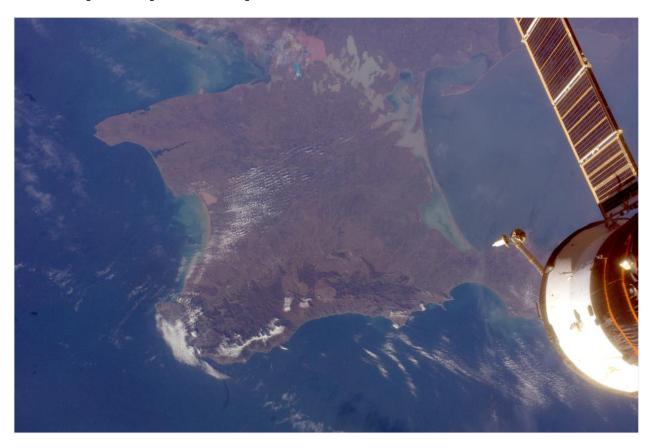
Год рождения: 1972

Туристский опыт: 2ВеУ (Крым)

Обязанности в группе: механик, культорг, фотограф,

видеооператор

1.3. Характеристика района похода



Крым – полуостров в северной части Чёрного моря, с северо-востока омывается Азовским морем.



В русских источниках конца XVIII – начала XX веков Крымский полуостров именовался также как «Таврида», отсюда название Таврической губернии. Современное же название полуострова происходит, вероятно, от тюркского слова «кырым» — вал, стена, ров.

Большая часть полуострова является объектом территориальных разногласий между Россией и Украиной.

По характеру рельефа полуостров делится на три неравные части: Северо-Крымская равнина с Тарханкутской возвышенностью (около 70 % территории), грядово-холмистые равнины Керченского полуострова с проявлением грязевого вулканизма и горный Крым, простирающийся тремя грядами: Главной (южной), Внутренней и Внешней (северной), разделёнными продольными равнинами.

Горные сооружения Крыма являются частью Альпийской складчатой геосинклинальной области. Складчатая область Горного Крыма – крупное глыбовое поднятие, южная часть которого опущена под уровень Чёрного моря. Оно сложено интенсивно дислоцированными триас-юрскими флишевыми отложениями и более спокойно залегающими верхнеюрскими карбонатными и песчано-глинистыми меловыми, палеогеновыми и неогеновыми



толщами. С ними связаны месторождения железных руд, различных солей, флюсовых известняков и др.

Крым, несмотря на относительно небольшую территорию, отличается разнообразным климатом. Климат Крыма делится на три подзоны:

- Степной Крым (большая часть Крыма, север, запад и центр Крыма),
- Крымские горы,
- Южный берег Крыма.

Климат северной части умеренно-континентальный, на южном берегу — с чертами похожими на субтропический. Средняя температура января от -1...-3 °C на севере степной зоны до +1...-1 °C на юге степной зоны, на Южном берегу Крыма от +2...+4 °C. Средняя температура июля ЮБК и восточной части Крыма: Керчи и Феодосии +23...+25 °C. Осадков от 300-400 мм в год на севере до 1000-2000 мм в горах.

Летом (во второй половине июля) в степной части Крыма дневная температура воздуха достигает +35...+37 °C в тени, ночью до +23...+25 °C. Климат преимущественно сухой, преобладают сезонные суховеи. Чёрное море летом прогревается до +25 °C. Азовское море прогревается до +27...+28 °C.

Степная часть Крыма лежит в степной зоне умеренного климата. Эта часть Крыма отличается длительным засушливым и очень жарким летом и мягкой, малоснежной зимой с частыми оттепелями и очень переменчивой погодой.

Для Крымских гор характерен горный тип климата с выраженной поясностью по высотам. Лето также очень жаркое и сухое, зима же влажная и мягкая.

Для Южного берега Крыма характерен субсредиземноморский климат. Снежный покров бывает только временный, устанавливается в среднем раз в 7 лет, морозы только при прохождении арктического антициклона.

1.4. Достопримечательности на маршруте

1.4.1. Тропа Грина

Пешеходная тропа в Крыму, короткий путь от города Старый Крым до посёлка Коктебель. Тропа названа по имени писателя Александра Грина, который регулярно пользовался тропой, когда жил в Старом Крыму и ходил по ней в гости к поэту Максимилиану Волошину. Общая протяженность маршрута около 17 километров.

Из Старого Крыма в Коктебель можно добраться и по благоустроенному шоссе. Это около 30 км, а старая заброшенная дорога сокращает путь почти наполовину (16 верст, согласно дореволюционной болгарской карте).

Тропа Грина проходит в основном по горным лесам и пользуется популярностью среди туристов. Тропа начинается в Старом Крыму на Поляне Десантников и следует по балке Османов Яр, оставляя с северной стороны горы Козья (высота 391 м), Сарытлык (высота 445 м), а с юга горы Скалки и Кара-Бурун (высота 587 м). Пройдя по верхнему краю Армутлукской долины тропа направляется к отрогам Кара-Дага, восточнее гор Отлу-Кая и Матрач-Оба и западнее горы Татар-Хабурга и выходит на шоссе Щебетовка-Коктебель.





В прежние времена Коктебель и Старый Крым соединяла между собой земская дорога. По ней ходили пешком и ездили на мажарах старокрымские болгары на свои виноградники в Коктебеле, по ней путешествовали многие известные писатели и художники.

По этой дороге в свое время (сентябрь 1825 года) проехал А. С. Грибоедов, пробираясь на Кавказ, а потом в Персию, навстречу своей страшной судьбе. Тогда она называлась «старая почтовая дорога». Любил по ней ходить Константин Паустовский. Алексей Каплер и Юлия Друнина любили по этой дороге совершать прогулки на лошадях. И в одной из таких «экскурсий» у них родился замысел написать сценарий кинофильма «Человек-амфибия» по одноименному произведению писателя-фантаста А. Беляева.

Одну поездку из Коктебеля в Старый Крым летом 1911 года, в которой участвовали Максимилиан Волошин, Анастасия и Мария Цветаевы, Сергей Эфрон, описывает в своих «Воспоминаниях» Анастасия Цветаева. А в 1919 году в обратном направлении – из Старого Крыма в Коктебель – ехали А. Цветаева, М. Кудашева и М. Заболоцкая. В Коктебеле Мария Степановна Заболоцкая впервые встретилась с М. Волошиным, а впоследствии стала женой поэта.

После того, как в 1931 году здесь прошел писатель Александр Степанович Грин, старую земскую дорогу стали называть Гриновской дорогой. В письме писателю И. Новикову Грин так описывает это путешествие:

«Я шел через Амеретскую долину, диким и живописным путем, но есть что-то недоброе, злое в здешних горах – отравленная пустынная красота. Я вышел на многоверстное сухое болото; под растрескавшейся почвой кричали лягушки; тропа шла вдоль глубокого каньона с отвесными стенами. Духи гор показывались то в виде камня странной формы, то деревом, то рисунком тропы. Назад я вернулся по шоссе, сделав 31 версту. Очень устал и понял, что я больше не путешественник, по крайней мере – один...»

Тропа стала популярной среди туристов в 60-е годы, когда внимание к творчеству писателя набирало свой пик. Было хорошей традицией после фестиваля «Алые паруса», проходившего в Старом Крыму спуститься в Коктебель по тропе Грина.

1.4.2. Генуэзская крепость

Крепость в городе Судак (Крым), построенная генуэзцами как опорный пункт для своей колонии в северном Причерноморье.

Крепость располагается на Крепостной горе (высота 157 м), которая также именуется Дженевез-Кая (крымскотат. Cenevez Qaya — «генуэзская скала»). По своему происхождению гора является древним окаменевшим коралловым рифом и представляет собой пологий с севера и обрывистый с юга конусообразный массив, который вдается в Судакскую бухту Чёрного моря мысом Кыз-Кулле-Бурун (крымскотат. Qız Qulle Burun — «мыс девичьей башни»). Площадь крепости почти 30 гектаров.

Удачное расположение крепости и мощные фортификационные сооружения делали крепость почти неприступной: с запада крепость труднодоступна, с юга и востока её защищают отвесные стены горы, спускающиеся к морю; с северо-востока возможно располагался искусственный ров.

Внешняя линия обороны опоясывает северные склоны Крепостной горы (от башни № 7 (Безымянная) до Угловой). При генуэзцах она также защищала портовую часть города: не сохранившаяся ныне стена перекрывала ущелье между горами Крепостная и Полвани-Оба, на вершине которой вероятнее всего существовала ещё одна не уцелевшая башня (в пользу ее существования высказывается подавляющее большинство авторов). До наших дней на портовом участке сохранилась лишь башня Фредерико Астагуэрро (Портовая). Рядом с этой башней на вершине холма находится армянская церковь.

В состав внешней линии обороны входит 14 башен (не считая Портовой) и комплекс Главных ворот. Также ранее существовали еще двое ворот: Портовые (располагались между Угловой и Портовой башнями) и т. н. «ворота к садам», упомянутые турецким путешественником XVII в. Эвлией Челеби. Высота наиболее сохранившихся башен примерно 15 м (некоторые уцелели лишь частично). Стены, соединяющие их имеют высоту 6–8 метров при толщине 1,5–2 метра. Каждая башня называлась именем консула, при котором её построили, об этом говорят сохранившиеся на некоторых башнях закладные плиты с геральдической символикой и надписями на средневековой латыни.

Внутренняя линия обороны (цитадель) включает в себя 4 башни, соединённые в один комплекс стеной, идущей практически по гребню горы, Консульский замок, который в свою очередь состоит из 2 башен, а также Дозорную (Девичью) башню, расположенную отдельно на самой вершине Крепостной горы. Башни цитадели, в отличие от башен внешней линии обороны не имеют закладных плит. Это обусловлено тем, что эти оборонительные сооружения строились генуэзцами в спешке, в первую очередь сразу же после захвата Сугдеи в 1365 г. Единственной башней, историческое имя которой установлено, является Дозорная – генуэзцы именовали ее башней Св. Ильи, и при них она служила резиденцией коменданта всей цитадели (замка Св. Ильи).





По легенде, записанной в позднем источнике «Судакском синаксаре», крепость была построена в 212 году аланами, однако никаких археологических подтверждений этой дате до сегодняшнего дня не обнаружено. В связи с этим многие ученые датируют её возведение концом VII века и связывают его с хазарами или византийцами. Крепостью, кроме хазар, византийцев и генуэзцев, владели также половцы (XI–XIII вв.), золотоордынцы (XIII–XIV вв.) и турки (XV–XVIII вв).

Благодаря своей живописности, хорошей сохранности древних строений и легкодоступности, Судакская крепость часто использовалась как колоритная натура в

исторических, приключенческих и сказочных фильмах: Отелло (1955), Кольца Альманзора (1977), Пираты XX века (1979), Овод (1980), Одиночное плавание (1985), Русь изначальная (1985), Зонтик для новобрачных (1986), Одиссея капитана Блада (1991), Сократ (1991), Черный ворон (2001), Мастер и Маргарита (2005).

1.4.3. Караби-яйла

природная достопримечательность юго-восточной части Крымского полуострова (в переводе с крымскотатарского «чёрный паук»). Это огромная холмистая возвышенность с отдельно-стоящими вершинами. Нагорье раскинулось на высоте 900-1000 метров над уровнем Черного моря и является самым большим по площади среди всех Крымских яйл.





Наивысшая вершина Караби-яйлы гора Кара-Тау, высотой 1220 метров над уровнем моря. Если подойти к южной границе Караби-яйлы, то отсюда открывается великолепный вид на Черноморское побережье от Алушты до села Приветное.

Бескрайнее плато Караби-яйлы покрывают травяные заросли и сосновые рощи. Оглянувшись по сторонам, можно увидеть всевозможные формы микрорельефа: бугры, провалы, поднятия, скальные гребни, котловины всевозможных размеров и оригинальных очертаний. Немало тут и высохших озер.

Плато Караби-яйла может похвастаться огромным количеством карстовых полостей – колодцев, шахт и пещер. Кадастр Крымских пещер содержит информацию о 128 пещерах на Караби-яйле. Именно по этой причине Караби-яйла имеет статус геологического заказника «Горный карст Крыма».

Бродить по этой яйле нужно с опаской и особой осторожностью!

Тут в любое время года дуют сильные ветра, а погода может меняться ежечасно. А вот источников с питьевой водой всего два — по обеим границам плато. Зимой Караби-яйлу засыпает снегом, и она становится полностью отрезанной от больших населенных пунктов.

Главным местным ориентиром служат сооружения бывшей метеостанции «Караби-яйла». Постройки имеют белую окраску и неплохо заметны из любой точки, поскольку расположены в центре плато на высоком гребне. Сегодня тут работает метеорологический пост и контрольно-спасательная служба. Так что, если путешественника ночью на Карабияйле застанет непогода, турист смело может обращаться за помощью и рассчитывать на ночевку у сотрудников этого поста.

1.4.4. Водопад Джурла

В переводе с тюркского «Бегущая вода, находится в одноименном урочище, в юговосточной части горного массива Демерджи, неподалеку от Южной Демерджи.

Один из наиболее живописных Крымских водопадов состоит из нескольких каскадов. Каскады эти невысокие, а самый оригинальный водопад имеет высоту примерно 6 метров. Но этот водопад настолько красив, что туристы долго не могут оторвать от него взгляд.





Водопад Джурла расположен в верхнем течении речки Сотера.

Само название "Джурла" произошло из-за звукоподражания, как в случае с Джур-Джуром. В эпоху советских походов водопад стал настолько популярен, что именем Джурла стали называть всю долину на юге между Северной и Южной Демерджи.

Несмотря на то, что на карте Джурла расположена в конкретном месте, это, скорее, название серии водопадов в верховьях реки Сотера. Начинаясь с небольшого источника вверху долины, Сотера стекает к самому морю, преодолевая природные пороги скал Демерджи-яйлы. Водопадов на реке предостаточно (около 30 водопадов высотой от двух до 50 метров), но названия Джурла удостоены лишь некоторые.

Первый водопад Джурла, официально обозначенный на карте, находится вверху долины, недалеко от источника. Место очень "попсовое", вкусившее плоды цивилизации: здесь практически всегда стоят палатки и живут туристы. Из самой Джурлы воду лучше не пить: чуть выше живут лошади для конных туров, которые очищению воды не способствуют. Летом водопад почти пересыхает, и вместо грохочущей воды по скале стекает тоненькая струйка.

Олдовые туристы утверждают: сама стоянка называется Верхняя Джурла, а живописный водопад, высотой 6 м, слишком мал, чтобы иметь название. Поэтому существует еще одна Джурла. Пройдя минут 10 по реке от стоянок наверху, мы попадаем на еще одну стоянку – Нижнюю Джурлу. Рядом с ней находится водопад высотой около 50 м, который называют настоящей, неподдельной Джурлой. Сам водопад увидеть сложно: посмотреть на низвергающийся вниз поток воды можно только с верхней площадки. Подобраться к Джурле снизу довольно проблематично: мешают густые заросли и крутые тропинки вдоль обрывов.

Возможно, и эта Джурла является не настоящей: многие туристы постоянно спорят друг с другом, выясняя, какой именно водопад достоин называться Джурлой. Сказываются ошибки на старых картах и в описаниях, по-разному размещающих водопад. Пока дебаты не утихнут, предлагаем компромисс: называть Джурлой любой понравившийся водопад на реке Сотера. Верховья которой, кстати, уже тоже стали изредка называть Джурлой.

Внизу на Сотере есть еще один известный водопад – Гейзер. Находится он в самом низу реки, у подножия Демерджи. А примечателен тем, что вода, стекая по водопаду, попадает в углубление, из которого брызжет в разные стороны. Зрелище действительно напоминает извержение гейзера. Наиболее красив Гейзер весной и поздней осенью, когда в реке много воды.

1.4.5. Коровья тропа

Это самый простой путь на Джурлу от Лучистого

От широких полей и пустошей, протянувшихся над селом Лучистое у подножия Долины Привидений под Южной Демерджи, начинает свой путь старая вьючная дорога, называемая в настоящее время Коровьей тропой. Очевидно, её название связано с тем, что по ней на пастбища и водопои Джурлы местные жители гоняли домашний скот.

Это и не удивительно, тропа очень лёгкая для прохождения, она имеет минимальный уклон с общим набором высоты 290 метров на 3800 метров пути. Условно началом тропы можно считать точку недалеко от восточной окраины большого поля над Лучистым с координатой 44° 44.404'С 34° 24.619'В.





Коровья тропа проложена по кустарниковому лесу, некоторые виды на восточные склоны Южной Демерджи открываются в её нижней части, на расстоянии 1100 метров от полей (44° 44.657'C 34° 25.320'В). Рядом находится характерная калитка в небольших скалах. Так же на подходах к верховьям Едыфлера есть еще пару видовых точек с неплохим обзором (44° 45.453'C 34° 25.546'В).

На этой тропе нет воды, а те родники, которые все же встречаются мало пригодны для использования, да и находятся уже возле Джурлы, где и так воды достаточно.

При выходе на Джурлу Коровья тропа заканчивается развилкой (44° 45.864'С 34° 25.686'В,): направление на север – северо-запад ведет через сосновую посадку к каскаду небольших водопадов Джурла и дальше на поляну Орта-Алан; направление на востокоюго-восток – на вершину Чокраклы-Баир, к поляне Нижней Джурлы и началу тропы на водопад Джур-Джур.

Коровья тропа нужна для быстрого и легкого перехода от Долины Привидений на Джурлу, ну или наоборот. На тропе встречались группы туристов и велосипедистов, двигающихся как вверх, так и вниз.

Конец Коровьей тропы на перекрестке в районе возвышенности Чокраклы-Баир (вершина возле Нижней Джурлы)

1.4.6. Ай-Петри

Что такое Ай-Петри? На этот вопрос трудно ответить одним-двумя предложениями, ещё труднее описать многоликость этого горного массива, где каждое урочище и удивляет, и восхищает. Потолкуйте с альпинистами и скалолазами, туристами и экскурсантами, спелеологами и лыжниками, лесниками и метеорологами, грибниками и любителями лесных ягод — каждый поведает о своём, но даже сложенные вместе эти фрагменты не дадут представления об Ай-Петри, пока не побываешь на её вершине.





Ай-Петри — это вершина и горный массив площадью более 300 км2, один из столовых массивов (их ещё называют яйлами), вытянутых вдоль Южного берега Крыма и составляющих главную горную гряду. Ай-Петринский массив простирается с востока на запад на 25 км. Расстояние между его южной бровкой и северными подножиями более 13 км. Условная восточная граница проходит по меридиану горы Рока, отделяя массив от соседней Ялтинской яйлы. На западе Ай-Петри заканчивается глубокой седловиной Байдарские ворота.

Однако чаще всего туристы запоминают не массив в целом, а одну из его вершин с частоколом экзотических каменных столбов, именуемых зубцами. Эта вершина далеко выдвинутого к югу выступа массива и есть собственно Ай-Петри, давшая название всему плато и ставшая символом южнобережья.

Высшая точка всего массива – гора Рока с абсолютной отметкой 1346 метров над уровнем моря, чуть меньше (1320 метров) гора Перепелиная (Бенеде-Кыр). Сама же гора Ай-Петри много ниже – её высота 1234 метров над уровнем моря.

Белые шары на горе Бедене-Кыр (Перепелиной горе) – это защитные купола радарных установок расположенной здесь воинской части.

На всём протяжении горный массив смотрит на юг, в сторону моря, грозными скальными стенами: где строго отвесными, где ступенчатыми, но всюду труднодоступными. Редкие перевалы, через которые человек ещё в древности проложил тропы и тележные дороги, и сейчас служат проходами с Южного берега на плато. Северные склоны массива не столь круты, их сплошь покрывают широколиственные леса.

На север выдвинуты небольшие массивы Бойка и Седам-Кая. Разделяет их речка Коккозка. Множество других рек и ручьёв сбегают с Ай-Петри. С её северных склонов текут притоки Коккозки: Аузун-Узень и Сары-Узень в Большом каньоне Крыма, с западных — реки: Бага, Уркуста, Узунджа, из которых рождается речка Чёрная в малом каньоне — самая многоводная в Крыму. В верховьях одного из левых безымянных притоков Узунджи находится урочище Карадагский лес. Реки южного склона — короткие и маловодные летом — бывают бурными и опасными в паводок. Сотни родников питают эти речки и среди них самый крупный в Крыму — источник Скельский.

На юге от морского берега в горы поднимаются белоснежные дома красавицы Ялты. С вершины массива в ясный день отчётливо видны посёлки Гаспра, Ореанда, Форос, Кореиз, Симеиз, Голубой залив, город Алупка... На западе, в Байдарской долине, лежат сёла Орлиное, Подгорное, Родниковое, Россошанка, Новобобровское, Передовое... У подножия северных склонов в густых садах, смыкающихся с лесом, с трудом можно разглядеть сёла Поляну, Соколиное, Многоречье, Счастливое... И только на востоке, где Ай-Петри граничит с другим горным массивом – Ялтинским, селений нет.

Горный Крым, каким мы его видим сейчас, сформировался за сравнительно короткий промежуток геологического времени – приблизительно за 1,5 – 2 миллиона лет.

Более или менее достоверно известна геологическая история Горного Крыма, в том числе и Ай-Петри, начиная с конца триасового периода (около 200от миллионов лет назад). В то время территорию нынешнего крымского полуострова покрывали воды древнего океана Тетис, существовавшего на протяжении большей части истории земного шара (до неогенового периода). В широтном направлении океан тянулся через южную окраину Евроазиатского материка, область современного средиземного моря и крайний северозапад Африки.

За последние 200 миллионов лет участок суши, на котором находится Ай-Петри, многократно выводился из-под уровня моря, и тогда его активно разрушали экзогенные силы, а затем снова погружался под уровень моря. Глубина погружений была разной, в зависимости от неё на дне водоёма откладывались либо илы и пески, преобразовавшиеся в последствии в глины и песчаники, либо известковые илы, превращавшиеся в известняки. Иногда, при значительном поднятии близко расположенной суши и мелководий самого бассейна, суша активно размывалась и в бассейн сносились огромные массы галечников. Цементируемые морскими осадками, они преобразовывались в конгломераты.

150 – 160 миллионов лет назад в окрестностях Ай-Петри активно действовали вулканы, остатки их можно увидеть возле посёлков Мелас и Форос.

Еще много сложных геологических процессов происходило с самой популярной горой Крыма: рельеф менялся, все больше приближаясь к современному. Только 1,5-2 миллиона лет существует Ай-Петри в таком виде, как теперь.

В горном Крыму уже около полутора миллионов лет и на поверхности и глубоко в недрах гор незаметно протекают активные процессы карстования, приводя к образованию различных по величине и форме воронок, котловин и пещер. Всего же на Ай-Петри 302 подземные карстовые полости (пещеры, колодцы, шахты), из них 12 объявлены памятниками природы местного значения: Скельская, Кристальная, Висячая, Медовая, Жемчужная, Мисхорская, Камнепадная, Дружба, Геофизическая, Каскадная и Данильча-коба.

На яйле жили кроманьонцы. Возле метеостанции найдено больше тысячи предметов их быта; этим каменным орудиям 8-10 тысяч лет. Позже, в IV-III тысячелетиях до нашей эры, жители плоскогорья обрабатывали эту землю, разводили здесь скот, ловили рыбу, лепили посуду из глины, мастерили украшения. А вот в железном веке люди не селились на плато.

Русский академик П.С. Паллас упоминал об остатках у самых зубцов христианского храма, вероятно, в честь святого Петра. Так могло появиться и само название горы – Ай-Петри. В средневековье люди обживали северные склоны. С конца XV века, после турецкого завоевания, селения опустели, и плато Главной гряды оставалось только пастбищем. Сейчас это часть Крымского заповедника.

Канатная дорога на Ай-Петри строилась, двадцать лет и потребовала 2,5 миллиона полновесных советских рублей. В конце 1987 года её все же пустили. На каждом из двух пролетов работает по два идущих навстречу друг другу вагончика, вместимостью по 37-40 человек. Общая длина воздушной трассы около трех километров, высота подъема 1180 метров, время нахождения в воздухе — 15 минут.

На 135 километров открывается обзор, если смотреть с высоты Ай-Петри – до середины Черного моря! С корабля на горизонте пассажиры и моряки могут разглядывать вершину горы.

Подойдя к вершине, обратите внимание на множество керамических обломков, похожих на остатки черепицы с кровли храма Св. Петра.

Вершина Ай-Петри (!) документально и по сей день должна принадлежать княгине 3. Н. Юсуповой (теперь уже, разумеется, её наследникам). Дело в том, что яйла издавна была собственностью общины крымских татар, где они пасли коз и овец. Скалистая вершина не годится для пастбища, и вот князь Ф. Ф. Юсупов-старший выкупил у законных хозяев эти острые скалы.

1.4.7. Скельская пещера

Благодатную Байдарскую долину люди облюбовали с давних времен. Старые названия её сел – Уркуста, Бага, Саватка, Сахтик, Хайто – звучат как волшебные заклинания из старой сказки. Они в большинстве своем не переводимы и не принадлежат ни к одному из известных языков. Вероятно, они остались в наследство от народов, обитавших здесь в очень отдаленные времена. Это память какого-то «праязыка», возможно таврского, а быть может, и более древнего. В этом благодатном месте человек поселился более пяти тысяч лет назад. Здесь известны многочисленные гробницы тавров – «каменные ящики», захоронения древних греков, римлян, памятники первой (1854 – 1855 гг.) и второй (1941 – 1942 гг.) обороны Севастополя.

Самый известный памятник первобытного человека в окрестностях Севастополя – Скельские менгиры – находится в центре Байдарской долины, в селе Родниковское (бывшее Скели). Менгиры (III – II тыс. до н.э.) – вертикально поставленные в виде обелисков каменные глыбы – древнейший пример сознательной строительной деятельности человека, первый образец архитектуры, культовое астрономическое сооружение каменного века. Самым известным такого рода сооружением в мире является Стоунхендж.

Если другие памятники археологии, во множестве разбросанные в Байдарской долине и окрестных горах (пещерные стоянки, остатки древних поселений, могильники), невозможно обнаружить без проводника-археолога, то скельские менгиры не только легко найти и осмотреть, но и можно даже потрогать рукой, мысленно перенесясь в пугающую бездну ушедших веков. Они стоят прямо на въезде в село Родниковское у первого дома (это сельский клуб). Один из них – в ограде вокруг памятника на братской могиле воинов Советской Армии и партизан, погибших во время Великой Отечественной войны.

Менгиров два: большой, высотою 2,8 м, другой – приземистый, его высота меньше 1,2 м. Стоял и третий, высотой 0,85 м, но в 50-х годах его выкопали при строительстве водопровода. Местное название этого места – Текли-Таш («поставленный камень»). Вес более крупного составляет более 6 тонн, но поблизости нет каменоломен, а ближайшие скалы виднеются лишь в нескольких километрах. Менгиры, говорят, хорошо исцеляют. Одинокий менгир стоит над подземным потоком воды, причем в точке, где реки пересекаются друг с другом. Предполагают, что вода – это сосредоточение накопления и сохранения энергии и информации. И в месте, где реки сплетаются в клубок, вода приобретает свойства магического кристалла. Другие исследования показали, что менгиры, словно змейкой, обвиты энергетической лентой, уходящей вверх. И стоят они в точках скопления отрицательной энергии, преобразуя ее в положительную. Такие места называют еще зонами Силы. Стоит прикоснуться к мегалиту – и руки как будто омываются незримым потоком воды.

Не только менгиры и дольмены доказывают древность обитания Байдарской долины. Рядом находится знаменитая Скельская сталактитовая пещера — памятник природы (1964) на склоне Байдарской долины, у подножия горы Кара-Даг. Из всех обустроенных пещер Скельская ближе всего к Севастополю. Пещера отличается значительными размерами, красотой и хорошей сохранностью кальцитовых натечных образований. Она оборудована лестницами, освещена. Здесь можно осмотреть Каминный зал, Дельфиний зал, а также основной — Рыцарский, где можно полюбоваться мини-копиями Форосской церкви, Ласточкиного гнезда, силуэтами молящегося монаха и прочими причудливыми

изваяниями. Здесь же можно наблюдать рождение сталактитов – появившиеся на «потолке» пещеры маленькие шипы через тысячу лет обещают превратиться в полутораметровых красавцев. Несколько вертикальных колодцев глубиной 25-45 м соединяют верхние залы пещеры с молодыми формирующимися этажами, лежащими глубже. В нижних галереях образовались подземные озера и реки. Суммарная протяженность всех галерей пещеры достигает 570 м. В Скельской пещере были найдены кости вымерших животных: лесного кота, сайгака и др. Открытая в 1904 г. местным учителем, Скельская пещера всегда привлекала внимание людей.



В настоящий момент вход в пещеру оказался закрыт из-за перерегистрации, экскурсии не проводились.

Римская тропа.

2600 лет назад на берегах Крыма появились первые греческие переселенцы. Благодаря грекам Таврида стала важным пунктом на пути межконтинентальной торговли между Европой и Азией, а плодородные земли и море, наполненное рыбой, давали обилие товаров местным жителям.

Греки оставили в истории Крыма яркие, заметные следы — это и культура, и остатки городищ, на месте многих из них сегодня процветают современные города и поселки. Создав сказочные условия на небольшом полуострове, греки стали подвергаться нападениям со стороны Римской Империи. Римляне видели каких успехов достигли эллины на новом месте, кроме того, Боспорское царство, состоящее из объединенных греческих полисов, стало создавать угрозу для великой Империи.

Во времена первой боспоро-римской войны в 40-х гг первого века нашей эры римляне впервые побывали на Крымском полуострове, захватить лакомый кусочек земли им удалось только спустя 20 лет, после поражения боспорского царя Митридата VI. Также основанием присутствия римлян в Крыму была официальная просьба жителей Херсонеса помочь им в противостоянии регулярным набегам на город скифских племен.





Здесь проходил самый короткий путь от морского побережья к долинам Крыма, и пользовались им не только римляне, но и местные жители – тавры. Желая навести везде свои порядки, легионеры не раз вступали в бой с обитателями тавриды, те в свою очередь яростно сопротивлялись. Потому на дороге часто организовывались засады и происходили сражения.

Этой дорогой пользовались и в 19 веке: местный помещик Мордвинов, для собственных нужд реконструировал часть дороги, сегодня этот участок пути назван в его честь — Мордвиновским. Во времена Отечественной войны здесь, точно также, как и древние тавры, боролись с захватчиками партизанские отряды Советского Союза.

Участки древней дороги лучше всего видны на яйле до Кильсе-Буруна – где четко просматриваются колеи, врезанные в скальную поверхность колесами повозок. На тропе можно найти осколки средневековой керамики, некоторые из которых датируются I веком нашей эры. Нет сомнений, что сам путь существовал и до прихода римлян, однако легионеры, укрепили и проложили здесь настоящую дорогу. Кроме строительства, они обеспечивали ее охрану – стража дорог – бенефицарии, следили, чтобы предупредить опасности засад и столкновений с воинственными таврами.

Тропа, бывшая вьючная дорога, кое-где вымощена добротными булыжниками, петляет по густому лесу.

1.4.8. Чертова лестница (Шайтан-Мердвен)

Один из древнейших освоенных человеком перевалов, соединявших ЮБК и предгорные районы. Обитатели крымских гор оценили достоинства его еще в эпоху позднего неолита. Об этом говорят находки кремневых наконечников стрел и других орудий, сделанные в окрестностях. В античные времена перевал облюбовали римляне, державшие свои гарнизоны в Херсонесе и Хараксе на мысе Ай-Тодор. Через Чертову лестницу шла дорога, связывавшая эти пункты. Кроме всего прочего, Шайтан-Мердвен — перевал еще и литературный. Кто не знает знаменитого пушкинского описания, цитируемого чуть ли не в каждом путеводителе: «По горной лестнице взбирались мы пешком, держа за хвост татарских лошадей наших». По этому же перевалу проходили в свое время Грибоедов, Адам Мицкевич, Леся Украинка, Жуковский. Одним словом, вся литературная элита 19 века почтила своим вниманием это место, а Леся Украинка даже оставила о нем поэтические строки — стихотворение «Мердвен».





В те годы о Чертовой лестнице ходило много легенд. Была очень популярна версия, будто бы её построили тавры, вырубив в горах. На самом деле тавры лишь пользовались ею, как и более поздние народы, для перехода через хребет. Создала же её природа. Начало расхожему заблуждению невольно положил известный исследователь Крыма П.С. Паллас, написавший в своей книге, что лестница «иссечена» в скале. Употребляя это слово, автор имел ввиду, что «иссечена» она природой, а падкий до всего необычного читатель понял фразу слишком буквально.

Там, где пролегает теснина Чертовой лестницы, Главная гряда пересекается разломом. В таких местах прочность пород ослаблена и они легче поддаются разрушению. За сотни тысяч лет внешние процессы выработали вдоль этого ослабленного участка понижение в массиве гряды. К моменту появления в Крыму человека, Чертова лестница уже существовала. Нашим предкам осталось лишь приложить немного усилий, чтобы подправив это творение природы, превратить его в удобный путь. На протяжении долгих веков местные жители «ухаживали» за проходом. Где-то убрали загромождавшие путь глыбы, где-то расширили узкие марши, сделав подпорные стенки из дикого камня, где-то стесали мешавшие выступы. На отдельных участках соорудили вымостки, уложив камень так, чтобы выровнять площадку, в других местах просто подсыпали щебень. После этого через перевал могли проходить не только пешие путники, но и всадники, и даже небольшие повозки. Жители южнобережных поселков вплоть до середины 20 века гоняли через Чертову лестницу коров на яйлинские пастбища.

В 1 в. н.э. римляне, прибыв в Крым, оценили удобства этого прохода. Через него пролегла Via militaris – военная дорога, связавшая Херсонес и Харакс. За перевалом она пересекала главную гряду, в точности совпадая с хорошо известной туристам Календской тропой и выходила в Байдарскую долину в районе нынешнего села Пордгорного. На Календской тропе можно и сегодня видеть крепиды – подпорные стенки, сложенные римлянами. Память о римском присутствии, возможно сохраняется и в названии речки, протекающей вдоль этой дороги – Календа. Календами в Риме называли первые дни месяца (отсюда наше слово «календарь»). Хотя существует и другое толкование этого топонима, предложенное еще в 19 в. краеведом Х.В. Кондараки. Он возводил его к татарскому «Кале Энды» – «спустившаяся (то есть разрушенная) крепость». Справедливости ради надо отметить, что некоторые исследователи, вообще отрицают существование римской дороги через Крымские горы (см. А. Иванов «Крепости и замки Южного Берега Крыма»). Они полагают, что морской путь из Харакса в Херсонес был куда удобнее, потому дорога была, попросту, не нужна.

Туристы часто задают вопрос, откуда такое название. Чертовыми тропками в Крыму издавна называют узкие, нависающие над обрывами проходы вдоль отвесных скал. Здесь же совсем нет ничего подобного. Даже для человека, впервые оказавшегося в горном

походе, Чертова лестница не покажется экстремальной. Тем не менее, перевал с древнейших времен носит именно такое название — Шайтан-Мердвен — Чертова лестница. Свою версию происхождения названия приводят в книге «Перевалами горного Крыма» Ал. и Ан. Ена. Они рассказывают, как в 1975 году, заночевали в палатке близ перевала. Всю ночь с гор доносились какие-то странные звуки. Ни дать ни взять чертовщина! Причина дьявольского шабаша выяснилась утром. Оказывается, скалы над перевалом изборождены трещинами, щелями, гротиками. Ночью поток холодного воздуха спускается по теснине ущелья к побережью. Усиленный ночным бризом, он приобретает значительную скорость. Ветер, проходя через эти препятствия извлекает самые необычные звуки. Такое явление называется «эоловой арфой». Но это мы, люди 21 века, способны научно объяснить происхождение загадочной какофонии. Для древних оно было тайной, а все таинственное и непонятное принято было приписывать проделкам нечистого.

По обеим сторонам от перевала возвышаются скалистые вершины: Мердвен-кая («скала у лестницы» (тат) 580 м над у.м.) – на западе и Балчик-кая(«грязная, болотная скала»; 856 м. над у.м..) -на востоке. Высота самой перевальной точки 578 м над у.м. Расстояние между Мердвен-каясы и Балчик-каей – около 1 км. Узкая теснина, по которой проложен спуск, начинается у самого подножья Мердвен-каи. К западу от этой точки есть два небольших утеса. На одном из них в 60-х годах археолог Л. Фирсов обнаружил остатки средневекового укрепления, служившего для охраны перевала. С южной стороны крепость ограждали отвесные скалы, с северной и восточной – стены, сложенные из камня. Укрепление было совсем небольшим – всего 0,25 га площадью, а общая длина каменных стен – 125м. Высота стен достигала 6-8 м, толщина – около2,5 м. Их выкладывали тремя рядами кладки, промежутки между которыми заполняли бутовым камнем на известковом растворе. К верху они сужались и имели в разрезе вид трапеции. Вход в крепость находился к востоку от угла, где смыкались стены. Сам угол был укреплен небольшой квадратной башней баз внутренних помещений, полностью заполненной бутом. Еще одна башня, покрупнее, возвышалась с края северной куртины у обрыва.

Внутри крепости размещались небольшая часовня и несколько лепившихся к стенам каменных лачуг, площадью от 12 до 30 м², собранных из бутового камня на глиняном растворе. Археологи, изучавшие Мердвенский исар, были удивлены обилием осколков посудной керамики. Обычно в таких местах среди керамических находок преобладает кровельная черепица. Здесь же — наоборот. Кому и для чего понадобилось такое количество посуды? Л. Фирсов предполагал, что керамическая тара использовалась для запаса воды, поскольку на территории не было источников. Однако, большинство его коллег с таким утверждением не согласны, так как многие сходные укрепления так же не изобилуют выходами подземной влаги, тем не менее такого количества посуды на них не держали.

По керамическим остаткам ученые смогли установить и время существования укрепления. Самые ранние, встречающиеся здесь образцы относятся к 11-12 в, но подавляющее большинство датируются 13-14 веком. Все сделанные в крепости находки носят следы пожара, который, видимо, положил конец её существованию, но что послужило причиной катастрофы, сказать трудно. Основные подозрения падают на генуэзцев. В это время они активно насаждали свое влияние на Южнобережье и вели борьбу с противостоявшим им княжеством Феодоро, неоднократно нападая на принадлежавшие феодоритам крепости на побережье. Не исключено, что Мердвенский исар стал очередной жертвой такого набега.

Спуск или подъем по Чертовой лестнице занимает не более получаса. Перепад высот от старой Ялтинской трассы до верхней точки перевала — не более 100 м. Дорога через перевал имеет около 20 маршей длиной от 2 до 20 м. Если сложить их общую длину, получится не такая уж большая величина -240-250 м. Уклон теснины около 40 0, но за счет создания маршей его смогли уменьшить до 10-15 0. Лишь на отдельных участках он

достигает 30 0 . Это достаточно много. Знающие люди утверждают, что уже сорокаградусный уклон выглядит почти неприступным. Скорее всего, в те времена, когда за дорогой следили, эти участки были более пологими.

Мало кто знает, что 200 лет назад близ верхней части перевала шумела зелеными листочками березовая роща. В ледниковую эпоху, когда климат был намного холоднее нынешнего, береза была обычным деревом на яйле. После отступления ледника и потепления климата, северная растительность заместилась более теплолюбивой, лишь в отдельных местах еще долго сохранялись островки реликтовой флоры. Со временем их становилось все меньше. Дольше всех — до 20 века, продержалась реликтовая роща на Бабугане. Островок северной природы в окрестностях Шайтан-Мердвена исчез намного раньше. Интересно, что о его существовании мы знаем не из описаний ученых ботаников, а со слов ... А. С. Пушкина. Надо заметить, что поэт не пришел в восторг от милых березок, а совсем наоборот. Он пишет по этому поводу: « Мы переехали горы, и первый предмет, поразивший меня, была береза! Сердце мое сжалось: я начал уж тосковать о милом полудне, хотя все еще находился в Тавриде, все еще видел и тополя и виноградные лозы». Так или иначе, Пушкин оказался первым, кто описал березу в Крыму. Иногда и поэты нечаянно делают научные открытия.

1.4.9. Эски-Кермен

Является самым живописным пещерным городом средневековья. Его месторасположение находится в юго-западной части гористой области Крыма, недалеко от деревни Красный Мак, на плато горы. Это плато длиной 1 040 метров и шириной достигает 170 метров. У северных и восточных наклонов горы крутые пропасти.



Пещерный город Эски-Кермен Эски-Кермен в переводе означает «Старая Крепость». Археологи установили, что крепость была заложена в VI веке, и как предполагают, по приказу византийского императора Юстиниана. В этом пещерном городе проживали потомки таро-скифов, готы, аланы, греки малоазийские. В конец своего правления, примерно 550 год, Юстиниан решил укрепить подступы к Херсону. Для чего, византийские инженеры по его приказу разработали крепости Эски-Кермен, Мангуп и Чуфут-Кале, которые были воздвигнуты и заселены аланами и готами. К сожалению, эти сведения не попали в трактат «О постройках», поэтому события домысливали археологи.

1.4.10. Бахчисарай

Ханский дворец в Бахчисарае является бывшей резиденцией крымских ханов. Это единственный в мире образец крымско-татарской дворцовой архитектуры.

Дворец был построен как родовая резиденция правителей Крымского ханства – династии Гераев. Это целый город в миниатюре. Старейшие постройки дворца были построены в 1532 году, и на протяжении двух с половиной столетий (с 1532 до 1783 г.) Бахчисарайский дворец служил центром политической, духовной и культурной жизни крымско-татарского государства.

Главная архитектурная идея – воплощение мусульманского представления о райском саде на земле. "Бахчисарай" переводится с крымско-татарского языка как "дворец-сад". Внутри дворца много двориков с деревьями, цветами и фонтанами. Сооружения лёгкие, украшены росписями, окна забраны ажурными решётками.

Дворец расположен довольно далеко от железнодорожной станции на ул. Ленина, 85. До него ходят автобусы и маршрутные такси. Войти на территорию можно бесплатно ежедневно, кроме вторника, с 9.00 до 16.00. А за осмотр внутренних посещений, гарема и знаменитого фонтана берут дополнительную плату. Здесь же можно увидеть красивую мечеть – Биюк Хан Джами.





Достопримечательность, воспетая А.С. Пушкиным, – одно из украшений ханского дворца. Плачущий фонтан – «сельсебиль» вырезали в середине XVIII века. А поводом для его создания стала гибель молодой жены крымского хана Гирея. На фонтане можно прочесть одну из сур Корана и стихи, которые написал поэт Шейхия. Сотрудники музея кладут к этому фонтану ежедневно две розы, как напоминание о пушкинских строках.

1.5. Смысловая идея похода

18 марта 2014 года Крым поменял прописку – был территорией Украины, а стал территорией России. Интересно было посмотреть, что же с ним случилось за год. Остался ли регион также доступен для всевозможных туристов, как и раньше?

Кроме этого, был интересен маршрут, охватывающий как восточную, так и западную часть Крыма. Больше всего, конечно же, интереса мы проявляли к горной части Крыма, его прекрасным и техничным горным дорогам.

1.6. Заброска, выброска и другой транспорт

1.6.1. Самолет

На момент покупки билетов рейсы из Москвы до Симферополя и обратно стоили по 8000 рублей в одну сторону. Такая сумма нас не устраивала, и мы полетели на самолете до Анапы за 4500 (акция Аэрофлота) с последующей заброской на машине к порту Кавказ.

Обратно летели из Симферополя в Москву за 5500 все тем же Аэрофлотом – на момент покупки обратных билетов у них начались акции. Позже билеты стали еще дешевле – 4500 в одну сторону, 7500 туда-обратно.

Из всех компаний, которые летают в Крым, у Аэрофлота самое хорошее отношение к велосипедистам. Разрешено к провозу 1 место багажа весом до 23 кг, размером до 158 см по сумме измерений и ручная кладь весом до 10 кг, размером до 115 см по сумме измерений.

О велосипеде компанию надо предупредить заранее. Для этого необходимо забронировать место, позвонить по телефону и сделать запрос на перевоз велосипеда, назвав габариты велосипеда и вес. При заявке я называл габариты 130*70*30 и вес 23 кг, что очень похоже на истину. За ответом на запрос нужно звонить через день, по опыту удовлетворяют запросы всем. При положительном ответе велосипед считается как одно место багажа. Ограничение по весу сохраняется, габариты игнорируются. Так как нам без доплат разрешено только одно место багажа, весь остальной багаж, который не везется в ручной клади, запихивается в чехол к велосипеду.

В этой системе запросов есть один рискованный момент – бронь на билет держится 2 часа при оплате через интернет и 24 часа при оплате через офис продаж (с наценкой). Результаты запроса можно узнать через день, когда бронь уже сгорит. Поэтому, по сути, билет покупается сразу на свой страх и риск. Дешевые билеты у Аэрофлота, кстати, невозвратные.

Онлайн-регистрация открывается за 24 часа, в аэропорту есть терминалы самостоятельной регистрации.

Рейс туда: 28 апреля 2015, самолет SU1546 Москва (Шереметьево) – Анапа (Витязево), вылет в 8:25, прибытие в 10:40.

Рейс обратно: 09 мая 2015, самолет SU1631 Симферополь – Москва (Шереметьево), вылет в 19:50, прибытие в 22:25.

На ранний самолет в Шереметьево, когда метро и аэроэкспрессы не работают, а на такси денег жалко, можно добраться <u>ночными автобусами H1-H6</u>. Автобусы ходят четко, без опозданий, иногда с опережением графика. Лучше приходить на остановку минут за 10 до отправления.

Перелет на Крым считается внутренним рейсом, поэтому таможенный контроль не производится. На все оформление, досмотр и сдачу багажа у нас четверых ушло не более 20 минут.

1.6.2. Автомобильная заброска из аэропорта Витязево в порт Кавказ

Насчет заброски договорились с Алексеем (+7 918 463-30-98). Машина — старый разбитый праворульный японский фургон. Максимальная вместимость — 5 человек с велосипедом. Комфортно — 4 человека. Цена трансфера а/п Витязево-порт Кавказ — 3000р.

Дорога заняла 2 часа, из них минут 50 ехали последние несколько километров. У Ильича – кордоны полиции, к ним выстраивалась очередь. Для экономии времени выгоднее выгружаться из машины прямо там.

1.6.3. Керченская паромная переправа

Билеты на паром приобретаются очень долго. Работала одна касса, оператор – женщина пенсионного возраста. на каждый билет в компьютер вводится паспортные данные пассажира. Стоимость билетов – 162 рубля за взрослого + 109 рублей за велосипед.

Очень жесткий досмотр, жестче, чем в аэропорту. Заставляют снимать с велов и показывать абсолютно все. Как нам сказали, лучше было ехать на досмотр для легковых автомобилей.

На пароме велосипеды ставятся кучкой у борта, рядом с автомобилями.

Ожидание отправления в нашем случае очень долгое, больше часа. Большую часть этого времени паром был загружен и просто стоял по не очень понятной причине. В движении паром был около 20 минут, разгрузился за 5 минут. Если хотите разгрузиться быстрее, ставьте велосипеды ближе к носу парома.

1.6.4. Электричка Бахчисарай – Симферополь

Эта проходная электричка из Севастополя является хорошим способом добраться до Симферополя. Цена за участок Бахчисарай-Симферополь: 30 рублей с человека, 30 рублей с велосипеда. Для удобства билеты выбиваются одинаковые. Время в пути – 50 минут.

1.6.5. Троллейбус ж/д вокзал Симферополя – аэропорт Симферополь

Недалеко от ж/д вокзала Симферополя находится остановка 9 троллейбуса, который идет прямо до самого аэропорта. Стоимость проезда — 7 рублей за человека, 7 рублей за велосипед. Водитель любезно открыл заднюю дверь, снимать с велосипедов рюкзаки не пришлось. Время в пути — 30 минут.

1.7. Другие полезные сведения

1.7.1. Аварийные выходы с маршрута

Маршрут проходил в населенном районе, расстояние и характер пути предполагал возможность эвакуации, в случае необходимости, в течение 1 дня.

1.7.2. Мобильная связь

Любая мобильная связь в Крыму работает через роуминг. Услуги связи по московским сим-картам Билайн и МТС предоставляются по тарифам национального роуминга.

Оператор Мегафон у нас не заработал.

1.7.3. Жилье в Алуште

Группа остановилась в гостевом доме на улице Горького, 32. Цена проживания – 400 рублей с человека. Стирка – 50 рублей за машину. Есть кухня и Wi-Fi (не пользовались, но про него говорили).

Телефон администратора: +7 978 813-63-12 (Эля).

1.7.4. Жилье в Бахчисарае

Группа остановилась в гостевом доме по адресу Танкистов, 5. В шаговой доступности Ханский дворец. Цена проживания – 300 рублей с человека. Баня – 500 рублей за час. Есть плита с 1 работающей конфоркой, холодильник, душ. Стирку вещей нам сделали бесплатно. Очень приятная хозяйка.

Телефон: +7 978 820-90-10 (Лена).

1.8. График движения заявленный

День пути	Дата	Участок	Протяженность, км
1	28.04.15	Керчь – Новоотрадное	55
2	29.04.15	Новоотрадное – Батальное – Приморский – Феодосия – Подгорное – Старый Крым	100

День пути	Дата	Участок	Протяженность, км
3	30.04.15	Старый Крым – Щебетовка – Судак – т/с Ворон	80
4	01.05.15	т/с Ворон – пер. Нижний Шелен – пер. Верхний Шелен – Зеленогорье – пер. Кок-Асан Богаз – Красноселовка	42
5	02.05.15	Красноселовка – Пчелиное – Караби-Яйла – т/с Восточный Суат	23
6	03.05.15	т/с Восточный Суат – Тырке-Яйла – пер. Кара-Оба – Демерджи-Яйла – т/с. Джурла – Коровья тропа – Лучистое	20
7	04.05.15	Лучистое – Алушта – Гурзуф – Ялта	48
8	05.05.15	Ялта – пер. Ай-Петри – т/с Чайный домик – Большой каньон – Соколиное	49
9	9 06.05.15 Соколиное – Голубинка – пер. Бечку – Передовое – Родниковское – г. Спирады – пер. Шайтан- Мердвен		47
10	07.05.15 пер. Шайтан-Мердвен — Орлиное — Гончарное — Терновка — Эски-Кермен		54
11	08.05.15	Эски-Кермен – Танковое – Бахчисарай	24
12 09.05.15 трансфер в Симферополь		трансфер в Симферополь	-
И	того		537 км

1.9. Запасные варианты

№1

День пути	Дата	Участок	Протяженность
10	07.05.15	пер. Шайтан-Мердвен – Орлиное – м. Айя – Гончарное – Морозовка	45
11 08.05.15		Морозовка – Родное – Терновка – Эски-Кермен – Танковое – Бахчисарай	50
Итого			553 км

№2

День пути	Дата	Участок	Протяженность
12	09.05.15	Бахчисарай – Трудолюбовка – Кизиловое – Партизанское – Залесье – Симферополь – аэропорт Симферополя	56
Итого			594 км

№3

День пути	т дата участок		Протяженность
8	05.05.15	Ялта – пер. Ай-Петри – т/с Ай-Димитрий – пер. Бечку – т/с Кордон Передовое	54
9 06.05.15 т/с Кордон Передовое –Родниковское – Спирады – пер. Шайтан-Мердвен		т/с Кордон Передовое –Родниковское – г. Спирады – пер. Шайтан-Мердвен	27
гN	гого		594 км

1.10. График движения фактический

День пути	Дата	Участок	Протяженность, км	Способ передвижения
1	28.04.15	Порт Крым (Керчь) – Керчь	16.4	вело
2	29.04.15	Керчь – Новоотрадное – Ленино – Арабатская стрелка	96.9	вело
3	30.04.15	Арабатская стрелка – Владиславовка – Феодосия – Подгорное – Старый Крым – Щебетовка	91.7	вело
4	01.05.15	Щебетовка – Судак – пер. Ворон (575 м) – т/с Воронский домик	63.5	вело
5	02.05.15	т/с Воронский домик – Поворотное – Белогорск – Красноселовка	48.4	вело
6	03.05.15	Красноселовка — Головановка — Пчелиное — Караби-яйла — т/с Восточный Суат	32.3	вело
7	04.05.15	т/с Восточный Суат – пер. Таш-Хабах (1042 м) – Тырке-яйла – пер. Кара-Оба (1217 м) – Демерджи-яйла – пер. Демерджинское седло (1090 м) – т/с Джурла –	30.2	вело

День пути	Дата	Участок	Протяженность, км	Способ передвижения
		Коровья тропа – Лучистое – Алушта		
8	05.05.15	Алушта – Грузуф – Ялта – оз. Кара-Голь	47.7	вело
9	06.05.15	оз. Кара-Голь — Ай- Петринская яйла — т/с Данила — т/с Ай-Димитрий — пер. Бечку (722 м) — Передовое — Родниковское — Римская дорога — оз. Чуваш- голь	53.9	вело/пеше
10	07.05.15	оз. Чуваш-голь — Римская дорога — г. Спирады — пер. Шайтан-Мердвен (528 м) — пер. Уарч Восточный (640 м) — Орлиное — Гончарное — Черноречье — Терновка — Эски-Кермен	70.9	вело
11	08.05.15	Эски-Кермен – Танковое – Бахчисарай	23.7	вело
12 09.05.15 трансфер в Симферополь		_	-	
N-	того		576 км	

1.11. Изменения маршрута и их причины

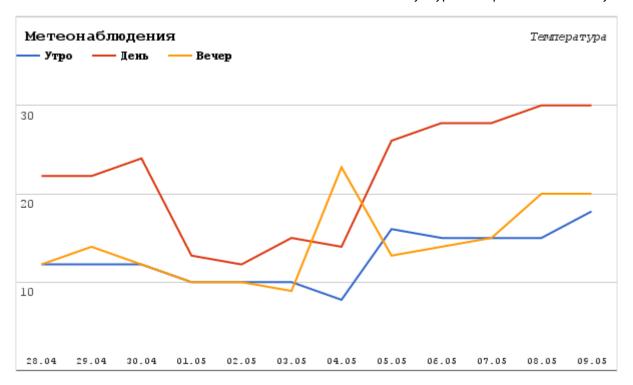
Из запасных вариантов был использован запасной вариант №3 – группе хватало времени, а спуститься с перевала не по асфальту представляло куда больший интерес.

Кроме того, заявленный маршрут претерпел некоторые изменения:

- 1. Из-за чрезвычайно медленной работы Керченской паромной переправы график движения был нарушен первую ночь пришлось провести в Керчи, а не у Новоотрадного, которое в 35 километрах от нее. Догнать отставание и пройти планируемое на второй день расстояние (в сумме около 135 км) за день было невозможно, безопасных мест для ночевки на этом участке по основному треку нет. Ввиду этого во второй день группа ночевала на проверенной точке на Арабатской стрелке.
- 2. 1 мая на хребтах восточной части горного Крыма разразились частые ливневые дожди. В районе перевалов Ворон и Нижный Шелен все грунты на хребте стали непроезжаемыми, приобрели свойства глины очень хорошо наматывались на колеса и блокировали их, скорость передвижения составила около 1 км/ч. По предварительному расчету препятствия такое изменение покрытия повлекло бы за собой повышение категории трудности до IV, а у большей части группы недостаточно опыта для прохождения такого препятствия. Похожий опыт повышения сложности препятствия был на Западном Кавказе в мае 2014. Пришлось завершить препятствие раньше и закончить его в Поворотном вместо Зеленогорья.

1.12. Таблица метеонаблюдений

Дата	Утро	День	Вечер	Погодные условия
28.04.15	12	22	12	Солнечно
29.04.15	12	22	14	Небольшой дождь в 9-10 часов, затем облачно без осадков. Иногда проглядывало голубое небо и солнце.
30.04.15	12	24	12	Солнечно, изредка облачно. Без осадков.
01.05.15	10	13	10	Первая половина дня – туман. В середине дня небольшой дождь. На хребте – 3 раза с утра до вечера ливень.
02.05.15	10	12	10	С утра туман, днем ливень, затем небольшие дожди.
03.05.15	10	15	9	Облачно, редкие моросящие дожди.
04.05.15	8	14	23	Сильнейший туман, водяная взвесь и ветер на яйлах. На высоте около 600 и ниже – солнечно.
05.05.15	16	26	13	Солнечно.
06.05.15	15	28	14	Ночью – дождь, остальное время – солнечно.
07.05.15	15	28	15	Солнечно. Вечером – несильный дождь.
08.05.15	15	30	20	Облачно без осадков.
09.05.15	18	30	20	Утром – ясно, днем облачно без осадков.



2. ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ ПРОХОЖДЕНИЯ МАРШРУТА

2.1. День 1 (28.04.15). Порт Крым – Керчь

10:40. Выгрузились в аэропорту Витязево (Анапа). Груз выдали быстро, велосипеды кладутся прямо на багажную ленту. Собирать велосипеды на территории аэропорта не разрешается, рядом есть хорошо подходящая для этого вокзальная площадь. На площади есть довольно дорогой магазин, для закупки не годится, но перекусить можно. Также на площади есть несколько кафе.

12:40. Загрузились в машину к Алексею (+7 918 4633098). Машина – старый разбитый праворульный японский фургон. Максимальная вместимость – 5 человек с велосипедом. Комфортно – 4 человека. Цена трансфера а/п Витязево-порт Кавказ – 3000р.



Сборка велосипедов у а/п Витязево



Транспорт до порта Кавказ



Велосипеды на пароме



Начинаем маршрут

14:51. Доехали до морвокзала порта Кавказ. У Ильича – кордоны полиции, к ним выстраивалась очередь. Для экономии времени выгоднее выгружаться из машины прямо там.

15:26. Сидим на пароме в ожидании отбытия.

Долго покупали билеты на паром: одна работающая касса, оператор – женщина пенсионного возраста. Стоимость билетов – 162 рубля за взрослого + 109 рублей за велосипел.

Очень жесткий досмотр, жестче, чем в аэропорту. Заставляют снимать с велов и показывать абсолютно все. Как нам сказали, лучше было ехать на досмотр для легковых а/м.

На пароме велосипеды ставятся кучкой рядом с автомобилями.

16:50 (0 км). Прибыли в порт Крым. Время движения парома – около 20 минут. Остальное время – ожидание отправки.

17:10 (1.66 км). Уехали от морвокзала в сторону Керчи. Дорога – асфальт.

17:48 (9.21 км). В магазине стройматериалов «Цунами» по адресу г. Керчь, Войкова, 29, закупили очищенный бензин (качество оказалось посредственным) и WD-40. Магазин работает до 18:00.

18:26 (9.85 км). Закупаем продукты магазине «Кормилица» (г. Керчь, ул. Петрова, 20). Время работы – с 8 до 21. Магазин оказался не готова к туристической раскладке, продавщица была явно недовольна. Лучше для закупки искать супермаркет.

19:16 (16.4 км). Доехать до запланированного места ночевки на Казантипском заливе явно не успеваем. Ночуем в парке «Казенный сад». Место ночевки взято из похода Марины Соколовой в мае 2013 года. До наступления темноты в парке много народа, готовим еду, но палатку не светим. Палатку устанавливаем только потемну, когда в парке не остается местного населения.

Воды и дров в парке нет.



Небольшая горочка

Место ночевки

Данные за день

За день пройдено: 16.4 км, из них: асфальт – 16.4 км.

Максимальная скорость: 33 км/ч;

Средняя скорость движения: 15 км/ч;

Средняя общая скорость: 7,4 км/ч;

Время в движении: 01:05

... 01.00

Время остановок: 01:07

Суммарный набор высоты за день: 117 м

Суммарный сброс высоты за день: 101 м

Высотный график



2.2. День 2 (29.04.15). Керчь – Новоотрадное – Ленино – Арабатская стрелка

Стартовали из Керчи. Доехать до планируемой точки ночевки в Старом Крыму (т/с Поляна Десантников) было маловероятно (120 км), по треку хороших мест для ночевки не предвиделось, поэтому было решено изменить маршрут, чтобы заночевать на Арабатской стрелке. Неразведанных участков не было, добавленные куски маршрута проеханы мной в майском походе 2013 года под руководством Марины Соколовой.

08:50 (0 км). Выезжаем на маршрут, идет дождь. Дождь не сильный, но заметный.

09:06 (4.33 км). Едем по разбитому асфальту, дождь прекратился.

09:22 (7.22 км). Дождь прекращался и начинался. Конкретно сейчас – солнце и жара.

09:54-10:08 (11.88 км). Дозакупились в магазине «Люкс» в Багерово. Время работы — с 7 до 20. В магазине есть продуктовый и хозяйственный отделы.

10:41 (23.3 км). Проехали Чистополье, дорога ушла на другую сторону от ж/д.





Хороший асфальт

На берегу Казантипского залива

10:53 (27.28 км). Качество асфальта ухудшается

10:59 (29.88 км). Проезжаем Белинское.

11:08 (33.14 км). Спустились к Казантипскому заливу. Въезжаем в Новоотрадное.

11:17-11:55 (35.98 км). Привал на пляже, фотографируемся. Замечаем поломку у Кирилла – правая педаль криво вкрутилась в шатун и срезала большую часть резьбы. Удалось вкрутить педаль в остаток резьбы, педаль держится хорошо.

12:01 (37.4 км). Въезжаем в Нижнезаморское. Дорога – асфальт среднего качества без разметки.

12:06 (39.04 км). Съехали на грунт хорошего качества. Иногда попадаются ямы и камни.

12:08 (39.77 км). Покрытие – дорога каменистая хорошего качества.

12:12 (41.03 км). Покрытие – грунт хорошего качества.

12:15 (41.66 км). Покрытие – грунт с тонким слоем песка и гребенкой.

12:18 (42 км). Проверили предполагаемое место вчерашней ночевки – место хорошее.

12:22 (42.8 км). Покрытие – грунтовая разбитая дорога.

12:24 (43.25 км). Справа – много ельника и сухих веток, хорошее место для ночевки. Воды нет.

12:26 (43.81 км). Покрытие – песок и гребенка.

12:28 (44.43 км). Выехали на грунт.

12:31 (45.22 км). Выехали на асфальт.



Хороший асфальт



Хорошие грунты



Проверяем место вчерашней ночевки

Неглубокие пески с гребенкой

12:31 (45.31 км). Въехали в Песочное.

12:42 (48.71 км). Пересекли ж/д, продолжаем ехать по асфальту.

12:46 (49.61 км). После пересечения ж/д начался встречный ветер, крейсерская скорость около 14 км/ч.

12:49 (50.47 км). Съезжаем с асфальта на грунтовую дорогу хорошего качества.

12:51-13:02 (50.81 км). Приехали к дороге, идущей вдоль Северо-Крымского канала. Дорога каменистая хорошего качества. Привал.

13:42-14:31 (61.54 км). Останавливаемся на обед. У меня прокол колеса, попутно его чиним.

14:38 (63.65 км). Выехали на асфальт к Ленино, будем двигаться в сторону Арабатского залива.

14:54 (69.11 км). Въехали в Калиновку.

15:01 (71.94 км). Съехали с асфальта на грунтовую дорогу с камнями.

15:03 (72.58 км). Камней становится меньше, дорога – хороший грунт.

15:29 (77.85 км). Вылезли на асфальт рядом с какими-то дачами (на карте без названия, ближайший населенный пункт – Рыбное).

15:32 (78.52 км). Съехали на плохо заметную заросшую грунтовку.

15:34 (78.94 км). Параллельно в 100 м идет хорошая автомобильная грунтовка, решаем проехать участок по заросшей дороге.

15:42 (80.42 км). Выехали на хорошую автомобильную грунтовку. По заросшей дороге ехать не стоило.

15:48 (81.56 км). Начинает капать дождь.

15:57 (83.85 км). Дождь прекратился.



Дорога вдоль Северо-Крымского канала



Грунты вдоль Арабатского залива



Команда у Азовского моря



Арабатская стрелка: люди и кони



Холодное Азовское море



Место ночевки

16:25 (91.14 км). Въехали в Каменское. Покрытие в Каменском – асфальт.

16:27-16:55 (91.61 км). Привал у магазина в Каменском, закупили воду на ночевку. Время работы с 7 до 19.

16:56 (92.13 км). Съехали на грунтовку. У съезда направо уходит бетонка, по ней ехать не надо.

16:58 (92.52 км). Выехали на гравийную дорогу в сторону Арабатской стрелки

17:10 (95.68 км). Арабатскую крепость осмотреть не удалось, сейчас она занята военными – стоят вооруженные люди, линии связи, бараки

17:18 (96.9 км). Встали на ночевку на Арабатской стрелке на берегу Азовского моря в паре км от крепости. Вода холодная, около 10 градусов, но не искупаться в море мы не могли. Воду привезли с собой из Каменского, плавника для костра мало, готовим на горелке.

Данные за день

За день пройдено: 96.9 км, из них: асфальт — 54.6 км, дорога без покрытия хорошего качества —24.8 км, дорога без покрытия среднего качества — 15.6 км, заброшенная дорога — 1.9 км.

Максимальная скорость: 56 км/ч;

Средняя скорость движения: 17.9 км/ч;

Средняя общая скорость: 11.5 км/ч;

Время в движении: 05:24 Время остановок: 03:02

Суммарный набор высоты за день: 220 м Суммарный сброс высоты за день: 231 м

Высотный график



2.3. День 3 (30.04.15). Арабатская стрелка – Владиславовка – Феодосия – Подгорное – Старый Крым – Щебетовка

Отставание от графика – полдня. Цель дня – подъехать как можно ближе к Судаку.

08:11 (0 км). Выехали с ночевки. Погода хорошая, туч нет, светит солнце. Покрытие – гравий.

08:35 (6.47 км). Выезжаем на асфальт из Каменского в сторону Феодосии.

09:08 (17.77 км). Пересекаем по переезду ж/д, вдоль которой ехали последние 7 км. Покрытие – грунт хорошего качества. Ветер встречный около 5 м/с

09:13-09:34 (18.94 км). Приехали к Северо-Крымскому каналу. Покрытие – гравий хорошего качества. Привал.





Гравийная дорога

Грунтовая дорога с мелким камнем





Въезжаем в Феодосию

Набережная Феодосии

09:46 (23.58 км). Проезжаем гидроузел Фронтовое. Ветер все так же встречный.

10:08-10:18 (29.25 км). Привал.

10:18 (29.38 км). Выехали на асфальт в сторону Феодосии во Владиславовке.

11:00 (41.94 км). Въехали в Феодосию.

11:17 (45.34 км). Заехали в магазин Велик (г. Феодосия, ул. Федько, 31). У Данила раскрутилась каретка, чиним ее в мастерской при магазине. Параллельно заряжаем аккумуляторы фотоаппаратов. Ассортимент магазина хороший, персонал квалифицированный.

11:40 (45.36 км). Уезжаем от магазина.

11:56-12:34 (47.48 км). Проехали по набережной, закупаемся продуктами в магазине по адресу г. Феодосия, ул. Галерейная, 9. Время работы – с 7 до 22. Параллельно пробуем качество самсы в уличном кафе напротив.

13:20-13:32 (53.02 км). Заехали в тягун. Привал.

13:36 (53.81 км). Съехали с асфальта на каменистую дорогу хорошего качества в направлении Подгорного.

14:01 (58.59 км). Спустились к Подгорному. Спуск опасный, каменистый. Едем к роднику.

14:01 (58.68 км). Родник работает с 18 до 6. Нам в 14 часов здесь воды не досталось. Запасы жидкости, к счастью, еще есть.





Спуск к Подгорному

Подъем на гору Клементьева





Парапланеристы

Обед у Сафари-ранч

14:02 (58.96 км). Выехали из Подгорного на асфальт к горе Клементьева.

14:04 (59.32 км). Поворачиваем на гору Клементьева по табличке «Полеты». Покрытие – асфальт хорошего качества.

14:21 (61.7 км). Поднялись к летной площадке, ждем отстающих. По табличке РДК «Бриз» заезжаем смотреть панораму долины.

14:37 (62.15 км). Купили у парапланеристов литр бензина для горелки за 50р. Рассчитывать на такую покупку в будущем не стоит, бензин нам продали достаточно неохотно.

14:40 (62.15 км). Возвращаемся на маршрут.

14:51 (65.35 км). Проезжаем огороженный аэродром. Покрытие меняется на грунт с камнями.

14:56 (66.28 км). Покрытие – грунтовая дорога хорошего качества, 2 колеи, мелкие камушки.





Начало тропы Грина

Шлагбаум на въезде





Спуск по каменистой дороге

Разбитые полевые грунтовки

14:57 (66.5 км). Камней становится больше, дорогу можно считать каменистой.

15:18 (70.65 км). Пересекли дорожку, отмеченную на OSM как асфальт. На деле – хороший укатанный грунт. Едем по указателю «Сафари-ранч 800м». К Сафари-ранч идет хорошая укатанная грунтовая дорога с каменистой крошкой.

15:24-15:55 (71.48 км). Закончили подъем к Сафари-ранч. Обед. Ощутимо прохладно, висят тучки.

16:07 (72.99 км). На перекрестке повернули на тропу Грина. Покрытие в начале – грунт с редкими камнями.

16:10 (73.79 км). Грунт становится разбитым.

16:15 (74.22 км). Встретили на пути несколько хороших непроезжаемых луж.

16:18 (74.46 км). Въезд перегорожен шлагбаумом. Рядом табличка старокрымского лесничества.

16:46 (78.89 км). Покрытие тропы – каменистая разбитая дорога. У следующего шлагбаума съезжаем с тропы Грина в поля.

16:49 (79.46 км). Выехали на разбитую сухую грунтовую дорогу.

16:57 (81.41 км). Периодически дорога становится каменистой.

17:02 (82.3 км). Едем мимо виноградников.

17:03-17:15 (82.48 км). Привал.

17:30 (85.29 км). Выезжаем с виноградников на шоссе через шлагбаум. Покрытие шоссе — шикарный асфальт.

17:45-18:03 (89.02 км). Остановились у магазина в Щебетовке (ул. Ленина, 22). Работает с 7 до 21.

18:06 (89.44 км). Перед рекой Отузка поворачиваем в горы чтобы найти место для ночевки.

18:13 (90.14 км). Асфальт переходит в грунт.

18:15 (90.4 км). Едем через виноградники.

18:25 (91.34 км). Пытаемся найти родник, отмеченный на OSM как SGX-19023. Внизу шумит река, безопасного спуска нет. Результаты разведки – если спуститься вниз по течению реки (300м), то можно набрать воду.

18:42 (91.7 км). Поехали вдоль реки вниз 200м, прошли через поле с виноградником и встали на полочке. До воды 200м, место удалено от дороги, но при желании просматривается. из местных видели только пастухов.

Дрова найти можно, но, чтобы не выдавать своего местоположения, готовим на горелке.





Вид на скалу Спящая Красавица

Место ночевки

Данные за день

За день пройдено: 91.7 км, из них: асфальт -46,97 км, дорога без покрытия хорошего качества -31,93 км, дорога без покрытия среднего качества -12.8 км.

Максимальная скорость: 45 км/ч;

Средняя скорость движения: 14.4 км/ч;

Средняя общая скорость: 8.7 км/ч;

Время в движении: 06:20 Время остановок: 04:07

Суммарный набор высоты за день: 958 м Суммарный сброс высоты за день: 824 м

Высотный график



2.4. День 4 (01.05.15). Щебетовка – Судак – пер. Ворон (575 м) – т/с Воронский домик

Планы на день – посмотреть Генуэзскую крепость в Судаке и подняться на хребет через пер. Ворон.

08:19 (0 км). Выходим на маршрут. Погода – туман, видимость около 50м. Влажность большая, вещи мокнут. Едем к трассе P-29 на Судак.

 $08:30 \ (1.55 \ км)$. Вернулись на асфальт на окраине Щебетовки. Водяная взвесь оседает на очках и не дает нормально ехать.

08:33 (2.41 км). Выехали на трассу Р-29, едем в направлении Судака.

08:37 (3.59 км). Выехали из Щебетовки.



Утренний туман







Брошенный БТР у дороги

08:43 (4.93 км). Свернули с трассы на Краснокаменку. Покрытие - асфальт хорошего качества без разметки.

08:45 (5.48 км). Асфальт иногда становится разбитым. Соотношение – 1 к 1.

08:52-08:59 (6.54 км). Рядом с дорогой – старая военная тренировочная база. Напротив нее – остатки БТР-а. Делаем фотосессию.

09:03 (7.24 км). Проезжаем мимо действующей военной части.

09:09 (8.36 км). Едем по Краснокаменке. Туман рассеивается, видно голубое небо.

09:27 (11.15 км). Асфальт за Краснокаменкой разбитый, подъем ярко выражен, едем на 1 звезде спереди.

09:38-09:48 (12.2 км). Закончили подъем на перевал. Привал.

10:03 (16.79 км). Спустились с перевала. Покрытие на спуске, в основном, асфальт хорошего качества.

10:04 (**17.12 км**). Выезжаем на трассу P-35 в сторону Судака. Опять туман, влажно, холодно.

10:14 (20.62 км). Проезжаем Дачное.

10:31 (25.92 км). Свернули с трассы в сторону Генуэзской крепости.

10:45 (29.54 км). Приехали к Генуэзской крепости, идем на экскурсию. Билет в крепость – 250р, с экскурсией – 300р. Велосипеды не разрешают оставлять внутри, как в 2013. С велосипедами остается Данил.

12:17 (29.55 км). Закончили экскурсию. Самое большое впечатление – подъем к триангуле на Девичьей башне, высшей точке крепости. К сожалению, туман помешал полюбоваться панорамой побережья с этой высоты. У крепости продаются вкусные чебуреки.

12:31-13:08 (32.05 км). Закупаемся в магазине Гузель (Судак, ул. Ленина, 54). Работает с 8 до 24.



Генуэзская крепость





Триангула на вершине горы

Крепость в тумане

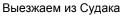
13:11-13:16 (32.62 км). Данил покупает местную сим-карту. Рядом, на ул. Ленина, 22, есть строительный магазин – в нем наверняка можно купить бензин.

13:27 (35.23 км). Выезжаем из Судака на трассу Р-29 в сторону Морского. Дорога асфальтовая хорошего качества

13:59 (40.41 км). Начался дождь.

14:04 (42.14 км). Дождь закончился. Хоть он и был несильным, но на скорости под 50 ощущался ливнем.







Дорога к Морскому





Поворот на Ворон

14:09-14:16 (**42.52 км**). Привал у автобусной остановки в Веселом.

14:35 (45.07 км). Встретили на вершине подъема велотуристов из Екатеринбурга, они ездят по асфальту.

14:40-14:49 (47.43 км). Начинается дождь. Стоим на повороте с трассы в сторону Ворона, ждем не заметившего поворота и уехавшего в сторону Морского штурмана. Асфальт мокрый среднего качества.

15:08 (51.44 км). Поворачиваем с дороги на второстепенную асфальтовую через реку, течение которой где-то потерялось. Дождь начинается и заканчивается. Конкретно сейчас не капает.

15:18-15:31 (53.43 км). Привал.

15:35 (54.43 км). Въезжаем в Ворон.

15:36 (54.7 км). У магазина на развороте асфальт кончается и начинается дорога с камнями.

15:40 (55.05 км). Перешли реку вброд.

15:43 (55.54 км). Еще один брод.

15:45 (55.74 км). Брод.

15:48 (56.08 км). Бродим реку и впадающий в нее ручей.

15:54 (56.65 км). Вход перегорожен шлагбаумом. За ним – мокрая каменистая разбитая дорога.



Небольшой брод



Мокрые грунты



Крупнокаменистая дорога



Ощутимые скальные выступы на дороге

16:00 (56.99 км). Идти проще, чем ехать, но мы пытаемся не спешиваться. Светит солнце, но дорога мокрая.

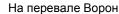
16:08-16:12 (57.44 км). Привал. Жарко, народ раздевается.

16:28 (58.02 км). Ехать очень тяжело. Дорога грунтовая разбитая с камнями. Покрытие влажное. Не то чтобы мокрое, но сухим его назвать тоже очень тяжело – ехать проблематично.





Подразбитые влажные грунты







Разбитая глина

Глана очень хорошо налипает

17:09-17:20 (60.5 км). Забрались на перевал Ворон. Отдыхаем.

17:21 (60.5 км). Выдвинулись в сторону т/с Воронский домик. Покрытие – глина разбитая мокрая. Колеса не кругятся, велосипеды набирают по 5-8 кг грязи.

19:16 (63.5 км). Приехали на стоянку на т/с Воронский домик. По информации остановившихся здесь пеших туристов, стоянку с 11 утра 3 раза накрывало ливнем, так что такое покрытие неудивительно.

Рядом со стоянкой хороший родник.

На стоянке растет в основном бук, костер из него разжигать сложно даже когда он сухой. В итоге, помучавшись, готовим на горелке.





Велосипед с грязью весит на 6 кг больше

Место ночевки

Данные за день

За день пройдено: 63.5 км, из них: асфальт – 53.15 км, дорога без покрытия хорошего качества – 1.55 км, дорога без покрытия среднего качества – 5.8 км, дорога без покрытия низкого качества – 3 км.

Максимальная скорость: 59 км/ч;

Средняя скорость движения: 10.8 км/ч;

Средняя общая скорость: 5.9 км/ч;

Время в движении: 05:53 Время остановок: 04:55

Суммарный набор высоты за день: 1394 м Суммарный сброс высоты за день: 902 м

Высотный график



2.5. День 5 (02.05.2015). Т/с Воронский домик – Поворотное – Белогорск – Красноселовка

Погодные условия и покрытие диктуют нам необходимость слезать с хребта. Продолжение движения по маршруту делает вероятным повышение категории трудности препятствия до IV. Группа не имеет достаточного подтвержденного опыта для преодоления таких препятствий. Решено добраться до дороги на перевал Нижний Шелен и спуститься в Поворотное, а затем добраться до Красноселовки по асфальту. При этом такое изменение при имеющемся покрытии позволяет рассчитать даже сокращенное препятствие как препятствие III категории трудности.

09:43 (0 км). Выходим на маршрут. Утром видели солнце, но в 9 утра на хребет опустилось облако, видимость небольшая, холодно, ощущается влажность.

Тропа грунтовая влажная.







Заброшенные дороги





Локальные препятствия

Нестандартные поломки





Тропа угадывается только интуитивно

На привале с группой пеших туристов из Москвы

09:47 (0.13 км). Тропа выходит на дорогу грунтовую разбитую. Когда-то здесь было 2 колеи, сейчас одна утрамбована пешеходами, другая безнадежно заросла. На тропе, оставшейся от дороги, валяется много веток. Ехать можно на 1 звезде спереди, но очень сложно.

09:52 (0.42 км). Часто поперек дороги валяются деревья. Также периодически встречаются лужи.

10:14 (1.62 км). Поворот на Нижний Шелен по нарисованному на дереве указателю необнозначен, легко пропустить. С этого момента начинается заросшая пешеходная тропа.

10:29-11:13 (**1.85** км). Прокол. Латаем камеру. Попутно выясняется, что у Кирилла раскололся верхний ролик заднего переключателя. Меняем и его.

11:30 (2.63 км). Перешли небольшой водопад. Тропа становится совсем заросшей и заваленной.

11:40 (2.98 км). Тропа впадает в отмеченную на карте горного Крыма тропу 188. Ее качество получше, но она все равно остается заброшенной.

11:47-12:01 (3.13 км). Вышли на дорогу. Покрытие – сухой разбитый грунт, дорога завалена ветками, но по ней можно ехать.

Привал. Догнали одновременно вышедших с нами с Воронского домика пешеходов.

Дальше – спуск в сторону Нижнего Шелена и Поворотного.

12:13 (4.4 км). Доехали до дороги Нижний Шелен-Поворотное, идущей вдоль реки. Дорога грунтовая разбитая мокрая. Будем спускаться к Поворотному. Прямо по дороге бежит ручей.

12:23 (4.82 км). Проехали около 7 бродов через ручьи и притоки.

12:28-12:33 (4.87 км). Технический привал



Маленький брод

Разбитые мокрые грунты





Река набирает силу

Опознавательные знаки местной велогонки





Немного полей

Во время обеда нас накрыл ливень

13:04 (6.7 км). Начинается серпантин. Иногда витки серпантина можно более чем успешно срезать.

13:14 (7.55 км). Брод через уже набравшую силу реку. Серпантин закончился. У брода хорошее место для стоянки, дрова имеются.

13:27 (8 км). Закончился подъем от реки

13:36 (8.79 км). Дорога выходит на разбитую сухую грунтовку.

13:42 (9.11 км). Проезжаем шлагбаум

13:44 (9.33 км). Выезжаем из лесов в поля.

13:51-15:20 (9.93 км). У водохранилища останавливаемся на обед. Начинается ливень. Как только он стихает выходим со стоянки.

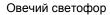
15:20 (9.93 км). Размокшая дорога начала липнуть на колеса.

15:36 (11.17 км). Выехали на разбитый мокрый асфальт.

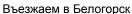




Ливень размочил глину









Перевал Как-Асан-Богаз закрыт



Планируемая дорога на Пчелиное



Место ночевки

15:37 (11.51 км). В Поворотном есть конная база, туристов привозят кататься автобусами. Едем к трассе A23.

15:54 (16.94 км). Асфальт стал хорошего качества, но остался мокрым.

15:59 (18.84 км). Проезжаем Черемисовку.

16:03 (21.01 км). Выехали на трассу А23, едем до Белогорска.

16:16 (24.46 км). Начинается дождь.

16:25 (28.29 км). Проезжаем Чернополье.

16:27 (29.32 км). Дождь закончился.

16:39-17:14 (32.82 км). Закупились в магазине, расположенном недалеко после въезда в Белогорск. Ассортимент средний, хлеба к вечеру нет. Возвращаемся к повороту на Красноселовку.

17:20 (33.93 км). Повернули с трассы на Красноселовку. На въезде табличка о том, что перевал Кок-Асан-Богаз закрыт. Покрытие – асфальт хорошего качества. До Красноселовки – явновыраженный подъем.

17:31 (36.14 км). Въехали в Криничное. Попробовали купить в местном магазине хлеба, но по словам продавщицы его тут после 15:00 не бывает.

У Кирилла прокол, они с Димой чинятся, мы с Данилом едем в Головановку искать хлеб.

18:01 (41.74 км). Въезжаем в Головановку.

18:05-18:18 (42.12 км). Магазин у дороги закрыт, ждем Кирилла с Димой. Попутно смогли достать у местных жителей немного хлеба.

18:39 (46.62 км). Встретили едущих навстречу велотуристов из Харькова. Говорят, что подъем из Красноселовки размок до страшного состояния. Решаем все равно поехать разведать, тем более у Красноселовки запланирована ночевка.

18:47 (48.09 км). Въехали в Красноселовку.

18:50 (48.18 км). Съезд на дорогу к Пчелиному начинается перед мостиком через реку Бай-Су.

18:51 (48.23 км). Сначала это несколько метров бетонки, потом начинается грунтовка. Грунтовка разбитая, мокрая, с камнями, липнет на колеса только в путь.

18:58 (48.39 км). Буквально немного отъехав от асфальта, рядом с грунтовкой, встаем на ночевку у Бай-Су. В такую погоду по дороге на пчелиное почти никто не ходит. Все вокруг мокрое, костер развести даже не пытаемся. Вода в Бай-Су с примесью дождевой, но для готовки пригодна.

Данные за день

За день пройдено: 48.39 км, из них: асфальт – 37 км, дорога без покрытия среднего качества – 1.27 км, дорога без покрытия низкого качества – 6.99 км, заброшенная дорога и тропа – 3.13 км.

Максимальная скорость: 44 км/ч;

Средняя скорость движения: 11.1 км/ч;

Средняя общая скорость: 5.2 км/ч;

Время в движении: 04:22 Время остановок: 04:51

Суммарный набор высоты за день: 519 м Суммарный сброс высоты за день: 777 м

Высотный график



2.6. День 6 (03.05.15). Красноселовка – Головановка – Пчелиное – Караби-яйла – т/с Восточный Суат

Ночь не исправила ситуации – подъем к Пчелиному от Красноселовки невозможен. Даже 100м пути даются очень непросто. При продолжении движения этой дорогой категория трудности препятствия однозначно повысится до IV. Решаем заезжать на Караби через Головановку – карта и встреченные вчера харьковчане утверждают, что там дорога с покрытием камень/булыжник.

08:17 (0 км). Выезжаем из лагеря в сторону Головановки.

08:24 (0.16 км). Вылезли на асфальт, счищаем с велосипедов сильно налипшую за 50м дороги грязь.

08:50 (**6.33 км**). Въехали в Головановку. Неработающий вчера магазин все также не работает, но, по словам местных, в глубине поселка, у реки, есть работающий магазин. Пробуем доехать до него и закупить хлеба.

08:54-09:08 (6.65 км). Нашли магазин, закупаемся.

09:11 (6.9 км). Вернулись на асфальт, едем до поворота на Караби.

09:12 (7.34 км). Поворачиваем на Караби. Дорога грунтовая хорошего качества мокрая с небольшой отсыпью, на колеса не липнет.



Работающий магазин в Головановке



Грунтовая дорога с каменистой базой



Разбитая глина



Камушки не помогают, а наматываются вместе с глиной



Просто разбитый грунт с камнями



Древняя поилка для лошадей в Пчелином

09:19 (8.31 км). Дорога идет вдоль реки, найти место для ночевки можно, но далеко от дороги не спрятаться.

09:33 (10.39 км). Дорога приобретает каменистый характер. Изредка встречаются разбитые участки, но качество, в основном, хорошее. Лужи легко проезжаются по дну.

09:33 (10.45 км). Небольшой брод.

09:35 (10.67 км). Подъехали к гроту, отмеченному на карте горного Крыма. Глубина грота – пара метров, запах неприятный, в качестве экстренного укрытия от дождя, наверное, подойдет.

09:42 (11.3 км). Дорога петляет вокруг реки, иногда случаются броды, иногда река протекает в трубе.

09:44 (11.44 км). Дорога – глина разбитая мокрая.

10:01-10:23 (12.09 км). Привал, латаем прокол у Димы. Веселое занятие, когда все колеса в налипшей грязи. Погода – тучки, ветер, ожидаем дождь.

10:29 (**12.53 км**). На развилке сворачиваем к урочищу Свободное (развалины, отмечены на карте горного Крыма)

11:01 (**13.95 км**). Иногда на дороге появляются мелкие камушки, которые вместе с грязью липнут к велосипеду и блокируют все, что только возможно.

11:27-11:37 (14.88 км). Привал

11:47 (15.21 км). Начинается разбитая мокрая каменистая дорога. Ехать почти нельзя, но уже можно идти.

12:05 (15.91 км). Камни кончились, дорога – мокрый разбитый грунт.

12:13 (16.38 км). Добрались до пасеки в Пчелином. Догнали группу из Харькова.

12:18-12:29 (16.42 км). Привал

12:32-12:50 (**16.75 км**). На окраине Пчелиного есть источник. Пополняем запасы воды. Недалеко от источника – древняя поилка для лошадей (вероятно) с надписью вязью.

12:56 (16.98 км). В пчелином есть турприют «Страна Напеев», стоимость ночевки – 350р/чел. Есть душ, мангал. Тел. +7 978 751-48-96.



Крутой подъем от Пчелиного



Камни становятся больше



Обед с группой из Харькова



На горе Караул-Кая

12:57 (17.02 км). Грунт с камнями разбитый влажный. Дорог, отмеченных на карте горного Крыма, найти не удалось. Идем в крутой подъем той дорогой, которую подсказали нам в турприюте.

13:26 (17.9 км). Дорога каменистая разбитая сухая.

13:36-14:08 (18.44 км). Становимся на обед рядом с харьковскими велотуристами

14:13 (18.69 км). Въехали в лес. Дорога – камень хорошего качества сухой. Подъем все еще очень хороший, ехать почти не получается.

14:17 (18.89 км). Начинает накрапывать дождик.

14:20 (19.01 км). Выехали из леса. Уклон уменьшился, можно ехать

14:28-14:31 (**19.58 км**). Заехали на г. Караул-Кая, фотографируемся у срезанной триангулы.

14:55-15:02 (21.88 км). Привал

15:25 (24.27 км). Проезжаем гору Динозавр. Моросящий дождь периодически начинается и прекращается.

15:45-16:03 (26.1 км). Приехали к метеостанции. Сотрудник станции сказал, что дождь на Караби был, есть и будет. Что творится на Демерджи, он не знает. Фотографируемся. Дождь накрапывает.

16:09-16:15 (26.44 км). Осознали, что спустились не туда, вернулись на трек. Дождь прекратился.

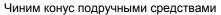
16:43-17:17 (28.93 км). У Кирилла разболтался конус на переднем колесе. Засада в том, что конусный ключ мы взять забыли. Спасли опять встретившиеся нам харьковчане, едущие в нужном нам направлении от РЛС.



На Караби-яйле

Метеостанция Караби







Скальные выступы на дороге

17:36 (30.55 км). Въезжаем в лес, едем к т/с Восточный Суат. Покрытие – грунт разбитый мокрый.

17:48 (31.05 км). Проезжаем т/с Буковая поляна. Не видно ни единого туриста.

18:06 (31.99 км). Спуск к Восточному Суату имеет хороший уклон. Представляет из себя постоянно сходящуюся и расходящуюся вереницу дорог. Все дороги ведут в одно место, заблудиться нельзя, для спуска стоит выбирать самые безопасные варианты.

18:11 (32.29 км). Приехали на стоянку Востояный Суат, ставим лагерь. Дрова в наличии, родник тоже, готовим на костре. Перед отходом ко сну начал накрапывать дождик.





Разбитый грунт на спуске

Уклон очень большой





Памятник партизанам на Восточном Суате

Место ночевки

Данные за день

За день пройдено: 32.29 км, из них: асфальт -7.34 км, дорога без покрытия хорошего качества -12.91 км, дорога без покрытия среднего качества -3.84 км, дорога без покрытия низкого качества -4.43 км, разбитая глина -3.77 км.

Максимальная скорость: 31 км/ч;

Средняя скорость движения: 6 км/ч;

Средняя общая скорость: 3.24 км/ч;

Время в движении: 05:18

Время остановок: 04:32

Суммарный набор высоты за день: 919 м

Суммарный сброс высоты за день: 351 м

Высотный график



2.7. День 7 (04.05.2015). Т/с Восточный Суат – пер. Таш-Хабах (1042 м) – Тырке-яйла – пер. Кара-Оба (1217 м) - Демерджи-яйла - пер. Демерджинское седло (1090 м) – т/с Джурла – Коровья тропа – Лучистое – Алушта

Сегодня предстоит забраться на Тырке яйлу и Демерджи яйлу. План-максимум – спуститься в Алушту и заночевать там.

08:34 (0 км). Как только проснулись, начался дождь – небольшой, но неприятный. Сильная влажность, холодный ветер, туман. Настолько холодно, что завтракали в палатке. Выходим на маршрут. Покрытие – мокрая разбитая грунтовка.

08:58 (1.06 км). Угол подъема большой, по редким полочкам иногда можно ехать.



Крутой уклон подъема на яйлу

С велотуристами из Харькова





Разбитые грунты



Ближе к яйле появляются камни



Кусочек зимы на Тырке яйле



Молоко и ветер на яйлах. Видимость – 20 м.

09:12-09:20 (1.7 км). На перекрестке опять встретили харьковских велотуристов. Фотографируемся и обмениваемся контактами. Дальше они держат путь на Генеральское, мы – на Тырке-яйлу.

09:25 (2.01 км). Дождь усиливается.

09:26 (2.08 км). У дороги какой-то родник, набираем воду.

09:46 (2.41 км). Рядом хорошее место для ночевки. Дрова есть, воды нет.

09:56 (2.75 км). Вылезаем на яйлу, начинается мокрая дорога с камнями.

10:00 (2.88 км). В ямках лежит снег. Дождь прекратился, зато есть туман – водяная взвесь, гонимая ветром. Видимость не больше 30 метров Очень холодно.

10:16-10:36 (3.11 км). Оставили велики, поднимаемся на стол-гору. Явно ничего не увидим, но, раз уж заехали, надо зайти.

Покрытие – грунт хорошего качества мокрый. Из-за малой видимости держимся плотной группой и не растягиваемся.

10:47 (3.95 км). Иногда встречается разбитая каменистая дорога и просто каменистая дорога. Все покрытия мокрые.

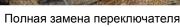
11:16 (6.24 км). Встретили группу пеших туристов из Темрюка.



Последний писк Кирюхиного петуха

Камни на яйле

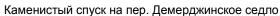






Разбитый грунт в лесочках







Прекрасный солнечный вид с т/с Джурла

11:29-11:38 (7.05 км). Выехали на перешеек между Тырке и Демерджи яйлами. Привал. Покрытия Тырке-яйлы: 50% – грунт хороший мокрый, 15% – камень разбитый мокрый, 35% – камень хороший мокрый.

11:40 (7.12 км). Выехали на Демерджи.

11:43-12:04 (7.41 км). Погнулся петух у Кирилла, меняем.

12:18-12:40 (8.34 км). Проблемы с переклюком Кирилла не закончились, начинается заедание. Пробуем разобрать и почистить ролик от грязи.

13:02-14:12 (9.95 км). Ролик все не сдается. Решаем поменять переклюк. Заодно обедаем. Ветер промораживает до костей.

14:26 (11.03 км). Съезжаем с Демерджи. Покрытия – каменистая хорошая мокрая и каменистая разбитая мокрая – по 20%, грунт разбитый мокрый – 10%, грунт хороший мокрый – 50%. Дальше в лес, по хорошей мокрой грунтовке.



Локальные препятствия на Коровьей тропе

Самая опасная часть Коровьей тропы – достаточно крупные живые камни

14:33 (11.72 км). Спуск – грунтовая разбитая мокрая.

14:41 (12.45 км). Каменистая разбитая дорога мокрая

14:54-15:21 (13.23 км). Привал рядом с т/с Джурла. Дальше поедем на одноименный водопад. Небо чистое! Теплеет.

15:26 (13.43 км). Поднимаемся. Разбитая каменистая сухая дорога.

15:37 (13.61 км). Начинаем крутой спуск к водопаду Джурла.

15:59-16:10 (14.64 км). Приехали к Джурле. Немного отмываем одежду, чтобы нас не прогнали из частного сектора в Алуште.

16:15 (14.69 км). Начинается Коровья тропа. Тропа узкая, идет по прижиму. Покрытия – в конце тропы.

16:53-17:01 (18.6 км). Закончилась Коровья тропа.

Покрытия тропы: 30% каменистой с локальными препятствиями, 10% - грунтовой хорошего качества, 60% - каменистая хорошего качества. Почти на всем протяжении тропа сухая.

Привал. Позвонил брату, находящемуся в Алуште, забронировал через него место в гостевом доме.

Дальнейшее покрытие – мелкий щебень, очень хорошо ведет колеса.



Гравийная тропа к Лучистому



Место ночевки



Въезжаем в Алушту

17:14 (19.74 км). Вылезли на асфальт в Лучистом. Солнце печет. Спускаемся к Алуште.

17:30 (27.51 км). Въехали в Алушту. По пути видели поднимающихся в сторону Демерджи все тех же велотуристов из Харькова.

17:40 (30.16 км). Приехали в гостевой дом на Горького, 32 (+7 978 8136312, Эля). Ночуем здесь. Есть стирка за 50р/машина. Цена -400р/чел. Есть кухня для готовки.

За углом есть автомойка по 100р/велосипед, после грязных яйл нашим велосипедам она категорически необходима.

Ужинаем в столовой на набережной (10 минут ходьбы по ул. Горького в сторону моря, работает с 8 до 22).

Данные за день

За день пройдено: 30.16 км, из них: асфальт -10.42 км, дорога без покрытия хорошего качества -3.44 км, дорога без покрытия среднего качества -9.53 км, дорога без покрытия низкого качества -6.77 км.

Максимальная скорость: 56 км/ч;

Средняя скорость движения: 6.6 км/ч;

Средняя общая скорость: 3.28 км/ч;

Время в движении: 04:31 Время остановок: 04:33

Суммарный набор высоты за день: 587 м Суммарный сброс высоты за день: 1507 м

Высотный график



2.8. День 8 (05.05.2015). Алушта – Грузуф – Ялта – оз. Кара-Голь

Цель на сегодня – доехать до Ялты, подняться на Ай-Петри и спуститься с него к Передовому. Как оказалось, цели слишком оптимистичные.

10:40 (0 км). Относительно поздний подъем, завтракаем в столовой на набережной. После приводим велосипеды в порядок – грязи с хребтов и яйл забили преклюки, цепи, стерли колодки. Выезжаем на маршрут, едем по улице Горького в сторону гор, к трассе на Ялту.

10:44 (0.54 км). Выехали на трассу Алушта-Ялта, начинается тягун.

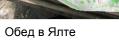
11:25-11:33 (5.08 км). Привал на вершине подъема. По пути опять видели харьковских велотуристов – они чинили прокол. Как оказалось, этом походе мы этих ребят больше не увидим. у трассы довольно широкая обочина, движение средней интенсивности.





Дорога на Ялту







Поворот на Ай-Петри

11:36 (5.5 км). Проезжаем Виноградный.

11:51 (**10.56 км**). Проезжаем Кипарисное.

11:52 (10.81 км). Проезжаем Пушкино.

12:14 (17.58 км). Проезжаем Краснокаменку.

12:19 (19.67 км). Проезжаем реку Авунда.

12:21 (20.36 км). Гурзуф.

12:30-12:40 (22.05 км). Привал. До Ялты еще 10км.

12:47 (23.64 км). Населенный пункт Никита.

13:05 (27.55 км). Въезжаем в Массандру.

13:08 (29.39 км). Въехали в Ялту. Движение резко становится активным, ехать тяжело. Дорога Алушта-Ялта изобилует подъемами и спусками, поэтому сил отняла достаточно много.

13:33 (34.53 км). Съехали с объездной трассы на ул. Халтурина в поисках магазина.

13:36-14:43 (35 км). Нашли магазин на Мошкарина, 6. Закупаемся, обедаем неподалеку. У Кирилла опять разболтался конус на переднем колесе – пробуем найти веломагазин.

14:59 (35.7 км). Магазин БайкПроСпорт на Ореховой, 28, не работает и работать не будет. Нам подсказали магазин на Дарсановском, 10, в магазине Фуршет.

15:06 (35.73 км). Выехали на объездную дорогу. Как оказалось, прямо у съезда располагался супермаркет АТБ.



Перевал Ай-Петри закрыт



Начало серпантина



Приятная лесная дорога



Место ночевки

15:26-16:00 (36.57 км). Приехали к указанному магазину. от трассы – километр в горку (на треке не указан). В нем есть авто-мото-вело отдел с сервисом. Выбор инструментов очень невелик, конусы не продаются, но в сервисе они есть. Чиним колесо (100 р.).

16:03 (36.6 км). Вернулись на объездную дорогу.

16:23 (40.58 км). Свернули с трассы на дорогу к Ай-Петри. Жарко, солнце. Табличка у поворота – «Ай-Петри – закрыто» (видимо, речь про перевал). Дорога хорошего качества сухая.

16:41 (43.13 км). Въезжаем в Куйбышево.

16:47 (43.97 км). Проезжаем Гурзуфское лесничество.

16:49-16:54 (44.11 км). Привал.

16:59 (44.94 км). Проезжаем туристическое место – водопад Учан-Су.

17:36 (47.69 км). Недалеко от поворота на озеро Кара-голь съезжаем с дороги на ночевку. Далее, судя по карте, место для ночевки найти будет трудно, в успешном взятии перевала сегодня уверенности нет (как оказалось позже, я был прав – мест для ночевки дальше не было).

До нашей стоянки от Гурзуфского лесничества было много мест с водой и без нее, где можно успешно заночевать.

В выбранном месте находится углубление, где есть маленькое кострище и хватает площади только под одну палатку. В углублении нас с дороги не видно. Рядом со стоянкой – бурный горный ручей. Дрова найти можно, но, учитывая близость лесников и дороги, лучше не выдавать свое местоположение костром.

Данные за день

За день пройдено: 47.69 км, из них: асфальт – 47.69 км.

Максимальная скорость: 58 км/ч;

Средняя скорость движения: 12.4 км/ч;

Средняя общая скорость: 6.9 км/ч;

Время в движении: 03:50 Время остановок: 03:04

Суммарный набор высоты за день: 1231 м Суммарный сброс высоты за день: 708 м

Высотный график



2.9. День 9 (06.05.2015). Оз. Кара-Голь – Ай-Петринская яйла – т/с Данила – т/с Ай-Димитрий – пер. Бечку (722 м) – Передовое – Родниковское – Римская дорога – оз. Чуваш-Голь

Изначально в этот день планировалось подняться на хребет и заночевать у перевала Шайтан-Мердвен. Но, поскольку нужно проехать еще часть вчерашнего дня, т.е.

завершить подъем на Ай-Петри и спуститься в Передовое, вероятность плановой ночевки крайне маловероятна.

07:17 (0 км). Выходим со стоянки. Ночью шел дождь, к счастью в нашем углублении нас не смыло. Небо ясное.





Подъем на перевал







Виток серпантина

Набираем высоту

07:28-07:41 (0.28 км). Сразу после выхода обнаруживаем медленный прокол у Димы и недостаточное давление у остальных. Подкачиваем колеса.

07:54 (1.71 км). Справа – нежилой домик у заросшего озера. Надпись на табличке: «место отдыха У озера»

08:06 (2.98 км). Проезжаем лагерь Тюзлер (на карте отмечено как Высокогорное). Над лагерем российский флаг, значит лагерь явно действующий.

08:23 (5.04 км). Старый родник, выполненный в виде фонтанчика, не функционирует.

08:30-08:47 (5.9 км). Приехали к Серебряной беседке. Охраны и других людей не видно. Привал, фото.

08:52 (6.39 км). Из горы течет родник.

09:22 (9.47 км). Ближе к вершине становится прохладно. Начинается ощущаться холодный ветер.

09:44-10:11 (12.21 км). Завершили подъем на яйлу. Фотографируем, радуемся, созерцаем. Посетили смотровую площадку, памятник партизанам, старую реперную точку в виде глобуса на постаменте. Местные торгаши активно зазывали на покушать, но, во-первых, это не входило в наши планы, во-вторых цены у них завышены явно раза в 2.



Ближе к вершине деревьев почти нет, серпантин извилистый



Последние метры подъема







Пункт гос. геодезической сети (1196 м)

10:16 (13.59 км). Съезжаем с асфальта на хорошую каменистую сухую дорогу. Дорога идет по территории заповедника. По сообщениям на форумах в интернете и на табличках непосредственно на месте, здесь можно нарваться на шипы против автотехники, поэтому едем осторожно.

10:41 (17.36 км). Начинается спуск. Иногда дорога становится каменистой разбитой, камни очень сильно бьют по рукам.

10:55 (20.45 км). Въехали в лес. В лесу покрытие грунтовая дорога с камнями, иногда сильно разбитая, до леса -50/50 каменистая разбитая и каменистая хорошего качества. По этому покрытию легко можно ехать на Ниве, на пузотерке я бы здесь ехать не рискнул.

11:00 (21.34 км). В лесу спуск идет рядом с руслом ручья, сам ручей пересох.

11:03 (22 км). Опять каменистая разбитая дорога.

11:05 (22.69 км). Проезжаем шлагбаум.

11:12-11:33 (23.73 км). Сворачиваем под табличку «Вход и въезд строжайше запрещен». Привал. Покрытие после поворота – заросшая грунтовая тропа.



Каменистый спуск очень сильно бьет по рукам



Сворачиваем в заповедную часть



Нам туда!

11:48 (24.74 км). Тропа пошла на спуск, приобрела камней на своем пути. На карте горного Крыма она отмечена как тропа №30. Судя по всему, по тропе никто давно не ходил.

11:56 (25.23 км). По этой дороге ехать сложно, очень часто поперек тропы валяются деревья. Идти намного проще и рациональнее.

12:02 (25.5 км). Потеряли тропу и вернулись на нее.

12:04 (25.62 км). Тропа петляет вдоль высохшего русла реки.

12:13 (26.06 км). Тропа идет по траверсу склона. Множество каменистых выступов, тяжело не то что ехать, тяжело идти.

12:20 (26.4 км). Тропа стала более-менее проезжаемой.



Дорога потерялась, идем полем



Старая туртропа иногда немного едется





А иногда – только идется

Тропа вышла на траверс каменистого склона

12:34-12:47 (27.43 км). Вылезли на перекресток дорог, дальше должно быть проще. Заброшенная тропа до этого на 30% камень, остальное – грунт. Наш путь следует по каменистой разбитой дороге вниз. После тропы она кажется хорошей. Привал.

12:49 (27.59 км). Покрытие – грунт хороший сухой.

12:52 (28.29 км). Подъехали к метеостанции Ай-Димитрий. В одном из помещений пластиковые окна – там, наверное, кто-то живет. Остальные строения явно нежилые.

12:55 (28.39 км). Спускаемся к реке Узунджа. Покрытие – каменистая разбитая дорога.



После брода через Узунджу



Крутой каменистый подъем



Разбитые грунты



Вид на Байдарскую долину с хребта Кордон-баир

12:56 (28.57 км). Брод через Узунджу, проезжается в седле.

13:01 (28.89 км). На дороге стало больше грунта, можно считать дорогу грунтовой.

13:02-13:23 (28.92 км). У Кирилла прокол, чинимся.

13:30 (29.77 км). Пересекли реку Биюк-Узень. Рядом с бродом – памятник партизанам. Начинается хороший спуск.

13:41 (30.82 км). Закончили спуск, пересекли ручей. Дорога на спуске разбитая грунтовая с большими камнями.

13:58 (31.76 км). Подъехали к памятной партизанской табличке. Дальше идет дорога каменистая хорошего качества.

14:21 (33.72 км). На выезде с хребта Кордон-Баир шлагбаум. Конечно-же на нем написано, что посещение леса запрещено.

14:27 (34.69 км). Выехали на перевал Бечку. На нем установлен еще один памятник крымским партизанам. Начинаем спуск.

14:40 (38.79 км). Начался неплохой асфальт. Покрытие от перевала Бечку – 70% каменистая разбитая, 30% каменистая хорошего качества сухая.





Перевал Бечку

Спуск в Передовое

14:44-15:42 (40.57 км). Приехали в Передовое. Закупаемся, обедаем. В селе на главной площади 3 продуктовых магазина с разным ассортиментом. Хлеба после утра нигде нет, молочных продуктов много просроченных.

Купили у местных бензина для горелки из их личных запасов по цене заправки.

Встретили пеших туристов из Донбасса. Они рассказали, что Скельская пещера находится на переоформлении юрлица и закрыта до июня, поэтому времени на ее посещение нам закладывать не надо. Также узнали, что родник у озера Чуваш-Голь испорчен, но чуть выше есть колодец-бочка с пригодной для питья водой.

15:50 (43.43 км). Проезжаем Новобобровку.

15:54 (45.11 км). Въезжаем в Россошанку.

16:00 (47.31 км). Въехали в Родниковское, поворачиваем к Скельской пещере.

16:05 (48.36 км). Асфальт закончился, началась хорошая каменистая дорога.

16:07 (48.7 км). Съезжаем с дороги по знаку «Скельская пещера 200м». Дорога каменистая разбитая.







Подъем велосипеда по лестнице – задача не из легких





Местный юмор?

Очень крутой каменистый подъем

16:19 (49 км). Пещеры действительно закрыты на переоформление, охранник беспрепятственно пропускает нас на грунтовую тропу.

16:31 (49.24 км). В целях облагораживания тропы на ней сделали лестницы. Узкие деревянные лестницы. Тащить по ним велосипед очень тяжело. Лестницы закончились, поворачиваем по табличке «Римский мост».

16:33 (49.35 км). Началась каменистая разбитая тропа. Уклон тропы очень большой, около 12%. По ней теоретически иногда можно ехать, но сил на это просто нет. Справа и слева от тропы крутые склоны, палатку поставить невозможно.

16:41 (49.71 км). Отмеченный на OSM ручей, вдоль которого должна некоторое время идти дорога, высох.

17:36-17:50 (50.91 км). Привал.



Изредка получается ехать



Но чаще приходится тащить



Бочка-колодец



Место ночевки

18:15 (51.69 км). От начала подъема это первое место, где просто можно поставить палатку. Отсюда идет тропа грунтовая с большими камнями.

18:26-18:32 (51.91 км). Очень много мест для ночевки, но без воды. Уклон стал сильно меньше. Привал.

18:35 (52.08 км). После привала по дороге можно немного ехать. Не сказать, чтобы от этого был выигрыш в скорости, но сам факт радует.

18:48 (52.83 км). Недавно тропа опять стала каменистой разбитой.

18:55 (53.11 км). Подъехали к озеру Чуваш-Голь. Озеро заросшее, пить из него если и можно, то после очень долгого кипячения.

18:57-19:12 (53.19 км). Нашли потенциальное место ночевки, оставляю ребят и иду пешком искать воду по грунтовой тропе.

В ходе разведки нахожу родник у озера — он испорчен. Также нахожу осадкомер и памятник балаклавским партизанам. В итоге через 500м прихожу к бочке-колодцу, проверяю воду — неплохая, но немного зеленоватая вода. Пробовал пить даже без кипячения — без последствий. Недалеко от бочки есть хорошее место для ночевки. Будем ночевать здесь, возвращаюсь к остальным.

19:16 (53.38 км). Справа приходят две колеи, дорога становится широкой. В основном – грунт хорошего качества и грунт с большими камнями.

19:22 (53.9 км). Добрались до места ночевки рядом с бочкой. Кроме воды рядом достаточно дров – как бука, так и чего-то более возгораемого. На ночевке уже выложено камнями кострище и оборудован пентагон.

Данные за день

За день пройдено: $53.9 \, \text{км}$, из них: асфальт $-23.16 \, \text{км}$, дорога без покрытия хорошего качества $-12.22 \, \text{км}$, дорога без покрытия среднего качества $-10.44 \, \text{км}$, заброшенная дорога и тропа $-8.08 \, \text{км}$.

Максимальная скорость: 51 км/ч;

Средняя скорость движения: 7.3 км/ч;

Средняя общая скорость: 4.4 км/ч;

Время в движении: 07:17 Время остановок: 04:41

Суммарный набор высоты за день: 1519 м Суммарный сброс высоты за день: 1230 м

Высотный график



2.10. День 10 (07.05.2015). Оз. Чуваш-Голь – Римская дорога – г. Спирады – пер. Шайтан-Мердвен (528 м) – пер. Уарч Восточный (640 м) – Орлиное – Гончарное – Черноречье – Терновка – Эски-Кермен.

Цель дня – закончить подъем на хребет (Ай-Петринскую яйлу), спуститься с него и доехать до пещерного города Эски-Кермен.

09:39 (0 км). Выходим из лагеря. Покрытие – грунт разбитый с камнями. По дороге возможно даже ехать. Погода солнечная.

09:57 (2.13 км). Дорога каменистая хорошего качества.

10:13 (3.31 км). Дорога заканчивается, найденную на карте дорогу не видно, пытаемся выйти на трек напрямик через траву, покрытие позволяет.



Вылезаем на Ай-Петринскую яйлу

Дорога потерялась, идем по азимуту





На фоне горы Спирады

Тропа по хребту отмечена турами





Локальные каменные нагромождения

Ехать по тропе практически нельзя

10:20-10:37 (3.7 км). Вышли на трек недалеко от г. Спирады, фотографируемся.

10:38 (3.95 км). Небольшой спуск. Покрытие – разбитая каменистая тропа. Ехать практически невозможно и сильно небезопасно. Тропа читается не идеально, рядом с ней стоят туры.

10:44-11:03 (4.33 км). Попытка найти потерянный Димой на спуске компьютер. К сожалению, неудачная.

11:23 (5.78 км). Добрались до г. Морчека.

11:28 (6.11 км). После спуска с г. Морчека покрытие хоть и остается каменистой разбитой тропой, но по нему более-менее удачно можно ехать.

11:55-12:09 (8.19 км). Привал



Крутой спуск по дороге с большими камнями



Спуск к перевалу по тропе



Перевал Шайтан-Мердвен



Локальные каменные нагромождения



Ехать по тропе практически нельзя

- **12:21-12:25 (8.79 км).** Зашли на г. Балчик-Кая, на ней установлены «антенки» пассивные ретрансляторы. Вид на побережье очень красивый, делаем немного фотографий.
- 12:29 (9.2 км). Зеахали в лес, дорога становится грунтовой с камнями.
- **12:33 (9.6 км).** Перешли вброд какой-то ручей, рядом что-то вроде турстоянки. Качество воды неизвестно.
- **12:42 (11.04 км).** Начинается спуск. Дорога грунтовая разбитая сухая. Рваное контрастное освещение (очень яркий свет задерживается деревьями) мешает верно оценить рельеф, приходится сильно замедляться.
- 12:54 (12.51 км). Свернули на грунтовую тропу хорошего качества.





Каменистый спуск

Последний брод на этом маршруте

13:03 (12.91 км). Небольшой брод.

13:04-13:12 (12.94 км). Подъехали к чертовой лестнице. Вид шикарный. Спуск с велосипедом не то что невозможен, но смысла в нем очень мало. Впрочем, в наш маршрут он не входит. Фотографируемся. Далее идем вверх по разбитой каменистой дороге.

13:17 (13.28 км). Дошли до памятника партизанам на Шайтан-мердвене.

13:19 (13.31 км). Дорога грунтовая разбитая

13:28 (14.2 км). Дорога каменистая разбитая

13:29 (14.33 км). Выехали из леса.

13:45 (16.89 км). Въезжаем в лес. Дорога стала грунтовой разбитой.

13:48-13:51 (16.94 км). Привал.

13:59 (18.58 км). Брод через реку в овраге Дей-Мезень-Дере. Дорога каменистая разбитая.

14:12 (21.02 км). Через шлагбаум выезжаем на хороший асфальт в сторону Орлиного.



Знак в Севастополе, рядом с которым фотографируются все



Обед у магазина

14:20-15:15 (23.44 км). Остановились на обед у минимаркета в Орлином на улице Тюкова, 1а. Время работы 7:30-21:00. Минимаркет конструктивно объединен с остановкой Молодежная, очень удобно для обеда. Едем в сторону Гончарного.

15:24-15:31 (26.61 км). Зеленая остановка.

15:49 (29.94 км). Забрались на Перовский перевал. Подъем со 100м набора шел по асфальтовой дороге хорошего качества в буковом лесу.

15:53 (30.4 км). Выехали на трассу Ялта-Севастополь. На трассе по 1 полосе в каждую сторону, очень оживленное движение. Едем в направлении Севастополя.

16:15 (40.94 км). Закончили крутой спуск, сбросили 250м. Скорость на спуске доходила до 66 км/ч.

16:20 (41.86 км). Съезжаем с трассы по указателю Хмельницкое, Бахчисарай.

16:23-16:34 (42.35 км). Привал.

16:38 (43.9 км). Въезжаем в Хмельницкое.

16:40 (44.83 км). Въезжаем в Черноречье.

16:47 (46.31 км). Съехали с дороги, чтобы посмотреть на Чернореченскую башню, отмеченную на карте горного Крыма как достопримечательность.



Спуск к трассе Ялта-Севастополь

Чернореченская башня





Привал на подъеме на перевал

Подъем к Эски-Кермену





Место ужина

Место ночевки

17:02 (47.51 км). Башня не представляет собой абсолютно ничего интересного.

17:07 (48.67 км). Вернулись на дорогу в Бахчисарай.

17:25 (51.59 км). Проезжаем Терновку.

17:56-18:08 (57.95 км). Привал на подъеме.

18:25 (59.27 км). Заехали на перевал, накачали Диме подспущенное колесо.

18:31 (62.55 км). Свернули к отмеченной на карте горного Крыма т/с Мангуп.

18:33 (62.75 км). Данное место слишком населено различным нетуристическим народом, останавливаться здесь нет никакого смысла. Приходится ехать к Эски-Кермену.

18:35 (63.01 км). Вернулись на дорогу.

18:39 (64.93 км). В Залесном свернули с трассы в направлении Эски-Кермена. Дорога каменистая разбитая.

19:04 (67.13 км). Дорога вышла на автомобильную грунтовку хорошего качества.

19:14 (68.46 км). У дороги есть места для ночевки, но нет воды.

19:37 (70.82 км). Приехали на турстоянку «У Михаила». Стоимость проживания – 100 рублей с человека. Из удобств – вода, обеденное место в виде беседки со светом. По предварительному согласованию возможен горячий «полевой» душ.

Данные за день

За день пройдено: 70.82 км, из них: асфальт -43.91 км, дорога без покрытия хорошего качества -4.87 км, дорога без покрытия среднего качества -21.65 км, бездорожье и тропа -0.39 км.

Максимальная скорость: 65 км/ч;

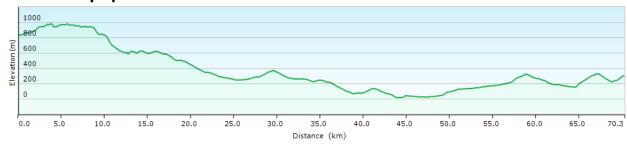
Средняя скорость движения: 10.5 км/ч;

Средняя общая скорость: 7.1 км/ч;

Время в движении: 06:42 Время остановок: 03:15

Суммарный набор высоты за день: 1137 м Суммарный сброс высоты за день: 1684 м

Высотный график



2.11. День 11 (08.05.2015). Эски-Кермен – Танковое – Бахчисарай

Последний день маршрута. Осталось добраться до Бахчисарая. Но сначала у нас есть время погулять по пещерному городу Эски-Кермену. Цена входного билета 100 рублей, но те, кто их продает, приходит после 9 утра. Если успеть раньше, то осмотр получается бесплатным.

Велосипеды и собранные вещи мы оставили у Михаила и пошли смотреть пещерный город пешком. С велосипедами в этом городе делать решительно нечего.

Сам Эски-Кермен нам понравился не сильно. Заходили через южные «ворота», выходили через северные. Северный спуск – довольно техничный и опасный и без велосипеда, особенно после дождя.

Посещение Эски-Кермена с возвращением к Михаилу и надеванием собранных рюкзаков на велосипеды заняло у нас 2 часа.





Пещерный город Эски-Кермен





Осадный колодец

Опасный спуск

10:46 (0 км). Выезжаем на маршрут. Грунт после ночного дождя, что удивительно, совсем не раскис.

10:53 (2 км). Проехали шлагбаум.

10:54 (2.53 км). Выехали на бетонку.

10:56 (2.97 км). Пересекаем асфальт и уходим в поля. Дорога грунтовая с каменистым основанием хорошего качества.

11:07 (5.96 км). Выезжаем на асфальт на окраинах Красного Мака.

11:20 (10.6 км). Выезжаем на дорогу Ялта-Бахчисарай, едем в сторону Бахчисарая.

11:35-11:41 (15.11 км). Сворачиваем на второстепенную дорогу, идущую вдоль ж/д путей. Привал.





Прекрасные грунтовки

Въезжаем в Бахчисарай

11:43 (15.37 км). Населенный пункт Сирень.

12:02 (21.04 км). Въехали в Бахчисарай, едем к ж/д вокзалу.

12:13 (23.65 км). Приехали на вокзал Бахчисарая, посмотрели расписание поездов. На этом активная часть похода заканчивается.

Данные за день

За день пройдено: 23.65 км, из них: асфальт -17.69 км, дорога без покрытия хорошего качества -5.96 км.

Максимальная скорость: 44 км/ч;

Средняя скорость движения: 17.8 км/ч;

Средняя общая скорость: 15.9 км/ч;

Время в движении: 01:19 Время остановок: 00:09

Суммарный набор высоты за день: 164 м Суммарный сброс высоты за день: 314 м

Высотный график



2.12. Неактивная часть маршрута. Бахчисарай и Симферополь.

2.12.1. 8 мая 2015

Живем, как и в 2013 году, на ул. Танкистов, 5. Стоимость проживания — 300р с человека, баня — 500р с человека. Баню не брали, обошлись душем. Вещи нам постирали бесплатно. Есть вайфай и кухня с холодильником. Плита на кухне плохая, работает только 1 конфорка.

Обедали в кафе «Эски-Кермен» рядом с Ханским дворцом (ничего особенного, довольно дорого), ужин готовили сами –



вкуснейший запеканка из картофеля, курицы, ананасов, лука и майонеза.

В качестве экскурсионной программы посмотрели Ханский дворец – впечатления негативные, все очень искусственно. Входной билет – 270р.

Закупаться в «старом городе» чем-то, кроме самого необходимого, не получится. Нормальный магазин АТБ есть на ул. Фрунзе, 45. Недалеко от него – центральный рынок.

2.12.2. 9 мая 2015

Завтрак – гигантский омлет. Доехали по вокзала, съели кто по шаурме, кто по мороженному, походили по привокзальному рынку. Был обнаружен неработающий в праздник магазин Веломагия (павильон 74).

Проезд на электричке 30 рублей за человека и 30 рублей за велосипед. Для простоты на людей и на транспорт пробивают одни и те же билеты.

В Симферополе пообедали в пельменной на Гагарина, 31. Вкусно, достаточно бюджетно.

До аэропорта ехали на 9 троллейбусе 1973 года выпуска. Остановка недалеко от ж/д вокзала, привозит прямо к аэропорту. Стоимость проезда – 7 рублей человек, 7 рублей велосипед.



Ж/д вокзал Бахчисарая

Грузимся на электричку до Симферополя



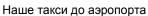




Место обеда

Давно не видели компостер







Собираем велосипеды

з. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СВЕДЕНИЯ О ПОХОДЕ

3.1. Общественное снаряжение

Наименование	Масса, г	Примечание	Использо- валось?
	4800	Alexika Rondo 4. Состав:	
	1500	тент	
	1900	внутрянка	
Палатка	180	колышки	да
	750	дуги	-
	120		-
Тент + оттяжки	750	<i>сермы</i> Снаряжение 3х4 м	но
Горелка, 2 шт.	690	Primus OmniFuel	да
Емкость для бензина, 1шт.	100	0,35л	да
Экран для горелки	150	Сплав	да
Велосипедный трос с замком	150	Самодельный из троса 2 м X 4 мм (до 7 велосипедов)	да
Диктофон	60	Sony ICD-UX532	да
A.m. fan	250	Canon S100	да
Фотоаппараты	1150	Canon 350D	да
	250	Canon SX200 IS	да
GDG.	120	Garmin Dakota 20	да
GPS	145	Garmin eTrex 30	да
Карты, описания маршрута	200	Распечатки высотных профилей + атлас горного Крыма (издательство Союзкарта)	да
Компас	30	Москомпас 3	нет
Репшнур	20	2 mm X 10 m	да
Термометр	50	Механический	да
	430	Титановый 4,5 л	да
Каны	380	Титановый 3,5 л	да
Костровой набор	380	Трос, цепочки с крючками, рогульки	да (кроме рогулек)
Пила	225	Цепная	да
Топор	710	Fiskars X7	да
Половник	70	Пластиковый	да
Варежка	69		да
Растопка костра	20	Оргстекло	да
Нож кухонный	80	Fiskars K40	да
Скатерть	20		да
Доска разделочная	61		да
Губка для мытья посуды	10		да
Швейный набор	250		да
Аптечка	1100		
Ремнабор	4750		
Всего	16380		
Вес на человека	4095		

Вес был значительно снижен за счет использования титановых канов рационального для четырех человек объема, а также тента из силиконки весом 750 г. вместо традиционного тента весом 1000 г.

В качестве топлива для горелок использовался бензин. Для приготовления ужина и завтрака расходовалось 300-350 мл бензина. Горелки работали лучше на бензине АИ-92 и АИ-95, при использовании очищенного бензина «Калоша» отмечалась нестабильность работы на малом огне. Впрочем, купленная «Калоша» была немного просрочена.

Для навигаторов использовались батарейки GP Super Alkaline. Для Garmin eTrex 30 потребовалось 8 батареек при использовании векторных карт, для навигатора Garmin Dakota 20 – 14 с использованием растровых карт. Службы безопасности аэропорта очень трепетно относятся к большому количеству батареек в одном месте багажа. Рекомендуется для снижения задержек перед сканером положить их в отдельный пакетик, чтобы не предъявлять сотрудникам службы досмотра все содержимое сумки.

Аккумуляторы фотоаппаратов заряжались на ночевке в частном секторе в Алуште, а также в магазине Велик в Феодосии.

Состав швейного набора

- 1. нитки черные и белые,
- 2. иголки 2 шт.,
- 3. булавка большая и маленькая,
- 4. стропа 1 м,
- фастекс 2 шт.,
- 6. ткань для ремонта тента,
- 7. ткань для рюкзаков,
- 8. клей Момент 10 мл 2 шт.

3.2. Состав аптечки и случаи оказания первой помощи

3.2.1. Предпоходная подготовка

Каждый участник перед походом получил и заполнил медицинскую анкету- опросник (имеющиеся травмы, наличие хронических заболеваний, индивидуальные особенности организма и др.). На основании полученных результатов подбирался состав общегрупповой аптечки. В общегрупповую аптечку не включались препараты, с которыми не умеет работать медик или руководитель.

Сбор и анализ информации о наличии в данном районе в это время года комаров, мошек, слепней и клещей включили в состав личной аптечки репеллент и доксициклин.

3.2.2. Состав групповой аптечки

Групповая аптечка рассчитана на 4-х человек и разделена на две части в одном корпусе:

- 1. аптечка экстренной помощи (антисептические средства, средства для перевязки, антигистаминные препараты, обезболивающие),
- 2. расширенная групповая аптечка, в которой находились препараты, призванные поддержать участников в случае проблем с ОРВИ, животом, клещами, защитой от солнечных ожогов и т.п.

Расположение аптечек – клапан рюкзака AVL. Таблетированные формы в блистерах были дополнительно заклеены прозрачным скотчем.

Название	Кол- во	Вес, г	Назначение	Способ применения
Перчатки не	1 пара	15	Предохранение от	Используется при контакте с кровью
стерильные			заражения крови	
Ножницы, пинцет	1	30	Разрезание, бинта	
			одежды.	
			Придерживать бинт.	

Название	Кол- во	Вес, г	Назначение	Способ применения		
Ватные палочки	25	5	Нанесение мазей			
Шприц (2-5 мл)	5	35	Внутренние инъекции			
Салфетки стерильные	10	50	Наложение на рану			
Бинт медицинский стерильный (7х14)	3	100	Фиксация повязок и др.			
Бинт медицинский стерильный (12x14)	2	60	Фиксация повязок и др.			
Бинт эластичный 3м	2	200	Для поддержания сустава при растяжениях			
Бинт Эластичный 1м	1	40	ристиненник			
Лейкопластырь в рулоне	1 рулон	52				
Пластырь бактерицидный	4 пол.	26				
Бокс для ампульных средств	1	25				
Сумка для аптечки	1	100				
Перекись водорода	100 мл	117	Очистка ран	Перекись благодаря активному пенообразованию помогает механическому удалению грязи израны.		
Гидроперит	2 таб.	2	На случай, если кончится перекись, можно сделать еще			
Хлоргексидин	100 мл	117	Антисептик	Для слизистых, для обработки глубоких ран		
Левомеколь	1 тюб.	40	Местный антисептик	Гнойные раны, инфицированные смешанной флорой, первая фаза раневого процесса.		
Фастум Гель	1 тюб.	45	При болях в мышцах, суставах (воспалительные и дегенеративные заболевания опорнодвигательного аппарата)	Обезболивающий и противовоспалительный. Нанести и втереть.		
Дисульфацил	30 мл	25	Для очистки глаз (антибактериальные)	При солнечном ожоге или воспалении глаз.		
Обезболивающе	е и жарс	понижа	ющее			
Парацетамол	10 таб.	6	Жаропонижающее, обезболивающее	При температуре выше 38 по 1 таб. до 4 раз в день. При болях – 2 таб. единовременно.		
Нурофен	10 таб.	6	Обезболивание	1 таб. после еды запивать дост. кол-вом воды 3-4 раза в день		
Кеторол	10 амп.	80	Внутривенное обезболивающее	1 ампулы хватает на 6 часов, колоть не более 3 дней.		
ОРВИ, заболеван	ОРВИ, заболевания органов дыхания, зрения, слуха					
Ринонорм/ (ксилометазолин)	1 фл. 15 мл	15	При насморке	Распылять в нос <=3 раз, 1 впрыск в сутки. Сосудосуживающее, снимает симптомы простуды.		
Эреспал	20 таб.	15	Отхаркивающее средство прикашле	По 1 таблетке 3 раза в день после еды		
Амиксин	7 таб.	10	Противовирусное	1 таб. в день/1-2-4-5-7		

Название	Кол- во	Вес, г	Назначение	Способ применения				
Сердечно-сосуд	Сердечно-сосудистые заболевания							
Корвалол	25 мл		При стенокардии, седативное средство	5-10 капель				
Аллергия								
ZODAC	10 таб.	10	При аллергии	1 таб.				
жкт								
Ренни	10 таб.	10	Повышенная кислотность	Выявить что причина болей в желудке, это повышение кислотности, что можно применять Омепрозол.				
Фильтрум-сти	20 таб.	30	Абсорбент ЖКТ					
Креон	10 капс.	7	Тяжесть в желудке, улучшение пищеварения	Препарат с ферментами, улучшающими пищеварительный процесс. Принимать по 1 таб. после каждого приема пищи.				
Лоперамид	10 капс	10	Против диареи	Против диареи – по 4 мг, и после каждого бесформенного стула по 2 мг (но не более 16 мг в день)				
Омепразол	10 капс	10		Для лечения язвы желудка. Длительность действия – день.				
Мезим	10 таб.	7	При проблемах с пищеварением					
Но-шпа	10 таб.	4	Спазмолитик	При почечной и печеночной колике, спазме желудка, болях в животе, менструации. По 2 таблетки 3 раза вдень				
Дополнительно)							
Защитный крем от солнечных ожогов	250 мл	150	Индекс 50					
Доксициклин	20 таб.		При укусах клеща.	Взрослым в 1-й день лечения назначают препарат в суточной дозе 200 мг. В последующие дни — по 100-200 мг в сутки в зависимости от тяжести течения заболевания. Кратность приема препарата 1-2 раза в сутки. При развитии на фоне лечения фотосенсибилизации и аллергических реакций препарат следует отменить.				
Термометр ртутный	į			,,				
в защитном кожухе								

Общий вес аптечки составил 1100 г.

3.2.3. Рекомендованный состав личной аптечки

В личную аптечку бралось следующее:

- бинты стерильные,
- хлоргексидин,
- помада гигиеническая,
- пластырь,
- средство от насморка (на основе ксилометазолина),
- бинт эластичный или бандаж, если есть проблемы с суставами,
- любимые таблетки.

3.2.4. Случаи оказания медицинской помощи

- 1. Предохранение коленей при нагрузках с помощью эластичных бинтов.
- 2. Пластырь на мелкие порезы.

3.2.5. Выводы по составу аптечки

В целом, состав аптечки был оптимален.

Так как участники подошли к преодолению препятствий с отличной выдержкой и техничностью прохождения, применять аптечку практически не пришлось.

3.3. Эксплуатация и ремонт средств передвижения

3.3.1. Транспортные средства участников похода

Параметры	Участник				
	Андрей	Кирилл	Данил	Дима	
рама	Commencal	Haro	Lapierre	Focus	
модель	ElCamino	Flightline Comp	Raid 400	Fat Boy	
год выпуска	2014	2010	2012	2013	
тип	hardtail	hardtail	hardtail	hardtail	
рама: материал	алюминий	алюминий	алюминий	алюминий	
вилка: тип/ марка	Manitou Marvel Expert 120mm, воздух	Rockshox Dart2, масло	Rockshox Reba RL 100mm, воздух	RST Blaze RL 100 mm, эластомер	
Трансмиссия					
количество скоростей	3x9	3x9	3x9	3x9	
передний переключатель	Shimano Deore	Shimano Deore	Shimano Alivo	Shimano Alivo	
манетка переднего переключателя	Shimano SLX	Shimano Deor	Shimano Deore	Shimano Alivio	
задний переключатель	Shimano SLX	Shimano LX	Shimano Deore	Shimano Deore XT	
манетка заднего переключателя	Shimano XT	Shimano Deor	Shimano Deore	Shimano Alivio	
каретка	Shimano Deore 590 (hollowtech II)	Truativ sealed catridge/Octalink	Shimano Alivio / Квадрат	Shimano Deore 590 (hollowtech II)	
Тормоза					
передние: тип	диск. гидр.	диск. мех.	диск. гидр.	диск. гидр.	
задние: тип	диск. гидр.	диск. мех.	диск. гидр.	диск. гидр.	
передние: фирма (модель)	Shimano SLX 180	Hayes MX-4 160	shimano m445 160	Tektro HDC-300 180	
задние: фирма (модель)	Avid Juicy 5 160	Hayes MX-4 160	shimano m445 160	Tektro HDC-300 160	
Колеса					
диаметр колес (дюймы)	26	26	26	26	
обода	AlexRims Supra BH		AlexRims	Rodi Freeway disc	
передняя втулка	Shimano SLX			Concept SL	
задняя втулка	Shimano XT			Shimano XT	
нипель камер (авто/ преста)	авто	авто	авто	авто	
покрышка передняя:	Maxxis	Schwalbe Nobby	schwalbe black	Schwalbe Smart	
название	Advantage	Nic	jack	Sam	
покрышка передняя: размер	26 x 2.25	26 x 2.25	26 x 2.1	26 x 2.10	

покрышка задняя: название	Maxxis Ardent	Schwalbe Nobby Nic	schwalbe black jack	Schwalbe Smart Sam
покрышка задняя: размер	26 x 2.25	26 x 2.25	26 x 2.1	26 x 2.10
Другое				
педали: тип (платформа/контакт)	платформа	платформа	Контакты Shimano XT SPD	платформа Wellgo M20
подседельный штырь, мм	34,9	31,8	31,8	34,9
багажник	Крамаробагжник, сталь, сборный	Massload, алюминий, сварной	Topeak super tourist dx, алюминий, сварной	Massload CL- 540-1, алюминий, сварной
Вес, кг	14,3	15,5	14.5	14,8

3.3.2. Состав общего ремонтного набора

Наименование	Количество	Примечание	Вес, г	Приго- дился
Инструмент и материалы специал	1415			
шестигранники 1,5-8	2 комплекта	+ в личке	340	да
ключ TORX Т30 (переклюк), Т25 (диски)	1+1		70	да
насос с манометром (авто/преста)	1	+ в личке	130	да
насос высокого давления	1		200	да
конусные ключи 15-18	2	забыли (185г)		да
спицевой ключ универсальный	1		35	нет
выжимка цепи	1	+ в личке	70	нет
съемник кассеты	1		65	да
кусачки для тросов	1		150	да
монтажки пластиковые	2	+ в личке	50	да
отвертка шлицевая	в наборе			да
отвертка крестовая	в наборе			да
щетка	1		50	да
заплатки для камер+клей	30х20 – 48 шт.	+ в личке	60	да
ключ для бонок	1		10	нет
масло для гидравлических тормозов	50 мл		65	да
смазка цепи 50мл	50 мл		65	да
густая смазка (литол)	50 мл		55	нет
Инструмент прочий			730	
разводной ключ маленький до 24	1		235	да
мультитул с пассатижами	1	в личке		да
Надфиль плоский и полукруглый	2		45	нет
толстые синтетические нитки с иглой	10 м		5	нет
мини-ножовка по металлу, 2 полотна	1		90	нет
пассатижи	1	+ мультитул	175	да
нож обойный малый			25	да
секундный однокомпонентный клей	1		10	нет
Перчатки (пара)	1		60	да
наждачная бумага	2		45	нет
сверла, мечики 4-6			40	нет
Запасные части		1385		
Петух на ось (универсальный)	1		55	нет
тросик тормозной 2м	1		60	нет

			1	1
покрышка кевларовая	1		565	нет
переключатель задний на 9 скоростей (Shimano)	1		225	да
тросики скоростей 2м с оплеткой	2		160	да
эксцентрик передний	1		50	нет
эксцентрик задний	1		60	нет
болт M12x90 с гайкой и двумя шайбами (полная резьба) с удлинительной трубкой 130мм	1	для замены педали	95	нет
бонки, болты и гайки	набор		95	нет
ролики переключателя простые	2		20	нет
Вспомогательные материалы и пр	1220			
тряпки	2		30	да
проволка (тонкая/ толстая)	2		100	нет
WD-40 100мл	1 баллончик	куплен по прилету	150	да
Poxypol (10 мин)	16 г / 14 мл		40	нет
фиксатор резьбы разъемный	1 тюбик		10	нет
трубки металлические 450 мм	2 шт.		170	нет
пластина металлическая 450 мм	1 шт.		170	нет
стяжки пластиковые разных размеров	20		30	да
изолента	1 рулон		65	да
скотч армированный	1 рулон		150	нет
веревка	10 м х 2 мм		30	нет
набор болтов/ гаек/ шайб M4/M5/M6 (+шайбы гровера и пружинные) / хомутов	набор		445	нет
итого			4750	

3.3.3. Личный ремнабор

Наименование	Количество
запасные камеры под свой нипель	2 шт.
спицы	4-5 шт.
тормозные колодки	2 пары
петухи	2 шт.
замок для цепи	1 шт.
насос, велоаптечка, шестигранники	по желанию

3.3.4. Поломки в походе и их устранение

Участник, дата	Поломка / обслуживание	Причины	Результат
Кирилл,	Перекошена левая	Недостаточно	Выкрутили педаль, "нарезали
29.04.15	педаль. Часть	затянута педаль при	резьбу" аккуратно закрутив ее с
	резьбы шатуна	сборке после	обратной стороны. Закрутили
	сорвана.	самолета.	педаль на место и умеренно
			затянули.
			До конца похода педаль держалась
			исправно. По окончании похода
			рекомендован к замене шатун.
Андрей,	Прокол переднего	Шип.	На привале камера заклеена и
29.04.15	колеса.		установлена.

Участник, дата	Поломка / обслуживание	Причины	Результат
Данил, 30.04.15	Выявлен небольшой люфт в каретке. Ехать можно.	При установке картриджа каретки недостаточно затянута чашка.	Затянули в мастерской ближайшего веломагазина (в Феодосии).
Данил, 30.04.15	Потерян болт крепления контакта в велотуфле.	Вероятно, болт не был достаточно хорошо затянут.	В мастерской вело магазина в Феодосии раздобыли такой болт и установили.
Кирилл, 01.05.15	Отломана задняя дуга багажника.	Попытке вытащить велосипед из грязи за эту самую дугу.	Багажник сохранил жесткость. Велорюкзак зафиксировали к следующей перекладине багажника. Рекомендована замена багажника.
Андрей, 02.05.15	Прокол переднего колеса.	Шип.	Камера заклеена и установлена.
Кирилл, 02.05.15	Верхний ролик переключателя сточен до сегмента.	Вероятно, ролик перестал крутиться вследствие попадания в его подшипник грязи и камней.	Заменен на новый.
Кирилл, 02.05.15	Прокол заднего колеса.	Агрессивная езда по бордюрам. "Змеиный укус".	Установлена новая камера.
Дима, 03.05.15	Прокол переднего колеса.	из покрышки удален пойманный шип	Установлена новая камера.
Дима, 03.05.15	Не крутится нижний ролик переключателя.	Заклинен попавшим вместе с жидкой грязью камешком.	После чистки и удаления камня вращение восстановлено.
Кирилл, 03.05.15	Выявлен люфт в передней втулке.	Втулка изношена и подвержена самораскручиванию при движениях по каменистым дорогам.	Сняли колесо, без специального ключа попытались затянуть конуса – проблематично. Взяли подходящий (семейный) ключ у проезжавшей в это время мимо группы из Харькова. Затянули конуса. За помощь и участие группе из Харькова Большое Спасибо!
Кирилл, 04.05.15	Задний переключатель затянуло в спицы.	Вероятная причина – затруднено вращение нижнего ролика.	Раскручен задний ролик, переключатель освобожден из спиц. Спицы целы. Состояние переключателя приемлемое. Петух погнут – заменили. Вращение нижнего ролика восстановлено.
Кирилл, 04.05.15	Задний переключатель норовит опять попасть в спицы, вращение нижнего ролика затруднено, переключение не четкое.	Из-за грязи затруднено вращение нижнего ролика. Сам переключатель слегка деформирован.	После чистки ролика из-за крайне неблагоприятной погоды принято решение спуститься чуть ниже и продолжить ремонт в более ветрозащищенном месте. В первом же леске переключатель заменен на новый, так же произведена замена тросика и оплетки заднего переключателя. Дождь и ветер не прекращается, все замерзли. Точную настройку переключателя решено сделать спустившись еще ниже.

Участник, дата	Поломка / обслуживание	Причины	Результат
			На первой же остановке завершили ремонт. Вновь почистили и до настроили переключатель. До конца похода работал нормально.
Bce, 04.05.15	Грязи закончились, профилактика, мойка.	Мойка и чистка трансмиссии, и всего велосипеда.	В Алуште воспользовались услугами автомойки.
Bce, 05.05.15	Осмотр (чистых) велосипедов, замена колодок. Профилактика работы узлов.		Заменены колодки: Кирилл, Дима, Данил – задние, Андрей – передние. Смазаны цепи. Проверены переключатели. Все ок.
Кирилл, 05.05.15	Выявлен люфт в передней втулке.	Втулка изношена и подвержена такой проблеме при движениях по каменистым дорогам.	Затянули конус в ближайшей мастерской.
Кирилл, 06.05.15	Прокол заднего колеса		Установлена новая камера.
Данил, 06.05.15	В шипе велотуфли заклинило камушек. Контакт с педалью ненадежный.	Покрытие – мокрый грунт с мелкими камушками.	Снятие и установка шипа велотуфли.
Дима, 07.05.15	Медленный прокол заднего колеса.	При замене камеры прокола в ней и посторонних предметов в покрышке не найдено.	На привале установлена новая камера.
Кирилл, 07.05.15	Прокол колеса.	При замене камеры прокола в ней и посторонних предметов в покрышке не найдено. Найден незначительный порез на покрышке.	Установлена новая камера. По окончании похода покрышку рекомендовано заменить.





Перекошена левая педаль. Часть резьбы шатуна сорвана



Не крутится верхний ролик переключателя. Ролик заклинен и сточен до сегмента



В контакте велотуфли заклинило камень





Выявлен люфт в передней втулке. Затянули конуса

3.3.5. Выводы по ремнабору и подготовке велосипедов

В рамках подготовки к походу, во время скаток и осмотра велосипедов участников был сделан вывод о готовности их к предстоящему походу. Проблемных компонентов выявлено не было. Кроме того, был создан опросник с целью сбора информации об установленных на велосипедах компонентах и их состоянии.

Также на предпоходном собрании участникам была дана рекомендация произвести замену компонентов с сомнительным состоянием. Кроме того, договорились "не ломать велосипеды и самим не убиваться". Незадолго до похода у трех из четырех участников была произведена замена каретки. Также некоторые участники произвели замену звезд и шатунов.

На случай поломок был собран типовой ремнабор. Ремнабор включал запчасти, инструменты, крепеж, клеи, хомуты и алюминиевые трубки и пластины. Вес получился очень высоким для самолета и пришлось его сокращать, оставляя только то, что необходимо для ремонта вероятных поломок с учетом наличия веломагазинов на маршруте. Под сокращение попали также съемники педалей и каретки, так как 3 из 4 кареток был заменены на новые перед походом и каретки участников были разнотипные. Во время обмена снаряжением были забыты конусные ключи.

При сложившейся погоде на грязевых участках был особенно важен частый периодический контроль состояния трансмиссии, что позволяло своевременно очищать ролики и, вероятно, снизило количество поломок. Перед скоростными асфальтовыми участками и перед спусками проводилась проверка работы тормозов, давления в шинах и наличия люфта во втулках. Так же не лишним был контроль крепления рюкзака.

В ремонтных и профилактических работах были задействованы все участники и прежде всего владелец транспортного средства. Опыт и знания участников позволяли такой подход к ремонту и обеспечивали оперативный положительный результат.

По результатам похода можно сказать, что ремнабор в целом соответствовал требованиям, однако нам пригодились бы и съемники педалей, и кареток, и конусный ключ, и запасной крепеж для контактов. Конечно, вероятность таких поломок была не велика и в районе

проведения похода все необходимое можно было найти, но было бы проще этот инструмент взять с собой в ремнабор.

В походе нам так же пригодились запчасти, прежде всего задний переключатель и петух.

Крепеж и материалы для ремонта багажника в этот раз, к счастью, не понадобились.

Для этого района, при необходимости сокращения веса ремнабора, можно посоветовать сокращать его за счет крепежа и материалов, но оставлять в наборе специальный инструмент и запчасти.

3.4. Бюджет похода

Расходы	На человека, руб.	На группу в 4 человека, руб.
Транспорт	10984	43936
Еда	2287	9148
Снаряжение	251	1004
Ремнабор	125	500
Аптечка	275	1100
Экскурсии	250	1000
Итого	14172	56688

Валюта – российский рубль (RUB, 643).

В связи непростой политической обстановкой в регионе, в Крыму на момент похода невозможно было расплатиться пластиковыми картами, на полуострове действуют только наличные деньги.

В поход каждый участник группы брал 10 000 рублей на общественные расходы, а также еще 10 000 рублей на случай непредвиденных ситуаций и ЧП.

После присоединения Крыма к России цены на полуострове выросли. Продукты питания в большинстве своем стоят как в Москве. Питание в кафе также теперь оплачивается по ценнику Москвы. Цены на проживание в гостевых домах с минимумом удобств остаются не самыми высокими, особенно если знать, где остановиться.

3.5. Питание

3.5.1. Составление раскладки

Раскладка составлялась так, чтобы вес продуктов на человека в день был около 700 г. Расчет велся на 11 ходовых дней. Раскладка была составлена на циклы по 4 дня, повторяющиеся с небольшими вариациями. Продукты для меню подбирались таким образом, чтобы сохранить соотношение БЖУ 1:1:4.

Перед составлением раскладки у всех участников был уточнен перечень продуктов, которые они не могут есть, либо, согласно пожеланий и из того, что они обладают пищевой непереносимостью к определенным продуктам, которые нужно исключать из раскладки.

Приемы пиши были следующими:

- Завтрак горячий (молочная каша с сухофруктами, бутерброд с сыром на белом хлебе)
- Обед холодный (бутерброд с ветчиной, сладкое).

- Ужин горячий (с тушенкой или рыбными консервами).
- Перекусы (2-3 раза, курага, шоколадные батончики).

К завтраку и ужину прилагается горячий чай с чем-то сладким.

Продукт	Деі	нь 1	День 2		День 2		День 3		День 4	
Продукт	1-го ч.	Группу								
Батончики	30	120			60	240	40	160		
Ветчина	65	260	65	280	65	340	65	300		
Геркулес					100	400				
Говдина Туш	95	380			81	324				
Гретцкие орехи							20	80		
Гречка	80	320								
Зефир	25	100	20	80						
Изюм			10	40	10	40				
Кар.пюре					80	320				
Курага	35	140	40	160	30	120	20	80		
Макароны							100	400		
Молоко Сгущеное	40	160	40	160	40	160	40	160		
Перец специи	5	20	5	20	5	20	5	20		
Печенье					20	80				
Пряники	50	200	20	80	20	80	30	120		
Пшено	70	280								
Рис			140	560			80	320		
Caxap	40	160	40	160	40	160	40	160		
Соль	4	16	4	16	4	16	6	24		
Сайра консерв.			75	300						
Супы в пакетиках			10	40						
Сыр 40%	30	120	35	140	35	140	45	180		
Хлеб Пшеничный	125	500	125	500	125	500	125	500		
Чай	5		5		5		5			
Чеснок	5	20	5	8	5	28	5	20		
Итого	704	2816	639	2556	725	2900	626	2504		
В день на человека	705									
В день на группу	2820									

3.5.2. Организация дежурств

Дежурства проводились парами по три приема пищи на пару дежурных. Благодаря тому, что в группе было 4 человека, выбирать, кто дежурит, было просто. Пока дежурные готовят остальные участники собирают лагерь.

3.5.3. Продуктовые магазины на пути

Закупка производилась в следующих продуктовых магазинах:

- 1. Магазин «Кормилица» (г. Керчь, ул. Петрова, 20). Время работы с 8 до 21 Магазин оказался не готова к туристической раскладке, продавщица была явно недовольна. Лучше для закупки искать супермаркет.
- 2. Магазин «Люкс» в Багерово. Время работы с 7 до 20. В магазине есть продуктовый и хозяйственный отделы.
- 3. Магазин в Каменском, закупили воду на ночевку. Время работы с 7 до 19.
- 4. Магазин в Феодосии (ул. Галерейная, 9). Время работы с 7 до 22.

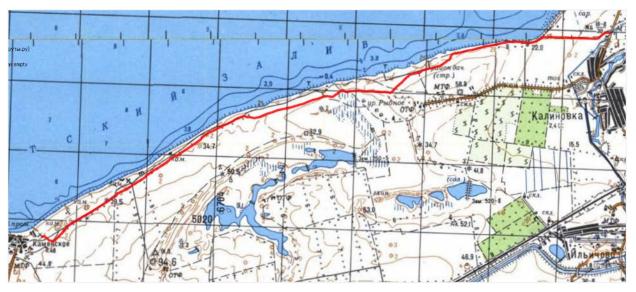
- 5. Магазин в Щебетовке (ул. Ленина, 22). Работает с 7 до 21.
- 6. Магазин «Дюльбер», расположенный недалеко после въезда в Белогорск. Ассортимент средний, хлеба вечером нет.
- 7. Село Головановка. В глубине поселка, у реки, есть работающий магазин.
- 8. Магазин в Ялте на Мошкарина, 6. Маленький продуктовый магазин.
- 9. В Передовом на главной площади 3 продуктовых магазина с разным ассортиментом.
- 10. Минимаркет в Орлином на улице Тюкова, 1а. Время работы 7:30-21:00. Магазин конструктивно объединен с остановкой «Молодежная», что очень удобно для обеда.

4. БАЛЬНАЯ ОЦЕНКА СЛОЖНОСТИ ВЕЛОСИПЕДНОГО ПОХОДА

4.1. Расчет категории трудности протяженных препятствий

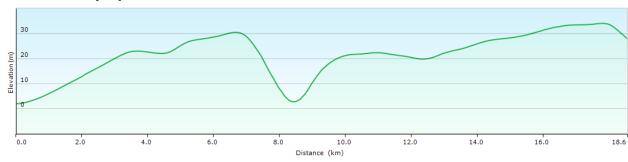
4.1.1. ПП №1. Побережье Азовского моря

Границы препятствия: село Калиновка – село Каменское.



Это равнинное препятствие тянется вдоль берега Азовского моря. Все дороги проезжаются легко, без каких-либо проблем.

Высотный профиль



Покрытия

Грунт хорошего качества сухой





Параметры препятствия

Протяжённость препятствия: 18523 м

Минимальная высота: 2 м Максимальная высота: 34 м

Набор высоты: 63 м Сброс высоты: 37 м

Расчет препятствия

Коэффициент покрытия (Кпк)

Характеристика покрытия

Длина участка, м	Описание	Кпк
623	Асфальт, Хор. качества, Сухой	0.80
17900	Грунт, Хор. качества, Сухой	1.30

 $K\pi \kappa = 1.28$

Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район похода: Крым, Кв = 1.00

Коэффициент набора высоты (Кнв)

Набор высоты: 63 м, Кнв = 1.03

Коэффициент протяжённости (Кпр)

Протяжённость препятствия: 18523 м, Кпр = 1.19

Коэффициент крутизны (Ккр)

Kкр = 1.06

Сезонно-географический показатель (С*Г)

Сезонность: Благоприятный сезон, С = 1.00

Географический фактор: Благоприятные районы, $\Gamma = 1.00$

Категория трудности

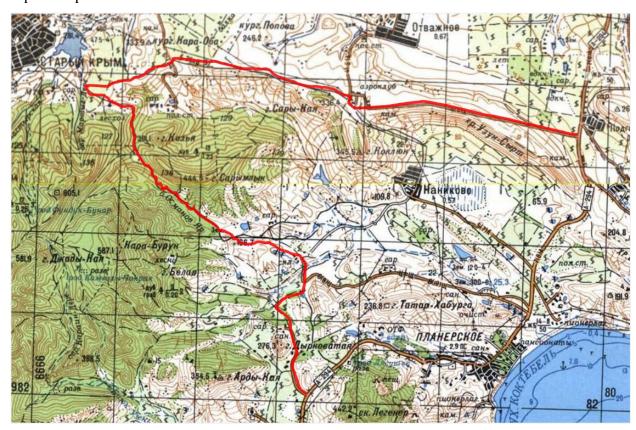
KT = Kпк * Kв * Kнв * Кпр * Kкр * C * Г

KT = 1.28 * 1.00 * 1.03 * 1.19 * 1.06 * 1.00 * 1.00 = 1.66

Препятствие соответствует I категории трудности

4.1.2. ПП №2. Тропа Грина

Границы препятствия: начало подъема на гору Клементьева с дороги Р-29 – дорога Р-29 у горы Матрач-Оба.



Препятствие представляет собой траверс хребта. Начинается оно с асфальтового подъема на гору Клементьева, затем по хорошим гравийным дорогам доходит до своей высшей точки в районе т/с Поляна Десантников и по разбитым каменистым и грунтовым дорогам уходит на спуск. В мокрую погоду спуск может быть достаточно опасным.

Высотный профиль



Покрытия

Асфальт хорошего качества сухой





Грунт разбитый сухой





Мелкий камень хорошего качества сухой





Крупный камень разбитый сухой





Параметры препятствия

Протяжённость препятствия: 25154 м

Минимальная высота: 72 м Максимальная высота: 337 м

Набор высоты: 394 м

Сброс высоты: 415 м

Расчет препятствия

Коэффициент покрытия (Кпк)

Характеристика покрытия

Длина участка, м	Описание	Кпк
5994	Асфальт, Хор. качества, Сухой	0.80
6610	Мелкий камень, Хор. качества, Сухой	1.20
5890	Крупный камень, Разбитый, Сухой	1.80
6660	Грунт, Разбитый, Сухой	1.90

 $K\pi K = 1.43$

Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район похода: Крым, Кв = 1.00

Коэффициент набора высоты (Кнв)

Набор высоты: 394 м, Кнв = 1.20

Коэффициент протяжённости (Кпр)

Протяжённость препятствия: 25154 м, Кпр = 1.25

Коэффициент крутизны (Ккр)

Kкр = 1.15

Сезонно-географический показатель (С*Г)

Сезонность: Благоприятный сезон, С = 1.00

Географический фактор: Благоприятные районы, $\Gamma = 1.00$

Категория трудности

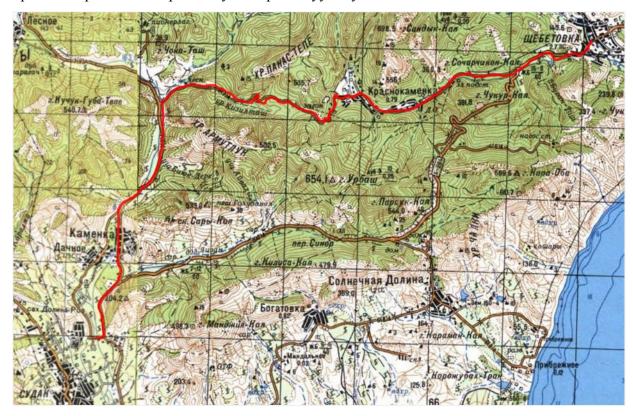
$$KT = Kпк * Kв * Kнв * Kпр * Kкр * C * Г$$

$$KT = 1.43 * 1.00 * 1.20 * 1.25 * 1.15 * 1.00 * 1.00 = 2.47$$

Препятствие соответствует II категории трудности

4.1.3. ПП №3. Щебетовка – Краснокаменка – Судак

Границы препятствия: река Отузка – река Суук-Су.



Препятствие представляет собой взятие безымянного перевала (379 м) через хребет Панас-Тепе по асфальту различного качества. После Краснокаменки до перевала качество дороги очень плохое, а угол подъема составляет около 9-12%.

Высотный профиль



Покрытия

Асфальт хорошего качества сухой





Асфальт разбитый сухой





Параметры препятствия

Протяжённость препятствия: 22051 м

Минимальная высота: 35 м Максимальная высота: 379 м

Набор высоты: 324 м Сброс высоты: 362 м

Расчет препятствия

Коэффициент покрытия (Кпк)

Характеристика покрытия

Длина участка, м	Описание	Кпк
18551	Асфальт, Хор. качества, Сухой	0.80
3500	Асфальт, Разбитый, Сухой	0.90

 $K\pi \kappa = 0.82$

Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район похода: Крым, Кв = 1.00

Коэффициент набора высоты (Кнв)

Набор высоты: 324 м, Кнв = 1.16

Коэффициент протяжённости (Кпр)

Протяжённость препятствия: 22051 м, Кпр = 1.22

Коэффициент крутизны (Ккр)

Kкр = 1.15

Сезонно-географический показатель (С*Г)

Сезонность: Благоприятный сезон, С = 1.00

Географический фактор: Благоприятные районы, $\Gamma = 1.00$

Категория трудности

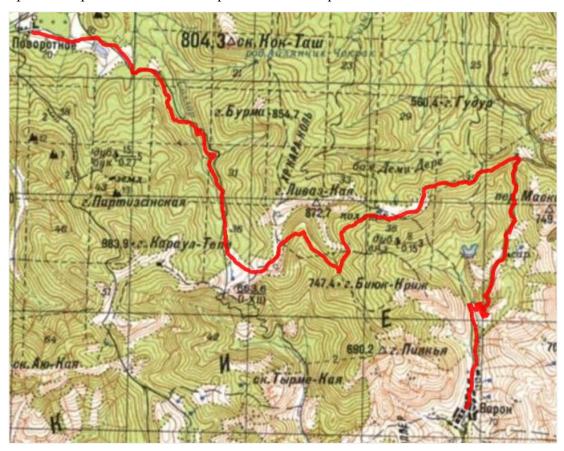
$$KT = Kпк * Kв * Kнв * Kпр * Kкр * C * Г$$

$$KT = 0.82 * 1.00 * 1.16 * 1.22 * 1.15 * 1.00 * 1.00 = 1.33$$

Препятствие соответствует I категории трудности

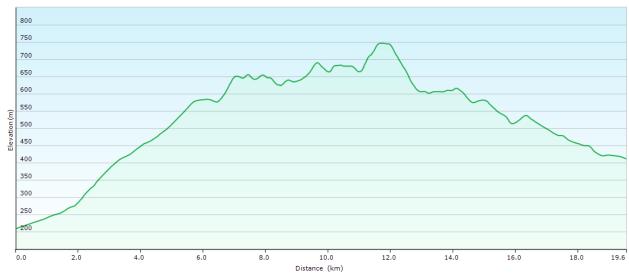
4.1.4. ПП №4. Ворон – пер. Ворон – Поворотное

Границы препятствия: село Ворон – село Поворотное.



Препятствие представляет собой траверс хребта от пер. Ворон до пер. Нижний Шелен. В дождливую погоду на хребте грунты превращаются в липнущее непроезжаемое месиво, скорость движения по которому не превышает 1,5 км/ч. Подъем на пер. Ворон можно ехать в любую погоду, покрытие на этой дроге в основном каменистое. Спуск к селу Поворотное – в основном разбитая грунтовая дорога, в мокрую погоду использовать эту дорогу нерационально. На ней также встречается множество проезжаемых в седле бродов.

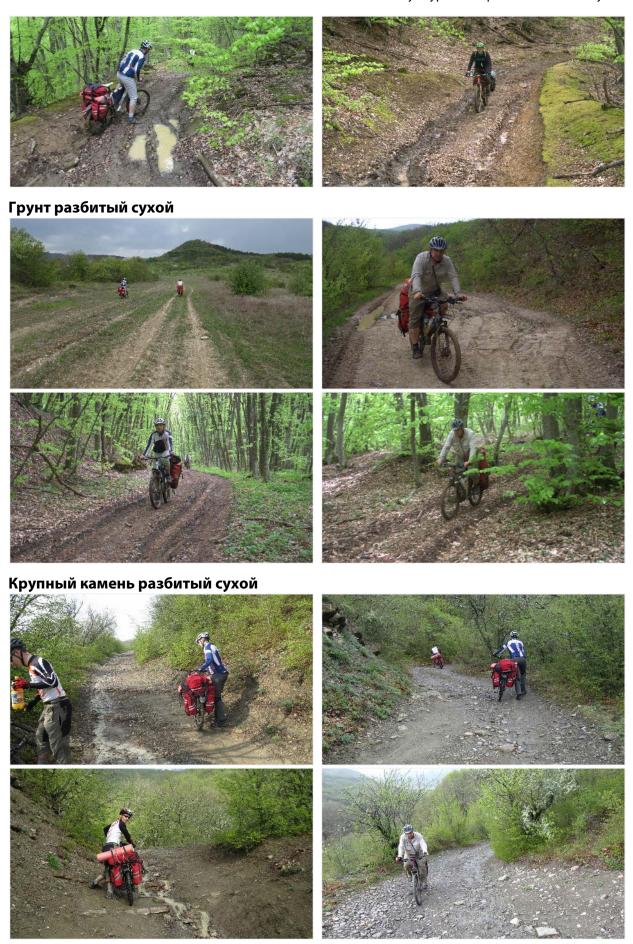
Высотный профиль



<u>Покрытия</u>

Грунт со множеством локальных препятствий сухой





Параметры препятствия

Протяжённость препятствия: 19535 м

Минимальная высота: 210 м Максимальная высота: 747 м

Набор высоты: 688 м Сброс высоты: 486 м

Расчет препятствия

Коэффициент покрытия (Кпк)

Характеристика покрытия

Длина участка, м	Описание	Кпк
3130	Грунт, Со множеством лок. препятствий, Сухой	2.60
4240	Глина, Разбитая, Мокрая	2.90
8040	Грунт, Разбитый, Мокрый	2.40
1140	Грунт, Разбитый, Сухой	1.90
2985	Крупный камень, Разбитый, Сухой	1.80

 $K\pi K = 2.42$

Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район похода: Крым, Кв = 1.01

Коэффициент набора высоты (Кнв)

Набор высоты: 688 м, Кнв = 1.34

Коэффициент протяжённости (Кпр)

Протяжённость препятствия: 19535 м, Кпр = 1.20

Коэффициент крутизны (Ккр)

Kкр = 1.65

Сезонно-географический показатель (С*Г)

Сезонность: Благоприятный сезон, С = 1.00

Географический фактор: Благоприятные районы, $\Gamma = 1.00$

Категория трудности

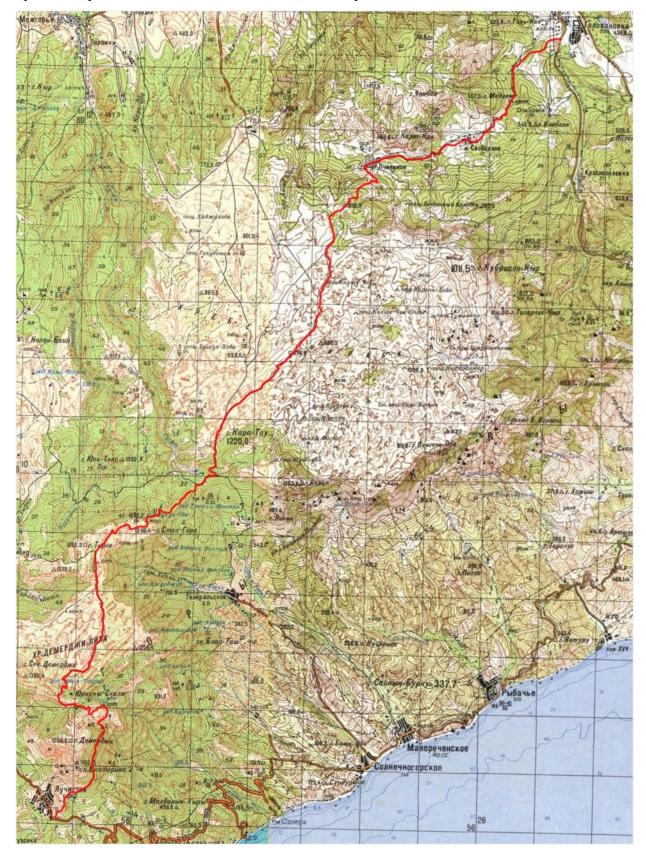
KT = Kпк * Kв * Kнв * Кпр * Kкр * C * Г

KT = 2.42 * 1.01 * 1.34 * 1.20 * 1.65 * 1.00 * 1.00 = 6.48

Препятствие соответствует III категории трудности

4.1.5. ПП №5. Головановка – Пчелиное – Караби-яйла – Тырке-яйла – Демерджи-яйла – Коровья тропа – Лучистое

Границы препятствия: село Головановка – село Лучистое.



Препятствие представляет собой траверс хребта, на котором находятся 3 яйлы: Караби, Тырке, Демерджи. Подъем с Головановки до Пчелиного изобилует глинистыми почвами, в мокрую погоду не рекомендуется его использование. Грунты на переходе с Караби на

Демерджи даже в мокрую погоду не налипают на колеса. Покрытие на яйлах в основном грунтовое и крупнокаменистое хорошего качества. Спуск по Коровьей тропе интересен, техничен, но в некоторых местах груженый велосипед приходится переносить через каменные выступы.

Высотный профиль



Покрытия

Грунт хорошего качества мокрый



Крупный камень хорошего качества мокрый





Глина разбитая мокрая









Грунт разбитый мокрый





Крупный камень разбитый мокрый



Крупный камень хорошего качества сухой



Крупный камень разбитый сухой (тропа каменистая хорошего качества)







Грунт разбитый сухой (тропа грунтовая хорошего качества)



Крупный камень со множеством локальных препятствий сухой





Мелкий камень хороший сухой





Параметры препятствия

Протяжённость препятствия: 44178 м

Минимальная высота: 293 м Набор высоты: 1452 м Максимальная высота: 1254 м Сброс высоты: 1222 м

Расчет препятствия

Коэффициент покрытия (Кпк)

Длина участка, м	Описание	Кпк
7570	Грунт, Хор. качества, Мокрый	1.80
3250	Крупный камень, Хор. качества, Мокрый	1.50
3770	Глина, Разбитая, Мокрая	2.90
7310	Грунт, Разбитый, Мокрый	2.40
2878	Крупный камень, Разбитый, Мокрый	2.10
11360	Крупный камень, Хор. качества, Сухой	1.30
4300	Крупный камень, Разбитый, Сухой (тропа каменистая хорошего качества)	1.80
900	Грунт, Разбитый, Сухой (тропа грунтовая хорошего качества)	1.90
1700	Крупный камень, Со множеством лок. препятствий, Сухой	2.50
1140	Мелкий камень, Хор. качества, Сухой	1.20

 $K_{\Pi K} = 1.88$

Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район похода: Крым, Кв = 1.04

Коэффициент набора высоты (Кнв)

Набор высоты: 1452 м

 $K_{HB} = 1.73$

Коэффициент протяжённости (Кпр)

Протяжённость препятствия: 44178 м, Кпр = 1.44

Коэффициент крутизны (Ккр)

 $K\kappa p = 1.60$

Сезонно-географический показатель (С*Г)

Сезонность: Благоприятный сезон, С = 1.00

Географический фактор: Благоприятные районы, $\Gamma = 1.00$

Категория трудности

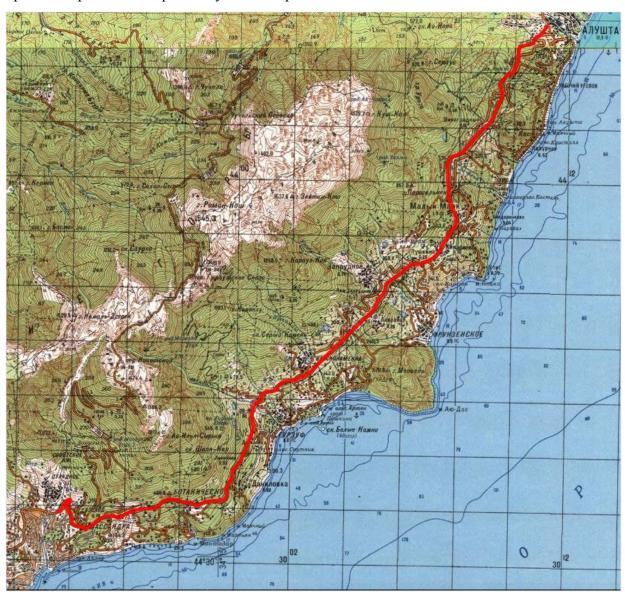
KT = Kпк * Kв * Kнв * Кпр * Kкр * C * Г

KT = 1.88 * 1.04 * 1.73 * 1.44 * 1.60 * 1.00 * 1.00 = 7.79

Препятствие соответствует III категории трудности

4.1.6. ПП №6. Алушта – Ялта

Границы препятствия: река Улу-Узень – река Бала.



Препятствие представляет собой траверс хребта от Алушты до Ялты. Трасса с асфальтом хорошего качества, неплохими обочинами, умеренным движением. Со въездом в границы Массандры движение сразу становится очень интенсивным.

Высотный профиль



Покрытия

Асфальт хорошего качества сухой









Параметры препятствия

Протяжённость препятствия: 30929 м

Минимальная высота: 35 м Набор высоты: 585 м Максимальная высота: 344 м Сброс высоты: 560 м

Расчет препятствия

Коэффициент покрытия (Кпк)

Длина участка, м	Описание	Кпк
30929	Асфальт, Хор. качества, Сухой	0.80

 $K_{\Pi K} = 0.80$

Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район похода: Крым, Кв = 1.00

Коэффициент набора высоты (Кнв)

Набор высоты: 585 м, Кнв = 1.29

Коэффициент протяжённости (Кпр)

Протяжённость препятствия: 30929 м, Кпр = 1.31

Коэффициент крутизны (Ккр)

 $K\kappa p = 1.19$

Сезонно-географический показатель (С*Г)

Сезонность: Благоприятный сезон, С = 1.00

Географический фактор: Благоприятные районы, $\Gamma = 1.00$

Категория трудности

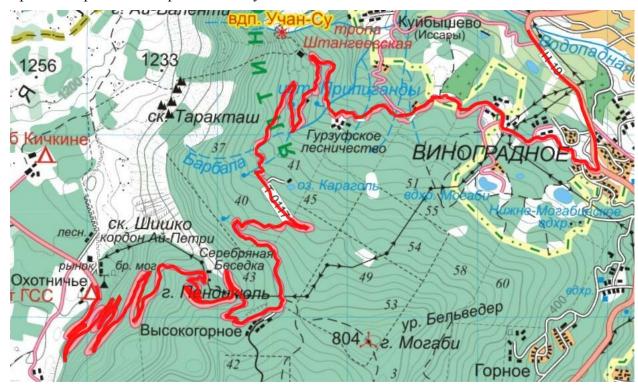
KT = Kпк * Kв * Kнв * Кпр * Kкр * C * Г

KT = 0.80 * 1.00 * 1.29 * 1.31 * 1.19 * 1.00 * 1.00 = 1.61

Препятствие соответствует I категории трудности

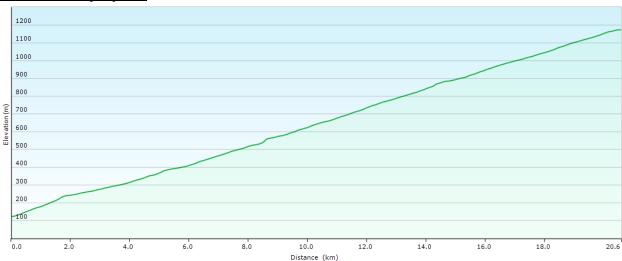
4.1.7. ПП №7. Подъем на Ай-Петри

Границы препятствия: река Учан-Су – поселок Охотничье.



Препятствие представляет собой подъем на Ай-Петринскую яйлу по дороге Ялта-Бахчисарай. Подъем имеет постоянный угол около 5%, дорога — асфальтовая, по 1 полосе в каждую сторону, траффик редкий. Дорога идет серпантином, чем ближе к вершине, тем круче и чаще его витки.

Высотный профиль



Покрытия

Асфальт хорошего качества сухой



Параметры препятствия

Протяжённость препятствия: 20599 м

Минимальная высота: 123 м Набор высоты: 1051 м

Максимальная высота: 1174 м Сброс высоты: 0 м

Расчет препятствия

Коэффициент покрытия (Кпк)

Длина участка, м	Описание	Кпк
20599	Асфальт, Хор. качества, Сухой	0.80

 $K_{\Pi K} = 0.80$

Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район похода: Крым, Кв = 1.02

Коэффициент набора высоты (Кнв)

Набор высоты: 1051 м, Кнв = 1.53

Коэффициент протяжённости (Кпр)

Протяжённость препятствия: 20599 м, Кпр = 1.21

Коэффициент крутизны (Ккр)

 $K\kappa p = 1.57$

Сезонно-географический показатель (С*Г)

Сезонность: Благоприятный сезон, С = 1.00

Географический фактор: Благоприятные районы, $\Gamma = 1.00$

Категория трудности

KT = Kпк * Kв * Kнв * Кпр * Kкр * C * Г

KT = 0.80 * 1.02 * 1.53 * 1.21 * 1.57 * 1.00 * 1.00 = 2.37

Препятствие соответствует II категории трудности

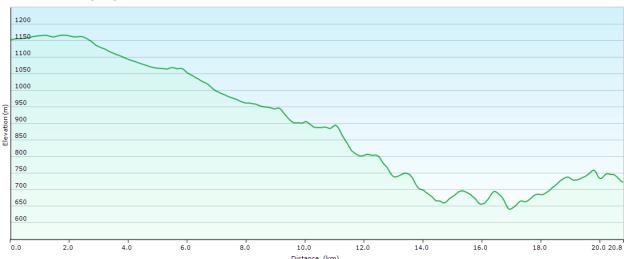
4.1.8. ПП №8. Спуск с Ай-Петри

Границы препятствия: трасса Ялта-Бахчисарай Т0117 – пер. Бечку.



Препятствие представляет собой спуск с Ай-Петринской яйлы в Байдарскую долину. Дороги на спуске – от хорошей каменистой дороги до разбитых грунтов. Часть пути мы прошли по старой туртропе №30. Она оказалась в ужасном состоянии, по ней давно никто не ходил, иногда она идет прижимом по каменистым стенам ущелья. С велосипедом на ней делать нечего, не рекомендую включать этот участок в маршрут. На спуске было встречено несколько проезжаемых в седле бродов.

Высотный профиль



<u>Покрытия</u>

Крупный камень разбитый сухой



Крупный камень хорошего качества сухой



Грунт разбитый сухой







Крупный камень со множеством локальных препятствий сухой







Грунт со множеством локальных препятствий сухой









Грунт хороший сухой





Параметры препятствия

Протяжённость препятствия: 20787 м

Минимальная высота: 641 м Максимальная высота: 1167 м

Набор высоты: 273 м Сброс высоты: 703 м

Расчет препятствия

Коэффициент покрытия (Кпк)

Характеристика покрытия

Длина участка, м	Описание	Кпк
6260	Крупный камень, Хор. качества, Сухой	1.30
5720	Крупный камень, Разбитый, Сухой	1.80
4307	Грунт, Разбитый, Сухой	1.90
2590	Грунт, Со множеством лок. препятствий, Сухой	2.60
1110	Крупный камень, Со множеством лок. препятствий, Сухой	2.50
800	Грунт, Хор. качества, Сухой	1.30

 $K\pi K = 1.79$

Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район похода: Крым, Кв = 1.04

Коэффициент набора высоты (Кнв)

Набор высоты: 273 м, Кнв = 1.14

Коэффициент протяжённости (Кпр)

Протяжённость препятствия: 20787 м, Кпр = 1.21

Коэффициент крутизны (Ккр)

Kкр = 1.25

Сезонно-географический показатель (С*Г)

Сезонность: Благоприятный сезон, С = 1.00

Географический фактор: Благоприятные районы, $\Gamma = 1.00$

Категория трудности

KT = Kпк * Kв * Kнв * Кпр * Kкр * C * Г

KT = 1.79 * 1.04 * 1.14 * 1.21 * 1.25 * 1.00 * 1.00 = 3.21

Препятствие соответствует II категории трудности.

4.1.9. ПП №9. Родниковское – Римская тропа – Ай-Петринская яйла

Границы препятствия: село Родниковское – дорога с пер. Байдарские Ворота на село Орлиное.



Препятствие представляет собой траверс хребта. Подъем начинается от Скельской пещеры по оборудованной тропе с лестницами, затем по древнеримский дороге, представляющей собой разбитую каменную тропу, идущую по ущелью. Ехать на велосипеде по ней практически невозможно, уклон варьируется от 10 до 25%. Поэтому этот отрезок пути было решено считать локальным препятствием.

По вершине Ай-Петринской яйлы от г. Спирады до пер. Шайтан-Мердвен идет разбитая слабозаметная каменистая тропа. По ней можно стараться ехать со скоростью 5-7 км/ч, но получается это далеко не всегда. После Шатан-Мердвена дороги становятся более традиционными – разбитые грунтовки и каменистые дороги.

Высотный профиль



<u>Покрытия</u>

Участок ЛП



Грунт со множеством локальных препятствий сухой



Крупный камень со множеством локальных препятствий сухой



Крупный камень разбитый сухой









Параметры препятствия

Протяжённость препятствия: 25489 м

Минимальная высота: 312 м Максимальная высота: 983 м

Набор высоты: 852 м Сброс высоты: 765 м

Расчет препятствия

Коэффициент покрытия (Кпк)

Характеристика покрытия

Длина участка, м	Описание	Кпк
2690	лп	-
1709	Грунт, Со множеством лок. препятствий, Сухой	2.60
5710	Крупный камень, Со множеством лок. препятствий, Сухой	2.50
6810	Грунт, Разбитый, Сухой	1.90
7490	Крупный камень, Разбитый, Сухой	1.80
1080	Крупный камень, Хор. качества, Сухой	1.30

 $K_{\Pi K} = 2.03$

Коэффициент абсолютной высоты (Кв)

Район похода: Крым, Кв = 1.02

Коэффициент набора высоты (Кнв)

Набор высоты: 852 м, Кнв = 1.42

Коэффициент протяжённости (Кпр)

Протяжённость препятствия: 25489 м, Кпр = 1.23

Коэффициент крутизны (Ккр)

Kкр = 1.67

Сезонно-географический показатель (С*Г)

Сезонность: Благоприятный сезон, С = 1.00

Географический фактор: Благоприятные районы, $\Gamma = 1.00$

Категория трудности

KT = Kпк * Kв * Kнв * Kпр * Kкр * C * Г

KT = 2.03 * 1.02 * 1.42 * 1.23 * 1.67 * 1.00 * 1.00 = 6.04

Препятствие соответствует III категории трудности.

4.1.10. Расчет показателя сложности маршрута

Название	Категория трудности	Баллы
Побережье Азовского моря	первая	1.66
Тропа Грина	вторая	2,47
Щебетовка – Краснокаменка – Судак	первая	1.33
Ворон – пер. Ворон – Поворотное	третья	6,48
Головановка – Пчелиное – Караби-яйла – Тырке-яйла – Демерджи-яйла – Коровья тропа – Лучистое	третья	7,78
Алушта – Ялта	первая	1,61
Подъем на Ай-Петри	вторая	2,37
Спуск с Ай-Петри	вторая	3,21
Родниковское – Римская тропа – Ай- Петринская яйла	третья	6,04

На маршруте имеются препятствия 3 КТ, прохождение которых позволяет опыт участников группы.

Итого, за препятствия 1 КТ -4.6 балла, препятствия 2 КТ -8.05 балла, препятствия 3 КТ -20.3 балла.

Для маршрута 3 КС в зачет максимально идут: за препятствия 1 КТ - 3 балла, препятствия 2 КТ - 7 баллов, препятствия 3 КТ - 24 балла. Полученные в расчете значения уменьшаем до предельных значений.

С = 30,3 балла

4.2. Определение интенсивности маршрута

4.2.1. Локальные препятствия

Препятствие	Прохождение	Эквивалентный пробег
Переправы через реки и ручьи (20 шт.)	Вброд с индивидуальной страховкой	40 км

 $J\Pi = 40 \text{ км}$









4.2.2. Расчет интенсивности

Тн = 10 дней

Тф = 11 дней

 $L_{\rm H} = 500 \ {\rm кm}$

 $L\phi = 575,4 км$

 $K_{9}\pi = 0.94$

 $Л\Pi = 40 км$

 $I = (L\phi * K \Im \Pi + J \Pi) * T H / T\phi * L H = (575,4*0,94 +40) * 10/11*500 = 1,056$

4.3. Определение автономности маршрута

На маршруте ежедневно были магазины. В частном секторе ночевали 1 раз. A = 0.8 * 0.91 + 0.5 * 0.09 = 0.78

4.4. Расчет категории сложности маршрута

$$KC = C*I*A = 30, 3*1,056*0,78 = 24,96$$

Маршрут имеет три препятствия 3 КТ и три препятствия 2 КТ, поэтому по набору препятствий соответствует заявленной категории (3 КС). Количество дней и километраж являются достаточными для маршрута данной категории.

Маршрут соответствует 3 КС.

5. СХЕМА МАРШРУТА



6. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Трек похода доступен по адресу http://www.gpsies.com/map.do?fileId=fpoffksyhnnshdrx Информация о походе, фотографии и видеозаписи похода по мере обработки будут появляться в Wiki-библиотеке ТК МГТУ им. Баумана по адресу http://tkmgtu.ru/library/index.php/Крым_2015, май, ЗКС. Андрей Лоскутников