



Отчет

о велосипедном походе Икс

по региону Сербия – Черногория

совершенном с 29 апреля по 13 мая 2012г

Маршрут: Uzice - Zlatibor - r.Lim - Pljevlja - Jezero Otilovici - Kosanica - Most na Durdevica - Zabljak - Durmitor - Tepacko Polje - Rasova - Bistrica - Mojkovac - Katun Omar - Ravna Rijeka - Bajista - Mojkovac - Podbisce - Moracko Trebaljevo - Kolasin - Лијева Ријека - Verusa - Ubli - Podgorica - Podgorica - Skadarsko jezero - Virpazar - Limljani - Stari Bar - Sutomore - Petrovac - Budva - Radanovici – Tivat

Маршрутная книжка 1/5-206

Руководитель: Окунев А.А.

тел. 8-916-241-63-21

Москва, 2012год

Почему именно Балканы

Еще в 2007 году в майском походе по Краснодарскому Краю я подумал о том, что было бы неплохо рвануть южнее и западнее. Еще тогда, в 2007 году в районе Мезмая, нам попался мужчина на Ниве, который был немного под хмелем и слушал зажигательную и тогда незнакомую мне балканскую музыку :) Тогда идея «Южнее и западнее» переросла в поход 2008 года по Карпатам, которые встретили нас дождливой погодой. И там снова вспомнилась балканская музыка и снова подумалось о том, что было бы неплохо рвануть еще южнее и еще западнее ;)

Балканский полуостров – перекресток культур и цивилизаций. Его населяют разные народы – в основном славяне, греки, албанцы, турки и цыгане. Они используют разные алфавиты – кириллицу, латиницу и греческое письмо. Исповедуют разную религию – Греция, Сербия, Македония, Болгария и Черногория в основном православие, Хорватия и Словения – католицизм, а Албания и Босния с Герцеговиной – ислам. В этих странах живут и прозападные жители в столицах, и русофилы в небольших городах и крупных равнинных селах, и исламские фундаменталисты в горах. Но любая систематизация в этом регионе поверхностна, потому что в каждой стране есть разные регионы, делящиеся на села, внутри которых живут и православные с мусульманами, и славяне с албанцами, и использующие на письме кириллицу и латиницу.

Сербы – южнославянский народ, проживающий на территории Сербии, Черногории, Хорватии, Боснии и Герцеговины. Исторически между Россией и Сербией сложились дружеские взаимоотношения. Многие слова сербского языка очень похожи на русские. И это не случайно – ведь наши языки родственные, восходят к общеславянскому языку-предку.

Рельеф Южных областей Сербии и Черногории можно охарактеризовать как гористый. Высшая точка Сербии – гора Дзяравица 2656 метров, высшая точка Черногории – гора Боботов Кук 2522 м. в массиве Дурмитор.

В весеннем походе 2012 года как раз и хотелось окунуться в природное величие Балкан, познакомиться с родственной для русских – сербской культурой. Хотелось наполненного живописными горными пейзажами, но в тоже время полностью проезжаемого на велосипеде маршрута. Весенний поход 2012 года планировался как маршрут без участков, где нужно преодолевать грязь, завалы деревьев, броды. Однако же планировался средний набор высоты 1500м в день при среднем дневном пробеге около 80км. Кроме того, одной из целей этого похода было приобщить к велосипедному туризму и путешествиям мою жену Веронику.

Сборы и подготовка к походу

Объявление о готовящемся походе было повешено на главной странице сайта 3x9, о подготовке похода было объявлено на весенней школе 3x9. Для физической подготовки участникам похода было предложено приезжать на скатки клуба 3x9, а кроме того были дополнительно организованы три скатки по наиболее холмистым участкам Подмосковья. Обязательным условием участия в походе было посещение хотя бы одной из этих трех скаток. Примерно за месяц до похода утрясся окончательный состав группы. В группу вошли восемь человек из них

пятеро мужчин и три женщины. Часть маршрута параллельно нашей группе ехала группа Кости Мальцева. К сожалению, наш завхоз Широкова Мария за два дня до выезда сказала, что не сможет поехать по семейным обстоятельствам. Окончательно в нашей группе осталось семь человек, трое из которых были выпускниками школы Зх9 2012 года, двое имели опыт велопохода 2кс по Западному Кавказу в 2011 году в группе Иры Поляковой, один участник имел опыт многочисленных незаявленных походов и официальный опыт 2кс

При прокладке маршрута я пользовался отчетами Терехова Михаила (по части Сербии, Боснии и Герцеговины до национального парка Дурмитор), отчетом Николая Белых (часть по Черногории), треками, хранящимися на сайте <http://www.gpsies.com>. Большую помощь в проработке маршрута оказал сербский велосипедист и житель пригорода Ужице Атила Сабо. Много полезной информации для путешественников по Сербии я почерпнул из сайта и форума Klub Putnika Srbije <http://www.serbiatravelers.org/>. Расписание поездов на железной дороге Сербии мы нашли на сайте <http://www.serbianrailways.com/>. На том же сайте есть правила провоза велосипедов по железным дорогам Сербии.

Для заброски на маршрут мы воспользовались регулярным рейсом Аэрофлота «Москва-Белград», затем пригородным поездом Beograd – Priboj до станции Uzice. Для выброски с маршрута мы воспользовались регулярным рейсом Montenegro Airways «Tivat – Москва» Билеты на самолеты заказывались заранее в Москве. Про особенности перевозки велосипедов в самолете рекомендую прочесть тут:

http://www.velowiki.org/wiki/%D0%9F%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%B2%D0%BE%D0%B7%D0%BA%D0%B0_%D0%B2%D0%B5%D0%BB%D0%BE%D1%81%D0%B8%D0%BF%D0%B5%D0%B4%D0%B0_%D0%BD%D0%B0_%D1%81%D0%B0%D0%BC%D0%BE%D0%BB%D0%B5%D1%82%D0%B5

Билеты на пригородный поезд покупались на месте, на вокзале в Белграде. Изначально прорабатывались варианты первой ночевки в гостинице в г Ужице, но ее нам забронировать не удалось, а терять день в Белграде не хотелось. Хорошо, что Атила принял нас и разрешил поставить палатки на участке его дома.

Национальная валюта Сербии – Сербский Динар. Наиболее выгодный курс обмена Евро в Динары в государственных обменных пунктах (есть на вокзале в Белграде). В Черногории расплачиваются в Евро. Обменять Сербские Динары в Черногории проблематично.

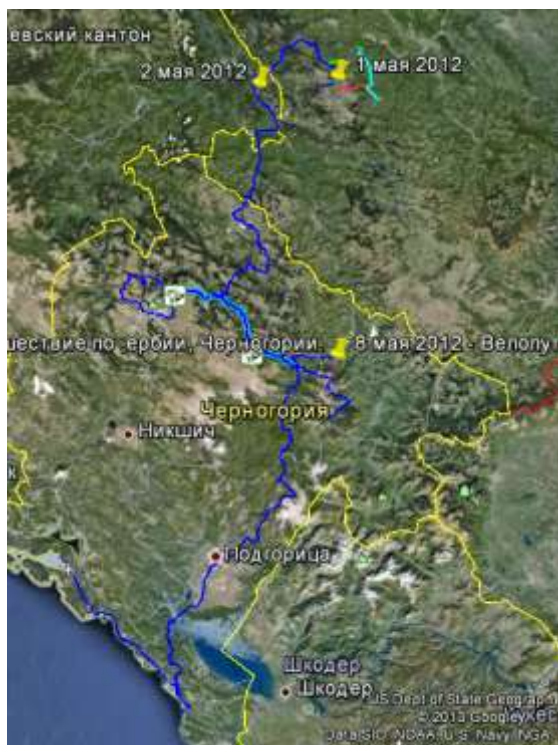
Язык на территории Сербии, Боснии и Герцеговины и Черногории – Сербский. В крупных городах понимают английский язык. С Атилой Сабо мы общались на английском языке. Но, очевидно, что жители этих стран очень неохотно говорят по-английски, ведь английский для сербов – прежде всего язык американцев и НАТОвцев. Многие в экс-Югославии учили Русский язык в школе, поэтому часто можно встретить людей, понимающих Русский язык. Кроме того Сербский язык принадлежит к западно-славянской языковой группе и около 70% слов изначально имеют близкий корень к Русскому языку. Особенно заметно это в письменности, но и в разговорной речи можно уловить близость Сербского и Русского. Скорее всего россиянину будет мало что понятно на Сербском языке, но абсолютно точно вы сможете объясниться на элементарном бытовом уровне.

Состав команды

Участник (Фамилия Имя Отчество)	Год рожде ния	Туристский опыт	Обязанн ости в группе	Техника
Дорохов Никита	1987	3 несложных пеших похода (Байкал, Карелия, Волга)	Медик	Mongoose, Sram X7, Disc Brakes
Ераскин Алексей	1982	2 легких велопохода(кры м, абхазия), 1 сплав(карелия), 1 пеший(крым)	хрономет рист, казначей	Cube Attention, Shimano XT, Disk Brakes
Корольков Сергей	1986	2 кс Кавказ	Завснар	Marin, Shomano XT, Disk Brakes
Маланичева Анна Александровна	1985	2 с эл. 3 к.с. Кавказ	Фотогра ф	Merida Juliet, Shimano XT, Disk Brakes
Окунев Алексей Александрович	1984	3BeУ, 3BeP	Руководи тель	Cube Attention, Shimano XT, Disk Brakes
Окунева Вероника Анатальевна	1985	1BeУ	Культорг	Felt, Shimano Deore, Disk(Front)/V- Brake(Rear)
Шишков Василий	1982	с 2004 года.	Механик	Merida, Sram, Disk Brakes

Заявленный маршрут

Uzice - Zlatibor - r.Lim - Pljevlja - Jezero Otilovici - Kosanica - Most na Durdevica - Zabljak - Durmitor -
 Тепачко Polje - Rasova - Bistrica - Mojkovac - Katun Omar - Ravna Rijeka - Bajista - Mojkovac - Podbisce -
 Moracko Trebaljevo - Kolasin - Лијева Ријека - Verusa - Ubli - Podgorica - Podgorica - Skadarsko jezero -
 Virpazar - Limljani - Stari Bar - Sutomore - Petrovac - Budva - Radanovici – Tivat



29 апреля 2012 года. День первый

Перелет в Белград прошел без приключений. Разве что Василий заставил немного переживать, ведь позвонив ему со стойки регистрации я его удивил тем, что самолет взлетает через 1,5 часа а не через 5 :) Но все обошлось и мы не остались без механика. Полет прошел нормально и через 2 с половиной часа мы приземлились в Белграде. Из аэропорта на маршрутном такси мы отправились на железнодорожный вокзал, где имеются недорогие камеры хранения. Оставив крупногабаритные багаж там и разменяв часть денег на Динары мы отправились гулять по городу. Недалеко от вокзала есть историческая часть Белграда – старая кирпичная крепость. Там же расположен музей военной техники.



Город очень красив, но многие здания нуждаются в реставрации, заметны следы войны. Поражает, что в городе очень много говорящих по-русски людей. После небольшого осмотра крепости мы отправились за продуктами на ближайшие 3 дня (координаты хорошего супермаркета в файле путевых точек). Из супермаркета с тяжелыми сумками и в темпе вальса едем снова на вокзал. Пассажирский поезд, на котором нам около 4х часов предстоит ехать в г. Ужице, представляет собой потрепанные временем и графитистами вагоны. Купе разделены, но места сидячие. Документов и платы за провоз велосипедов нам не потребовалось, но кондуктор немного возмущался, ведь наши вещи заняли тамбур целиком. Велики распаковывать и собирать мы начали в поезде, но заканчивали уже на вокзале в Ужице.



Наконец все было готово и мы поехали к дому Атилы. Ехать нужно было около 5 км. Все время дорога шла по хорошему шоссе, однако ехать ночью опасно т.к. нет освещения на дороге. набор составил около 150метров.

30 апреля 2012 года. День второй

Подъем был около 10:30 по сербскому времени (отличается от московского на 2 часа в меньшую сторону). Утром нас ждал настоящий сербский завтрак, приготовленный Натальей – супругой Атилы. Особенно запомнился сербский соленый сыр, свежий домашний хлеб и топленое сало :) Международное общение и долгие сборы слегка затянули наш сборы и выехали мы около 13:00.



Поблагодарив Атилу и его супругу мы в составе 10 человек начинаем наш первый походный день. Программа этого дня – вкраточно-познавательная. А первым пунктом нашей «экскурсии» предусмотрена этно-деревня Сирогойно (Sirogojno). От дома Атилы до этого места 29 км с

суммарным набором высоты около 500м. Дорога представляет собой асфальтовое шоссе хорошего качества, машин практически нет, места очень живописны. Температура на открытом солнце была около 28-30°C, что нам было довольно непривычно. Но над дорогой свисают лиственные деревья и это спасает от жары. Путь до Сирогойно занял у нас примерно 1:40.

Это-деревня представляет из себя собранные со всех уголков Златыбора (Zlatybor) деревянные постройки и предметы традиционного сербского быта. Можно провести аналогию с музеем деревянного зодчества в г. Суздаль, но это место показалось мне менее «раскрученным». Дома и экспозиция поддерживается силами энтузиастов, экскурсия стоит недорого, а экскурсовод рассказывает не столько о домах и быте, сколько об истории сербского народа.



Посмотрев местные достопримечательности и немного перекусив, 16:30 трогаем в Златыбор. Златыбор – курортный городок в горах Западной Сербии и название целого округа. Наш путь туда лежит через Рожанство. По пути из Сирогойно туда есть еще одна достопримечательность – оборудованная для посещения пещера Stopica. Изначально большого энтузиазма я по поводу не испытывал, но напрасно. Она не такая, как Азишская или более крупные пещеры Кавказа. Она чем то своеобразна, как и все на Балканах. Внутри течет довольно оживленный ручей, а пещера своеобразна тем, что оборудована она по минимуму, а естественное ее «оснащение» наоборот оставлено почти нетронутым.



Спустились мы туда довольно лихо, посмотрели ее в два захода, поскольку большие группы не пускают. На обратном пути, на перекрестке с основной дорогой обнаруживаем первый прокол у Вероники, быстро клеимся и едем дальше.

Вплоть до Рожанство почти всегда асфальтовый спуск, на перекрестке делаем поворот налево. Дорога становится грейдерной и начинается не крутой, но постоянный подъем. Километров через 5 грейдер снова сменяется асфальтом. Едем не быстро, раскатываемся.



Остановку делаем в небольшой не обозначенной на карте деревне, набираем воду дома у местной жительницы. Примерно в 20:00 мы на озере Златиборско, которое находится в центре одноименного города. Довольно людно. Сербы тоже празднуют день весны и труда.



Любуемся закатом, и едем в обратном направлении к удобной для стоянки поляне с ручьем. Встаем в 2,5 км восточнее города на окраине поля и леса. Все необходимое для комфортной стоянки 10 человек в этом месте есть. В этот вечер мы впервые пробуем местную национальную гордость – Сливовица, которая есть не что иное как полученный из сливовой браги первач. Ограничиваемся чисто символической дегустацией.

1 мая 2012 года. День третий.

Подъем около 8:00, выезд около 10:40 после не очень долгого завтрака и сборов.



Сегодняшняя экскурсионная программа начинается с просмотра монумента на высоте 1084м. Там довольнолюдно и довольно жарко и мы быстро спускаемся.

Далее наш путь лежал по трассе М21 и М5 через село Чајетина, Кремна к знаменитому месту Мокра Гора и местной достопримечательности – исторической железной дороге, соединяющей Сербию с Боснией - Шарганска Осмица. ЖД-шка уникальна тем, что в плане имеет форму восьмерки и преодолевает около 300м подъема всего за 3,5км длины. Место Мокра Гора было снято Эмиром Куштурицей в фильме «Жизнь как Чудо». Перед Мокра-Горой идет большой спуск на котором мы разогнались свыше 60км/ч, а в конце этого спуска дорога ныряет в извилистый и немного опасный туннель.



В этно-деревню, где снимали фильм мы не пошли, со слов Атилы там не так интересно, как в Сирогойно. Зато мы пошли посмотреть бесплатный музей железной дороги под открытым небом



Там же, в около музея перекусываем и около 15:40 едем дальше. Все по той же М5 проезжаем 7 км. и мы на границе с Боснией и Герцеговиной. Граница нас слегка притормозила. Сербскую сторону мы прошли быстро, только паспорта проверили, а вот Боснийскую... Пограничники объявили нам, что для Россиян теперь визовый режим и мы не можем проехать. Нам нужно делать запрос в Сараево, ждать и еще много чего неприятного сказали. Атила попытался прояснить ситуацию (благо он местный и знает язык). После 5 минут переговоров оказалось, что есть транзитная виза, которая для нас обойдется всего в 2 евро с человека. Этой возможностью мы конечно же воспользовались, но были неприятно поражены Боснийской гостеприимностью в сравнении с Сербской.

16:50 И вот, после всех границ, мы в Боснии. Сразу же меняется рельеф и пейзаж!



Через 6 км примерно ровной дороги М5 поворачивает направо, ну а наш поворот – левый. Дорога сужается, начинается плавный подъем. Пейзажи вокруг очень красивые, холмистые, но вечерет и пора уже становиться на ночлег. Все вокруг напоминает Карпаты :) Местность населенная, причем как таковой деревни нет, но есть неподалеку расположенные друг от друга хутора.



Около 18:30. Вечереет. Дорога поднимается вверх и по карте уходит на перевал. Брать его сегодня смысла нет т.к. далеко, а за ним – густонаселенная местность. А у нас здесь обширные луга с ручейком, вроде как даже не очень огороженные. Хоти и плохо вставать рядом с населенкой, но все же решаем спросить хозяев разрешения встать на ночлег. Идем втроем с Костей и Атилой искать хозяев. Хозяин нашелся рядом с сараем неподалеку. Атила сказал сразу – «мне кажется, хозяин в хорошем настроении и он разрешит встать нам на ночлег» А вскоре выяснилось почему хозяин в хорошем настроении!



Агрегат на фото – самогонный аппарат. Из него тонкой струйкой бежит Сливовица а гостеприимный хозяин Женько первым делом выясняет. «Рус – рус, Православец – Православец», далее игра слов, которая переводится как «у Сербов не принято отказывать гостеприимному хозяину» и разливается три стопки Сливовицы. После этого Атила переводит на английский, хотя и так все понятно – «Мы тут живем. Сербские крестьяне, рады русским, русские – братья, от второй

отказываться не принято...» От гостеприимного хозяина мы еле отделались, но когда я вернулся в лагерь, я понял, что забыл у Женько свой шлем, а он уже прибежал к нашей стоянке и всех нас приветствует. А мне подмигивает... Короче, Атиле стоило больших усилий убедить Женько, что мы спортсмены.... Когда мы пришли в лагерь со шлемом, оказалось, что это не все приключения. Алексей Ераскин потерял на границе документы и деньги и уехал их искать! На машине, с местными крестьянами! Само собой, мы с Костей сильно волновались, но Атила нас успокоил – они Сербь, они наши, с вашим Лешей ничего не случится. И точно, через полчаса маленький фиат с ревом штурмует хороший грунтовый подъем, из него выходят Леша с деньгами и документами и бутылкой Слиовицы на память и улыбчивые местные. Атила, завидив мое волнение успокоил меня – «ты же хотел увидеть настоящий дух Сербии – так вот же он :))» Я непринужденно заулыбался. Дальнейшее общение представителей родственных славянских народов проходило без приключений и почти без Слиовицы :))

2 мая 2012 года. День третий.

Подъем около 8:30, выезд около 11:00. Утром к нам пришел весьма хмельной Женько. На память принес угадайте что? – правильно Слиовицу. Мы вежливо поблагодарили хозяина и поехали дальше. С самого утра в горочку.

Первая остановка через 40 минут и 6 км (с набором в 300м) на перевале, в селе Bijelo Brdo. Село довольно таки разрушенное, везде видны следы войны.

После села начинается спуск, вплоть до села Увац и реки Лим, где дорога делает поворот налево. После поворота проезжаем еще 6,5 км и поворачиваем на мост налево, делаем небольшую остановку.

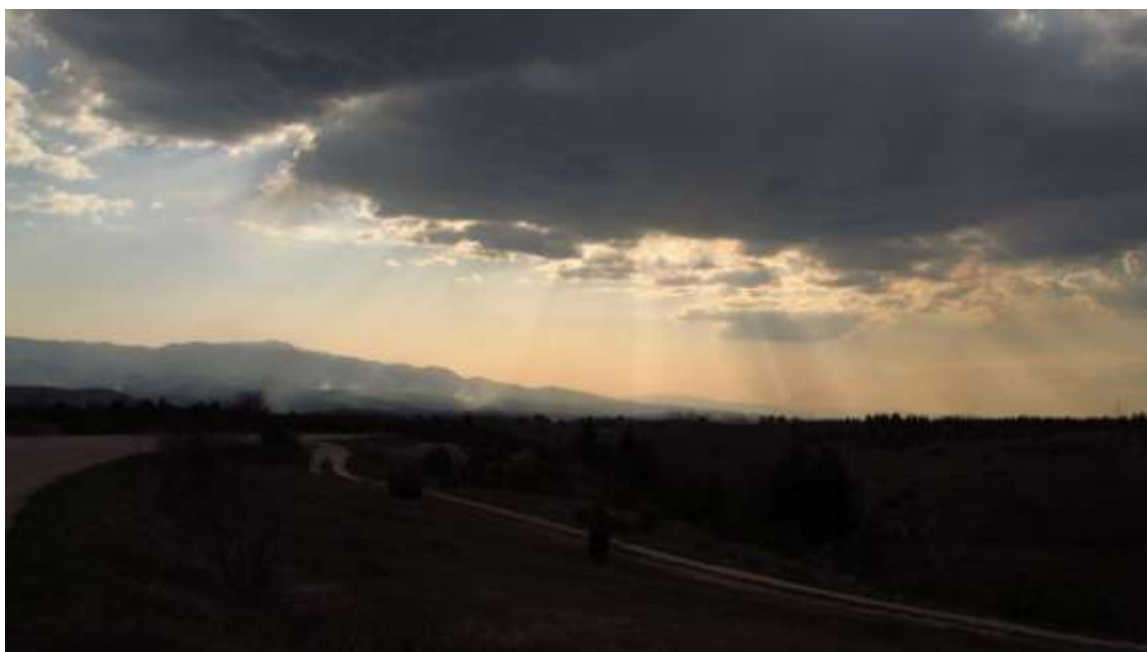


14:20 Сразу за мостом начинается долгий асфальтовый подъем. Едем вместе, стараемся держаться вместе и не растягиваться, подбадриваем друг друга по рации. Пейзажи довольно интересные, хотя конечно, отвесных скал и семитысячников вы тут не встретите.



15:00 проехали село Sastavici и пересекли несуществующую границу. Мы снова ненадолго очутились в Сербии. Продолжаем подъем, время от времени делаем остановки, стараемся соблюдать правило 50/10.

17:05 взяли перевал, который как раз и разделяет Сербию с Черногорией. Начиная от моста через реку Лим, набор высоты составил 900м. Тупить долго нет времени и проверив тормоза, мы начинаем стремительный спуск.



18:00 Закончив спуск мы очутились в городе Плевля. Уже изрядно вечерееет. По плану сегодня стоянка неподалеку от озера Отиловичи. Стоянка не простая, а с шашлыком, или как предложил Атила, приготовить «Раженичи». Первое, что на себя обращает внимание в городе – большая мечеть. Но стоило нам только остановиться как нас тут же перехватывают с вопросом «Туристец, Рус, Православец» Услышав положительные ответы местные жители чуть не в объятия кидаются и выносят на память подарок – деревянный крестик на тесемочке и отгадайте что? – правильно, ее ненаглядную, Слиловица!



17:40 Купили в городе свежее мясо и снова в путь! До озера еще километров 15. И сразу после города начинается очередной подъем. По пути на озеро важно не уехать в сторону на Vilio и Kosanica, а ехать на восток по трассе на Dolinice и Kotovrat.

19:26, сумерки, от Плевли проехали 6км и набрали 280м. Подъем продолжается, но наша дорога направо и вниз. Собираем группу и в путь.

20:00 темно, мы около ворот монастыря. Озеро внизу. Принимаем решение искать ночлег здесь и ведем переговоры с монахиней. Монастырь оказался названным в честь Святого Николая Чудотворца, который, как известно, покровитель путешественников. Монахиня, сестра Доротея, пустила нас взяв твердое обещание не мусорить и не шуметь. Быстро ставим палатки, готовим при свете фонариков и ужинаем макаронами с раженичами :)) Атила сказал, что русские их жарят не хуже сербов.



3 мая 2012 года. День четвертый

Подъем в 7:30, выезд в 10:10. К нашему огромному сожалению, наш сербский друг Атила должен отбыть на работу. Фотографируемся все вместе и разъезжаемся в разных направлениях. Ему – до поезда на Ужице, а нам – наверх, к мосту Джуржевича, а потом еще выше, в Жабляк.



Первые пару километров пути продолжаем начатый вчера спуск к озеру Отиловичи. Озеро очень красиво, особенно если смотреть на него сверху.



Сразу после моста через озеро начинается подъем, который тянется 5 километров и набирает 250м. и приводит нас в деревню Матаруге. В деревне асфальт заканчивается и, как всегда, местные утверждают, что дальше нам не проехать. Ах, сколько же раз я уже это слышал от местных, ну не выезжают они из своего села десятилетиями и не смотрят на космоснимки :).

Следующие 7 км. идет пологий грунтовый спуск вплоть до деревни Vrulji немного до которой мы поворачиваем на право, на запад. Начинается череда непродолжительных подъемов и спусков. Впервые за все путешествие ловлю себя на мысли, что вот такое катание мне нравится! :)



12:40 Петля зигзагами и горочками дорога приводит нас к началу длительного подъема. Перед ним делаем небольшую остановку и в путь.

Проехав еще 3 километра и набрав 250 м снова делаем небольшую остановку. Наша грунтовка выводит нас на трассу R4. Далее продолжаем подъем по ней. Подъем заканчивается еще через 5км в районе села Kosanica. После около 7 километров незагруженная асфальтовая трасса идет то в небольшую горку, то с горки и вскоре начинается длительный и стремительный спуск!

15:00 Закончив спуск мы любуемся величественным инженерным сооружением – мостом Джуржевича. Деревянный автомобильный мост был перекинут через находящуюся далеко внизу Тару в конце 30ых годов. Во время Великой Отечественной центральная секция моста была взорвана партизанами, после войны мост был реконструирован. Сейчас он остается вторым по высоте (365м) автомобильным мостом в Европе. Вдоволь сфотографировались на местной достопримечательности и решили сегодня пообедать в кафе. Правда сказать, что местное кафе не отличается разнообразием меню. Нам удалось перекусить только какими то булками и напитком, но цены в кафе не из дешевых. Кафешек рядом с мостом было несколько, но ни одна из них не смогла предложить нам нормальный обед.



16:10 После обеда начинаем подъем в конце которого нас ждет город – горнолыжный курорт Жабляк. В ходе подъема делаем несколько остановок, стараемся не растягиваться. Первые 10 километров и 550 метров подъема едем очень медленно. Накрапывает дождь, немного прохладно. Мимо проезжают машины из разных стран, мотоциклы. Есть среди проезжающих и россияне, которые увидев нас приветствовали нас клаксонами.



18:14. Высота 1350м н.у.м., делаем небольшую остановку и снова в путь. Сегодня нужно обязательно доехать до Жабляка. Подъем становится положе, но продолжается. Природа вокруг стала очень напоминать Подмоскowie.



19:14. Проехали еще около 10 км и набрали около 150м., проезжаем села Тепачко Поле и начинается сплошная населенка. Везде множество вывесок о сдаче жилья, но людей почти невидно, ведь горнолыжный сезон уже закончен. Вскоре подъем становится более крутым. На встречу нам едет синий универсал рено, водитель заговорил с нами на ломанном русском, представился как Мишо. Отлично, именно в его кемпинге мы собирались остановиться на эту и следующую ночь. Он объяснил нам как проехать, позвонил по телефону и сказал, что нас уже ждут. Перед городом Жабляк и в самом городе подъем становится круче. В городе делаем

небольшую остановку для закупки продуктов и едем дальше. За следующие 2 км мы набираем еще 200м и вот наконец финал – крутой грунтовый подъемчик и кемпинг «дяди Мишо» Его мать встречает нас подбадривающими возгласами – «Браво, браво», а в протянутой навстречу нам руке уже имеется стопка, наполненная желтоватой жидкостью. С немного шипящим звуком она радостно произносит «Ш-ш-лиловица», на что Вероника обреченно отвечает, «Ноу, ноу! Ноу Шлиловица!» и с усталым видом бросает велосипед. Ставим палатки, готовим ужин, отдыхаем.

4 мая 2012 года. День пятый.

На этот день запланирована дневка, а точнее небольшая смена формата. Побывать в Дурмиторе и не походить пешком по горам я считаю совершенно неправильным :)

Нашей целью было подняться на Боботов Кук. Мишо снабдил нас картой и предостерег, что в этом году на Дурмиторе необычайно много снега и этот подъем может показаться нам сложным. Это не комбинированное путешествие, это велосипедное путешествие, поэтому я не стану детально рассказывать о том как мы поднимались. Ограничусь лишь тем, что мы все время шли по маркированной тропе, имея карту и компас заблудиться там нужно постараться. До Боботова Кука мы не дошли, поскольку в определенный момент стало ясно, что до темноты мы не успеем. Мы поднялись до высоты 2040 м и находились под горой Велики Медвед.

Приведу лишь несколько фоток, которые показывают лишь некоторые красоты Дурмитора.





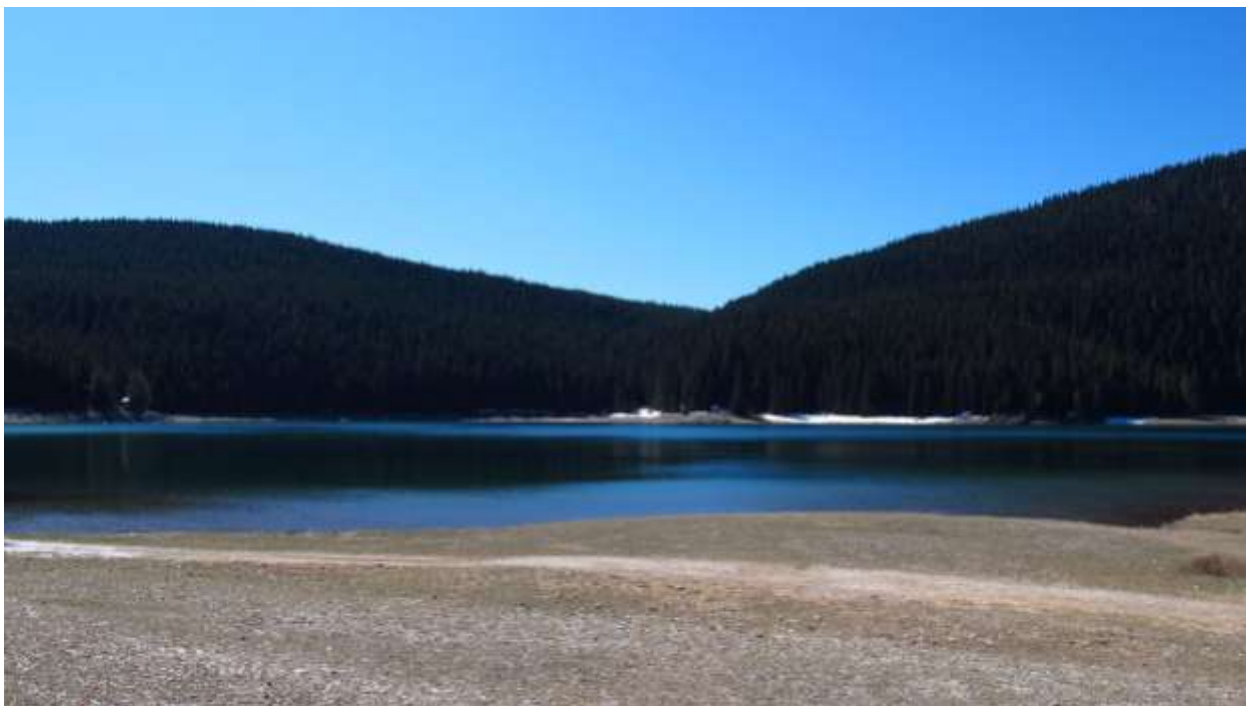


Пешеходная прогулка по горам заняла у нас почти весь день. На кемпинг дяди Мишо мы вернулись примерно в 19:00. Вечером мы пошли в сауну. Ничего выдающегося она не представляет, но все равно было приятно

5 мая 2012 года. День шестой.

На этот день предполагалась радиальная покатушка вокруг Дурмитора. Радиальная потому, что старт и финиш покатушки был предусмотрен в одном и том же месте – кемпинге дяди Мишо.

Покатушка вокруг дурмитора – это взятие двух перевалов сначала северного высотой примерно 1900, затем спуск до высоты 110, затем пересеченная местность со средней высотой около 1500м и финально взятие перевала Седло высотой 1906м. Суммарный набор высоты в день должен был составить 2112м при суммарном пробеге около 110км. Наши девушки сказали, что не способны на подвиги и решили остаться в лагере. Других желающих остаться в лагере не нашлось и в чисто мужской компании мы около 10:00 выехали из лагеря. Изначально мы спустились к озеру Cerno и сфотографировались там. Въезд для велосипедистов почему то оказался платный, причем по 3 евро с человека



Затем мы начали подъем на первый северный перевал. Дорога туда идет по настоящему весеннему лесу.



Среднего качества асфальт, серпантин, приятный холодок от снега и тень деревьев здорово глушат жар Солнца. Едем без рюкзаков, поэтому ехать не сложно. Вскоре мы на перевале. Леса тут уже нет, зато есть канатная дорога. Когда то Югославия принимала зимнюю олимпиаду в Сараево и Дурмитор был олимпийским объектом. Недолго тупим и едем дальше.



Спуск был не долгим и через 3 километра спуска мы доехали до местечка Mala Crna Gora. Деревушка выглядит очень обитаемой. Местные жители занимаются скотоводством и возделывают огороды на камнях.



После небольшой остановки там мы поехали дальше. Асфальт кончается и начинается каменистая грунтовка. Скорость на спуске не превышает 15км/ч. Вскоре открывается вид на очень красивое озеро (озеро Сушечко). На берегу озера стоят дома, которые по всей видимости сдаются любителями отдыха в тихих уголках.



Вскоре едем дальше. После озера начинается подъем, через 5 км пути и 350м. набора начинается асфальт, который приводит нас в деревню Nedaјno. В деревне перекусываем сухим пайком и уезжаем. Вскоре набираем еще 150м по асфальту и уже по относительно ровной дороге довольно быстро приезжаем в селение Trsa. В деревне есть небольшое кафе, хозяин которого спрашивает нас откуда мы? Узнав что мы от Мишо, он сказал нам, что дальше дороги нет, потому что перевал Седло и вся южная часть дороги завалена снегом. Я не поверил, ведь во всех отчетах не было ни слова про снег, до нас в мае этот маршрут проезжали и не раз. Он сказал, что это действительно так, но в этом году снега необычайно много.



Непонятно на что мы растратили время. Уже около 16:30, а нам еще добрая половина пути. Решаем ехать дальше. Впрочем, дальше 10 км кафе мы так и не отъехали. Все кто встречался нам по дороге утверждали, что дальше не прочищено. Решаем не тратить времени и возвращаться в кафе. Обед был очень вкусным и не дорогим. Так же не дорого, по дружбе с Мишо, нас пятерых человек с велосипедами брат хозяина перевез за 150км через пол страны в объезд. Дурмитора. Так закончилась наша круго-Дурмиторская радиалка. Позднее, в аэропорту Тиват мы повстречали двух питерских велотуристов, которые прошли перевал седло за почти двое суток по колено в подтаявшем снегу и с гордостью показывал все это на фото.

6 мая 2012 года. День седьмой.

В этот день мы попрощались с хозяевами кемпинга и выехали примерно в 10:30. В этот день нам предстояло ехать вдоль одной из главных достопримечательностей Черногории - каньона реки Тара и подъехать как можно ближе к городу Майковац, откуда начинается одно из самых тяжелых препятствий этого похода.

С самого начала дня полюбившийся нам стремительный спуск от кемпинга дяди Мишо на дорогу в Жабляк. В самом городе правый поворот и мы едем обратно к мосту Журжевича. В Майковац можно было ехать другой дорогой, через Шавник и Коласин, но нам хотелось посмотреть на Тару, поэтому мы едем через Aluga и мост Джуржевича. Погода приятная – не жарко и не холодно. Едем довольно быстро – спускаемся. На серпантине стараемся не разгоняться, машин не много, но повороты крутые.

Примерно через час спускаемся к мосту. Здесь нас заставила задержаться неприятность – у Никиты поломка багажника. Непонятно на каких кочках срезало винт М5, вкрученный в перо, и как назло, часть винта осталась в резьбе. В ремнаборе не оказалось нужных для ремонта винтов и шайб. Пока руководитель ходил разжиться винтиками, механик уже отремонтировал багажник при помощи веревки, банально привязав одну стойку к перу.



Попутно выяснилось, что 6 мая в Черногории – день святого Георгия Победоносца и день не рабочий, шансы найти дрель и высверлить остаток винта тают. Хорошо, что рядом с одним из кафе была подсобка с какими то остатками строительных материалов, и хозяин был к нам любезен. И пусть дрель нам найти не удалось, зато удалось найти две массивные шайбы и

хороший длинный винт. Мы притянули багажник к дроуп-ауту, и это позволило Никите ехать дальше без неприятностей.

Путь вдоль каньона Тары был ровным, без перепада высот, но с множеством опасных тоннелей. Дорога действительно очень красивая, река очень стремительная и на ней часто можно увидеть сплавляющихся спортсменов.



В районе села Dobrilovina чуть ниже дороги есть церковь, решаем спуститься посмотреть достопримечательность и заодно пообедать.



Стоило нам расположиться под яблоньками, как к нам прибегает монахиня и просит удалиться, но селяне предлагают нам встать на обед в саду школы. Школа оказалась довольно таки старой, ее

даже можно назвать историческим учебным заведением :). После обеда продолжаем ехать вдоль тары. Повсюду очень красивые пейзажи.



Через 5 км, проехав придорожное кафе перед мостом через речку Быстрица, сворачиваем направо и встаем на ночлег на небольшой полянке-покое рядом с речкой. Дров и воды достаточно, а шум горной речки располагает к хорошему настроению. Оставляем 4 человек ставить лагерь, а вдвоем едем за продуктами. Пришлось доехать почти до Майковца, в селах магазинов нет.

7 мая 2012 года. День восьмой.

В этот день я решил быть строгим руководителем и объявил ранний подъем, мотивировав команду тем, что плохо постоянно вставать на ночлег в сумерках. А нам сегодня предстоит подъем на перевал 1780м. Итак выезд состоялся в 9 утра, а уже в 10 мы переезжаем мост через речку Тара в городе Майковац. Быстро делаем закупки в магазине и начинаем подъем. Первые 800метров асфальт, а далее сухая грунтовка. Всюду открываются замечательные виды. Дорога маркирована указателями как велосипедный маршрут.



Едем делая небольшие пятиминутные остановки примерно раз в 40 минут. Погода довольно ветреная и прохладная, изредка накрапывает дождь, но здесь у скалы это не сильно замечается. Чем выше, тем меньше леса, но постоянно попадаются какие-то домики, сады. Даже удивительно, кому они тут могут пригодиться.



Примерно через 2,5 – 3 часа подъем начинает выполаживаться. Кое-где на дороге встречается снег и грязь.



Усиливается ветер, и мы постепенно выходим на плато и встречаем двоих мужиков на маленьком внедорожнике. Немного попытались с ними поговорить, но ничего не поняли и поехали дальше. И вот наконец небольшой последний тягун и перевал 1780 взят, дальше только вниз.



Проезжаем небольшое озерцо и метров через 800 после него дорога раздваивается. Прямо перед нами – церковь на пригорке. Наш путь – на юг и вниз, не наш, более накатанный, на северо-запад.



Дует сильный холодный ветер. Укрывшись от ветра за каким то сараем решаем перекусить и устроить разведку, ведь сверху видно, что весь южный склон покрыт снегом. После обеда и после небольшой пешей разведки решаем спускаться не по снегу к Shisko Jezero и Berane а по северо-западной дороге.

Спуск был довольно интересным :). Несмотря на то, что попадаете плотный снег, особенно на южных склонах, удастся ехать.



Уже вечерет. После примерно часа спуска дорога улучшается и мы выезжаем к одиноко стоящему хутору. Неподалеку есть ручей. Хозяин выходит нам навстречу, пытаемся спросить дорогу по карте, но он уже держит в руке нашу старую знакомую ;) и просит остаться.



Узнав, что мы русские – он чуть от счастья не подпрыгнул и тут же повел нас показывать свое богатое хозяйство – покосы и коровники и еще собственный бугельный подъемник. Наше счастье, что нам попался работающий фермер, и развлекать нас у него времени не было. Но он сказал, что никогда не играл в шахматы с русскими и обещал вернуться ;)

Так закончилось определяющее препятствие этого похода :).

8 мая 2012 года. День девятый.

Утро началось с международного шахматного матча Черногория – Россия, который закончился дружбой :)



Около 10:00 выезжаем с места стоянки и направляемся вниз в сторону трассы М2. Далее движемся около двух часов с короткими остановками по этой трассе к Майковцу. Трасса проходит вдоль реки Ljuboviđa rijeka и старой железной дороги ведущей в Болгарию.



В районе Майковца берем небольшой подъем и едем далее к городу Колашин.

13:40. Поворачиваем на Колашин. В наших планах немного осмотреть город и перекусить в кафе. Немного покатались по небольшому городу и остановились в небольшом кафе на центральной площади города, оформленном в традиционном стиле. Традиционные блюда очень вкусны, а счет очень порадовал. В России редко где удастся так недорого и вкусно пообедать. Очень советую всем путешествующим по Сербии и Черногории попробовать традиционную кухню этих стран.

После обеда продолжаем движение по шоссе вдоль речки Тара в сторону Матешево и затем в сторону Verusa. В селе мы оказываемся ближе к вечеру, погода начинает портиться и то и дело

накрапывает дождь. Отмеченная для ночевки поляна оказалась для нас маленькой и неудобной, и к тому же без воды. Идет дождь, принимаем решение ехать далее по маршруту и искать место для ночевки.



Около 18:00 останавливаемся на ночевку рядом с заброшенными дачами и ручьем. Место довольно красивое, но открытое. Впрочем, мы к таким местам привыкли



Вечером и ночью было довольно холодно. Греемся и сушимся около костра.

9 мая 2012 года. День десятый.

В этот день снова был назначен ранний подъем. Утро было морозным, на траве лежал иней и только костер давал тепло. Но с восходом солнца потеплело на глазах. Завтракаем уже при плюсовой температуре. Выезд состоялся в 08:40.



Начинаем подъем вверх по грунтовой дороге. Нам предстояло 3 перевальчика и затем спуск по грунтовой дороге. Дорога наверх очень узкая и красивая и все время идет с подъемом в город. На картах она обозначена как грунтовая, но на деле там есть асфальт очень плохого качества.



Дорога огибает справа гору Трескавац.

09:48 проезжаем развилку основной дороги. Прямо дорога ведет на Katun Ljakovica, но нам направо, и мы продолжаем подъем. Очень понравились Черногорские горные огороды.



Поднялись на первый из перевалов 1577м. Открывается вид на красивое озеро Bukumirsko Jezero



Дорога очень напоминает извилистую горную тропу, только заасфальтированную. Зимой здесь находится горнолыжный курорт, но подъемников нет. Горнолыжников возят к трассам на автобусах по этим дорогам.



Проезжаем еще два перевала 1560м и 1501м и затем начинаем длинный захватывающий спуск до Подгорицы! Надо сказать, что спуск был очень долгим и захватывающим. Почти два часа мы ехали постоянно удерживая тормоза и сбросились с 1500м до 240м.

В столице Черногории – городе Подгорица мы пообедали и посмотрели главные достопримечательности: Часовую башню, Мост Тысячелетия и резиденцию последнего короля Черногории Николая.



Из Подгорицы мы поехали по ровному и спокойному шоссе в сторону Скадарского озера. Примерно в 8 км от города на подъезде к озеру есть гостиница, оформленная в Югославском стиле. За 10 евро с человека мы остановились там на ночь и отпраздновали День Победы.



10 мая 2012 года. День одиннадцатый.

В этот день из экскурсионной программы у нас были города Вирпазар, который называют Черногорской Венецией и Бар. Ну а на спортивный десерт нам предстоял перевал через хребет, разделяющий Скадарское озеро и Адриатическое море.

Выезд в этот раз был достаточно поздним, в 11:45. По мосту и плотине мы переехали на другую сторону Скадарского озера и стали смотреть Вирпазар. Кому как, а озеро мне понравилось больше, чем Черногорская Венеция. Во многих отчетах и путеводителях туристов предостерегают о многочисленных ядовитых водных змеях в Скадарском озере. Нам они не попадались, зато мы видели выловленных местными рыбаками угрей.



Наш путь в Бар проложен не по автостраде M2, а по старой извилистой дороге. Перед тем как попасть на нее мы посмотрели остатки какой-то древней крепости, которая находится на выезде из города.



Подъем на перевал через хребет представляет собой 11км извилистого серпантина с набором от почти нулевой отметки до отметки 800 м н.у.м. Этот путь занял у нас около трех часов. Ехать мы старались по графику 40/10. Иногда останавливались, чтобы набрать воды. При температуре воздуха около +30 вода расходуется быстро. Машины на этой дороге очень редки, не чаще чем одна в 20-30 мин, и возят они в основном туристов. После этого подъема мы впервые за поход увидели море, чему были очень рады.



Спуск в Бар был быстрым и захватывающим. Первым делом в городе Бар мы пообедали и отправились на осмотр Старого Бара – остатков древнего города-крепости, который был разрушен во время Первой Мировой, а до нее много раз переходил от сербов к туркам и наоборот.



По плану ночевка в этот раз должна была быть на берегу моря. Весенний закат над баром был очень красивым, но очень быстрым. По пути к месту стоянки мы посмотрели еще одну достопримечательность – оливковое дерево возрастом около 2000 лет.



По темноте до запланированного места стоянки было ехать очень опасно и мы решили искать гостиницу в Баре. Ночевка в двух номерах на три и на четыре места стоила нам по 12 евро с человека. Так закончился этот день для нас.

11 мая 2012 года. День двенадцатый.

Утро этого дня началось с ссоры после которой часть команды решила продолжить остаток пути вдоль побережья самостоятельно. Впятером мы поехали вдоль побережья в город Будва и затем в конечную точку нашего маршрута г. Тиват.

Выезд в этот день был в 9:00. Было очень жарко, поэтому мы часто останавливались по пути. Перепады высот на этой дороге есть, но они незначительны. Прибрежные пейзажи были очень красивыми, но что то особенное на этом пути выделить сложно. Прекрасное окончание хорошего путешествия.



Около 12:00 проехали город Петровац. Обычный прибрежный город, мало чем нам запомнился. Поражает количество рекламы на русском языке.

Около 14:10, проехав около 50 км мы оказались на набережной в Будве. Перекусив в кафе отправились смотреть крепость. Крепость в г. Бар показалась мне значительно интереснее.



Около 17:00. После осмотра достопримечательности мы отправились в Тиват. Сразу за Будвой проезжаем серпантинный подъем от уровня моря до 150м н.у.м. и далее на протяжении 20 км все ровно. На пути в Тиват мы встретили двух велосипедистов, которые едут неизвестно куда. Молодой человек из Германии продал машину и дом и отправился искать приключения на велосипеде. Девушка из Австрии увязалась за ним. Дальнейший их путь лежит в Албанию, затем в Турцию, затем в Азию, Китай а может быть в Австралию. Парень везет с собой ай-фон и ведет блог с фотографиями, девушка просто едет. Все их вещи умещаются в двух велорюкзаках типа штаны и велоприцепе. Фотографируемся, немного общаемся и едем дальше.



На ночевку и весь следующий день мы остановились в Тивате. На этом активная часть похода завершилась. Сняли жилье за 10евро с человека в частном секторе. Вечером отправились гулять

по городу и встретили Костю и Анастасию. Вечерний Тиват очень красив и очень располагает к прогулкам.



12 мая 2012года. День тринадцатый.

Этот день был запасным, а поскольку все прошло хорошо, то он был свободным! :) Все отдыхали, покупали сувениры. Мы с Никой поехали в Будву и искупались в море. Море было голубым, чистым, но немного холодным. На пляже было много людей, но мало кто купался. После непродолжительных морских ванн мы стали принимать солнечные, выравнивать велозагар! :)



Вечером мы снова гуляли по городу Тиват, отдыхали и наслаждались! Нам очень понравилось это путешествие!

Заключене.

Балканы – замечательный, даже можно сказать уникальный регион. Он очень подходит для велосипедных путешествий невысокой категории сложности. Наше велопутешествие можно оценить как 2кс. Расчет по методике утвержденной в Единой всероссийской спортивной классификации туристских маршрутов (ЕВСКТМ) представлен в приложении ниже.

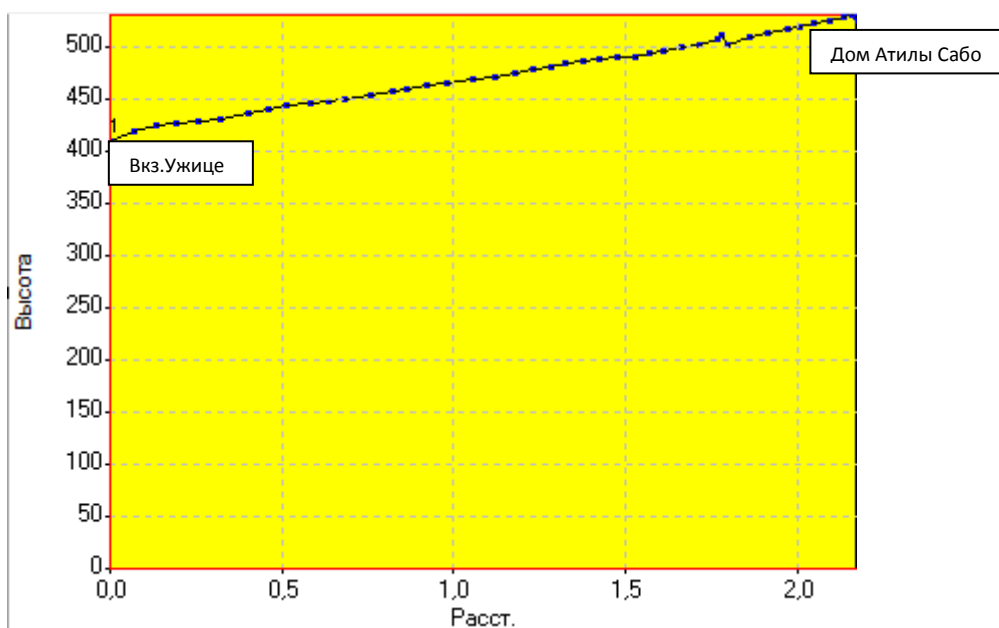
Есть варианты как усложнения, так и упрощения этого маршрута, однако в идею нашего похода принципиально не было заложено идеи таскать велики по грязи и снегу. Аварийная выброска с маршрута возможна практически в любой точке. В случае необходимости, время выброски из самой отдаленной точки (пер. 1780м над Majkovac) составило бы около 3-4 часов.

Очень рекомендую побывать здесь тем, кто хочет хороших дорог, дружелюбных местных жителей, вкусной местной кухни, красивой природы и хорошей погоды. Тем, кто собирается в путешествие по Балканам очень рекомендую не лениться познакомиться с историей Балкан и балканских народов. Это поможет вам глубже окунуться в атмосферу Балкан, поможет избежать неприятностей и возможно даст ответы на многие вопросы.

Срећан пут, пријатељи!

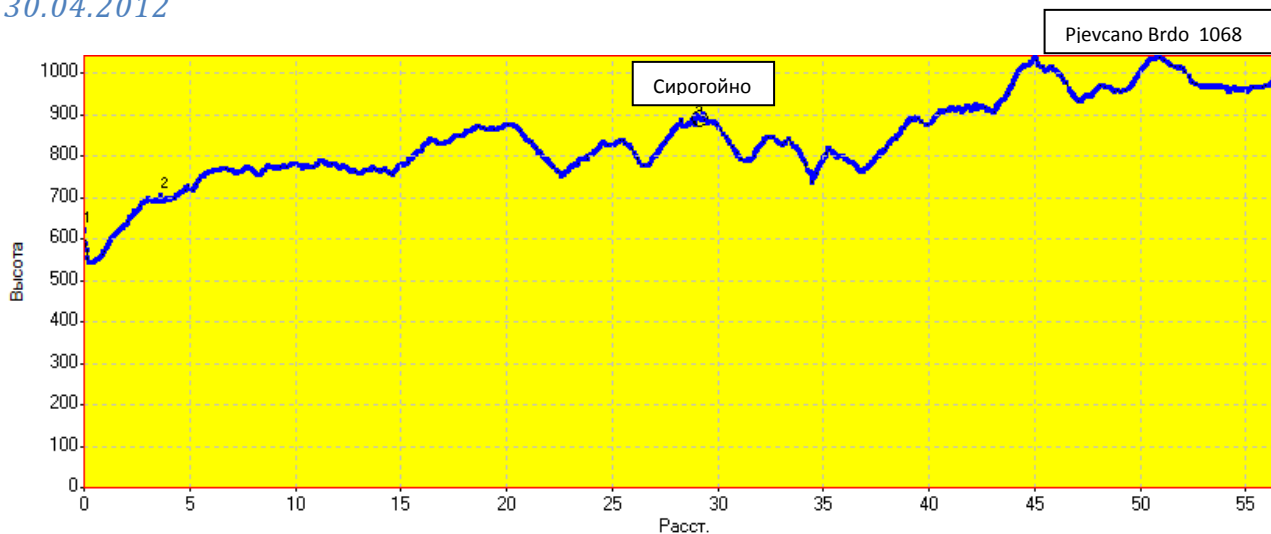
Высотно-дистанционная информация

29.04.2012



Дневной пробег: **2,2км**, Дневной набор **150м**

30.04.2012



Дневной пробег: **56.8км**, Дневной набор **1264м**

Ссылка: <http://www.gpsies.com/map.do?fileId=sflmykmkgegylwsc>

КТ = Кпк*Кпр*Кпер*Кв *СГ = 1,75 => Икт

Кпк=0.8 (по табл. 4 для асфальтовой дороги)

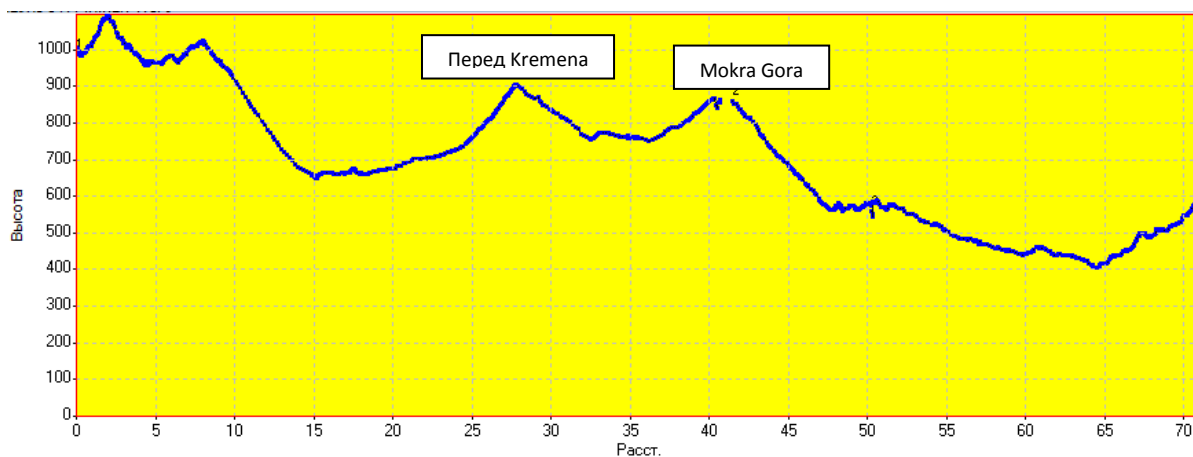
Кпр=1+Лпп/100=1,568

Кпер=1,4 (по табл. 5 для сильнопересеченной местности с подъемами 100-200м)

Кв=1 (по табл.7 для высот от 500 до 1000м и прочих регионов)

СГ=1 (для средней части России (примерный эквивалент) с 15 апреля по 15 октября)

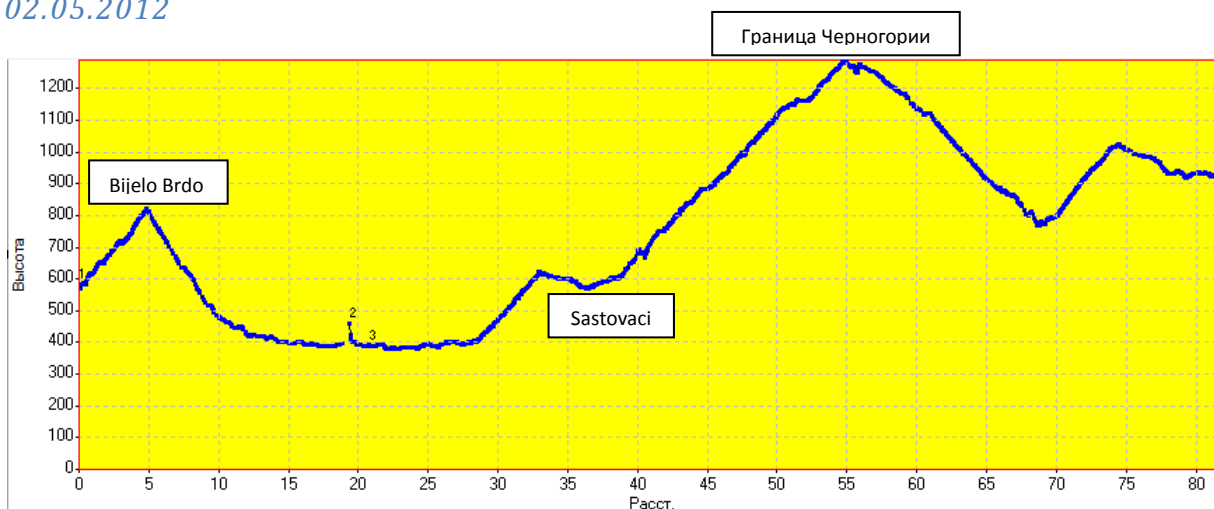
01.05.2012



Дневной пробег: **70.4км**, Дневной набор **1025м**

Ссылка: <http://www.gpsies.com/map.do?fileId=zhjmnjstjhxdxihj>

02.05.2012



Дневной пробег: **81,3км**, Дневной набор **1284м**

Ссылка: <http://www.gpsies.com/map.do?fileId=nnxgvedmuqsusvfi>

Для участка Satovaci-граница Черногории.

КТ = К_{нв}*К_в*К_{пк}*К_{кр}*СГ = 0,96 => Н.К.

К_{нв}=1,2 (по табл.6 для набора 689м)

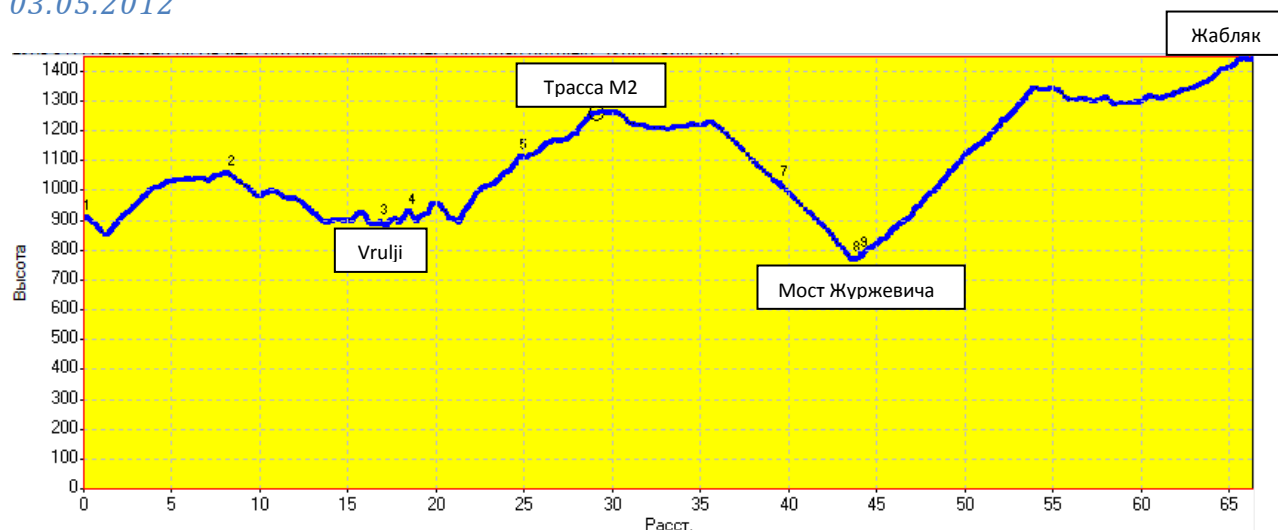
К_в=1 (по табл.7 для высот от 500 до 1000м и прочих регионов)

К_{пк}=0.8 (по табл. 4 для асфальтовой дороги)

К_{кр}=1,0 (по табл. 8 для крутизны КР=(1289-600)/16,1/100=0,42)

СГ=1 (для средней части России (примерный эквивалент) с 15 апреля по 15 октября)

03.05.2012



Дневной пробег **66,4км**, Дневной набор **1651м**

Ссылка: <http://www.gpsies.com/map.do?fileId=rknucvaxylcqftcp>

Для участка Vrulji –трасса М2.

$КТ = К_{пк} * К_{пр} * К_{пер} * К_{в} * СГ = 2,27 \Rightarrow II_{кт}$

$К_{пк} = 1,3$ (по табл. 4 для горной грунтовой дороги с камнями до 20см)

$К_{пр} = 1 + L_{пп} / 100 = 1,135$ ($L_{пп} = 13,5км$)

$К_{пер} = 1,4$ (по табл. 5 для сильнопересеченной местности с подъемами 100-200м)

$К_{в} = 1,1$ (по табл.7 для высот от 1000 до 1500м и прочих регионов)

$СГ = 1$ (для средней части России (примерный эквивалент) с 15 апреля по 15 октября)

Для участка мост Жүржевича - Жабляк.

$КТ = К_{нв} * К_{в} * К_{пк} * К_{кр} * СГ = 1,056 \Rightarrow Н.К.$

$К_{нв} = 1,2$ (по табл.6 для набора 672м)

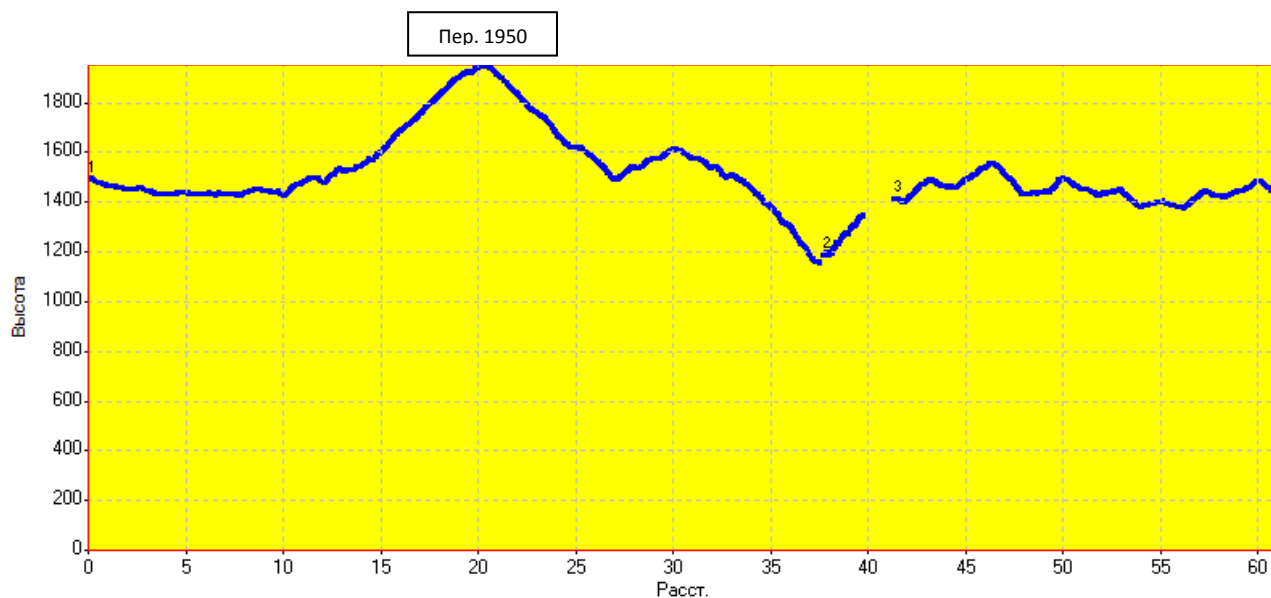
$К_{в} = 1,1$ (по табл.7 для высот от 1000 до 1500м и прочих регионов)

$К_{пк} = 0,8$ (по табл. 4 для асфальтовой дороги)

$К_{кр} = 1,0$ (по табл. 8 для крутизны $KP = (1443 - 771) / 22 / 100 = 0,3$)

$СГ = 1$ (для средней части России (примерный эквивалент) с 15 апреля по 15 октября)

05.05.2012 (не маршрутный день)



Дневной пробег **61км**, Дневной набор **1583м**

Ссылка: <http://www.gpsies.com/map.do?fileId=fmsauzzbgdzvzlh>

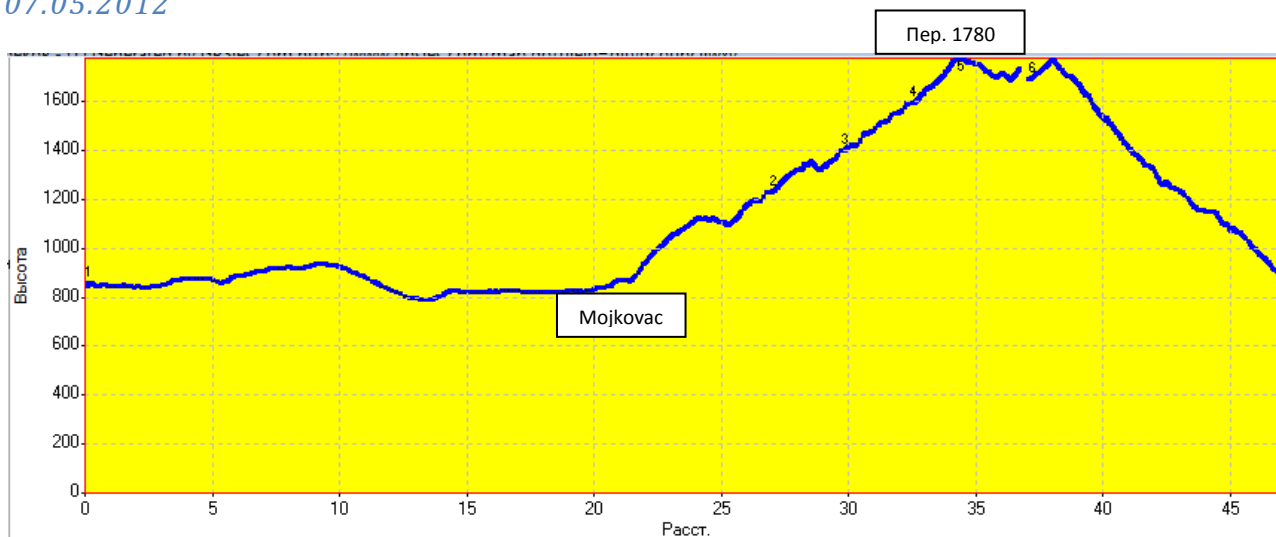
06.05.2012



Дневной пробег **52,6км**, Дневной набор **около 300м**

Ссылка: <http://www.gpsies.com/map.do?fileId=aypquwavuumdlysn>

07.05.2012



Дневной пробег **47,2км**, Дневной набор **1480м**

Ссылка: <http://www.gpsies.com/map.do?fileId=ditvqcotibcliwxy>

Для участка Можковас -пер.1780

$КТ = К_{нв} * К_{в} * К_{пк} * К_{кр} * СГ = 2,23 \Rightarrow II_{кс}.$

$К_{нв} = 1,3$ (по табл.6 для набора 945м)

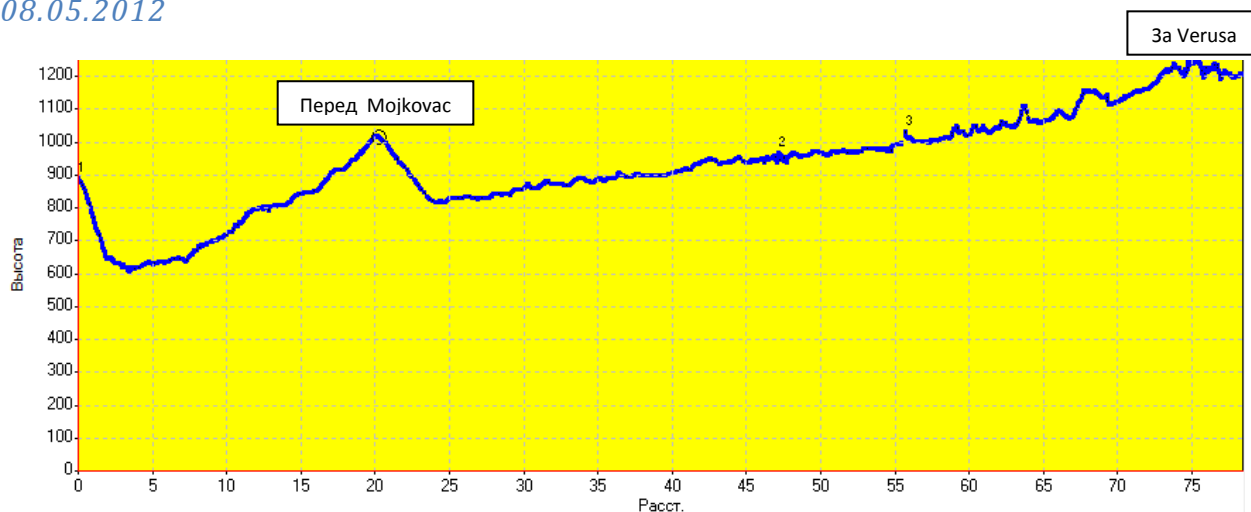
$К_{в} = 1,2$ (по табл.7 для высот от 1500 до 2000м и прочих регионов)

$К_{пк} = 1,3$ (по табл. 4 для горной грунтовой дороги с камнями до 20см)

$К_{кр} = 1,1$ (по табл. 8 для крутизны $KP = (1780 - 830) / 14,4 / 100 = 0,65$)

$СГ = 1$ (для средней части России (примерный эквивалент) с 15 апреля по 15 октября)

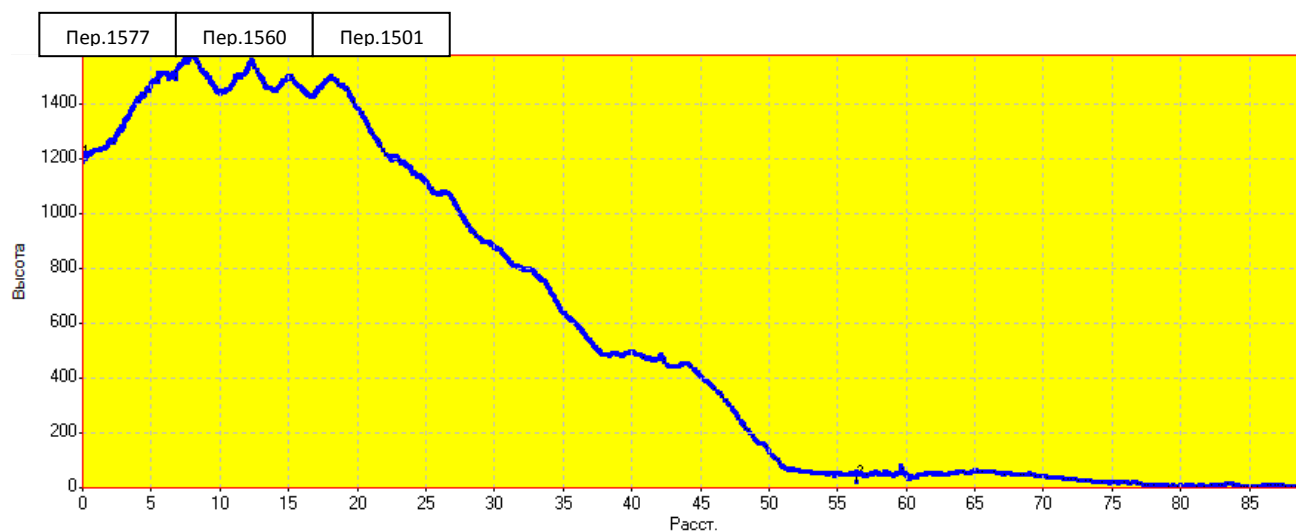
08.05.2012



Дневной пробег **78.5км**, Дневной набор **1639 м**

Ссылка: <http://www.gpsies.com/map.do?fileId=uysphzidigjumwb>

09.05.2012



Дневной пробег **87.9км**, Дневной набор **971 м**

Ссылка: <http://www.gpsies.com/map.do?fileId=yiwltzacvcocqlhg>

Для участка места стоянки за Verusa -пер.1501

$КТ = К_{пк} * К_{пр} * К_{пер} * К_{в} * СГ = 2,27 \Rightarrow II_{кт}$

$К_{пк}=1,0$ (по табл. 4 для грунтовой дороги + асфальтовой дороги)

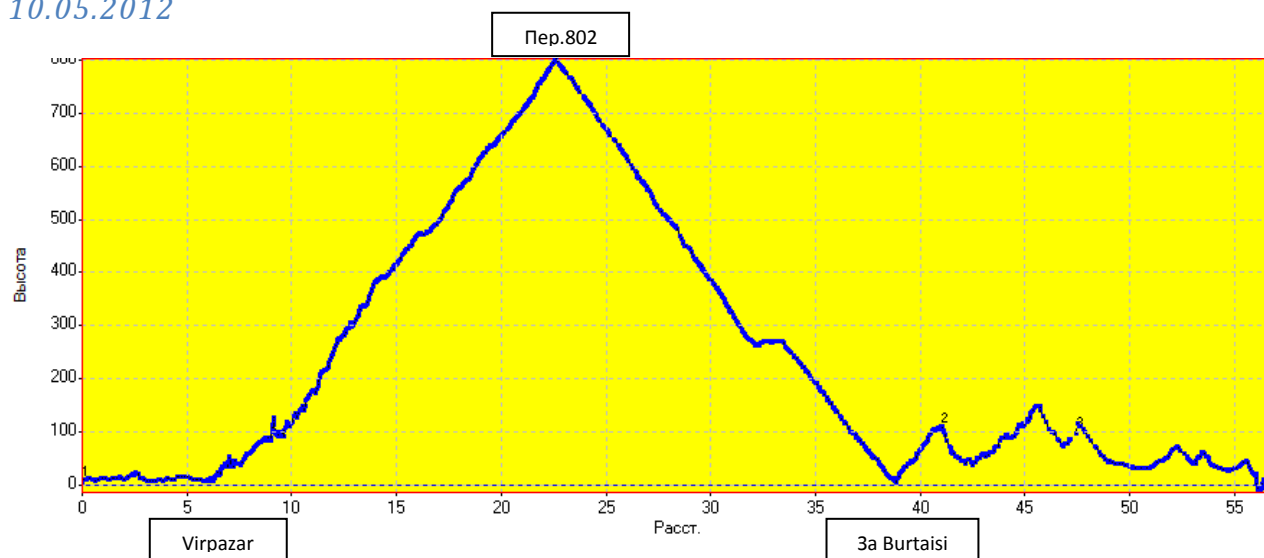
$К_{пр}=1+L_{пп}/100=1,193$ ($L_{пп} = 19,3км$)

$К_{пер}=1,4$ (по табл. 5 для сильнопересеченной местности с подъемами 100-200м)

$К_{в}=1,1$ (по табл.7 для высот от 1000 до 1500м и прочих регионов)

$СГ=1$ (для средней части России (примерный эквивалент) с 15 апреля по 15 октября)

10.05.2012



Дневной пробег **53.2км**, Дневной набор **1277 м**

Ссылка: <http://www.gpsies.com/map.do?fileId=yiwltzacvcocqlhg>

$КТ = К_{нв} * К_{в} * К_{пк} * К_{кр} * СГ = 1,144 \Rightarrow \text{Икс.}$

$К_{нв} = 1,3$ (по табл.6 для набора 800м)

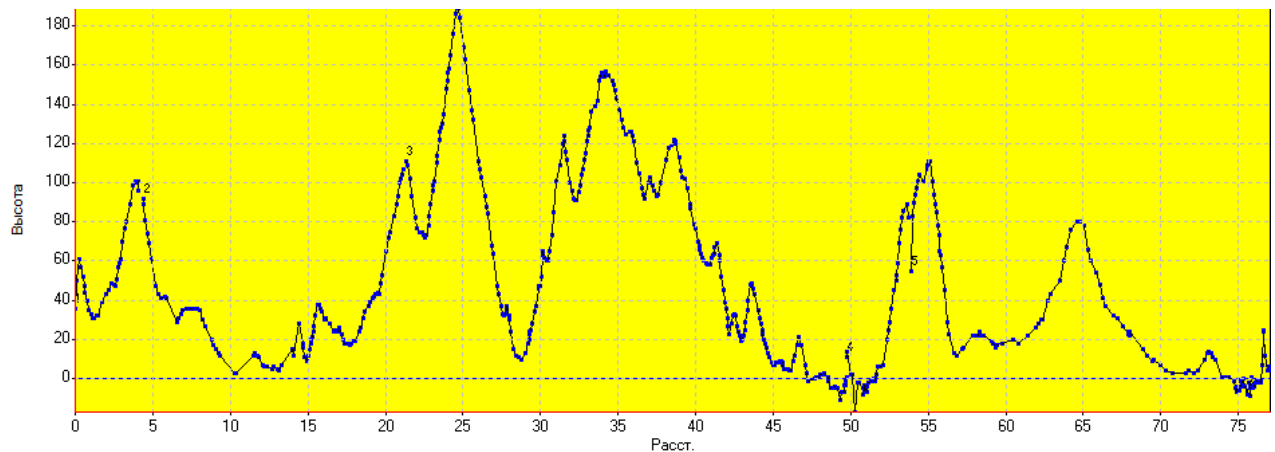
$К_{в} = 1,0$ (по табл.7 для высот от 500 до 1000м и прочих регионов)

$К_{пк} = 0,8$ (по табл. 4 для асфальтовой дороги)

$К_{кр} = 1,1$ (по табл. 8 для крутизны $KP = (802-0)/16/100 = 0,50$)

$СГ = 1$ (для средней части России (примерный эквивалент) с 15 апреля по 15 октября)

11.05.2012



Дневной пробег **76,5км**, Дневной набор **760 м**

Ссылка: <http://www.gpsies.com/map.do?fileId=eerfvnahxumhaome>

$КТ = К_{пк} * К_{пр} * К_{пер} * К_{в} * СГ = 1,97 \Rightarrow \text{IIкт}$

$К_{пк} = 0,8$ (по табл. 4 для асфальтовой дороги)

$К_{пр} = 1 + L_{пп}/100 = 1,765$ ($L_{пп} = 76,5$)

$К_{пер} = 1,4$ (по табл. 5 для сильнопересеченной местности с подъемами 100-200м)

$К_{в} = 1,0$ (по табл.7 для высот до 500м и прочих регионов)

$СГ = 1$ (для средней части России (примерный эквивалент) с 15 апреля по 15 октября)

Суммарный пробег: **734км**, по маршруту: **673км**

Суммарный набор: **14057м**, по маршруту: **12474м**