



ОТЧЕТ

о велосипедном походе III категории сложности
в районе Краснодарского Края и
Республики Адыгея
совершенном с 01 по 10 мая 2011 года

*Маршрут: Белореченск - Хадыженск - пер. Азишский - пещ. Азишская - Мезмай -
Гуамка - Армянское - 10-ый км. - Отдаленный - пер. Грачевский - Лазаревское - (на
электричке) - Туапсе - Пшада - г. Молдаванская - мимо г. Тхаб - станция РЛС -
Геленжик*

Маршрутная книжка №1/5-302

Руководитель группы: Окунев А.А.
Тел. 8-916-241-63-21

В работе над отчетом участвовали: Ялдыгина Н.Б.
Пинчук В.А.

2011г.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ОГЛАВЛЕНИЕ.....	2
УЧАСТНИКИ ГРУППЫ.....	4
ХАРАКТЕРИСТИКА ПОХОДА.....	5
АВАРИЙНЫЕ ВЫХОДЫ С МАРШРУТА.....	7
ИЗМЕНЕНИЯ МАРШРУТА И ИХ ПРИЧИНЫ.....	7
ГРАФИК ПОХОДА ЗАЯВЛЕННЫЙ.....	8
ГРАФИК ПОХОДА ФАКТИЧЕСКИЙ.....	9
ТАБЛИЦА МЕТЕОНАБЛЮДЕНИЙ.....	10
ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ ПОХОДА.....	11
01 мая, Воскресение.....	11
02 мая, Понедельник.....	16
03 мая, Вторник.....	21
04 мая, среда.....	26
05 мая, четверг.....	33
6 мая, пятница.....	39
7 мая, суббота.....	41
8 мая, воскресенье.....	46
09 мая, понедельник.....	54
ВЕЛОСИПЕДЫ И ПОЛОМКИ.....	60
РАСЧЕТ КАТЕГОРИИ СЛОЖНОСТИ ПРЕПЯТСТВИЙ.....	61
1. Подъем на перевал Азишский.....	61
2. Подъем на перевал Грачевский и спуск с него.....	62
3. Подъем на г. Молдованская.....	63
СХЕМА МАРШРУТА.....	64

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ О ПОХОДЕ

Группа туристов Велоклуба 3х9 в составе 8ми человек (полностью завершили поход 6 человек) совершила с 01 мая по 10 мая 2011 г. велосипедный поход 3 к. с. по Краснодарскому Краю и Республике Адыгея по маршруту:

Белореченск – Майкоп – Каменноостский – пер. Азишский – Мезмай – Гуамка – Черниговское – Отдаленный – пер. Грачевский – Лазаревское – Туапсе (электричка) – Агой – Джубга – Архипо-Осиповка – Пшада – г. Тхаб – Возрождение – Геленджик

Протяженность активной части маршрута: 410км.

Из них по асфальту: 255.5

по грейдеру: 34.5

по грунтовым дорогам и трапам: 120

суммарный набор высоты: 9706м.

Общая продолжительность похода: 10 дней

активная часть похода: 8,5дней

Определяющие препятствия:

Граница препятствия	Вид препятствия	Категория сложности	Характеристика препятствия
ст. Даховская — пер. Азишский	горное	II	Постоянный набор высоты по асфальту. После пещ. Азишская по грейдеру.
Пос. Отдаленный — 30ый км.	пересеченное	IV	Первая часть — постоянный подъем по грунтовой дороге, вторая часть — взятие пер. Грачевский, третья часть — спуск чередующийся с набором высоты и с бродами по грунтовой дороге
Пшада - Возрождение	горное	IV	Первая часть подъем по грунтовой дороге чередующийся с бродами, вторая часть грунтовая дорога по хребту с постоянным набором и сбросом высоты, третья часть — спуск по каменистому грейдеру.

УЧАСТНИКИ ГРУППЫ

<i>№ П/П</i>	<i>Фамилия Имя Отчество</i>	<i>Год рождения</i>	<i>Обязанности в группе</i>
<i>1</i>	<i>Дюмин Евгений Олегович</i>	<i>1985</i>	<i>ЗавСнар</i>
<i>2</i>	<i>Красков Дмитрий Владимирович</i>	<i>1984</i>	<i>Механик, Финансист</i>
<i>3</i>	<i>Окунев Алексей Александрович</i>	<i>1984</i>	<i>Руководитель</i>
<i>4</i>	<i>Перов Андрей Игоревич</i>	<i>1984</i>	<i>Медик</i>
<i>5</i>	<i>Пинчук Виталий Александрович</i>	<i>1981</i>	<i>Фотограф</i>
<i>6</i>	<i>Хазова Ольга Сергеевна</i>	<i>1976</i>	
<i>7</i>	<i>Ялдыгина Нина Борисовна</i>	<i>1983</i>	<i>ЗавХоз, хронометрист, летописец</i>
<i>8</i>	<i>Сердюк Игорь Валентинович</i>	<i>1985</i>	<i>Культуролог</i>

ХАРАКТЕРИСТИКА ПОХОДА

Наш поход начался в республике Адыгея в г. Белореченск. Республика Адыгея расположена на живописных склонах Кавказского хребта, в долине рек Кубань и Лаба, недалеко от двух морей: Азовского и Черного. Ее территория занимает 7,8 тыс. кв. км (0,04% от территории РФ). В настоящее время в состав республики входят 2 городских округа: Майкоп и Адыгейск, 7 муниципальных районов (Майкопский, Кошехабльский, Красногвардейский, Гиагинский, Теучежский, Тахтамукайский, Шовгеновский), 4 городских поселения, 47 сельских поселений. Северная часть республики — равнина, южная — предгорья и горы Большого Кавказа. Около 40 % территории занимают леса, в основном широколиственные (бук, дуб, граб, клён). Климат республики характеризуется как умеренно тёплый, со средней температурой января -2°C , июля $+22^{\circ}\text{C}$. Осадков около 700 мм в год. Основные реки: Кубань, Лаба, Белая.

Природные ресурсы Адыгеи очень разнообразны. Адыгея богата лесными ресурсами, занимающими до трети её территории, в южной части. Из полезных ископаемых имеются небольшие запасы природного газа, велики запасы строительных материалов (гравий, песок, глина, известняк), в горной части республики — небольшие месторождения золота, рудных материалов.

Коренное население республики — народность Адыги (черкесы) проживают, в основном, в 45 аулах, а также в г. Майкопе, п. Энем, п. Яблоновский и п. Тлюстенхабль. Наиболее компактно они расселены в Тахтамукайском, Теучежском, Шовгеновском, Кошехабльском и Красногвардейском районах. С ведущими традиционный образ жизни, адыгами мы встречались, пожалуй, в поселках Гуамка, Черниговское, Отдаленный и далее по пути на пер. Грачевский.

Граница республики Адыгея и Краснодарского Края проходит по Главному Кавказскому Хребту. Через хребет мы перешли по перевалу Грачевский, который был нашим первым определяющим категорией препятствием. Перевал интересен своей историей. От урочища Стагоки на верх, на Грачевский перевал ведет старая грунтовая дорога, построенная еще в 1942 году, во время Великой Отечественной войны. По этой "дороге", на выюках, в 1942-1943 году доставлялись боеприпасы и продовольствие войскам, участвовавшим в Туапсинской оборонительной операции по другую сторону Главного Кавказского Хребта - в район горы Оплепен и урочища Маратуки. (Ветераны войны вспоминают, что командованием рассматривался вариант строительства канатной дороги из района села Алексеевка на главный хребет...) Сегодня об этих тяжелых боях напроминают скромные памятные знаки на перевале и подходах к нему и редкие уже кучи

искореженного , ржавого железа . Заблудиться тут невозможно , просто идем вверх по грунтовой дороге , серпантинном поднимающейся к перевалу на ГКХ . Не смотря на серпантин , подъем довольно утомителен - нам предстоит набрать полкилометра высоты до перевала .

Краснодарский Край запомнился нам прибрежными городами и поселками Лазаревское, Туапсе, Пшада. Из общей протяжённости границы Краснодарского Края в 1540 километров — 740 километров проходит вдоль моря. Наибольшая протяженность края с севера на юг — 327 км и с запада на восток — 360 км. Территория Краснодарского края занимает площадь 75,5 тысяч квадратных километров. Краснодарский край относится к московскому часовому поясу.

Краснодарский край делится рекой Кубань на две части: северную — равнинную (2/3 территории), расположенную на Кубано-Приазовской низменности, и южную — предгорную и горную (1/3 территории), расположенную в западной высокогорной части Большого Кавказа. Высшая точка — гора Цахвоа (3345 м).

В недрах края открыто более 60 видов полезных ископаемых. В основном они залегают в предгорных и горных районах. Имеются запасы нефти, природного газа, цементного мергеля, йодо-

бромных вод, мрамора, известняка, песчаника, гравия, кварцевого песка, железных, медных апатитовых и серпентинитовых руд, каменной соли, ртути, гипса, небольшое количество золота. Краснодарский край — старейший нефтедобывающий район России. Добыча нефти начата с 1865 года. Известно более 150 мелких и средних месторождений нефти и газа, крупнейшее — нефтяное Анастасиевско-Троицкое. Важное значение имеют подземные воды края, среди них промышленное значение имеют иодо-бромные (крупное Славяно-Троицкое месторождение, заключающее около 30% запасов России). Климат на большей части территории умеренно-континентальный, на Черноморском побережье от Анапы до Туапсе — полусухой средиземноморский климат, южнее Туапсе — влажный субтропический. В горах выражена высотная климатическая зональность. В течении всего года типичны резкие изменения погоды — значительны месячные, сезонные и многолетние колебания температур. Для предгорий характерны фёны, способствующие быстрому сходу снега весной и усилению паводков на реках. В районе Анапа — Новороссийск — Геленджик типична бора со скоростью ветра более 15 м/с, иногда более 40 м/с (в декабре 1997 года наблюдалась бора с силой ветра до 47 м/с). Среднее количество дней с борой 21 (в Новороссийске более 40), из них 18 в холодное полугодие.

Средняя температура января на равнине −3... −5 °С, на Черноморском побережье 0...+6 °С, в Сочи +5,9 °С. Средняя температура июля +22...+24 °С. Годовое количество осадков — от 400 до 600 мм в равнинной части, до 3242 мм и более — в горной. Каждую весну край затапливают паводки. В целом для края характерны жаркое лето и мягкие зимы.

Краснодарский Край запомнился нам вторым определяющим препятствием — подъем на г. Тхаб (905м). После преодоления этого препятствия группа спустилась

в г. Геленджик, где активная часть маршрута была закончена.

АВАРИЙНЫЕ ВЫХОДЫ С МАРШРУТА

Немедленный аварийный сход с маршрута был возможен везде, кроме перевала Грачевский и участка маршрута от пос. Пшада до г. Геленджик. На указанных участках аварийный сход был возможен лишь в течение суток.

Запланировано закончили маршрут раньше срока двое участников. Хазова Ольга и Сердюк Игорь уехали из Туапсе т. к. должны были появиться на работе 10мая.

ИЗМЕНЕНИЯ МАРШРУТА И ИХ ПРИЧИНЫ

1. Ввиду дождливой погоды и загруженности автомобильного шоссе на участке Лазаревское — Туапсе было решено воспользоваться электричкой.
2. Ввиду дождливой погоды и того, что 3 участника группы далее поехали в Крым на автобусе, активную часть похода было решено закончить в г. Геленджик а не в Новороссийске.

ГРАФИК ПОХОДА ЗАЯВЛЕННЫЙ

01.05	1	Белореченск–Майкоп – Каменноостский	105
		Даховская – пещ.Азишская	
02.05	2	пещ.Азишская-пер.Азишский-Мезмай	53
		-Гуамка-Черниговское-10ый Километр	
03.05	3	10ый Километр-Верх.Тубы- Отдаленный	36
		перед Пер.Грачевский	
04.05	4	Перед ПерГрачевский-за пер.Грачевский	15
05.05	5	За пер.Грачевский – 30ый километр-	
		Лазаревское-Аше-Макопсе-Туапсе	67
06.05	6	Дневка, день запаса	
07.05	7	Туапсе – Ольгинка - Новомихайловский-	
		Джубга - Архипо-Осиповка-Пшада	98
08.05	8	Пшада-г.Тхаб-лет. за г.Тхаб	27
09.05	9	За г.Тхаб – гБойцехур-перед д. Адербиевка	20
10.05	10	Адербиевка-Гелендик-МарьянаРоща-	50
		Кабардинка-Новороссийск	

ГРАФИК ПОХОДА ФАКТИЧЕСКИЙ

01.05	1	Белореченск–Майкоп –перед Даховской	71,5 км
02.05	2	перед Даховской — пер. Азишский — пещера	52,5
		Азишская — перед Мезмаем	
03.05	3	Перед Мезмаем — Гуамка — 10ый км	42 км
04.05	4	10ый км - Верхн.Тубы- Отбаленный -	
		Пер.Грачевский — Партизанская Поляна	37км
05.05	5	Партизанская Поляна — база егерей вблизи	22 км
		30ый км.	
06.05	6	База егерей - Лазаревское	27,5 км
07.05	7	Место ночлега — вкз. Лазаревское	1
		вкз. Лазаревское- вкз. Туапсе (электричка)	0
		вкз. Туапсе — Агой — Джубга — Пшада -	
		место ночевки у р. Пшада	99,5
08.05	8	Место ночевки у р. Пшада — за г. Молдованская перед выс. 848,4	20
09.05	9	За г. Молдованская перед выс. 848,4 -	
		г. Тхаб — вертолетная площадка -	
		Выезд на М4 перед г. Колючки - Геленджик	37 км
10.05	10	Геленджик-Новороссийск (порт Кавказ) (автобус)	0

ТАБЛИЦА МЕТЕОНАБЛЮДЕНИЙ

<i>01.05</i>	<i>1</i>	<i>погода солнечная, временами облачная. Без осадков.</i>
<i>02.05</i>	<i>2</i>	<i>В первой половине дня ясно, солнечно и жарко. Вечером пасмурно.</i>
<i>03.05</i>	<i>3</i>	<i>Утром днем и после обеда пасмурно, периодически идет дождь.</i>
<i>04.05</i>	<i>4</i>	<i>Утром солнечно и ясно. В обед пасмурно и дождь. После обеда</i>
		<i>пасмурно, но без дождя.</i>
<i>05.05</i>	<i>5</i>	<i>Утро и день — пасмурно местами дождь. После обеда и вечер</i>
		<i>Дождь, временами сильный дождь. Ночь — дождь.</i>
<i>06.05</i>	<i>6</i>	<i>Утром пасмурно и моросит дождь. После обеда небольшое прояснение.</i>
		<i>День и вечер — дождь, сильный туман.</i>
<i>07.05</i>	<i>7</i>	<i>Утро и начало дня морозящий дождь и пасмурно. Далее</i>
		<i>Пасмурно но без дождя. Ночь — дождь.</i>
<i>08.05</i>	<i>8</i>	<i>днем пасмурно и без дождя. Вечером сильный туман и дождь.</i>
<i>09.05</i>	<i>9</i>	<i>Утро и день – пасмурно, дождь, сильный туман.</i>
		<i>Вечером, – без осадков и ясно.</i>
<i>10.05</i>	<i>10</i>	<i>Утро и День — дождь. После обеда — облачно с прояснениями</i>

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ ПОХОДА

01 мая, Воскресение

Высотный график дня:

- ⤴ суммарный набор: + **373 м**,
- ⤴ суммарный сброс: - **146 м**

Суммарный пробег: **71,5 км**

Общее время движения: **3 ч 25 мин**

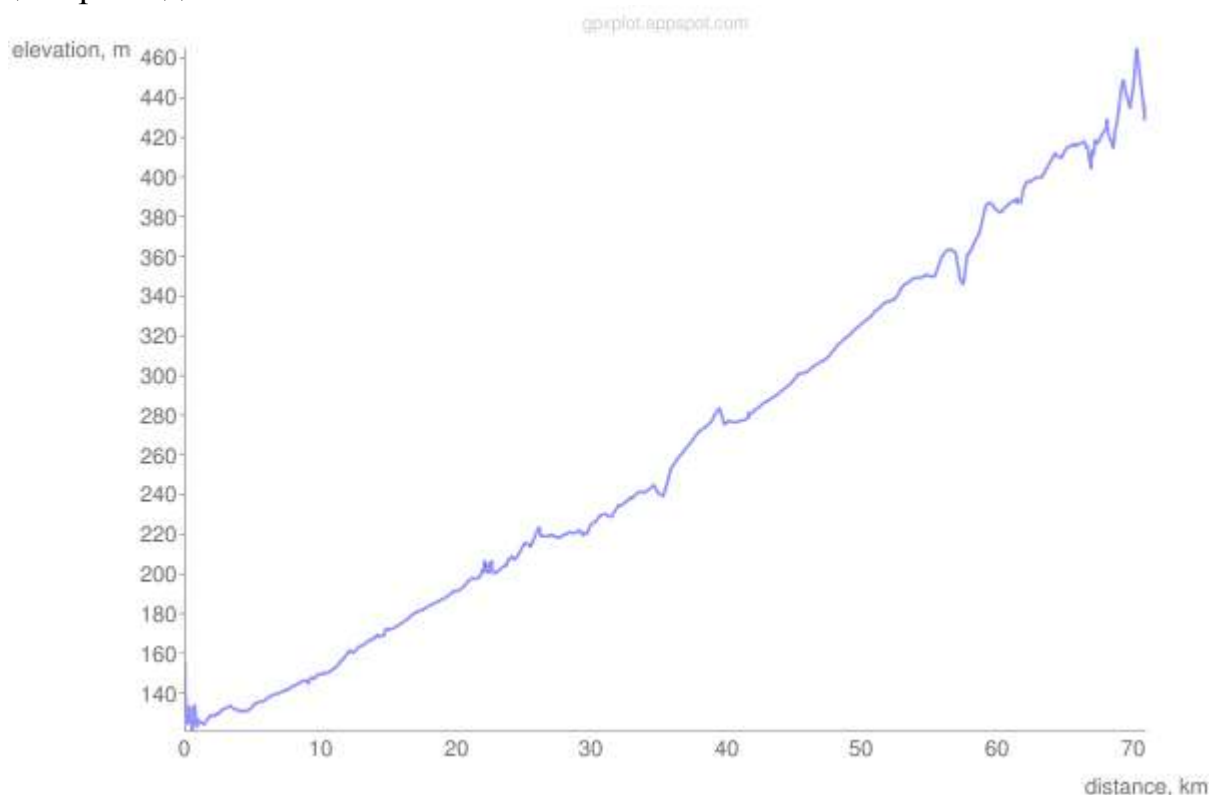


Рис. 1

06-29 – Поезд Москва-Кисловодск прибыл на станцию Армавир. В поезде, помимо нашей команды, ехало несколько других групп из велоклуба 3х9. Стоянка поезда по графику была двухминутной, поэтому выгружаться пришлось очень быстро. Наша группа вместе с командами Крамара и Даркстара осталась ждать электричку в Белореченск, которая отправлялась только через несколько часов. В ожидании электрички собрали велосипеды, упакованные для перевозки в поезде, и позавтракали, приготовив еду на горелках прямо на привокзальной территории.



Фото №1.

Нам также удалось посмотреть первомайский парад, с размахом проводившийся в Армавире. Музыка, песни, море воздушных шаров, а также парад представителей школ, спортивных секций, ВУЗов – все как в советские времена.

11-21 – выехали на электричке Армавир-Белореченск. В электричке не обошлось без контролеров; нас заставили частично оплатить провоз велосипедов.

13-40 – электричка прибыла на конечную станцию Белореченск. Активная часть маршрута еще не началась, а у нас возникла первая техническая проблема – спустило переднее колесо у Димы. Впрочем, еще перед поездом в Москве Дима обнаружил прокол колеса и поставил заплатку; видимо, эта заплатка и отклеилась.

14-25 (0 км) – двинулись в путь, предварительно сфотографировавшись перед зданием Белореченского вокзала, под надписью «Белореченск».



Фото №2

Перейдя по пешеходному мосту через железнодорожные пути, двинулись через город на юго-восток, в направлении пос. Родники. Дороги в городе хорошие, машин мало.

14-35 (2 км) – выехали из Белореченска. Далее поехали второстепенной дорогой, идущей на юго-восток параллельно трассе Р-253, через поселки Родники и Ханская.

15-10 (15 км) – миновав Ханскую, выехали на трассу Р-253. Движение по трассе довольно активное, однако, благодаря широкой обочине, ехать довольно комфортно.

15-25 (20 км) – въехали в Майкоп.

15-30 (22 км) – проехав совсем немного по городу, сделали привал на автобусной остановке.

Поскольку рядом располагалось несколько магазинов, то часть группы немедленно убежала запастись соком, водой и разными ништяками; собрались нескоро. Отдохнув минут 20, попытались поехать дальше, однако тут выяснилось, что у Димы опять спустило колесо – пришлось вновь заклеивать.

16-05 – едем дальше через Майкоп в юго-восточном направлении, к выезду из города, ведущему в пос. Победа. В городе не очень активное движение и хороший асфальт.

16-30 (31,5 км) – выехали из Майкопа.

Далее движемся по асфальтовой дороге на юг, в направлении пос. Каменномоетский.

Если до этого момента местность была совсем равнинная, то после выезда из Майкопа становится заметен небольшой рельеф. Первый небольшой подъем возникает после пересечения реки Белой возле пос. Совхозный.

17-00 (41 км) – приехали в пос. Цветочный, остановились отдохнуть.

17-10 – дальше.

18-00 (61 км) – въехали в пос. Каменномоетский. В начале поселка расположено интересное кафе – с садиком, дорожками для прогулок и деревянными скульптурами. Судя по надписи у входа, прогулки по территории платные, однако нам разрешили зайти в кафе и набрать в бутылки воду для ночевки: вода в кран подается из родника. Рядом с кафе также расположена палатка с магнитами, амулетами и прочими товарами для туристов, где мы сразу же закупили местный травяной чай.

18-25 – двинулись дальше через Каменномоетский по основной дороге, в юго-восточном направлении.

18-40 (66 км) – приехали к Хаджохской теснине, расположенной на выезде из Каменномоетского. Это красивое ущелье на реке Белой – 40 м в глубину, 400 м в длину. Для туристов проложен экскурсионный маршрут с разнообразными мостиками, дорожками, лестницами и ограждениями. Вход платный – 150 рублей.



Фото №3

Часть группы не захотело осматривать ущелье осталась снаружи – присматривать за велосипедами. Из других достопримечательностей – два медведя, живущих в вольерах.

19-10 – закончив осмотр Хаджожской теснины, двинулись дальше.

Дорога идет орографически правым берегом реки Белой в направлении пос. Даховская. Сразу за Каменноостким начинаются уже более серьезные подъемы и спуски в сравнении с тем, что было ранее.

19:20. (70,5 км) Не справилась с управлением и упала с велосипеда Хазова Ольга. Дальнейшее движение в этот день было нецелесообразным. Было принято решение вставать на ночлег. Медик осмотрел пострадавшую. Ольга отделалась сильными царапинами и ушибами, серьезных повреждений и травм не было.



Фото №4.



Фото №5

19-30 – встали лагерем на правом берегу реки Белая, не доезжая 1 км до развилки дорог: на юг – к Даховской, на юго-запад – к перевалу Азишский. Это небольшая поляна в лесу, к которой ведет грунтовый съезд направо с основной дороги.

Место оказалось не самым приятным для ночевки: дорога совсем рядом, кроме того, недалеко виднеются вагончики – база для рафтинга. Однако было уже довольно поздно, и пытаться найти более хорошее место для ночевки не стали.

Вода в реке мутная, поэтому использовали ее только в технических целях, задействовав для приготовления пищи привезенную в бутылках воду.

02 мая, Понедельник

Высотный график дня:

- ▲ суммарный набор: + **1409 м**,
- ▲ суммарный сброс: - **890 м**

Суммарный пробег: **52,5 км**

Общее время движения: **4 ч 55 мин**

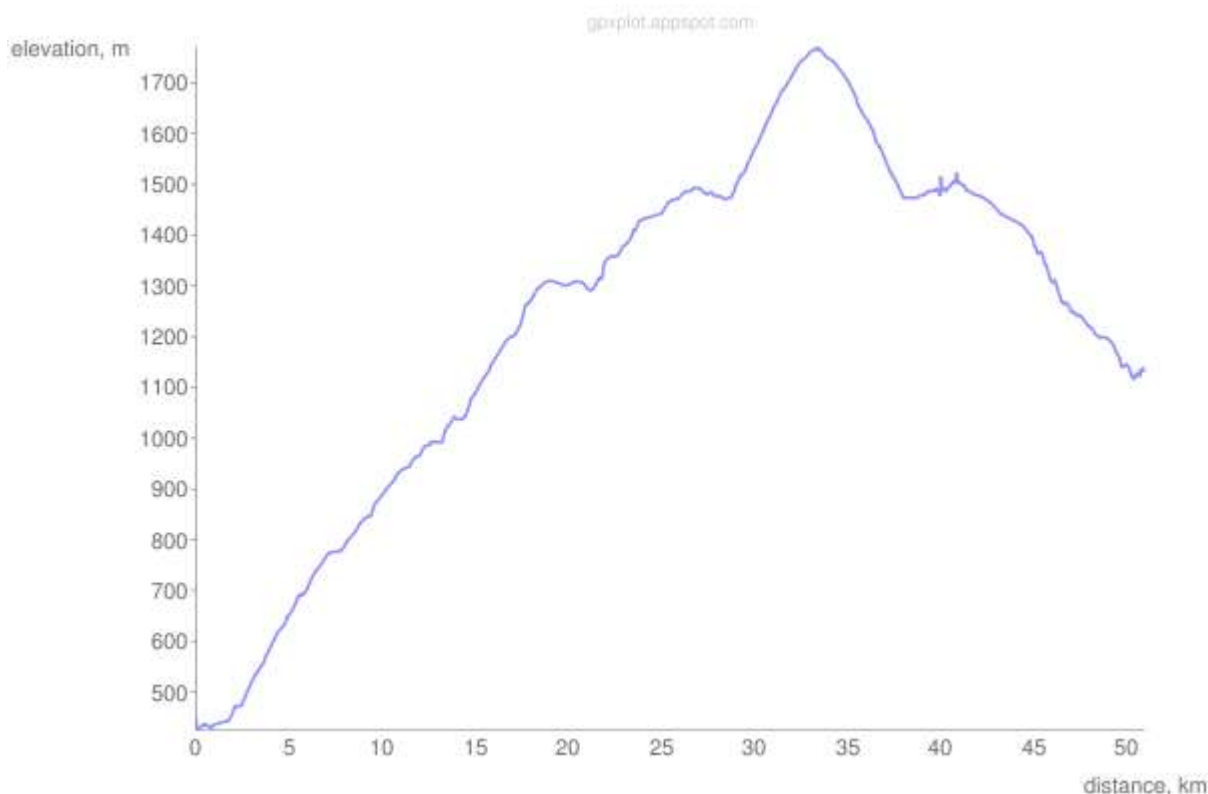


Рис.2

05-30 – подъем дежурных.

06-00 – подъем всей группы.

Когда группа собралась и уже готовилась выехать, выяснилось, что у Димы опять спустило колесо – травило в месте ранее приклеенной заплатки. Выезд был немного отложен.

08-25 (0 км) – выехали. Через 1,5 км доехали до развилки дорог перед Даховской. Влево, на юг отходит дорога на пос. Даховская. Вправо дорога идет на плато Лаго-Наки и Азишский перевал. Мы свернули направо и практически сразу пересекли по мосту речку Белая (перебравшись на ее левый берег).

За мостом начинаются серьезные подъемы, до 10-13 %. Асфальт хороший, но скорость группы сразу снизилась до 6-10 км/ч. Автомобильное движение почти

отсутствует, лишь изредка проезжает какой-нибудь транспорт с туристами.



Фото №6.

Вскоре мы обогнали группу велосипедистов из Ставрополя, остановившуюся отдохнуть на обочине. Далее в этот день наши две группы двигались параллельно, периодически нагоняя друг друга на остановках.

Припекало солнце, на подъеме было особенно жарко, поэтому народ активно раздевался – кто ехал в майках, а кто и без них.

08-55 (5 км) – привал после затяжного подъема.

09-10 – едем дальше. Проехав совсем немного, остановились у чего-то вроде смотровой площадки слева от дороги с видом на горы. Видимо, сюда привозят туристов на экскурсии, потому что неподалеку виднеются палатки с разнообразными сувенирами.

Далее продолжается такой же подъем по асфальтовой дороге. По пути периодически встречаются домики с предложениями ночлега либо палатки, торгующие медом и блинами.

10-05 (13 км) – привал.

10-20 – двинулись дальше.

10-40 (16 км) – остановились недалеко от Турбазы «Серебряный ключ» (есть указатель на дороге). Здесь, слева от дороги, можно набрать воду в стекающем со склона ручейке. Из-за жары вода у нас во флягах быстро заканчивалась, поэтому ручей был очень актуален.

10-50 – дальше.

11-35 (24 км) – доехали до отворота дороги на Мезмай. Это грунтовая дорога, отворачивающая от асфальтовой дороги направо, на северо-запад. Мы планировали, продолжив движение по асфальту, подняться на перевал Азишский радиально, затем вернуться к данной развилке и ехать в Мезмай по грунтовке. От другого варианта маршрута с проходом по плато Лагонаки решено было отказаться в связи с большим количеством снега на плато (по информации от местных

жителей).

У начала грунтовой дороги, под елками, стоят скамейки и стол. Здесь мы расположились отдохнуть, поджидая, пока соберется вся группа.

12-10 – поехали дальше, рассчитывая за один перегон добраться до перевала Азишский.

12-25 (27,5 км) – проехали мимо Азишских пещер – они остались чуть в стороне, слева от дороги. Здесь заметно скопление машин и играет громкая музыка.

Хорошая асфальтовая дорога после Азишских пещер закончилась. Далее чередуются разбитый асфальт и мелкощебеночная дорога.

После непродолжительного спуска дорога вновь идет вверх, крутизна – до 10%. Ехать удастся везде, хоть и небыстро.



Фото№7

12-55 (32 км) – проехали базу МЧС ПСП «Лаго-Наки».

13-20 (34 км) – поднялись на перевал Азишский (высота 1770 м). Перевал неярко выраженный, т.к. с противоположной его стороны подъем продолжается – по заснеженной грунтовой дороге на плато Лагонаки. На перевал заезжают машины – туристы приезжают сюда, чтобы полюбоваться заснеженным хребтом ГКХ. Тут же есть кафе.



Фото №8.

13-50 – начали спускаться той же дорогой вниз, к Азишским пещерам. Мужская часть группы уехала далеко вперед, Нина и Оля осторожничали и спускались на минимальной скорости.

13-55 (36 км) – остановка возле базы МЧС ПСП «Лаго-Наки». Пока отдыхали, были атакованы группой коз и козлов, которые с любопытством принялись изучать наши велосипеды и рюкзаки.

14-10 – дальше.

14-35 (40,5 км) – спустились к Азишским пещерам. Прежде чем идти осматривать пещеры, устроили обед с горячим чаем, расположившись в овраге недалеко от дороги. Воду удалось взять у приехавших на машинах отдыхающих.

15-20 – после обеда отправились осматривать Большую Азишскую пещеру. Для этого нужно проехать метров 500 по дорожке, отходящей от асфальтовой дороги на восток.



Фото №9

Около пещеры встретились с группой Даркстара. Они приехали тем же маршрутом, что и мы, но без заезда на Азишский перевал.

Осматривать пещеры разрешается только с экскурсоводом, стоимость экскурсии – 200 рублей. Тратить деньги и смотреть пещеры захотели не все – часть наших двух групп осталась снаружи.

Большая Азишская пещера – это карстовая пещера, состоящая из нескольких залов, с большим количеством сталактитов и сталагмитов. Пешеходная дорожка с ограждениями имеет 200 метров в длину.

16-30 – выбрались на свет после осмотра пещер и продолжили спуск вниз.

16-40 (46 км) – доехали до отворота дороги на Мезмай.

Далее нам предстоял каменистый спуск длиной в несколько километров. Камни – от мелких до средних, местами встречаются небольшие уступы. После краткого инструктажа от Леши по технике безопасности начали спуск, стараясь особо не разгоняться.



Фото №10

При езде придерживались той из дорог, которая ведет кратчайшим путем в Мезмай – на северо-запад, не отклоняясь на север.

17-15 (52,5 км) – остановились в месте, где слева от дороги раскинулось широкое поле. Леша и Женя сходили в разведку и нашли подходящее для ночлега место на опушке леса. Невдалеке в лесу течет чистый ручей.

Пока вся группа ждала «разведчиков», по дороге из Мезмая пришло трое туристов-пешеходников. Это оказались знакомые Оли, Жени и Андрея, с которыми те ходили в горы некоторое время назад. Встреча была неожиданной, хотя и было известно, что они путешествуют где-то неподалеку.

Очень скоро к месту ночевки приехала и группа Даркстара. Координаты места ночевки им передали по рации и, кроме того, обозначили поворот на поле сложением на дороге туром из камней. Вечером хорошо посидели двумя группами у костра, обсуждая планы на завтра и ведя разговоры «за жизнь».

03 мая, Вторник.

Высотный график дня:

- ⤴ суммарный набор: + **942 м**,
- ⤴ суммарный сброс: - **1627 м**

Суммарный пробег: **42 км**

Общее время движения: **6 ч 15 мин**

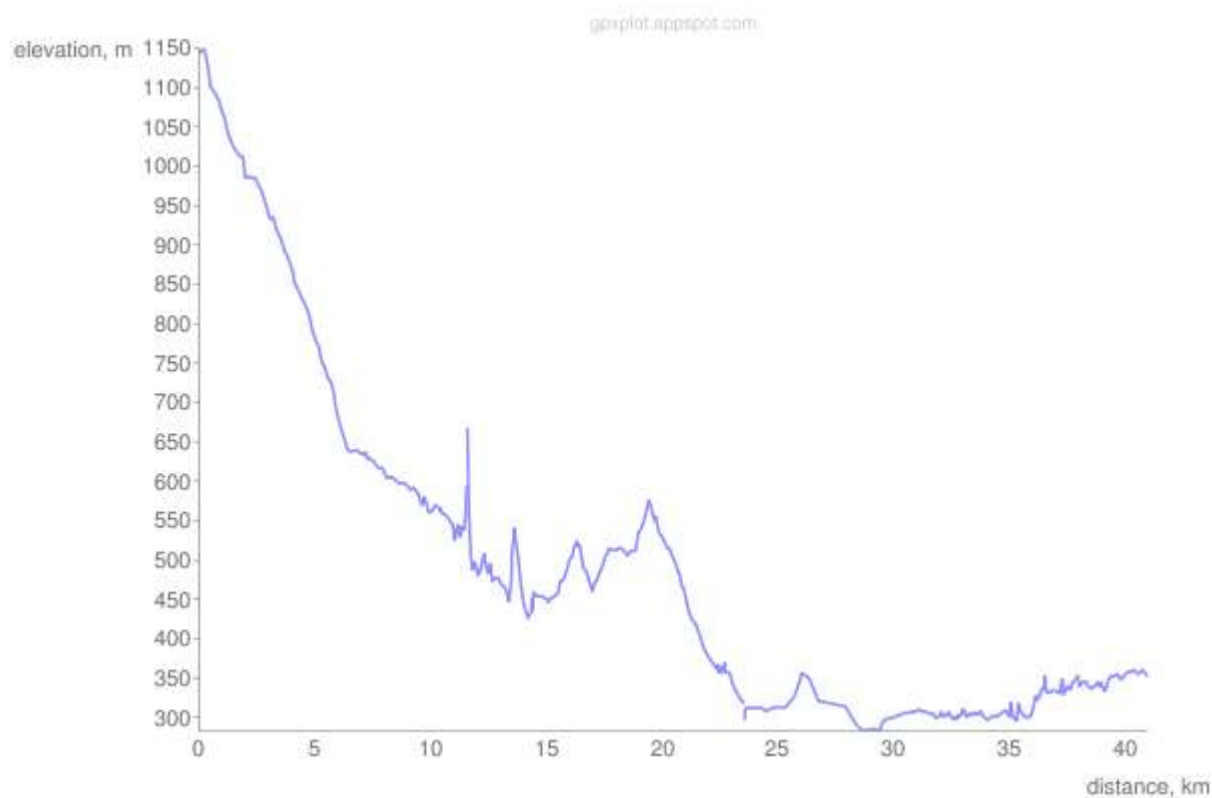


Рис. 3

05-35 – подъем дежурных.

06-30 – подъем остальной части группы.

08-25 – выехали из лагеря.

Вернувшись от места ночлега на поле к дороге, ведущей в Мезмай, продолжили спуск по ней. Дорога по-прежнему каменистая; ближе к Мезмаю камни становятся более мелкими, и ехать проще. Уклон – около 8-10%.



Фото №11

09-20 (7 км) – приехали в Мезмай. Здесь работает магазин; зашли туда, чтобы запастись водой, а желающие - ништяками.

09-40 – Двинулись дальше в направлении Гуамки по узкоколейной железной дороге, проходящей через Мезмай. Эта узкоколейка ведет через красивейшее Гуамское ущелье. Глубоко внизу течет река Курджипс. По Гуамскому ущелью курсируют только экскурсионные поезда, причем лишь по той части дороги, которая ближе к Гуамке. Возле Мезмая узкоколейка заброшена.



Фото №12

Вдоль узкоколейки идет тропа, местами каменистая. Иногда тропы имеются с обеих сторон узкоколейки, но в основном проще ехать справа от дороги, ближе к реке. Тропа сухая и практически везде проезжается. Останавливаться и идти пешком нужно лишь изредка – в основном там, где узкоколейка пересекает ручьи, впадающие в Курджипс, и проходит по мостам. Тропа петляет, то приближаясь к краю обрыва, то удаляясь от него.

10-05 (11,5 км) – добрались до большого провала в земле. Часть грунта опустилась на несколько метров ниже, и железнодорожное полотно расколосось. Чтобы преодолеть провал, пришлось аккуратно спускаться вниз по склону и переносить велосипеды.

10-20 – преодолели провал и двинулись дальше, вновь по нормальной тропе.

10-45 (14 км) – доехали до места, откуда начинает ходить экскурсионный поезд. Здесь расположено кафе и висит предупреждающая надпись о том, что возможно движение поездов.

11-00 (16,5 км) – приехали в Гуамку. Здесь имеется достаточно большой супермаркет, в который мы зашли, чтобы закупить продукты на следующие несколько дней пути.

Узкоколейка после Гуамки продолжается дальше, в направлении пос. Новые Поляны, однако нам предстояло свернуть на автомобильные дороги. У нас было два варианта для следующего участка маршрута. Один вариант, более короткий – это проезд напрямую на запад от Гуамки до пос. Армянский. Проложена грунтовая дорога, быстро проезжаемая в сухую погоду; однако после дождя эту дорогу сильно развозит. Другой вариант – объезд по асфальту немного севернее, через Нижегородскую и Самурскую. Это более длинный, но и более надежный вариант. Погода стояла хорошая, и мы поехали грунтовой дорогой.

12-10 – выехали из Гуамки.

Выехав из Гуамки на грунтовую дорогу, ведущую в западном направлении, поехали по ней. Сначала дорога немного забирает вверх, а затем идет более-менее ровно, с незначительными спусками и подъемами. Первая часть дороги сухая и с колеями, практически все хорошо проезжается.

13-25 (24 км) – начался участок очень сильной грязи. Приходится обходить глубокие лужи, в которых громко квакают лягушки. В некоторых местах грязь настолько глубокая и мягкая, что велосипед в ней просто вязнет. Зазоры между колесами и рамами/крыльями быстро забиваются грязью, и колеса практически перестают крутиться. Оле даже приходится снять крыло, т.к. оно расположено совсем близко к колесу. Длина этого сложного участка – несколько сот метров, однако преодолеваем мы его довольно долго. Затем дорога становится чуть лучше и, наконец, выводит на хороший грейдер.



Фото №13

13-55 (25,5 км) – вышли на грейдер, ведущий в поселок Армянский. Здесь установлена стелла в честь 70-летия местного лесхоза.

Параллельно грейдеру, скрываемая деревьями, течет река Цица (в паре десятков метров от дороги). Мы устроили обед, набрав воду в речке, и заодно отмыли там же велосипеды от грязи.

15-40 – после обеда двинулись по грейдеру направо, в сторону пос. Армянский и затем Черниговское; грейдер вскоре сменяется хорошим асфальтом.

16-00 (31,5 км) – Приехали в пос. Черниговское.

Проехав через Черниговское, мы вновь выбрались на узкоколейку, идущую в направлении пос. Десятый километр, Кушинка и далее в Отдаленный. Узкоколейка идет по орографически левому берегу реки Пшеха, на юго-запад.

16-20 (34 км) – остановились на привал возле узкоколейки недалеко от Пригородного.

16-40 – поехали дальше.

Ехать по этой части узкоколейки сложнее, чем в Гуамском ущелье. Узкие тропы то появляются справа и слева от железной дороги, то вновь теряются в траве и кустах. Езде мешают также торчащие по бокам шпалы. Приходится периодически перебираться с одной стороны узкоколейки на другую, иногда ехать прямо между рельсами или же идти пешком.

17-15 (37 км) – остановились на привал. Леша занялся устранением проблемы с контактным шипом в ботинке. Вся группа вместе с велосипедами расположилась на шпалах, в полной уверенности, что по этой части узкоколейки транспорт не ходит.



Фото №14

Однако неожиданно нам навстречу показался поезд. Вся группа моментально разбежалась по кустам, прихватив с собой велосипеды. Впрочем, можно было не торопиться. Как выяснилось, показавшийся навстречу тепловоз с одним вагоном (имеющий, кстати, интересное название «Матрица») ходит с совсем небольшой скоростью – порядка 7-15 км/ч. «Матрица» регулярно курсирует между несколькими поселками и является тут, по сути, единственным средством сообщения.

17-30 – Леша, Игорь и Дима остаются заниматься починкой ботинка, а остальная часть группы едет дальше.

18-30 (41 км) – доехали до пос. Десятый километр.

В связи с достаточно поздним временем было решено вставать на ночевку. Частью группы съездили в разведку вверх по течению реки Маратуки, левого притока реки Пшеха. Быстро найти хорошее место на берегу Маратуки не удалось, поэтому решили остановиться непосредственно в поселке.



Фото №15

Лагерь разбили возле небольшого чистого ручья, впадающего в реку Маратуки в самом поселке.

Значительная часть поселка заброшена, дома и огороды почти все пустуют. На въезде в поселок – здание с надписью «Магазин», двери которого надежно заколочены и явно не открывались уже много лет. Повсюду покосившиеся заборы, и только пасущийся скот свидетельствует о том, что жизнь в деревне все-таки идет. Через некоторое время на поляне все-таки появилась женщина из местных; мы на всякий случай спросили разрешения ночевать в этом месте – она не возражала.

Поскольку погода была теплая и еще светило солнце, то все пошли мыться и стирать вещи, надеясь досушить их на следующий день. Забегая вперед, можно сказать, что высушить часть вещей удалось только много позже, уже в цивилизации.

Игорь под вечер стал жаловаться на боль в горле, так что Андрей-медик организовал лечебное полоскание.

04 мая, среда

Высотный график дня:

- ▲ суммарный набор: + **1714 м**,
- ▲ суммарный сброс: - **1201 м**

Суммарный пробег: **37 км**

Общее время движения: **7 ч 20 мин**

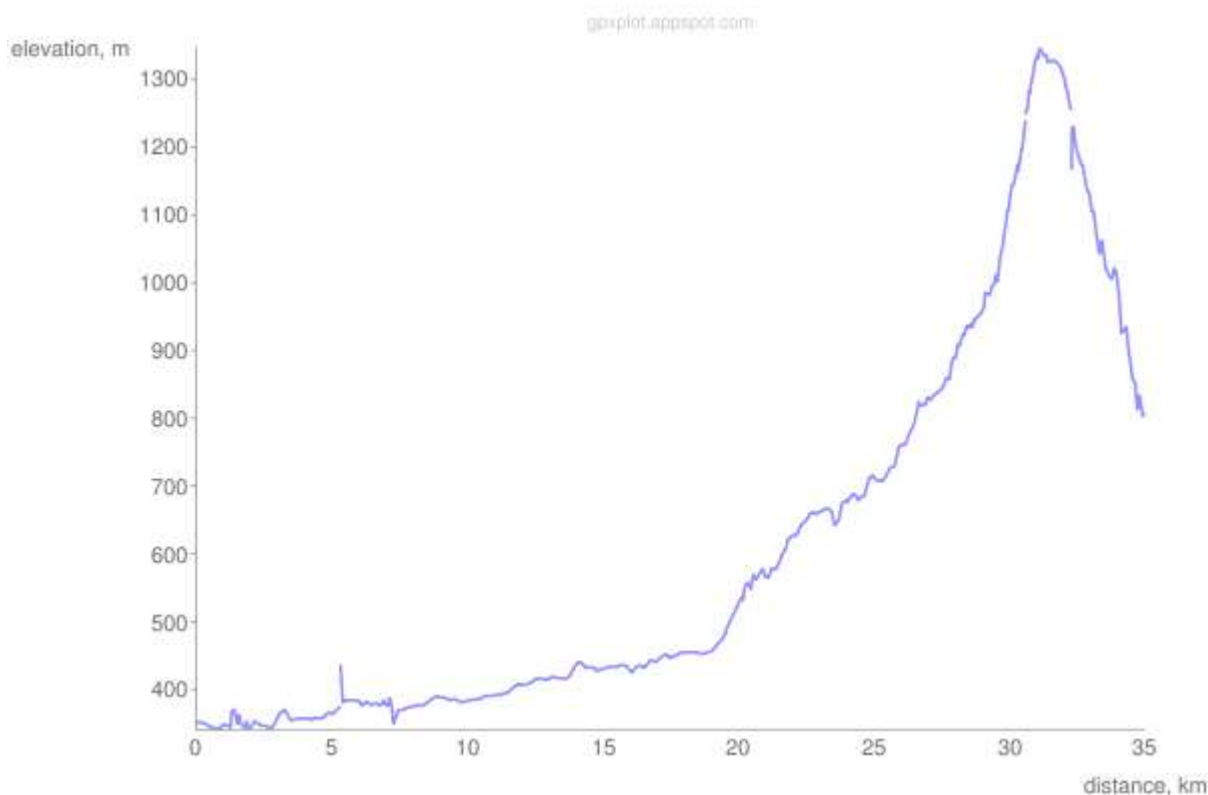


Рис. 4

06-00 – общий подъем. Поскольку выяснилось, что группа у нас собирается по утрам довольно медленно, было решено устраивать общие подъемы: пока дежурные готовят завтрак, остальные собираются.

08-15 – собравшись в рекордные для себя сроки, выехали в направлении пос. Отдаленный. От места ночлега вернулись на тропу вдоль узкоколейки, идущей вверх по реке Пшеха, ее левым берегом.

08-25 (0,5 км) – остановились возле моста через речку Маратуки (левый приток реки Пшеха) в связи с обнаружившимся у Жени проколом. Похоже, причиной прокола были колючки, попадавшие в предыдущий день на тропе вдоль узкоколейки. Пока ждали Женю, снова проехала «Матрица» в нашем направлении, и сидевший в ней местный житель предложил подбросить нас на паровозе. Поблагодарили и отказались.



Фото 16

08-40 – прокол устранен, двинулись дальше. В основном ехали тропами вдоль узкоколейки, иногда перебираясь на грунтовку, идущую чуть в стороне слева от узкоколейки. Грунтовая дорога проезжаема не везде: встречаются завалы деревьев и грязь.

09-10 (3,5 км) – остановка в поселке Нов. Режет. Пока отдыхали, к нам подошел мужчина из местных. Изначально доброжелательный, он под конец разговора распалился и начал выдавать ругательства в адрес крупных городов («Спалить их надо!»)

09-25 – дальше.

Проехали через пос. Нов. Режет по грунтовой дороге, перебрались по мосту на правый берег реки Пшеха и далее вновь проехали тропами вдоль узкоколейки. В основном тропа проезжаема, хотя иногда все же приходится спешиваться.

10-10 (7,5 км) – приехали в поселок Нижние Тубы.

Далее начинается отличная укатанная и широкая грунтовая дорога, идущая в Отдаленный. Грунт сухой и плотный, ухабы есть, но умеренно, поэтому ехать по этой дороге комфортно. Редко попадающиеся лужи легко объезжаются. Дорога идет практически без набора высоты.

10-30 (12,5 км) – приехали в поселок Тубы и устроили привал.

10-50 – дальше.

Стоило нам отъехать от поселка, как навстречу пронеслась целая команда – несколько мотоциклистов и один квадроциклист. Похоже, они спускались с перевала Грачевского.



Фото 17

11-15 (18,5 км) – приехали в пос. Отдаленный.

11-35 – дальше.

В километре от поселка дорога раздваивается. Мы сворачиваем на правую из дорог, которая достаточно круто уходит вверх по склону, на Главный Кавказский хребет. Если до Отдаленного дорога шла практически без набора высоты, то за поселком уже начинаются ярко выраженные подъемы, местами до 20%.

Это лесовозная дорога, прорезанная колеями. По дороге изредка ходит транспорт – так, нас обогнала машина, идущая на лесопилку. Попадают лужи, которые несложно объехать.



Фото 18

12-50 (27 км) – привал.

13-15 – дальше.

13-30 (28 км) – догнали Женю, уехавшего вперед и поджидавшего нас возле ручья, текущего по склону слева от дороги. Здесь устроили обед с горячим чаем, набрав воду в ручье. Тем временем небо затянуло и начался дождь.

14-45 – пообедав, поехали дальше. Дорога постепенно становится все более грязной и местами аменистой. Однако все по-прежнему проезжаемо.

15-10 (31 км) – доехали до развилки дорог. Основная дорога продолжается в юго-восточном направлении, к лесопилкам. Вправо, в юго-западном направлении отходит крутая грунтовая дорога – подъем на перевал Грачевского.

Подъем на перевал можно преодолеть только пешком, поэтому часть группы переоделась в более удобную обувь и/или надела рюкзаки на плечи.

15-15 – начинаем подъем на перевал.

Начало подъема, просматривающееся от основной дороги – каменистый крутой кулуар, по которому стекает ручей. Затем дорога немного выполаживается, забирает вправо и приводит к развилке. На развилке нужно подниматься по левой из дорог.

Почти сразу после развилки начинается снег, сначала отдельными пятнами, а потом уже плотным слоем покрывающий почву. Глубина снега – до середины голени. На подъеме чередуются более пологие и более крутые участки, в основном 10-30%.



Фото 20

16-40 (32,5 км) – выбрались на хребет. Здесь встретили группу Даркстара, также поднимающуюся на перевал.

Сам перевал Грачевский находится примерно в полутора километрах на северо-запад. Мы же планировали пересечь ГКХ не через сам перевал, а к юго-востоку от него. Для этого нужно еще немного набрать высоту по хребту.

Повернув налево, двинулись траверсом с периодическим набором высоты на юго-восток.

17-15 (33 км) – выбрались на седловину хребта, после которой уже начинается спуск по южному склону ГКХ.

Подождав, пока соберется вся группа и сделав фото на память, начали спуск. Долго сидеть на седловине не хотелось из-за позднего времени и мокрых после снега ног.



Фото 21

17-55 – начали спуск.

Дорога, идущая по хребту, заснежена, однако все равно просматривается. Первая часть спуска достаточно пологая и проходит на запад и северо-запад по хребту. Если продолжить путь по этой дороге, то можно выйти на перевал Грачевский. Однако мы сворачиваем налево, на дорогу, идущую вниз с хребта в юго-западном направлении.

Снежный участок здесь заканчивается, и далее идет грунтовая дорога. В верхней части (в начале спуска с хребта) кое-где по дороге стекают ручьи. Затем дорога становится более сухой.

Дорога сильно петляет, многие ее участки каменистые и весьма крутые – до 40%. Мужская часть группы почти весь спуск проезжает, девушки много идут пешком. Ночевка предполагалась совместная с группой Даркстара, возле первого на пути спуска брода – через правый приток реки Псезуапсе.

19-10 (37 км) – спустились к броду. Брод неглубокий и, возможно, проезжаемый, но ноги часть группы все же замочило.

Сразу после брода, слева от дороги – большая поляна, на которой без труда разместилась наша группа и группа Даркстара. Вода совсем рядом. Надо отметить, что выше на пути спуска подходящих мест для ночлега не было: по обе стороны от дороги склоны с приличными уклонами, к тому же отсутствует вода.



Фото 22

05 мая, четверг.

Высотный график дня:

- ▲ суммарный набор: + **969 м**,
- ▲ суммарный сброс: - **1674 м**

Суммарный пробег: **22 км**

Общее время движения: **5 ч 5 мин**

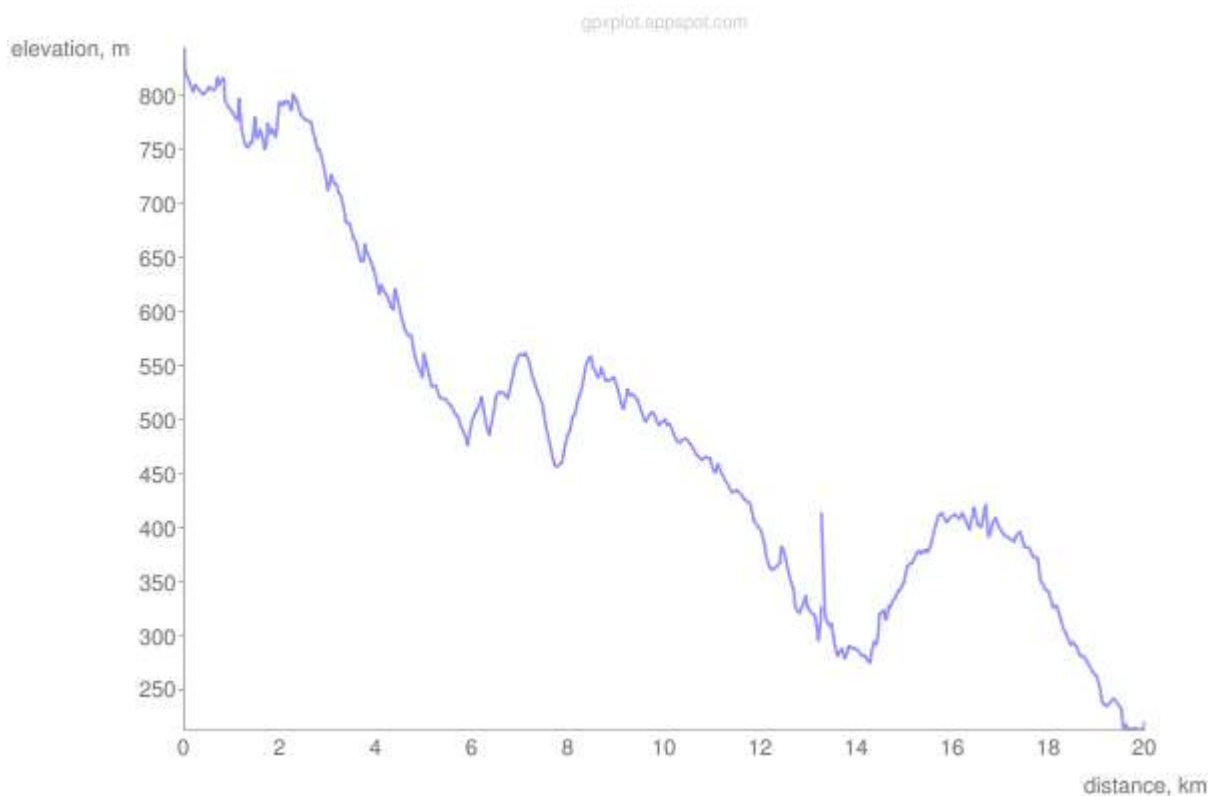


Рис. 5

06-00 – общий подъем.

08-30 (0 км) – стартовали из лагеря. До моря по прямой совсем немного – буквально 25 км.

Вернувшись на дорогу, продолжаем спуск вниз. Дорога идет сначала вдоль правого притока реки Псезуапсе. Дорога грунтовая, местами каменистая. Попадаются очень грязные участки, которые приходится проходить пешком либо объезжать (кое-где имеются объезды через лес).

08-45 (1,5 км) – перebroдили реку Псезуапсе, перешли на левый берег.

Далее в течение дня спуск все время идет левым берегом реки Псезуапсе. Дорогу периодически пересекают ручьи – притоки реки Псезуапсе. Ручьи неглубокие (не доходят до колена), однако ноги все-таки приходится мочить.



Фото 23

09-45 (5,5 км) – остановились на привал. Группа к этому времени растянулась из-за возникших технических проблем – в частности, пробоя камеры у Андрея. Начал моросить дождь.



Фото 24

10-30 – дальше.

Вскоре отстали Игорь и Виталий. Игорь пробил на спуске камеру, а у Виталика возникли неполадки с тормозами и колодками. Связь с обоими поддерживалась по рации.

11-45 (13 км) – нас остановил поднявшийся навстречу по дороге «Зил» - машина охраны «Газпрома». Поскольку мы находились на территории Сочинского заказника, то нас попросили предъявить соответствующие пропуска. На всех присутствовавших пропуска имелись, поэтому нас отпустили с миром. Не был оформлен пропуск только на Игоря, который находился в тот момент еще далеко и решал проблему с пробитым колесом. Игорь решился идти в поход в последний момент и не успел оформить пропуск. В дальнейшем Игоря все-таки оштрафовали: уже в Москве ему пришла квитанция на оплату штрафа 2000 рублей.



Рис. 25

Пока разбирались с документами, удалось выяснить по рации, что Игорь не может устранить прокол, т.к. нет новой камеры и насоса. Чтобы нам не подниматься обратно, передали насос и камеру для Игоря вместе с газпромовцами, ехавшими дальше вверх.

Тем временем дождь усилился.

12-00 – дальше.

Периодически попадающиеся броды стали немного более глубокими и с более сильным течением. Велосипеды уже иногда приходилось переносить, чтобы не мочить рюкзаки.

12-25 (14 км) – привал после брода через очередной приток, в месте, обозначенном на картах как «разв. Широкое».

Виталик к этому времени уже догнал основную часть группы, но Игоря еще не было. Как выяснилось чуть позже, у него произошла еще одна поломка – порвалась цепь.

12-35 – половина группы (Женя, Андрей, Оля, Нина) двинулись дальше, а остальные принялись дожидаться Игоря. Дождь продолжал лить, и стоять было холодно. Встретиться договорились перед наиболее серьезным бродом, запланированным на этот день – через реку Ходжико, левый приток реки Псезуапсе, недалеко от пос. Марьино.



Рис. 26

Грунтовка постепенно набрала высоту, отойдя немного в сторону от реки. Броды пока закончились, вплоть до реки Ходжико.

14-20 (21 км) – первая часть группы спустилась по дороге к реке Псезуапсе.

Далее дорога разветвляется: одна дорога идет вброд через реку Псезуапсе (на правый берег), вторая дорога идет левым берегом реки Псезуапсе, до пересечения с рекой Ходжико. Мы, не переходя реки, свернули налево, на вторую дорогу, и через 10 минут (500 метров) подошли к реке Ходжико.

Дорога пересекает реку Ходжико непосредственно перед местом ее слияния с Псезуапсе. Машины здесь проходят, однако для нас оказалось достаточно глубоко – по пояс, а то и выше, плюс достаточно сильное течение.

Как выяснилось несколько позже, имеется также другой брод – метрах в 500 выше по течению Ходжико, где глубина буквально по колено. Однако мы в тот момент о существовании данного брода не знали.

Тем временем подтянулась остальная часть группы.

Первым на другой берег переправился Андрей, фактически переплыв реку.

Для переправы остальной части группы и велосипедов натянули переправу. Специально для этой цели было взято по 50 м основной и вспомогательной веревки, а также обвязка с карабинами. Участники переправлялись, надев грудную обвязку и встегнувшись грудным карабином в переправу. Дополнительная страховка осуществлялась с берега «трамваем».



Фото 27

Велосипеды переправляли, пристегнув к переправе двумя карабинами (за вынос руля и багажник); часть вещей также была переправлена по веревке.

Когда Андрей, Женья, Дима и все велосипеды уже были на противоположном берегу реки, когда появился «Урал», направлявшийся к броду через реку в нужном нам направлении. Оставшуюся часть группы, еще не успевшую переправиться, перевезли на машине.

После переправы за 10 минут проехали еще 300 метров своим ходом и оказались у базы егерей, на выходе за пределы Сочинского заказника. По пути преодолели еще один небольшой брод через ручей Бабучек, в очередной раз промочив ноги.

На улице по-прежнему было сыро и прохладно, периодически начинался дождь, и вся группа и частично вещи были мокрыми. Нас позвали погреться в сторожке у егерей и выпить чаю; этим приглашением мы с удовольствием воспользовались.

После чаепития за 5 минут выехали за территорию базы, спустились поближе к реке Псеуапсе и встали там лагерем.

Была возможность в этот день попробовать спуститься до Лазаревского, однако было решено этого не делать. Все уже устали и промокли, вдобавок еще не выздоровевший Игорь чувствовал себя не очень хорошо.

Ужин готовили под тентом, т.к. дождь так и не закончился. Промокшие вещи отнесли на ночь на просушку в сторожку.

Позвонившая вечером группа Даркстара сообщила, что они успели доехать до Лазаревского, и теперь отдыхают там.

6 мая, пятница

Высотный график дня:

- ▲ суммарный набор: + 747 м,
- ▲ суммарный сброс: - 916 м

Суммарный пробег: **22,5 км**

Общее время движения: **2 ч 25 мин**

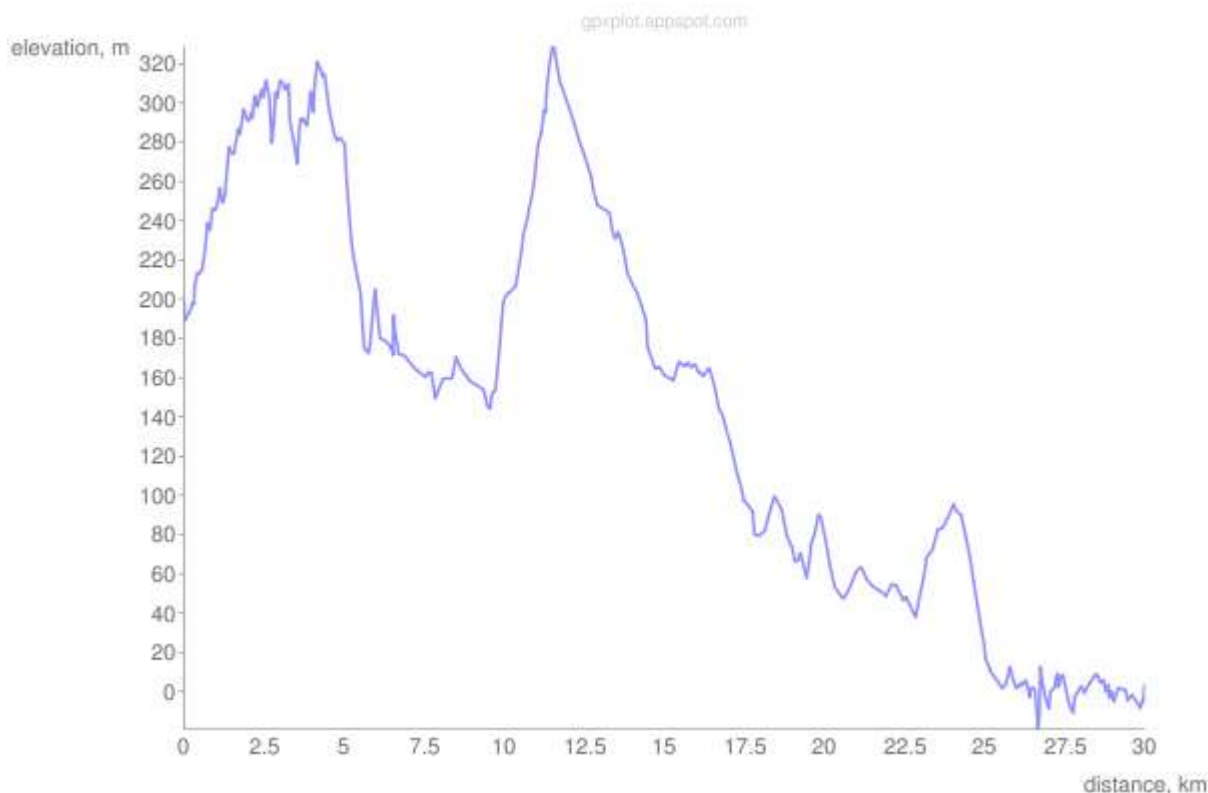


Рис. 6

07-00 – подъем дежурных. До Лазаревского оставалось совсем немного, ехать куда-либо еще в этот день мы не планировали, поэтому можно было спать дольше, чем обычно.

08-00 – подъем остальной части группы. Долго собирались, затем ходили забирать высохшие вещи из сторожки егерей.

10-40 (0 км) – выехали из лагеря в направлении Марьино.

По информации от местных, есть две дороги до Марьино – нижняя и верхняя. По нижней дороге требуется преодолеть несколько бродов. По верхней дороге придется набирать высоту, однако ноги можно будет сохранить сухими. Решено было ехать верхней дорогой.

Мы вернулись немного назад, мимо домиков егерей к броду через ручей Бабучек, который мы проезжали прошлым вечером. Перед бродом (его проходить не требуется) начинается еще одна дорога, набирающая высоту и идущая по склону выше домов. Это грязная грунтовая дорога, однако все проезжается. Сначала идет подъем, а затем более-менее ровный участок, лишь с незначительными перепадами высот.

11-10 (3 км) – привал.

11-20 – дальше.

11-30 (5 км) – приехали в Марьино. В поселке есть магазин, однако мы в него не стали заходить, чтобы не тратить время.

11-40 – дальше.

В Марьино начинается асфальт. У магазина заметно две асфальтовых дороги: одна резко спускается вниз, другая идет выше по склону, особо не снижая высоты. Мы свернули вправо, на нижнюю дорогу. Первая часть спуска крутая, до 30%.

С небольшими остановками (собраться всей группой) едем в Лазаревское. Асфальт везде очень хороший, за исключением одного небольшого разбитого участка. Несмотря на то, что мы спускаемся к морю, постоянно чередуются спуски и подъемы; есть даже один затяжной подъем. Несколько участков ближе к Лазаревскому – скоростные спуски по асфальту, с крутыми поворотами.

12-05 (9 км) – привал.

12-25 – дальше.

Дорога постепенно становится все более оживленной.

13-05 (20 км) – приехали в Алексеевское.

13-30 – дальше.

14-10 (27,5 км) – приехали в Лазаревское.

Нам необходимо было найти жилье, чтобы переночевать; ехать дальше планировали только утром следующего дня. В поисках гостиницы случайно наткнулись на группу Даркстара, приехавшую в Лазаревское еще прошлым вечером и теперь расслабленно гуляющую по городу. Вид у них был весьма приличный, в отличие от нас, довольно сильно перепачканных за последние несколько дней пути.

Мы попытались заселиться в ту же гостиницу, что и Даркстар, однако безрезультатно («мест нет»). Та же ситуация оказалась и еще в нескольких гостиницах. Причина, похоже, была одна – связываться с группой грязных велосипедистов никто не хотел.

После полутора часов поисков мы все-таки нашли небольшую частную гостиницу с двором и заселились в три трехместных номера. Обстановка в номерах оказалась совсем простой, однако все самое необходимое имелось. Особенно порадовали длинные и горячие трубы батарей, протянувшиеся по стенам комнат: на них можно было развесить и просушить сразу всю имеющуюся одежду.

Велосипеды были оставлены во дворе, грязные рюкзаки – в коридоре; вещи мы тут же отдали в стирку хозяевам за совсем небольшую плату.

Все занялись своими делами. Часть группы выбралась в супермаркет – закупить еду на следующий день пути. Игорь ходил к врачу, т. к. лучше ему пока не стало. Игорь изначально планировал уезжать в Москву 8 мая из Туапсе. Теперь же он, сходя на вокзал, поменял билеты на Лазаревское-Москва, 7 мая. Вечером опять шел дождь. Мы довольно долго сидели в кафе, обсуждали планы на ближайшие дни и расслаблялись.

7 мая, суббота

Высотный график дня:

- ▲ суммарный набор: + 1494 м,
- ▲ суммарный сброс: - 1243 м

Суммарный пробег: **100,5 км**

Общее время движения: **5 ч 50 мин**

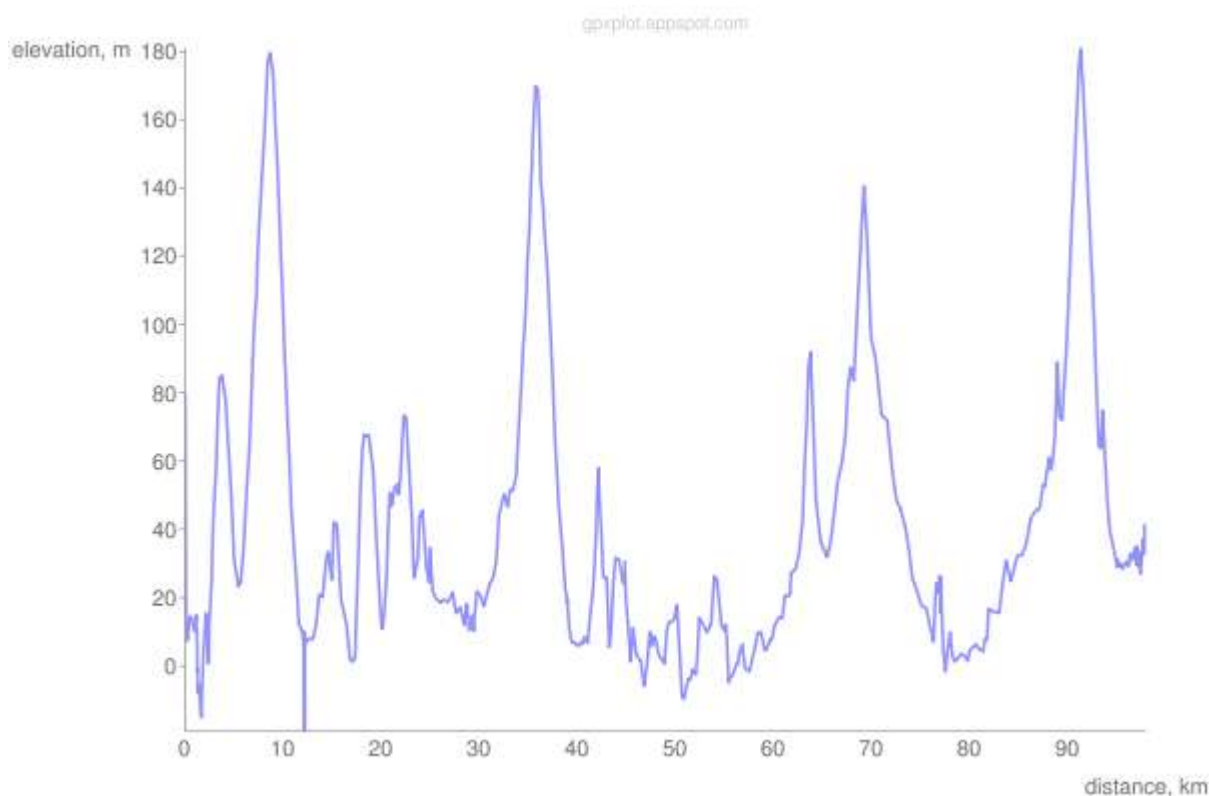


Рис. 7

Всю дальнейшую часть маршрута, начиная от Лазаревского, мы должны были проехать вшестером. Игорь и Оля завершили свою часть похода, т. к. им нужно было раньше возвращаться в Москву из-за работы. Оля еще планировала заехать в Сочи к знакомой в гости, а Игорь сразу отправлялся в Москву.

В этот день мы планировали проехать на электричке участок трассы Лазаревское –

Туапсе, и затем ехать своим ходом до Пшады. Участок Лазаревское – Туапсе ехать на велосипедах не хотелось, т. к. там очень оживленное движение.

06-20 – позавтракали в гостинице, скипятив воду в чайнике и заварив кашу «Быстров».

07-25 (0 км) – выехали из гостиницы. Оля и Игорь пожелали нам удачного путешествия и остались в Лазаревском.



Фото №28

07-35 (1 км) – приехали на вокзал.

07-58 – выехали на электричке Лазаревское – Туапсе.

09-25 – электричка прибыла на конечную станцию Туапсе. На улице вновь было пасмурно и шел небольшой дождь. Зайдя внутрь вокзала, мы переоделись, упаковали вещи и были готовы двинуться в путь.

09-40 – выехали с вокзала.

Проехав через город в северо-западном направлении, выбрались на трассу М-27, идущую вдоль моря в Джубгу.

Шоссе умеренно загруженное; на всем протяжении – хороший асфальт с достаточно широкой обочиной. Несмотря на то, что мы движемся вдоль моря, ровных участков мало, идет постоянное чередование спусков и подъемов.

10-25 (13 км) – доехали до Агоя. Перед этим поселком был затяжной подъем и затем быстрый спуск.



Фото №29

10-45 – дальше.

11-30 (26 км) – привал на остановке автобуса, расположенной в паре километров за пос. Сосновый.

11-45 – дальше.

11-55 (30,5 км) – приехали в Ольгинку.

Далее было два варианта пути. Первый вариант – продолжить движение по шоссе, сделав приличный крюк через Новомихайловский. По этому пути нас ждут приличные наборы и сбросы высоты. Второй вариант – ехать берегом моря, однако эта дорога проходит через санатории, местами является грунтовой и вообще выглядит менее надежным вариантом. В итоге решено было ехать по шоссе.

12-35 (40,5 км) – привал в Новомихайловском.

12-55 – дальше. Подходило время обеда, и мы стали присматривать кафе, обязательно после подъема, чтобы после еды можно было спокойно катить вниз.

13-15 (46,5 км) – остановились на обед в придорожном кафе в километре за Новомихайловским. Еда оказалась вполне приличной, цены – умеренными.

14-40 – пообедав, поехали дальше.

15-05 (57 км) – привал в Джубге, возле продуктового магазина. Пока ждем отставших, кто-то заходит в магазин, а Андрей занимается чисткой своих тормозов от набившейся грязи. Нормально вычистить грязь не удалось, поэтому решили заехать в ближайший хозяйственный магазин и купить растворитель.

15-30 – дальше.

Вскоре нам действительно попался хозяйственный магазин, где Андрей смог

купить Уайт-Спирит.

15-50 (63,5 км) – остановились перед выездом на трассу М-4 «Дон».

Здесь мы довольно долго ждали отставшего Диму: как выяснилось чуть позже, он остановился, чтобы поменять стершиеся колодки. Связаться с Димой не могли: рации перестали нормально работать еще день назад. Андрей тем временем промыл купленным «Уайт-спиритом» свои колодки и тормоза.

Участившиеся в группе проблемы с тормозами явно показывали, что грязь, дождь и длинные спуски последних дней сделали свое дело: колодки у всех интенсивно стирались.

16-10 – дождавшись Диму, поехали дальше – по трассе М-4 на запад.

16-45 (71,5 км) – остановка после Бжидского перевала.

Здесь пришла очередь менять колодки у Нины. Одна колодка на переднем тормозе стерлась до металла, а поршень с другой стороны залип и перестал ходить из-за забившейся внутрь грязи. Колодки заменили, а тормоза промыли так вовремя купленным «Уайт-спиритом».

17-00 – дальше.

17-30 (89 км) – приехали в Архипо-Осиповку.

Здесь есть небольшой супермаркет, в который мы направились за продуктами на ближайшие три дня похода. Вскоре нам предстояло свернуть с трассы в более «дикие» и горные места, так что требовалось запастись едой.

Супермаркет оказался небольшим, многих товаров не было (например, отсутствовали свежие фрукты и овощи), однако все самое необходимое удалось закупить.



Фото №30

18-15 – поехали дальше в сторону Пшады.

18-45 (90 км) – привал в Текосе.

19-20 – дальше.

19-40 (97,5 км) – приехали в Пшаду. Дорога проходит мимо фруктово-овощного рынка, где мы сразу же закупили огурцов, помидоров, бананов и апельсинов на ужин. Приехали очень удачно: рынок работает до 20-00, и до его закрытия оставались буквально минуты.

20-00 – дальше.

Немного проехав по основной дороге через поселок, свернули направо, на дорогу, идущую в северо-восточном направлении левым берегом реки Пшада. После выезда из поселка продолжаем ехать левым берегом реки. Путь идет по грязным грунтовкам, местами каменистым. Пересекли вброд один ручей – многим пришлось замочить ноги, а Дима не поленился снять ботинки.

20-20 (100,5 км) – встали на ночлег на поляне недалеко от реки. На поляне обнаружили следы цивилизации – кострище и деревянный стол. Сама поляна довольно грязная, однако искать более хорошее место для ночевки не стали: было уже поздно и начинало темнеть.

Немного выше по реке от места нашей стоянки – дольмены. Их мы планировали посетить утром следующего дня.

8 мая, воскресенье

Высотный график дня:

- ▲ суммарный набор: + **1435 м**,
- ▲ суммарный сброс: - **620 м**

Суммарный пробег: **20 км**

Общее время движения: **6ч 50 мин**

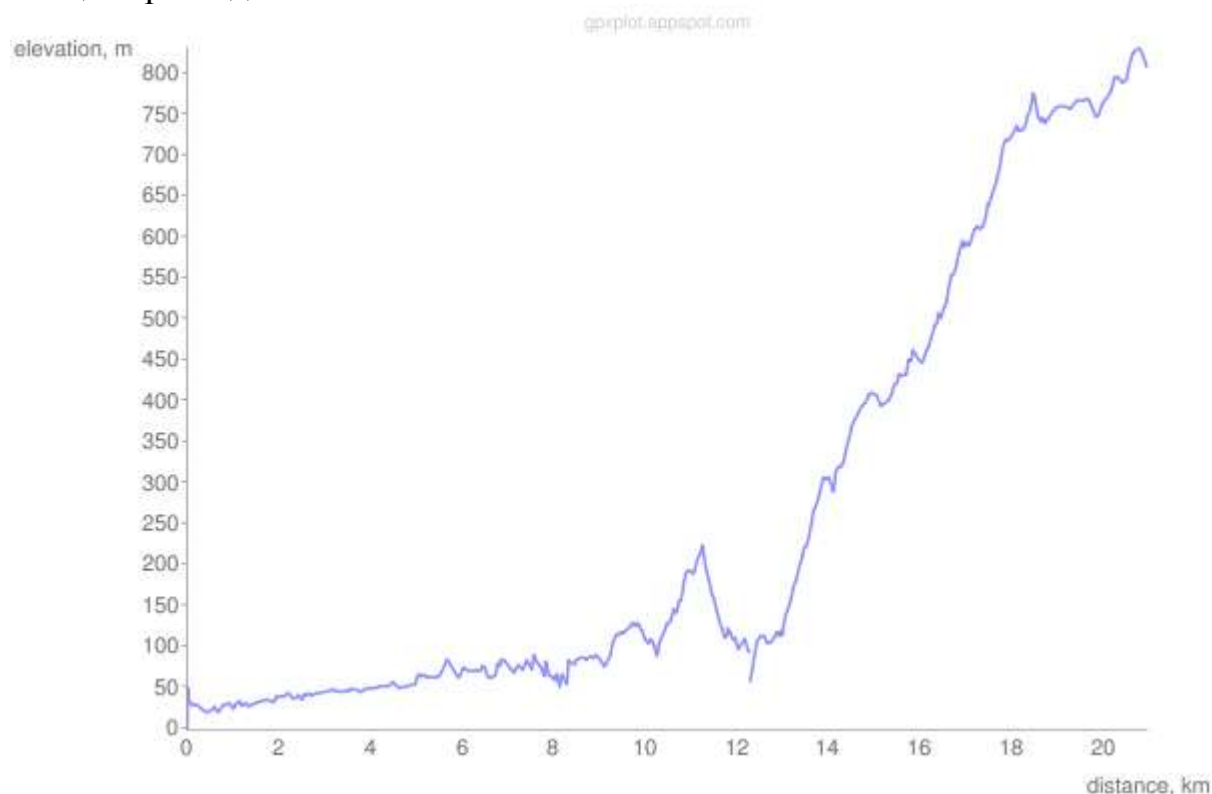


Рис. 8

Подъем довольно поздний, т.к. в предыдущий день все устали. Первые встали часов в 7, остальные около 8. Собирались в этот день очень долго.

09-55 (0 км) – старт.

Немного вернулись вниз по реке Пшада и вышли на вчерашнюю грунтовую дорогу, идущую левым берегом реки. Далее двинулись по этой дороге вверх по Пшаде.

10-15 (2 км) – доехали до подъема к дольменам. Здесь от основной дороги вправо отворачивает тропа, идущая вверх по склону; начало тропы обозначено сложенными из камней турами.

Осматривать дольмены пошли пешком; Женя, который там уже был, остался на дороге с велосипедами. За 5 минут поднялись на холм с дольменами, достаточно

быстро их осмотрели и пофотографировали. С другой стороны под холмом обнаружился целый палаточный лагерь и большое количество туристов.



Фото №31

10-35 – спустившись обратно на дорогу, двинулись дальше.

Другая достопримечательность этих мест – водопады. Однако они расположены в нескольких километрах от дольменов и нам не по пути; в силу недостатка времени решили к ним не ездить.

Продолжили двигаться по грунтовой дороге вверх по реке Пшада. Дорога каменистая, она петляет и постоянно переходит с одного берега реки на другой. Из-за этого у нас на маршруте часто возникали броды – порядка двадцати за пару часов. Глубина речки небольшая, ниже колена, а где-то буквально по щиколотку. Тем не менее, известно, что после серьезных дождей, а также весной речку не всегда можно преодолеть даже на машине.

На бродах велосипеды в основном удавалось катить по дну. На наиболее глубоких участках, где вода грозит залить «штаны» рюкзака, велосипеды приходилась приподнимать и переносить на себе. Нине велосипед все время перетаскивал кто-нибудь из мужской части группы, второй «ходкой» через речку.



Фото №32

Остальные участки дороги (кроме бродов) в основном проезжаются.

12-10 (7,5 км) – привал возле егерского кордона. Здесь открывается красивый вид на скалы из известняка по правому берегу реки Пшада.



Фото №34

12-30 – дальше.

Вскоре после привала ошибочно свернули в сторону от реки на дорогу, идущую в восточном направлении, но вовремя вернулись обратно.

12-55 (10 км) – проехали пасеку.

Метров через 200 после пасеки есть отворот дороги на хребет Горлянов, по которой можно подняться на вершину Тхаб. Однако мы проскочили этот поворот и ушли слишком далеко в северо-восточном направлении. От основной дороги, идущей вдоль Пшады, мы также немного отделились.

Дорога вскоре стала менее проходимой: попадались очень грязные участки, а также буйные заросли травы и кустов. Пришлось немного пройти пешком.



Фото №35

13-25 (11 км) – вновь оказались на дороге, идущей правым берегом Пшады. Дорогу пересекает небольшой ручей.

Леша и Женя отправились в разведку, чтобы найти пропущенную нами дорогу на хребет. Тем временем Андрей и Дима занялись ремонтом тормозов Андрея, которые в очередной раз перестали нормально работать. Решено было переставить один из Диминых тормозов Андрею.

14-10 – Леша и Женя вернулись из разведки и сообщили, что нужна грунтовка

найдена.

Сразу же устроили обед, набрав воду из текущего рядом ручейка.

Перед тем, как ехать дальше, заполнили все фляги и бутылки водой из ручейка, чтобы было на чем готовить ужин и завтрак. Нам предстоял длинный путь по хребту, и другие источники воды должны были встретиться не скоро.

Изначально в этот день планировалось пройти вершину Тхаб, спуститься с нее и встать на ночлег возле какого-нибудь источника воды. Однако времени было уже достаточно много, и стало понятно, что до воды мы можем сегодня и не добраться.

15-20 – поехали дальше.

По дороге вдоль реки немного спустились вниз, чтобы подрезать нужную нам грунтовку.

15-35 (11,5 км) – вышли к началу грунтовой дороги – пути подъема на хребет.

К этому моменту у Андрея в очередной раз спустило колесо. Андрей, Дима и Леша занялись проколом, а остальные начали подъем по грунтовке.

Первая часть подъема – крутой каменистый кулуар, по которому велосипеды сложно даже вкатывать. Нина цепляет лямки к рюкзаку и надевает его на плечи.



Фото №36

16-15 (12,5 км) – первая половина группы, преодолев первую крутую часть

подъема на хребет, остановилась подождать остальных.

17-05 – когда группа была в полном составе, двинулись дальше.

Дорога становится более пологой и уже идет по хребту. Чередуются локальные спуски и подъемы; хребет постепенно набирает высоту, однако это происходит практически незаметно. Сам хребет покрыт лесом, и деревья закрывают виды на долины внизу. Из-за этого совершенно нет ощущения, что мы находимся на хребте.

Дорога во многих местах сырая, много луж и грязных участков. Грязь стала налипать на колеса, из-за чего ехать или даже вести велосипед было довольно сложно. В случае сухой погоды значительную часть дороги по хребту можно было бы проехать, однако сейчас почти везде проще идти пешком. Кое-где мешают также стволы и ветки деревьев, лежащие поперек дороги.

19-20 (17,5 км) – дорога вывела на вершину Молдаванская (772 метра). Последний участок подъема на вершину был особенно крутым.



Фото №37

На вершине расположен триангуляционный пункт, у которого мы сделали групповую фотографию. К этому моменту спустился густой туман, и с вершины практически ничего нельзя было разглядеть. Также на горе дул достаточно сильный ветер.



Фото №38

19-25 – дальше.

Продолжили путь по дороге. Пора было искать место для ночлега, однако по обе стороны дороги – склоны без ровных мест под палатки. Наконец, место для ночлега было найдено – локальное выполаживание после вершины с высотой 848,4 метра (обозначена на картах).

20-15 (20 км) – на месте ночлега.

Палатки поставили справа по ходу от дороги; горелки и всю кухню разместили непосредственно на дороге, т.к. это было одно из немногих ровных мест. Даже несмотря на то, что хребет частично закрыт лесом, ощущался сильный ветер, и казалось, что довольно холодно. Однако стоило спуститься чуть ниже по склону – и сразу становилось безветренно и тепло.

Кажется, это была самая холодная из наших ночевок. Ужинали, забравшись в палатку-четверку.



Фото №39

09 мая, понедельник

Высотный график дня:

- ⚓ суммарный набор: + **623 м**,
- ⚓ суммарный сброс: - **1473 м**

Суммарный пробег: **37 км**

Общее время движения: **4 ч 20 мин**

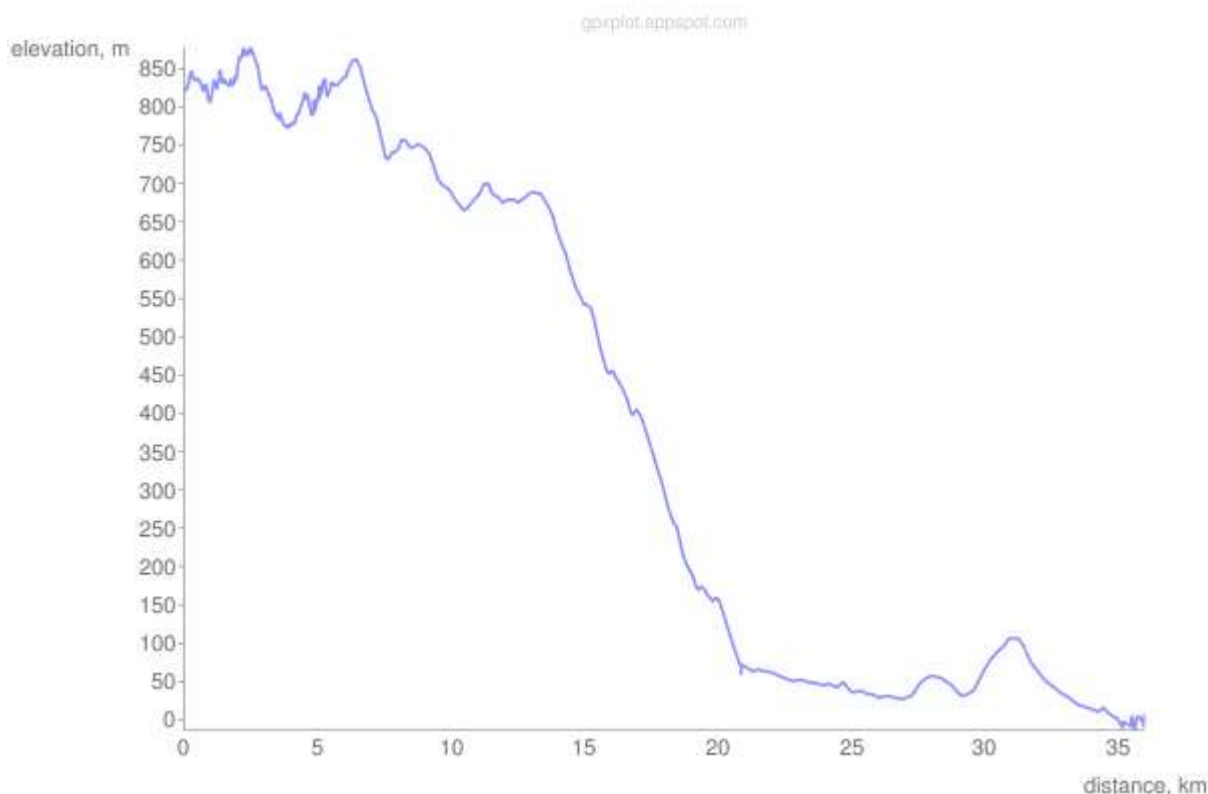


Рис. 9

06-00 – подъем дежурных.

06-30 – подъем остальной части группы.

Заранее припасенной воды оставалось совсем немного, поэтому пришлось обходиться без каши. Завтракали чаем с бутербродами, забравшись в большую палатку, т.к. снаружи опять моросил дождь. Туман также не рассеялся.

08-25 (0 км) – вышли из лагеря.

Дорога по-прежнему грязная, и по ней проще идти пешком, чем ехать.

09-15 (3 км) – прошли мимо вершины Тхаб (905,8 метров). Вершина осталась немного правее дороги. Над хребтом она практически не возвышается – разница в высоте составляет несколько десятков метров.



Фото №40

После Тхаба дорога начинает плавно спускаться вниз, однако большое количество грязи по-прежнему мешает нормально ехать.

09-30 (3,5 км) – привал.

09-55 – дальше.

10-15 (5 км) – подошли к чрезвычайно грязному участку дороги. В глубокой и очень мягкой грязи велосипед моментально вязнет, и его просто не удастся сдвинуть с места. Поэтому обходим дорогу с правой стороны, по склону, заросшему лесом. Пробираться с велосипедами становится совсем непросто – из-за уклона, растущих деревьев и скользкой почвы под ногами.



Фото №41

10-45 (5,5 км) – преодолев грязную дорогу, вышли к вагончику лесников. Подождали, пока соберется вся группа.

Неподалеку расположена вертолетная площадка, совершенно пустая. Тем временем туман, кажется, еще усилился; дождь периодически заканчивался и начинался вновь.

11-30 – сфотографировавшись на вертолетной площадке, двинулись дальше.



Фото №42

После площадки начинается нормальная грунтовая дорога, по которой уже достаточно хорошо можно ехать. Дорога плавно спускается вниз. Дорога мелкощебенчатая.

Дорога идет по ГКХ; по ней изредка проезжают машины и квадроциклы.

12-05 (11,5 км) – привал.

12-15 – дальше.

12-20 (12 км) – доехали до отворота дороги на юг недалеко от г. Колючки. Дорога идет вниз с ГКХ мимо горы Шахан, вдоль Щели Ялтикова и реки Жане в поселок Возрождение. Дорога по-прежнему представляет собой грязную каменистую грунтовку.

По заявленному плану мы должны были ехать дальше по хребту и спускаться через Адербиевку. Однако в этом случае пришлось бы дольше ехать по грунтам, а при такой мокрой погоде хотелось быстрее попасть на асфальт и в цивилизацию. Поэтому свернули на дорогу влево, на юг, и двинулись по ней.

12-45 (16 км) – привал. Во время спуска возникли проблемы с тормозами у Виталика – они плохо схватывали и колесо полностью не блокировали. Пришлось заменить колодки, но все равно это решило проблему только частично.

13-10 – дальше.

13-35 (21,5 км) – спустились на трассу М-4, идущую вдоль побережья моря в Геленджик.



Фото №43

Здесь уже оживленное движение и ничто не напоминает о непростых грунтовых спусках и подъемах. К этому времени мы сами, наши велосипеды и рюкзаки были настолько грязными, что проезжающие мимо водители чистых автомашин притормаживали, в изумлении глядя на нашу группу.

13-45 – дальше.

Выехали на трассу и поехали по ней в западном направлении, в Геленджик. Погода тем временем улучшилась. Дождь закончился, и даже выглянуло солнце.

14-30 (32,5 км) – въехали в Геленджик.

Поскольку мы планировали встать на ночлег где-нибудь в гостинице или частном секторе, то требовалось принять более-менее приличный вид. Поэтому при въезде в Геленджик мы первым делом принялись искать мойку.

14-50 (33 км) – приехали на мойку. Под струями керхера работники мойки не только вымыли велосипеды, но и смыли грязь с наших ботинок, штанов, курток, рюкзаков.



Фото №44

15-15 – поехали искать ночлег. Место удалось найти не с первой попытки. В конце концов сняли два номера в частном двухэтажном доме. Перед домом – двор, на котором мы и оставили велосипеды.

15-40 (37 км) – заселились в гостиницу. На этом основная часть похода закончилась. На следующий день трое из нас — Дима, Женя и Нина уехали на автобусе в Крым и некоторое время катались там, остальные трое — Андрей, Виталик и Алексей уехали на автобусе в Новороссийск, а потом поездом в Москву. Вечером погуляли по набережной, перестирали вещи в местной стиральной машине и хорошо поужинали в кафе.



Фото №45

ВЕЛОСИПЕДЫ И ПОЛОМКИ

<i>Участник</i>	<i>Велосипед (рама)</i>	<i>Тормоза, задний переключатель, вилка</i>	<i>Поломки</i>
<i>Дюмин Евгений</i>	Author Revolt,	Rock Shox Recon воздух, Avid Jucy 3/7	Заменено 3 пары металло- керамич. колодок
<i>Красков Дмитрий</i>	Specialized Hard Rock	Rock Shox Recon, Avid Jucy 3	Поломка крепления багажника, замена 2 пар тормозных колодок, проколы
<i>Окунев Алексей</i>	Cube Attention 2008	SR SuntourXCM V2, Hayes Strocker	замена 2 пар тормозных колодок, проколы
<i>Перов Андрей</i>	AUTHOR 10 с е р и и INFINITY	Hayes Strocker	замена 2 пар тормозных колодок, проколы
<i>Пинчук Виталий</i>	Trek 4300		Проколы, разрывы

			ц е п и , с м е н а т о р м о з н ы х к о л о д о к
<i>Хазова Ольга</i>	Marin		
<i>Ялдыгина Нина</i>	Trek 6700	Д и с к о в ы е г и д р а в л и ч е с к и е т о р о м з а	с м е н а т о р м о з н ы х к о л о д о к
<i>Сердюк Игорь</i>	Specialized		П р о к о л ы

РАСЧЕТ КАТЕГОРИИ СЛОЖНОСТИ ПРЕПЯТСТВИЙ

1. Подъем на перевал Азишский

КТ = К_{нв}*К_в*К_{пк}*К_{кр}*СГ – для горных препятствий

К_{пк1} — коэффициент дорожного покрытия = 0,8 (до пещеры Азишская)

К_{пк2} = 1,0 (от пещеры Азишская до перевала Азишский)

К_{нв} = 1,6 (для набора высоты 1310м) – коэффициент набора высоты

К_в — коэффициент абсолютной высоты = 1,20 (1770 нум)

К_{пк} = К_{пк1}*L₁/L_{сумм} + К_{пк2}*L₂/L_{сумм} = 0,8*27,5/34+1*6,5/34 = 0,838

L_{сумм} = 34км - общая протяженность препятствия

L₁ - = 27,5км – длина асфальтового участка подъема

L₂ - = 6,5км – длина участка подъема по грейдеру

К_{кр} = 1,0 для среднего уклона менее 4% - коэффициент крутизны подъема

KP = (В_к - В_н) / L_{сумм} = (1770м-460м)/(34000м) = 3,85% - средний уклон

Сг — сезонно-географический показатель = 1,1

Кт = 1,76 — препятствие второй КС

2. Подъем на перевал Грачевский и спуск с него.

Кт = Кпк * Кпр * Кпер * Кв * СГ - для протяженных препятствий

Кпк — коэффициент дорожного покрытия = 1,938

- ✧ зарастающая тропа (вдоль узкоколейки) (Кпк=2,5) L=7,5км
- ✧ грейдерная дорога (Кпк = 1,3) — L= 11,5км
- ✧ используемая лесовозная дорога (Кпк =2) — L=6км
- ✧ движение по тропе на перевал и спуск с него (Кпк =2,5) — L=3км
- ✧ используемая лесовозная дорога (Кпк =2) — L=24км

Кпр = 1 + Лп.п. / 100 = 1,52

Лп.п. = 52км

Кпер — коэффициент пересеченности местности = 1,4 (сильно пересеченная местность)

Кв — коэффициент абсолютной высоты = 1,15 (1288,1 нум)

Сг — сезонно-географический показатель = 1,1

Кт = 5,2 — препятствие четвертой КС

3. Подъем на г. Молдованская

$KT = K_{нв} * K_{в} * K_{пк} * K_{кр} * C_{г}$ – для горных препятствий

$K_{нв} = 1,25$ (для набора высоты 748м) – коэффициент набора высоты

$K_{в}$ — коэффициент абсолютной высоты = 1,0 (848,5 нум)

$K_{пк}$ — движение по заростающей дороге и русло реки = 2,3

$K_{кр} = 1,2$ для среднего уклона менее 7,9% - коэффициент крутизны подъема

$K_{р} = (B_{к} - B_{н}) / L_{сумм} = (848,5м - 98м) / (9500м) = 7,9\%$ - средний уклон

$C_{г}$ — сезонно-географический показатель = 1,1

$K_{т} = 3,795$ — препятствие четвертой КС

СХЕМА МАРШРУТА

